

Le marché de l'automobile à La Réunion

Un secteur qui roule

É
C
L
A
I
R
A
G
E

L'évolution du marché de l'automobile constitue une bonne jauge de la situation conjoncturelle locale et du moral des ménages. Étroitement liée aux hausses du pouvoir d'achat et de la production de crédit, sa progression contribue directement à la croissance économique à travers son activité et ses emplois.

Les volumes de ventes de véhicules neufs redémarrent depuis 2015 et atteignent un niveau record en 2017. Bien que le taux d'équipement automobile du département ne cesse de progresser, il reste encore en retrait par rapport aux autres régions françaises. Cet écart s'explique principalement par des prix plus élevés et un plus faible niveau de vie d'une partie de la population réunionnaise, dont l'accès au crédit est plus restreint.

Cette bonne orientation du marché automobile s'accompagne d'un dynamisme des crédits à la consommation, qui bénéficient de taux d'intérêt historiquement bas, et de la montée du financement par location avec option d'achat des véhicules. Les concessionnaires automobiles réunionnais enregistrent une amélioration sensible de leur rentabilité sous les effets conjugués de la hausse des ventes et de conditions d'exploitation plus favorables. Ils présentent également une situation financière globalement saine.

Si les voyants restent au vert à court terme, le maintien d'une telle croissance des ventes n'est pas garanti. À plus long terme, la congestion grandissante du réseau routier et les problématiques climatiques engendreront une probable transformation des modes de transport : plus de véhicules électriques, plus autonomes, en offrant de nouveaux transports en commun tels que le téléphérique urbain ou le monorail.

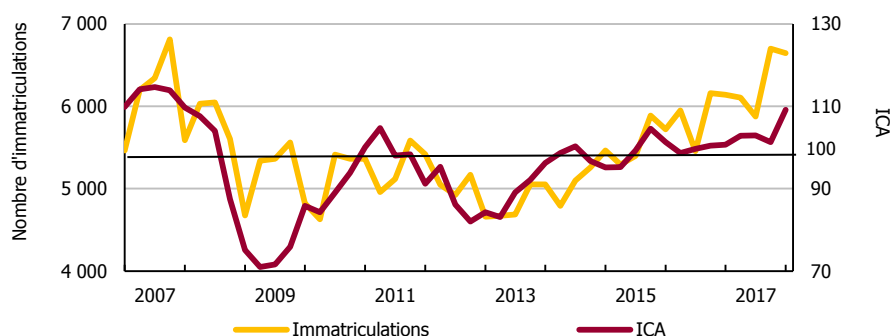
L'AUTOMOBILE, AU CŒUR DE LA CONJONCTURE

Les ventes de véhicules neufs : un bon révélateur de la conjoncture

À La Réunion, l'évolution du marché automobile neuf constitue un bon révélateur de la situation conjoncturelle locale et reflète les différentes phases du cycle économique, souvent de manière plus accentuée (*graphique 1*). En effet, ce marché est particulièrement sensible au moral des ménages (arbitrage entre consommation et épargne) et à la progression du pouvoir d'achat et du crédit. En même temps, il contribue directement à la croissance, par son activité et ses emplois.

Les ventes de voitures neuves se sont contractées de 3,5 % en moyenne par an entre 2008 et 2013, dans le sillage de la crise économique et financière. La dégradation de la conjoncture générale et la baisse de la confiance des ménages ont en effet engendré un report des achats de véhicules neufs. À l'inverse, l'embellie économique enclenchée à partir de 2014 se manifeste clairement sur les ventes : +6,8 % par an de 2014 à 2017.

1 - Évolution croisée de l'ICA¹ et des immatriculations de voitures neuves



¹ICA : indicateur du climat des affaires. Lorsque l'ICA se situe au-dessus (resp. inférieure) de 100, la conjoncture économique est jugée favorable (resp. défavorable) car supérieure (resp. inférieure) à sa valeur moyenne sur longue période.
Sources : IEDOM, enquête de conjoncture ; Deal, FCA et RSVéRo

Des ventes records en 2017

Avec plus de 25 300 voitures particulières neuves vendues en 2017, La Réunion dépasse les volumes de ventes des « années records » de 2005 et 2007. Cette reprise s'appuie sur un regain du pouvoir d'achat des ménages réunionnais : le revenu disponible brut des ménages progresse deux fois plus vite entre fin 2013 et fin 2016 que sur la période 2008-2013 (+2,9 % par an contre +1,5 % par an). Dans le même temps, l'inflation est quasi nulle et n'érode donc pas le pouvoir d'achat. Par ailleurs, la faible rémunération des placements (Livret A, assurance-vie, plan d'épargne en actions, etc.) rend l'épargne moins attractive, ce qui profite à la consommation.

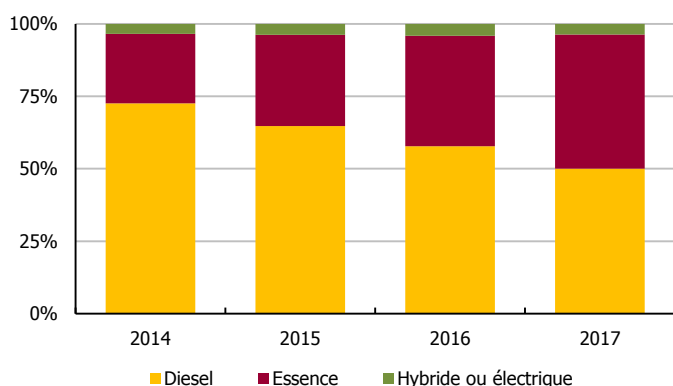
Un marché automobile dominé par celui de l'occasion

Parallèlement au marché du neuf, le nombre d'immatriculations de véhicules d'occasion progresse de manière tendancielle, en dépit de la crise : +2,8 % par an en moyenne entre 2008 et 2016. En 2016, trois ventes sur quatre concernent un véhicule d'occasion, contre deux sur trois en 2008. À l'instar du neuf, le marché d'occasion des véhicules de plus grosses cylindrées (plus de 12 CV, c'est-à-dire SUV, 4x4, haut de gamme, etc.) est le plus dynamique (+6,8 % par an entre 2008 et 2016), même s'il ne concerne qu'un nombre marginal d'immatriculations en 2016.

Au total, La Réunion compte 341 476 voitures particulières de moins de 16 ans (seule estimation disponible du parc total) à fin 2016, soit 8 % de plus qu'il y a 10 ans. Le parc automobile réunionnais progresse ainsi presque deux fois plus vite que le parc métropolitain (+4,3 % sur la même période), en lien avec le rattrapage tendanciel des niveaux de vie et des taux d'équipement des ménages réunionnais.

Le diesel en perte de vitesse

2 - Répartition des immatriculations de voitures particulières



Source : Deal, FCA et RSVéRo

Bien qu'encore majoritaires, les achats de voitures diesel neuves sont en perte de vitesse au profit des véhicules essence. Ils représentent moins d'une vente sur deux en 2017 contre les trois quarts en 2014 (*graphique 2*). Ceci s'observe également en France métropolitaine, où le diesel concentre une vente sur deux contre deux sur trois, deux ans auparavant.

Cette mutation s'explique par l'amélioration des performances des moteurs à essence, une volonté politique affichée et par l'impact du scandale du « dieseldate »¹. Par ailleurs, les coûts d'entretien du filtre à particule sur les véhicules diesel (obligatoire depuis 2011) limitent leur intérêt pour de « petits rouleurs ».

Les véhicules de plus grosses cylindrées ne représentent qu'un faible pourcentage du nombre total d'automobiles (moins de 3 %), mais connaissent une augmentation deux fois plus forte que celle des ventes totales.

LES LIMITES DU « TOUT AUTOMOBILE »

En dépit du développement du réseau routier ces dernières années (la quatre-voies Est-Nord, la Route des tamarins, et bientôt la Nouvelle route du littoral), la congestion du trafic reste un problème majeur. Le réseau routier est en effet contraint par le relief particulier de l'île et cantonné pour l'essentiel au bord de mer. Il est ainsi cinq fois moins dense qu'en province : 4 km contre 20 km pour 1 000 habitants. Par ailleurs, l'augmentation du nombre d'usagers journaliers de la route conduit à une saturation du trafic. En 2011, un Réunionnais utilisant un véhicule motorisé pour se rendre au travail parcourt en moyenne 25 km par jour, soit plus qu'en France métropolitaine (20 km hors Île-de-France). Enfin, la circulation routière locale (déplacements ou frets) représente le premier poste de consommation finale d'énergie (44 % du total) et d'émission de gaz à effet de serre.

La double volonté de lutter contre la congestion du trafic et de réduire les émissions de CO₂ pousse les pouvoirs publics à mettre en œuvre des alternatives au « tout automobile » et ainsi développer l'usage des transports en commun (seulement 5 % des transports journaliers en 2011). La Région, l'Union européenne et l'État cherchent à promouvoir et à faciliter leur usage au travers du programme Trans-Éco-Express, c'est-à-dire la réalisation d'un maillage du territoire par des modes de transports collectifs avec la mise en réseau à l'échelle départementale de 2 000 bus. Ce programme de 250 millions d'euros soutient financièrement la construction de voies de transports collectifs en site propre, d'abribus et l'acquisition de bus écologiques.

De nouveaux projets de transports en commun voient également le jour. La Cinor (communauté intercommunale du Nord) est en phase de concertation concernant le projet de deux lignes de téléphériques urbains pour relier les Hauts de Saint-Denis avec le littoral à l'horizon 2020. De son côté, la Région souhaite développer un projet de réseau régional de transport guidé — monorail — entre Saint-Denis et Saint-Benoît, ainsi que les modes de déplacements alternatifs (vélo, mobilité partagée, etc.).

¹ Ce dernier désigne le scandale de la manipulation de tests d'homologation de véhicule concernant les émissions polluantes des moteurs diesel du groupe Volkswagen dévoilé en septembre 2015. Depuis, d'autres constructeurs sont également soupçonnés de fraude.

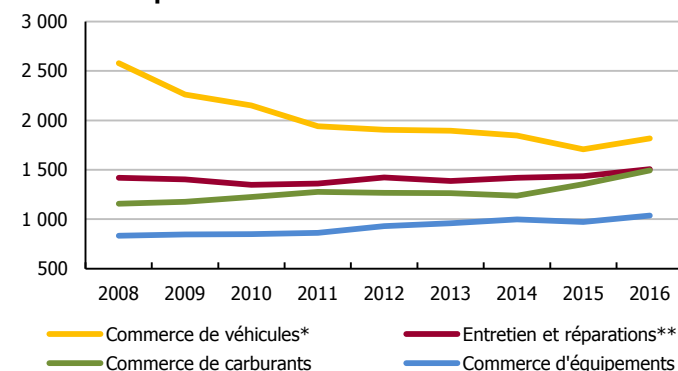
Près de 7 000 personnes travaillent dans le secteur automobile

Au 1^{er} janvier 2016, La Réunion compte 1 794 entreprises du secteur du commerce et de la réparation d'automobiles, de motocycles et d'autres véhicules. Près de 7 000 personnes y travaillent en tant que salariés ou artisans indépendants, soit environ 4 % de l'emploi marchand (salarié ou non). Un emploi sur cinq est occupé par un travailleur indépendant, dont le nombre a doublé entre 2008 et 2016. Plus de la moitié de ces artisans travaillent dans l'entretien et la réparation de véhicules.

Le commerce d'automobiles et motocycles représente un tiers des emplois salariés du secteur en 2016. Viennent ensuite les activités d'entretien et de réparation ainsi que les commerces de carburants avec un quart chacun. Enfin, le commerce d'équipements regroupe 18 % des salariés.

En lien avec la morosité du marché automobile entre 2008 et 2015, les effectifs des concessionnaires chutent d'un tiers sur la période (*graphique 3*). Cependant, la reprise des ventes redonne des couleurs au secteur et l'emploi salarié y progresse de 7,4 % sur un an en 2016.

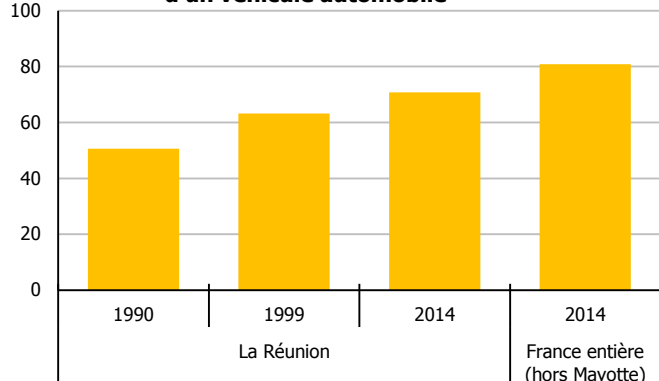
3 - Emplois salariés dans le commerce et la réparation automobile à La Réunion



* véhicules autos, motos et autres ; ** y compris contrôle technique
Source: Acoiss, Urssaf

Le niveau de vie limite l'accès à l'automobile

4 - Proportion de ménages disposant d'un véhicule automobile



Source : Insee, recensement

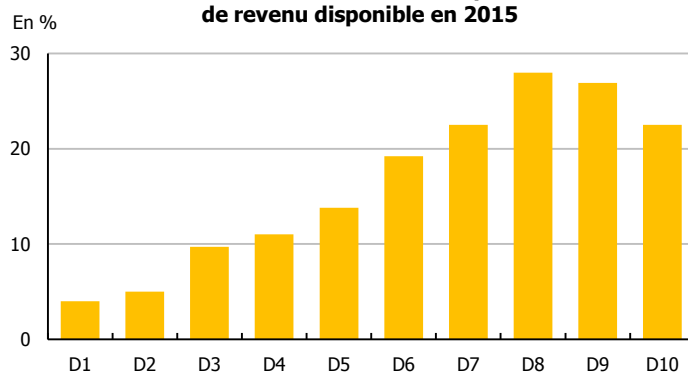
Au plan national, la proportion de ménages endettés pour l'acquisition d'une voiture croît avec leur niveau de vie (*graphique 5*, information non disponible sur le département). Sur l'île, le niveau de vie médian des ménages se situe 30 % en deçà de celui de la métropole. Ceci rend de facto le niveau de solvabilité et donc d'endettement potentiel des Réunionnais plus faible qu'au plan national. Néanmoins, 18 % des ménages réunionnais sont endettés pour l'achat d'une voiture en 2015 contre 16 % en France métropolitaine (source : enquête patrimoine).

Par ailleurs, l'achat un véhicule neuf à La Réunion revient 24 % plus cher qu'en France métropolitaine, où les prix des carburants et des services (heure de mécanique par exemple) y sont moins élevés. Au final, les poids des dépenses liés à l'utilisation d'un véhicule sont proches : 14,8 % du budget mensuel moyen des ménages dans l'île et 14,3 % en France métropolitaine.

En 2014, 7 ménages sur 10 possèdent au moins une voiture à La Réunion. La motorisation des Réunionnais se poursuit, avec un taux d'équipement qui gagne plus de 20 points en 24 ans (*graphique 4*). Cependant, il reste encore inférieur de 10 points à la moyenne nationale (81 %, hors Mayotte), tandis que la région se classe au 4^e rang en matière de faiblesse du taux d'équipement automobile, devant la Guadeloupe (68,9 %), l'Île-de-France (66,7 %) et la Guyane (58,7 %).

Le faible niveau de vie des ménages réunionnais limite leur accès à l'acquisition d'une voiture, et conditionne également celui au crédit. Or, ces deux dimensions sont liées : l'achat d'un véhicule se finance à la fois par l'épargne des ménages et par le recours à l'emprunt, tous deux déterminés par leurs revenus.

5 - Proportion de ménages endettés pour l'achat d'un véhicule en France entière par décile¹ de revenu disponible en 2015



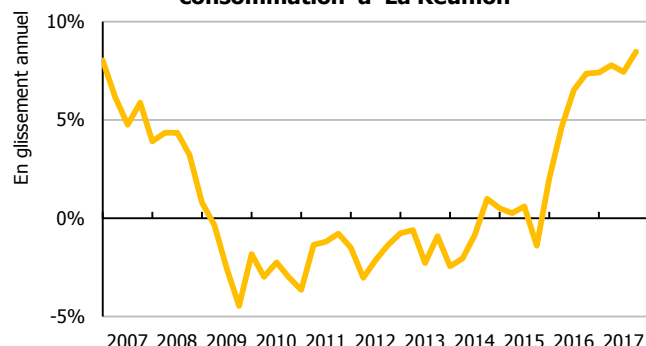
¹ les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties égales
Source : Insee, enquête patrimoine

LE LEVIER DES CRÉDITS À LA CONSOMMATION

Des achats de véhicules financés en partie par des crédits à la consommation

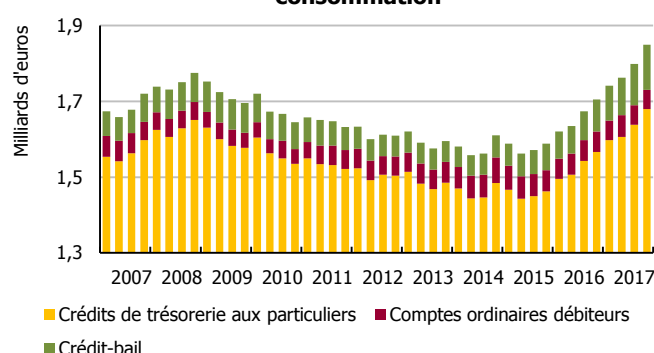
Cette bonne orientation du marché automobile s'accompagne d'un net regain du crédit à la consommation. Après avoir connu des taux de croissance négatifs de 2008 à 2013, l'encours de crédit à la consommation s'accroît de 3,3 % par an entre 2013 et 2016 (*graphique 6*). Ce dynamisme se poursuit en 2017 : +6,2 % sur les 9 premiers mois de 2017.

6 - Évolution de l'encours de crédits à la consommation à La Réunion



Source : IEDOM

7 - Composition de l'encours de crédits à la consommation



Source : IEDOM

La croissance des crédits à la consommation s'appuie pour les trois quarts sur la hausse (+2,7 %) des encours des crédits de trésorerie des ménages entre 2013 et 2016 (*graphique 7*). Ces derniers comprennent les prêts personnels (somme d'argent mise à la disposition du client sans affectation particulière), les crédits affectés (le prêteur finance l'achat d'un bien ou d'un service déterminé) et les crédits renouvelables (réserve d'argent permanente).

Les ménages acquièrent de plus en plus leur voiture à travers la location avec option d'achat (LOA), comptabilisée dans l'encours de crédit-bail aux particuliers. Dans ce type d'opération, une banque ou un concessionnaire automobile met à la disposition du ménage un véhicule pour une durée déterminée, en échange d'un loyer (après un éventuel apport initial). À l'issue du contrat, le ménage peut choisir d'acquérir le bien pour une valeur définie à l'origine ou de le restituer.

Ce type de financement connaît un succès grandissant ces dernières années. L'encours du crédit-bail aux particuliers a plus que doublé entre décembre 2013 et septembre 2017 (*graphique 6*). Selon l'enquête européenne sur le patrimoine des ménages, ce type d'instrument s'adresse plus généralement aux foyers aisés.

Des taux d'intérêt historiquement bas, qui dynamisent le marché du crédit

Le marché du crédit à la consommation bénéficie d'un contexte de taux d'intérêt historiquement bas. La politique monétaire accommodante de la Banque centrale européenne (taux directeur nul et assouplissement quantitatif) a permis une détente des taux d'intérêt sur de nombreux types de prêts, dont ceux à la consommation des particuliers.

À La Réunion, le taux effectif moyen des prêts amortissables à la consommation, c'est-à-dire des prêts personnels et autres crédits échancés à la consommation (hors crédits renouvelables), passe de 6,97 % en moyenne en 2011 à 3,89 % en juillet 2017 (*tableau 1*). Cette tendance baissière suit celle observée en France métropolitaine. En juillet 2017, le taux effectif se situe légèrement au-dessus de celui constaté en métropole (3,86 %), mais en deçà de ceux observés en Martinique (5,00 %) et en Guadeloupe (4,40 %).

Cette détente des taux du marché impacte mécaniquement les taux de l'usure¹, c'est-à-dire la limite haute du coût des crédits aux particuliers qui, par ricochet, orientent à la baisse les taux effectifs moyens des prêts à la consommation. Les taux de l'usure varient selon le montant du prêt. Au 1^{er} janvier 2018, il s'établit à 20,88 % pour un crédit de moins de 3 000 euros, 12,87 % entre 3 000 et 6 000 euros et 5,85 % pour un crédit supérieur à 6 000 euros. Pour mémoire, ce dernier seuil se situait à 11,48 % au premier semestre 2013, soit quasiment le double.

Le taux moyen effectif des LOA est supérieur à celui de crédits amortissables, en raison notamment de l'intégration d'un coût additionnel lié à un service supplémentaire. Ce dernier correspond à la possibilité de rouler en permanence avec un véhicule neuf et avec des mensualités souvent moindres par rapport à un crédit. Cet écart de taux peut s'accroître par le jeu de commissions versées aux apporteurs d'affaires (concessionnaires autos) qui renchérissent le coût d'une LOA.

Tableau 1 – Coût* des prêts amortissables à la consommation

En %	Moy. 2011	juil-16	juil-17
La Réunion	6,97	4,12	3,89
France métropolitaine	6,23	3,98	3,86

* Le coût mesuré par le taux effectif au sens étroit hors frais liés à l'octroi du crédit (frais de dossier, assurance, commissions, coût des garanties), c'est-à-dire la composante « intérêt » du taux effectif global. Les taux présentés dans cette note sont des taux moyens pondérés par le montant du crédit.

Sources : IEDOM ; Banque de France

¹ Un prêt usuraire correspond à un prêt conventionnel consenti à un taux effectif global qui excède, au moment où il est consenti, de plus du tiers le taux effectif moyen pratiqué au cours du trimestre précédent par les établissements de crédit et les sociétés de financement pour des opérations de même nature comportant des risques analogues.

UN REGAIN DE RENTABILITÉ DES CONCESSIONNAIRES AUTOMOBILES

EXPLOITATION DES DONNÉES COMPTABLES DU FICHIER FIBEN

L'analyse de la rentabilité et de la solvabilité des concessionnaires automobiles repose sur l'exploitation des données comptables collectées par l'IEDOM et intégrées au Fichier bancaire des entreprises (FIBEN) géré par la Banque de France. Ce fichier recense les éléments financiers des sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 750 000 euros.

La note se base sur l'ensemble des concessionnaires automobiles présents à La Réunion entre 2006 et 2016, soit 16 concessions (excepté en 2010 où 2 d'entre elles sont absentes de notre base).

Un chiffre d'affaires redynamisé depuis 2015

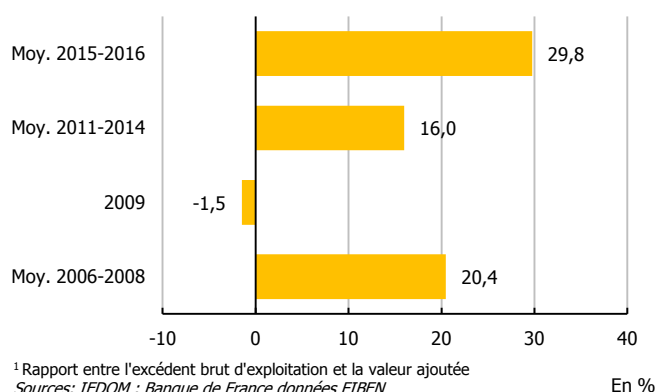
En raison de la chute des ventes de véhicules durant la crise, les concessionnaires ont enregistré une baisse d'un quart de leur chiffre d'affaires (CA) entre 2007 et 2009. La période morose qui suivit entraîna de profondes difficultés économiques chez certains acteurs historiques du secteur et une recomposition du paysage (diverses restructurations, changement de main de la carte Citroën en 2011). Le CA des concessionnaires se redresse nettement en 2015 et en 2016, avec des progressions, respectivement, de 10,1 % et de 4,2 % sur un an. En 2016, il dépasse le milliard d'euros et retrouve ainsi les volumes d'activités observés entre 2006 et 2008, années fastes pour le secteur.

Malgré ces évolutions contrastées du CA, le taux de marge commerciale (part de la marge commerciale dans le CA des ventes) appliqué par les concessionnaires reste stable à 16,5 % en moyenne entre 2011 et 2016. Il se situe à mi-chemin entre celui constaté aux Antilles (20 % en moyenne) et celui observé au niveau national (10,2 % sur la même période). Le marché automobile réunionnais se caractérise par des réseaux de distribution multimarques et par une concurrence moins exacerbée. En effet, les deux principaux groupes concentrent près des trois quarts du CA du secteur en 2016. Par ailleurs, l'éloignement de l'île réduit la concurrence venant d'autres régions ou même de l'étranger, avec les transitaires, ou encore de succursales de constructeurs (à l'inverse de la métropole).

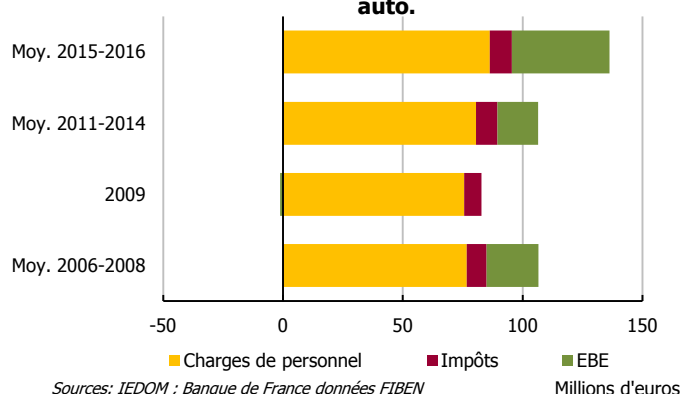
Une rentabilité économique retrouvée

En termes de performance économique, le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée (VA)) passe de 16,0 % en moyenne sur la période 2011–2014 à 29,8 % en 2015–2016 (*graphique 8*), et dépasse le taux observé entre 2006 et 2008 (20,4 %).

8 - Taux de marge¹ des concessionnaires auto.



9 - Répartition de la VA des concessionnaires auto.



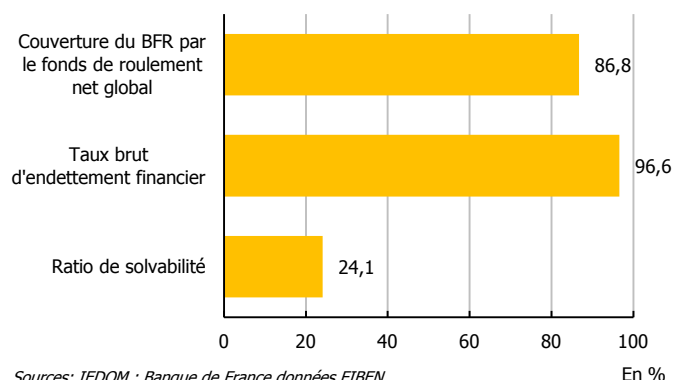
Cette amélioration sensible provient des effets conjugués de la croissance des ventes et de conditions d'exploitation plus favorables. En 2016, les effectifs progressent moins rapidement que l'activité et la VA (*graphique 8*). Ceci se traduit par une diminution du poids des charges de personnel dans la VA : 63,4 % en 2015-2016 en moyenne contre 75,6 % entre 2011 et 2014. Pour autant, les rémunérations restent favorables, avec un coût salarial moyen supérieur de 12 % à La Réunion par rapport au niveau national, afin d'attirer des commerciaux et techniciens qualifiés.

Une situation financière globalement saine

La hausse de la rentabilité économique des concessionnaires permet de renforcer leurs fonds propres (+35,8 % entre 2014 et 2016) et d'améliorer ainsi leur solidité financière, avec un ratio de solvabilité (poids des capitaux propres dans le total du bilan) de 24,1 % en moyenne en 2016 (21,5 % en moyenne entre 2011 et 2014).

Leur niveau d'endettement est également bien maîtrisé. Le taux brut d'endettement financier se situe à 96,6 % en 2016 en moyenne (*graphique 10*), ce qui implique que les capitaux propres sont supérieurs aux ressources d'emprunts provenant des banques ou encore des holdings.

10 - Rentabilité financière moyenne des concessionnaires réunionnais en 2016



Par ailleurs, le secteur possède une capacité globale suffisante pour faire face à des difficultés financières. En moyenne, la capacité d'autofinancement dans le secteur permet le remboursement des dettes financières en 4 ans. Cette situation d'ensemble masque cependant de profondes disparités au sein de l'échantillon étudié.

L'encours de prêts des concessionnaires automobiles représente 1,1 % des risques totaux à La Réunion à fin septembre 2017, avec 177,2 millions d'euros d'encours recensés au Fichier central des risques (SCR) de la Banque de France.

Enfin, à La Réunion, la structure financière des concessionnaires approche l'équilibre, le fonds de roulement net global couvrant 86,8 % du besoin en fonds de roulement (*BFR*, *graphique 9*). Avec 14 jours de CA, le BFR se situe à un niveau modéré, à la faveur de délais de paiement accordés par les fournisseurs plus

longs par rapport à ceux observés au niveau national. Le recours aux crédits de trésorerie reste ainsi limité (44 jours de CA).

En route vers une transformation du marché ?

À La Réunion, les années 2015-2017 se caractérisent par une croissance particulièrement soutenue du marché de l'automobile, révélateur d'une situation conjoncturelle favorable. Si les voyants restent au vert à court terme, le maintien de cette tendance n'est pas assuré, d'autant plus que les taux d'intérêt ne resteront très probablement pas au niveau actuel et que la capacité d'endettement des ménages demeure limitée.

À plus long terme, le marché automobile réunionnais présente toujours un potentiel de développement, en lien avec l'évolution démographique, le rattrapage tendanciel des niveaux de vie et des taux d'équipement automobile. Toutefois, la congestion actuelle et future du réseau routier et les problématiques climatiques engendreront probablement une transformation du marché automobile réunionnais. D'ailleurs, les pouvoirs publics cherchent à agir sur les comportements de la population, à travers la promotion des transports en commun et l'annonce récente du « Plan climat » prévoyant la fin des ventes de voitures diesel et essence d'ici 2040 (présenté par le ministre de la Transition écologique et solidaire en juillet 2017). Enfin, l'évolution des usages et celle des technologies visent à rendre les voitures de demain toujours plus intelligentes et autonomes. Le développement des véhicules 100 % autonome, c'est-à-dire à la conduite automatisée, constitue une des innovations qui devrait révolutionner le secteur.