

2

Partie 1

Situation
macroéconomique**6**

Partie 2

Défaillances
d'entreprises**8**

Partie 3

Risque
sectoriel**10**

Partie 4

Focus
« transport routier »

PANORAMA

FRANCE

MAI 2016

LES PUBLICATIONS ÉCONOMIQUES DE COFACE

Par les économistes du Groupe Coface



Enfin le vrai départ ? C'est la question qui se pose après un début d'année 2016 marqué par une série d'indicateurs favorables pour l'économie française.

Mais après plusieurs faux départs, et donc autant d'espoirs déçus observés depuis 2009, la prudence reste de mise. Des signaux incitent toutefois à l'optimisme : la croissance a accéléré au premier trimestre et, plus important, elle ne repose plus uniquement sur la consommation des ménages. L'investissement des entreprises semble enfin reparti et contribuera positivement à la croissance cette année et ce, pour la première fois depuis 2012. La progression des marges des entreprises, permise par la faiblesse du cours du baril de pétrole et les mesures gouvernementales visant à réduire leurs charges,

semble enfin porter ses fruits. Les défaillances d'entreprises sont en net repli et devraient reculer de 3,2% sur l'ensemble de l'année. Cette tendance profite d'ailleurs aux entreprises de toute taille et de toutes les régions (sauf l'Île-de-France et le Centre).

Seule ombre au tableau : les entreprises exportatrices de la plupart des secteurs d'activité (à l'exception de la chimie et de l'aéronautique) souffrent du ralentissement de la demande en provenance des pays émergents. Au final, ce contexte plutôt favorable se traduit par une modération des risques sectoriels : six secteurs sur douze étudiés (automobile, construction, pharmacie, chimie, distribution et transports) ont été reclassés par Coface, tandis que seul celui du textile-habillement est dégradé.

Le secteur du transport routier sur lequel nous nous focalisons plus particulièrement dans ce panorama est d'ailleurs un bon résumé de la dynamique actuelle de la croissance française (prévue à 1,6% cette année, avant 1,3% en 2017) : après plusieurs années difficiles, ses entreprises bénéficient aujourd'hui à la fois des effets de la baisse des cours du pétrole et de la meilleure orientation de la consommation des ménages. Mais à l'image de l'ensemble de l'économie, si les défaillances d'entreprises reculent et les créations progressent, des faiblesses structurelles demeurent. A moyen terme le secteur restera en effet contraint par ses lacunes en matière de compétitivité-coût, tandis que l'éventuelle remise en cause des accords de Schengen aurait un effet certes négatif mais modéré (que nous estimons à 0,4% de la valeur ajoutée) sur l'activité de la filière.

RETROUVEZ TOUS LES AUTRES PANORAMAS DU GROUPE

<http://www.coface.fr/Actualites-Publications/Publications>

coface
FOR SAFER TRADE

MAI 2016

PANORAMA FRANCE 1^{ER} TRIMESTRE 2016



Khalid AIT YAHIA
Économiste



Paul CHOLLET
Responsable des
études sectorielles
et défaillances



Guillaume RIPPE-LASCOUT
Économiste

1

SITUATION MACROECONOMIQUE : DU MIEUX !

Graphique n°1.1

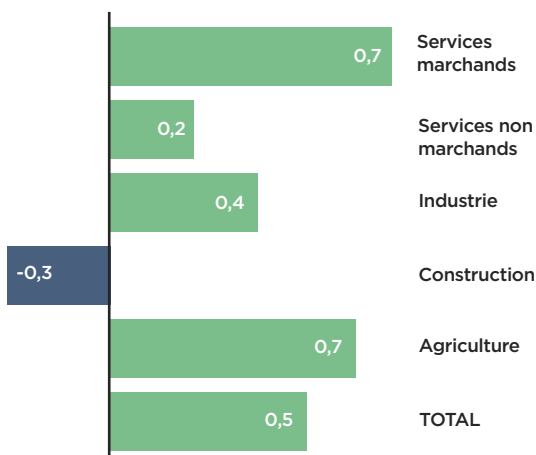
Croissance trimestrielle en France (variation trimestrielle)



Source : Insee

Graphique n°1.2

Décomposition de la croissance par branche d'activité



Source : Insee

Une activité soutenue au 1^{er} trimestre

Au premier trimestre 2016, le chiffre de la croissance française est de +0,6% par rapport au quatrième trimestre 2015. Il confirme la bonne dynamique enregistrée depuis le second semestre 2014.

La consommation des ménages, principale composante de l'activité (55% du PIB), a crû de 1,2% après s'être contractée de 0,1% au 4^{ème} trimestre (notamment affectée par les effets des attentats de Paris en novembre). C'est un chiffre jamais observé depuis le quatrième trimestre 2004. Du côté de l'investissement en capital fixe, les chiffres font état d'une accélération de la croissance (+0,9%, après +0,7%). L'investissement des entreprises a été dynamique (+1,6%), contre 1,3% en moyenne entre 2003 et 2007. L'investissement des collectivités est stable (+0,1%).

La contribution négative (-0,2 point) des stocks à la croissance était attendue après deux trimestres positifs.

Seule le commerce extérieur vient une nouvelle fois pénaliser l'activité de -0,2 p% pour le troisième trimestre consécutif malgré des éléments exogènes favorables (voir partie 3).

Les services marchands soutiennent la croissance

Les services marchands pèsent pour 56% dans l'activité et ont contribué pour 0,4 point à la croissance du premier trimestre. Dans le détail, reflet du dynamisme de demande interne, le commerce (10% de l'activité) a crû de 1,2% et les services aux entreprises (13,1%) de 0,7%.

Du côté de l'industrie (14% de l'activité), la branche des matériels de transport continue de soutenir la croissance (+3,0%). Le secteur de l'énergie et du traitement des eaux et déchets affiche également une forte progression de 1,2% en lien avec des températures plus rigoureuses qu'au quatrième trimestre 2015.

L'activité dans le secteur de la construction demeure en repli pour le dixième trimestre consécutif (-0,3%). Ainsi, l'investissement des ménages (-0,2%) reste certes dans le rouge, mais sa contraction est d'une moindre ampleur que celles observées en 2014 et 2015 (respectivement -1,1% et -0,7%). Les indicateurs avancés du secteur laissent penser que le retour à une croissance positive est proche (*voir partie 3 sur risques sectoriels*).

Repli des exportations, en partie à cause des BRICS

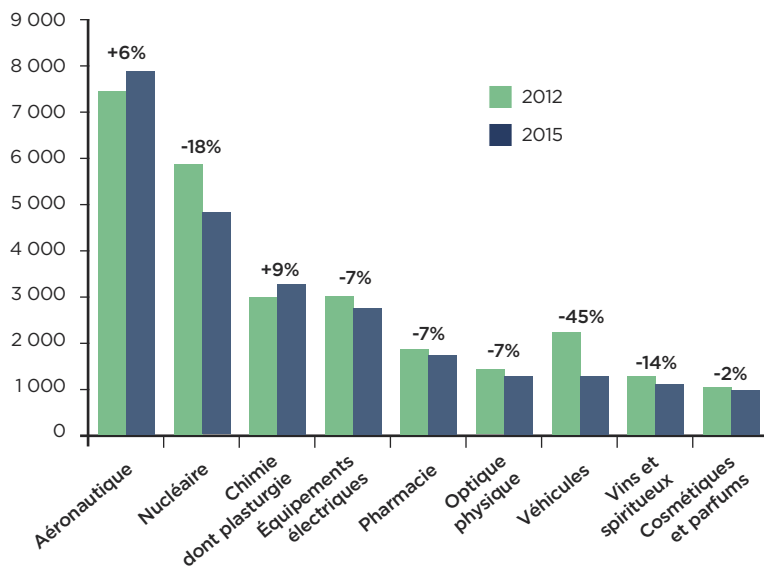
Le commerce extérieur du 6^{ème} exportateur mondial de biens et services pèse une nouvelle fois sur la croissance, malgré un contexte favorable (prix du pétrole toujours bas et croissance relativement soutenue de ses principaux partenaires commerciaux européens comptant pour 61% des débouchés). La progression des importations (+0,5% au premier trimestre) liée à celle de la demande interne a été plus que compensée par le ralentissement de l'activité des pays émergents partenaires (Chine, Russie, Algérie) puisque les exportations affichent un recul (-0,2%). Représentant 7,1% des exportations (contre 10,6% pour l'Allemagne, 7,4% pour l'Italie et 4,8% pour l'Espagne), les BRICS sont le 6^{ème} partenaire commercial français. L'impact des récessions attendues en 2016 (*voir graphique n° 1.3*) en Russie (-1,5%), au Brésil (-3%) et du ralentissement de la Chine (6,5%), de l'Afrique du Sud (0,6%), et même dans une moindre mesure de l'Inde (7,3%) sur les exportations est donc significatif. La plupart des secteurs d'activités sont affectés à des degrés divers (*voir graphique n° 1.3*), y compris les traditionnels moteurs des exportations que sont les équipements électriques, les équipements nucléaires, l'automobile, la pharmacie et les parfums et cosmétiques. Seuls l'aéronautique et la chimie n'ont pas vu leurs exportations vers les BRICS reculer entre 2012 et 2015.

Des points forts, mais aussi des fragilités structurelles

Outre ces problèmes relativement récents, les performances à l'exportation de la France restent contraintes par plusieurs faiblesses structurelles. La perte de parts de marché mondiales à l'exportation de biens depuis 2003 (*voir graphique n° 1.4*) en attestent. En effet, la croissance du commerce mondial a été de 7% par an en moyenne entre 2003 et 2007 alors que les exportations françaises de biens ont augmenté sur la même période de 3,5%. La part de la France dans le commerce mondial de biens et services a donc reculé avant de se stabiliser à 3,5% depuis 2011. Le cas français n'est cependant pas isolé car, à l'exception de l'Allemagne, l'ensemble des autres pays européens ont connu une diminution de leurs parts de marché. Le Royaume-Uni enregistre même un recul plus important. En France, environ 121 000 entreprises exportaient en 2014, contre 132 000 en 2000. Si ce niveau tend à remonter depuis 2009, en Allemagne trois fois plus d'entreprises sont tournées vers l'export alors que le stock d'entreprises est sensiblement similaire dans les deux pays (3,6 millions d'entreprises recensées en 2013 en Allemagne contre 3,7 en France). En outre, le décrochage à l'export est important puisque sur dix primo-exportateurs⁽¹⁾, seuls trois restent à l'export un an après et il n'en reste qu'un après trois ans. Les entreprises exportatrices sont constituées à 99% de PME réalisant 15% du chiffre d'affaire (CA) des entreprises françaises à l'exportation. Il existe donc une très forte concentration car les grandes entreprises représentent 0,4% des entreprises exportatrices mais également plus de 50% du CA.

Graphique n°1.3

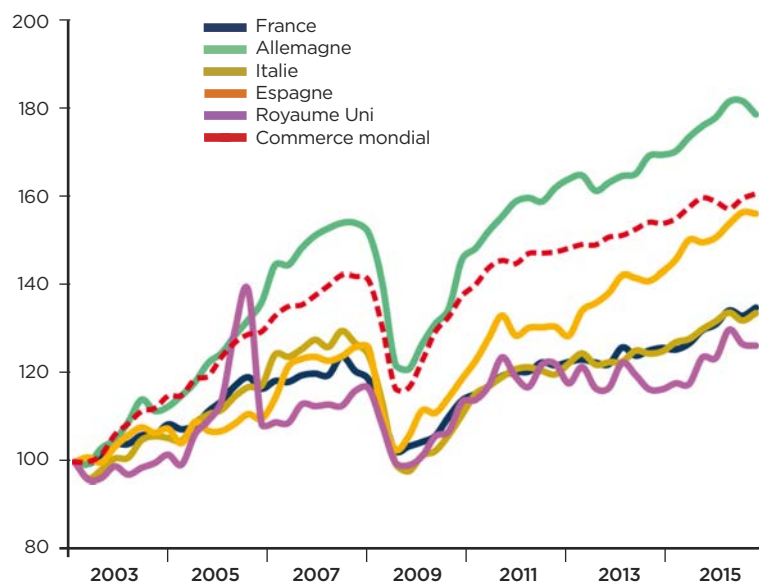
Evolution des exportations vers les BRICS, en millions d'euros



Source : Eurostat

Graphique n°1.4

Evolution des exportations et du commerce mondial, 100 = 2003

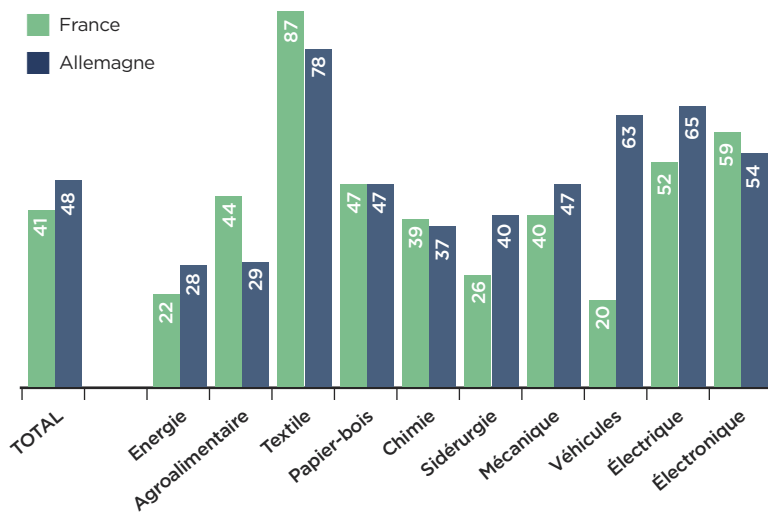


Sources : Eurostat, CBP, Coface

(1) « Rapport 2015 sur la stratégie du commerce extérieur de la France et la politique commerciale européenne », M. Fekl, 2015

Graphique n°1.5

Exportations à haute valeur ajoutée par secteur (%)



Source : base profil pays Cepii

Graphique n°1.6

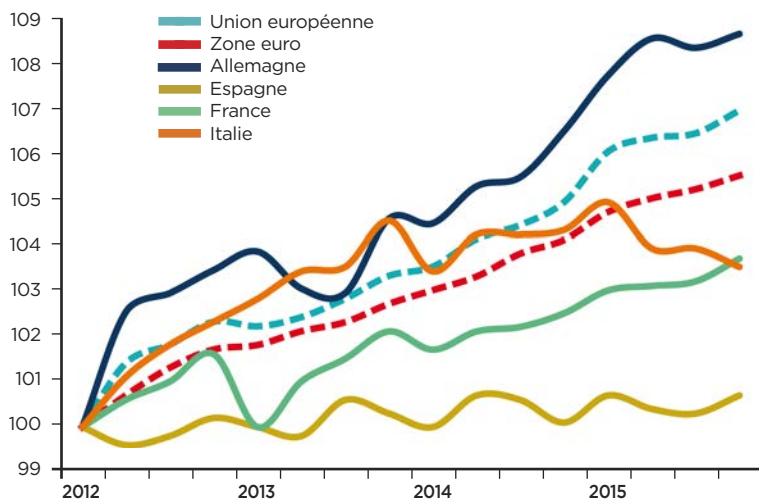
Exportations nettes de véhicules automobiles, en milliards d'euros



Source : Ministère du commerce extérieur

Graphique n°1.7

Coût de la main d'œuvre dans l'industrie hors construction, 2012 = 100



Sources : Eurostat, Coface

L'Allemagne, un pays synonyme de qualité

Les principaux points forts de la France résident dans les exportations de produits à très haute valeur ajoutée dans les secteurs de l'aéronautique, du luxe, du vin et de la défense. Ces secteurs bénéficient d'une compétitivité hors prix remarquable qui les rendent peu sensibles aux variations de prix. Néanmoins, derrière ces quatre secteurs, la France semble peu compétitive. Une étude du Cepii ⁽²⁾ met en avant la position dominante de l'Allemagne en matière d'image de marque. Selon un calcul de ses auteurs, 41% des produits exportés par la France appartiennent au haut de gamme, contre 48% en Allemagne (voir graphique n° 1.5).

L'automobile en panne de valeur ajoutée française

Le secteur automobile illustre cet écart entre la France et l'Allemagne : la différence de perception des voitures allemandes et française est importante (voir graphique n° 1.5). Une voiture produite en Allemagne est davantage ressentie comme un produit haut de gamme que les françaises. L'une des explications à cet écart vient de la forte valeur ajoutée intégrée par les allemands dans la chaîne de production. C. Emlinger et G. Santoni ont montré que par rapport à la France, l'Allemagne importe plus de produits en début de chaîne de production depuis les années 2000. Elle peut donc incorporer ses propres facteurs de production. En Allemagne, la valeur ajoutée en 2012 par personne employée était de 94 300 euros contre 51 100 euros en France et 65 600 dans l'Union européenne ⁽³⁾.

Sur une voiture française, la valeur ajoutée n'est pas assez élevée pour qu'un surcroît de demande en zone euro (y compris en France) ne réduise le déficit du secteur. En 2015 par exemple les exportations françaises de voitures ont atteint un niveau historiquement élevé depuis la crise financière, mais le déficit s'est élargi. Pourtant, les marchés étrangers représentent 79% des débouchés des constructeurs français, contre moins de 60% en 1990 selon de Comité des constructeurs automobiles français (CCFA).

Des entreprises françaises plus compétitives

Si la montée en gamme du positionnement des produits français peut permettre de gagner des parts de marché, l'impact récent du CICE ⁽⁴⁾, dans le cadre du pacte de responsabilité, sur les entreprises exportatrices est *a priori* positif, car il abaisse le coût du travail et restaure la compétitivité. Toutefois, le secteur des services est le principal bénéficiaire du CICE alors que l'industrie, plus tournée vers l'extérieur, bénéficie d'une assiette réduite. Les secteurs de la pharmacie, de la chimie et du raffinage ont moins de 40% de leur masse salariale éligible à ce crédit. Néanmoins, le coût d'une heure de travail dans le secteur manufacturier

(2) « La France en mal de qualité », M. Bas, L. Fontagné, P. Martin et T. Mayer, Cepii, 2015

(3) Rapport annuel automobile, CCFA, 2015

(4) Le crédit d'impôt est équivalent à 6% de la masse salariale d'une entreprise hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC

gagne en compétitivité depuis 2012 par rapport aux pays de la zone euro et la baisse de l'impôt sur les sociétés de 33% à 28% entre 2017 et 2020 contribuera également à améliorer cette compétitivité coût.

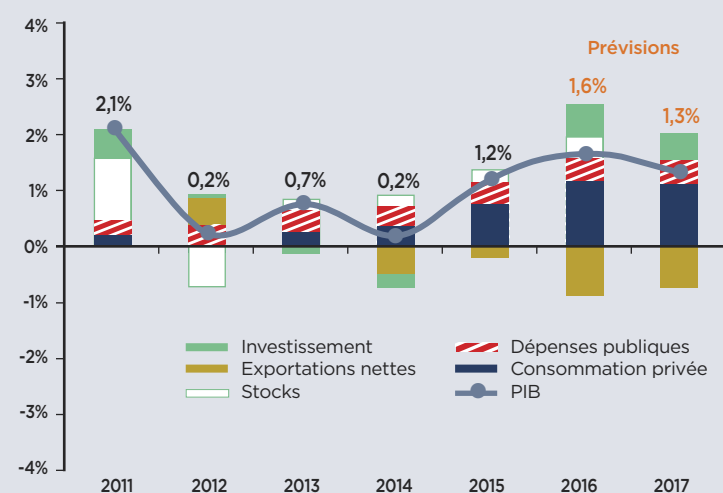
Si cette baisse des coûts constitue une bonne nouvelle à court terme, à moyen terme c'est l'investissement des entreprises qui permettra

une montée en gamme. Malheureusement, la France a accumulé du retard après la crise en la matière et si l'investissement est orienté à la hausse depuis 2015, il faudra quelques années pour rattraper ce déficit. En effet, l'investissement annuel des entreprises s'est contracté de 0,1% entre 2009 et 2014. La reconduction du suramortissement productif⁽⁵⁾ en 2016 accélérera la capacité de rattrapage des entreprises françaises.

Prévisions de croissance

Graphique n°1.8

Prévision de la croissance française



Source : Coface

Coface prévoit une croissance de l'économie française de 1,6% en 2016. La consommation des ménages en sera le premier contributeur (+1,2 point) ainsi que l'investissement pour la première fois depuis 2012 (0,5 point). Les exportations nettes pèseront sur l'activité pénalisées par le ralentissement du commerce mondial. En 2017, Coface anticipe une activité stable (+1,3%). L'investissement contribuera à nouveau positivement à la croissance (0,6 point de %) notamment grâce à l'investissement des ménages (0,1 point de %). Comme en 2016, la consommation sera le principal moteur de la hausse de l'activité (+1,1 point de %).

MÉTHODOLOGIE

Coface prévoit chacune des composantes de la demande du PIB. La consommation trimestrielle est prévue mensuellement via deux modèles vectoriels autorégressifs (VAR). Dans le premier, en plus de la consommation (consm) des 2 mois précédents, les variables explicatives sont les offres d'emploi (Emp) et la confiance des ménages (Conf) du mois précédents.

$$Consm_t = a_1 Consm_{t-1} + a_2 Consm_{t-2} + a_3 Emp_{t-1} + a_4 Conf_{t-1} + \xi$$

Dans le second la consommation trimestrielle est alors expliquée à partir des 2 trimestres précédents et de la consommation estimée (cons3m) des 3 mois constituant le trimestre par le modèle 1.

$$Consq_t = a_1 Consq_{t-1} + a_2 Consq_{t-2} + a_2 Cons3m_t + \xi$$

Nous suivons la même méthodologie pour l'investissement, qui dépend de la consommation actuelle et de sa dynamique passée. Notre modèle prévoit ainsi une croissance de 1,8% en 2016 (prévisions au 13 mai 2016). Notre expertise nous conduit à légèrement revoir la contribution de la consommation et ainsi de prévoir une croissance de +1,6%.

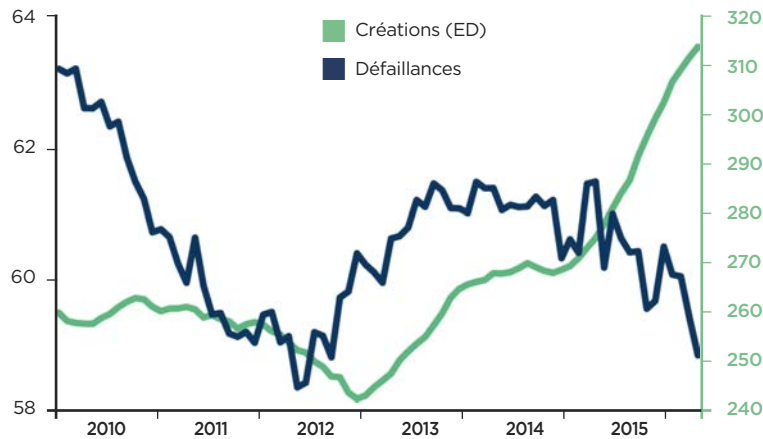
(5) Mesure exceptionnelle d'amortissement supplémentaire sur les investissements industriels, permettant aux entreprises d'amortir les biens à 140 % de leur valeur

2

DÉFAILLANCES D'ENTREPRISES : VERS UN REPLI MARQUÉ EN 2016

Graphique n°2.1

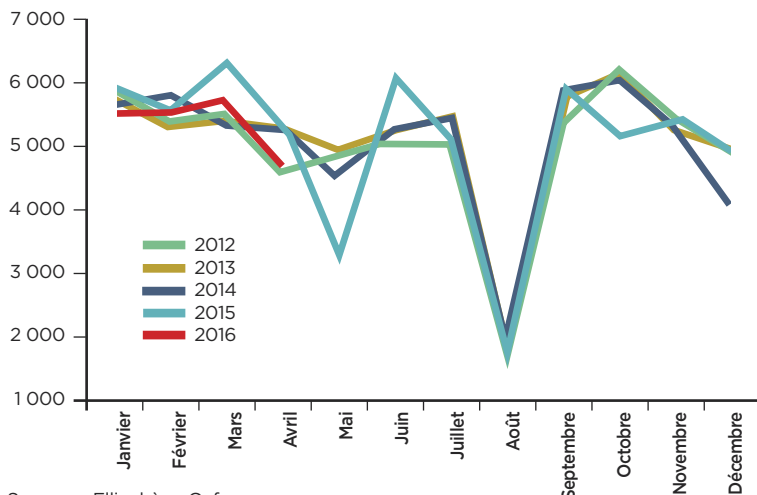
Evolution des défaillances et créations d'entreprises - (en milliers, annuel)



Sources : Ellipshère, Insee, Coface

Graphique n°2.2

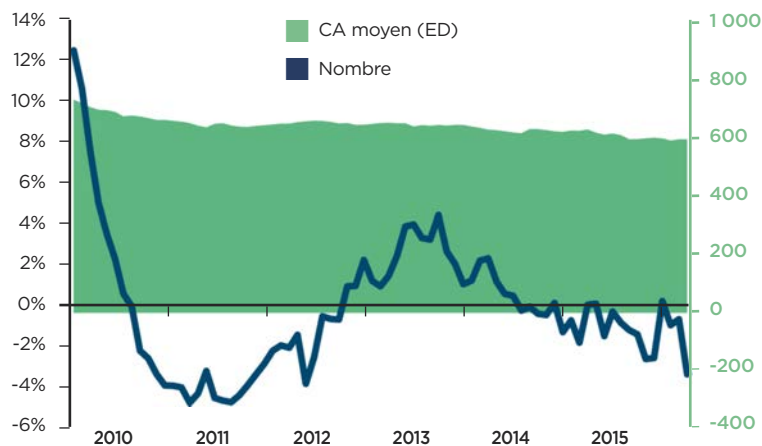
Evolution mensuelle des défaillances d'entreprises



Sources : Ellipshère, Coface

Graphique n°2.3

Variation annuelle des défaillances d'entreprises et du chiffre d'affaires moyen (en milliers d'euros)



Sources : Ellipshère, Coface

Confirmation de la baisse du nombre de défaillances

Depuis le mois d'avril 2015, plus haut niveau depuis 2010, la baisse des défaillances se poursuit. A fin avril et sur un an, 58 846* entreprises ont fait l'objet d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire, soit une baisse annuelle de 4,3%. Toutefois, avec en moyenne 46 000 défaillances d'entreprises entre 2000 et 2006, le niveau est toujours élevé. Cette différence n'est néanmoins pas surprenante car les créations d'entreprises, hors auto-entrepreneurs progressent sensiblement pour atteindre 313 646 entreprises en rythme annuel. Cette dynamique se rapproche de celle d'avant crise de 340 686 créations en août 2008. Le stock d'entreprises était ainsi de 4,2 millions en 2015, contre 3,5 millions en 2006.

Le coût total des défaillances, calculé comme la somme de l'encours des dettes fournisseurs, a atteint 3,350 milliards d'euros, en baisse de 8,6% à fin avril sur un an. Le nombre d'employés concernés se contracte également de 2,4% à 183 928 personnes.

2016, une année sans soubresauts ?

En 2015, les données de défaillances ont été particulièrement volatiles, à cause des mouvements sociaux au sein des tribunaux de commerce en décembre 2014 et en mai 2015, qui ont réduit l'activité des greffes. Or, les retards de procédures durant ces deux mois se traduisent mécaniquement par un gonflement des données les mois suivants, comme ce fut le cas en mars et juin 2015. Ainsi en mars 2016, les défaillances ont reculé de 10% par rapport à la même période l'année précédente, soit 5 729 défaillances enregistrées. Sur le premier trimestre 2016, le recul sur un an est de 6%.

Réduction de la taille moyenne des défaillances

La baisse du nombre de défaillances d'entreprises s'accompagne de celle de la taille moyenne mesurée par le chiffre d'affaires moyen⁽⁶⁾ qui atteint 591 800 euros à fin mars en baisse de 5,4% sur un an.

Ce niveau est équivalent à celui d'avant crise. Dans le même temps, l'âge moyen d'une défaillance d'entreprises s'est stabilisé à 107 mois depuis mai 2015.

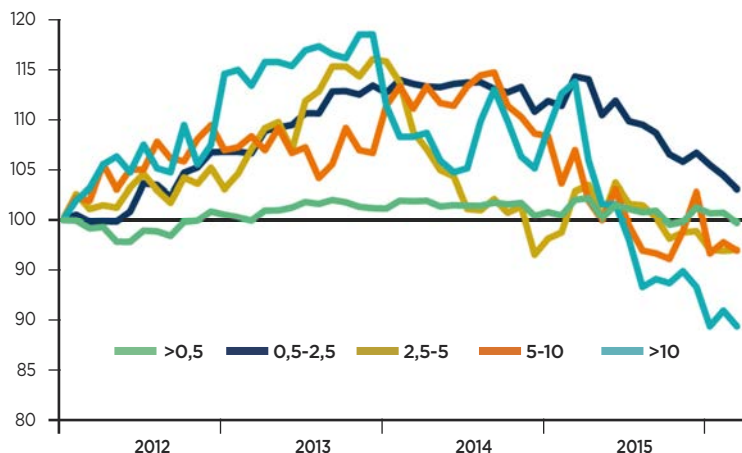
Sur les quatre premiers mois de 2016, les plus importantes défaillances d'entreprises sont le distributeur de vente à distance PIXMANIA (CA : 295 millions d'euros, redressement judiciaire -RJ-), le grossiste de composants électroniques et de télécommunication AVENIR TELECOM (CA : 88 millions d'euros, redressement judiciaire -RJ-), et le fabricant de matelas HIBIKI (CA : 55 millions d'euros, redressement judiciaire -RJ-).

(6) Moyenne annuelle réduite pondérée, 1% des observations aux extrémités inférieure et supérieure de la distribution sont exclues pour donner une image plus fidèle du CA moyen

* Données au 17 mai 2016

Graphique n°2.4

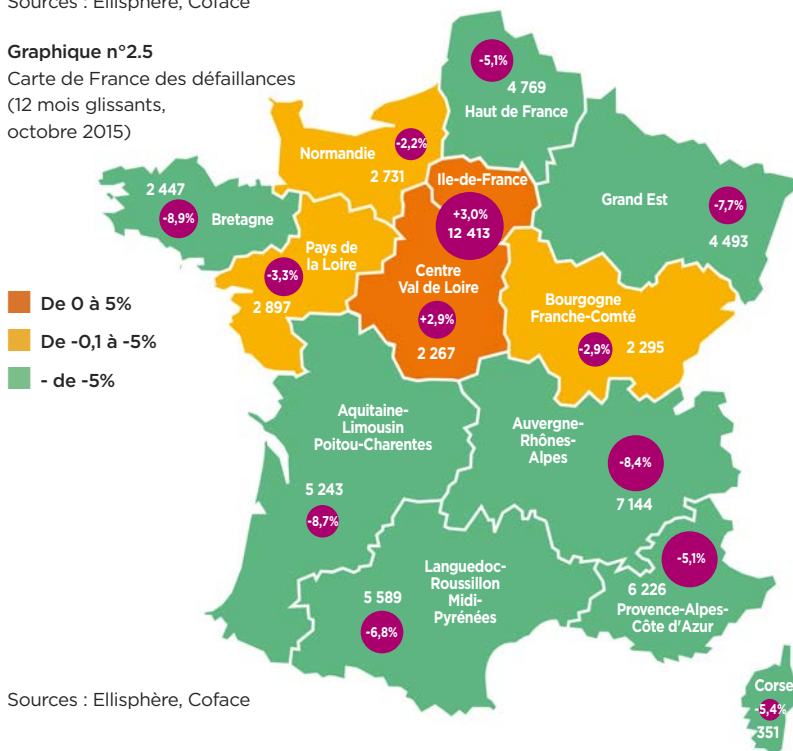
Evolution des défaillances par tranches de chiffre d'affaires (millions d'euros, 100 = janvier 2011)



Sources : Ellisphère, Coface

Graphique n°2.5

Carte de France des défaillances (12 mois glissants, octobre 2015)



Sources : Ellisphère, Coface

Confirmation de la normalisation des défaillances

Depuis mars 2015, le nombre de défaillances d'entreprises baisse tendanciellement quel que soit leur taille. Les entreprises de moins de 500 000 euros de CA (88% des défaillances) baissent annuellement de 2,5% à fin mars. La plus forte diminution (21,5%) concerne les grandes entreprises dont le CA est supérieur à 10 millions d'euros, parmi lesquelles seules 226 entreprises ont fait faillites, contre 288 à fin mars 2015.

Néanmoins le niveau de défaillances demeure plus élevé qu'en 2012 pour les entreprises dont le CA est compris entre 500 000 et 2,5 millions d'euros. En 2015, l'ajustement a été spectaculaire pour l'ensemble des entreprises et les bonnes perspectives économiques pour 2016 (voir partie 1) suggèrent que toutes les entreprises seront moins « sinistrogènes » qu'en 2012 avant la fin de l'année.

Une amélioration dans quasiment toutes les régions

Sur les douze derniers mois à fin avril 2016, les défaillances d'entreprises augmentent dans seulement deux régions : le Centre (+2,9%) et l'Ile-de-France (+3%). Deux régions enregistrent de faibles baisses : la Normandie (-2,2%) et les Pays de la Loire (-3,3%). Quatre régions concentrent de fortes baisses : la Bretagne (-8,9%), l'Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes (-8,7%), l'Auvergne-Rhône-Alpes (-8,4%) et le Grand Est (-7,7%).

La région Ile-de-France concentre 21,1% des défaillances en France métropolitaine soit un niveau similaire au poids des entreprises franciliennes en France (21,4% en 2013). Contrairement à la tendance nationale, la hausse des défaillances dans de nombreux secteurs explique l'évolution de l'Ile de France. Dans le secteur des transports (voir partie 4) les défaillances ont augmenté de près de 36% sur un an à fin mars 2016, contre -0,1% au niveau national. De même, l'agroalimentaire (+12,2%), les services aux particuliers (+10%) et la construction (+5,6%) s'écartent des baisses constatées (voir partie 3). Enfin, le secteur du textile, comme pour le reste du territoire est sinistré (+12,2%).

Prévisions de défaillances d'entreprises en 2016

Graphique n° 2.6

Défaillances d'entreprises sur un an (milliers)



Selon notre modèle de prévision⁽⁷⁾ le nombre de défaillances d'entreprises reculera de 3,2% en 2016 et s'établira à 58 560 défaillances. Cette progression s'explique par une bonne expérience de paiement enregistrée par Coface. Cette progression explique les défaillances qui surviendront 9 mois plus tard. Coface prévoit un taux de marge de 32,3% fin 2016. Ce chiffre est confirmé par l'évolution positive du taux de 0,4 point de pourcentage entre le troisième trimestre (31,1) et le quatrième trimestre (31,5).

Enfin, le crédit aux sociétés non financière est également bien orienté avec une progression de 4,3%, supérieure à 3% depuis février 2015, suggérant une évolution positive pour les défaillances dans les 6 prochains mois.

Le cycle de décre se confirme donc, mais au niveau sectoriel, des disparités demeurent.

Sources: Ellisphère, Coface

(7) Voir méthodologie, « Baisse des défaillances d'entreprises en France : jamais deux sans trois », Coface, février 2016

3 RISQUE SECTORIEL

Tableau n°3.1

RISQUE SECTORIEL COFACE		
Secteurs	Europe de l'Ouest*	France
Agroalimentaire	■	■
Automobile	■ ↗ ■	■ ↗ ■
Chimie	■	■ ↗ ■
Construction	■	■ ↗ ■
Distribution	■	■ ↗ ■
Energie	■	■
Métallurgie	■	■
Papier-bois	■	■
Pharmacie	■ ↗ ■	■ ↗ ■
Textile-habillement	■ ↘ ■	■ ↘ ■
TIC**	■	■
Transport	■	■ ↗ ■

Source : Coface

* Les changements d'évaluations en Europe ont été faits en avril 2016

** Technologie de l'information et de la communication

■ Risque faible ■ Risque moyen
■ Risque élevé ■ Risque très élevé
↗ Le risque s'est amélioré
↘ Le risque s'est détérioré

L'évolution positive des défaillances révèle une meilleure santé de l'économie française. La quasi-totalité des secteurs profitent de cette meilleure orientation. Dès lors, Coface a procédé à six reclassements et un déclassé des 12 secteurs suivis. Comme au niveau européen en avril, les secteurs automobiles et de la pharmacie ont été reclassés en risque moyen. Le secteur des transports retrouve également un niveau de de risque moyen comparable à l'Europe de l'ouest. Celui de la construction est en phase de reprise, ce qui amène Coface à le reclasser en risque élevé. Le secteur de la chimie, corrélé à ce secteur et à celui de la pharmacie, est également reclassé en risque moyen. La bonne tenue de la consommation des ménages conduit au reclassement en risque faible de la distribution. Enfin, la forte sinistralité, hausse de 3% des défaillances annuelles à fin mars 2016, dans le secteur du textile-habillement conduit à dégrader ce secteur en risque élevé.

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION COFACE DU RISQUE SECTORIEL

Les évaluations Coface se fondent sur des données financières publiées par les entreprises françaises cotées. Son indicateur statistique de risque de crédit synthétise simultanément les évolutions de cinq indicateurs financiers (évolutions du chiffre d'affaires, de la profitabilité, du taux d'endettement net, du cashflow, et de la sinistralité observée par notre réseau).

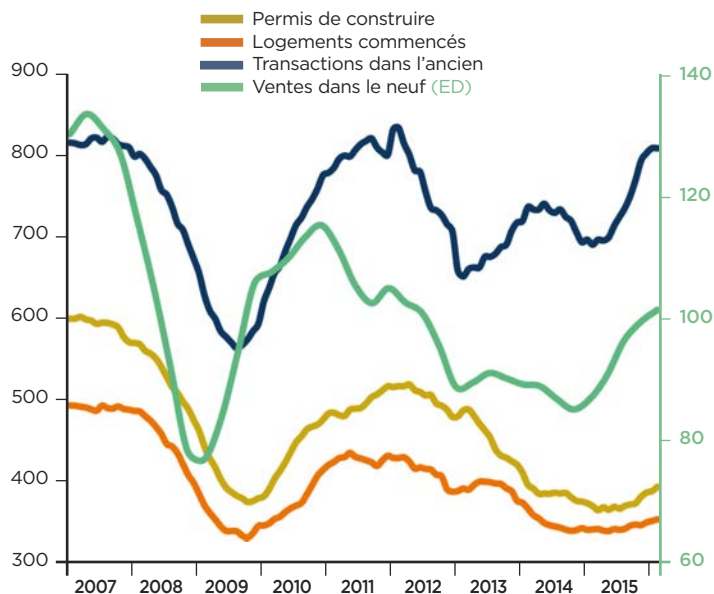
CONSTRUCTION : ■ ↗ ■ de nouvelles commandes cimentent la reprise

Le secteur de la construction affiche des signes de redémarrage depuis le second semestre 2015 qui se confirment en 2016. Les défaillances dans ce secteur enregistrent d'ailleurs une forte contraction annuelle de 6,8% à fin mars. A fin février, le volume de ventes de logements anciens augmentait de 17% sur un an et de logements débutés de 2,5%. La progression des permis de construire de 7,7% suggère que l'embellie va perdurer en 2016. En outre, la loi Pinel a été reconduite pour 2016 et devrait entretenir la construction de nouveaux logements à des fins locatives. En ce sens, l'Insee publiait en avril une enquête de conjoncture trimestrielle favorable au secteur. Selon l'institut, les promoteurs sont beaucoup plus nombreux qu'en 2015 à estimer que la demande en logements neufs est forte. Le niveau de l'enquête est équivalent à celui de 2010.

Du côté de l'offre de crédit, le taux moyen d'emprunt à 10 ans était de 1,92% en février, comme pour l'ensemble de l'année 2015. Ces taux avantageux ont permis une progression des prêts immobiliers de 3,6% en février sur un an. Il faut remonter à 2012 pour trouver pareil rythme. L'effet sur les prix se fait ressentir. Au niveau national, ils ont augmenté de 0,2% au troisième trimestre 2015, une première depuis 2012.

Graphique n°3.2

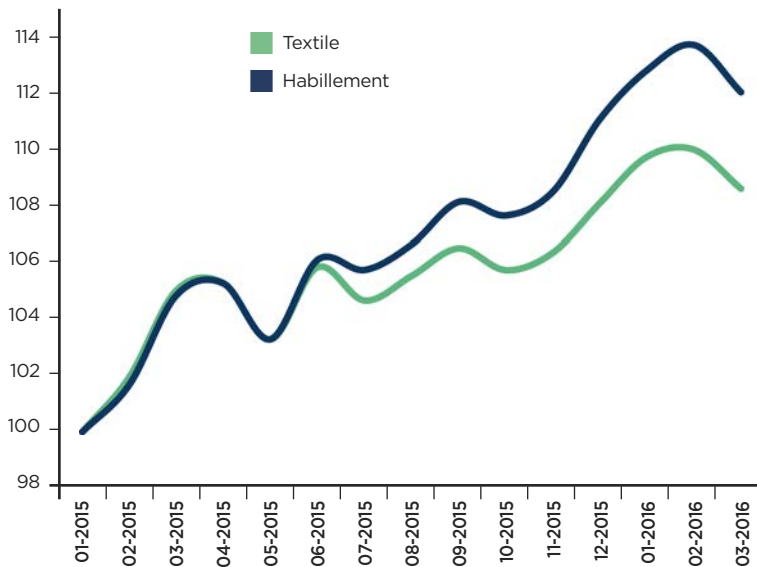
Evolution des ventes de logements, de transactions et de permis, en milliers



Source : Insee

Graphique n°3.3

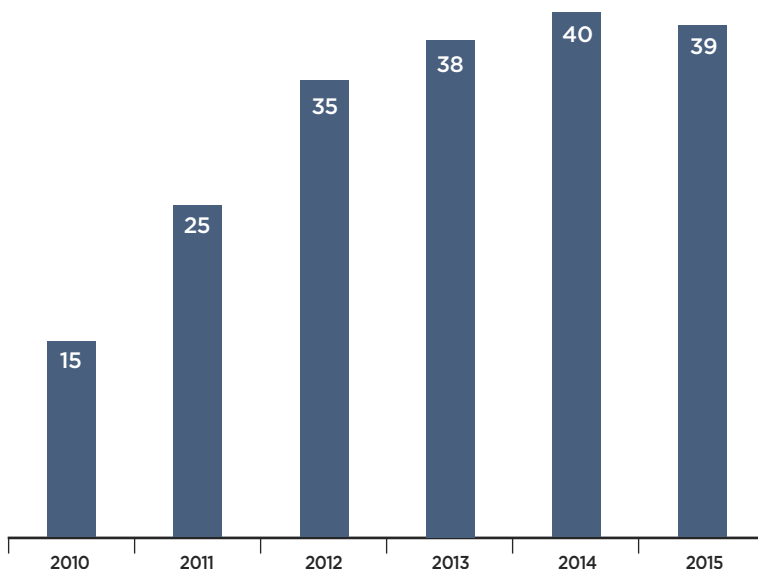
Défaillances d'entreprises du Textile et de l'habillement
(ventes au détail)



Sources : Ellisphère, Coface

Graphique n°3.4

Nouvelles molécules approuvées



Source : EMA

TEXTILE : l'habillement français s'effiloche

Avec 2 121 entreprises concernées (sur un an) le nombre de défaillances annuel a progressé de 3,4% en mars 2016. En février, elles avaient atteint un niveau historiquement élevé (2 148). L'habillement, qui représente 85% du total des défaillances du textile-habillement, en est le principal responsable, avec une hausse 6,8% de défaillances en mars 2016. A l'image du redressement judiciaire de la société GERARD DAREL PABLO en juin 2015 (148 millions d'euros de CA et 271 millions pour le groupe dans son ensemble, 884 salariés) la croissance des défaillances dans le « commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé » s'élève à 7%. De surcroît, elle représente plus d'un tiers (36,8%) des défaillances de l'habillement. Les entreprises de ce sous-secteur français sont victimes d'une concurrence exacerbée (groupe Inditex), et de la très forte croissance des ventes sur internet (taux de pénétration de 36,6% prévu en 2016, contre 31% en 2014). Enfin, les attentats de novembre à Paris ont temporairement dévalorisé les ventes.

PHARMACIE : les perspectives s'améliorent

L'agence européenne du médicament (EMA) a approuvé 39 nouvelles molécules en 2015, résultat comparable au niveau historique de 40 approbations en 2014. Parmi ces nouvelles thérapies, on retrouve des médicaments de spécialité dont les prix sont élevés, comme le Repatha (Amgen) et le Praluent (Sanofi), prescrits pour différentes maladies cardiovasculaires. Ils sont déjà commercialisés aux Etats-Unis, respectivement aux prix de 14 100 \$ et 14 600 \$. En outre, près d'un tiers de ces approbations touche l'oncologie, dont les traitements sont onéreux. Citons le cas du Keytruda, prescrit contre le mélanome, dont le prix de vente estimé serait de plus de 100 000 euros par an et par patient.

La plupart de ces thérapies de spécialité (souvent administrées à l'hôpital) sont difficilement copiables lorsque leur brevet tombe dans le domaine public. Dès lors, l'instance fixant le prix des médicaments éprouve des difficultés à négocier. Cette situation de quasi-monopole permet aux laboratoires de conserver un niveau de profit conséquent.

AUTOMOBILE : marche avant retrouvée

Le marché automobile français continue sa progression. En effet, les immatriculations de véhicules particuliers neufs au premier trimestre 2016 ont crû de 8,4% sur un an. L'embellie bénéficie particulièrement aux constructeurs nationaux, dont la part de marché cumulée est de 50%.

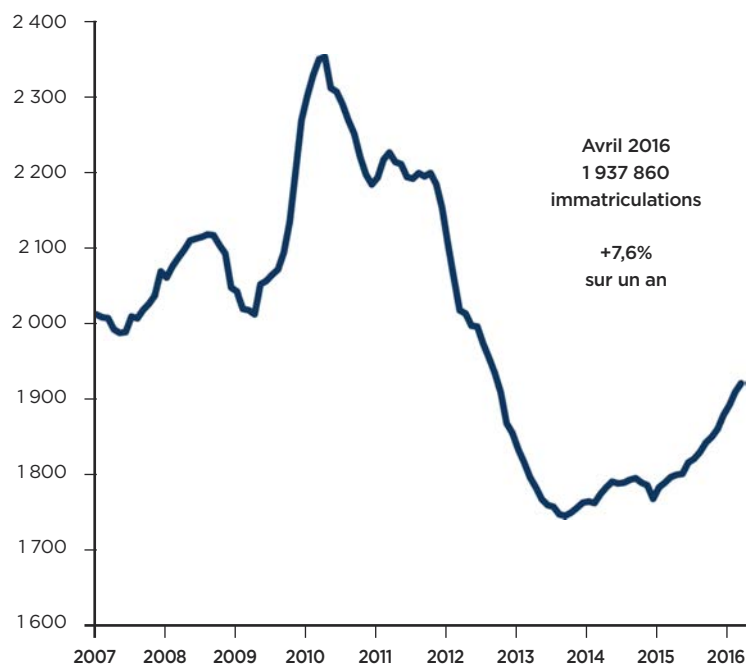
Le dynamisme du segment des entreprises et des loueurs, occupant près de 48% du marché (contre 34% en 2010), qui bénéficie de conditions d'endettement attrayantes, explique en partie cette embellie au même titre que la montée en puissance des financements via Location avec option d'achat (LOA) auprès des professionnels et des particuliers. Ce mode de financement, qui a éclipsé les prêts classiques, a crû de 44% de 2016.

De ce fait, l'ensemble des acteurs de la filière, outre les constructeurs et les établissements financiers spécialisés, profitent du regain du marché automobile, et en particulier PSA et Renault. Les équipementiers de rang 1 sont les premiers concernés, car bien qu'ayant diversifié leur portefeuille client, ils demeurent étroitement liés aux constructeurs français. Citons le cas de Faurecia, dont un quart des commandes provient de Renault et PSA.

Enfin, l'augmentation des immatriculations bénéficie aussi aux concessionnaires et distributeurs. Selon l'INSEE, les commerçants automobiles témoignent au premier trimestre d'une hausse de leur activité, et sont optimistes pour les mois à venir.

Graphique n°3.5

Evolution des immatriculations sur 12 mois, en milliers de véhicules

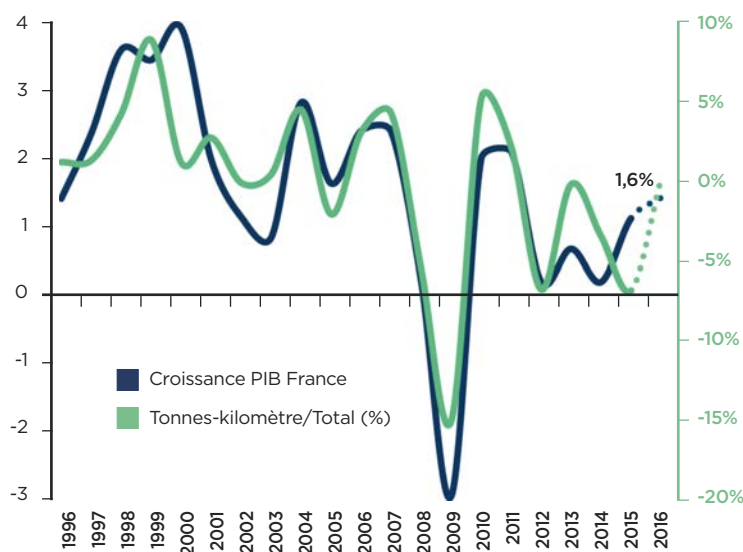


Sources : SOeS, Insee

4

LE TRANSPORT ROUTIER EN 2016 : UN BOL D'AIR TEMPORAIRE

Graphique n°4.1

Croissance des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire national sous pavillon français⁽¹⁰⁾, comparée à la croissance du PIB, (2016 = perspectives).

Source : Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer

Avec 35 000 entreprises spécialisées et 400 000 emplois générés, le transport routier de marchandises (TRM) est un secteur clef de l'économie française. Si l'ensemble du secteur des transports pèse 8,7% du PIB français en 2014⁽⁸⁾, 3,1 point de % est lié au transport de marchandises. Avec une part de 85% du transport total de marchandises en France, le TRM représente donc environ 2,6% de l'activité française. Notre dernier panorama sur le sujet, publié en 2014, faisait état d'un secteur en déclin depuis la crise financière de 2008, du fait notamment de son absence de compétitivité. Avec un tissu de petites entreprises (97% d'entre elles ont moins de 50 salariés) et des charges de personnel et fiscales élevées, le TRM français continue de perdre des parts de marché au profit de ses concurrents européens. S'il représente 85% du transport total en France, seulement 63% de cette part est réalisée par le pavillon français⁽⁹⁾ (contre 73% en 2000, voir graphique n° 4.4, page 12). Depuis 2014, l'activité du TRM sous pavillon français continue son déclin (voir graphique 4.1) : -6,9% en 2015 et -10,1% les deux précédentes années. En 2015, les grèves contre l'écotaxe ainsi que les interdictions de circuler lors de la Cop 21 ont aggravé cette chute d'activité.

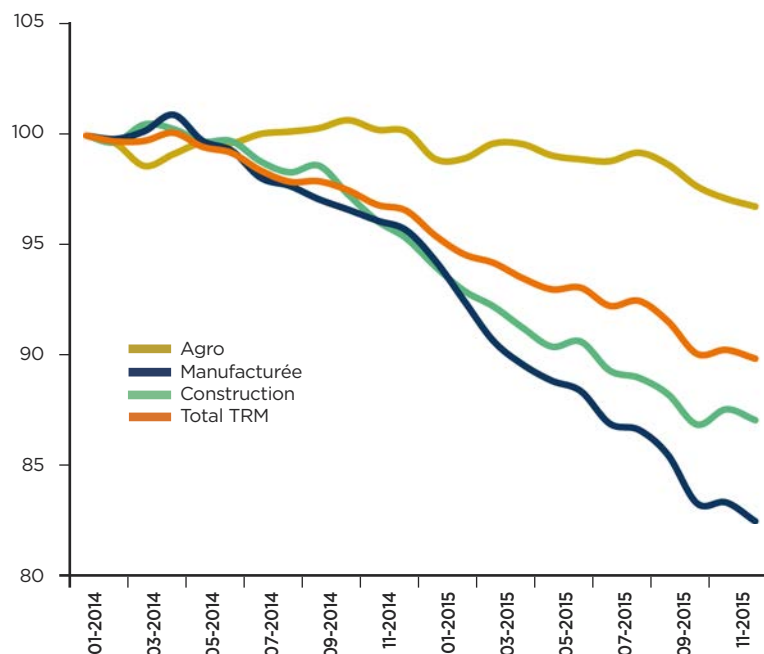
(8) Ministère de l'environnement

(9) Insee ; 2014

(10) Transport national et partie française de l'international

Graphique n°4.2

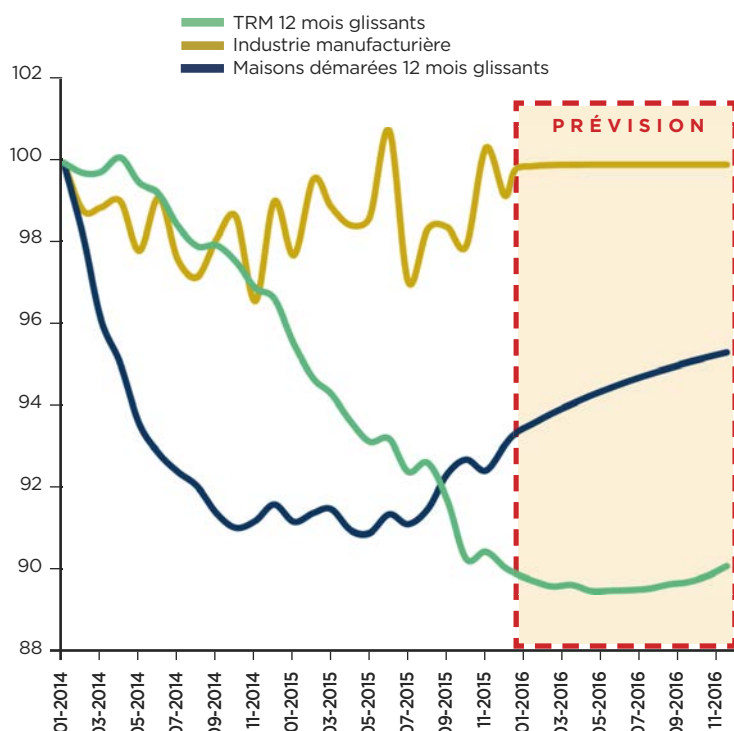
Croissance du TRM français réalisé sur le territoire national sous pavillon français, et celle réalisée par les trois principaux sous-secteurs (en tonnes-kilomètres-Base 100 en 2014)



Source : Insee

Graphique n°4.3

Evolution du TRM, des maisons démarrées (12 mois glissants) et de l'indice de l'industrie manufacturière (base 100 en janvier 2014).



Sources : Insee, Coface

Pourtant, depuis 2014, la baisse des prix du pétrole a été très profitable au secteur. Si ce bol d'air a permis de restaurer les marges, son impact est conjoncturel et ne devrait pas permettre de remédier aux problèmes structurels de la filière.

Le TRM français a été victime de la croissance molle de l'économie ces dernières années

Sans surprise, la crise financière de 2008 a coïncidé avec le déclin du TRM qui, après avoir affiché un taux de croissance moyen de +1,6% entre 2000 et 2007, a chuté de -3,9% en moyenne entre 2008 et 2015 (graphique n° 4.1, page 10). Cette baisse est nettement supérieure à celle du PIB français, dont la croissance passe de 2,1% à 0,4% sur la même période. Si la croissance du TRM apparaît corrélée à la croissance de l'économie, elle a sur réagi à la crise mondiale de 2008, et a divisé son taux de croissance par trois en 2009. Ce constat confirme que le secteur est pro cyclique. Après un rebond en 2010 et 2011, la croissance du TRM a ensuite pâti d'une croissance de PIB inférieure à 1% entre 2012 et 2015.

Depuis 2014, l'activité a diminué (baisse du nombre de TKM⁽¹¹⁾) de 10% entre janvier 2014 et décembre 2015. Cette baisse est principalement liée à la chute de 17% de l'activité de transport de « produits manufacturés » (24% du secteur) et de 13% des transports liés au secteur de la « construction » (20% du secteur). Enfin, l'impact de la baisse d'activité du transport routier intérieur de produits agricoles et agroalimentaire est marginal (graphique n° 4.2). Si ce sous-secteur représente près d'un tiers de l'ensemble de l'activité TRM en 2015 (32%), son activité a diminué de seulement 3% sur la même période.

Vers une stabilisation de la demande en 2016...

La croissance du PIB 2016, attendue à 1,6%⁽¹²⁾ (contre 1,2% en 2015), est en ligne avec une progression de l'activité quasi-nulle du TRM (+0,03%) en 2016 (contre -6,9% en 2015). Comme le montre le graphique n° 4,3, le moteur de ce changement sera le transport lié au secteur de la construction dont la croissance est espérée à +2,5% en 2016. Le secteur manufacturier tiré par une demande dynamique et par l'investissement des entreprises connaîtra une croissance de +0,8% (voir encadré n°1). Cette légère hausse de la demande devrait plus profiter aux acteurs du TRM français.

Encadré 1

Le modèle de prévision de l'activité mensuelle du TRM est une régression dynamique incluant les retards dans les erreurs, ceci afin d'éviter de tomber dans le domaine des régressions fallacieuses. Ce modèle intègre comme variables explicatives une série des maisons démarrées sur 12 mois glissants, ainsi que l'indice d'évolution du CA des entreprises du secteur manufacturier.

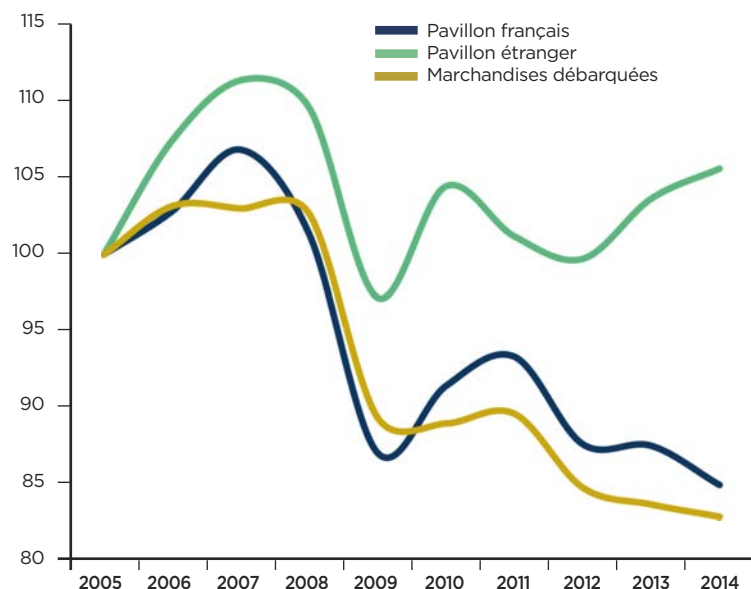
(11) TKM : Tonnes Kilomètres
(12) Banque mondiale

... en partie grâce à la dynamique du transport maritime.

Le transport maritime est un des piliers du transport international et draine 80% des échanges mondiaux en volume et 70% en valeur ⁽¹³⁾. Dans l'Union européenne, si les volumes débarqués dans les ports européens n'ont pas retrouvé leur niveau de 2008, ils sont en hausse depuis 2009 ⁽¹⁴⁾.

Graphique n°4.4

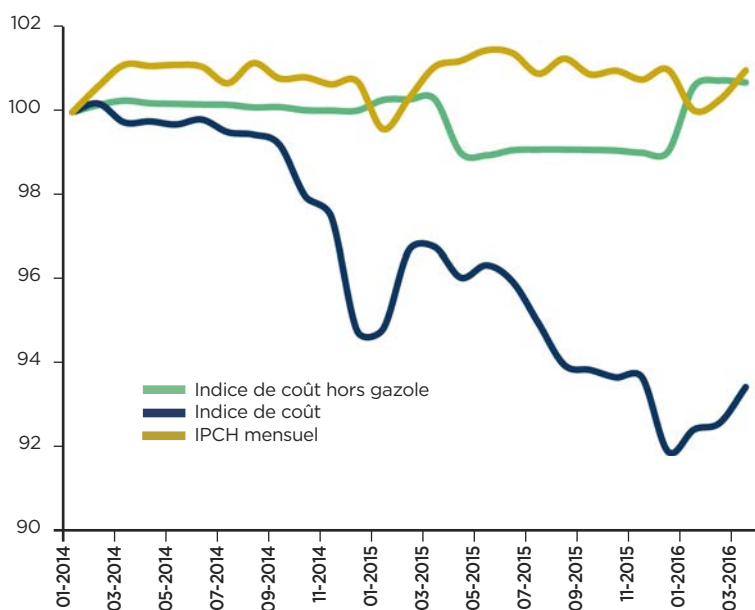
Evolution du transport intérieur terrestre français et étranger (en milliards de tonnes-kilomètres) et des marchandises débarquées dans les principaux ports français (Base 100 en 2005)



Source : Insee

Graphique n°4.5

Evolution de l'indice CNR de prix de revient du TRM Régional (40T) et de l'inflation (IPCH) - (Base 100 en janvier 2014)



Source : Comité national routier

La baisse continue des marchandises débarquées dans les ports français (-7,2% depuis 2009) entraîne mécaniquement la chute du TRM intérieur sous pavillon français (-2,4% sur la même période), tout en favorisant l'essor du TRM intérieur sous pavillon étranger (+8,6%) - voir graphique n°4.4-. Alors que Marseille était le deuxième port européen dans les années 1970, il était en quatrième position en 2012, derrière les ports de Rotterdam, Anvers et Hambourg. Au classement général, les ports français occupent la 5^{ème} position au niveau européen, avec une baisse d'activité de 4% entre 2009 et 2014, alors que les marchandises traitées dans les ports ont augmenté de 18% aux Pays-Bas, 17% en Belgique et 18% en Espagne. Ce déclin des ports français s'explique par un manque d'investissement dans les infrastructures maritimes qui étaient 4,5 fois inférieurs à celui de l'Espagne ⁽¹⁵⁾ entre 2009 et 2013. De fait, les transporteurs routiers étrangers bénéficient de dynamiques plus favorables de leurs ports pour acheminer des marchandises vers la France (en lieu et place des transporteurs français). La part des marchandises sortantes (par rapport au total ⁽¹⁶⁾) s'élève à 21% en Belgique, 14,5% aux Pays-Bas et seulement 4,8% pour la France. Ce dynamisme portuaire est également visible au travers de la part des transports routiers de marchandises à l'international, qui s'élève à 8,5% pour les transporteurs français, contre 34,5% pour les espagnols, 39,7% pour les belges et 56% pour les néerlandais. Alors que le gouvernement français a lancé des missions parlementaires depuis 2013 pour améliorer la compétitivité des ports français, le port de Marseille et celui du Havre affichent respectivement une croissance de trafic de 4,2% ⁽¹⁷⁾ et 2% en 2015. Concernant Marseille, la croissance de l'activité est deux fois supérieure à la moyenne de l'ensemble des ports européens en 2015 (Rotterdam +2,6%, Anvers +4,3% et Hambourg +3,1%). Le programme d'investissement de 360 M€ sur quatre ans (débuté en 2014), commence donc à porter ses fruits. Cette hausse des échanges au sein des ports français pourrait être d'autant plus favorable qu'elle s'inscrit dans un contexte de diminution de l'ensemble des charges du TRM depuis 2014.

La baisse des prix du pétrole, une aubaine pour le secteur...

Entre janvier 2014 et 2016, la baisse des cours du baril de Brent de 43% a permis aux professionnels du TRM de diminuer drastiquement leurs coûts de revient. La part des dépenses en carburant dans le prix de revient total a baissé de 7 points entre janvier 2014 et janvier 2016, et représente 19% de ce total contre plus d'un quart en janvier 2014 (26%). Elle correspond à une baisse de 24% des prix du gazole professionnel (voir graphique n°4.5), qui a entraîné une diminution du prix de revient annuel de 6,5% sur la même période ⁽¹⁸⁾. Hors gazole, l'indice CNR du coût de revient augmente de 0,7% entre janvier 2014 et mars 2016, soit moins que le niveau de l'inflation (+1%) sur la même période. La baisse des coûts du pétrole a donc eu un effet très profitable sur les charges des entreprises du TRM.

(13) CNUCED

(14) Eurostat

(15) OCDE (2016)

(16) Total = marchandises chargées et déchargées dans le pays+ marchandises entrantes et sortantes

(17) Insee

(18) Comité National Routier

Cette baisse des prix du pétrole a entraîné celle du prix de revient sans trop pénaliser les prix de ventes du TRM (voir graphique n°4.6)

A l'opposé des charges, favorablement affectées par la baisse des prix du pétrole, les prix du TRM semblent relativement inélastiques. Quand le prix de revient baisse de 6,5%, l'indice de prix diminue de seulement 1,4% entre 2014 et 2015 ⁽¹⁹⁾ (voir graphique n°4.6). Coface prévoit que le prix du pétrole se maintiendra à un niveau encore bas en 2016, avec un baril sous les 50 \$ en moyenne sur l'année. Ce niveau est en deçà de la moyenne des prix du Brent en 2014 (74 \$).

Notons cependant que, selon le CNR, le prix des coûts hors gazole pourrait augmenter de 2,1% (régional 40 tonnes - sur un an) entre 2015 et 2016. La composante « personnel de conduite » (salaires, charges, frais de déplacement), premier centre de coût du secteur (33,1% du coût de revient total en janvier 2016) va augmenter en 2016. Suite à un accord salarial signé le 3 novembre 2015, et effectif depuis le 1^{er} janvier 2016, les taux horaires conventionnels des conducteurs augmentent de 2,1% en 2016. Les indemnités conventionnelles de déplacement ont été relevées de 2% à partir du 1^{er} février 2016 (accord du 7 janvier 2016). Enfin, le recours à l'intérim est croissant au sein du TRM (+8,2% sur un an en 2015 ⁽²⁰⁾) et coûte plus cher en moyenne à l'entreprise. Le secteur des transports en général enregistre la hausse la plus dynamique de l'emploi intérimaire en février 2015 (9,6% sur un an) ⁽²¹⁾, même si cette dernière tend à ralentir par rapport au mois de janvier (+11,7% sur un an), comme pour la plupart des autres secteurs.

... qui améliore la santé financière des professionnels du TRM

Cet écart entre le recul des coûts de revient et celui des prix de vente semble indiquer que les marges des entreprises du secteur augmentent grâce à la baisse des prix du pétrole et malgré la progression en cours des charges hors pétrole. Dans ce contexte, les défaillances ⁽²²⁾ d'entreprise ont sans surprise nettement diminué depuis 2014 ⁽²³⁾ (de 15,3% à fin mars 2016). Dans le détail, elles se sont en fait stabilisées depuis mi-2015 (voir graphiques n°4.7 et 4.9, page 14).

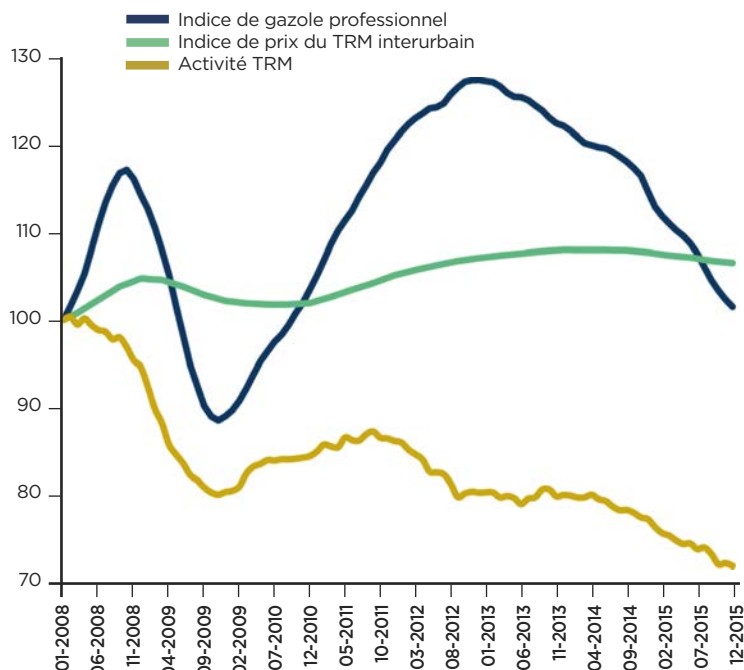
Le dynamisme des créations d'entreprises dans le secteur explique en partie cette stabilisation ⁽²⁴⁾ malgré la poursuite du repli des prix du pétrole, tiré par un regain de confiance des professionnels du secteur qui semblent anticiper une hausse de la demande sur 2016. En effet, depuis 2014, les créations d'entreprises sont en forte progression dans le secteur (+46% en mars 2016) - voir graphique n°4.8, page 14-. Cette dernière est supérieure de 28 points à la croissance de l'ensemble des entreprises en France sur la même période ⁽²⁵⁾.

(24) Toutes choses égales par ailleurs, une progression du nombre de créations d'entreprises a tendance à se traduire par une augmentation de celui de défaillances d'entreprises quelques mois plus tard, certaines entreprises créées ne parvenant pas à pérenniser leur activité.

(25) Concomitamment, on observe une forte reprise des immatriculations de poids lourds neufs qui après avoir chuté de 16% sur un an en janvier 2015, augmentent de 13% entre janvier et décembre 2015. Cette dernière émane également du renouvellement des parcs.

Graphique n°4.6

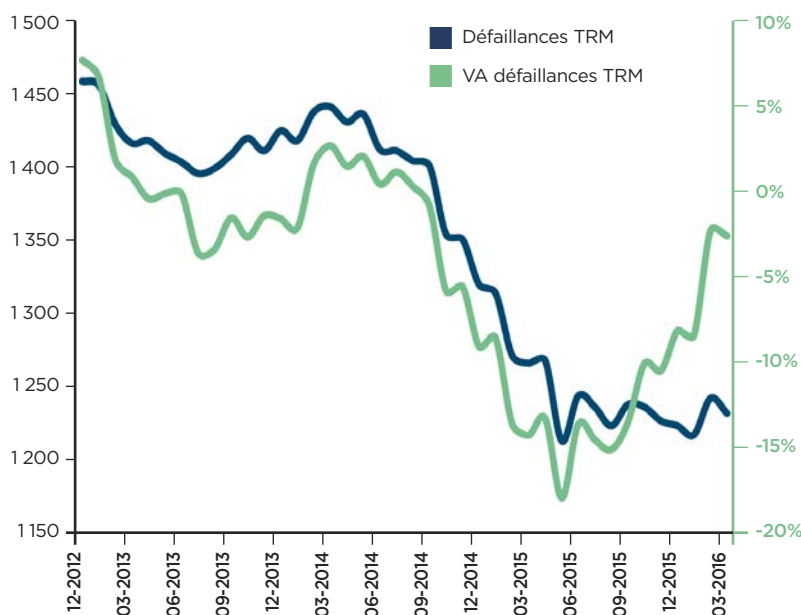
Répercussion des prix du pétrole sur les prix du TRM interurbain / Variation de l'activité TRM



Sources : Comité national routier, Insee

Graphique n°4.7

Evolution des défaillances du TRM (glissement et variations annuelles - VA)



Sources : Ellisphère, Coface

(19) Comité National Routier

(20) Insee

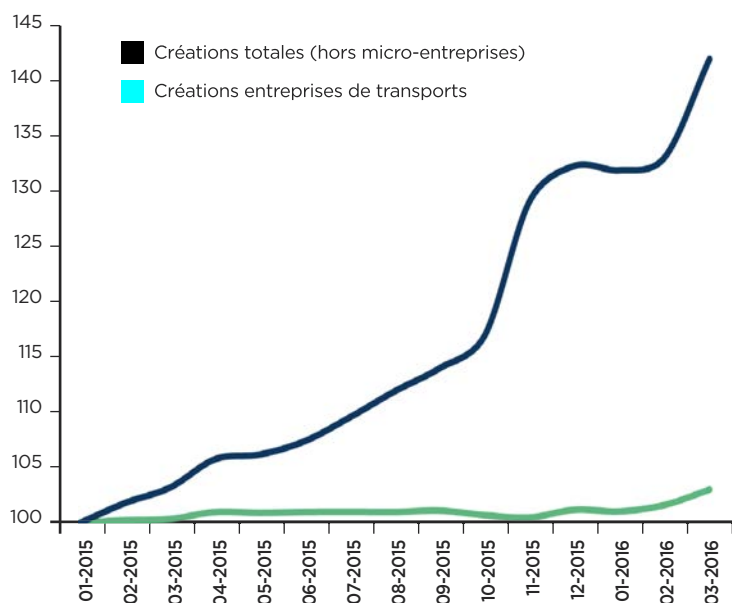
(21) Prism'emploi

(22) Codes NACE : 4941A ; 4941B ; 5210A ; 5210B, 5229A

(23) Coface / Ellisphère

Graphique n°4.8

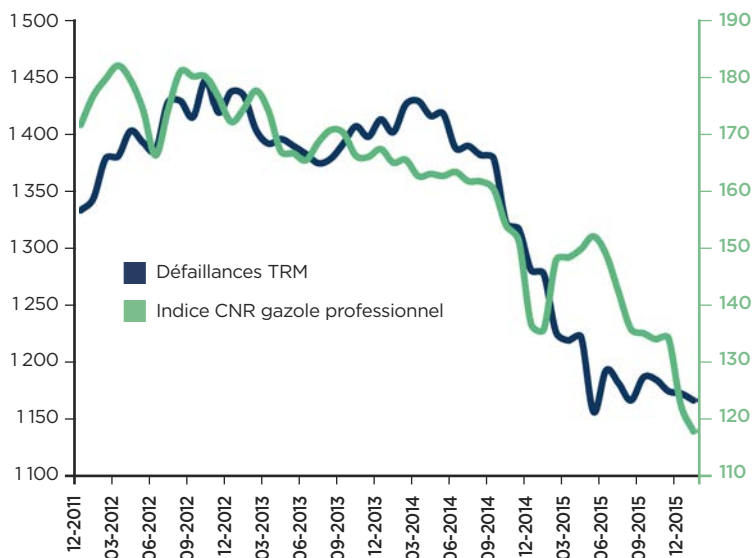
Evolution des créations d'entreprises (ensemble et transport) - Base 100 en janvier 2014



Source : Insee

Graphique n°4.9

Evolution des défaillances et des prix du pétrole



Sources : Ellipsène, Comité national routier, Coface

Faible compétitivité et remise en cause des accords de Schengen sont les risques à surveiller

L'impact très positif de la baisse des prix du pétrole (matérialisé par la baisse des défaillances et la croissance des créations d'entreprises, voir graphique n° 4.8) permet au TRM de respirer en 2016, d'autant que la demande devrait se stabiliser. Néanmoins à long terme, la situation du TRM demeure cernée d'incertitudes. Le prix du pétrole pourrait remonter dès 2017 alors même que le TRM français souffre de la concurrence de ses voisins européens. L'atonicité de l'offre française freine la réalisation d'économies d'échelles, et le poste charges sociales demeure toujours élevé. En 2015, la France se classe en 5^{ème} position (sur 15) des coûts horaire de la main d'œuvre les plus élevés⁽²⁶⁾ à 35,1 € de l'heure (32,3 € de l'heure pour le transport et entreposage). Les différences de niveaux de salaires dans le secteur du TRM sont similaires aux écarts moyens de salaires dans l'ensemble de l'Europe⁽²⁷⁾.

Les effets ambigus sur le secteur liés à l'éventuelle remise en question des accords de Schengen constituent aussi un risque potentiel. Selon une étude de France Stratégie, « à long terme, la généralisation des contrôles permanents, en comptant environ 1h de temps supplémentaire pour le passage des frontières, serait équivalente à une taxe de 3% sur le commerce entre pays de la zone. A court terme, le coût direct pour la France serait de un à deux milliards d'euros⁽²⁸⁾ (selon le temps supplémentaire estimé à la frontière compris entre 30 min et 1 heure), dont 12% liés aux freins du transport de marchandise pour le TRM Français.

Dans le détail, Le nombre de camions en circulation à l'année est estimé à 6 millions (3 millions pour l'import et 3 millions pour l'export). Selon l'étude France stratégie, la valeur du temps « transporteur » est estimée à 37euros/heure-camion. Cela conduirait à un coût supplémentaire pour les transporteurs de 112 millions d'euros pour l'import et pour l'export si chaque camion devait attendre 1 heure, soit un total d'environ 224 millions d'euros pour le TRM Français⁽²⁹⁾, soit 0,6% de la valeur du TRM en France⁽³⁰⁾.

(26) Eurostat, 2015

(27) RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ; état du marché du transport routier dans l'UE;2014

(28) France Stratégie ; les conséquences économiques d'un abandon des accords de Schengen ; Fév 2016.

(29) 500 millions d'euros pour les entreprises de transport routier allemand

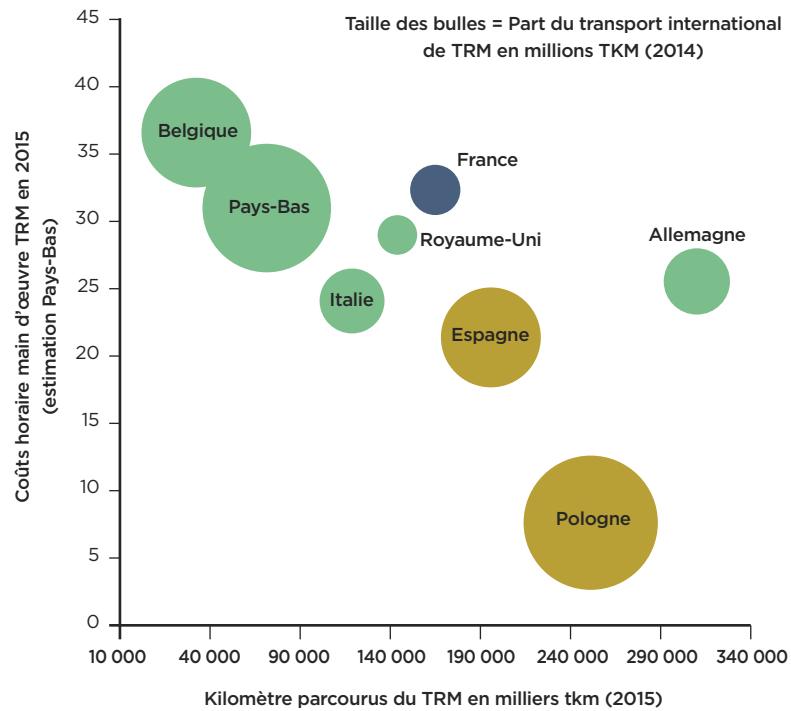
(30) 0,6% = Coût de la suppression de Schengen pour le TRM français / (PIB 2014 X part du pavillon français dans l'activité française) soit (224 millions d'euros / (2 133 milliards X 1,638%)) X 100.

Mais le TRM français ne devrait pas être le plus affecté, puisque la part du transport international dans le transport de marchandises s'élève à 8,5 % pour la France, soit un niveau inférieur de 27 points à la part moyenne réalisée dans l'Union européenne⁽³¹⁾. A court terme, le TRM français pourrait donc moins souffrir que ses voisins européens (Belgique, Pays-Bas et Espagne ; voir *graphique n° 4.10*).

Le transport routier espagnol apparaît comme le plus menacé à court terme. Si la compétitivité prix de la Pologne apparaît élevée (coût horaire du travail quatre fois inférieur à la France), celle de l'Espagne pourrait ne pas être suffisante (coût horaire 1,5 fois inférieur) face au risque de rallongement des temps de trajets. Le niveau d'internationalisation du TRM espagnol, presque 4 fois supérieur à celui de la France, pourrait alors fragiliser le secteur.

Graphique n°4.10

Exposition du TRM national des pays Européens face à une éventuelle fermeture des frontières



Source : Eurostat

(31) Eurostat

RÉSERVE

Le présent document reflète l'opinion de la direction de la recherche économique de Coface, à la date de sa rédaction et en fonction des informations disponibles ; il pourra être modifié à tout moment. Les informations, analyses et opinions qu'il contient ont été établies sur la base de multiples sources jugées fiables et sérieuses ; toutefois, Coface ne garantit en aucun cas l'exactitude, l'exhaustivité ou la réalité des données contenues dans le présent document. Les informations, analyses et opinions sont communiquées à titre d'information et ne constituent qu'un complément aux renseignements dont le lecteur dispose par ailleurs. Coface n'a aucune obligation de résultat mais une obligation de moyens et n'assumera aucune responsabilité pour les éventuelles pertes subies par le lecteur découlant de l'utilisation des informations, analyses et opinions contenues dans le présent document. Ce document ainsi que les analyses et opinions qui y sont exprimées appartiennent exclusivement à Coface ; le lecteur est autorisé à les consulter ou les reproduire à des fins d'utilisation interne uniquement sous réserve de porter la mention apparente de Coface et de ne pas altérer ou modifier les données. Toute utilisation, extraction, reproduction à des fins d'utilisation publique ou commerciale est interdite sans l'accord préalable de Coface. Le lecteur est invité à se reporter aux mentions légales présentes sur le site de Coface.

Photo : © Fotolia - Maquette : Les éditions stratégiques

COFACE SA

1, place Costes et Bellonte
92270 Bois-Colombes
France
www.coface.fr

