

WHAT'S ON

FEVRIER 2020

Votre rendez-vous avec
l'actualité économique et financière



**ÉCONOMIE
& ACTUALITÉS
MONDE**



Brexit : les négociations s'annoncent féroces

EUROPE

Michel Barnier et Boris Johnson ont présenté, lundi, des objectifs de négociation diamétralement opposés pour les mois qui viennent.

Catherine Chatignoux

[@chatignoux](#)

et **Alexandre Couinis**

[@alexandrecoinois](#)

— Correspondant à Londres

S'agit-il de cette fameuse technique de négociation qui consiste à se montrer le plus intransigeant possible avant de commencer ? Ou le signal le plus clair que la négociation de la relation future entre le Royaume-Uni et l'Union européenne s'annonce vraiment coriace ? Chacun d'un côté du « Channel », les deux protagonistes de cette nouvelle séquence ont en tout cas affiché lundi des objectifs diamétralement opposés.

A Bruxelles, le représentant spécial de la Commission, Michel Barnier, a expliqué que l'Union européenne à Vingt-Sept allait chercher à conclure un accord de partenariat « hautement ambitieux » avec le Royaume-Uni durant les onze prochains mois qui les séparent du 31 décembre, date butoir fixée par Londres.

Mais il a immédiatement conditionné la possibilité d'un accord de libre-échange prévoyant « zéro droit de douane » et « zéro quota » d'importations, à une double condition. D'abord, la concurrence côté britannique doit rester « ouverte et loyale » afin d'assurer à l'UE un « level playing field ». Pas question que le Royaume-Uni tire vers le bas les normes fiscales, sociales et environnementales, ou les règles encadrant les aides d'Etat, pour vendre davantage sur le marché européen ou se rendre attractif auprès des investisseurs. « Tout cela est consigné dans la déclaration politique que Boris Johnson et ses équipes ont signée le 17 octobre dernier » a précisé Michel Barnier, document à la main. Ensuite, le deal devra inclure de manière « indissociable » un accord sur la pêche, incluant « un accès continu et réciproque aux eaux et aux marchés » des deux blocs.

Maintenir des standards élevés

Quelques minutes plus tard, Boris Johnson a défendu, depuis Londres, une position radicalement différente. « Il n'y a pas besoin d'un accord de libre-échange qui implique d'accepter les règles de l'Union européenne en termes de concurrence, de subventions, de protection sociale, d'environnement ou autres, pas plus que l'UE ne devrait être obligée

d'accepter certaines règles britanniques », a-t-il balayé afin de retrouver toute sa liberté. Il a précisé que le Royaume-Uni voulait maintenir des standards élevés dans ces domaines, et même meilleurs que ceux de l'UE, mais « sans que cela soit imposé par un traité ». Avant de rappeler que le pays redeviendra un « Etat côtier souverain » fin 2020, qui pourra négocier l'accès des pêcheurs européens à ses eaux sur une base annuelle.

L'Europe veut que Londres s'abstienne de faire de la concurrence déloyale.

Londres veut rester maître de ses choix.

Pour les Européens, les termes du deal sont pourtant clairs : « Je ne parle pas d'alignement sur les règles européennes », a précisé Michel Barnier, *je parle de cohérence. Ce sont les Britanniques qui vont devoir choisir leur niveau d'accès au marché intérieur européen et à ses 450 millions de consommateurs. Cela ne se fera pas contre rien. L'accès sera proportionnel aux engagements qu'ils prendront pour limiter la concurrence déloyale... Plus il y aura de*

divergences réglementaires, moins il y aura d'accès. » « Nous avons besoin de confiance mutuelle, a ajouté le négociateur européen. Mais si le Royaume-Uni veut sortir rapidement de l'Union, je recommande de ne pas commencer à sortir à reculons. »

Un rapport de force désormais installé

Boris Johnson a appelé de ses vœux un accord de libre-échange du type de celui conclu avec le Canada en soulignant qu'aucune obligation ou presque n'a été imposée à Ottawa en matière de « level playing field ». La différence, c'est que « pour la première fois dans le cadre d'un accord de libre-échange, il ne s'agit pas d'encourager la convergence des normes mais de maîtriser la divergence », à partir de règles du jeu totalement harmonisées, a néanmoins fait remarquer Michel Barnier.

Le rapport de force, en tout cas, est désormais installé. Boris Johnson a averti les Européens que l'alternative à un accord contraignant serait un accord tel que celui liant l'UE à l'Australie, limité à certains secteurs. Les autres resteraient régis par les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce qui signifierait des droits de douane sur de nombreux produits. Londres s'y dit prêt, et met Bruxelles au défi. ■

A la veille d'un acquittement annoncé, Donald Trump entre en campagne

- Le président américain prononçait mardi soir le dernier discours sur l'état de l'Union avant l'élection présidentielle.
- L'occasion de marquer symboliquement son entrée en campagne en prônant « le grand retour de l'Amérique ».

ÉTATS-UNIS

Véronique Le Billon
@VLeBillon
— Bureau de New York

Offensif ou présidentiel ? Revanchard ou magnanime ? Donald Trump devait prononcer mardi soir au Congrès le dernier discours sur l'état de l'Union avant l'élection. Un rituel annuel de la politique américaine, mais qui intervient cette année à un moment clé pour le président candidat à sa réélection : au lendemain du début des primaires, dans l'Iowa, et à la veille de l'acquittement annoncé dans son procès en destitution au Sénat.

L'ambition, a assuré son entourage à la Maison-Blanche ces derniers jours, est d'annoncer « le grand retour de l'Amérique ». Et de le faire sous le signe de « l'optimisme ». La grande tentation pourrait toutefois être de régler quelques comptes devant un Congrès qui n'a parlé que du président ces quatre derniers mois.

« Trump est imprévisible. La grosse question est de savoir s'il va évoquer l'impeachment alors que le vote du Sénat n'est que le lendemain, le mercredi. Personne ne le sait avec certitude », note G. Terry Madonna, directeur du centre de politique et d'affaires publiques du Franklin and Marshall College (Pennsylvanie). Donald Trump a déjà pu moquer les difficultés du camp démocrate à publier les résultats de la primaire de l'Iowa. « Un désastre absolu. Exactement comme quand ils ont dirigé le pays », a-t-il persiflé sur Twitter.

Des signes de faiblesse de l'économie se font jour

Lors de son discours, le président américain comptait au moins pousser son avantage sur le terrain économique. Ceux qui parlaient l'été dernier sur une récession en ont repoussé l'horizon : l'économie américaine a crû de 2,3 % l'an dernier, et le FMI table encore sur 2 % de croissance cette année. Des signes de faiblesse se font toutefois jour : les dépenses



Donald Trump lors de son discours annuel sur l'état de l'Union, en février 2019. Photo Doug Mills/Pool/AFP

fédérales grimpent tandis que la consommation ralentit, tout comme l'investissement privé.

Les mois qui viennent pourraient en outre faire caler l'activité. L'accord commercial avec la Chine, qui devait ramener la confiance des entreprises, paraissait déjà difficile à tenir lors de sa signature le mois dernier ; sa mise en œuvre pourrait maintenant pâtir de la crise du coronavirus. Donald Trump, qui devait mettre l'accent sur les « cols bleus » dans son discours, pourra afficher à son bilan les bons chiffres de l'emploi, même si les postes ont davantage été créés dans les services que dans l'industrie.

Les minorités courtisées

Le président en campagne va aller chercher les démocrates sur leur terrain. En évoquant notamment les questions de santé, pour pro-

mouvoir son action, pourtant timide, sur les baisses de prix des médicaments. Pour élargir son socle de « true believers » (fervents partisans), il a aussi commencé par petites touches à s'adresser à des minorités souvent davantage courtisées par les démocrates.

Le président américain devrait mettre l'accent sur les « cols bleus » dans son discours.

Parmi les quelques Américains de la rue invités à écouter le discours au Congrès devait ainsi figurer un vétéran tombé dans la toxicomanie et ayant finalement remonté la pente dans une « opportunity zone », ces quartiers

soutenus fiscalement par le grand plan de baisses d'impôts de l'administration Trump en 2017.

Lors de la finale du Super Bowl dimanche, le spot publicitaire de trente secondes diffusé par l'équipe du président s'est aussi centré sur une réforme de la justice pénale ayant donné « une seconde chance » à une femme condamnée à la prison à vie pour un délit lié à la drogue. « L'équipe de campagne de Trump a indiqué qu'elle ira chercher sa base électorale, mais elle vise aussi les électeurs qui n'ont pas voté en 2016 », note G. Terry Madonna.

Aujourd'hui, seuls 44,7 % des sondés approuvent l'action de Donald Trump (contre 52,1 % qui la désapprouvent), selon RealClearPolitics. Un chiffre peu élevé, mais qui n'a guère évolué depuis trois ans, et qui a eu tendance à remonter ces trois derniers mois. ■

Trêve commerciale : Pékin tente de rassurer Washington

- La Chine va réduire de moitié des droits de douane punitifs sur 75 milliards de dollars de produits américains.
- Elle entend démontrer sa détermination à mettre en œuvre l'accord commercial signé à Washington le 15 janvier.

BILATÉRAL

Frédéric Schaeffer

@fr_schaeffer

—Correspondant à Pékin

C'est un geste de bonne volonté à peu de frais. Pékin a annoncé, jeudi, qu'il allait réduire de moitié les droits de douane punitifs sur 75 milliards de dollars (68 milliards d'euros), première étape de la mise en œuvre de l'accord commercial signé en grande pompe à Washington le 15 janvier dernier.

A partir du 14 février, la Chine réduira les droits de douane de 10 à 5 % sur certains produits américains et de 5 à 2,5 % sur d'autres taxes. Il s'agit notamment de produits de la mer, de volaille, de soja que Pékin avait décidé de surtaxer en septembre dernier lors d'une brutale reprise des tensions commerciales entre les deux super-puissances.

Si cette annonce est conforme à l'engagement pris par la Chine dans le cadre de l'accord commercial de « phase 1 » signé le mois dernier, elle intervient dans un contexte de doutes croissants quant à la capacité de Pékin à honorer ses promesses. L'essentiel de l'accord du 15 janvier repose sur l'engagement de la Chine à acheter 200 milliards de dollars supplémentaires de marchandises américaines en deux ans. Pékin doit acheter pour 77 milliards de dollars de biens en plus cette année (par rapport à 2017) puis 123 milliards l'année prochaine. Les exportations américaines atteindraient alors des montants sans précédent dans l'histoire commerciale des deux pays. A tel point que de nombreux experts ont vite douté de la capacité de la Chine à tenir parole.

Economie à l'arrêt

Les doutes n'ont fait que se renforcer avec l'épidémie de coronavirus qui a commencé le mois dernier et provoqué un quasi-arrêt de l'activité économique du pays. Les usines sont fermées au moins jusqu'au dimanche 9 février dans toute la Chine, et même jusqu'au 14 février à Wuhan, épice de la pandémie. Les Chinois restent confinés chez eux et la consommation est en berne. Avec une crise sanitaire menaçant une économie déjà affaiblie, Pékin pourrait avoir encore plus de mal à honorer ses engagements.

Le conseiller économique de la Maison-Blanche, Larry Kudlow, a reconnu mardi que l'épidémie au

coronavirus, dont le dernier bilan s'élève à 563 morts en Chine continentale et 28.000 cas de contamination, et la paralysie de l'économie chinoise allaient retarder les achats de produits américains. « Compte tenu de l'épidémie actuelle, la Chine pourrait plaider les circonstances exceptionnelles pour déroger aux règles de l'OMC », avance un diplomate à Pékin.

Passé d'armes sur le coronavirus

En décidant de réduire les tarifs punitifs, les dirigeants chinois entendent, à ce stade, démontrer qu'ils restent déterminés à mettre en œuvre l'accord qui a contribué à déminer deux ans de tensions. Pékin a déjà une crise sanitaire à gérer et ne veut pas réactiver une guerre commerciale. Dans un communiqué accompagnant l'annonce des baisses de taxe, le ministre chinois des Finances a indiqué que la décision vise à « promouvoir un développement sain et stable des relations économiques et commerciales sino-américaines ». « Nous espérons travailler avec les Etats-Unis en vue de l'élimination définitive de tous les tarifs majorés », a-t-il ajouté.

Avec une crise sanitaire menaçant une économie déjà affaiblie, la Chine pourrait avoir encore plus de mal à honorer ses engagements.

Ces derniers jours, les autorités chinoises n'ont pas caché leur mécontentement à l'égard de la recommandation des Etats-Unis à leurs citoyens de ne pas se rendre en Chine ou de quitter le pays en raison de l'épidémie. « Alors même que l'OMS a recommandé de ne pas restreindre les voyages, les Etats-Unis se sont précipités à l'opposé. Ce n'est certainement pas un geste de bonne volonté », a déploré vendredi dernier une porte-parole de la diplomatie chinoise.

Mais Pékin doit aussi ménager les Etats-Unis au moment où le pays manque de matériels pour combattre l'épidémie. Samedi, la Chine avait déjà annulé les surtaxes appliquées sur certains produits médicaux américains importés (désinfectants, combinaisons de protection, véhicules de secours, etc.). ■



A partir du 14 février, la Chine réduira les droits de douane de 10 % à 5 % sur 1.600 produits américains, tandis que les taxes passeront de 5 % à 2,5 % sur d'autres catégories de produits importés. Photo/AP/Sipa

Donald Trump prêt à fermer l'accès des marchés publics aux étrangers

Selon un document en préparation, le président américain envisage de ne plus respecter un des accords conclus sous l'égide de l'OMC. Les entreprises étrangères se verraient fermer l'accès aux marchés publics américains.

Richard Hault

@RHIAULT

« Buy America. » Autrement dit favoriser d'abord les entreprises américaines aux Etats-Unis. Le célèbre slogan de Donald Trump pourrait de nouveau se traduire par une mesure spectaculaire. Le président américain envisage de se retirer de l'accord international, signé sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce, portant sur les règles d'accès aux marchés publics. Donald Trump se préparerait à fermer l'accès du marché américain aux entreprises étrangères. Rien de moins. Un document officiel en ce

sens circule au sein de l'administration, a rapporté mercredi l'agence Bloomberg. La manœuvre américaine est destinée à réformer cet accord entré en vigueur le 6 avril 2014 et signé par 48 pays dont les Etats-Unis, le Japon et ceux de l'Union européenne sur les 164 membres que compte l'OMC.

L'objectif de l'accord conclu de manière restreinte est l'ouverture mutuelle des marchés publics entre ces pays. Au niveau mondial, le marché est estimé à 1.700 milliards de dollars. Rien qu'aux Etats-Unis, en 2015, selon le rapport du Government Accountability Office (GAO) de 2019, les Etats-Unis ont attribué 12 milliards de dollars de contrats gouvernementaux à des entreprises étrangères. L'Union européenne en a remporté environ pour 2,8 milliards de dollars ; le Japon, 1,1 milliard ; la Corée du Sud, 755 millions et le Canada, 623 millions. En sens inverse, l'Union européenne n'a accordé aux entreprises américai-

nes que 300 millions de contrats, le Japon et la Corée, 60 millions chacun. Un net déséquilibre que n'a pas manqué de noter le président américain, toujours soucieux de rééquilibrer les échanges.

Bref, s'il décide de passer à l'acte, c'est un marché américain estimé à 837 milliards de dollars qui sera notamment fermé aux Européens, aux Coréens et aux Japonais.

Mauvaise nouvelle pour l'Europe

Une mauvaise nouvelle pour l'Union européenne et pour le Royaume-Uni. Ce dernier vient juste d'adhérer à cet accord international après son départ de l'Union.

C'est également un caillou dans la chaussure de l'Union européenne pour laquelle un éventuel accord commercial d'ampleur passe justement par l'ouverture des marchés publics étrangers. Les négociations en cours entre l'Union et les Etats-Unis sur le plan commercial risquent d'être des

plus délicates. Les Etats-Unis sont d'autant moins réticents à quitter l'accord que les cinq plus grands marchés publics après les Etats-Unis (Europe, Japon, Corée, Norvège et Canada) ne totalisent qu'environ 381 milliards de dollars, selon le GAO. Dans l'esprit du président américain, les pays étrangers ont plus à perdre qu'aux Etats-Unis. Pour l'heure, à Bruxelles ou à Londres, c'est le « wait and see » qui prédomine. Après tout, le document n'est qu'un projet de loi, et il n'est pas encore adopté. ■

12

MILLIARDS DE DOLLARS

Le montant des contrats gouvernementaux américains attribués à des entreprises étrangères en 2015, selon le rapport du Government Accountability Office de 2019.

Croissance : l'Europe à la merci de l'épidémie de coronavirus

- La Commission européenne a présenté, jeudi, ses prévisions économiques pour le continent.
- L'Europe devrait limiter la casse, mais le coronavirus fait peser une épée de Damoclès sur ses perspectives.

EUROPE

Gabriel Grésillon

@GGresillon

— Bureau de Bruxelles

Jusqu'ici, l'Europe tient bon. En présentant, jeudi, ses prévisions économiques d'hiver, la Commission européenne a dressé le tableau d'un continent qui est parvenu, à ce stade, à éviter un trop net ralentissement, grâce à sa dynamique propre. Mais qui va devoir s'habituer à un rythme de croissance modéré au cours des deux prochaines années.

A en croire Bruxelles, la zone euro va connaître, cette année, comme en 2021, une expansion de son PIB de 1,2 %. Pas de baisse par rapport à 2019, donc. L'Union dans son ensemble devrait, quant à elle, afficher une croissance à 1,4 % pour 2020 et 2021, contre 1,5 % l'an dernier.

Après une année particulièrement difficile, au cours de laquelle

son PIB n'a crû que de 0,6 %, l'Allemagne peut s'attendre à une croissance de 1,1 % en 2020 comme en 2021. Non que ses exportations soient attendues en forte hausse cette année : elle pourra compter, plutôt, sur un effet calendaire favorable en 2020 et sur « *le fort dynamisme des services et du secteur de la construction* », a précisé jeudi Paolo Gentiloni, le commissaire européen chargé de l'Economie.

Sans oublier des mesures budgétaires apportant un soutien à l'activité. Ce qui placerait Paris et Berlin dans des dynamiques comparables. La France devrait voir sa croissance s'établir à 1,1 % cette année, puis 1,2 % l'an prochain. Après un très mauvais dernier trimestre 2019, du fait notamment des grèves, elle devrait rebondir, grâce à sa dynamique interne.

Dans un contexte mondial très incertain, l'Europe parvient donc à éviter le pire après une difficile fin d'année 2019, notamment du

côté de l'industrie. Le taux de chômage a continué de baisser, pour atteindre son point le plus bas depuis 2008, et une légère hausse des salaires est perceptible – ce qui

« On compare parfois la situation à celle du SRAS en 2003, mais il ne faut pas oublier que la part de l'économie chinoise dans le monde était totalement différente à l'époque. »

PAOLO GENTILONI
Commissaire européen
chargé de l'Economie

pourrait pousser un peu l'inflation à la hausse. L'investissement public devrait également aider l'UE à maintenir sa dynamique.

Mais plus que d'habitude, Bruxelles marche sur des œufs en annonçant ces chiffres. Car de nombreux risques pourraient assombrir ces perspectives. Le contexte commercial reste incertain, et nul ne peut encore affirmer que l'accord entre Pékin et Washington va durablement apaiser les relations entre les deux puissances.

Brexit : un « risque considérable »

Il subsiste également un « *risque considérable* » au sujet du Royaume-Uni : les prévisions actuelles sont fondées sur l'hypothèse d'une absence de choc commercial entre l'UE et Londres à la fin de l'année. Un scénario qui n'a rien d'assuré à ce stade : il implique qu'un accord soit trouvé entre Bruxelles et Londres. Les risques géopolitiques

sont nets également, en particulier au Moyen-Orient.

Mais c'est surtout le coronavirus qui inquiète. A ce stade, il est tout simplement impossible de calculer précisément son impact sur l'économie européenne, qui n'est donc pas inclus dans les prévisions de la Commission. « *Tout dépendra de la durée et de l'importance* » de l'épidémie, a prévenu Paolo Gentiloni. Mais il n'a pas caché qu'en cas d'épidémie plus longue, l'impact pourrait être marqué sur les chaînes de production mondiales, ainsi que sur les secteurs du tourisme et du transport. « *On compare parfois la situation à celle du SRAS en 2003, mais il ne faut pas oublier que la part de l'économie chinoise dans le monde était totalement différente à l'époque* », a remarqué le commissaire : la deuxième économie mondiale pèse 17,7 % du PIB mondial, contre 4,5 % en 2003. Et les Chinois représentent, à eux seuls, 18 % des dépenses de voyage dans le monde. ■

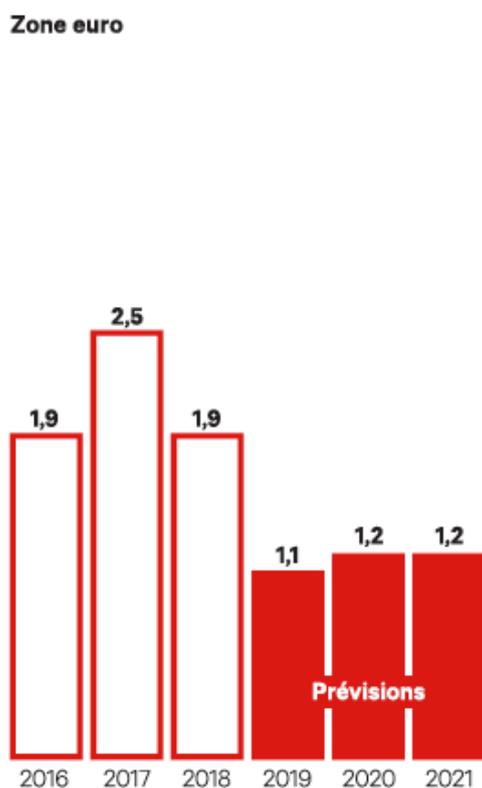
L'économie française pourrait être impactée

Jeudi, le ministre de l'Economie Bruno Le Maire a affirmé que l'épidémie devrait amputer la croissance française de 0,1 point de pourcentage en 2020, voire plus si la situation ne s'améliore pas. « *Le fait que l'économie chinoise tourne au ralenti pose des problèmes sur beaucoup de chaînes de valeur dans beaucoup de secteurs industriels* », a-t-il expliqué prenant l'exemple de l'industrie automobile. *« Quand vous voulez vous fournir en câblage, en pédales de freins, vous vous adressez à des entreprises qui sont en Chine. »*

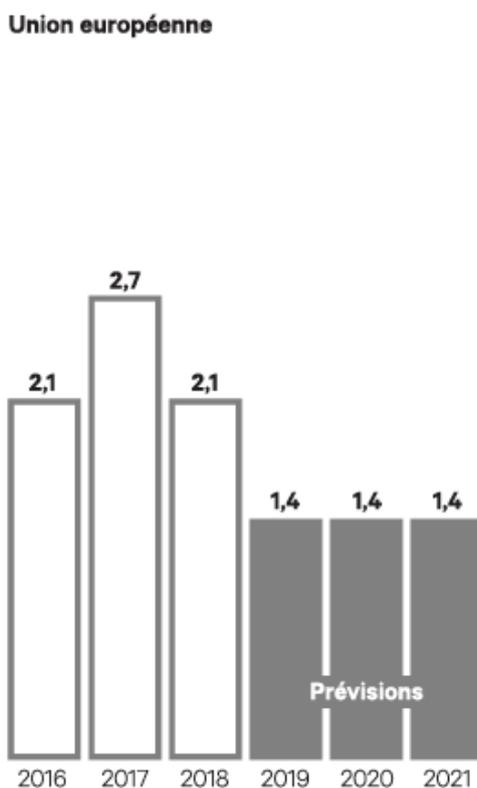
Les prévisions de croissance de la Commission européenne

En % du PIB

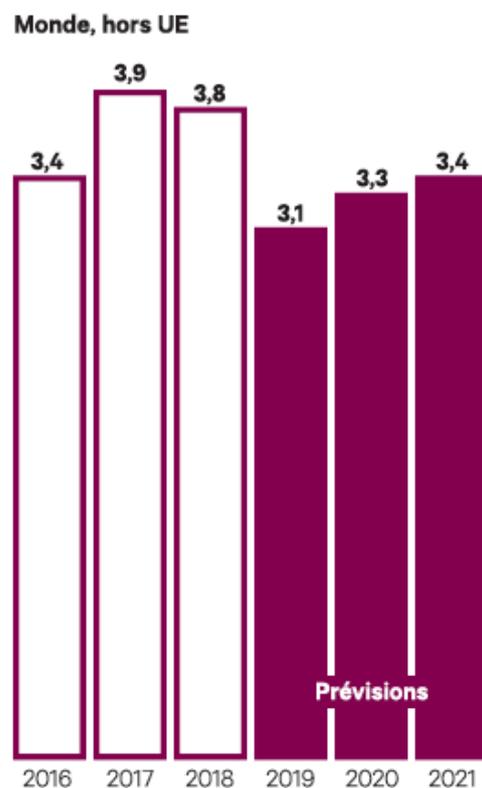
Zone euro



Union européenne



Monde, hors UE



Brexit : les Vingt-Sept et Londres prêts à en découdre

- Les ministres européens ont mandaté le négociateur Michel Barnier pour tenter de conclure d'ici à la fin de l'année un accord global avec le Royaume-Uni
- Les conditions d'ouverture du marché européen posées par les Vingt-Sept sont déjà rejetées par Londres. Le duel va pouvoir commencer.

EUROPE

Catherine Chatignoux

@chatignoux

Alexandre Couinis

Face au désir d'émancipation du Royaume-Uni, les Européens ont préservé une nouvelle fois leur unité. Réunis à Bruxelles, leurs ministres des Affaires européennes ont adopté mardi, à l'unanimité et au prix de modifications minimales, le projet de mandat que leur proposait Michel Barnier pour négocier la relation future avec Londres. Ce faisant, ils ont confirmé leur détermination à ne pas laisser prospérer à leur porte un concurrent qui miserait sur la déréglementation et le dumping. Le document conditionne très clairement l'accès facilité des produits et des services britanniques au marché de 450 millions d'Européens, au respect d'un cadre réglementaire équivalent à celui qui régit le marché intérieur.

Le Royaume-Uni devra assurer le respect de « *normes communes*

élevées et de normes élevées équivalentes au fil du temps en prenant celles de l'Union européenne comme un point de référence ». Derrière cette phrase alambiquée, l'exigence, au fil du temps, d'un alignement du cadre réglementaire britannique sur les critères européens, qu'il s'agisse des aides d'Etat, des normes sociales, environnementales, fiscales et sur la protection des données. Le texte confirme aussi que l'accord sur l'accès aux eaux britanniques des pêcheurs européens sera indissociable du compromis global.

Pas à n'importe quel prix

Au même moment à Londres, le gouvernement britannique devait lui aussi arrêter sa position de négociation via une réunion de son comité « XS » (« *exit strategy* ») réunissant les ministres concernés par le Brexit, avant de la faire connaître jeudi matin au Parlement. La récente démission de l'ex-ministre des Finances Sajid Javid ne laisse que des partisans du Brexit à la barre, augurant de la dureté de la position qui sera adoptée. Londres annonce vouloir conclure avec

l'Union européenne un accord de libre-échange sur le modèle de celui conclu par Bruxelles avec le Canada, et ce d'ici à la fin de cette année. Une position qui sera défendue par David Frost, le négociateur désigné par le Premier ministre, Boris Johnson.

« *Nous ne concluons pas cet accord à n'importe quel prix* », a commenté de Bruxelles Michel Barnier, pour qui même un accord sur le modèle de celui avec le Canada impliquerait de la part de Londres le respect de conditions de concurrence équivalentes à celles de l'Union, sous peine de sanctions en cas de dumping. Un traitement spécial justifié par la proximité du Royaume-Uni, l'importance de son marché et l'étroitesse de ses liens avec le marché unique.

Avertissement

Le temps est compté pour ces négociations inédites entre deux ex-partenaires d'un marché commun, puisqu'elles devraient s'achever à la fin de l'année. Elles vont démarrer dès lundi prochain et comporteront « *dix cycles de dis-*

cussion de trois semaines » mais Bruxelles insiste sur le fait que ce « *timing* », clairement insuffisant à ses yeux, est le choix exclusif des Britanniques et ne contraindra pas les Européens à lâcher du lest dans la dernière ligne droite. Pas question d'être « l'otage » du calendrier britannique, a répété la secrétaire d'Etat française, Amélie de Montchalin.

Fidèle à sa réputation, Boris Johnson ne fait rien pour apaiser le climat. Son porte-parole a fait savoir que le gouvernement britannique n'avait « *demandé à aucun port de se préparer à de nouveaux contrôles douaniers entre la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord* », là où l'accord de divorce d'octobre dernier en prévoyait pourtant pour les biens in fine destinés à l'UE. D'où la remarque en forme d'avertissement lancée par le ministre irlandais des Affaires étrangères, Simon Coveney : la mise en œuvre de l'accord déjà conclu « *est le test de la bonne foi et de la confiance, et sans bonne foi et sans confiance, la construction d'une relation future ne sera pas facile* ». ■



Le credo de David Frost dans la négociation : avoir des alliés, et toujours présenter ses demandes comme légitimes, théorisa-t-il en 2015, avant que David Cameron ne tente de renégocier avec Bruxelles la place du Royaume-Uni dans l'UE. Photo : Francisco Seca/AP/SIPA

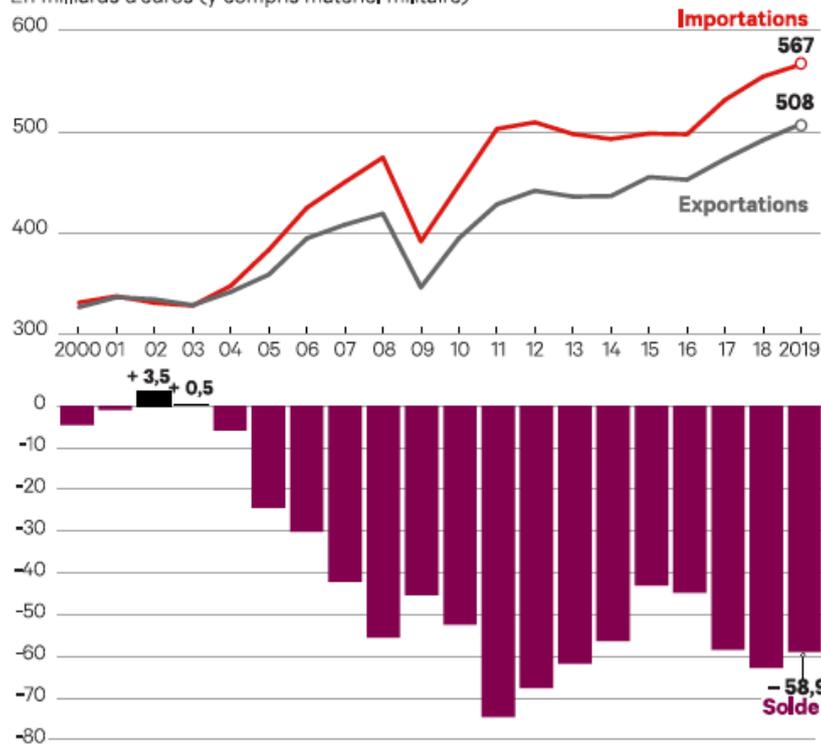
**ÉCONOMIE
& ACTUALITÉ
FRANCE**

Une année à hauts risques s'ouvre pour les exportateurs français

- Les menaces qui pèsent sur l'économie européenne et sur le commerce extérieur français sont importantes.
- Coronavirus, Brexit et accord commercial entre la Chine et les Etats-Unis pourraient avoir des conséquences négatives.

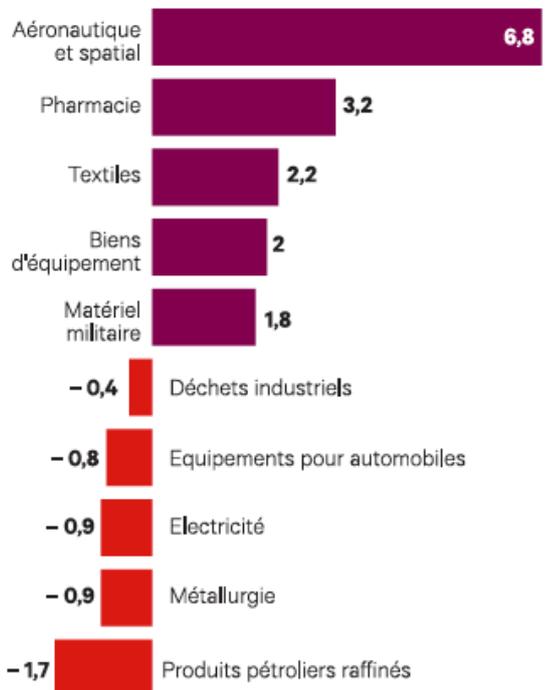
Le solde commercial français

En milliards d'euros (y compris matériel militaire)



Principales contributions des secteurs à la variation des exportations

En milliards d'euros (y compris matériel militaire)



• LES ÉCHOS • / SOURCE : DGDDI

Le déficit commercial s'est un peu réduit en 2019

Le déficit commercial de l'Hexagone a atteint 58,9 milliards d'euros l'an passé. Il s'est réduit de 4 milliards d'euros par rapport à 2018 grâce au dynamisme des exportations, notamment dans l'aéronautique et la pharmacie.

Cela va un peu mieux sur le front de la balance commerciale. Les comptes extérieurs de la France se sont améliorés en 2019. Selon les chiffres des Douanes, publiés vendredi, le déficit commercial de biens reste certes important. Il a atteint 58,9 milliards d'euros l'an passé. Mais il est en baisse de 3,9 milliards par rapport à 2018.

Fait important, ce ne sont pas les importations de pétrole et de gaz naturel qui expliquent cette performance puisque l'énergie ne représente que 0,8 milliard d'euros dans l'amélioration du solde com-

mercial. La facture énergétique a légèrement baissé grâce au recul du prix du pétrole.

C'est d'abord le dynamisme des exportations françaises de biens qui a permis à l'Hexagone de réduire son déficit. Celles-ci ont grimpé de 3,3 % l'an dernier et ont dépassé la barre des 500 milliards d'euros. C'est nettement mieux que les pays voisins. Les exportations de l'Allemagne n'ont crû que de 0,7 % en 2019 et celles de l'Italie ont progressé de seulement 1,4 %. Le secrétaire d'Etat au Commerce extérieur, Jean-Baptiste Lemoyne, s'en est félicité vendredi matin. « Ce sont des chiffres encourageants compte tenu du contexte international et du regain de protectionnisme », a-t-il souligné. En raison des tensions protectionnistes, la croissance du commerce mondial a été d'à peine 1 % en 2019, selon le FMI.

Les secteurs dont les exportations ont le plus progressé sont l'aéronautique, la pharmacie et le

lux. Les exportations dans l'aéronautique se sont accrues de 6,8 milliards d'euros en 2019, ce qui permet au secteur de dégager un excédent commercial de 31 milliards d'euros. Dans la pharmacie, les exportations ont, elles, augmenté de 3,2 milliards d'euros l'an passé. Le luxe, le matériel militaire et les cosmétiques ont aussi connu une année faste. La spécialisation française sur ces industries a donc payé en 2019.

Plus d'exportateurs

Autre point important, 128.373 entreprises françaises ont exporté des biens l'an dernier. C'est 3.000 de plus qu'en 2018. L'Hexagone est encore loin de l'Allemagne et de l'Italie, qui comptent beaucoup plus d'entreprises exportatrices. Mais « c'est un niveau que l'on n'avait pas connu depuis dix-sept ans », se réjouit Jean-Baptiste Lemoyne. Faut-il voir un effet des réformes telles que les ordonnan-

ces modifiant le Code du travail ou le crédit d'impôt compétitivité et emploi (CICE) transformé en baisse de charges ou la refonte du soutien à l'exportation, et notamment de Business France ?

Difficile à dire car d'autres secteurs ont beaucoup souffert. C'est le cas de l'automobile par exemple. Le déficit de l'automobile s'est creusé de 3 milliards d'euros l'an passé, pour atteindre 15,3 milliards. Le secteur a été touché de plein fouet par le ralentissement mondial : les exportations de pièces détachées vers l'Allemagne ont chuté de 5 %.

Enfin, la France a réussi une nouvelle année record en matière touristique, malgré les images de violences du mouvement des « gilets jaunes » que l'on avait cru dévastatrices. Les recettes apportées par les touristes étrangers ont atteint 57 milliards d'euros l'an passé, en hausse de 2,5 milliards. Ce qui amoindrit le déficit commercial de biens et services. — G. C.

Guillaume de Calignon

[@gcalignon](#)

Le millésime 2019 a été plutôt bon pour le commerce extérieur français. Mais l'année 2020 s'annonce nettement plus incertaine. Plusieurs phénomènes pourraient avoir des conséquences importantes pour les exportateurs hexagonaux.

Le premier, c'est évidemment le coronavirus. Les exportations de produits français vers la Chine et Hong Kong ont atteint 27 milliards d'euros l'an passé, soit environ 1,4 % du PIB français. L'empire du Milieu est donc important. L'industrie du luxe, un des points forts du tissu productif français, dépend fortement de l'économie chinoise. L'an passé, la France a vendu plus de 4 milliards d'euros de biens de luxe aux Chinois. Le secteur aéronautique a, quant à lui, exporté 8,5 milliards d'euros vers la Chine.

Sans compter que d'autres secteurs, comme les équipementiers automobiles, sont les premiers fournisseurs des constructeurs allemands, eux-mêmes très dépendants de la demande finale chinoise. Par ricochet, les industriels français pourraient bien être touchés. L'Allemagne exporte tout de même plus de 90 milliards d'euros par an en Chine. Et la France, elle, vend 70 milliards de biens à l'Allemagne. La mondialisation a rendu les économies de la planète incroyablement dépendantes les unes des autres.

L'impact du tourisme

« Si les importations de la Chine sont en baisse, par exemple, de 20 %, la croissance du commerce mondial recule de 2,4 points, ce qui coûte mécaniquement 0,7 point de PIB à la zone euro », calcule Patrick Artus, chef économiste de la banque Natixis. Pour sa part, la banque UBS s'attend désormais à une progression du PIB chinois de seulement 5,4 % en 2020. Les économistes de S&P tablent, eux, sur une croissance de 5 % cette année.

Autre risque, les Chinois représentent désormais 7 % des recettes touristiques de la France. En 2019, les 2,5 millions de touristes chinois qui ont visité l'Hexagone ont dépensé 4,7 milliards d'euros, principalement sur la première moitié

de l'année lors des vacances du Nouvel An chinois. Le danger est grand que les recettes soient très nettement inférieures cette année, à cause de l'épidémie.

Deux autres menaces pèsent également sur le commerce extérieur français en 2020. D'abord, le Brexit. Le Royaume-Uni est le pays avec lequel la France enregistre son plus fort excédent commercial. Il a atteint 12,5 milliards d'euros l'an passé. Les négociations pour arriver à l'accord qui définira les relations commerciales entre l'Union européenne et le Royaume-Uni seront donc particulièrement importantes pour l'économie française.

Victime collatérale

Ensuite, l'accord commercial entre la Chine et les Etats-Unis signé mi-janvier pourrait bien faire une victime collatérale : l'Europe. La Chine s'est, en effet, engagée à importer 200 milliards de dollars de produits américains en plus au cours des deux prochaines années. Il est difficile de penser qu'elle achètera autant de biens américains sans que cela affecte les ventes de produits européens vers le géant asiatique.

Les négociations pour définir les relations commerciales entre l'UE et le Royaume-Uni seront très importantes pour l'économie française.

Et Donald Trump, après avoir signé une trêve avec la Chine, accroît maintenant la pression sur le Vieux Continent et notamment sur la France. Alors que les droits de douane sur les importations américaines de vins français ont été rehaussés le 1^{er} novembre 2019, en un mois, les ventes outre-Atlantique de vins français ont chuté de 44 %. Une partie de cette baisse s'explique par la constitution de stock, qui avait gonflé le chiffre du mois d'octobre. Il n'empêche, certains vigneron français ont déjà commencé à souffrir.

Washington entend maintenant obtenir de l'UE un accord commercial plus global dans les prochaines semaines. Avec le risque de nouvelles représailles en cas d'échec. ■

Les Français ont soutenu l'activité touristique dans l'Hexagone en 2019

TOURISME

Le nombre de nuitées de touristes dans les hôtels et les campings a crû de 1,3 % en France métropolitaine l'an dernier par rapport à 2018, selon l'Insee.

Cette progression a été alimentée par la clientèle domestique, tandis que la fréquentation étrangère a fléchi.

Christophe Palière
@cpaliere

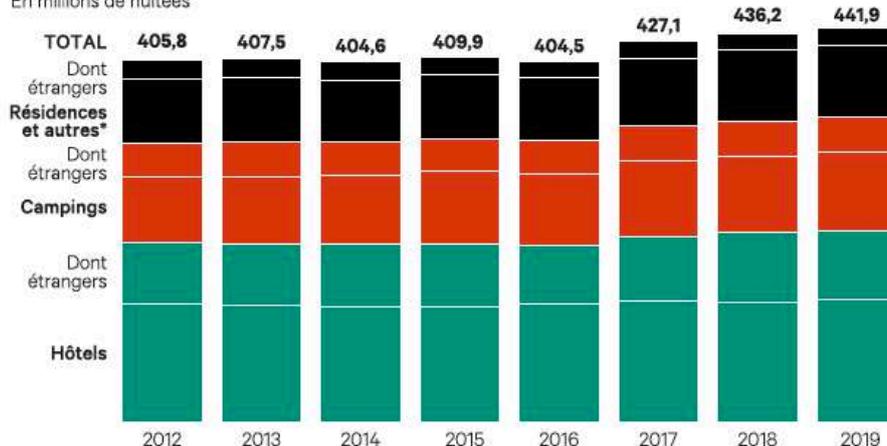
Alors même que le coronavirus inquiète les professionnels du tourisme, le dernier bilan de l'année touristique 2019 en France paraît a priori positif. Et ce, en dépit du mouvement des « gilets jaunes », qui a perturbé l'activité au début de l'année, et des grèves dures à la SNCF et à la RATP contre la réforme des retraites, qui l'ont affectée en décembre. L'année 2019 a été également marquée, positivement, par le succès de la Coupe du monde féminine de football, dont ont bien profité les villes hôtes de province.

Année porteuse dans les campings

La fréquentation des hébergements collectifs touristiques (hôtels, campings, résidences de tourisme...) a été soutenue par une consommation domestique en hausse, selon les chiffres de l'Insee, tandis que l'apport des visiteurs étrangers a fléchi. Le nombre total de nuitées a ainsi augmenté de 1,3 % en 2019 par rapport à 2018, à 441,9 millions, grâce à la hausse de 2,4 % des nuitées enregistrées au titre de la clientèle de résidents – ceux qui vivent en France –, à 306,6 millions. En parallèle, le nombre de nuitées des

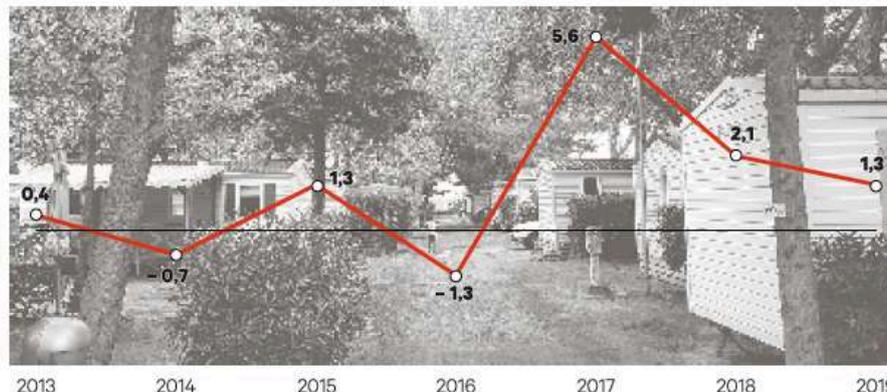
La fréquentation touristique en France

En millions de nuitées



* Villages vacances, gîtes, auberges de jeunesse...

Variation tous logements confondus, par rapport à l'année précédente, en %



• LES ECHOS • / SOURCE : INSEE / PHOTO : GETTY ISTOCK

non-résidents a diminué de 1,1 %, à 135,3 millions.

Ces évolutions contradictoires valent essentiellement pour l'hôtellerie, avec une croissance de 2,6 % des nuitées de la clientèle domestique (à 138,2 millions), alors que le volume au titre des visiteurs étrangers a diminué de 2,3 % (à 76,4 millions). A contrario, 2019 a été porteuse pour les exploi-

tants de campings avec une augmentation de leur activité tant pour les Français (+3,7 %, 88,4 millions de nuitées) que pour les touristes étrangers (+1,05 %, 40,1 millions de nuitées). La fréquentation des autres hébergements collectifs touristiques s'est, quant à elle, légèrement accrue (+0,4 %, grâce, là encore, à la clientèle domestique.

S'agissant de l'hôtellerie, des études complémentaires montrent que l'année 2019 a été correcte. La branche tourisme, culture & hôtellerie du cabinet In Extenso a publié, lundi, un état des lieux pour décembre et l'ensemble de l'année. Il corrobore le constat de son confrère MKG : la rentabilité opérationnelle du secteur a été bien plus tirée par la hausse des prix que par

le taux d'occupation. Le revenu moyen par chambre disponible (RevPAR), indicateur clé, a ainsi crû de 1,6 % l'an dernier par rapport à 2018 (+1,8 %, selon MKG), compte tenu d'une hausse de 1,3 % du prix moyen (+1,5 % pour MKG). Le taux d'occupation est resté quasiment stable (+0,3 %, et +0,2 % pour MKG).

Paris chahuté

Cependant, pour Philippe Gauguier, l'un des responsables du pôle tourisme, culture & hôtellerie d'In Extenso, « l'année 2019 est décevante. Paris devait jouer un rôle de locomotive pour en faire une année record. Seules les régions, et en particulier la Côte d'Azur, présentent des progressions de qualité. Les régions sont désormais des marchés résistants et Paris reste chahuté et incertain. »

Sur l'ensemble de l'année, précise le cabinet, le taux d'occupation des hôtels parisiens a reculé de 2,5 % en moyenne, et la baisse atteint même 6,5 % pour la catégorie luxe et palaces. En outre, chez In Extenso comme chez MKG, on souligne que le mois de juin aura été particulièrement porteur, grâce notamment au Salon Paris Air Show, et « a sauvé l'année ».

Le rebond attendu de décembre, un an après l'impact du mouvement des « gilets jaunes » sur l'activité hôtelière parisienne à la fin 2018, a été contrecarré par la conjonction des grèves à la SNCF et à la RATP. Les performances sont même négatives dans l'hôtellerie économique, et, souligne In Extenso, la fréquentation en hausse sur les catégories supérieures doit être largement nuancée par les médiocres performances réalisées en 2018. Cette hausse témoigne néanmoins d'un retour des visiteurs étrangers qui avaient déserté Paris fin 2018.

Toutes ces données mériteraient d'être complétées par l'activité des plateformes de type Airbnb, cette dernière société réalise 60 % de son activité en France avec sa clientèle... française. ■

Pourquoi les fermetures d'agences bancaires vont s'accélérer en France

BANQUE

Avec une rentabilité sous pression et des habitudes de consommation qui évoluent, les réflexions s'accroissent sur les fermetures ou de nouveaux formats d'agence.

Edouard Lederer
@EdouardLederer

Attention, matière sensible : à chaque fermeture d'agence ou de distributeur de billets – en particulier dans les villes moyennes ou dans les villages –, les banques suscitent de fortes réactions politiques. Et, dans leurs plans stratégiques, elles manient l'euphémisme pour évoquer la restructuration de leurs réseaux, parlant plus volontiers d'une « adaptation », ou d'un simple « regroupement d'agences ».

Beaucoup de précautions qui feraient presque oublier l'essentiel : les banques françaises ont fermé beaucoup moins d'agences ces dernières années que leurs voisines européennes. Au total, selon une étude Sia Partners publiée mardi, la France n'a fermé que 3 % de ses agences entre 2014 et 2018, soit 1100 points de vente, pour tomber à 36.519 agences. Sur la même période, le mouvement a été nettement plus net dans les pays voisins, avec une diminution de 21 % en Allemagne (pour atteindre 22.887 agences à la fin 2018), de 18 % en Espagne et de 17 % en Italie. Avec un secteur qui a traversé dans l'ensemble sans encombre les crises financières de 2008 et 2011, « il n'y a pas eu jusqu'à présent de sentiment d'urgence dans la fermeture de réseaux bancaires, malgré les baisses

« Une fermeture d'agence, surtout en milieu rural, génère mécaniquement une importante attrition, les clients préférant changer d'établissement plutôt que de suivre leur banque historique à dix kilomètres. »

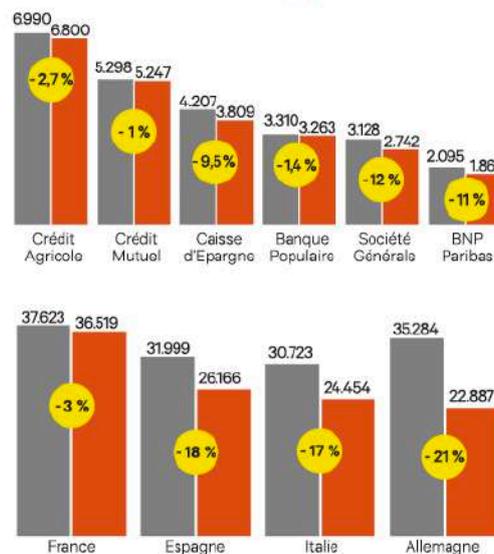
MARIN DELATTRE
Consultant chez Sia Partners

de fréquentation observées », remarque Marin Delattre, consultant chez Sia Partners. Autre possible frein : « Une fermeture d'agence, surtout en milieu rural, génère mécaniquement une importante attrition, les clients préférant changer d'établissement plutôt que de suivre leur banque historique à dix kilomètres. »

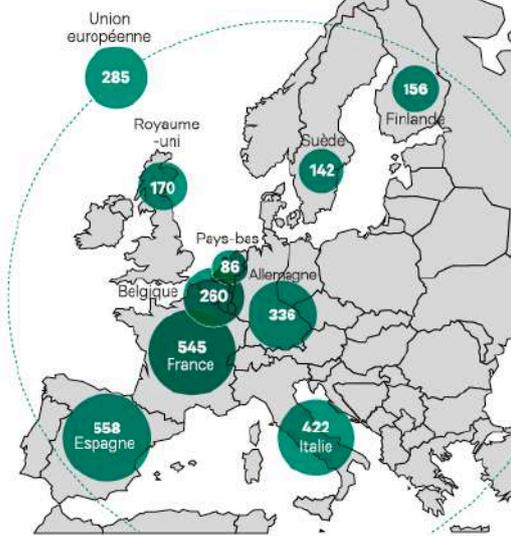
Un mouvement qui profite en moyenne davantage aux banques mutualistes (Crédit Agricole, Crédit Mutuel...) qui ont quasi maintenu leurs réseaux en l'état alors que les banques dites « commerciales » ont eu la main plus lourde. Dans le détail, toujours entre 2014 et la fin 2018, Société Générale a réduit son réseau de 12 % (2.742 agences à la fin 2018), BNP Paribas de 11 % (à 1.861 agences) et LCL (filiale de Crédit Agricole) de 10,5 %. Parmi les banques mutualistes, les Caisses d'Épargne sortent du lot avec 400 fermetures d'agence sur la période (-9,5 %, pour atteindre les 3.809 agences à la fin 2018). Même après cette réduction de voiture, les agences Caisse

La France a fermé moins d'agences bancaires que le reste de l'Europe

Nombres d'agences bancaires ■ 2014 ■ 2018



● Nombre d'agences par million d'habitants, en 2018



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SIA PARTNERS

d'Épargne (-1,4 %) restent plus nombreuses que celles de Banque Populaire. Au total, le réseau s'est réduit de 2,7 % chez Crédit Agricole (dans les caisses régionales) et de 1 % dans le groupe Crédit Mutuel.

Agences franchisées, partagées...

« Le mouvement va s'accroître en France maintenant que l'ensemble des facteurs sont désormais réunis, comme ce fut le cas ces dernières années dans le reste de l'Europe, sans pour autant tomber

à des densités aussi basses qu'en Allemagne ou qu'aux Pays-Bas », anticipe Marin Delattre. Les ban-

Les banques navigueront entre la numérisation des usages et le souhait des clients de maintenir la dimension humaine du conseil bancaire.

ques devront naviguer entre la numérisation galopante des usages et le souhait des clients de maintenir la dimension humaine du conseil bancaire. Si bien que les adaptations à venir ne passeront pas forcément par des fermetures pures et simples.

De nouveaux formats devraient surgir, dont des « murs d'automates », qui rendraient des services plus étendus que les usages actuels (retrait de cash, dépôt de chèques). D'autres pistes seront sans doute plus compliquées à

mettre en place en France : externaliser les agences pour en faire un réseau de franchisés (le modèle existe largement en Belgique), ou, comme en Allemagne, installer des « agences multimarques », c'est-à-dire le partage de locaux entre plusieurs banques, chacune accueillant ses propres clients selon les jours de la semaine. « Ce sont encore des réflexions stratégiques de haut niveau, mais je suis persuadé que ces sujets paraîtront évidents à moyen terme », estime Marin Delattre. ■

Bercy au chevet des entreprises touchées par la crise du coronavirus



Les perturbations de la chaîne de production ne se sont pas encore fait sentir sur les usines en France mais des constructeurs tels que Jaguar, Land Rover ou Fiat Chrysler ont déjà tiré la sonnette d'alarme. Photo Shepherd Zhou/Vaturechina/Ropi

« L'hypothèse d'une pandémie me paraît faible »

Propos recueillis par
Michel De Grandi
@MdeGrandi

L'expansion du virus semble marquer un palier en Chine, mais inquiète au Japon et en Corée. Quel est le degré de vulnérabilité de l'économie mondiale à une pandémie ? Il est très difficile aujourd'hui de dire précisément comment et où se propage le virus. En se basant sur les statistiques, la crise est clairement limitée à la Chine qui concentre 98,7 % des cas mondiaux sur son territoire avec des conséquences limitées. L'hypothèse d'une pandémie me paraît donc faible, à ce stade du moins. Si la crise devait prendre une dimension mondiale, son impact serait alors bien différent. Pour l'imaginer, il faut se référer aux travaux de la Banque mondiale menés en 2011-2012. Ils montrent qu'une pandémie du type de la grippe espagnole en 1918 pourrait entraîner aujourd'hui la disparition de 70 millions de personnes et coûter environ 5 % du PIB mondial. Nous n'en sommes pas là. Le taux de mortalité du Covid-19 est inférieur

ERIC CHANEY
Conseiller économique à l'Institut Montaigne

à celui du SARS et bien inférieur à celui d'Ebola. Mais il est supérieur à celui des virus de type grippal que nous affrontons chaque année.

La crise sanitaire va créer de nouvelles fragilités en Chine. Dans quels secteurs précisément ?

Même si les services se sont fortement développés dans le PIB chinois depuis dix ans, le pays demeure l'un des bastions de l'industrie manufacturière mondiale. A présent, toute l'économie est touchée, essentiellement par manque de main-d'œuvre. L'impact au premier trimestre sur la croissance sera net. En faisant l'hypothèse conservatoire d'une baisse du PIB de 0,75 % au premier trimestre, la croissance annuelle tomberait de 6 % fin 2019 à 3,75 % au cours des trois premiers mois de cette année. Un résultat plus détérioré encore est bien sûr envi-

sageable. Les services, l'industrie, l'économie aussi, tout est touché. A cette crise de l'offre va s'ajouter la fragilisation de la situation financière des entreprises. Pour l'instant, la banque centrale a fait un virage à 180 degrés et donné ordre de ne pas laisser de faillite s'installer en facilitant l'accès au crédit. Cette réaction me paraît tout à fait normale, compte tenu de la situation. Mais ce « crédit facile » va bénéficier à toutes les entreprises, y compris celles qui n'étaient pas en forme et vouées à disparaître. La difficulté surviendra après la crise

du coronavirus, lorsque les autorités financières voudront resserrer de nouveau le crédit et revenir au statu quo ante. Si elles resserrent trop tôt l'accès au crédit, elles risquent d'étouffer l'économie. Si elles tardent trop, c'est l'accumulation de dette de mauvaise qualité qui polluera le système.

Cette crise aura montré la dépendance des entreprises étrangères, notamment dans leurs chaînes logistiques, vis-à-vis de la Chine. Va-t-on assister à une redistribution des rôles ? Au profit de quelle zone ?

La guerre commerciale Chine-Etats-Unis a déjà enclenché un mouvement de relocalisation. Partant du constat que les entreprises ont fait une évaluation erronée du risque de rupture des chaînes de production, elles devraient chercher à rapprocher leurs sites de fabrication ou d'assemblage des zones de commercialisation. C'est un changement de modèle économique. Les coûts de production seront sans doute plus élevés, mais le mode de fonctionnement de la chaîne davantage sécurisé. ■

« En se basant sur les statistiques, la crise est clairement limitée à la Chine qui concentre 98,7 % des cas mondiaux sur son territoire. »

● Les fédérations professionnelles sont conviées vendredi au ministère de l'Économie pour faire part de leurs difficultés liées à l'épidémie.

● L'automobile, l'hôtellerie, le transport aérien et maritime, la chimie et la pharmacie sont les plus touchés.

CONJONCTURE

Guillaume de Calignon
et Anne Feitz

Rebelote. Après l'épisode des « gilets jaunes » il y a un peu plus d'un an, puis celui occasionné par les grèves contre la réforme des retraites cet hiver, revoilà les fédérations des grands secteurs économiques français réunies à Bercy. Cette fois-ci, le coupable, c'est le coronavirus venant de Chine. Tout ce petit monde se retrouve au ministère de l'Économie et des Finances ce vendredi matin pour discuter de l'impact sur l'activité des entreprises hexagonales.

L'idée, selon Bercy, est « de faire le point et d'anticiper les difficultés. Nous voulons avoir une vision globale des difficultés aujourd'hui et celles auxquelles il faut nous préparer », explique-t-on au ministère. Il ne s'agit donc pas d'une réunion où des solutions seront avancées, mais plutôt d'écouter les entreprises qui font ou feront face à des problèmes.

Pour l'instant, même si Air France a chiffré jeudi entre 150 et 200 millions d'euros l'impact du coronavirus sur ses comptes, les conséquences négatives liées à l'épidémie sont encore faibles. Sur le plan macroéconomique, les économistes du Trésor ont calculé que l'effet du coronavirus amputera la croissance du PIB français de 0,1 % cette année. Mais la prudence est de mise. Car si la crise devait durer jusqu'à la mi-mars, là, les problèmes seront plus difficiles à gérer. En effet, un porte-conteneur met de quatre à cinq semaines pour aller de Shanghai à Rotterdam. Or la mise en quarantaine d'une partie de la Chine et l'arrêt de bon nombre d'usines ont commencé le 24 janvier. Pour mémoire, la France a importé 53 milliards d'euros de biens chinois l'an passé et des secteurs tels que l'automobile et la grande distribu-

tion – qui se fournit en partie en Chine – sont en risque. Dans la distribution, les ventes de vêtements, d'électronique grand public, d'électroménager et de télécoms pourraient à terme s'en ressentir.

Dans l'automobile, la grande question est celle des composants fabriqués en Chine, qui alimentent les lignes de production européennes. Les perturbations de la chaîne de production ne se sont pas encore fait sentir sur les usines en France, compte tenu des quatre semaines nécessaires pour acheminer les pièces par bateau. Mais dans quelques jours, lorsque ce flux sera tari, que se passera-t-il ? Des constructeurs tels que Jaguar, Land Rover ou Fiat Chrysler ont déjà alerté, mais les entreprises françaises restent muettes. Si la production a repris d'ici là, elles pourront les acheminer par avion. Dans le cas contraire, il n'est pas certain qu'elles auront eu le temps de trouver des fournisseurs alternatifs. La pharmacie et la chimie, qui dépendent aussi de produits chinois, sont affectées.

Effets indirects

D'autre part, comme les touristes venant de l'empire du Milieu dépendent près de 4 milliards d'euros pour visiter l'Hexagone, l'hôtellerie et la restauration connaissent aussi des difficultés. L'industrie du luxe, dont la Chine est un débouché important, est touchée. L'aéronautique exporte massivement vers la Chine – 8 milliards en 2019 –, mais les contrats sont à long terme et les conséquences devraient être moindres. De son côté, le Medef confirme que plusieurs secteurs sont touchés mais indique qu'il « est encore un peu tôt pour chiffrer précisément l'impact ».

L'économie française peut être affectée de façon plus indirecte. Premier partenaire commercial de l'Hexagone, l'Allemagne est l'économie européenne la plus susceptible d'être touchée par les perturbations des chaînes de production liées au coronavirus. Les économistes de l'agence de notation S&P anticipent actuellement un impact négatif de 0,2 point sur la croissance allemande cette année. Par ricochet, certaines entreprises françaises qui exportent de l'autre côté du Rhin pourraient être concernées. ■

53

MILLIARDS D'EUROS
de biens chinois importés
l'an passé en France.

MARCHÉS FINANCIERS

Coronavirus : la baisse de la demande chinoise fait chuter le pétrole

- La consommation de brut de la Chine, premier importateur mondial, aurait déjà baissé de 20 %, selon Bloomberg.
- L'épidémie pourrait déprimer durablement les cours, qui ont déjà chuté à leur plus bas niveau depuis plus d'un an.

MATIÈRES PREMIÈRES

Vincent Collen
@VincentCollen

L'effet du coronavirus sur le marché du pétrole commence à être visible. Selon des sources citées par Bloomberg, la demande chinoise de brut a reculé de 20 % depuis les mesures décrétées par Pékin pour lutter contre la propagation de l'épidémie. La consommation serait actuellement inférieure de 3 millions de barils par jour à la normale. Cela représente l'équivalent de 3 % de la demande mondiale environ. Ce choc sur la demande mondiale serait le plus important depuis la crise financière de 2008-2009.

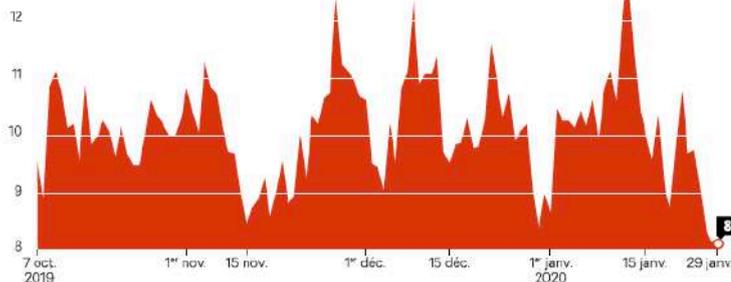
La Chine est le premier importateur d'or noir depuis 2016, représentant à elle seule 15 % de la demande mondiale et près de 40 % de la croissance de cette dernière. La consommation du pays a donc un impact déterminant sur les cours. Le prix du baril de brent a déjà chuté de plus de 10 % depuis que les marchés ont pris conscience de l'ampleur de la crise sanitaire le 20 janvier. Il s'échangeait sous les 55 dollars lundi soir, en baisse de 3,5 % au plus bas depuis plus d'un an.

Le trafic aérien en chute de 70 %

Pour les analystes de Citi, cette crise aura des conséquences pérennes. Ils viennent de revoir leurs objectifs à 54 dollars en moyenne pour le premier trimestre (contre 69 dollars prévus auparavant). Le brent pourrait passer sous les 50 dollars « à certains moments ». Il s'échangeait ensuite à 50 dollars au deuxième trimestre et ne se reprendrait que légèrement (53 dollars) au troisième. « Cette épidémie pourrait avoir un impact plus durable et plus profond que ce que nous pensions auparavant, bien que beaucoup d'incertitudes demeurent », écrivent-ils. Le trafic aérien chinois, pour les passagers comme pour le fret, pourrait s'effondrer de 70 %

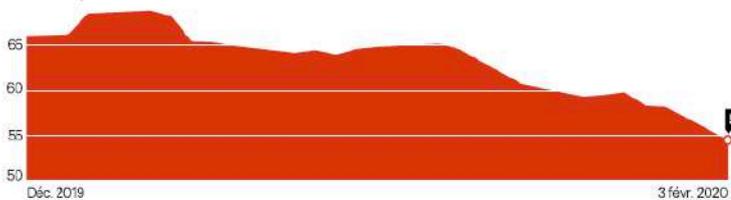
Les importations chinoises de pétrole ont chuté...

Moyenne glissante sur 7 jours, en millions de barils par jour



... de même que le cours du brent...

En dollars par baril



*EN SEANCE

pendant « deux semaines ou plus ». Ce recul de la consommation de kérosène réduirait à lui seul la demande de 1 million de barils par jour au premier trimestre.

Les pays producteurs se concertent pour enrayer la baisse des cours.

A cela s'ajoute une chute de trafic automobile et ferroviaire d'autant plus remarquable qu'il est d'habitude en forte hausse pendant les congés du Nouvel An. Plus globalement, le ralentissement de l'économie chinoise et ses conséquences au niveau mondial auraient aussi un impact sur la demande. L'épidé-

mie pourrait provoquer un excédent d'offre qui mettra du temps à se résorber une fois le gros de la crise passée, prévient Fitch. « Les raffineries chinoises devront absorber les stocks de brut excédentaires », souligne l'agence de notation. Les analystes de RBC jugent la chute des cours exagérée, dans un contexte « vendez d'abord, posez des questions plus tard ». « La peur d'une destruction de la demande tient les marchés pétroliers en otage », écrivent-ils. Les experts de Wood Mackenzie remettent eux aussi la crise en perspective : sur l'ensemble de l'année 2020, la demande mondiale de pétrole serait affectée de 100.000 barils par jour en moyenne. Elle progresserait encore de 1,2 million de barils, une croissance supérieure à celle de 2019. Les pays producteurs se con-

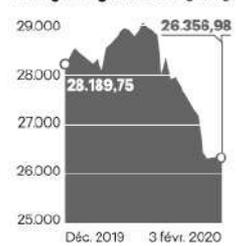
certent pour enrayer la baisse des cours. Certains membres de l'Opep demandent une réunion d'urgence de l'organisation avec son allié russe avant la prochaine rencontre, programmée pour les 5 et 6 mars. Le cartel s'est contenté pour l'instant de convoquer une réunion technique cette semaine. « L'Opep pourrait décider d'augmenter les quotas de production », poursuivent les analystes de Citi, qui tablent sur 500.000 barils par jour de réduction supplémentaire au moins jusqu'en juin. Les quotas s'appliquent aux pays producteurs depuis trois ans afin de réduire l'offre mondiale et de soutenir les cours.

🔗 Lire nos informations Pages 6-7 et « Crible » Page 34

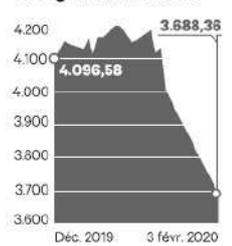
Les Bourses mondiales ont dévié

En points

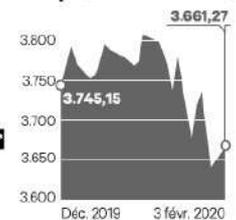
Hong Kong (Indice Hang Seng)



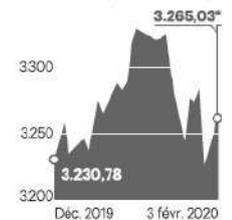
Shanghai (Indice CSI 300)



Europe (Indice Euro STOXX 50)



Etats-Unis (Indice S&P 500)



*LES ECHOS * SOURCES : KPLER, BLOOMBERG

Le plus grand hedge fund du monde inquiet d'une pandémie

Bridgewater, à la tête de 160 milliards de dollars, met en garde contre les risques d'une pandémie mondiale liée au coronavirus. Des événements « terribles et inimaginables » pourraient se produire si la situation échappe à tout contrôle.

Nessim Aït-Kacimi
@NessimAitKacimi

Le plus grand hedge fund du

tes les configurations de marchés suit justement cette stratégie de répartition équilibrée des risques. Il avait gagné 16,6 % en 2019. Le hedge fund, qui avait ouvert un bureau à Pékin en 2011, avait lancé, fin octobre, un fonds dédié aux investisseurs locaux pour parler sur les marchés cotés chinois. C'est un des rares fonds alternatifs étrangers à avoir obtenu une telle autorisation. Depuis près de quarante ans, Ray Dalio se rend en Chine, où il a noué des contacts avec les autorités.

Jusqu'ici, tout va bien pour les grands noms de l'automobile de luxe

- Les fabricants de « supercars », Ferrari, Rolls-Royce, Lamborghini ou Bentley, affichent des taux de croissance insolents
- Mais ils ne sont pas à l'abri d'un revers de fortune, compte tenu des nouvelles contraintes qui pèsent sur leurs marges

Tesla continue de flamber à Wall Street

AUTOMOBILE

L'action du constructeur automobile a gagné près de 20 % lundi à Wall Street, et la hausse était encore à deux chiffres mardi.

La valorisation de l'entreprise d'Elon Musk est désormais largement supérieure à 150 milliards de dollars.

Lionel Steinmann
@LionelSteinmann

Où s'arrêtera la flambée de l'action Tesla ? Après s'être envolé de près de 20 % lundi, le cours de Bourse du constructeur automobile californien a continué mardi sa pro-

gression échevelée. Après quelques minutes de cotation à Wall Street, la hausse était supérieure à 16 %, portant le cours nettement au-dessus des 900 dollars, nouveau record.

Cet emballement est né d'un communiqué de Panasonic, le partenaire avec qui Tesla partage une usine de batteries dans le Nevada. L'industriel japonais a annoncé lundi que cette usine, où sont produites des batteries lithium-ion pour voitures, avait été rentable pour la première fois au quatrième trimestre 2019.

Série de bonnes nouvelles

Il n'en fallait pas plus aux marchés pour faire bondir le cours, même si Panasonic n'a pas fourni de chiffres sur le niveau de rentabilité. Depuis la fin octobre et l'annonce surprise d'un bénéfice au troisième trimestre, la firme dirigée par Elon Musk n'a cessé d'annoncer de bon-

nes nouvelles, parmi lesquelles un quatrième trimestre dans le vert, 6 milliards de dollars de cash en caisse, un démarrage plus rapide que prévu de l'usine de Shanghai, et la mise en production du dernier-né de la gamme, le Model Y, avec plusieurs mois d'avance.

Conséquence, le titre du constructeur de véhicules électriques haut de gamme a grimpé de plus de 110 % depuis le début de l'année – et même de 285 % depuis six mois. Le bond de lundi était la plus forte hausse quotidienne de l'action Tesla depuis mai 2013, et sur les 5 dernières séances, la hausse dépassait les 50 %. Elon Musk, qui détient environ un cinquième du capital du groupe, a ainsi vu sa fortune augmenter de plus de 14 milliards ces 5 dernières semaines.

Avec une valeur de plus de 150 milliards à Wall Street, Tesla est désormais la deuxième entreprise la plus chère en Bourse du secteur

automobile, derrière Toyota mais devant le poids cumulé des trois principaux constructeurs américains (General Motors, Ford et Fiat Chrysler), ou de Volkswagen, le premier constructeur mondial.

Certains analystes estiment que l'arrivée de modèles cent pour cent électriques chez les constructeurs haut de gamme, comme la e-Tron d'Audi ou la Porsche Taycan, n'a pas fait de l'ombre à Tesla, mais a au

contraire souligné l'avance technologique du constructeur californien – en matière d'autonomie des batteries notamment.

Une hausse qui échappe à la rationalité

La hausse du cours semble toutefois échapper à toute rationalité économique. Sur le marché Nasdaq, la valorisation d'une entreprise équivalait en moyenne à 28 fois son

bénéfice annuel. Pour Tesla, cela signifierait au cours actuel des profits supérieurs à 5 milliards de dollars, alors que l'entreprise a encore perdu 744 millions l'an dernier.

A court terme, la hausse du titre est également soutenue par les vendeurs à découvert qui ont misé sur la baisse du cours, mais qui se retrouvent contraints le moment venu d'acheter des actions pour honorer les contrats passés. ■

Grande-Bretagne : Boris Johnson veut interdire tous les moteurs thermiques dès 2035

Dans un discours pour le lancement de la COP26 qui se tiendra à Glasgow en novembre, le Premier ministre britannique, Boris Johnson, a déclaré que l'interdiction à la vente des véhicules à moteur thermique dans le pays prendrait effet en 2035, et non plus en 2040 comme prévu jusque-là. Une interdiction qui concernerait les moteurs à essence, au diesel, ainsi que les voitures

hybrides : seuls les véhicules à batterie ou à hydrogène seraient autorisés. L'annonce a suscité l'inquiétude de la Fédération des constructeurs britanniques (SMMT). « La demande actuelle pour cette technologie toujours coûteuse ne représente qu'une fraction des ventes », a-t-elle relevé, soulignant qu'il faudrait « transformer le marché ».

Chez Ferrari, tous les voyants restent au vert

Le fabricant italien de bolides de luxe a vu ses volumes, son chiffre d'affaires et sa rentabilité progresser l'an dernier. Il a franchi la barre symbolique des 10.000 véhicules vendus en douze mois.

Le Cheval cabré continue de cavalier. Ferrari vient de clôturer en beauté une nouvelle année de croissance. Tous les voyants sont au vert à Maranello, au siège du fabricant italien de bolides de luxe : les ventes ont progressé de 10 % en 2019, pour atteindre un record de 10.131 unités, lui permettant de franchir pour la première fois de son histoire la barre symbolique des 10.000 voitures. Le chiffre d'affaires a lui aussi augmenté de 10 % (à 3,7 milliards d'euros) tandis que l'excédent brut d'exploitation (Ebitda) a grimpé de 14 % (à 1,27 milliard).

Atteignant 33,7 %, la marge opérationnelle reste, et de loin, la plus élevée du secteur. « Notre performance a été robuste, aussi bien d'un point de vue quantitatif que qualitatif », s'est félicité Louis Camilleri, qui a succédé à Sergio Marchionne à la tête de la firme de Maranello en juin 2018.

Risques macroéconomiques

Le nouveau patron de Ferrari n'en a pas moins souligné les risques macroéconomiques qui se profilent à l'horizon : les conflits commerciaux, le Brexit et, bien sûr, le coronavirus. En 2019, la zone Europe-Moyen-Orient-Afrique a continué d'absorber la plus grosse part des volumes (4.895 voitures en 2019, en hausse de 16 %), mais la croissance a aussi largement été tirée par la Chine, Hong Kong et Taïwan (+20,3 %). Les ventes ont en revanche reculé sur le continent américain (-3 %).

Ferrari a encore tiré profit l'an dernier de sa stratégie, misant sur le lancement de nouveaux modèles, les séries limitées et la personnalisation pour doper ses revenus. « Grâce à une symbiose remarquable avec ses clients, Ferrari a réussi à éviter les erreurs depuis plus de quinze ans », commente Philippe Houchois, analyste chez Jefferies. Les ventes ont été portées par la Portofino, le modèle d'entrée de gamme (195.000 euros) et la 812 Superfast (à partir de 298.000 euros), toutes deux produites depuis 2017. En 2019, la firme de Maranello a lancé pas moins de cinq nouveaux modèles, dont les Monza SP1 et SP2 inspirés de la « barchetta » des années 1950.

Elle a aussi commencé à livrer la SF90 Stradale, sa première hybride rechargeable, et présenté en novembre la Roma, un coupé tout juste élu « plus belle supercar » de 2020. « Ces deux modèles

vont nous ouvrir de nouveaux segments de clientèle », espère Louis Camilleri.

Prévisions revues à la hausse

Le Cheval cabré a toutefois légèrement déçu sur son résultat net (en baisse de 11,2 %, à 699 millions, contre 712 attendus par les analystes), et même sur ses nouvelles prévisions pour 2020 – pourtant en hausse par rapport au plan stratégique présenté en septembre 2018.

Il prévoit désormais un chiffre d'affaires supérieur à 4,1 milliards d'euros et un Ebitda ajusté compris entre 1,38 et 1,43 milliard. De quoi continuer à investir lourdement (706 millions en 2019), alors que l'électrification, et aussi les changements de règles dans la Formule 1 vont nécessiter de plus en plus d'efforts en recherche et développement de la part du « Cavallino Rampante ». — A. F.

AUTOMOBILE

Anne Feitz
@afeitz

La crise, quelle crise ? Alors que l'industrie automobile est globalement confrontée au ralentissement du marché mondial (-4,8 % en 2019), les voitures de luxe continuent de se vendre comme des petits pains – en tout cas sur leur marché de niche. Le champion du secteur, Ferrari, a continué à cartonner l'an dernier, avec des ventes en hausse de 10 % qui lui ont permis de passer la barre des 10.000 voitures vendues pour la première fois de son histoire.

De même, Lamborghini et Rolls-Royce ont enregistré des records historiques en 2019 : l'italien a vendu 8.205 voitures, soit 43 % de plus que l'année précédente, tandis que le britannique a annoncé 5.152 ventes (+25 % par rapport à 2018). Les immatriculations de Bentley ont, de leur côté, progressé de 5 %, à 11.006 unités.

Seuls les britanniques McLaren et Aston Martin ont enregistré des contre-performances, le Brexit n'y étant pour rien. Le premier affichait fin septembre une baisse des volumes de 4 %, à 3.306 unités (ses ventes sur l'année n'ont pas encore été publiées), quand le second était sauvé in extremis par un milliardaire canadien après la chute de ses ventes de 7 % en 2019, à 5.809 unités. « Ils ont vu leur réputation se dégrader, notamment parce que la qualité n'était pas au rendez-vous », souligne Vladimir Grudzinski, cofondateur de CarJager, une start-up spécialisée dans la vente de voitures de collection.

Sirènes des SUV

C'est que ces « supercars », comme sont volontiers surnommées ces voitures à plus de 200.000 euros, répondent davantage aux codes du luxe qu'à ceux de l'automobile. « Le moindre accroc aux valeurs de la marque se ressent », poursuit Vladimir Grudzinski. Car globalement, la demande pour ces bolides ne cesse de croître. « Les riches sont de plus en plus nombreux dans le monde, poursuit le spécialiste. Notamment en Asie : les ventes sont généralement tirées par la Chine. » Entre 2010 et 2019, les ventes mondiales des cinq principaux fabricants de supercars ont doublé, à près de 41.000 unités.

L'introduction dans leurs gammes de SUV contribue aussi à leur succès. Lancés assez récemment, ces 4x4 urbains aux silhouettes surélevées représentent déjà une part significative de leurs ventes : 40 % pour le Cullinan de Rolls-Royce, 60 % pour l'Urus de Lamborghini en 2019. Quant au Bentayga de Bentley, ses ventes ont progressé de 18 % l'an dernier. Même Ferrari a fini par céder à la pression, en promettant de présenter en 2021 un « FUV » (Ferrari Utility Vehicle), le Purosangue, en vue d'un lancement en 2022 ou 2023.

Quitte à détériorer à terme la rentabilité ? Les fabricants de supercars ne sont pas à l'abri de revers. D'abord parce que la croissance des volumes, de plus en plus nécessaire pour amortir les investissements dans la technologie, peut aussi peser sur les marges. Outre le risque de brouiller l'image de marque, les SUV nécessitent des lignes de production spécifiques. « Le mélange des deux n'est pas simple, ce sont des métiers différents », avance Philippe Houchois, analyste chez Jefferies.

Capacité à maintenir les prix

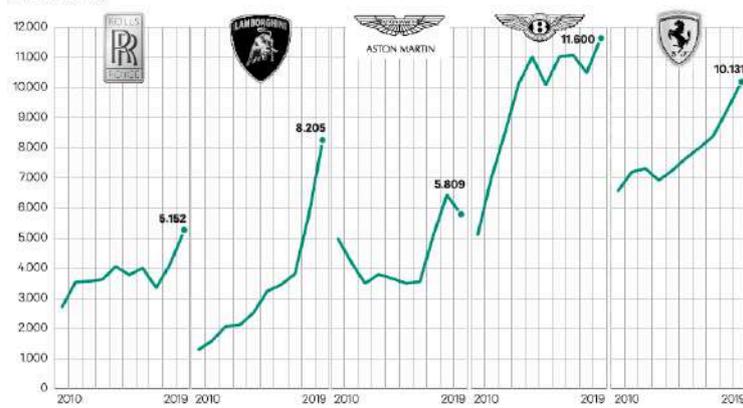
Malgré leurs marques prestigieuses, tous les constructeurs n'ont pas la même capacité à maintenir des prix élevés. « Seul Ferrari a réussi à atteindre des volumes supérieurs à 10.000 unités avec un prix moyen élevé, que j'estime à 280.000 euros », poursuit l'analyste. Le cheval cabré vient d'annoncer une marge opérationnelle impressionnante, de 34 %.

D'autres ont plus de difficultés. Bentley (qui appartient au groupe Volkswagen, tout comme Lamborghini) a même perdu près de 300 millions d'euros en 2018 (il devrait revenir dans le vert en 2019). Philippe Houchois estime qu'Aston Martin sera lui aussi en perte en 2019.

Même si en deçà de 300.000 unités par an les constructeurs sont soumis à de moindres obligations réglementaires, ils n'en devront pas moins s'adapter aux contraintes environnementales croissantes. « Question d'image », note Philippe Houchois. La plupart ont déjà introduit des motorisations hybrides, et certains comme Lamborghini ont commencé à travailler sur des modèles 100 % électriques. Au risque là aussi de détériorer l'ADN de ces bolides, d'abord prisés pour la puissance de leurs moteurs. ■

Les ventes mondiales florissantes des principales marques de luxe

En nombre d'unités



* Les chiffres pour 2010-2012 sont estimés.

LES 60-68 - SOURCE: SOCIÉTÉS

Le coronavirus sème la tourmente sur le marché du gaz

ÉNERGIE

La consommation intérieure subit les conséquences de l'épidémie et les compagnies chinoises limitent leurs importations de gaz naturel liquéfié.

Une baisse de la demande qui fait chuter les cours mondiaux, déjà déprimés par une offre excédentaire.

Vincent Collen

[@VincentCollen](#)

Après avoir provoqué la chute des cours du pétrole, l'épidémie de coronavirus sème la pagaille sur les marchés du gaz, avec des répercussions non seulement en Chine, mais dans le monde entier. Plusieurs grands importateurs chinois de gaz naturel liquéfié (GNL) ont réduit leurs achats pour faire face à la baisse de la demande, conséquence de la paralysie du pays. CNOOC, le premier importateur, a déclaré une situation de « force majeure » sur

plusieurs de ses contrats d'achat internationaux, relèvent les analystes du cabinet Rystad Energy. La situation exceptionnelle dans laquelle se trouve le pays l'empêche d'honorer ses obligations contractuelles, assure-t-il. Total, numéro deux mondial du GNL, figure parmi les fournisseurs concernés.

Le pétrolier français a indiqué qu'il rejetait l'interprétation de son client. « Il y a une grande tentation de certains d'essayer de jouer avec le concept de force majeure », a déclaré à Reuters Philippe Sauquet, chargé du GNL pour Total. Le groupe indique par ailleurs qu'il « continue à livrer en Chine ». De son côté, PetroChina a retardé le déchargement de plusieurs navires méthaniers qui devaient livrer leur cargaison de GNL dans des ports chinois.

Les acheteurs réagissent ainsi à une demande intérieure en recul de la part des industriels, dont l'activité se contracte. « De nombreuses usines ont fermé pendant les vacances du Nouvel An lunaire et n'ont pas rouvert depuis », explique Michael Stoppard, analyste chez IHS Markit. Et la demande pour le gaz de chauffage n'est pas dynamique en l'absence de grand froid cet hiver. Enfin, certains ports manquent tout simplement de personnel pour faire fonctionner les terminaux d'importation de gaz, en raison des mesures décrétées par

Pékin pour enrayer la propagation du virus. « Sur les 22 terminaux du pays, treize sont situés dans des provinces où les vacances du Nouvel An ont été prolongées », constate Michal Meidan, de l'Oxford Institute for Energy Studies.

La Chine, premier consommateur de GNL

Résultat, plusieurs navires ont dû rebrousser chemin, selon les données analysées par Kpler. C'est le cas du « Al Kharsaah », un méthanier de Qatargas qui avait fait le plein de GNL le 24 janvier et se dirigeait vers le port chinois de Ningbo. Il a fait demi-tour le 5 février et attend, depuis, en mer de Chine de recevoir des instructions.

Six navires étaient dans ce cas en fin de semaine dernière dans la zone et sont donc considérés par Kpler comme des « stockages flottants ». D'autres ont pu décharger ailleurs, à Singapour par exemple. Kpler s'attend à ce que des cargos restent à proximité des ports d'Australie, où ils ont fait le plein de gaz, faute de débouchés en Chine. « Les capacités de stockage gazier sont très limitées dans le pays », poursuit Michael Stoppard.

Les importations chinoises de GNL ont déjà reculé de 10 % en janvier par rapport à la même période de l'an dernier, relève

Rystad. Sur l'ensemble de l'année, elles devraient progresser de moins de 5 %, prévoit le cabinet, contre une croissance de 10 à 13 % attendue auparavant.

Au-delà de la Chine, c'est l'ensemble du marché gazier mondial qui subit les conséquences de ces perturbations. La Chine est en effet devenue le premier consommateur de GNL à fin 2019, passant devant le Japon. Avec la baisse de la demande, les cours du gaz en Asie sont tombés au plus bas de leur histoire. Ils ont aussi reculé aux Etats-Unis et en Europe (-18 % depuis le début de l'année).

Les prix étaient déjà déprimés avant le début de l'épidémie, le coronavirus a encore accentué la tendance. La demande mondiale progresse toujours, mais elle peine à suivre la forte progression de l'offre, poussée par le démarrage d'usines de liquéfaction géantes en Australie, en Russie ou aux Etats-Unis.

Pour Michael Stoppard, les producteurs vont devoir adapter leurs volumes. « L'Egypte et l'Indonésie ont déjà indiqué qu'ils réduisaient leur production. Arrivés à ce niveau de prix, d'autres vont suivre, notamment aux Etats-Unis », prédit-il. En attendant, bonne nouvelle pour les ménages français, les tarifs réglementés d'Engie devraient continuer à baisser. ■

La crise sanitaire fait plonger les ventes de voitures en Chine

AUTOMOBILE

Les immatriculations ont dévissé de 22 % en janvier sur ce qui est désormais le plus gros marché automobile du monde.

La chute devrait être supérieure à 30 % en février.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

Le marché automobile chinois n'avait pas besoin de cela. Alors que les experts prévoyaient début 2020 un recul des ventes de voitures neu-

ves pour la troisième année d'affilée, la crise du coronavirus a enfoncé le clou en vidant les concessions de leurs clients, provoquant une chute des immatriculations qui devraient peser sur les bénéfices des grands constructeurs mondiaux.

« Le plus mauvais mois de janvier »

Selon les chiffres fournis par la China Passenger Car Association (PCA), les ventes de véhicules aux particuliers ont dévissé de 22 % le mois dernier, à 1,71 million de véhicules. « C'est le plus mauvais mois de janvier que nous ayons connu », a indiqué un responsable cité dans le communiqué. Cette chute est due en partie à un effet calendaire : le nouvel an chinois, qui met traditionnellement l'économie locale à

l'arrêt pour une semaine, est tombé cette année en janvier, au lieu de février l'an dernier.

Mais il ne devrait pas y avoir de rattrapage ce mois-ci, au contraire : du fait de la prolongation d'une semaine des congés du nouvel an pour contrer la propagation du virus, et des restrictions de déplacement décidées dans de nombreuses provinces, la PCA anticipe un plongeon de 30 % des ventes en février.

Heureusement, il s'agit du mois où l'activité est la plus faible : il ne représente que 6,5 % des ventes annuelles de voitures particulières, selon une note récente de la banque Nomura. La PCA anticipe par ailleurs un rattrapage des ventes sur le reste de l'année, sans pour autant regagner le terrain perdu.

Dans l'hypothèse où l'épidémie refluerait significativement à partir d'avril, le recul des ventes pourrait être de 5 % sur l'année, estime la China Passenger Car Association.

Dans l'hypothèse où l'épidémie refluerait significativement à partir d'avril, le recul des ventes pourrait être de 5 % sur l'année, estime la PCA, alors que la prévision avant l'épidémie était de -2 %. Nomura chiffre de son côté de 5 à 10 % l'impact du coronavirus sur les ventes de l'année.

Ce décrochage pourrait affecter significativement les leaders du secteur. En quelques années, la Chine est devenue le plus grand marché du monde, avec plus de 25 millions d'immatriculations l'an

dernier. Toutes les grandes marques ont investi localement pour ne pas rester à l'écart d'un tel gisement de client, et si Renault et PSA ont vu leurs ventes dégringoler ces dernières années, d'autres constructeurs ont enregistré de belles performances.

Inquiétude chez Volkswagen

Volkswagen, par exemple, a glissé l'an dernier quatre de ses modèles dans le palmarès des 10 meilleures ventes dans les pays, raflant notamment la première place pour la Lavalida avec 470.000 ventes. En 2018, le groupe allemand a écoulé en Chine par moins de 4.200.000 véhicules, soit 39 % de sa production mondiale. Il est donc très exposé aux aléas de la conjoncture chinoise. Le schéma est le même pour Toyota, Nissan, ou encore Mercedes.

Par ailleurs, le pays représente également un maillon essentiel dans la chaîne de production du secteur. Si les usines de voitures sur place servent à 95 % à alimenter le marché local, certains de leurs sous-traitants fournissent également des sites en Asie, voire en Europe, avec le risque qu'un défaut d'approvisionnement mette les chaînes de montage à l'arrêt.

La semaine dernière, Hyundai a été le premier à annoncer pour cette raison l'arrêt progressif de ses sept usines en Corée. Renault a décidé pour les mêmes raisons de fermer temporairement son site de Busan, imité mercredi par General Motors, là encore en Corée.

Nissan s'apprête à mettre au chômage technique pendant quatre jours pour les mêmes raisons ses salariés ses salariés à Kyushu (Japon), et Fiat a confié lors de la présentation de ses résultats annuels que ce scénario pourrait se produire pour l'une de ses usines européennes. ■

Le label ISR gagne en popularité

117 fonds ouverts ont obtenu le label français l'an dernier, portant leur nombre à 263 pour 128 milliards d'euros d'encours à fin décembre.

Bastien Bouchaud
@BastienBouchaud

Face à l'importance prise par les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) dans le discours des gérants d'actifs, le label d'Etat ISR (investissement socialement responsable) représente un gage de qualité pour les investisseurs. Les sociétés de gestion l'ont bien compris et ont multiplié les labellisations l'an dernier, d'autant que la réglementation impose désormais de proposer des fonds labellisés dans les produits d'assurance-vie. « *Le label porte sur les processus de gestion, dans un monde d'auto-déclaration, cela permet de s'assurer de la réalité des méthodes* », souligne Anne-Catherine Husson-Traoré, présidente de l'agence de conseil Novethic.

Les gérants d'actifs ont ainsi labellisé 117 nouveaux fonds l'an

dernier, portés par de grands acteurs comme BNP Paribas AM, La Banque Postale AM ou Natixis IM, qui ont chacun fait tamponner plus de 20 produits, d'après les données compilées par Novethic. Les encours des fonds ISR au sens du label public français ont grimpé en parallèle à 128 milliards d'euros.

Seuls 18 fonds ouverts aux particuliers sont labellisés GreenFin pour 6 milliards d'euros d'encours.

Les fonds indiciels cotés (ETF) labellisés, eux, sont encore relativement rares. BNP Paribas AM est le plus avancé avec 6 ETF certifiés ISR, mais d'autres acteurs devraient bientôt franchir le pas, dont Amundi. Les sociétés de gestion étrangères ne sont pas en reste, et ont déjà labellisé 62 fonds. Mais des questions se posent sur l'avenir du label, insuffisamment exigeant, selon certains. Il certifie seulement

que le processus ESG de gestion de fonds réduit l'univers d'investissement d'au moins 20 %, mais ne regarde pas la composition du portefeuille. C'est ainsi le seul label européen à ne pas imposer d'exclusions. Une exception qui pourrait mener à des incompréhensions du côté des particuliers, alors que c'est surtout à eux que ce label est censé s'adresser. L'Association française de gestion (AFG), promotrice du label, avait lancé une première campagne de communication sur le sujet en fin d'année dernière.

Deux labels en France

L'autre label français, le label GreenFin, est, lui, bien plus exigeant. Il impose notamment plusieurs filtres d'exclusion, notamment sur les énergies fossiles. Mais il reste peu utilisé. Seuls 18 fonds ouverts aux particuliers sont labellisés pour 6 milliards d'euros d'encours. Avec les fonds ouverts aux seuls professionnels, ses encours doublent à 12 milliards, ce qui ne représente que 1 % du marché de la gestion collective en France, souligne une note de la Banque de France. L'un des plus importants est l'ETF iShares Green Bonds, qui a collecté plus de 1 milliard d'euros l'an dernier amenant ses encours à près de 1,5 milliard.

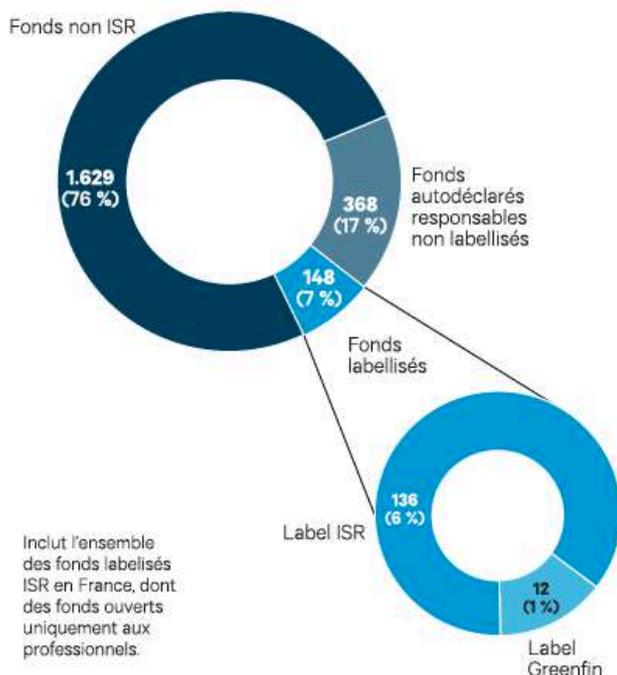
La cohabitation de ces labels risque d'entretenir le flou sur les produits de finance durable. « *La question est de savoir ce que l'on promet au client final. Aujourd'hui la pro-*

messe est confuse », regrette Anne-Catherine Husson-Traoré. Un avis partagé par Philippe Zaouati, président de Mirova : « *Le label ISR a été créé il y a cinq ans sur la base d'un consensus de place et il est aujourd'hui moins exigeant que ses alter ego européens, il faudrait réfléchir à le rendre plus exigeant.* »

Une mission confiée au député des Français de l'étranger, Alexandre Holroyd, sur les pratiques de la finance verte, pourrait être l'occasion de renforcer ces exigences, espère-t-il. En attendant, les professionnels du secteur suivent de près les discussions sur le développement d'un écolabel au niveau européen. ■

Les fonds labellisés, seulement 7 % du marché de la gestion collective française

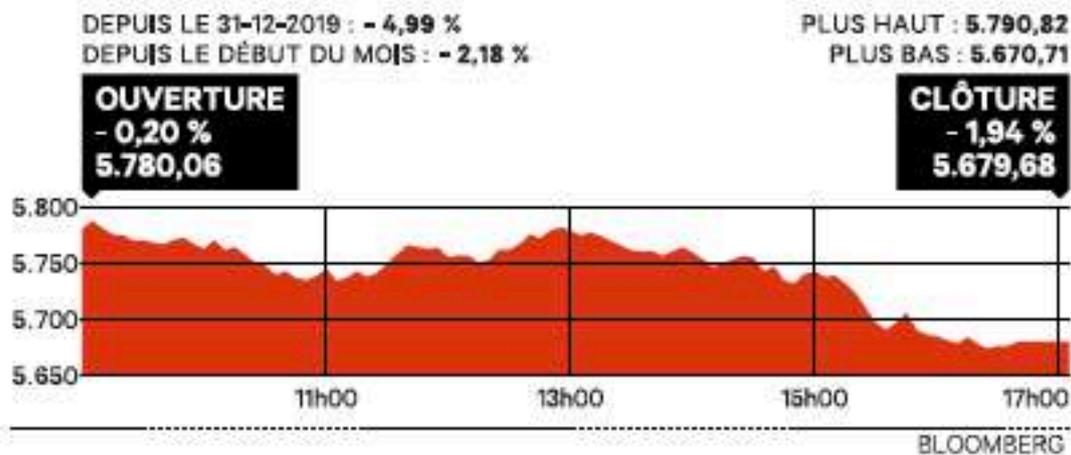
Encours en milliards d'euros, à fin 2019



Le label porte sur les processus de gestion, dans un monde d'auto-déclaration, cela permet de s'assurer de la réalité des méthodes. »

ANNE-CATHERINE HUSSON-TRAORÉ
Présidente de l'agence de conseil Novethic

Le CAC s'enfonce dans le rouge



● La Bourse de Paris a perdu 1,94 % supplémentaires mardi, après s'être déjà enfoncée de 3,94 % la veille, dans un marché paniqué par la propagation du nouveau coronavirus hors de Chine. Le CAC40 a clôturé à 5.679,68 points, un plus bas en clôture depuis le 23 octobre, dans un volume d'échanges inhabituellement élevé de 6,2 milliards d'euros.

Deux nouvelles régions italiennes, la Toscane et la Sicile, ont recensé mardi des cas de contamination au nouveau coronavirus en faisant état d'un nouveau bilan total de 322 cas dans le pays, et 11 décès. La maladie Covid-19 concerne désormais, Chine mise à part, plus

d'une trentaine d'Etats où elle a fait plus de 40 morts et 2.500 cas de contamination. Le monde n'est « *tout simplement pas prêt* » à faire face à l'épidémie, a déclaré mardi l'expert qui dirige la mission conjointe OMS/Chine, saluant en revanche le travail d'endiguement de la maladie par Pékin.

Les banques ont enregistré de mauvaises performances. BNP Paribas a perdu 4,88 %, Société Générale 3,64 % et Crédit Agricole 3,62 %. Carrefour a pris en revanche la tête de l'indice phare de la Bourse de Paris avec une hausse de 0,73 %, profitant du relèvement de sa recommandation à « *surpondérer* » par Morgan Stanley.

Coronavirus : Air France contraint de se serrer la ceinture en urgence

AÉRIEN

Bruno Trévidic
@BrunoTrevidic

Après la suspension des vols vers la Chine, la chute des cours de Bourse et l'amorce d'une baisse massive de la fréquentation touristique en Europe, voici venir le quatrième effet de l'épidémie de coronavirus sur le transport aérien : les plans d'économies dans les entreprises. Si Lufthansa a été le premier à annoncer publiquement des mesures de réductions des coûts destinées « à contrer les effets économiques du coronavirus », mercredi, Air France et KLM ont également annoncé en interne de semblables mesures d'économies, allant de la réduction des dépenses au gel des embauches.

Dans un courrier adressé aux managers d'Air France, dont « Les Echos » ont eu connaissance, le directeur financier d'Air France, Steven Zaat, annonce un resserrement des dépenses dites « discrétionnaires » telles que les voyages, les réceptions, le recours à des consultants, ainsi qu'une poursuite du gel des embauches pour tous les services non direc-

tement liés aux opérations. Les campagnes de promotion et de marketing « non liées à la stimulation des ventes à court terme » sont reportées. Tous les services sont aussi invités à réduire leurs dépenses de fonctionnement « au niveau minimum ».

Même son de cloche chez KLM

Lors de la présentation des résultats annuels, Air France-KLM avait déjà avancé une première estimation du manque à gagner lié à la suspension des vols vers la Chine, chiffré « entre 150 et 200 millions d'euros ». Mais, depuis, la situation n'a fait qu'empirer. « Alors que la crise du Covid-19 affecte déjà notre trafic vers la Chine et les destinations Asie, son impact augmente fortement depuis la semaine dernière, avec des annulations non seulement vers la Chine et l'Asie, mais aussi vers l'ensemble des destinations de notre réseau », écrit le directeur financier d'Air France. *Plusieurs de nos clients "entreprises" et "grands comptes" prennent en effet des mesures visant à limiter, voire interdire les voyages de leurs collaborateurs. Les conséquences de ces mesures vont nécessairement infléchir notre trajectoire financière et pourraient nous mettre dans une situation de*

trésorerie difficile, si nous ne réagissons pas immédiatement. »

Mêmes mesures et mêmes explications dans le courrier adressé aux salariés de KLM. Le directeur financier de la compagnie néerlandaise, Erik Swelheim, annonce un gel des embauches, une incitation à la prise des congés pendant la baisse d'activité et un tour de vis sur les dépenses pour tous les services administratifs. Tous les projets informatiques et immobiliers doivent ainsi être reportés et une réduction des dépenses de l'ordre de 20 % doit être envisagée pour le second semestre. « Le coronavirus pourrait maintenant toucher le reste de notre réseau, l'Italie étant le premier pays d'Europe avec un grand nombre de cas confirmés », écrit Erik Swelheim. *L'impact sur le chiffre d'affaires de KLM sera très significatif et ne sera que partiellement compensé par la baisse des coûts et de la facture pétrolière »,* ajoute-t-il.

Du côté du groupe Lufthansa, l'objectif affiché est aussi de réduire de 20 % les dépenses de fonctionnement non directement liées aux opérations. Au gel des embauches la compagnie allemande ajoute la possibilité pour ses salariés de prendre des congés sans solde. Le groupe indique

que la perte d'activité liée à la suspension des vols de Lufthansa et de sa filiale Swiss vers la Chine, prolongée jusqu'au 28 mars, représente l'équivalent de 13 appareils cloués au sol.

Selon toute vraisemblance, Air France, KLM et Lufthansa ne seront pas les seuls à annoncer des réductions de coûts dans les prochains jours. Selon une première estimation de l'association du transport aérien international, l'Iata, l'épidémie de coronavi-

rus pourrait entraîner un manque à gagner de 27,8 milliards de dollars pour les compagnies opérant dans la zone Asie-Pacifique (dont 12,8 milliards sur le seul marché intérieur chinois). Mais cette prévision ne prend pas en compte le scénario en cours de réalisation d'une expansion de l'épidémie en Europe. Or, le poids de ce marché intra-européen dans l'activité des compagnies européennes est cinq fois plus élevé que celui du marché chinois. ■

**POLITIQUES
MONÉTAIRES
& BANQUES
CENTRALES**

LE POINT DE VUE

de Christian Saint-Etienne

Il est urgent que la BCE remonte ses taux

La Banque centrale européenne (BCE) conduit une politique monétaire qui, de réponse appropriée aux déséquilibres macroéconomiques et à la faiblesse des institutions européennes en 2012-2014, est devenue dangereuse depuis 2017 alors que la forte accélération de la croissance observée cette année-là permettait de mettre fin à un taux de dépôt devenu négatif en 2014 et abaissé à -0,4 % en mars 2016. A l'inverse du souhaitable, ce taux a encore été réduit en septembre 2019.

En janvier 2015, la BCE a annoncé un programme de rachats de titres publics et privés au rythme de 60 milliards d'euros par mois qui a démarré le 9 mars 2015, chaque banque centrale nationale membre du Système européen de banques centrales (SEBC) rachetant des titres publics de son pays. Elle cherche à relancer l'activité pour porter l'inflation à un rythme annuel proche de son objectif de 2 % - alors qu'un objectif compris entre 1 % et 1,5 % conviendrait mieux à la réalité monétaire et financière européenne depuis 2015. Le volume mensuel d'achat a été porté à 80 milliards d'euros en avril 2016, en incluant les dettes des entreprises.

Après avoir réduit le rythme mensuel d'achat à 60 milliards d'euros au printemps 2017 puis à 30 milliards d'euros au début 2018 et 15 milliards d'euros à l'automne 2018, la BCE a stoppé les achats nets de titres en décembre 2018. De mars 2015 à décembre 2018, la BCE a acheté pour 2.600 milliards de titres et son bilan est de l'ordre de 4.700 milliards d'euros, soit 41 % du PIB de la zone euro.

La BCE a repris ses achats mensuels nets de titres à hauteur de 20 milliards d'euros au 1^{er} novembre 2019. Son taux directeur (refi) est à zéro et le taux appliqué sur les dépôts des banques a été porté à -0,5 % (mesure annoncée le 12 septembre 2019). Christine Lagarde a remplacé Mario Draghi, l'auteur de cette politique, au 1^{er} novembre 2019. Ces mesures ont été confirmées le 12 décembre 2019.

Cette politique dite de « quantitative easing » n'a pas eu d'effet sur le taux

La politique monétaire actuelle porte des coups sensibles à l'assurance-vie ou à la rentabilité des banques.

d'inflation sous-jacent, qui reste autour de 1 % par an dans la zone euro et n'a pas empêché le ralentissement économique qui résulte d'une moindre croissance du commerce mondial. Mais elle a commencé à porter des coups terribles à l'assurance-vie, à la rentabilité des banques de la zone euro et au moral des épargnants qui ne supportent plus la forte chute des rendements de l'épargne. Les entreprises n'en profitent même pas pour investir massivement, car elles s'inquiètent de la faiblesse de la croissance de la zone euro et du ralentissement de la croissance mondiale.

La BCE dispose aujourd'hui de trois instruments principaux pour conduire sa politique monétaire : la détermination des taux d'intérêt, la politique

d'achat de titres principalement publics et les LTRO. Ces derniers (« long term refinancing operations ») sont des prêts à long terme (3 ou 4 ans) accordés aux banques commerciales par la BCE. En mars 2019, la BCE a annoncé le lancement d'une troisième série d'opérations ciblées de refinancement de long terme, les TLTRO ou « targeted LTRO ». Les TLTRO 3 ont une maturité de 3 ans et ces opérations seront conduites de septembre 2019 à mars 2021.

Compte tenu des dégâts provoqués par les taux négatifs sur la rentabilité des banques européennes et la stabilité du système d'assurance-vie, il est devenu urgent que la BCE remonte son taux de refinancement (refi) de 1 point de pourcentage en deux ou quatre fois - deux hausses de 50 points de base. Le taux de dépôt serait à +0,5 % et le refi à +1 %.

Les deux autres instruments sont suffisants et plus appropriés pour permettre à la BCE d'assurer la liquidité des banques commerciales et le refinancement à taux faible des Etats membres de la zone euro à condition qu'ils respectent les limites réglementaires de déficit et d'endettement.

En cas de nouvelle crise comparable à celle de l'été 2012, il suffira que la présidente de la BCE annonce qu'il n'y a temporairement plus de limite aux TLTRO et aux rachats de titres publics afin d'assurer la stabilité du système financier et des Etats.

Christian Saint-Etienne est professeur titulaire de la chaire d'économie au Conservatoire national des arts et métiers.

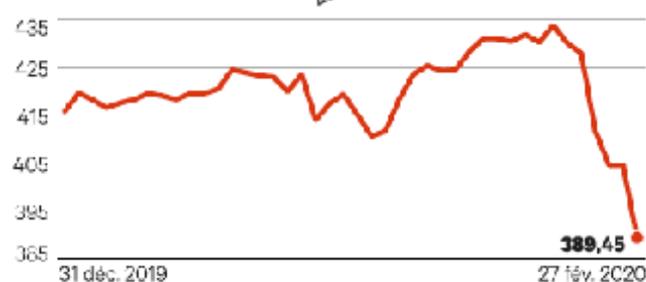
Coronavirus : déroutés, les marchés placent leurs espoirs dans les banques centrales

- Les Bourses mondiales ont connu une nouvelle journée noire jeudi. Le CAC 40 a cédé 10 % en une semaine.
- Les investisseurs anticipent de nouvelles baisses de taux des banques centrales pour soutenir l'économie.

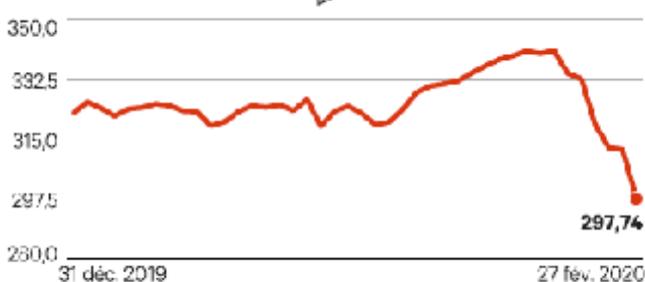
La chute des marchés

En points

Indice STOXX Europe 600



Indice STOXX Assureurs 600 (Europe)



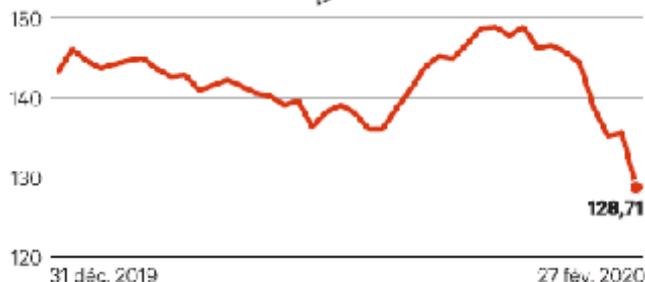
Indice CAC 40 (France)



Indice S&P 500 (Etats-Unis)



Indice STOXX 600 Banques (Europe)



* En séance

* LES ÉCHOS * / SOURCE : BLOOMBERG

Guillaume Benoit

[@gb_eco](#)

C'est une nouvelle journée noire sur les places financières. Jeudi, les Bourses européennes ont dévissé. A Paris, le CAC40 a clôturé en baisse de 3,32 % après avoir cédé jusqu'à 4,4 %. Le DAX allemand a perdu 3,2 % et le FTSE londonien 3,49 %. Sur une semaine, les Bourses européennes ont abandonné près de 10 %.

La chute s'est accélérée lors des premiers échanges à Wall Street. En milieu d'après-midi, le Dow Jones céda 2,44 %, le S&P 500 2,4 % et le Nasdaq, qui avait plutôt bien résisté la veille, lâchait près de 3 %. Le VIX – connu comme « l'indice de la peur », qui mesure la volatilité sur les actions américaines – a plus que doublé en quinze jours, pour atteindre 33 points, un plus haut depuis décembre 2018.

Correction boursière

L'extension du coronavirus – avec des cas désormais déclarés sur les cinq continents – a renforcé les craintes pesant sur la croissance mondiale et les résultats des entreprises, et a provoqué cette nouvelle correction boursière.

Dans ce contexte, l'or, valeur refuge, a grimpé de 0,8 %, à 1.653 dollars l'once. Sur le marché des taux, les Treasuries américains à 10 ans ont vu leur rendement tomber à 1,294 %, leur plus bas historique. Celui du Bund allemand évolue à -0,56 %, en baisse de 5 points de base. « *Le marché attend désormais beaucoup des banques centrales* », estiment Gilles Moec et Chris Iggo, chez AXA IM. Face à la débâcle boursière, les investisseurs espè-

rent de nouveaux assouplissements de leurs politiques monétaires, afin de contrecarrer les effets de l'épidémie sur l'économie. Outre-Atlantique, les traders misent à 80 % sur une nouvelle baisse des taux de la Réserve fédérale de 25 points de base en juin. Et un sur deux l'envisage même dès la prochaine réunion de la Fed, les 17 et 18 mars.

Christine Lagarde a déclaré que si la BCE surveillait de près l'évolution de l'épidémie, la situation n'en était pas encore au point de provoquer un choc durable qui pèserait sur l'inflation.

Concernant la Banque centrale européenne, les marchés anticipent une diminution de taux de 10 points de base en décembre. « *Nous sommes tous très préoccupés par ce qui se passe actuellement en ce qui concerne la propagation du coronavirus* », a déclaré jeudi matin Isabel Schnabel, membre du directoire de la BCE. Tout en tempérant l'hypothèse d'une intervention rapide : « *Nous avons vraiment besoin de comprendre les implications potentielles à moyen terme, et pour le moment c'est flou.* »

Dans l'après-midi, la présidente de la BCE a elle-même enfoncé le clou. Christine Lagarde a déclaré au « Financial Times » que si la BCE surveillait de près l'évolution de l'épidémie et ses conséquences, la situation n'en était pas encore au point de provoquer un choc durable qui pèserait sur l'inflation. En outre,

étant donné la nature de la crise, une baisse des taux paraît peu efficace. Elle ne permettrait pas de faire repartir des usines privées de leurs employés ou de remplir des avions. « *Toutefois, note Stéphane Déo, chez LBP AM, les politiques monétaires ont déjà un impact sur certains compartiments du marché.* » Par exemple, les écarts de rendement sur le marché des obligations d'entreprise ont très peu réagi à la montée du stress. « *Malgré une volatilité supérieure à la moyenne sur les obligations de la catégorie "investissement", les écarts de taux restent très*

sages, analyse le stratège de LBP AM. C'est très clairement un effet du programme d'achats d'obligations (QE) de la BCE qui permet donc d'éviter des mouvements de panique sur ce marché. »

A plus long terme, « *si l'économie européenne devait s'affaiblir davantage, la BCE privilégierait l'augmentation des achats d'obligations d'entreprise, envisagent pour leur part Gilles Moec et Chris Iggo. Cela ne stimulerait pas nécessairement l'activité, mais au moins ça contribuerait à éviter un choc de stabilité financière.* » ■

CRÉDIT & IMMOBILIER

Crédit immobilier : le bras de fer continue entre les banques et le régulateur

PRÊTS

Gabriel Nedelec
@GabrielNedelec

La polémique sur le crédit immobilier se poursuit. Lundi, la Banque de France s'est livrée à une explication de texte, balayant l'idée que ses appels à la retenue dans l'octroi de crédit risquaient de priver certains ménages de financements. « L'accès au crédit immobilier sera maintenu, sans le moindre doute », a déclaré l'institution dans un communiqué commun avec l'ACPR, le gendarme bancaire. « Il continuera de croître en France, sur des bases plus saines et plus durables. »

Ces déclarations sont une réponse directe aux conclusions d'une étude publiée la semaine dernière par l'Observatoire des crédits aux ménages. Selon cet organisme, proche de la Fédération bancaire française (FBF), plus de 100.000 ménages pourraient

perdre potentiellement l'accès au crédit en 2020 si les banques respectent les nouvelles consignes du régulateur. Ces chiffres sont « sans fondement », a balayé la Banque de France. « Ils ne tiennent pas compte de l'épargne que les ménages peuvent mobiliser facilement – dont leur assurance-vie – ni des flexibilités prévues. »

Réduire la voilure

Le régulateur ainsi que le ministère de l'Économie ont demandé au secteur bancaire, à la fin de 2019, de réduire la voilure en matière de crédit immobilier, en freinant notamment les prêts supérieurs à 25 ans. Les autorités souhaitent également que les banques n'acceptent pas de prêts immobiliers dont les remboursements seraient supérieurs au tiers des revenus disponibles des ménages. Mais il ne s'agit que de recommandations, en aucun cas d'une interdiction.

Dans un contexte de taux bas, les crédits immobiliers se sont multipliés en France.



« L'accès au crédit immobilier sera maintenu, sans le moindre doute, a déclaré la Banque de France dans un communiqué commun avec l'ACPR. Il continuera de croître en France, sur des bases plus saines et plus durables. » Photo Getty Images

Au point de faire craindre une surchauffe du secteur à la Banque de France, François Villeroy de Galhau, le gouverneur de l'institution, est même allé jusqu'à menacer de passer à « une surcharge en capital pour les

prêts non conformes ». Discrètes, les banques ont attendu jusqu'à la semaine dernière pour réagir, par le biais de l'Observatoire des crédits aux ménages, financé par la FBF et l'association des sociétés financiè-

res. Signe du caractère très politique du dossier, Bruno Le Maire avait immédiatement réagi en affirmant que « l'objectif est de protéger les Français, en aucun cas de restreindre l'accès au crédit ». Le bras de fer continue. ■

Achat immobilier : les courtiers deviennent-ils indispensables ?

Une étude OpinionWay pour Vousfinancer montre que plus de la moitié des Français ayant acheté un bien immobilier ces trois dernières années ont fait appel à un courtier. Ils cherchent avant tout un taux plus avantageux, mais également l'accompagnement et le gain de temps.

(BFM Immo) - Avec des taux aussi bas, on peut se demander s'il est bien nécessaire de passer par un courtier pour trouver son prêt. Les Français ont l'air de penser que oui. Un sondage OpinionWay pour Vousfinancer montre que 37% des Français ont eu recours à un courtier pour leur crédit immobilier. Un chiffre en hausse de 8 points depuis 2015 et qui se monte même à 67% chez les 18-34 ans. Le courtier a voulu recentrer le sondage sur les trois dernières années, années record en termes de transactions immobilières et de baisses des taux, et sur cette période 52% des Français déclarent avoir fait appel à un courtier. Un chiffre qui atteint 70% chez les moins de 35 ans.

Pour Jérôme Robin, directeur général de Vousfinancer, «les consommateurs ont clairement la volonté de mettre en concurrence les banques, et d'avoir affaire à un tiers de confiance qui va les accompagner à toutes les étapes de leur projet immobilier. On constate ainsi qu'alors même que les taux n'ont jamais été aussi bas ces dernières années, le recours au courtage n'a cessé de progresser, témoignant de la valeur ajoutée de notre métier, au-delà de la seule recherche du taux le plus faible».

Etre accompagné

En effet, les Français qui ont recours à un courtier le font toujours pour des raisons financières, puisque 54% cherchent à obtenir le taux d'intérêt le plus avantageux, mais pas uniquement. Ainsi 31% veulent être accompagnés dans l'ensemble de leur démarche, soit une hausse de 14 points par rapport à 2015. Et 25% désirent gagner du temps. Ce besoin d'accompagnement, d'expertise et même d'interaction avec un interlocuteur unique se constate dans l'importance des agences physiques. «L'agence de courtage reste le lieu privilégié de la conclusion des contrats», affirme Vousfinancer. Au total, 29 % des Français ont eu recours à un courtier en agence (+ 2 points par rapport 2018) et 8 % via le site internet d'un courtier. «Si les jeunes de moins de 35 ans font davantage appel à un courtier que la moyenne des Français (67 % d'entre eux pour rappel) 48 % déclarent avoir fait le choix d'aller en agence de courtage (19 % via un courtier en ligne)».



Crédit immobilier : sous la pression des autorités, les banques serrent la vis

- Les banques françaises ont commencé à durcir les conditions d'emprunt pour un crédit immobilier.
- Dans certains cas, la politique mise en œuvre est particulièrement « sévère ».

BANQUE

Raphaël Bloch
@Bloch_R

« Je crois que le message des autorités est bien passé, même très bien passé... » Dans son agence parisienne, Stéphane, courtier pour MeilleurTaux, le constate depuis quelques semaines : les banques sont devenues « beaucoup » plus exigeantes sur les crédits immobiliers. « C'est plus compliqué de faire passer les dossiers », souligne-t-il.

Sur le papier, ce durcissement n'a rien de surprenant. S'inquiétant d'une éventuelle surchauffe du crédit, le Haut Conseil de stabilité financière (HCSF) a publié en décembre une série de « recommandations » à destination des banques. En 2019, la production du crédit a progressé à un rythme mensuel de plus de 6 %, soit deux fois plus que la moyenne de la zone euro. Résultat, les encours ont progressé de 258 milliards d'euros sur douze mois, un record si l'on exclut les renégociations (record en 2017 à 273 milliards d'euros). Les autorités, Bercy en tête, ont donc demandé aux banques de faire en sorte que le poids du remboursement ne dépasse pas un tiers des revenus de l'emprunteur (taux d'effort de 33 %) et que la durée des prêts ne dépasse pas les 25 ans.

les restrictions du HCSF auraient un impact sur le nombre de ménages pouvant accéder au crédit immobilier. Au total, ce sont 10 % des dossiers, soit environ 100.000 ménages qui seraient affectés en 2020, selon cet institut proche de la Fédération bancaire française (FBF). Une projection contestée par Bercy. Le mouvement de resserrement n'en provoque pas moins des remous. « Il est normal que les banques appliquent les recommandations, explique un courtier. Mais, dans certains cas, ça a pu être un peu trop mécanique. » Autrement dit, des établissements auraient appliqué à la lettre les recommandations du HCSF.

Les jeunes primo-accédants pénalisés

Une situation qui a provoqué quelques surprises du côté des emprunteurs et des courtiers. Car l'octroi de prêts varie selon plusieurs critères : les revenus, l'âge, la zone géographique... « Certaines banques n'en ont pas tenu compte, explique un courtier. Ce qui n'a pas de sens. » Le HCSF avait d'ailleurs prévu que jusqu'à 15 % de la production pourrait s'écarter du strict respect de ses recommandations.

Une approche « trop mécanique »

L'application de ces recommandations est effective depuis janvier, comme l'a rappelé en début d'année le gouverneur de la Banque de France. « Nous nous sommes conformés aux exigences du HCSF et les consignes ont été passées dans les agences et auprès des courtiers », confirme une grande banque. De l'avis de tous les courtiers, la production de crédits immobiliers a commencé à baisser. De combien ? S'il est encore trop tôt pour le dire, certains le constatent, notamment sur les investissements locatifs et expliquent que la production globale devrait s'établir aux alentours de 200 milliards d'euros en 2020, soit une baisse de plus de 50 milliards d'euros sur un an.

Fin janvier, les banques ont fait savoir, par la voix de l'Observatoire des crédits aux ménages, que

Les autorités, Bercy en tête, ont demandé aux banques de faire en sorte que le poids du remboursement ne dépasse pas un tiers des revenus de l'emprunteur.

Conséquence directe, au-delà des dossiers clairement en dehors des clous, d'autres qui auraient pu être acceptés ont été refusés. « Une banque m'a expliqué qu'elle ne ferait ni 33,2 % ni 33,1 %, mais 33 % et jamais au-delà de 25 ans », explique un courtier francilien, soulignant que la mesure pénalise notamment les jeunes primo-accédants.

Et la logique est la même pour d'autres dossiers jugés solides. « On nous a refusé un dossier qui dépassait les 33 %, alors que l'emprunteur gagnait plus de 10.000 euros par mois », explique un courtier de l'ouest de la France, qui se veut toutefois rassurant : « Toutes les banques n'appliquent pas la même politique. » ■



En 2019, la production de crédit immobilier a progressé à un rythme mensuel de plus de 6 %, soit deux fois plus que la moyenne de la zone euro. Photo Emile Laffrey/REA

ACHETER Aux sports d'hiver comme ailleurs, l'emplacement fait le prix, mais d'autres critères sont à prendre en compte, en particulier celui de la taille du logement.

Ce qui fait le prix des logements

Même si la tendance en matière de séjour en station n'est plus au 100 % ski, la distance d'un logement par rapport aux remontées mécaniques joue toujours énormément sur son prix. « Et ce, qu'importe le massif », constate Thomas Lefebvre, directeur scientifique de Meilleurs Agents. « D'après nos analyses, un bien situé à moins de 5 minutes à pied des remontées se vend en moyenne 9,1 % plus cher qu'un produit nécessitant 15 à 20 minutes de marche. Et cet écart grimpe jusqu'à 12,5 % dès lors que le logement en question s'en trouve à moins de 2 minutes à pied. »

Ce postulat posé, la prime en matière de hausse des prix revient aux grandes superficies. En cause ? Aujourd'hui très demandé par les

vacanciers et plus rare sur le marché de l'ancien, ce type de produit suscite la convoitise des acquéreurs. Or, insiste Jean-Jacques Botta, président de la chambre Fnaim Savoie Mont-Blanc, « alors que dans les villes, plus l'appartement est grand, moins le prix au mètre carré est élevé, c'est l'inverse à la montagne ». Conséquence, selon la Fnaim Savoie Mont-Blanc, pour acquérir un bien en station dans cette région, il faut prévoir un budget médian de 83.000 euros pour un 22 m², 249.000 euros pour un 45 m² et 692.000 euros pour un 95 m². Soit un prix de l'ordre de 3.772 euros/m² pour un studio, 5.533 euros/m² pour un 2-3 pièces et 7.284 euros/m² pour un 3-4 pièces.

Corollaire de ce désintérêt des candidats à la propriété pour les peti-

tes surfaces, « le marché de l'ancien tend à ralentir par rapport à celui du neuf », note Olivier Roche, directeur des agences Sotheby's Realty à Courchevel, Megève et Méribel.

Afflux de nouveaux biens

La faute à un parc immobilier ancien en montagne composé majoritairement de petites superficies. « Jusque dans les années 1990, les 2 pièces dans les stations faisaient en moyenne de 20 à 25 m². L'avantage à l'heure actuelle des constructions neuves est d'offrir des surfaces plus vastes tout en se fondant bien dans le paysage. Autrement dit, en respectant un certain esthétisme, qui ne dénature pas le reste de la station », explique Charles-Antoine Sialelli, directeur de la section Alpes chez Athena Advisers.

Le palmarès des stations les plus chères et les moins chères

Prix en euros/m², au 1^{er} janvier 2020

	Alpes du Nord	Alpes du Sud	Pyrénées
LES PLUS CHÈRES	Val d'Isère 11.665	Auron 4.316	Cauterets 2.268
	Courchevel 10.242	Montgenèvre 3.795	Ax-les-Thermes 2.211
	Megève 8.884	Isola 2000 3.463	Luz-Ardiden 2.183
LES MOINS CHÈRES	Le Corbier 1.762	Puy-Saint-Vincent 1.833	Font-Romeu 1.827
	Chamrousse 1.761	Montclair 1.723	Gourette 1.749
	Gresse-en-Vercors 1.594	Chabanon 1.705	La Mongie 1.613

« LES ÉCHOS » / SOURCE : MEILLEURS AGENTS

Sans compter que l'offre dans le neuf s'accroît considérablement depuis quelques années. « Les récentes modifications des plans d'occupation des sols en montagne ont changé la donne en permettant la sortie de terre de nombreux programmes immobiliers. Jusqu'à présent, les candidats à la propriété n'avaient pas le choix et se tournaient vers l'ancien. Cet afflux de nouveaux biens leur a ouvert d'autres perspectives d'autant que, même s'ils sont un peu plus chers à

l'achat, ces logements bénéficient de frais de notaire réduits », commente Olivier Roche. D'où un écart tarifaire finalement assez limité. Exemple, un appartement d'au moins 3 pièces à Courchevel-Le Praz dans un emplacement stan-

dard s'affiche, selon l'agence Cimalpes, entre 9.000 et 11.000 euros le mètre carré dans le neuf, et entre 7.500 et 10.500 euros dans l'ancien rénové. Soit à peine 500 à 1.500 euros de différence.

— Anne-Lise Defrance

Immobilier : Paris pourrait atteindre les 11.000 euros le mètre carré cet été



IMMOBILIER

Le fort rebond des prix de l'immobilier est très sensible dans les dix plus grandes villes françaises.

Lyon, Lille, Paris et Rennes ont enregistré une hausse de plus de 1 % en février, selon l'indice des prix immobiliers MeilleursAgents-«Les Echos».

Hélène Dupuy
@helenedupuycp

Le mois de février aura été euphorique en matière d'immobilier, alors que le marché traverse traditionnellement une accalmie au cœur de l'hiver. Moins de sept mois après avoir franchi la barre des 10.000 euros le mètre carré, les prix parisiens dépassent désormais celle des 10.500 euros, selon les derniers chiffres de MeilleursAgents. Les prix de la capitale ont littéralement explosé en un an (+10,2 %). Et cette hausse concerne aussi bien les peti-

L'indice des prix de l'immobilier (IPI) MeilleursAgents - « Les Echos »

IPI, 1 ^{er} MARS 2020	Progression (en %)				Indice en points
	10 ans	5 ans	Depuis le 1 ^{er} janv. 2020	1 mois	
Paris (10.508 €/m²)	+ 55,6	+ 34,3	+ 2,3	+ 1,3	162,5
10 grandes villes (10 GV)	+ 27,5	+ 21,4	+ 1,1	+ 0,7	125,2
50 grandes villes (50 GV)	+ 10,5	+ 10,6	+ 0,7	+ 0,5	106,9
Zones rurales	- 5,9	+ 2,0	- 0,1	+ 0,1	87,3
France	+ 8,2	+ 5,7	+ 0,3	+ 0,2	103,0

Indices des prix de l'immobilier résidentiel ancien en base 100 au 1^{er} janvier 2008. Les IPI 10 GV et 50 GV regroupent respectivement les 10 plus grandes villes de France et les 50 plus grandes villes de France hors Paris. Les IPI Paris, 10 GV et 50 GV ciblent les appartements. L'IPI France regroupe appartements et maisons. L'IPI rural est calculé sur les prix des maisons.

tes surfaces (+10,3 % en un an pour les studios et deux-pièces), que les grandes (+10 % au-delà de 3 pièces). Cette progression tend même à s'accélérer au fil des mois avec une augmentation des prix de 2,3 % depuis le début de l'année. « Si rien ne vient enayer l'rythme actuel, Paris devrait atteindre les 11.000 euros le mètre carré dès cet été. Il manque aujourd'hui 4,7 % pour les atteindre. C'est exactement la tendance de Paris

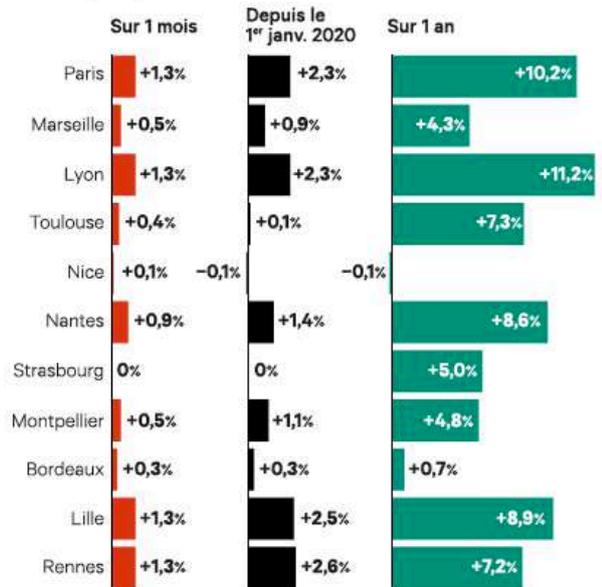
sur les sept derniers mois », constate Thomas Lefebvre, directeur scientifique chez MeilleursAgents.

Phénomène de rattrapage

Conséquence de cette flambée des prix, la capitale ne compte aujourd'hui plus que cinq arrondissements à moins de 10.000 euros le mètre carré (les 12^e, 13^e, 18^e et 20^e), contre sept en janvier. Mais cela ne devrait pas durer. Car si le 19^e

Lyon, Lille et Rennes en forte hausse

Variation, en %, au 1^{er} mars 2020



« LES ÉCHOS » / SOURCES : INDICE MEILLEURSAGENTS - « LES ÉCHOS »

(8.501 euros/m²) et le 20^e (8.880 euros/m²) affichent encore des prix inférieurs à 9.000 euros le mètre carré, les 12^e, 13^e et 18^e ont quant à eux déjà passé ce seuil. « Ce sont précisément ces arrondissements en transition qui connaissent à l'heure actuelle les plus fortes hausses de prix, mais par un phénomène de rattrapage », indique Thomas Lefebvre. Ainsi, alors qu'en un an, le 6^e (14.638 euros/m²) et le 7^e

(14.119 euros/m²) ont pris seulement 2,8 % et 3,5 %, le 20^e a pour sa part grimpé de 11,6 %. Quant au 13^e et au 19^e, ils ont progressé de 10,5 % et 9,3 %. Le fort rebond des prix de l'immobilier est également très sensible dans d'autres grandes villes françaises. Les 10 plus grandes (hors Paris) ont vu leurs prix grimper de 0,7 % en un mois, alors que leur progression mensuelle habituellement constatée excède rarement le 0,5 %.

« La demande est telle que les restrictions autour de l'accès au crédit n'ont pour le moment aucun impact sur la dynamique du marché de l'immobilier. »

THOMAS LEFEBVRE
Directeur scientifique
chez MeilleursAgents

Plus extraordinaire encore : quatre des principales métropoles françaises ont enregistré une hausse de plus de 1 % au cours du mois (+1,3 % à Lyon, Lille, Paris et Rennes). Et une cinquième en était toute proche (+0,9 % à Nantes). Tandis que Marseille et Montpellier (+0,5 %) ainsi que Toulouse (+0,4 %) connaissent également des augmentations notables.

Pour l'instant, le resserrement des conditions de crédit, suite aux recommandations du Haut Conseil de stabilité financière (HCSF), ne semble donc pas ralentir le marché immobilier. « La demande est telle que les restrictions autour de l'accès au crédit n'ont pour le moment aucun impact sur la dynamique du marché de l'immobilier », indique Thomas Lefebvre. Il semble lointain le temps où était évoqué un retournement du marché immobilier en 2020... ■

BNP Paribas accélère la cession de ses immeubles parisiens

BANQUE

Edouard Lederer

[@EdouardLederer](#)

BNP Paribas fait le ménage dans son parc immobilier. Un à un, le groupe se sépare de certains de ses bijoux de famille, dans le cœur de Paris, à un rythme qui commence à sérieusement s'accélérer.

Parmi les opérations récentes, la banque a signé un compromis de vente pour les 6.000 mètres carrés du 21, place du Marché-Saint-Honoré (dans le 2^e arrondissement) avec le géant américain JP Morgan. Plus emblématique, un compromis a aussi été signé pour le « 14 Bergère » dans le 9^e arrondissement (siège actuel de BNP Paribas Asset Management), immeuble historique du groupe, de 30.000 mètres carrés. Selon la lettre CFnews, l'immeuble avait été mis à prix à 500 millions d'euros. Autre transaction en cours, un immeuble situé rue du Quatre-Septembre, à deux pas de l'Opéra.

En marge de la présentation de ses résul-

tats annuels, début février, BNP Paribas avait annoncé son intention de multiplier les cessions d'immeubles et de dégager ainsi 500 millions d'euros de plus-values exceptionnelles en 2020. Il s'agit d'une forte accélération : les cessions avaient entraîné 100 millions euros de plus-values en 2019. L'an dernier, la banque s'était ainsi défaita des bureaux de son comité d'établissement, longtemps installé rue de Clignancourt (18^e arrondissement), à l'emplacement des anciens grands magasins Dufayel.

Moins de bureaux nécessaires

Pour expliquer cette vague de cessions, le groupe met en avant la « montée en charge du télétravail et du "flex office" », auquel ont été convertis « 47 % de la surface utile immobilière en région parisienne ». Dans cette organisation, les salariés ne disposent plus d'un bureau fixe, mais d'un casier et se connectent sur un emplacement disponible lorsqu'ils se rendent au bureau.

Ainsi, pour un même nombre de salariés, les surfaces de bureaux nécessaires sont réduites. Une évolution rendue possi-

ble par de rapides évolutions technologiques. Des bureaux « vont se trouver libérés dans le centre de Paris », relevait le groupe lors de ses résultats. En moyenne, estime un banquier, le « flex office » permet de diminuer les surfaces nécessaires de 30 %. « Mais cela dépend du taux de télétravail », précise-t-il.

Reste à voir si le groupe bancaire pourrait se séparer de biens encore plus symboliques. Selon une source proche, la banque envisagerait une cession de l'hôtel particulier du 3, rue d'Antin – siège opérationnel du groupe perçu par certains comme peu fonctionnel. L'état-major serait relocalisé dans un des bâtiments des grands boulevards

actuellement en rénovation, notamment son navire amiral situé sur le boulevard Haussmann, siège administratif officiel du groupe. Par ailleurs, il a fortement investi ces dernières années le nord-est de Paris ainsi que la Seine-Saint-Denis. Interrogé sur l'hypothèse d'une cession de la rue d'Antin, le groupe n'a pas réagi. ■



Un compromis de vente a été signé pour le « 14 Bergère » dans le 9^e arrondissement de Paris, siège actuel de BNP Paribas Asset Management et immeuble historique du groupe. Photo Xavier Popy/REA