

À Detroit, l'automobile américaine a tourné la page de la crise, mais la croissance pourrait s'essouffler

Le Monde.fr | 13.01.2015 à 01h49 • Mis à jour le 13.01.2015 à 07h26 |

Par **Stéphane Lauer** ([journaliste/stephane-lauer/](#)) (Detroit, envoyé spécial)



Au Salon automobile de Detroit, le 12 janvier. | JEWEL SAMAD / AFP

Confiance et sérénité. Voilà les deux mots, qui pourraient résumer l'ambiance du Salon automobile de Detroit, qui a ouvert ses portes à la presse lundi 12 janvier et qui se prolonge jusqu'au 25 janvier. Après tout, beaucoup d'indicateurs sont au vert. Les ventes de voitures ont progressé de près de 6 % pour atteindre les 16,5 millions d'unités, tandis que la chute brutale des cours du pétrole dope le pouvoir d'achat des consommateurs et désinhibe les constructeurs pour proposer à nouveaux des gros véhicules gourmands en carburant. Bref, la crise n'est plus qu'un vieux souvenir.

Cela fait six années consécutives que le marché automobile américain est en croissance ce qui est inédit. Le record absolu de 1999 qui était de 17,4 millions, semble désormais à porter de main. Mais le rythme de la progression risque de ralentir à partir de 2015. « *La croissance due à la reprise est derrière nous, nous allons être sur un marché plutôt stable* », affirme Xavier Mosquet, directeur du Boston Consulting Group (BCG) à Detroit. « *Les constructeurs vont commencer à être prudents sur les augmentations de capacité* », ajoute-t-il. Pour Jacques Aschenbroich, le directeur général de l'équipementier Valeo, « *il faut s'attendre à ce que le*

marché suivie désormais l'évolution du Produit Intérieur Brut ». C'est-à-dire que l'effet rattrapage constaté depuis l'effondrement de la crise touche à sa fin.

La rentabilité des constructeurs n'a jamais été aussi haute. Elle dépasse en moyenne les 6 % de marge opérationnelle sur chiffre d'affaires. Ce qui est inédit également, c'est que cette profitabilité est réalisée principalement sur deux marchés : la Chine et les États-Unis représentent aujourd'hui les deux tiers des profits pour seulement la moitié des volumes de vente.

surcapacités de production

Dans ce contexte, la question de l'orientation du marché américain est donc primordiale. Or quelques indices d'essoufflement commencent à apparaître. Ainsi, sur le marché du crédit, les prêts dits « subprime », c'est-à-dire accordés à des clients peu solvables sont en forte progression. Ils concernent 18,5 % des prêts accordés pour l'achat d'une voiture contre 14 % il y a un an. Avant l'éclatement de la crise financière, ce taux n'était que de 14,5 %. « *La raison pour laquelle ce type de prêt est en train de croître n'est pas due à la faiblesse de la demande, mais plutôt à des surcapacités de production* », estime un analyste.

À la fin de l'année 2014, les capacités de production aux États-Unis et au Canada ont augmenté de 825 000 unités auxquelles s'ajoutent 300 000 au Mexique, dont le débouché principal reste les États-Unis. Mais si les 4x4 et les pick-up se vendent bien (+10 % en 2010), ce n'est pas le cas des berlines. Le taux d'utilisation des usines qui les fabriquent est en train de baisser sensiblement.

« *Les constructeurs ont de plus en plus de difficultés à tenir les prix sur certains segments du marché* », constate Jean-Hugues Monier, associé chez McKinsey à New York. Les ristournes deviennent de plus en plus monnaie courante sur les berlines.

Dans ce contexte, le marché des gros 4x4 et pick-up constitue l'arbre qui cache la forêt. « *Sans eux, Chrysler ou GM seraient tout juste rentables* », affirme un analyste. Tout baser sur ce segment ne peut constituer une stratégie, alors que le gouvernement américain pousse les constructeurs à réduire la consommation de carburant de leurs modèles. De plus, la concurrence s'annonce plus sévère pour les Américains. Nissan a présenté à Detroit son nouveau gros pick-up Titan et Toyota son nouveau Tacoma. Enfin comme le rappelle M. Monier : « *Le marché automobile est reparti avant le reste de l'économie, mais son ralentissement pourrait plus précoce.* »

Stéphane Lauer ([/journaliste/stephane-lauer/](#)) (Detroit, envoyé spécial)

Correspondant à New York

Suivre

