

Communiqué de presse

Boulogne-Billancourt, le 16 mars 2021

Un baroud d'honneur des banques sur le financement automobile ?

Synthèse de l'étude réalisée en février - mars 2021 par Athling

Notre 5^{ème} étude annuelle prend en compte les données de production 2020 de l'Association française des sociétés financières (ASF). Les modèles de projection d'activité sont développés et actualisés par Athling à partir d'hypothèses de structuration du marché automobile.

2020 : une année en trompe-l'œil pour les banques ?

Dans un exercice 2020 hors norme, la production de crédit à la consommation a baissé de 3% par rapport à 2019 selon la Banque de France¹. Pour les banques, la production de nouveaux financements est restée **stable**, alors que pour les adhérents de l'ASF (les spécialisés), la production a **reculé de 11,7%**. Cet écart s'explique par les mesures de fermeture de magasins ou de concessions automobiles qui ont impacté directement les spécialisés du financement sur le lieu de vente. Pour rappel, les immatriculations de VP² neufs ont chuté de 25,5% et celles d'occasion de 3,8%.

D'ici 2025, l'effet ZFE-m³ devrait redonner l'avantage aux spécialisés

Le projet de loi climat et résilience examiné actuellement en commission spéciale à l'Assemblée nationale accélère le développement des ZFE-m qui vise à restreindre la circulation des véhicules les plus polluants, et notamment les plus anciens. L'article 27, voté en commission le 13 mars⁴, poussera de fait au renouvellement du parc automobile, favorisant un marché du VN plutôt que du VO. Selon le ministère de la Transition Ecologique, ce serait près de **5 millions de véhicules**, soit **12%** du parc, qui seraient à renouveler **d'ici 2025** au profit de motorisations comme l'électrique, l'hybride, l'essence ou le diesel récent.

Nos projections du marché VP sur la période 2021 – 2025 font ressortir les 4 impacts suivants :

- Un **véritable effet boost** sur les immatriculations **VN** (+20% en 2025 par rapport à 2019) **au détriment du VO** (-15% en 2025 par rapport à 2019).
- Un **rééquilibrage** au profit du marché du financement VN dont le poids passerait ainsi du **tiers** du marché total en montant en 2020 à **près de la moitié** en 2025.
- Un **plébiscite des formules locatives** dans un marché de transition qui connaîtrait une **croissance de +12%** : Près de 70% des VN devraient être loués en LOA ou en LLD en 2025 contre 50% en 2020.

¹ Source : Banque de France (Crédits à la consommation aux ménages / Flux de contrats nouveaux 2019 et 2020) à retrouver [ici](#)

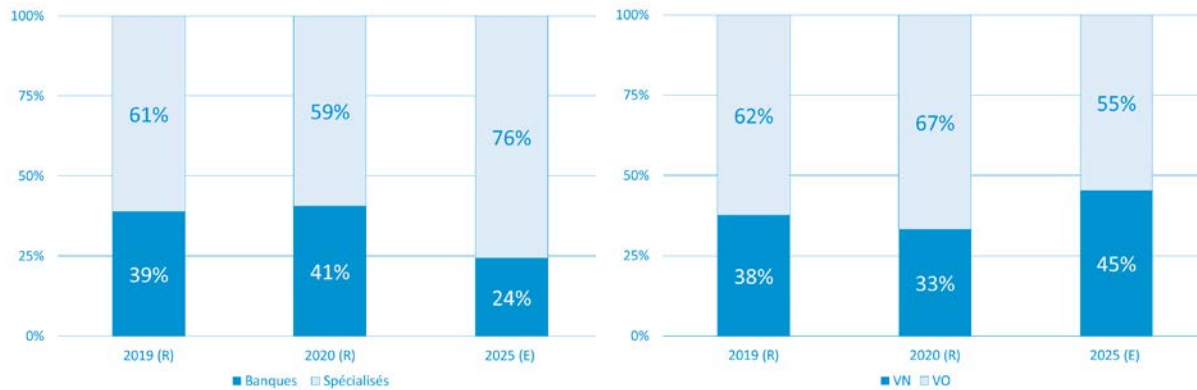
² VP = Véhicule Particulier | VN = Véhicule Neuf | VO = Véhicule d'Occasion | LOA = Location avec Option d'Achat | LLD = Location Longue Durée

³ Sur les zones à faibles émissions mobilités, lire [ici](#) l'analyse Athling du projet de loi climat et résilience du 10 février 2021.

⁴ Voir la vidéo de la commission spéciale du 13 mars 2021 [ici](#) à partir de 1h09'24".

- Des **banques grandes perdantes ?** Les banques sont prises entre deux feux, à savoir d'une part une contraction de leur cœur de cible (VO ancien) et d'autre part une forte croissance du marché VN et des offres locatives qui leur échappent pour le moment. Athling anticipe ainsi un **plongeon** des nouveaux financements automobile des banques de **plus de 3 milliards d'euros** entre 2020 et 2025.

Figure #1 : Evolution des poids [banques vs spécialisés] et [VN vs VO] sur la période 2019-2025



Commentaires : Les unités utilisées pour calculer les pourcentages de ces 2 graphiques sont des montants de nouveaux financements automobile | Sources : modèles et calculs Athling | Légende : R = Réalisé, E = Estimé

Une olympiade chargée et Terra Incognita après

Plusieurs facteurs tendent à montrer qu'une phase de transition est en train de s'opérer pour l'intégralité du secteur automobile sur la période 2021 - 2024 :

- Les pouvoirs publics français et européens accentuent la pression sur les véhicules les plus polluants via des restrictions de circulation (cf. ZFE-m). Personne n'aurait parié sur la fin du diesel en France, et certainement pas les professionnels et les entreprises.
- Tant du point de vue technique que financier, les modèles de l'électrique, de l'hybride et de l'hydrogène ne sont pas stabilisés, même pour les professionnels de l'automobile interviewés (sans parler des véhicules autonomes). Ajoutons à cela que les nouveaux véhicules moins polluants (électriques ou hybrides) sont plus chers à l'achat sans aide financière.
- La fermeture des lieux de vente physiques à cause de la crise sanitaire rebat les cartes entre les lieux de vente physiques et le à distance. Ainsi, les parcours de vente automobile sont de plus en plus digitalisés.
- Les acteurs clés de l'économie *thermique* (pétroliers...), de même que d'autres impétrants (distributeurs...), pourraient se repositionner sur tout ou partie de la chaîne de valeur des mobilités décarbonées.
- La question de la création d'une véritable filière automobile au sein des banques se pose. Leurs approches sont pour l'heure très différentes sur la LOA et sur la LLD. Elles disposent toutes d'atouts dispersés. Sauront-elles les aligner *sans couture* pour tous leurs clients finaux ? Assembler de nouveaux services ? Rester compétitives sur le plan tarifaire ? Résoudre le point épineux de la détention et de la gestion de nouveaux actifs ?

Communiqué de presse du 16 mars 2021

>> Un baroud d'honneur des banques sur le financement automobile ?

L'étude 2021 se base sur un modèle de projection d'activité révisé depuis 2016, ainsi que sur des échanges avec des banques d'une part et des financeurs spécialisés d'autre part. Nous avons notamment tenu compte des projections de marché de l'Association Européenne des Constructeurs Automobiles (ACEA) suite à la crise sanitaire. L'impact du déploiement des ZFE-m sur les immatriculations VN et VO a fait l'objet d'hypothèses de calcul. Enfin, nous avons postulé une croissance accélérée de la LLD à particuliers.

A propos d'Athling

Cabinet de conseil en stratégie et organisation, Athling intervient auprès de banques, de bancassureurs et d'établissements de crédit spécialisés sur des projets de développement ou de transformation⁵. Nos consultants réalisent des missions de conseil de direction générale ou opérationnelles en immersion complète au sein des équipes pour lesquelles nous travaillons.

- Pour suivre Athling sur LinkedIn, c'est [ici](#).

A propos d'Athling et de la mobilité

Athling intervient depuis plus de 20 ans sur des missions autour de la mobilité : plan stratégique, étude de marché, développement des revenus et de l'offre (produits, services), recherche et mise en œuvre de partenariats, optimisation de la chaîne de valeur, etc.

Ce sont nos clients qui parlent le mieux de ce que nous savons faire. Monsieur Vincent Salimon, CEO BMW Group France, témoigne en vidéo de sa relation avec Athling [ici](#). Enfin, un des numéros de notre newsletter est intitulé *Révolution(s) automobile(s)*. Il est accessible [ici](#).

- Vous souhaitez une session d'échanges ? Bloquons 20 minutes. La première session est gratuite. Contactez **Benoit Jullien**, responsable de l'offre Mobility via mobility@athling.com

Contacts Presse

Pierre Blanc
Président
T : 01 41 12 08 81
pblanc@athling.com

⁵ Nous intégrons une dimension technologique (robotisation, intelligence artificielle) dans nos missions.
Communiqué de presse du 16 mars 2021

>> **Un baroud d'honneur des banques sur le financement automobile ?**