

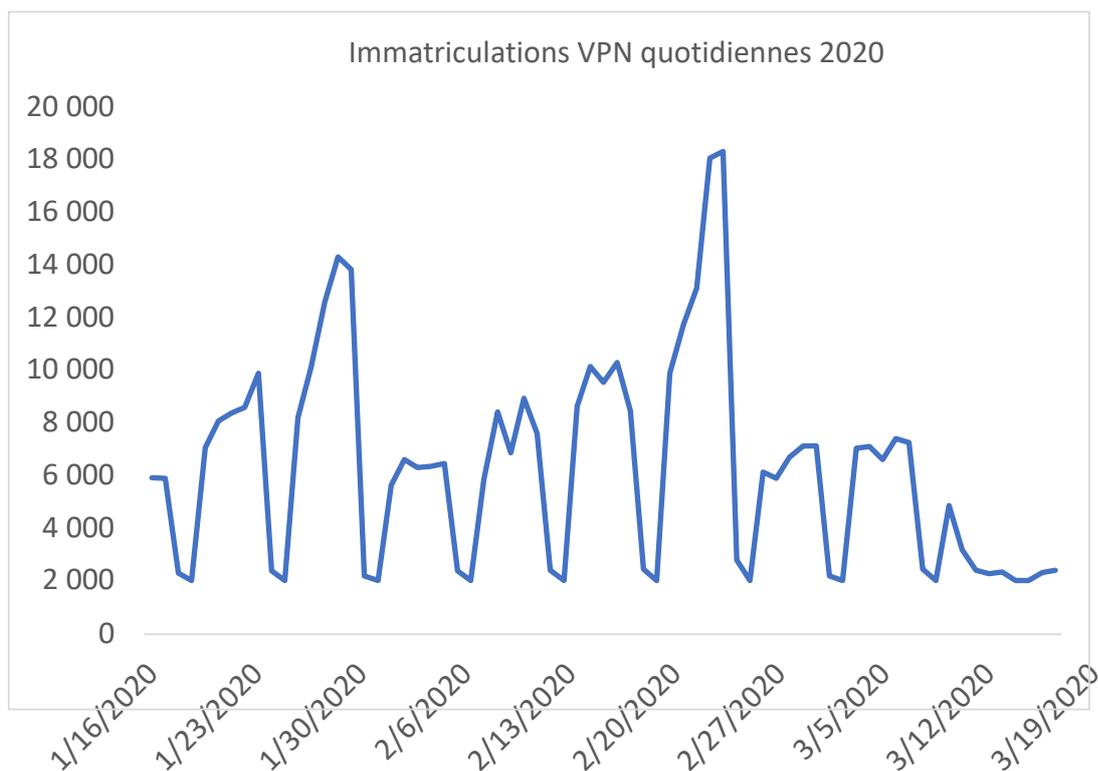
Marché automobile : Quel marché VPN en 2020-2021 après le choc Coronavirus ?

Paris, le 26 mars 2020

Les mesures de confinement ont stoppé la production et le commerce automobile. Comment évoluera le marché français à l'issue du confinement ?

Les immatriculations quotidiennes se sont effondrées à un niveau proche de zéro dès après le début du confinement. Quel sera le profil de la reprise après le confinement ? La capacité de l'offre à y répondre ? Quels bilans pour le marché en 2020 & 2021 ?

Le cabinet de conseil en marketing d'anticipation fondé sur les data sciences C-Ways et sa filiale automobile Autoways, licenciée du SIV, vous proposent dans cette note, de premières simulations fondées sur diverses hypothèses exposées.



Source : Autoways d'après SIV

Un exercice économétrique de simulation d'évolution du marché fondé sur plusieurs hypothèses de scénario macro-économique 2020.

Le marché automobile neuf évolue en fonction de différentes variables au nombre desquelles principalement des indicateurs de contexte macro-économique (l'emploi, les revenus, les taux d'intérêt...).

Pour cet exercice, on exploite la relation empirique entre le PIB et les immatriculations réalisées par les ménages et celles du marché total.

La corrélation mesurée depuis 1990 à 2019 entre le PIB et les immatriculations est proche de 70% (pour les immatriculations aux ménages). Les variations du PIB « expliquent » 70% de la variance des immatriculations.

Nos scénarii s'établiront avec des reculs de PIB français de -3% à -7%. Pour rappel le PIB avait reculé de 2,9% en 2009. Le choc d'offre et de demande actuel est plus violent qu'en 2008-2009, mais les mesures budgétaires et monétaires sont à la fois plus rapides et plus puissantes. On peut raisonnablement estimer une plage de régression du PIB de cette ampleur. Un recul du PIB de l'ordre de 5% nous semble néanmoins le plus probable.

D'autres facteurs exogènes influent sur le marché automobile.

- **Les forces de rappel, ou effets d'écho des besoins de renouvellement des véhicules anciens.** Cette force de rappel a tendance à se moduler en fonction du contexte macro-économique. On fait durer les voitures et on repousse leur renouvellement quand la situation ou les anticipations économiques se dégradent. **On neutralise donc cet effet dans l'exercice.**
- Des effets extérieurs comme des chocs fiscaux (variation de TVA) ou des mesures de soutien type primes à la casse influent aussi sur le marché. Ces effets seront considérés qualitativement « hors modèle ». **Anticipant, la mise en place de mesure de relance du marché, on s'appuie notamment sur l'examen des effets des prime à la casse des périodes 1994-1996 et 2009-2011.**

Quel scénario d'évolution du PIB en 2020 ?

Un mois d'activité perdu représente 1/12 = 8% d'un bilan annuel, 2 mois 16%.

L'activité perdue va être en partie rattrapée. Les dépenses et la production de stock (équipements, habitat ...) seront en partie reportées et rattrapées, mais ce ne sera pas le cas des dépenses de flux (restaurants, spectacles...).

Une épargne contrainte correspondant aux dépenses non réalisées va apparaître. Sera-t-elle réinjectée dans la consommation ?

Des perspectives assombries et des pertes de revenus (chômage partiel, licenciements...) pourraient transformer cette épargne contrainte en épargne de précaution (la propension des ménages français à épargner est naturellement élevée).

Malgré la vitesse et l'intensité de la relance, une récession marquée est désormais inéluctable.

Les premières estimations du gouvernement (-1% de PIB en 2020) semblent aujourd'hui optimistes de l'avis du Haut Conseil des Finances Publiques et de la plupart des économistes et banques d'affaires qui misent plutôt sur un recul de l'ordre de 5%.

L'Insee estime (le 26 mars) qu'un mois de confinement se traduirait par une perte de PIB de 3%. Une prévision qui doublera si le confinement est deux fois plus long.

Le tableau ci-après proposé par la Commission des finances du Sénat présente les bilans annuels de variation de PIB selon l'ampleur du choc au 1^{er} semestre et les perspectives de rattrapages (de 50 à 100%).

Niveau de la croissance 2020 en fonction de la perte d'activité au 1^{er} semestre et du rattrapage effectué au 2^d semestre.

PERTE DE PIB AU 1 ^{ER} SEMESTRE	AMPLEUR DU RATTRAPAGE EFFECTUÉ AU 2 ND SEMESTRE	CROISSANCE 2020 DÉDUITE
2,5%	50%	-1,5
	75%	-1,2
	100%	-0,9
5%	50%	-3,1
	75%	-2,6
	100%	-2,0
10%	50%	-6,3
	75%	-5,2
	100%	-4,2
15%	50%	-9,4
	75%	-7,8
	100%	-6,2

Sources : C-Ways d'après commission des finances du Sénat (d'après les données d'exécution de l'Insee pour 2019)

Note : la perte de PIB est répartie équitablement entre le 1^{er} et le 2^{ème} trimestre, tandis que 75 % du rattrapage prévu sur l'ensemble du 2nd semestre est effectué dès le 3^{ème} trimestre.

Hypothèse de durée de confinement, de profil de reprise de la demande et de capacité d'offre à y répondre

On travaille pour cet exercice avec une hypothèse de levée de confinement fin avril. Difficile pour autant d'imaginer un retour exact à la normale dès le mois de mai. En effet, le pic épidémique aura probablement été atteint, mais les risques sanitaires perdureront en entraîneront le maintien de restrictions (interdictions de regroupements confinés, de manifestations événementielles...).

Un « retour à la normale » est donc envisagé en juin / juillet du côté des mesures de luttés contre la propagation actuellement en vigueur. On ne considère pas dans cet exercice, de nouveaux épisodes de confinement liés à une ou plusieurs répliques épidémiques.

Profil de reprise de la demande

La demande ne devrait pas reprendre intensément à l'issue du confinement. Les pertes de pouvoir d'achat et de confiance, l'inquiétude sur la situation économique globale... impliqueront un certain attentisme, des reports voire des renoncements à l'acquisition de voitures.

Même avec l'hypothèse centrale ici de mise en place d'une prime au renouvellement en juin, on projette un profil de reprise modéré et progressif au cours du second semestre (cf. infra. profil mensuel 2020-2021).

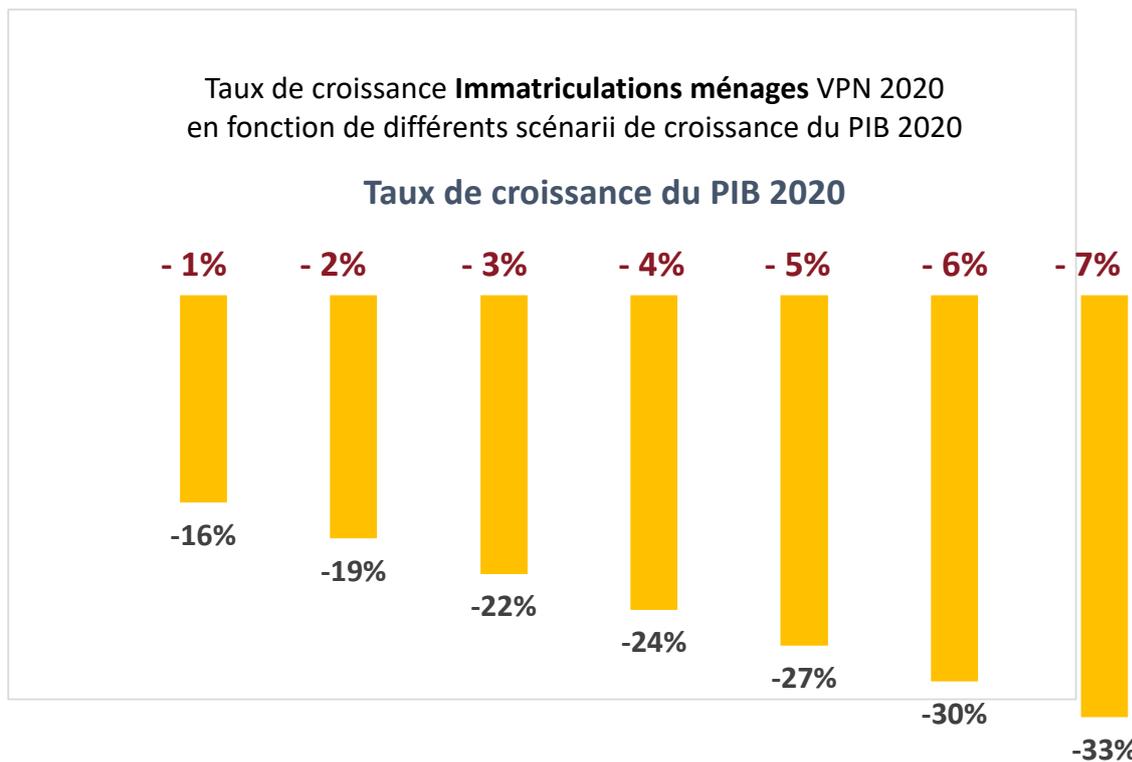
Capacité de reprise de l'offre

L'inertie industrielle et le temps de latence de reprise de la production ne devrait pas ralentir la reprise du marché. En effet, les stocks sont importants en concession. Le marché avait commencé à diminuer avant le confinement et les niveaux de stocks – 3 à 4 mois d'après les remontées de notre réseau d'investisseurs – seront largement suffisants pour répondre à la demande quand elle se matérialisera.

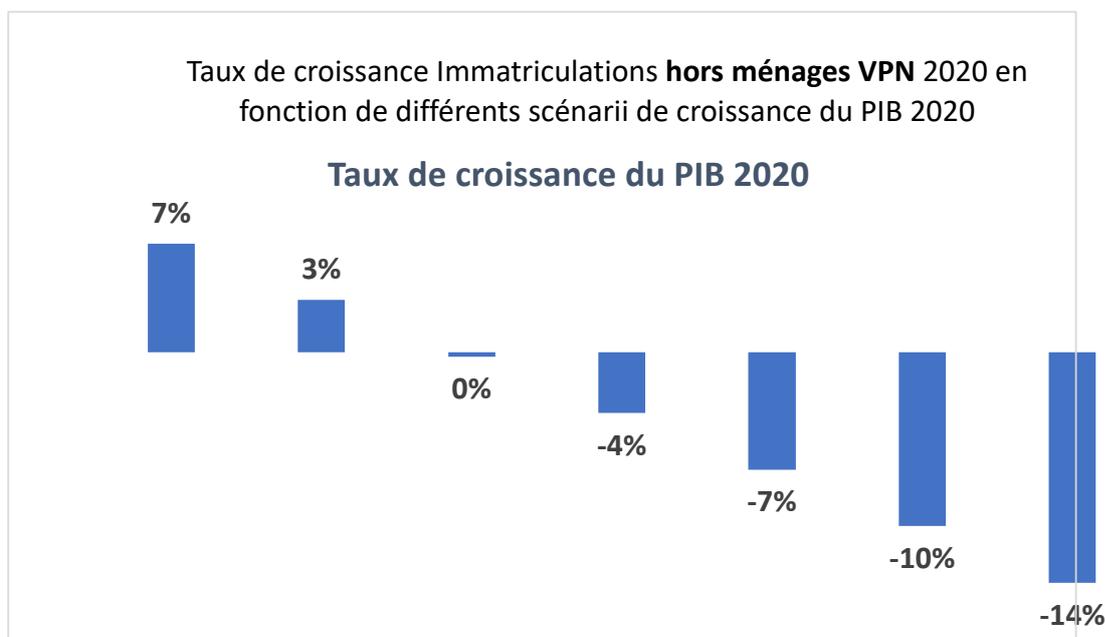
En revanche, les primes si elles sont lancées, comme nous en formons l'hypothèse, ne pourront pas être abondées par les constructeurs comme cela a pu être le cas par le passé.

Un moratoire – report d'un an sur les objectifs CAFE prévus en 2020 pourrait enfin accélérer les ventes des véhicules moins vertueux en fin d'année 2020 (à l'image du phénomène de fin 2019).

Prévision des immatriculations ménages et hors ménages en fonction de différents scénarii de croissance du PIB 2020.

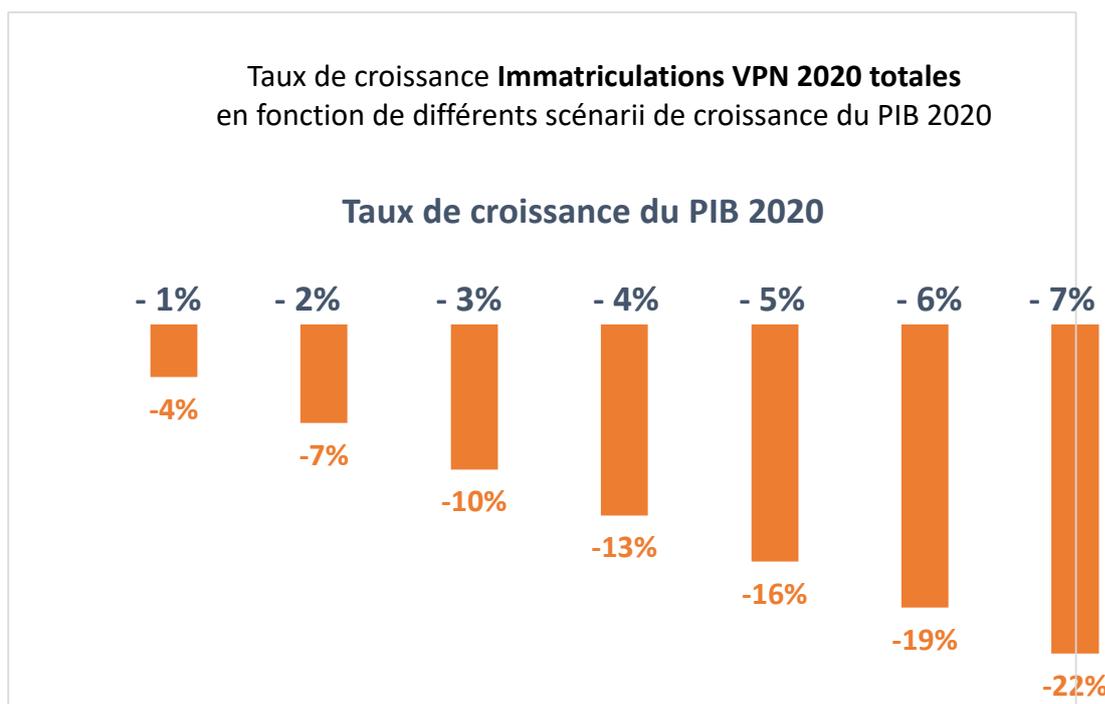


Sources : C-Ways d'après INSEE, Autoways d'après SIV



Sources : C-Ways d'après INSEE, Autoways d'après SIV

Prévision des immatriculations du marché total en fonction de différents scénarii de croissance du PIB 2020.

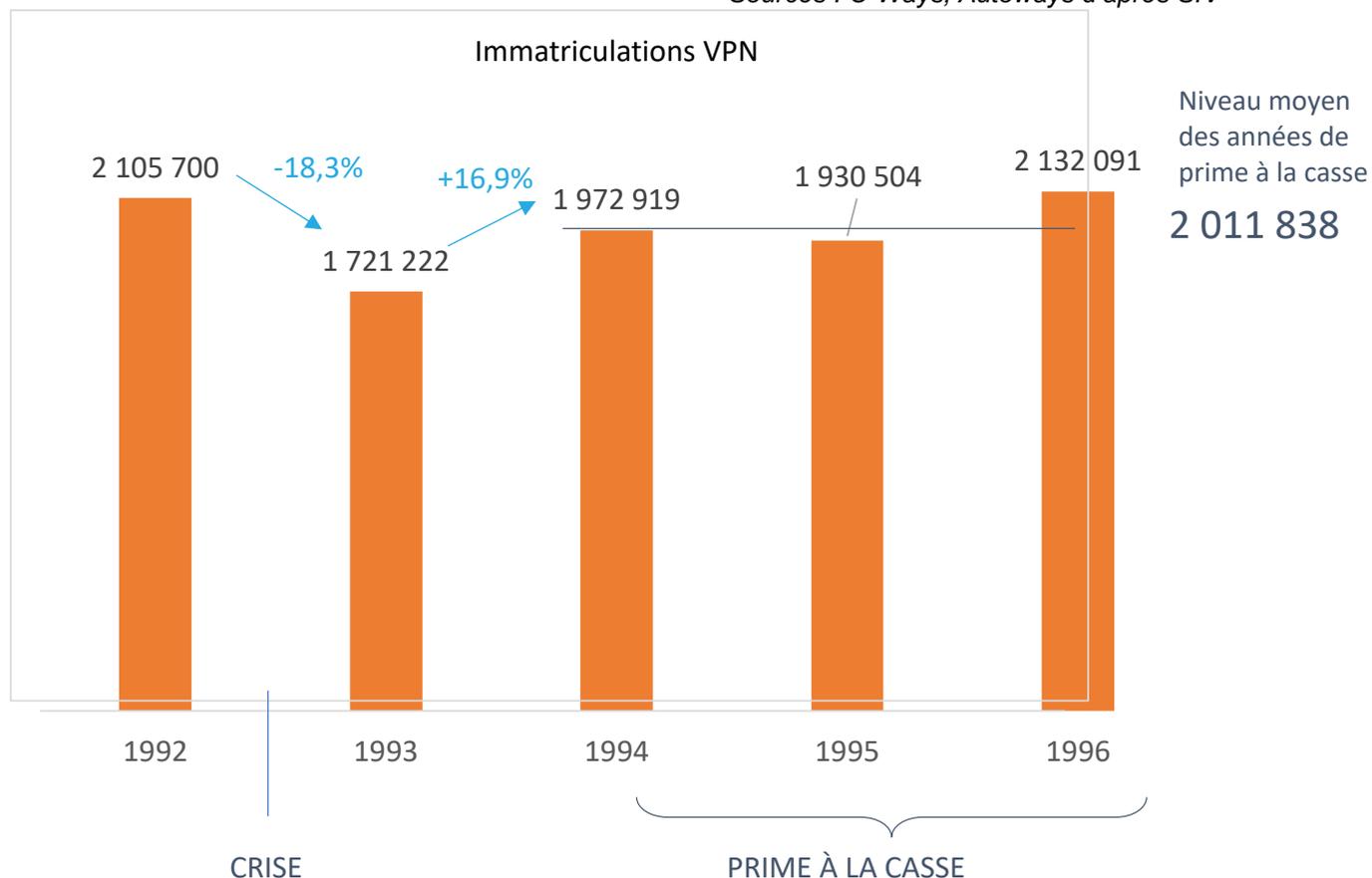


Sources : C-Ways d'après INSEE, Autoways d'après SIV
Somme des modèles ménages et hors ménages

Avec une récession comprise entre -3% et -7% le marché reculerait d'après les élasticités observées empiriquement de 10 à 22%. Cette chute serait plus marquée pour les ménages : de -22% à -33%. Le marché des sociétés résisterait mieux (de 0 à -14%) et limiterait le recul.

Effet de la prime à la casse après la crise de 1993

Sources : C-Ways, Autoways d'après SIV



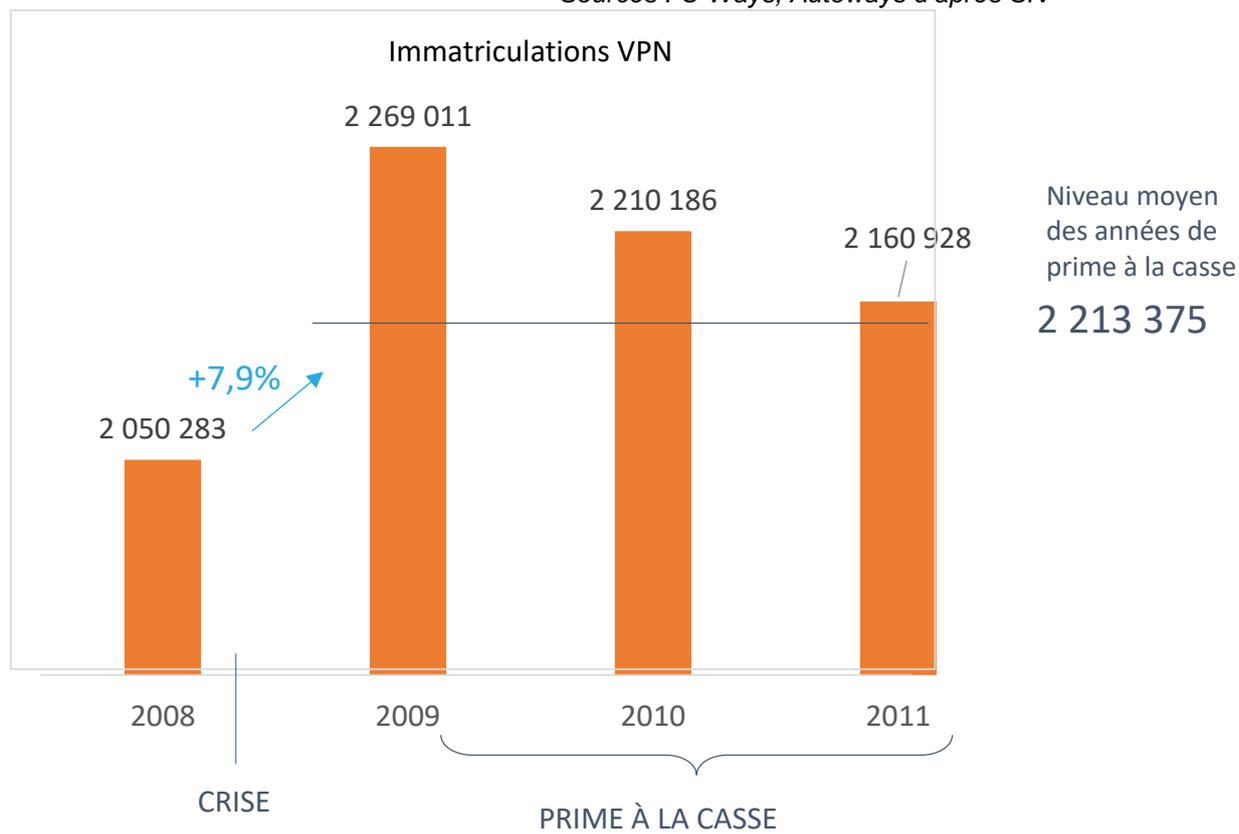
Sur la période 1994-1996, après une perte de plus de 18% en 1993, le marché a repris 17% en moyenne (pr. À 1993) sur les 3 années suivantes couvertes par des primes à la casse.

En 2009 (voir graphique suivant), le marché ménage s'est repris de 25% et le marché total de 11% par rapport à 2008.

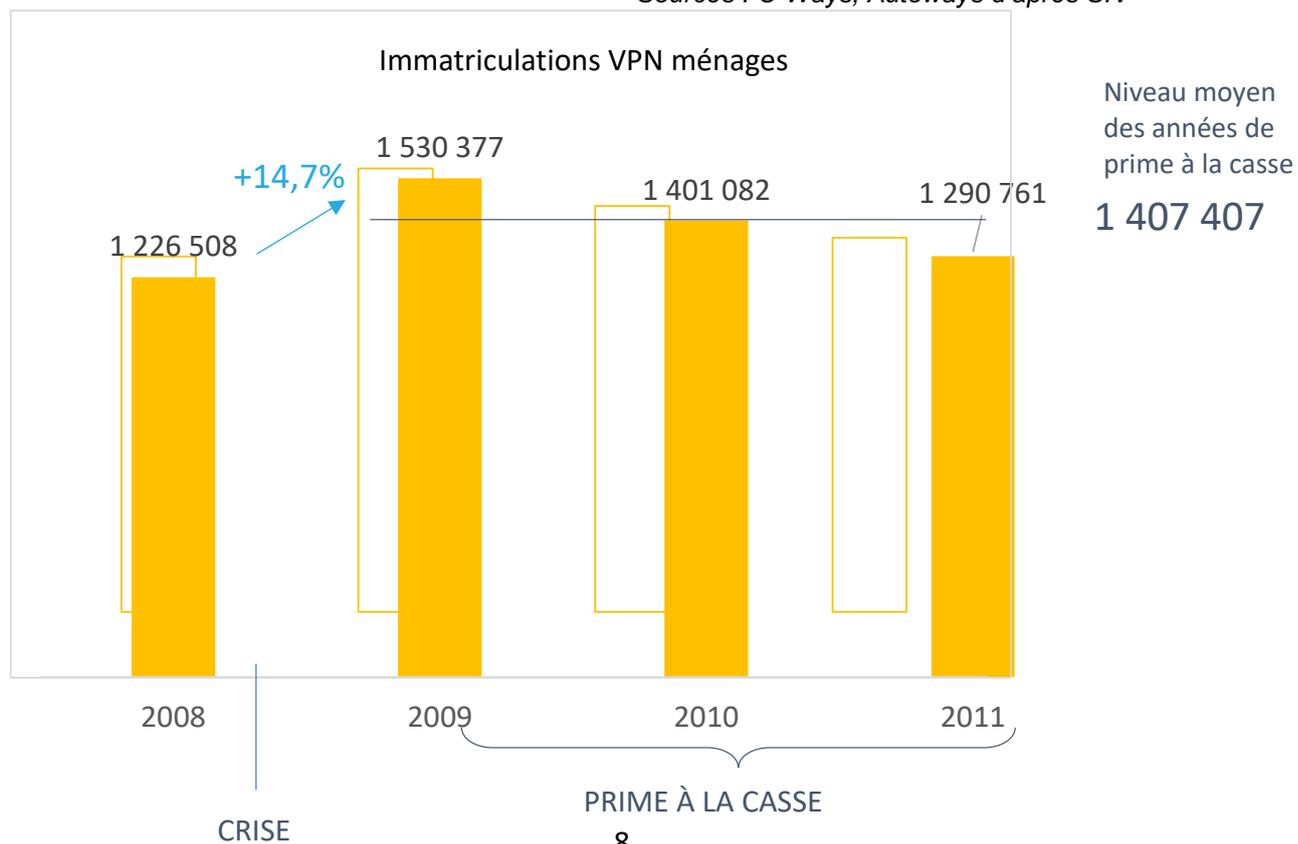
Sur la période 2009-2011, les reprises ont été en moyenne de 15% et 8% sur ces deux marchés.

Effet de la prime à la casse après la crise de 2008

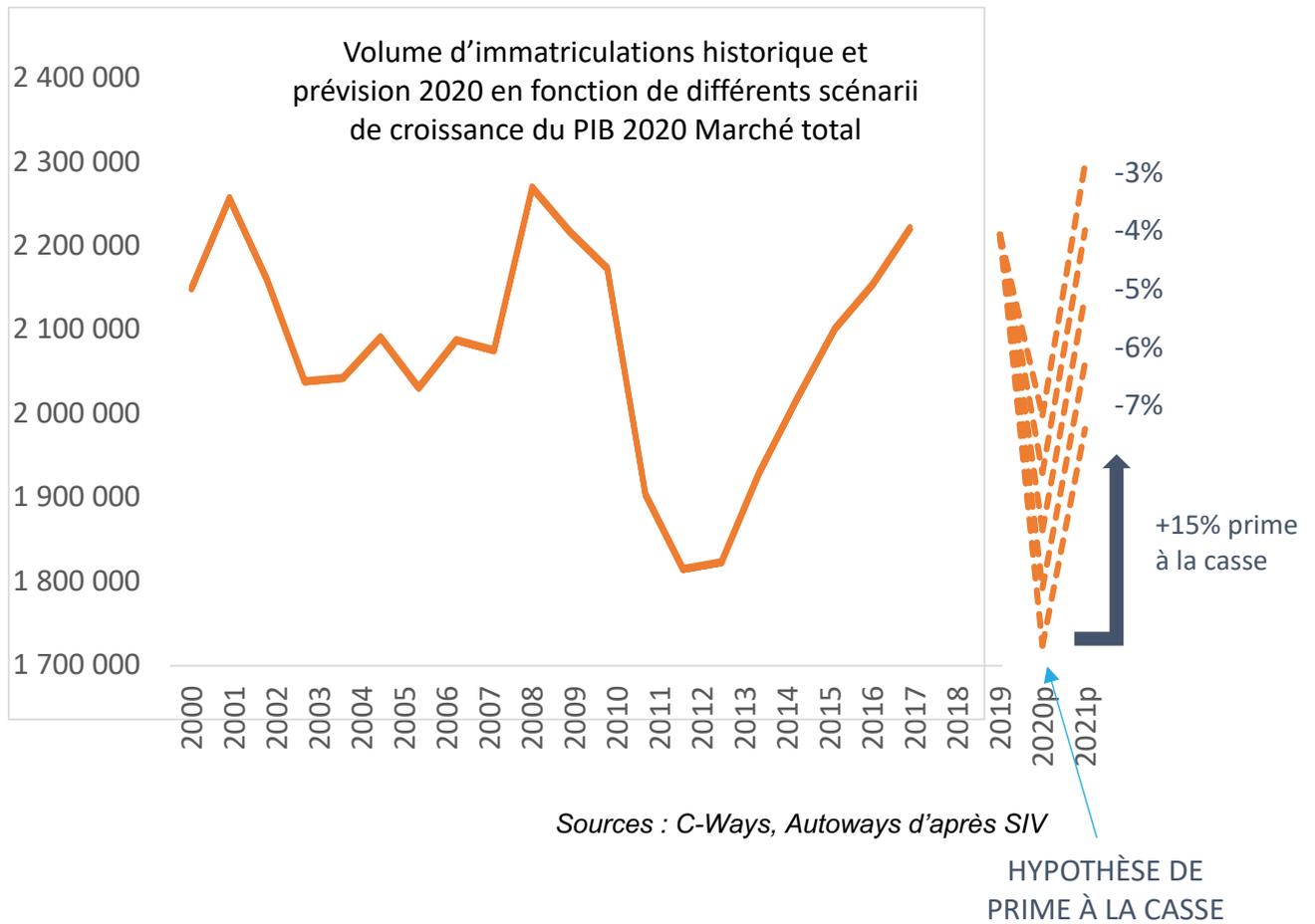
Sources : C-Ways, Autoways d'après SIV



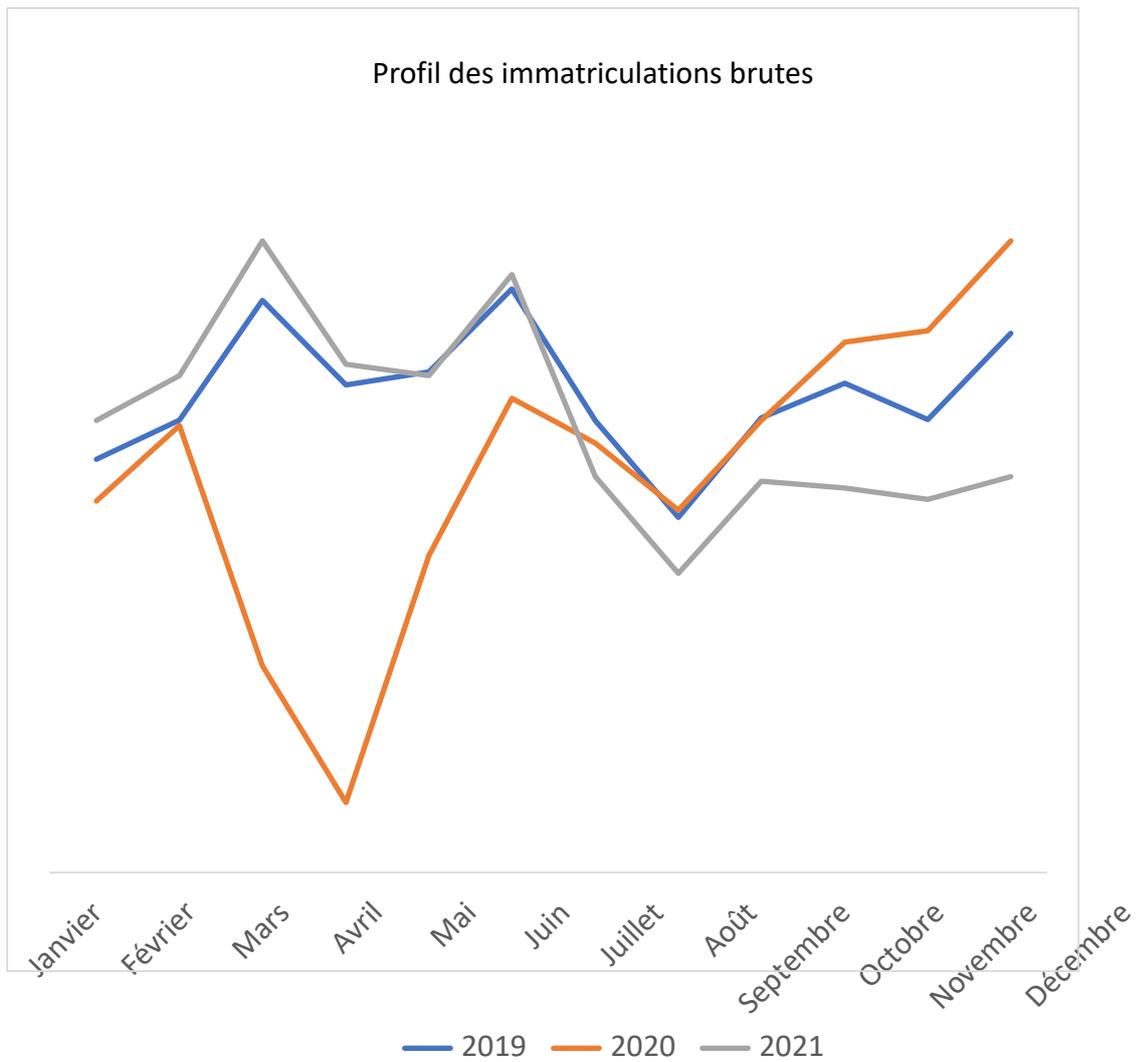
Sources : C-Ways, Autoways d'après SIV



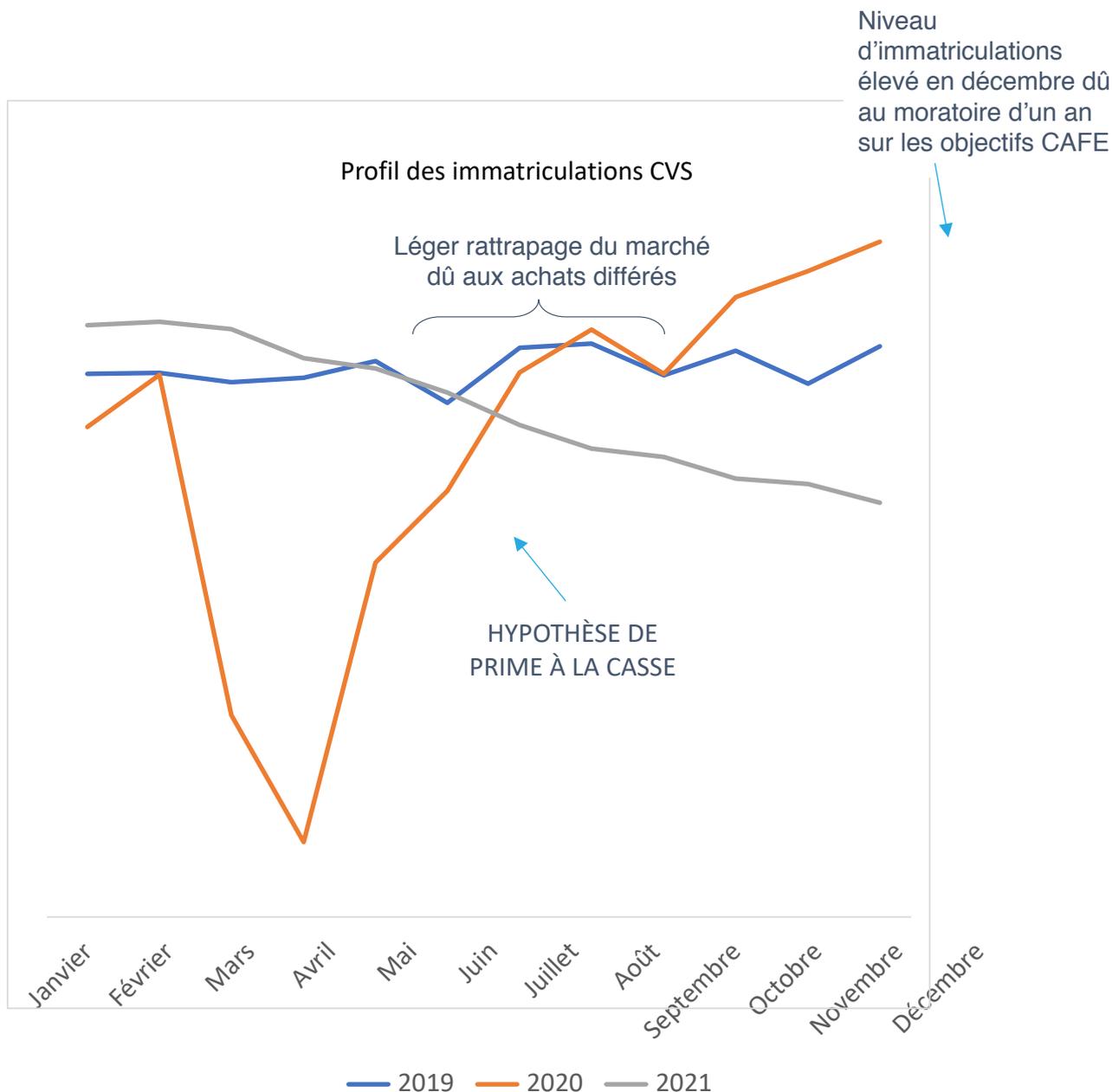
Prévision des immatriculations du marché total en fonction de différents scénarii de croissance du PIB 2020



Profils des immatriculations infra-annuelles 2020-2021 (hyp. – 20% en 2020 et + 15% en 2021)



Sources : C-Ways, Autoways d'après SIV



Sources : C-Ways, Autoways d'après SIV

En conclusion : une chute du marché pouvant aller jusque 20% en 2020, un rattrapage possiblement total, dès 2021.

En formant l'hypothèse d'un recul du PIB de 6 à 7% en 2020, on peut projeter une chute du marché total allant jusque 22% portant les volumes à un niveau proche de 1,7 millions pour le marché total.

Pour les ménages, la chute sera plus forte en 2020. Jusque -30% et 700 000 immatriculations sur l'année.

Considérant d'une part une fin de phase critique d'épidémie en France et de pandémie au niveau mondial dès avant le début du second semestre (mai/juin), d'autre part un plan de relance du marché du type prime à la casse d'un montant comparable à ceux des années 94-97 et 2009-2011 dès le second semestre 2020, un rattrapage interviendrait en 2021. Le marché s'approcherait à nouveau du seuil des 2 millions d'unités.

Malgré la capacité des distributeurs à répondre à la demande, le marché ne reprendra que modérément et progressivement au second semestre 2020. L'attente prévaut avant une reprise plus franche en 2021.

Cette première simulation sera actualisée, à mesure que les hypothèses se préciseront, quant à :

- la durée de l'épidémie en général et de la période de confinement en particulier
- la nature, la vitesse de mise en œuvre et l'intensité des plans relances macro-économiques (mesures budgétaires et monétaires)
- la nature et le niveau des aides au secteur automobile, notamment les soutiens financiers aux distributeurs et les primes au renouvellement des véhicules anciens
- l'évolution des politiques tarifaires et des loyers de leasing (LOA, LLD) des captives de constructeurs et des filiales bancaires

C-Ways exploitera prochainement son bureau de tendances digital **Nextrends** pour monitorer en temps réel l'intensité du retour des ménages sur le parcours d'achat automobile.

Premières parutions d'information Nextrends programmées fin avril 2020.

À propos de C-Ways

Cabinet de conseil en marketing d'anticipation fondé sur les data sciences, C-Ways a pour ambition de mettre la data science au service des solutions stratégiques et marketing.
www.c-ways.com

À propos d'Autoways

Autoways est détenteur indépendant d'une licence d'exploitation du SIV délivrée par le Ministère de l'intérieur (référence AS n°53 - n° SMD : 2018-137) et offre aux professionnels de l'automobile de nouvelles capacités d'analyse et d'anticipation.

Autoways appartient à C-Ways.

www.auto-ways.fr

Les chiffres clés Autoways :

- + 50 000 mouvements traités par jour
- + 15 000 000 mouvements par an
- + 60 000 000 lignes de parc (tous véhicules – VP, VUL, VI) référencés
- + 20 000 000 de parcours clients recréés