

Étude mondiale sur les fournisseurs automobiles 2022

Les temps sont toujours aussi durs pour les équipementiers automobiles - les volumes de production pour 2022/2023 restant inférieurs aux niveaux pré-pandémiques.

- **L'inflation, la pénurie de puces et la hausse des coûts des matières premières et de l'énergie sont autant de freins à la croissance du secteur.**
- **L'électronique (marge EBIT moyenne de 9,4 %) et le marché des pièces de rechange (10,5 %) sont les segments les plus rentables - les fournisseurs traditionnels et les petits fournisseurs sont les plus touchés par la pression sur les marges.**
- **La hausse des taux d'intérêt, due à l'inflation, rend le refinancement plus coûteux et freine donc les investissements d'avenir.**

Paris, 2 décembre 2022 : Les équipementiers automobiles doivent encore s'attendre à vivre des temps difficiles et ce, alors que le secteur est déjà soumis à une énorme pression pour se transformer. Bien que la marge bénéficiaire moyenne en 2021 ait retrouvé son niveau d'avant la pandémie, à 5,3 %, la guerre en Ukraine, les pénuries de semi-conducteurs et la hausse des prix des matières premières et de l'énergie ont mis un terme brutal à la reprise en 2022. En tenant compte de l'inflation, le chiffre d'affaires mondial du secteur des fournisseurs sera de nouveau inférieur aux niveaux de 2019 au cours des douze prochains mois. Le contexte défavorable des taux d'intérêt entrave également les investissements nécessaires dans les technologies d'avenir du secteur. Telles sont les principales conclusions de l'étude "Global Automotive Supplier Study 2022" pour laquelle Lazard et Roland Berger ont analysé les indicateurs de performance d'environ 600 fournisseurs.

"Pour la troisième année consécutive, le secteur des équipements automobiles est aux prises avec des volumes de production plus faibles qu'avant la pandémie, et il y a peu de chances que la situation se résolve complètement. Un retour aux niveaux d'avant la crise n'est pas attendu avant 2025 ", déclare Eric Espérance, associé chez Roland Berger. "Cela dit, la rentabilité des différents segments varie considérablement. Les fournisseurs d'électronique et les équipementiers automobiles qui approvisionnent le marché des pièces de rechange ont dépassé de loin la rentabilité moyenne du secteur, alors que la plupart des fournisseurs de composants traditionnels sont confrontés à une nouvelle baisse de leurs marges sur ce marché. En particulier, les petits fournisseurs qui n'ont pas un positionnement régional fort et une large diversification des produits seront probablement les plus lents à se redresser."

Les marges restent sous forte pression pour la plupart des fournisseurs

La pandémie de Covid et les crises qui ont suivi ont fait reculer le secteur des équipementiers de cinq ans par rapport aux niveaux de 2017-2018 en termes de croissance du chiffre d'affaires. La faiblesse des volumes de production, notamment en Europe, a entraîné une sous-exploitation structurelle des capacités de production des fournisseurs.

Depuis 2019 déjà, les constructeurs et les fournisseurs ont vu leurs marges diverger sur fond de contraintes structurelles. L'effet s'est encore amplifié en 2021 et 2022, lorsque la plupart des fournisseurs n'ont pas été en mesure de répercuter suffisamment la hausse des coûts de l'énergie et de la logistique et la pénurie de puces. Les marges des fournisseurs retomberont donc en 2022 en dessous des niveaux de 2021 (5,3 % en moyenne) - et aucune amélioration fondamentale ne peut être attendue en 2023 dans le contexte économique actuel. Il existe toutefois de grandes disparités entre les différents sous-segments. En 2021, ce sont les fournisseurs d'électronique (9,4 % de marge d'EBIT moyenne) et ceux qui servent le segment de l'après-vente (10,5 %) qui ont tiré leur épingle du jeu. Les fournisseurs de composants extérieurs ont subi la plus forte pression (4,3 %) en raison de la standardisation et de la hausse des coûts des matières premières.

Si l'on considère la taille des entreprises, les méga-fournisseurs dont le chiffre d'affaires est supérieur à 10 milliards d'euros sont toujours les plus rentables, avec une marge d'EBIT de 5,9 % en 2021. Les entreprises plus petites, dont le chiffre d'affaires est inférieur à 500 millions d'euros, n'ont pu réaliser que de faibles marges de 2,8 % en moyenne. Toutefois, les bénéficiaires de nombreux grands fournisseurs seront également soumis à une pression supplémentaire en 2022 en raison de l'augmentation des coûts. Trouver des moyens de surmonter ce défi conjointement avec les constructeurs sera parmi les priorités des fournisseurs en 2023.

La hausse des coûts de refinancement est un risque bien réel

"Les hausses de taux d'intérêt en période de forte inflation rendront les futures options de refinancement beaucoup plus coûteuses pour les fournisseurs automobiles. Combiné à la fluctuation du volume de production et à une baisse potentielle de leur propre notation, cela représente un risque substantiel pour les fournisseurs ", déclare Christof Söndermann, directeur général chez Lazard. "Nous ne pensons pas que le climat d'emprunt s'améliorera dans les douze à dix-huit prochains mois. Plusieurs fournisseurs automobiles ont été déclassés de la catégorie investissement à la catégorie non-investissement depuis 2019. Il s'agit d'une évolution critique, car le capital nécessaire pour financer une réponse aux défis industriels est important et l'accès aux fonds propres est limité pour les fournisseurs automobiles en place."

La transformation de l'industrie automobile vers les technologies électriques et la conduite autonome, avec des fonctions du véhicule et des offres de mobilité toujours plus numérisées, ne laisse pas d'autre choix aux fournisseurs que d'investir massivement dans les nouvelles technologies. Les auteurs de l'étude concluent que la croissance du chiffre d'affaires et des bénéfices des fournisseurs automobiles ne pourra être atteinte dans les années à venir que si elle est couplée au développement de nouvelles technologies. En effet, si la technologie de propulsion électrique ne représentait que 4 % du marché des pièces en 2019, elle devrait représenter 25 % du marché d'ici 2030.

L'étude complète est disponible en téléchargement sur le site de Roland Berger ou Lazard :

<https://www.rolandberger.com/fr/Insights/Publications/%C3%89tude-mondiale-sur-les-fournisseurs-automobiles-2022.html>

<https://www.lazard.com/perspective/2022-global-automotive-supplier-study/>

A propos de Roland Berger

Fondé en 1967, Roland Berger est le premier cabinet de conseil de directions générales d'origine européenne et à l'ancrage international. Implanté en France depuis 1990, le bureau de Paris avec plus de 300 collaborateurs, conseille les plus grandes entreprises internationales ainsi que des institutions publiques, sur l'ensemble de leurs problématiques, du conseil stratégique à la mise en œuvre opérationnelle. Avec la conviction que le monde a besoin d'un nouveau paradigme durable sur toute la chaîne de valeur des entreprises, il s'attache à proposer des solutions innovantes, avec une attention particulière portée à l'obtention de résultats concrets et mesurables.

Pour en savoir plus : www.rolandberger.com

A propos de Lazard

Lazard, l'une des plus importantes sociétés de conseil financier et de gestion d'actifs au monde, exerce ses activités dans plus de 41 villes, réparties dans 26 pays, en Amérique du Nord, Europe, Asie, Australie, Amérique centrale et Amérique du Sud. Depuis sa création en 1848, l'entreprise donne des conseils sur les fusions et acquisitions, les questions stratégiques, la restructuration et la structure du capital, la levée de fonds et le financement des entreprises, ainsi que des services de gestion d'actifs aux entreprises, partenariats, institutions, gouvernements et particuliers.