

Votre rendez-vous avec l'actualité économique et financière



MARCIÉS FINANCIERS

Les compagnies pétrolières dans l'obligation de revoir leurs plans

ÉNERGIE

Après BP, c'est au tour de Shell de déprécier ses actifs pour un montant compris entre 15 et 22 milliards de dollars, tenant compte de la chute des cours du pétrole et du gaz.

Certains actifs sont considérés comme « échoués » : ils ne seront jamais exploités faute de rentabilité économique.

Vincent Collen **₩**@VincentCollen

Après BP et Shell, est-ce bientôt le tour de Total ? Les unes après les autres, les grandes compagnies pétrolières tirent les premières leçons de la crise. Des dizaines de milliards de dollars sont effacées de leurs bilans pour tenir compte d'une baisse de valeur de leurs actifs. Une conséquence de la chute

des cours du brut et du gaz. Pour Shell, la dépréciation d'actifs sera comprise entre 15 et 22 milliards de dollars, a annoncé la major anglo-néerlandaise mardi. Cela représente un peu moins de 10 % de la valeur totale de ses actifs, une proportion inférieure à la dépréciation dévoilée par BP à la mi-juin. « Le processus ne fait que commencer, nous attendons d'autres dépréciations importantes pour tout le secteur », écrit Angus Rodger, analyste chez Wood Mackenzie.

Le raffinage moins profitable

Les compagnies pétrolières prennent acte d'une tendance de fond : au-delà de 2020, la crise actuelle



Les compagnies pétrolières prennent acte d'une tendance de fond : au-delà de 2020, la crise actuelle pourrait réduire la demande d'or noir pendant plusieurs années. Photo Simon Dawson/Bloc

pourrait réduire la demande d'or noir pendant plusieurs années. Certains experts se demandent même si le pic de la consommation n'a pas déjà été atteint. Le patron de BP, Bernard Looney, a déclaré qu'il ne « l'excluait pas ». Les perspectives de long terme sont meilleures pour le gaz, mais le marché mondial restera bouleversé et la croissance

Shell estime que le baril de brent ne vaudra en moyenne que 35 dollars cette année, 40 l'an prochain (un prix proche du cours actuel) et 50 dollars en 2022. C'est moins que les 60 dollars estimés jusqu'à présent. Le groupe révise aussi ses prévisions de cours pour le gaz, qui représente une grande partie de ses revenus depuis l'acquisition du britannique BG en 2016, ainsi que la profitabilité du raffinage.

En conséquence, la valeur des actifs gaziers est réduite de 8 à 9 milliards, celle des champs pétroliers de 4 à 6 milliards et enfin l'aval (raffinage, chimie...) de 3 à 7 milliards. « Au-delà de la baisse des cours, le secteur du raffinage est structurellement en surcapacité en Europe et, dans une moindre mesure aux États-Unis, malgré les restructu-rations récentes », indique Denis Florin, associé fondateur de Lavoisier Conseil.

Parmi les actifs pétroliers, le Brésil est concerné, de même que le schiste en Amérique du Nord. Côté gaz, ce sont surtout les projets de gaz naturel liquéfié en Australie. « Ces projets ont été sanctionnés quand le baril était à plus de 100 dollars, et tous les projets de GNL déve-loppés en Australie ces dix dernières

années ont été pénalisés par des surcoûts majeurs », commentent les analystes de Jefferies.

Impact comptable

L'impact est avant tout comptable : la valeur des actifs de Shell réduite. le taux d'endettement de la société augmente mécaniquement. La dépréciation facilite aussi les cessions d'actifs, qui se font par définition à une valeur de marché, Lundi, BP a annoncé la vente de sa pétrochimie au britannique Ineos, pour 5 milliards de dollars.

« Au-delà de la baisse des cours, le secteur est structurellement en surcapacité en Europe et, dans une moindre mesure aux Etats-Unis, malgré les restructurations récentes. »

DENIS FLORIN Associé fondateur de Lavoisier

Plus généralement, ces dépréciations signifient que les compagnies sont en train de passer en revue l'ensemble de leurs activités et de leurs projets à l'aune de prix du pétrole et du gaz inférieurs à ce qu'elles prévoyaient auparavant. Cer-tains projets seront décalés ou même abandonnés. Du Nigeria aux Etats-Unis en passant par le Brésil, plus d'une vingtaine de grands chantiers pétroliers et gaziers qui devaient être lancés en 2020 ne verront pas le jour,

estiment les analystes d'UBS. Certains champs d'hydrocarbures ne seront jamais exploités, parce que les coûts d'investissement et d'exploitation qu'ils néces-sitent sont trop élevés par rapport aux cours actuels. Ils deviennent alors des « actifs échoués », « Il v a quelques années encore, rares étaient ceux, dans le secteur du pétrole et du gaz, à accepter la notion de risque climatique, de pic de la demande ou d'actifs échoués. Aujourd'hui, des compagnies sont en train de cons-truire leur stratégie autour de ces idées, observe Wood Mackenzie. Le paysage change, et les majors avec. »



Lire « Crible » Page 38

Tesla devient la première capitalisation boursière de l'automobile

AUTOMOBILE

Lionel Steinmann

@alionel Steinmann

C'est fait. Après avoir grimpé de 7 % mardi, le cours de l'action Tesla a de nouveau progressé de 4,3 % mercredi en cours de séance, ce qui fait désormais de l'entreprise californienne le constructeur automobile le mieux valorisé en Bourse. Sa capitalisation atteignaiten séance les 209 milliards de dollars, dépassant les 201 milliards de Toyota. Elle est désormais deux fois supérieure à celle de Volkswagen, le premier vendeur automobile mondial, qui complète le podium boursier.

Cette étape symbolique est l'aboutissement (provisoire) d'un parcours boursier ahurissant et décorrélé de la réalité de l'activité. L'action du constructeur spécialisé dans la mobilité électrique valait 20 dollars ilya huitans, et 230 dollars ilya douze mois.

Bonnes nouvelles en série

Depuis le début de l'année 2020, le cours a plus que doublé, porté par une série de bonnes nouvelles, dont la mise en production anticipée du Model Y, son nouveau SUV, et la construction d'une nouvelle usine près de Berlin pour servir le marché européen. Après une dégringolade de quelques jours au début de la crise sanitaire (le cours est passé de 917 à 360 dollars en un mois), la marche en avant a repris, et le seuil des 1.100 dollars a été franchi mercredi. Un incroyable retournement de situation pour la société créée en 2003, qui a frôlé plusieurs fois la sortie de route.

Cet engouement des investisseurs semble échapper à toute rationalité économique. Pour justifier son cours de Bourse, Tesla devrait afficher des marges supérieures à celles d'Apple et des ventes supérieures à celles de Volkswagen, avait calculé



Depuis le début de l'année, le cours de l'action du constructeur spécialisé dans la mobilité électrique a plus que doublé.

l'agence Bloomberg il y a quelques semaines. Mais la firme de Fremont n'a produit que 103.000 véhicules au premier trimestre, soit 4 % seulement des volumes qui sont sortis dans le même temps des usines de Toyota. Et les comptes de 2019, certes en amélioration, étaienttoujours dans le rouge (-862 millions de dollars).

Mais le modèle économique établi par Elon Musk, le patron de l'entreprise, a bousculé le secteur, avec notamment un primat des ventes en ligne et des batteries (l'essentiel de la valeur ajoutée dans une voiture électrique) produites 100 % en interne, alors que la quasi-totalité des concurrents font appel à des sous-traitants. La société revendique également un, voire deux temps d'avance sur les véhicules autonomes. De quoi entretenir la foi de certains investis-

Les chiffres devente du deuxième trimestre, attendus jeudi ou vendredi, pourraient entretenir ce cycle haussier ou au contraire provoquer une brutale correction. Les analystes tablent sur plus de 72.000 véhicules immatriculés, malgré l'impact de la crise sanitaire, qui a forcé Elon Musk à interrompre provisoirement la production dans l'usine de Fremont, en Californie. Début mai, le fantasque patron s'était permis dans un tweet sibyllin de juger que le cours de l'action Tesla était trop élevé. Il n'était « que » de 780 dollars à l'époque.

La moisson de blé s'annonce historiquement basse en 2020

AGRICULTURE

La récolte de blé en 2020 pourrait être la deuxième plus faible en quinze ans après celle de 2016.

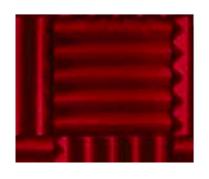
La production pourrait plonger de 20 % selon les estimations du ministère de l'Agriculture.

Marie-Josée Cougard **y**@CougardMarie

L'année 2020 s'annonce comme un très mauvais cru pour le blé tendre (le froment qui sert ensuite à faire du pain, des biscuits ou des fourrages). Dans les champs de l'Hexagone, les semis ont été extrêmement perturbés par les pluies d'automne dans plusieurs régions, notamment dans le Grand Ouest, selon FranceAgriMer.

Résultat, la production pourrait chuter de près de 21 % – ce qui ferait de la récolte 2020 la deuxième plus faible en quinze ans après 2016, une année marquée par les inondations, prévoit le ministère de l'Agriculture. A 31,3 millions de tonnes, elle serait inférieure de 11 % à la moyenne quinquennale.

Toutes les régions ne sont pas logées à la même enseigne. Le ministère annonce « de fortes hété-





Dans les champs de l'Hexagone, les semis ont été extrêmement perturbés par les pluies d'automne dans plusieurs régions, notamment dans le Grand Ouest. Photo Getty Images

rogénéités ». Le rendement moyen serait 71,1 quintaux par hectare en 2020 contre 79,1 quintaux l'an passé. Plus significatif encore, les surfaces sont à leur plus bas niveau depuis 2003 à 4,4 millions d'hectares. A l'exception de l'Auvergne, où la production augmente (+10,9 %) après une année 2019 calamiteuse, toutes les régions voient leur production diminuer. Les baisses les plus notables concernent l' Aquitaine (-49 %), Poitou-Charentes (-43,2 %) et les Pays de la Loire (-34,9 %).

Ces prévisions pourraient tourner au cauchemar pour les producteurs si les cours mondiaux sont bas. L'hypothèse est sur la table du ministère américain de l'Agriculture, qui prévoit des stocks mondiaux historiquement élevés à l'issue de la campagne 2020-2021 en raison d'une production très élevée à 315 millions de tonnes.

Le risque à l'exportation

A près avoir exporté près de 21,5 millions de tonnes en 2019, la France pourrait voir ses expéditions fondre cette année à 15 millions de tonnes. Elles se répartiraient également entre les ventes à l'Union européenne et les pays tiers. Premier client de la France, l'Algérie, qui a souffert de la chute du pétrole, sera particulièrement attentive au prix, laissant peu de marges de manœuvre aux céréaliers de l'Hexagone.

Même si le baril est remonté audessus des 40 dollars, « on est encore assez loin des cours qui permettent au budget algérien d'équilibrer ses comptes, qui se situeraient plutôt autour de 50 dollars le baril », estime Marc Zribi à FranceAgriMer. Le risque est réel que l'Algérie achète le moins cher possible sous réserve d'un cahier des charges qui serait strict mais pas aussi draconien que ce qu'il a été, a-t-il ajouté. La Russie, dont la production est en forte hausse cette année, ne manquera pas de courtiser l'Algérie. ■

71,1

QUINTAUX

à l'hectare, en moyenne. Le rendement était de 79,1 quintaux l'an passé. A 31,3 millions de tonnes, la production française serait inférieure de 11 % à la moyenne quinquennale.

L'incroyable ascension de Tesla bouscule l'automobile mondiale et Wall Street

• Le constructeur de voitures électriques a connu un parcours boursier ébouriffant depuis le début de l'année.

Tesla s'est envolé de 260 % et creuse l'écart avec le reste du secteur automobile. Il est désormais plus valorisé que Volkswagen et Toyota réunis.

AUTOMOBILE

Isabelle Couet @icouet

Tesla défie la gravité. L'exubérante ascension en Bourse du fabricant devoitures électriques au cours des quinze derniers jours déconcerte les milieux financiers. Elle chamboule aussi les certitudes restantes des grands patrons et actionnaires de l'automobile, qui se débattent en ce moment pour convertir leurs imposants paquebots industriels à l'avènement du logiciel et de la batterie lithium-ion.

Même Elon Musk, son flamboyant patron, semble pantois. Après avoir franchi la barre symbolique de 1.000 dollars le 29 juin, l'action Tesla a atteint un sommet en séance à 1.794 dollars lundi, soit une hausse de 260 % depuis le début de l'année. La capitalisation de la société est passée de 200 milliards à un pic de 320 milliards de dollars en un temps record, creusant encore l'écart avec les constructeurs automobiles historiques. Toyota, General Motors et Renault font désormais bien pâle figure à côté de l'« étoile de Fremont ».

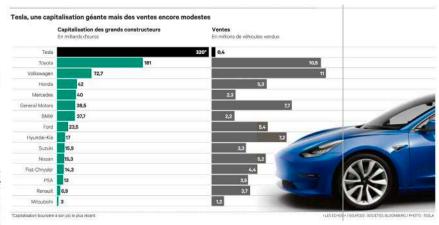
Défi pour les analystes

« Le cours de Bourse est trop élevé à mon avis », confiait Elon Musk sur Twitter début mai, quand l'action ne valait encore que 800 dollars. Lundi, lorsque les analystes de Piper Sandler ont relevé à 2.322 dollars leur objectif de cours, le milliardaire n'en revenait toujours pas. « Wow », a-t-il simplement réagi sur le réseau social qu'il affectionne.

Les professionnels de la finance sont embarrassés. Mettre un prix sur le « phénomène » Tesla constitue un véritable défi pour les analystes de Wall Street. Jusqu'à lundi, ceux de Piper Sandler fixaient un objectif de 939 dollars pour la valeur. Le cours cible des analystes compilé par Bloomberg a augmenté de 36 % depuis mai : il n'en reste pas moins qu'à 843,66 dollars en moyenne actuellement, leur objectif est encore très loin du prix de marché.

Concurrents affaiblis

L'envolée peut-elle se poursuivre ? Sur quels fondements? Les vents sont devenus plus favorables au constructeur en octobre dernier, à la suite de résultats trimestriels meilleurs que prévu. La dynamique s'est confirmée après le trou d'air de mars lié au coronavirus (le cours a touché un point bas à 361 dollars le 18 mars). Wall Street a alors pris conscience de l'avantage de la firme de la Silicon Valley sur ses concurrents très affaiblis. « Est-ce le moment de se détourner après cet incroyable parcours boursier? Notre réponse est claire: NON. Selon nous, Tesla est l'entreprise qui incarne le mieux l'écosystème de la mobilité, et il y a peu de chance que



cela change au cours de la prochaine décennie », clame Piper Sandler dans sa note du 13 juillet.

Les sceptiques n'ont pas disparu pour autant: Elon Musk doit toujours faire preuve de sa capacité à devenir un champion de la production automobile de masse en cumulant volumes imposants et coûts raisonnables, une gageure à laquelle s'emploient depuis un siècle les constructeurs automobiles. Mais face à une flambée boursière que rien ne semble pouvoir enrayer - les particuliers eux-mêmes se ruent sur Tesla grâce à l'application de trading Robinhood-, les Cassandre des marchés limitent leurs paris à la baisse. Vendre ces actions à découvert leur coûte beaucoup trop cher.

Carson Block lui-même, le champion des attaques spéculatives, confesse qu'il ne prendrait pas un tel risque. « C'est une chose de parier sur Elon Musk, mais une autre de parier contre lui, déclaret-il à Bloomberg. La spécialité de ce gars est de sortir des lapins de son chapeau [...]. On plaisantait en se disant que lorsque Tesla se déclarerait en faillite, sa capitalisation

« L'objectif à long terme de ma participation dans Tesla est de permettre à la vie de devenir multiplanétaire afin d'assurer sa pérennité. »

ELON MUSK Directeur général de Tesla

boursière tournerait autour de 30 milliards de dollars!»

Entrée dans l'indice S&P500

Dans ce cadre, Wall Street suivra religieusement la présentation des résultats du deuxième trimestre le 22 juillet. Si la performance est suffisamment solide, la valeur, cotée au Nasdaq depuis maintenant dix ans, pourrait faire son entrée dans l'indice vedette S&P 500, prophétisent les analystes. Pour Elon Musk qui, il y a un peu plus d'un an annonçait des réductions de coûts « extrêmes » pour éviter la banqueroute, la victoire est savoureuse. Propulsé récemment dans le Top 5 des plus grandes fortunes mondiales grâce à l'envolée de la valeur, le gourou a rappelé ses ambitions sur Twitter. « L'objectif à long terme de ma participation dans Tesla est de permettre à la vie de devenir multiplanétaire afin d'assurer sa pérennité. Les besoins massifs en capitaux sont pour dans dixàvingtans. D'icilà, si nous sommes chanceux, l'objectif de Tesla en faveur des énergies durables et de l'autonomie sera en grande partie atteint. » Elon Musk, milliardaire en apesanteur. ■

Semestre noir pour l'assurance-vie

• Ce produit phare de l'épargne des Français a subi une décollecte nette de près de 5 milliards d'euros sur les six premiers mois de l'année, marqués par la crise du Covid-19.

 Les sommes versées par les épargnants sur la période ont baissé de 20 milliards par rapport à 2019.



Solenn Poullennec

y @SolennMorgan

Le choc de la pandémie de Covid-19 est rude pour le marché de l'assurance-vie. Ce produit d'épargne phare des Français a enregistré une décollecte nette de 4,7 milliards d'euros sur les six premiers mois de l'année, selon les statistiques publiées jeudi par la Fédération française de l'assurance (FFA). Il faut remonter à l'année 2012, marquée par la crise de la zone euro, pour retrouver des flux négatifs aussi importants sur un semestre.

Ceux-ci ne traduisent pas des retraits massifs d'épargnants, mais plutôt un moindre engouement pour ce produit. Ces statistiques donnent néanmoins du grain à moudre à ceux qui redoutent que la forte tendance à épargner des Français dans des produits très liquides, soit une mauvaise nouvelle pour la reprise économique.

Ces données devraient aussi alimenter les discussions sur l'évolution de l'assurance-vie, même si certains voyants sur ce marché de près de 1.800 milliards d'euros sont repassés au vert.

Des agences fermées

Dans le détail, les sommes investies par les Français en assurance-vie ont atteint un peu plus de 54 milliards d'euros sur l'ensemble du premier semestre. C'est presque 20 milliards d'euros de moins que les montants collectés dans la première partie de 2019, alors que les prestations (c'est-à-dire les retraits) se sont maintenues au même niveau sur la période.

Pour la plupart des professionnels, ce coup de frein est le résultat de la crise sanitaire. Nombre de points de distribution, à commencer par des agences bancaires, ont fermé leurs portes ou ont été désertés pendant le confinement, alors que l'assurance-vie est un produit relativement compliqué à souscrire à distance. Les professionnels font aussi valoir que les épargnants n'avaient pas la tête à investir dans

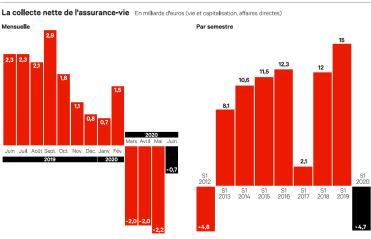
une assurance-vie au cœur de la

Alors que le confinement a fait chuter la consommation, les particuliers ont épargné des sommes sans précédent depuis le début de l'année. Mais ce sont d'abord les dépôts à vue et les livrets bancaires qui ont fait le plein. D'ailleurs, quand la collecte brute d'assurance-vie a perdu 20 milliards d'euros sur les six premiers mois de l'année, le Livret A a collecté les mêmes montants. Et ce, alors qu'il n'offre qu'un rendement de 0,50 %.

Mauvaise nouvelle pour l'économie

L'engouement pour les placements liquides et la relative désaffection de l'assurance-vie peuvent inquiéter à l'heure où les autorités cherchent à soutenir la consommation et à relancer l'activité économique. La récente décollecte de l'assurance-vie constitue « une très mauvaise nouvelle » pour l'économie, a d'ailleurs déclaré mardi Florence Lustman, la patronne de la FFA. « Tous les milliards qui sortent, corrélativement, ce sont des milliards qui ne sont pas investis dans les entreprises », a-t-elle fait valoir.

Le coup de frein subi par l'assurance-vie alimente aussi les débats, lancés avant la crise du Covid-19, sur l'avenir de ce produit. Depuis des années, les taux d'intérêt au plancher effritent le rendement des



Quand la collecte brute d'assurance-vie a perdu 20 milliards d'euros sur les six premiers mois de l'année, le Livret A a collecté les mêmes montants.

Et ce, alors qu'il n'offre qu'un rendement de 0,50 %

« fonds euros », très prisés des Français, car offrant une garantie en capital.

Surtout, ils compliquent l'équation financière des assureurs, qui orientent désormais les épargnants vers les contrats en « unités de compte » (UC), n'offrant pas le même niveau de sécurité pour les investisseurs. Au risque, pour certains, de rendre ce produit moins adapté aux attentes des classes moyennes.

En dépit de ces débats et du choc du début d'année, les assureurs peuvent aussi trouver de quoi se réconforter dans les dernières statistiques. La collecte nette est restée dans le rouge, mais avec 700 millions d'euros de retraits enregistrés en juin, le coup est moins dur qu'en mars, avril et mai.

Retour « à la normale »

Surtout, les cotisations des particuliers – désormais « déconfinés » – sont reparties à la hausse pour atteindre 9,9 milliards d'euros (contre 5,7 milliards d'euros en mai). Ce montant, proche des performances enregistrées en 2019 – une très bonne année pour l'assurance-vie –, traduit « le retour progressif à la normale de l'activité économique », souligne la FFA. Autre motif de satisfaction pour les assureurs : la bonne tenue des unités de compte. Celles-ci ont représenté 35 % des cotisations depuis le début de 2020, malgré la tempête boursière du premier trimestre qui aurait pu décourager ce type d'investissement, voire provoquer des retraits de la part des épargnants. Cela n'a pas été le cas.

Les opérateurs télécoms résistent plutôt bien à la crise

- Orange et SFR ont tous les deux réussi à amortir le choc de la crise.
- Le confinement a provoqué une ruée vers la fibre, qui génère de nouveaux abonnés mais a fait plonger les ventes de smartphones et leurs investissements dans les réseaux.

TÉLÉCOMS

Jusqu'à quel point les opérateurs télécoms ont-ils « bien résisté » à la crise du Covid ? La publication, jeudi, des résultats du deuxième trimestre d'Orange et de SFR, les premiers opérateurs du marché français à dévoiler leurs chiffres, permet d'y voir plus clair.

Chez Orange, le chiffre d'affaires a progressé de 2,7 % en France pour atteindre 4,5 milliards d'euros, alors qu'il était resté quasi inchangé au premier trimestre. La rentabilité progresse elle aussi, puisque l'Ebitdaal (c'est-à-dire après loyer) augmente très légèrement de 0,5 % sur le semestre, à 3,3 milliards. « C'est un beau résultat, surtout quand on voit les mauvaises nouvelles qui s'égrènent tous les jours dans les autres secteurs de l'économie », s'est félicité Stéphane Richard, le PDG d'Orange.

«Les résultats d'Orange reflètent une bonne résilience dans un contexte opérationnel pourtant très difficile », estime Carlos Winzer, vice-président senior chez Moody's. Au niveau global cependant, la mauvaise performance de l'Espagne et du reste de l'Europe tire le groupe vers le bas. Son chiffre d'affaires tous pays confondus est en recul de 0,4 % tandis que l'Ebitdaal décline de 1,8 %. Le résultat net accuse une baisse de 10 % sur le semestre.

Modèle de l'abonnement

En France, SFR voit aussi ses ventes augmenter. Elles affichent une hausse de 0,2 %, à 2,6 milliards d'euros mais son Ebitda ajusté décline de 1 %, à 1 milliard d'euros. « En France, nous avons maintenu de la croissance au deuxième trimestre dans notre activité-cœur des télécoms », écrit Patrick Drahi, le patron du groupe Altice (maison mère de SFR), dans un communiqué. Elle reste toutefois plus faible qu'au premier trimestre lorsque SFR avait vu ses ventes progresser de 3,6 %.

Les résultats du premier trimestre avaient en effet mis en évidence la relative résilience du secteur, liée au modèle économique de l'abonnement, qui permet aux opérateurs vendant un service essentiel en période de confinement d'encaisser des revenus quoi qu'il arrive. Mais la période de janvier à mars n'incluait que deux des sept semaines du confinement. Les nouveaux chiffres suggèrent qu'Orange comme SFR ont réussi à traverser le gros de la crise sans trop de heurts.

Le confinement a servi de révélateur : jamais les réseaux fibre n'ont été autant sollicités, tant pour télétravailler que pour le divertissement et l'éducation des enfants.

Mais, pour les opérateurs, la période était peu propice à la conquête d'abonnés.

Ces deux performances s'expliquent surtout par la conquête de nouveaux abonnés sur la fibre. Sur la période, Orange a recruté 238.000 nouveaux clients fibre, un record pour un deuxième trimestre. Au même moment l'année dernière, l'opérateur historique n'avait en effet gagné « que » 160.000 clients. SFR a séduit 100.000 nouveaux clients fibre au deuxième trimestre, là aussi davantage qu'au printemps 2019 (71.000).

Le confinement a servi de révélateur. Jamais les réseaux fibre n'ont été autant sollicités, tant pour télétravailler que pour le divertissement et l'éducation des enfants. Mais, pour les opérateurs, la période était peu propice à la conquête d'abonnés. La priorité des Français confinés était plutôt de garder une connexion même un peu poussive plutôt que de changer d'opérateur, avec le risque de se retrouver seul face à une panne ou d'attendre sa nouvelle box pendant longtemps. Le marché s'est donc gelé. Mais il est vite reparti dès le déconfinement.

Les opérateurs n'ont d'ailleurs pas attendu longtemps avant de sortir de nouvelles box pour profiter à fond de ce mouvement. Début juillet, Free a lancé sa nouvelle box Pop. L'opérateur de Xavier Niel a frappé fort en proposant un forfait mobile à 10 euros par mois à vie à tous ses clients fixes actuels qui achèteraient le nouvel appareil. Quelques semaines plutôt, SFR et Bouygues avaient lancé de nouvelles offres fibre intégrant pour la première fois des téléviseurs Samsung.

La perte du « roaming », une marge pure

Les opérateurs n'ont cependant pas été complètement immunisés contre le Covid. La fermeture de leurs boutiques pendant le confinement a fait plonger les ventes de smartphones. Les ventes d'équipements sont ainsi en baisse de presque 27 % chez Orange et 24 % chez SFR.

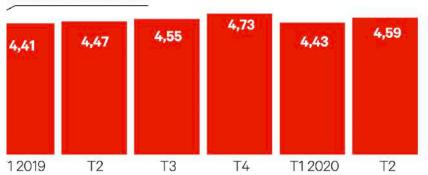
De la même façon, l'arrêt du tourisme international a amputé les revenus du « roaming », ces frais supplémentaires prélevés par les opérateurs lorsque leurs abonnés voyagent à l'étranger. Or ces revenus représentent de la marge pure. La crise a également fait baisser les investissements dans les réseaux, le nerf de la guerre dans cette industrie. Les dépenses dans les réseaux ont baissé de presque 10 % chez Orange. Les « capex » de SFR ont reculé de 18,7 % pour tomber à 460 millions d'euros. ■



s comptes trimestriels d'Orange

milliards d'euros

iffre d'affaires France

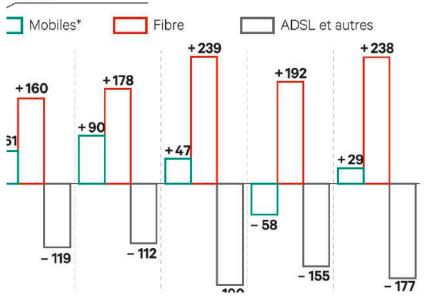


idtaal France



in d'abonnés

milliers



Les comptes du CAC 40 dans le rouge au premier semestre

- Les résultats des sociétés cotées au CAC 40 sont en retrait de 45 milliards d'euros au premier semestre.
- Les 37 sociétés de l'indice, qui ont publié leurs résultats, ont accumulé collectivement 1,7 milliard d'euros de pertes.

BOURSE

Sophie Rolland Magazian Sorolland

« On s'attendait à pire. » C'est sans doute l'une des phrases les plus entendues dans la bouche des commentateurs réagissant à la publication des résultats semestriels des entreprises. Une façon comme une autre de relativiser. Car les 37 sociétés du CAC 40, qui ont communiqué sur leur performance de la première partie de l'année - Bouygues est attendu le 27 août, Capgemini le 3 septembre et Pernod Ricard a un exercice décalé - ont accumulé collectivement 1,7 milliard d'euros de pertes, selon les chiffres compilés parle cabinet PwC. Un renversement radical par rapport à l'année dernière. A la même période, elles avaient accumulé 43,5 milliards de profits. « La chute est spectaculaire et les entreprises sont restées très prudentes dans les commentaires formulés à l'occasion des publications », commente Philippe Kubisa, associé spécialiste des marchés de capitaux chez PwC. «Les résultats pourraient néanmoins avoir atteint leur point bas, si les conditions sanitaires ne se détériorent pas davantage. »

L'épidémie a sérieusement ralenti l'activité des géants du CAC 40. Pour 27 d'entre eux, le chiffre d'affaires est en recul. Et, en cumulé, pour l'ensemble des 37 groupes français, il chute de 23 % (en données comparables), ce qui représente un manque à gagner de 146 milliards d'euros par rapport au premier semestre 2019. « Les secteurs et entreprises sont touchés de manière inégale », commente Philippe Kubisa. C'est, sans surprise, l'activité des groupes du tourisme, de l'aéronautique, de l'automobile et des matières premières qui a le plus souffert. Le chiffre d'affaires d'Accor a quasiment été divisé par deux et celui d'Airbus a chuté de 39 %. Viennent ensuite PSA (-34 %) et Renault (-33 %). L'activité d'ArcelorMittal et de Total a été amputée de 33 et 32 %. En tout, dix géants du CAC 40 déplorent une perte de leur chiffre d'affaires supérieure à 25 %, par rapport à la même période de l'année dernière.

A l'inverse, 10 sociétés ont connu une accélération de leur activité. Le plus souvent de façon modeste, comme pour Orange (+0,3 %) ou BNP Paribas (+0,9 %). A noter cependant, la progression à deux chiffres du chiffre d'affaires de Dassault Systèmes (+14 %), et celles de Publicis (+8 %), Carrefour (+7 %) et

Le chiffre d'affaires cumulé des 37 sociétés ayant publié des résultats chute de 23 %. de Teleperformance, le petit nouveau de l'indice parisien (+5 %).

L'écart se creuse entre ceux qui, bien que touchés, résistentau virus, et ceux dont la crise a amplifié les difficultés existantes. Ainsi, alors que 23 groupes parviennent à terminer le semestre dans le vert, d'autres affichent des pertes colossales. Les pertes cumulées des 7 groupes les plus déstabilisés par la crise sanitaire atteignent 25 milliards d'euros.

Pertes colossales

Il s'agit d'abord de Total, qui accuse 7,6 milliards d'euros de pertes. Le pétrolier a dû déprécier un record de 6.9 milliards d'euros d'actifs au deuxième trimestre. Suivent Renault (7,3 milliards de pertes) et Unibail-Rodamco (3,5 milliards). Airbus, Société Générale, Arcelor-Mittal et Accor subissent entre 1,5 et 2 milliards d'euros de pertes. « Des différences apparaissent au sein de chaque secteur, par exemple entre Renault et PSA ou entre Société Générale et BNP Paribas. Au-delà de la gestion de la crise, c'est surtout le poids du passé », commente un analyste.

A l'autre bout du spectre, les chiffres publiés par Sanofi sont presque insolents. Le laboratoire se paie le luxe d'afficher un résultat quasiment 9 fois plus important que l'année dernière. Il a réalisé 9,3 milliards de profits au premier semestre, loin devant BNP Paribas, deuxième avec 3,6 milliards, L'Oréal (1,8 milliard), Crédit Agricole SA (1,6 milliard), AXA (1,4 milliard), Air Liquide (1,1 milliard) et Danone (1 milliard). Ces 7 groupes sont les seuls à avoir réalisé des profits supérieurs au milliard d'euros.

En cette période troublée, « les entreprises ont veillé à communiquer mieux et davantage, conformément aux recommandations de l'AMF », observe Philippe Kubisa. Ce qui explique, selon lui, que « le marché ait anticipé au mieux l'impact au 30 juin et qu'il n'y ait globalement pas eu de réactions boursières extrêmes à la publication des résultats. » Seule exception : Publicis, dont le cours s'était envolé fin juillet, à la faveur de résultats bien meilleurs qu'attendu, grâce à Epsilon, le numéro deux mondial de l'hyperciblage, acquis en 2019 et qu'il intègre du coup dans ses comptes. ■

Les résultats des sociétés du CAC 40 Chiffre d'affaires Résultat net part du groupe données retraitées, en millions d'euros (évolution, en %) S1 2020 (évolution, en %) S1 2020 S1 2019 Total (NC) **63.192** (-32,1%) (NC) **18.425** (-32,9%) Renault 1.175 Unibail-Rodamco (NC) **851,8** (-15,5%) - 3.526 1.197 Airbus (NC) **18.948** (-38,6%) - 1.919 1.740 Société Générale (NC) **10.466** (-14,2%) - 1.590 - 30 ArcelorMittal (NC) 23.443 (-32,9%) 1.524 Accor (NC) 917 (-48,8%) (NC) **17.764** (-12,3%) Saint-Gobain **38.079** (+7%) Carrefour (NC) 671 (NC) **6.230** (-29,2%) EssilorLuxottica 1.432 Safran (NC) 8.767 (-29%) - 340 1.359 Vinci (NC) 18.493 (-17%) - 294 331 Veolia Environnement (NC) **12.412** (-5,6%) **- 138** 844 Michelin (NC) 9.357 (-20,6%) - 137 2.084 (-98,9%)27.433 (-8,8%) Engie 24 142 **1.089** (-5,7%) Worldline (-62,7%)53 145 (-56,6%)Teleperformance 2.660 (+5%) 63 557 (-88,3%)Thales **7.751** (-13,6%) 65 345 **Publicis** (-60,6%)**5.278** (+8,4%) 136 295 Dassault Systèmes (-33,7%)**2.203,3** (+14%) 195 307 256 (-16,6%) 3.920 (+1,6%) STMicroelectronics 623 Kering (-54,6%)**5.378** (-30,1%) 283 415 (-31,2%)2.833 (-15.2%) Legrand 286 180 Atos (+82.8%)**5.627** (-2.8%) 329 754 (-55,6%)2.488 (-24,2%) Hermès 335 3.268 LVMH (-84%)**18.393** (-28%) 522 1.832 **PSA** (-67,5%)**25.120** (-34,5%) 595 520 (+45,6%) 7.576 (-2%) Vivendi 757 993 775 Schneider Electric (-22%)**11.575** (-10,5%) 1.038 Orange (-10.7%)20.769 (+0,3%) 927 1.035 Danone (-1.9%)**12.189** (-1,1%) 1.015 1.059 Air Liquide (+1,8%)**10.273** (-3,2%) 1.078 (-39%)AXA **52.391** (-2%) 1.429 1.985 Crédit Agricole SA (-19,8%)10.097 (+2,4%) 1.592 2.327 L'Oréal (-21,7%)**13.077** (-11,7%) 1.823 4.386 **BNP** Paribas (-18,4%)22.563 (+0,9%) 3.581 1.050 (+783,9%) **17.180** (+1,6%) Sanofi

Les cours du pétrole se stabilisent au-dessus des 40 dollars

- Les prix du brut sont remontés à leurs niveaux du début du mois de mars, à plus de 40 dollars le baril.
- Les pays producteurs ont fortement resserré les vannes pour rééquilibrer le marché.
- Mais la reprise de la demande reste poussive, interdisant une franche remontée des prix.

MATIÈRES PREMIÈRES

Vincent Collen

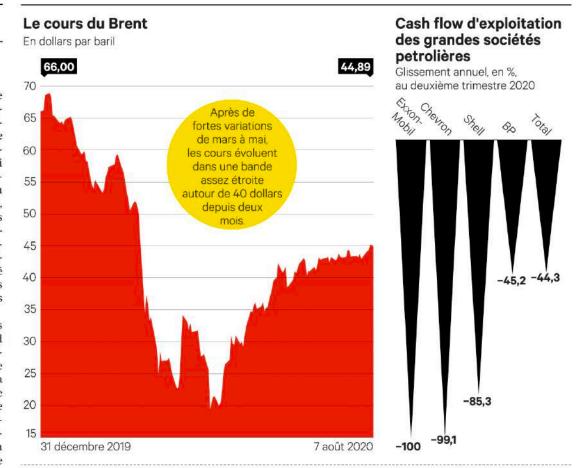
y@VincentCollen

Le retour à la normale est encore loin, mais les cours du pétrole semblent avoir atteint un nouvel équilibre. En fin de semaine, le baril de brent s'échangeait à près de 45 dollars, un niveau comparable à celui de début mars, au début de la pandémie. Les 70 dollars frôlés en début d'année sont encore loin. mais les prix se sont stabilisés depuis juin. « On évolue dans un corridor très étroit, observe Harry Tchilinguirian, analyste chez BNP Paribas. La volatilité, qui avait explosé au printemps, est revenue à des niveaux normaux, voire inférieurs à la moyenne. »

Cette stabilisation - à des cours qui restent bas - s'explique d'abord par une forte contraction de la production de pétrole. Les pays de l'Opep et leurs alliés menés par la Russie ont réduit leurs volumes de 10 millions de barils par jour entre le ler mai et le 31 juillet, ce qui représente environ 10 % de l'offre mondiale. Depuis le ler août, la réduction est encore de près de 8 millions de barils. « C'est un effort énorme et les pays producteurs respectent leurs quotas presque à 100 %, ce qui est exceptionnel », souligne Alexandre Andlauer, analyste chez Kpler. Aux Etats-Unis, la production de pétrole de schiste a également chuté, de plus de 2 millions de barils depuis le début de l'année.

Consommation toujours inférieure à la normale

«Il semble que le marché soit revenu globalement à l'équilibre depuis juin », écrivent les analystes de HSBC. La consommation mondiale, qui avait chuté de 22 % en avril au pic du confinement, à

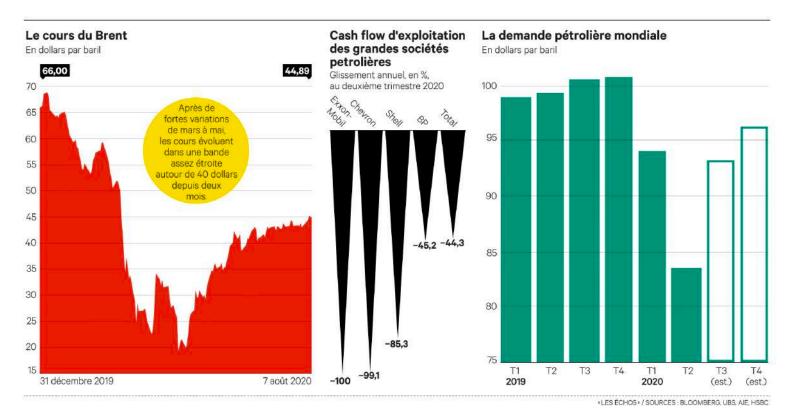


78 millions de barils par jour, serait toujours inférieure à la normale, mais de seulement 12 %, estimentils. Elle devrait continuer à progresser, atteignant 96 millions de barils au quatrième trimestre. Cependant le point d'inflexion n'est pas encore atteint. Les stocks excédentaires accumulés aux quatre coins de la planète tardent à baisser franchement. Aux Etats-Unis notamment. « Les stocks américains sont restés largement stables au cours des dernières semaines », constatent les experts de la banque britannique.

Quant aux tendances de la consommation mondiale, elles restent mitigées. « La Chine a beaucoup importé, mais c'était en partie pour stocker en profitant de la faiblesse des cours, explique Alexandre Andlauer. Il y a un risque que les stocks mondiaux ne refluent pas vraiment. Le transport terrestre n'est pas revenu à la normale, et l'aérien reste durablement pénalisé.»

Dans la plupart des régions du monde, le secteur des transports ne montre pas de véritable reprise, souligne le cabinet Rystad Energy en se fondant sur l'analyse des données du trafic routier qui reste « 10 % à 15 % » en dessous des niveaux de 2019 à la même période.

« Les cours du pétrole auront du mal à aller plus haut tant que l'incertitude économique demeure aussi forte », juge Harry Tchilinguirian. « A moins d'une seconde vague de Covid-19 de grande ampleur conduisant à des confinements généralisés, nous estimons que le brent restera comprisentre 40 et 47 dollars le baril au cours des quatre prochains trimestres », avancent les analystes d'IHS Markit. ■



Livret A : l'année 2020 s'annonce record

• Malgré une baisse sensible depuis le déconfinement, la collecte de Livret A est de 1,8 milliard d'euros en juillet, son troisième plus haut niveau jamais atteint sur ce mois.

 Avec une collecte cumulée de 22,25 milliards d'euros depuis le mois de janvier, cette année pourrait bien battre le record établi en 2012.

ÉPARGNE

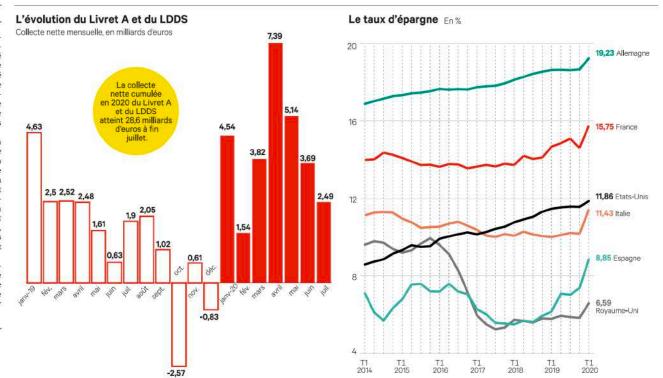
Le Livret A continue sa marche forcévers une collecte annuelle historique. La Caisse des Dépôts a publié vendredi les chiffres de la collecte du produit d'épargne réglementé pour le mois de juillet. Quelque 1,8 milliard d'euros ontainsi été collectés lors du troisième mois de juillet le plus prolifique de l'histoire du Livret A, derrière les 2,1 milliards deuros des années 2011 et 2012. Ce chiffre, bien supérieur à la

Ce chiffre, bien supérieur à la normale en période estivale (1,4 milliard d'euros collectés en juillet 2019), permet au Livret A de s'approcher un peu plus de son record annuel. En 2012, le produit d'épargne avait collecté 28,16 milliards d'euros. Pour l'année 2020, la collecte cumulée entre janvier et juillet s'élève déjà à 22,25 milliards, portée par d'exceptionnels mois d'avril (7,39 milliards d'euros) et mai (5,14 milliards d'euros). Si l'on inclut le livret de dévelop-

Si îon inclut le livret de développement durable et solidaire (LDDS), la collecte mensuelle s'élève à 2,49 milliards d'euros, ce qui en fait le deuxième meilleur mois de juillet depuis 2012.

D'après les chiffres de la Banque de France, les ménages français auraient déjà placé près de 100 milliards d'euros sur des dépôts rien qu'au cours des deux premiers trimestres.

D'après les chiffres de la Banque de France, les ménages français auraient déjà placé près de 100 milliards d'euros sur des dépôts rien qu'au cours des deux premiers trimestres. Sur les six premiers mois de l'année, les seuls dépôts à vue ont été gonflés de près de 60 milliards d'euros tandis que les dépôts bancaires rémunérés (réglementés et autres) ont récolté près de 35 milliards d'euros.



LES ÉCHOS/SOURCES: CAISSE DES DÉPÔTS, BANQUE DE FRANCE

A noter que, si ces deux types de dépôts ont connu une forte hausse entre les premier et deuxième trimestres, l'augmentation la plus spectaculaire concerneles comptes à terme et livrets ordinaires. Alimentés à hauteur de 1,2 milliard d'euros au premier trimestre, ils ont attré environ 7 milliards d'euros au trimestre suivant.

« Recherche de la sécurité » « C'est la recherche de la sécurité et de la liquidité dans un contexte où les ménages ne pouvaient pas beaucoup consommer, analyse Philippe Crevel, directeur du Cercle de l'Epargne. Il s'agit d'un geste de précaution qui consiste à mettre de l'argent de côté pour faire face à un imprévu. C'est notamment dû aux personnes qui, ayant saturéleur Livret A ouleur LDDS, ont dû se tour ner vers d'autres livrets bancaires. » Les dépôts sont pla fonnés à 22.950 euros pour les Livrets A et 12.000 euros pour les LDDS.

12.00 euros pour les LDDS.

Le confinement a induit une importante chute de la consommation, de l'ordre de 30 %, mais le large recours au chômage partiel a permis un relatif maintien du revenu des ménages. Ces deux phénomènes ont mathématiquement abouti à une hausse importante de l'épargne, alors qualifiée de « forcée »,

avec un taux de 40 % sur le seul mois d'avril, selon l'Insee.

Une épargne de précaution durable

Le déconfinement a légèrement réquilibré ces évolutions avec une reprise de la consommation en juin (+2,3 % sur lemois). Reste à savoir si cet effet de rattrapage sera temporaire ou durable. Et pour cause, la conjoncture économique incertaine pèse sur les perspectives des ménages français et, donc, sur leur comportement. « Les ménages étaient contraints de mettre de l'argent de côté entre mars et mai, rappelle Philippe Crevel. Désor-

Cet afflux d'épargne ne profite pas à tous les supports.

Les fonds en euros de l'assurance-vie ont ainsi subi une décollecte nette de près de 5 milliards d'euros au premier semestre. mais, ils maintiennent cet effort d'épargne mais plus par peur et anxiété vis-à-vis des semaines à venir. »

a vent."

Cetafflux d'épargne ne profite pas à tous les supports. Les fonds en euros de l'assurance-vie ont ainsi subi une décollecte nette de près de 5 milliards d'euros au premier semestre. Pour Philippe Crevel, un rebond exceptionnel n'est pas à prévoir dans l'immédiat : « La décollecte a été beaucoup plus faible au mois de juin, mais je ne pense pas qu'il y aura des résultats exceptionnels. On sera autour de zéro car on reste dans un contexte oil les ménages ne s'engagent pas sur le lont terme. » — T. T.

ENTREPR SES

Airbus va supprimer 15.000 emplois, le plus gros plan de réduction d'effectifs de son histoire

AÉRONAUTIQUE

Bruno Trévidic 梦@BrunoTrevidic

Ce 30 juin sera à marquer d'une pierre noire chez Airbus. C'est en effet mardi que les représentants du personnel d'Airbus « avions commerciaux » ont découvert la facture sociale de la crise du Covid-19. A savoir un plan de restructuration qui devrait se traduire par environ 15.000 suppressions d'emplois, dont près de 5.000 en France, d'ici à l'été 2021.

Ce chiffre de 15.000 suppressions d'emploisa été dévoilé en fin de journée, lors d'un comité d'entreprise européen (appelé « works council ») exceptionnel, réunissant des représentants du personnel français, allemands, britanniques et espagnols. Plus précisément, Airbus prévoit de supprimer 14.931 emplois sur le périmètre d'Airbus avions, dont 4.952 en France (3.488 chez Airbus et 1.464 dans la filiale Stelia), 5.100 en Allemagne, 900 en Espagne, 1.700 au Royaume-Uni et 1.300 ailleurs dans le monde.

Il s'agit bien du plus important plan de réduction d'effectifs chez Airbus depuis la crise de 2007 et le plan « Power 8 », qui s'était traduit par 10.000 suppressions d'emplois chez l'avionneur et ses sous-traitants. Rapportée aux quelque 135.000 salariés du groupe, cette réduction d'effectifs est comparable aux 10 % déjà annoncés chez Boeing.

Comme l'a déjà expliqué le PDG, Guillaume Faury, dans différents courriers internes, il s'agit pour Airbus d'adapter ses effectifs et son outil de production à la baisse durable de la demande d'avions. D'après les études de marché réalisées ces dernières semaines par Airbus, le trafic aérien ne devrait pas retrouver le niveau de 2019 « avant 2023 au mieux, voire 2025 », indique Guillaume Faury dans son dernier courrier

« La reprise devrait d'abord concerner les monocouloirs, la demande de gros-porteurs restant faible probablement plus longtemps en raison de la structure de ce segment de marché, et de l'impact durable de la crise sanitaire sur les voyages internationaux longcourriers », explique-t-il.

Dès le mois d'avril, Airbus avait décidé de réduire sa production de plus d'un tiers, en ramenant les cadences de fabrication des A320 monocouloirs de 60 à 40 exemplaires par mois et celles de l'A350 long-courrier de 10 à 6 par mois.

Le 9 juin, à l'occasion de la présentation par le gouvernement du plan de soutien à l'aéronautique, Guillaume Faury avait confirmé aux « Echos », que ces niveaux de production revus à la baisse étaient en phase avec les prévisions d'évolution de la demande pour les prochaines années et seraient donc maintenus en 2021. Soit une activité en baisse de 40 % comparée aux prévisions d'avant la crise, qui tablaient sur une poursuite de l'augmentation des cadences en 2021.

Cependant, jusqu'à présent, cette baisse de la production ne s'était pas accompagnée d'une adaptation structurelle des effectifs, Airbus ayant eu recours aux mesures de chômage partiel. « Ce n'est pas tenable, souligne Guillaume Faury dans son courrier. Notre plan de charge est également devenu structurellement très inférieur à nos effectifs. » Pour retrouver son équilibre financier au sortir de la crise, Airbus n'a donc d'autre choix que de réduire durablement ses effectifs, en limitant autant que possible le nombre des départs contraints.

« Nous devons trouver un juste équilibre entre, d'une part, la réduction des coûts pour assurer l'adaptation d'Airbus et rétablir rapidement notre compétitivité et notre capacité à réussir et, d'autre part, la sauvegarde des emplois, le soutien indispensable à nos fournisseurs, et la limitation de l'impact de cette crise sur les communautés qui dépendent de nous », souligne Guillaume Faury.

Pour y parvenir, le PDG d'Airbus peut utiliser plusieurs leviers. En France, Airbus peut compter sur le nouveau dispositif de chômage partiel de longue durée, qui permet aux entreprises des secteurs les plus touchés, comme l'aéronautique, de bénéficier d'une aide financière de l'Etat sur deux ans.

Airbus peut aussi compter sur une pyramide des âges élevée pour faciliter les départs naturels non remplacés et les départs volontaires. D'ici à 2027, plus du tiers des effectifs de l'avionneur partira à la retraite. Le non-remplacement d'une partie de ces départs pourrait permettre d'éviter plusieurs milliers de licenciements.

Tout cela fera l'objet des négociations avec les organisations syndicales afin de pouvoir mettre en œuvre, si possible dès septembre, un plan de sauvegarde de l'emploi avec toute la panoplie des mesures sociales. En espérant que d'ici là, la situation des compagnies aériennes se soit améliorée.





Un moteur d'Airbus Beluga XI, en cours d'assemblage à Blagnac, près de Toulouse. Photo Rogis Divignau/Reuter

Le boom spectaculaire des voitures électriques en France

- Les voitures à batterie ont représenté 9,1 % des ventes de voitures neuves en France au premier semestre 2020.
- Un bond remarquable, lié aux efforts des constructeurs sur l'offre et du gouvernement sur les bonus à l'achat.

AUTOMOBILE

Anne Feitz

y@afeitz

avec Lionel Steinmann

y@lionelSteinmann

Ce sera la grande tendance à retenir de ce début 2020 dans l'automobile marqué par l'effondrement des ventes lié au Covid-19 : les ventes de voitures à batterie (100 % électriques et hybrides rechargeables) ont explosé sur les six premiers mois de l'année en France. Au cours du semestre, près d'une immatriculation sur dix (9,1%) a concerné une voiture électrifiée. Selon AAA Data, il s'est vendu au total 45.000 engins 100 % électriques (VE), soit 6,3 % des volumes, et 20.180 hybrides rechargeables (PHEV), soit 2,8 % du total. « En crevant le plafond des 2-3 %, on touche clairement un public plus large que les seuls enthousiastes de l'électrique. C'est encourageant pour la démocratisation de cette motorisation », avance Laurent Petizon, chez AlixPartners.

Le bond est spectaculaire. Malgré la crise qui a plombé le marché (–38,6 %), les immatriculations ont plus que doublé par rapport à la même période de 2019. Il s'est vendu au premier semestre davantage de voitures électriques que sur toute l'année 2019. L'an dernier, les parts de marché n'étaient que de 1,9 % pour les VE et de 0,8 % pour les PHEV. Soit 2,7 % au total. Un boom

qui a permis aux émissions de CO₂ des voitures neuves vendues dans l'Hexagone de retomber de ll2 g/km en moyenne en 2019, à 99 g/km au premier semestre, alors que ce chiffre remontait depuis deux ans.

Une période atypique

Le marché décollerait-il enfin? Il semble en tout cas bien parti, même si la période est atypique. En raison de la crise, mais aussi parce que 2020 est l'année d'entrée en vigueur des normes européennes « Cafe », selon lesquelles les émissions de CO₂ des voitures neuves vendues ne doivent pas dépasser 95 g/km en moyenne sous peine de forte amende. Les constructeurs ont donc eu tendance à retarder les immatriculations des véhicules commandés en décembre, pour qu'elles soient plutôt enregistrées en janvier 2020 : les ventes de voitures à batterie avaient bondi ce mois-là, représentant 11 % du marché. Leur part de marché est légèrement retombée depuis, mais l'engouement des Français pour l'électrique semble se confirmer. « On sent une grosse tendance post-Covid vers la conduite verte. Les Français essaient de choisir des véhicules générant moins de CO2», avance Ivan Segal, le directeur commercial France de Renault. Le choix de modèles, qui s'élargit, ainsi que

l'effort gouvernemental sur le bonus, porté de 6.000 à 7.000 euros pour l'achat d'une voiture zéro émissions, ont aussi boosté les ventes : 13.700 VE ont été immatriculés en juin, trois fois plus qu'en juin 2019. La Renault ZOE est la grande gagnante. Avec 17.650 immatriculations, elle occupe la première place des ventes de VE en France sur le semestre. « Elle a représenté 12 % de nos ventes en France, avance Ivan Segal. Et la tendance des commandes en juin laisse augurer un bon mois de juillet.» Selon AAA Data, la Peugeot e-208 se place sur la deuxième marche, avec près de 9.000 unités, devant la Model 3 de Tesla (3.560 unités). La version électrique de la 208 représenterait entre 25 et 30 % de ses ventes en Europe, une proportion qui monterait même à 35 % chez DS, selon certaines sources de marché.

Difficile de savoir si la tendance se poursuivra. « L'électrique reste tiré par les primes, car il est toujours plus cher à l'achat que le thermique », relève Laurent Petizon. Pour limiter cet obstacle, l'Etat aurait demandé aux constructeurs de répercuter les progrès technologiques des batteries sur le prix des voitures, plutôt que d'augmenter leur autonomie. Encore faudra-t-il que l'infrastructure de recharge suive. L'insuffisance du réseau reste l'un des grands freins pour les acheteurs, qui craignent toujours la panne en attendant que l'exécutif tienne ses grandes promesses en la matière.

Les chiffres clés

9,1%

DES IMMATRICULATIONS

Au cours du semestre, près d'une immatriculation sur dix a concerné une voiture électrifiée.

+1,24

LA PROGRESSION

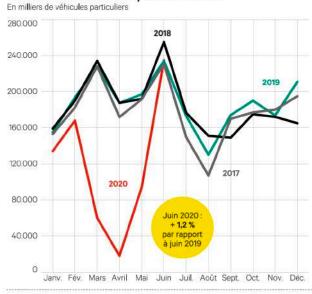
des immatriculations de voitures particulières en juin 2020, par rapport à juin 2019.

17.650

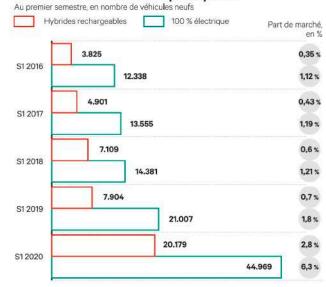
IMMATRICULATIONS

La Renault ZOE occupe la première place des ventes de VE en France sur le semestre.

Le marché automobile a repris des couleurs



Les ventes de véhicules électriques explosent



Air France présente une facture sociale de la crise déjà très allégée

- Le groupe Air France prévoit de supprimer 7.580 emplois au total, dont 6.560 chez Air France et 1.020 dans sa filiale régionale Hop, d'ici à fin 2022.
- Mais plus de la moitié sera absorbée par les départs naturels et la direction va utiliser tous les dispositifs de départs volontaires pour éviter des licenciements secs.

AÉRIEN

Bruno Trévidic

™@BrunoTrevidic

La facture de la crise du Covid-19 a officiellement été présentée vendredi aux représentants des salariés d'Air France et de sa filiale régionale Hop, après plusieurs heures de débats engagés en début de matinée et qui se sont prolongés jusqu'en début de soirée. Le nombre des suppressions de postes est, comme prévu, moins important que les premières estimations, probablement distillées à dessein, qui dépassaient les 8.000 emplois.

L'objectif affiché est de supprimer 6.560 emplois sur 41.000 chez Air France et 1.020 emplois sur 2.420 chez Hop. Soit au total, 7.580 postes en moins d'ici à fin 2022, sur un total de 43.420. Ce qui représente une réduction d'effectif deplus de 17 % au niveau du groupe, et de 16 % chez Air France seul.

C'est comparable aux suppressions d'emplois prévues par le groupe Lufthansa (22.000 postes, soit près de 16 % des effectifs des quatre compagnies du groupe), mais bien inférieur aux coupes franches annoncées chez British Airways (12.000 emplois, soit près de 30 %) ou easyJet (4.500 postes, soit 30 %). Et ce, alors que ces supblématique du réseau domestique donc plus compliqué qu'ailleurs. d'Air France et de sa filiale Hop, bien antérieure à cette crise.

Deplus, Air France s'empresse de préciser que les départs naturels prévus d'ici à fin 2022 chez Air France, évalués à plus de 3.500, « permettront de compenser plus de la moitié de cette réduction d'emplois grâce à une pyramide des âges favorable ». Soit un sureffectif résiduel d'environ 3.000 postes chez Air France et de 820 chez Hop, que le groupe va s'efforcer de résorber, si possible sans départ contraint, conformément au souhait du gouvernement, par le biais de dispositifs de départs volontaires, retraites anticipées et mobilité interne.

Premier accord avec les pilotes

L'affaire paraît déjà bien engagée. Un premier accord de rupture conventionnelle collective (RCC) a déjà été signé avec le principal syndicat de pilotes d'Air France, pour 430 départs volontaires sur 4.217. Les premiers départs sont prévus en août. Un autre accord de RCC est en cours de négociations avec les syndicats d'hôtesses et de stewards d'Air France, pour 1.560 départs volontaires, qui pourrait aussi aboutir en août.

Les négociations des prochaines semaines entre la direction et les syndicats porteront donc essentiellement sur les modalités des plans de sauvegarde de l'emploi et de départs volontaires pour les personnels au sol d'Air France et des salariés de Hop. Deux catégories de salariés qui ont déjà payé le plus lourd tribut aux précédents plans de restructuration.

Depuis 2008, Air France a réduit ses effectifs de plus de 10.000 salariés. Quant à Hop, la compagnie vient tout juste d'achever un plan de départs volontaires. Trouver suffisamment de volontaires pour pressions de postes intègrent la pro- atteindre les objectifs s'annonce

Dans le cas de Hop, la potion est

d'autant plus amère que la fermeture de ses lignes au départ d'Orly et la réduction de 40 % de son offre permettront à une autre compagnie du groupe, la low cost, Transavia, de reprendre une partie de ses lignes et d'en ouvrir de nouvelles. Le « plan de reconstruction » du groupe Air France, qui sera présenté fin juillet, avec celui d'Air France-KLM, prévoit en effet de compagnie d'Orly, en lui transférant notamment une partie des lignes intérieures abandonnées par Air France et Hop, faute de rentabilité, comme Biarritz, Montpellier, Pau, Perpignan et Brest.

D'ici à fin 2022, les effectifs du court-courrier d'Air France à Orly passeront ainsi de 893 à 644 postes, tandis que ceux des escales de province passeront de 1.944 à 1.359 postes. Avec çà et là, de sévères réductions d'effectifs comme à Marseille. où les effectifs au sol passeront de 328 à 220. Ou encore à Nantes et Bordeaux, où la fermeture de la desserte d'Orly se traduira par 90 emplois perdus sur 137 à Nantes et 114 emplois sur 173 à Bordeaux.

Reclassements et embauches chez Transavia

Pour ces personnels du court-courrier Air France ainsi que ceux de Hop, une offre de reclassement au sein du groupe sera faite, a indiqué la direction. Les salariés concernés pourraient néanmoins être contraints de déménager. Et en cas de refus, un licenciement sec n'est pas exclu. Par ailleurs, l'expansion de Transavia sur les lignes intérieures, qui doit encore faire l'objet d'un accord avec le syndicat de pilotes SNPL d'Air France, ainsi qu'à l'international, sur le Maghreb pourrait créer un millier d'emplois, a indiqué la direction, sans préciser de date.

Mais pas dans l'immédiat. Car, pour l'heure, les perspectives de

retour à la croissance restent assez lointaines. Si Air France annonce vouloir rouvrir 80 % de son réseau cet été, soit 150 destinations, son offre totale de sièges restera inférieure de 60 % à 70 % à son niveau d'avant-crise. Dans l'hypothèse la plus favorable, le trafic d'Air France serait encore en retrait de 30 % fin 2020 par rapport à 2019, de 20 % en 2021, de 10 % en 2022 et de 5 % en faire de Transavia, la première 2023. Le retour au niveau d'avant la crise n'interviendrait donc pas avant 2024. Ce qui rendra plus difficile l'utilisation de certains outils « antilicenciement », comme le dis-

41.000

SALARIÉS

L'effectif actuel d'Air France.

positif d'aide au chômage partiel de longue durée, alias APLD, qui n'est prévu que pour une durée maximale de deux ans.

Une recapitalisation dans les tuyaux

Néanmoins, le directeur général d'Air France-KLM ne peut se permettre de franchir « la ligne rouge » tracée par le ministre de l'Economie, en recourant à des licenciements secs. Car, outre les 7 milliards d'euros de prêts qui ont déjà permis à Air France d'éviter la cessation de paiements, le groupe aura encore besoin d'une injection d'argent public, afin d'avoir une chance de rembourser ses dettes.

L'homologue néerlandais de Bruno Le Maire, Wopke Hoekstra, a déjà vendu la mèche, en évoquant devant les parlementaires une possible recapitalisation d'Air France-KLM dès l'automne prochain, à laquelle souscriraient la France et les Pays-Bas, bien décidés à rester à parité avec les Français. Ce n'est donc pas le moment de risquer de mécontenter les pouvoirs publics ni de s'aliéner l'opinion publique des contribuables.

PSA fait la preuve d'une exceptionnelle résistance face au choc du coronavirus

AUTOMOBILE

Lionel Steinmann

@lionel Steinmann

Voir ses ventes dégringoler de près de 50 % et rester tout de même bénéficiaire: c'est l'exploit réussi par PSA au premier semestre dans une industrie automobile dans laquelle les profits restent corrélés aux volumes. Le constructeur a bénéficié de l'obsession de son patron, Carlos Tavares, de réduire les coûts même quand la conjoncture était florissante.

L'intéressé n'a pas boudé son plaisir. « Ce résultat semestriel démontre la résilience du groupe, récompense de six années consécutives de travail intense pour augmenter notre agilité et abaisser notre point mort », a-t-il déclaré dans le communiqué publié mardi matin. Le groupe est devenu « une entreprise qui résiste à tous les temps », s'est-il félicité, un peu plus tard, lors d'une téléconférence avec les analystes.

Pendant la crise sanitaire, PSA a pourtant souffert de son exposition au marché européen, qui concentre quasiment 90 % de ses ventes. Les mesures de confinement prises en France, en Italie et en Espagne, ainsi que sur le reste du continent, ont fait fondre de 46 % les immatriculations du groupe, un recul supérieur à celui de la plupart de ses concurrents. En un an, la part de marché en Europe est passée de 17.4 % à 16.1 %.

Pendant la crise sanitaire, PSA a pourtant souffert de son exposition au marché européen, qui concentre quasiment 90 % de ses ventes.

- Le constructeur a dégagé un profit net de 595 millions au premier semestre, malgré le recul de 46 % de ses ventes.
- Le groupe a bénéficié de l'obsession de son patron, Carlos Tavares, de réduire les coûts.

Mais PSA a pu bénéficier d'un effet prix favorable (pas question pour Carlos Tavares de faire des rabais pour pousser les ventes) et, surtout, d'une vigilance permanente pour réduire les coûts. Alors que le chiffre d'affaires sur six mois a dévissé de 34,5 %, à 25,12 milliards d'euros, le groupe a tout de même affiché une marge opérationnelle de 2,1 %, dont 3,7 % pour la branche automobile.

Objectifs confirmés

Le résultat opérationnel de celle-ci, même en forte baisse, a atteint 731 millions d'euros, et le résultat net part du groupe, quoiqu'en baisse de 1,2 milliard, s'élève tout de même à 595 millions. Cette performance a toutefois été favorisée par une baisse de 524 millions des charges pour restructurations par rapport au premier semestre 2019.

Pour la suite, PSA a confirmé, pour la période 2019-2021, son objectif de garder ce ratio au-dessus de 4,5 % en moyenne, grâce à un rebond prévu à partir du second semestre. « Nous considérons toujours ce chiffre comme un minimum », indique le directeur financier du groupe, Philippe de Rovira. Et ce, malgré une contraction de 25 % anticipée pour le marché européen sur l'ensemble de l'année 2020. Indices favorables : les stocks

sont faibles (ils ont reculé de 24 % sur un an) et le carnet de commandes à fin juin est « *excellent* », selon Carlos Tavares.

Télétravail généralisé

Quantau travail sur les coûts, il va se pour suivre, avec un développement du canal des ventes en ligne, et un passage au télétravail comme norme d'organisation pour toutes les fonctions non liées à la production dans le monde, dès la rentrée.

Dans le même temps, le travail pour préparer la fusion avec Fiat Chryslerse poursuit. L'opération est toujours prévue pour le premier trimestre 2021. A court terme, les résultats semestriels devraient souligner que le groupe italo-américain est loin d'être aussi affûté que PSA. Mardi, Carlos Tavares a préféré insister sur la « complémentarité » des deux groupes, avec la faculté de Fiat Chrysler « à délivrer des bénéfices récurrents dans les Amériques ».



Lire également « Crible » Page 26



Airbus et Boeing, un duopole à l'épreuve de la crise sanitaire

 En mettant un coup d'arrêt brutal à la croissance du transport aérien, la pandémie a changé la donne.

• La crise pourrait remettre en cause le traditionnel équilibre à 50-50 entre Airbus et Boeing.

AÉRIEN

Bruno Trévidic

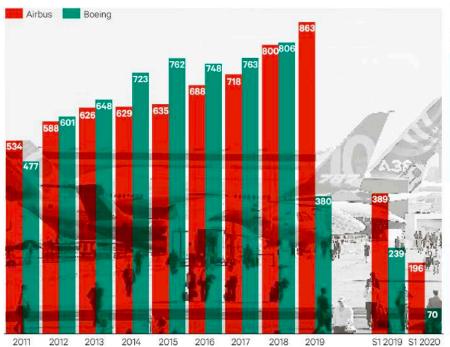
Qui d'Airbus ou de Boeing sortira le premier de la crise ? Pour l'heure, son impact est à peu près semblable chez l'européen comme chez l'américain. Les deux avionneurs ont vu leur chiffre d'affaires dans l'aviation commerciale fondre de moitié, avec des clients aux abonnés absents, des avions qui s'accumulent dans les hangars, des usines qui tournent au ralenti... Tous deux ont l'intention de réduire leurs effectifs d'environ 10 % d'ici à la fin de l'année. Et l'un comme l'autre jugent nécessaire de réduire les cadences de production de 40 % à 50 %, afin de s'adapter à une baisse durable de la demande d'avions neufs, jusqu'en 2023 ou 2024.

Pourtant, si un loto sportif des experts de l'aéronautique civile existait, Airbus serait sans doute donné grand favori. « Airbus a un double avantage dans cette crise, estime Marwan Lahoud, président du directoire du fonds d'investissement ACE Management et ancien directeur de la stratégie du groupe Airbus. En recréant des frontières, la crise sanitaire pénalise davantage le trafic international que le trafic domestique, ce qui favorise le marché des moyen-courriers. Or Boeing n'a toujours pas réglé le problème du 737 MAX. Ils ont fait une erreur en voulant le relancer vite et mal. Résultat, ils ne sont toujours pas sortis de cette crise et ils vont rester derrière Airbus pendant deux ou trois ans. »

« Boeing est très soutenu par les commandes militaires et n'a donc pas à craindre pour sa survie, souligne de son côté Marc Durance, associé chez Archery Consulting. Maisilssont nettement désavantagés par rapport à Airbus sur le marché des moyen-courriers. C'était déjà le cas avant le Covid-19. Le déséquilibre entre le 737 et l'A320 n'a fait que s'accentuer depuis, avec de nombreuses annulations chez Boeing

Les livraisons d'Airbus et de Boeing

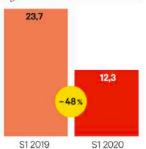
En nombre d'appareils



Le chiffre d'affaires des branches aviation commerciale

Airbus

En milliards d'euros



Boeing

En milliards de dollars



LES ÉCHOS » / SOURCE : SOCIÉTÉS / PHOTO : RÉA

et très peu chez Airbus. » Effectivement, à fin juillet, Boeing totalisait 689 annulations de commande, contre 67 pour Airbus, dont 635 annulations de MAX. « Le 737 MAX est mort, affirme un bon connaisseur des Boeing. Les passagers n'en veulent pas et il y a désormais assez de 737-800 classiques d'occasion sur le marché pour satisfaire la demande. Boeing va néanmoins continuer à vendre des MAX, mais à des prix bien inférieurs à ceux d'Airbus. » Pour cet expert, l'écart de valeur va se creuser. « La seule bonne solution pour Boeing serait d'accélérer le remplacement du 737. Mais il n'a plus les moyens de lancer un nouveau programme à 15 milliards de dollars et les technologies permettant d'offrir un gain de consommation suffisant pour justifier la commande de nouveaux avions ne sont pas encore prêtes », estime-t-il.

Les fondamentaux du secteur demeurent

Le patron d'Airbus, Guillaume Faury, affiche, lui, sa sérénité. «Nous avons les bons produits pour une sortie de crise, avec l'A321,l'A220 et l'A350, qui offirent des réductions de coûts et d'émissions de CO2 importantes », estime-t-il. Et de constater que « ces avions sont d'ailleurs ceux qui continuent à voler le plus en ce moment. Nous avons donc les moyens de sortir de cette crise plus vite que les autres, mais à condition de faire les efforts nécessaires. » Du

côté de Boeing, on a toutefois une autre lecture de la situation. Si le MAX a enregistré beaucoup d'annulations, plus de 300 sont à l'initiative de l'avionneur, afin d'assainir un carnet de commandes qui compte encore pas moins de 3.543 MAX à fin juillet. Et si le patron du groupe, David Calhoun, reconnaît que les moyen-courriers « ouvriront la voie à une reprise », il se dit persuadé que « les principes fondamentaux, qui ont soutenu le transport aérien durant les cina dernières décennies et ont permis le doublement du trafic aérien au cours des deux dernières décennies, restent intacts ».

Le premier de ces fondamentaux est le développement de la classe

« Nous avons les moyens de sortir de cette crise plus vite que les autres, mais à condition de faire les efforts nécessaires. » GUILLAUME FAURY PDG d'Airbus moyenne en Asie, qui tire la croissance du trafic aérien depuis des années. L'autre donnée, plus récente, est la préoccupation environnementale et la nécessité de remplacer, à brève échéance, quelque 2.500 avions de plus de vingt ans, dont une majorité de Boeing, par des appareils moins gourmands en carburant et moins polluants.

Effet de rattrapage

Même si la crise retarde leur remplacement, les compagnies auront intérêt à investir dans des avions de nouvelle génération, dont la consommation de carburant est «inférieure de 25 % à 40 % », souligne-t-on chez Boeing. Or le gain est potentiellement plus important pour les long-courriers que les moyen-courriers. Il pourrait donc y avoir un effet de ratrapage qui favoriserait l'avionneur américain, qui a le plus d'avions en service et l'offre la plus large.

Parailleurs, si lacrisedu 737 MAX avait permis à Airbus de porter à 80 % sa part de marché sur les monocouloirs en 2019, la crise sanitaire l'empêche de pousser son avantage. L'avionneur européen, qui visait 63 A320 par mois en 2021 et jusqu'à 67 en 2023, prévoit de rester à 40 par mois jusqu'en 2022 au moins. De son côté, Boeing vise une production de 31 MAX par mois, début 2022. Il a déjà 450 MAX qui n'attendent plus que la levée de l'interdiction de voler pour être livrés. Un feuvert qui pourrait inter-

venir dès le mois prochain, même si leur retour en service prenait probablement plus de temps.

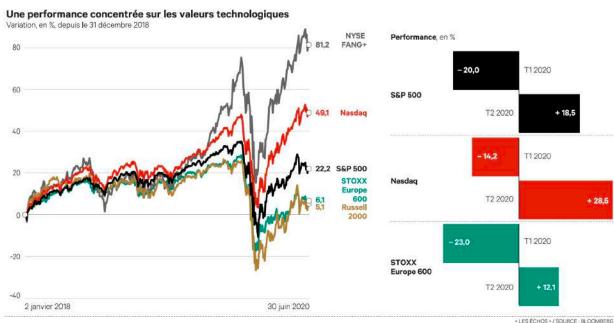
Une fois l'interdiction de vol levée, les clients du 737 MAX n'auront pas d'autre choix que de prendre livraison des avions commandés. Surtout si la reprise est au rendez-vous. Non seulement Airbus ne pourra pas leur offrir une alternative dans un délai raisonnable, mais passer d'une flotte de Boeing à une flotte d'Airbus aurait un coût trop élevé, en termes de formation des équipages et des mécaniciens. «Les compagnies monotypes comme Ryanair sont des clients captifs», estime Marc Durance.

Si bien qu'au final, l'écart de livraisons entre Airbus et Boeing devrait se resserrer, pour revenir vers le 50-50 habituel. Sur la base des baisses de cadence annoncées. Airbus et Boeing devraient ainsi livrer un peu plus de 500 chacun à l'horizon 2022. Ce qui correspondrait au niveau de 2011. Et si Airbus continuera de proposer plus de monocouloirs, Boeing restera en tête pour les livraisons de gros-porteurs long-courriers, grâce à une gamme plus large (777, 787 et 767 vs A350 et A330) et à son quasi-monopole sur les avions-cargos. La crise n'aura alors été qu'une parenthèse dans un duopole durablement ins-



BOURSE

Wall Street n'avait pas connu un trimestre aussi flamboyant depuis 1998



BOURSE

Ce rebond spectaculaire est à la mesure de la chute vertigineuse qui avait déstabilisé les marchés en mars.

Aujourd'hui, le S&P 500 a quasiment effacé les trois quarts du krach lié à l'épidémie de Covid-19.

Sophie Rolland

Sorolland

Wall Street devrait boucler mardi soir son meilleur trimestre depuis 1998. A la clôture européenne, le S&P 500 affichait une progression de 19 % depuis le 1^{er} mars. Un rebond spectaculaire à la mesure de la chute vertigineuse qui avait déstabilisé les marchés en mars. Aujourd'hui, l'indice américain a quasiment effacé les trois quarts du krach lié à l'épidémie de Covid-19.

Les places européennes se sont, elles aussi, reprises mais moins vigoureusement. Le CAC 40 par exemple n'a rattrapé que la moitié de sa chute. En trois mois, les indices du Vieux Continent ont regagné 7 % en Espagne (Ibex 35), 9 % à Londres (FTSE 100), 12 % à Paris (CAC 40) et 14 % en Italie (FTSE MIB). Le DAX allemand se distingue avec un rebond de 24 %, son meilleur trimestre depuis 17 ans.

Les performances du marché américain s'expliquent évidemment par les réactions rapides et massives de la Fed et du gouvernement américain, mais aussi par l'extraordinaire résistance des valeurs technologiques, les Gafam représentant plus de 20 % du S&P 500 et 40 % du Nasdaq. L'indice des valeurs technologiques est d'ailleurs le seul à être revenu dans le vert : en hausse de près de 30 % sur le trimestre, il progresse de 11 % depuis le début de l'année.

Le club des 1.000 milliards de dollars

Alors que la très grande majorité de la cote peine encore à se remettre de la crise du Covid-19, les premières capitalisations mondiales, elles, se sont envolées. La valeur boursière d'Apple et de Microsoft a dépassé les 1.500 milliards de dollars, à des niveaux historiques. Et Amazon, porté par l'essor du commerce en ligne pendant le confinement, a rejoint le club des sociétés valant plus de 1.000 milliards de dollars. A

« La Fed intervient moins, parce que le marché se normalise et c'est une très bonne nouvelle. Le marché monétaire est une clé fondamentale du financement des entreprises aux Etats-Unis. » STÉPHANE DÉO Stratégiste chez LBPAM

ce rythme-là, Apple (l.577 milliards de dollars) vaudra bientôt plus cher que le CAC 40 dans son ensemble (l.559 milliards d'euros, soit environ 1.750 milliards de dollars).

Mais l'heure n'est plus à l'euphorie sur les marchés. Après le rattrapage des mois d'avril, de mai et de début juin, les investisseurs sont devenus plus prudents. En effet, si les indicateurs d'activité sont encourageants, la crise sanitaire, elle, est loin d'être résolue, en particulier aux Etats-Unis. La propaga-

tion du virus a ainsi contraint la Californie à ordonner à son tour la fermeture des bars dans certains comtés, dont celui de Los Angeles.

Surperformance de l'Europe

Une fois n'est pas coutume, les indices européens font mieux que les indices américains (hors Nasdaq) depuis début juin. « Visiblement, les marchés réévaluent à la hausse le risque américain, compte tenu du nombre élevé de nouvelles infections et prennent acte de l'amélioration des fondamentaux économiques en dehors des Etats-Unis », peut-on lire dans une note de Goldman Sachs. Le géant de la gestion passive, BlackRock, a, lui, relevé sa recommandation sur les actions européennes à « surpondérer ». Pour lui, la région devrait bénéficier du redémarrage de l'économie après le confinement. Il a aussi dégradé les valeurs américaines, évoquant la disparition progressive du soutien budgétaire, les risques liés à l'épidémie et le regain de tension entre les Etats-Unis et la Chine.

« Prendre une pause est sain et n'empêchera pas le rally de se prolonger. Si l'on compare à la crise de 2008, on peut noter que l'appétit pour le risque et les gains de marché sont restés élevés pendant six mois, jusqu'en février 2010 », observent les stratégistes de marché d'Unigestion.

De fait, les marchés sortent progressivement du mode « crise ». La réduction du bilan de la Réserve fédérale – 12,4 milliards de dollars de moins après une baisse de 74,2 milliards la semaine précédente - en témoigne. Les interventions de la banque centrale américaine se poursuivent, mais elles sont un tout petit peu moins massives. Deux raisons sont avancées par Stéphane Déo chez LBPAM. D'abord, les volumes sur les opérations de repo chutent très rapidement. Lancées en septembre dernier pour soutenir le marché monétaire, elles avaient été gonflées pendant la crise. « La Fed intervient moins, parce que le marché se normalise et c'est une très bonne nouvelle. Le marché monétaire est une clé fondamentale du financement des entreprises aux Etats-Unis.»

Deuxième raison: «Les banques centrales étrangères ont moins besoin de liquidité en dollar ». Le compte « Central bank liquidity swaps » a baissé de 75,9 milliards, une preuve là aussi de la normalisation du besoin international de dollars. « C'est un élément clé pour les bilans dollarisés des pays émergents qui montraient des signes de stress alarmants. » ■

Un vent d'euphorie souffle sur les Bourses chinoises

BOURSE

L'indice CSI 300 des principales capitalisations en Chine a clôturé lundi sur un bond de 5,67 %, au plus haut depuis juin 2015.

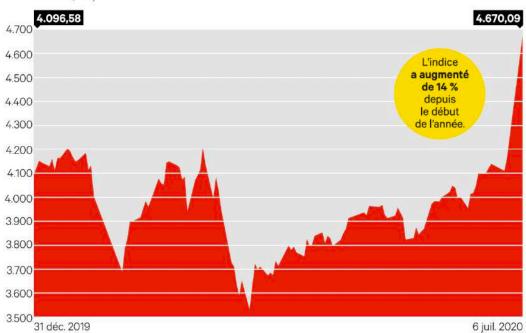
Frédéric Schaeffer @fr_schaeffer — Correspondant à Pékin

Un vent d'optimisme souffle sur les Bourses chinoises. La Bourse de Shanghai a terminé lundi sur une forte hausse de 5,71 %, au plus haut depuis avril 2019, tandis que la Bourse de Shenzhen, deuxième place de Chine continentale, a pris 3,9 % et la Bourse de Hong Kong 7,8 %. L'indice CSI 300 des principales capitalisations du pays a, lui, clôturé sur un bond de 5,67 %, au plus haut depuis juin 2015. Depuis le début de l'année, il affiche une hausse de 14 % en euros, superformant largement l'Euro STOXX 50 (-10,49 %) et le S&P 500 (-3,12 %).

Comme la semaine dernière, les signes d'amélioration de la conjoncture économique en Chine prennent le pas, aux yeux des investisseurs, sur les risques liés à l'augmentation des cas d'infection par le

Le marché chinois s'envole

Indice CSI 300, en points



LES ÉCHOS / SOURCE : BLOOMBERG

coronavirus dans le monde et les possibles répercussions sur l'économie chinoise. Après une chute de 6,8 % du PIB chinois au le trimestre, certains indicateurs avancés laissent penser que la deuxième économie mondiale pourrait avoir renoué avec la croissance au deuxième trimestre, échappant ainsi à la récession.

La dernière fois que les actions chinoises avaient suscité une telle euphorie, c'était en juin 2015.

Publié en fin de semaine dernière, l'indice composite PMI établi par Markit-Caixin a été meilleur qu'anticipé par les économistes : il témoigne d'une reprise de l'activité dans les services et l'industrie en juin, atteignant 55,7 points en juin, son rythme le plus rapide depuis novembre 2010, selon Caixin. L'indice PMI pour le seul secteur des services s'est établi pour le deuxième mois consécutif au-dessus du seuil de 50 qui sépare contraction et expansion de l'activité, loin de la dégringolade constatée en février du fait des mesures de confinement.

Pékin doit publier la semaine prochaine son PIB pour le deuxième trimestre

« Il y a un rebond des résultats financiers des entreprises chinoises cotées actions-A, avec des niveaux de profits qui sont en train de retrouver les niveaux d'avant l'épidémie », observe également Michel Audeban, directeur général de Gemway Assets. Un éditorial en première page du « China Securities Journal » indiquant que la Chine avait besoin d'un marché haussier « sain » pour aider à financer son économie numérique en plein développement, a également participé à l'envolée des marchés. Même les réseaux chinois se sont enflammés lundi, avec des mots-clés comme « ouvrir un compte actions » suscitant des millions de

La dernière fois que les actions chinoises avaient suscité une telle euphorie, c'était en juin 2015, juste avant de s'effondrer durant l'été malgré les interventions de l'Etat. Assiste-t-on à nouveau à une nouvelle bulle spéculative? « Le sentiment positif sur les marchés asiatiques est le résultat d'indicateurs économiques meilleurs que prévus mais aussi de niveaux de liquidités élevés qui poussent les

investisseurs à revenir sur les actifs à risque, poursuit Michel Audeban. Même si les Bourses chinoises surréagissent aux données économiques, cette abondance de liquidités va contribuer à soutenir les marchés à court terme. »

Il faudra pourtant encore du temps à l'économie chinoise pour se remettre complètement de l'impact du coronavirus. Alors que la demande intérieure met du temps pour se redresser, l'atelier du monde pourrait cependant subir le contrecoup de la baisse de la demande mondiale du fait des ravages de la pandémie sur ses marchés traditionnels d'exportations.



NOTER

Le principal fabricant chinois de semi-conducteurs, SMIC, a indiqué lundi espérer lever 53,2 milliards de yuans (6,7 milliards d'euros) lors d'une prochaine introduction en Bourse à Shanghai, ce qui constituerait la plus grosse depuis une décennie en Chine. L'annonce a provoqué un bond de plus de 20 % des actions de l'entreprise à Hong Kong, où elle est déjà cotée.

Wall Street oublie la crise et repart à l'assaut des sommets

 Mardi 18 août, après avoir refusé l'obstacle pendant quelques séances, le S&P 500, l'indice des 500 premières capitalisations américaines, s'est finalement hissé au-dessus de son record historique de février.

Wall Street est de moins en moins le miroir de « Main Street ».

BOURSE

Sophie Rolland **⋙**@Sorolland

La reprise en « V » est là. Mais sur les marchés boursiers, pas dans l'économie réelle. Et essentiellement à Wall Street, Mardi 18 août, après avoir refusé l'obstacle pendant quelques séances, le S&P 500, l'indice des 500 premières capitalisations américaines, s'est finalement hissé au-dessus de son record historique de février, clôturant la journée à 3.389,78 points.

Une aberration au regard de la gestion de l'épidémie, des dégâts subis par le tissu économique et de la montée du chômage ? Pas forcément. Wall Street n'est pas le miroir de « Main Street » et le comportement des investisseurs n'est, en réalité, pas si exubérant, ni irrationnel. Explications.

LE REBOND LE PLUS RAPIDE QUE WALL STREET AIT JAMAIS CONNU

Jamais la Bourse américaine n'avait subi d'aller-retour aussi radical en seulement six mois. En 126 séances, l'indice phare du marché américain a tourné la page de la crise sanitaire pour revenir à son niveau du 19 février. Le rebond est à la mesure de la déroute des mois de février et mars. Mettant fin au plus long marché haussier de l'histoire (quasiment onze ans), le « corona krach » avait fait plonger le S&P 500 de 34 %. Entre son creux du 23 mars (2.237 points) et le nouveau record du 18 août, il a repris 52 %. Sa performance du deuxième trimestre est également la meilleure enregistrée depuis 1998.

PENDANT CE TEMPS, L'EUROPE RESTE À LA TRAÎNE

Contrairement à Wall Street, les places boursières européennes, elles, n'ont pas encore oublié la crise. Parmi les grands indices du Vieux Continent, seul le DAX allemand se rapproche de ses niveaux de février. Il reste toutefois 2,5 % plus bas qu'en début d'année et, depuis quelque temps, bute sur le cap des 13.000 points.

Jamais la Bourse américaine n'avait subi d'aller-retour aussi radical en seulement six mois.

Depuis mars, le S&P 500 a repris plus de 50 %.

Le FTSE, le MIB italien et le CAC 40, eux, sont toujours en retrait de 15 et 17 % cette année. Après une phase de rattrapage en avril et mai, qui leur a permis de regagner la moitié du terrain perdu, la dynamique s'est épuisée. Depuis début juin, l'indice parisien, en particulier, ne parvient pas à s'extraire de la zone des 5.000 points. L'Ibex espagnol (autour de 7.000 points) est le plus mal en point. Toujours 26 % en dessous de son niveau du début d'année, il est encore très loin des 10.000 points atteints en février.

POURQUOI **UN TEL DÉCALAGE?**

L'absence de géants de la tech sur le Vieux Continent explique une partie du décalage de performance entre les marchés européens et américains. Les indices européens évoluent, mais doucement. Et dans l'ensemble, ils sont encore dominés par les secteurs de la « vieille économie ». Or les titres bancaires, les valeurs du tourisme, l'immobilier, les compagnies pétrolières ou les constructeurs automobiles ont particulièrement souffert dans cette crise.

Autre explication : les Etats-Unis ont mis en place des mesures de soutien globalement plus massives et plus rapides que le reste du monde. L'expansion de la base monétaire - le montant de liquidités injectées dans le système financier - y a été plus importante. Elle aurait atteint 8,46 % du PIB aux Etats-Unis, contre 3,5 % au Royaume-Uni, 1,7 % dans la zone euro et 0,9 % au Japon, selon des calculs du FMI publiés en début de mois.

UN REBOND DOPÉ PAR LES VALEURS **TECHNOLOGIQUES**

L'impressionnant rebond du S&P500 doit beaucoup aux géants de la tech. Le confinement et les mesures de distanciation physiques ont accéléré la transformation numérique de l'économie. Les Gafam (Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft) sont devenus les nouvelles valeurs refuges pour les investisseurs et ils ont vu leur cours s'envoler. Résultat : désormais, ils représentent près de 25 % de l'indice américain. Le calcul de la performance du S&P 500 équipondéré (poids de tous les titres qui le composent égal à 0,2 %, et non pondéré par la capitalisation boursière) donne une idée de leur influence. Stéphane Monier, directeur des investissements chez Lombard Odier, calcule que ce S&P 500 fictif serait en baisse de 4,5 %, alors que le S&P 500 réel dopé par les poids lourds de la tech a progressé de près de 5 %.

Cette extrême concentration du marché américain est un moteur, mais aussi une faiblesse. Les diverses enquêtes réalisées auprès des investisseurs montrent qu'il s'agit depuis plusieurs mois du positionnement le plus consensuel sur le marché. Autrement dit, le plus susceptible de se retourner. Les valorisations (en moyenne 25 à 26 fois les bénéfices 2021) ne laissent aucune marge d'erreur. « Les investisseurs se demandent à juste titre si les valorisations actuelles, au plus haut depuis dix ans, sont soutenables », commente Stéphane Monier.

L'extrême concentration du marché américain est un moteur mais aussi une faiblesse.

Les valorisations élevées ne laissent aucune marge d'erreur.

LES INVESTISSEURS SONT-ILS EN PLEINE « EXUBÉRANCE

IRRATIONNELLE »?

C'est ainsi qu'Alan Greenspan, alors président de la Réserve fédérale américaine, avait qualifié le comportement des marchés en 1996, en pleine bulle Internet. Mais si la situation actuelle présente des similitudes en termes de valorisations, les investisseurs sont loin d'être aussi euphoriques qu'à l'époque. La crise sanitaire a déjà fait 170.000 morts aux Etats-Unis. généré un chômage record et fragilisé un grand nombre d'entreprises. Dans cet environnement, les investisseurs restent plus nerveux qu'avant la crise. Le VIX (l'indice de volatilité du S&P 500) s'est stabilisé au-dessus de 20 points mais n'est pas redescendu sous les 15 points comme avant.

Les professionnels des marchés résument ce qui les pousse vers les marchés actions par deux acronymes: Tina et Fomo. Les interventions des banques centrales ayant amené les taux à des niveaux ridiculement bas (le T-note américain à 10 ans offre un rendement de 0,65 %), « There is No Alternative » à l'investissement en actions, expliquent-ils. Par ailleurs, plus le rally boursier prend de l'ampleur, plus les gérants de portefeuille craignent de rater la hausse (Fear Of Missing Out). Le Fomo pourrait toutefois commencer à perdre de la puissance. « Aux niveaux actuels, les actions devraient rester vulnérables, ce qui pourrait permettre aux investisseurs les plus nerveux de prendre quelques bénéfices, sans Fomo », écrit John Stoltzfus, responsable de la stratégie d'investissement d'Oppenheimer AM.



CR ÉDIT & IMMOBILIER

L'étonnante hausse des prix de l'immobilier en juin

- Le rattrapage post-confinement pousse encore les prix à la hausse en juin. Selon Meilleurs Agents, le volume des transactions dans l'immobilier d'habitation est de 35 % supérieur à son niveau de juin 2019.
- Une euphorie en trompe-l'œil, dont les effets devraient s'estomper lorsque l'économie ne sera plus sous perfusion.

IMMOBILIER

Marie-Christine Sonkin

₩@mcsonkin

Paris à 10.586 euros le mètre carré avec des prix qui bondissent encore de 0,4 % en juin, Lyon en hausse de 0,7 %, Lille de 0,8 %... Dans presque toutes les grandes villes, les prix poursuivent leur ascension (voir tableau). Si les précédents indices reflétaient l'état d'un marché qui s'était vitrifié pendant le confinement, les indices des prix immobiliers Meilleurs Agents-« Les Echos » du mois de juin traduisent une étonnante euphorie.

La catastrophe économique annoncée aurait pu paralyser les acheteurs, sinon les amener à négocier, alors que les experts anticipent très logiquement un ajustement des prix. Mais celui-ci ne se concrétise pas pour le moment. Nombre d'opérations avaient été lancées avant le confinement, et le marché étant en grande partie animé par des utilisateurs, ils n'ont pas voulu remettre en cause leur nouveau projet de vie. « Beaucoup étaient tenus de déménager, explique le directeur scientifique de Meilleurs Agents, Thomas Lefebvre. Et selon les sondages que nous avons effectués auprès des agences, il y a eu très peu d'annulations. »

Paris bientôt à 10.750 euros le mètre

Par ailleurs, le marché étant encore très tendu dans les grandes villes, « il y avait de fortes chances pour les acquéreurs potentiels trop exigeants en termes de rabais de voir le bien leur échapper », ajoute l'expert.

Il est possible que le marché continue sur sa lancée, du moins pendant l'été. Au vu des prix issus des avantcontrats, et à condition que la situation n'ait pas affecté leur taux de transformation en ventes, les notaires du Grand Paris s'attendent en août à « un prix de 10.750 euros le mètre carré à Paris, encore en hausse annuelle de 7.7 %. » Idem, selon eux. dans les Hauts-de-Seine, « où les hausses de prix se prolongeraient également (+ 6,3 % en un an), pour les appartements en petite couronne (+ 6,2 %) et pour l'Ile-de-France dans son ensemble (+ 6,7 %). »

Si les prix n'ont pas baissé, l'offre, en revanche, abonde. Non pas que les propriétaires se soient précipités pour mettre leurs biens en vente, « mais tout simplement, parce que l'offre accumulée pendant deux mois est aujourd'hui présente dans les annonces », souligne Thomas Lefebvre. Un désengorgement auquel succède désormais une période d'attentisme (lire ci-contre).

Reste à savoir combien de temps la pierre pourra échapper au marasme économique qui frappe la quasi-totalité des secteurs. Le directeur scientifique de Meilleurs Agents rappelle les projections pessimistes de la Banque de France. « Le taux de chômage pourrait rapidement augmenter dans les trimestres à venir pour atteindre la barre des

11,5 % à la mi-2021, soit environ 1 million de chômeurs en plus. Difficile d'imaginer que l'immobilier sortira totalement indemne de ce choc sur l'emploi. D'autant que si les taux restent très bas, les banques resserrent les conditions de crédit, les primo-accédants et les investisseurs étant les premiers touchés par ce durcissement », souligne Thomas Lefebvre.

Les facteurs structurels de soutien sont toujours présents.

Dans sa dernière note d'analyse, Olivier Eluère, économiste au Crédit Agricole, évoque les facteurs négatifs (remontée du chômage, médiocre confiance des ménages, léger resserrement de l'offre de crédit),

mais aussi les éléments favorables. Selon lui, les facteurs structurels de soutien sont toujours présents. La démographie, les besoins pour la préparation de la retraite, et surtout « l'effet valeur refuge de la pierre, renforcé par la crise sanitaire et les turbulences des marchés sont toujours là ». Dès lors, il évoque pour 2021 des « prix en baisse assez mesurée, notamment dans les segments où les prix étaient surévalués (Paris, Bordeaux, Lyon, Nantes); mais pas de recul marqué, car la demande restera relativement élevée et l'offre demeure limitée.»

Selon le directeur scientifique de Meilleurs Agents, Thomas Lefebvre, « le marché pourrait évoluer dès cet été, mais le changement devrait être surtout perceptible en fin d'année, alors que les entreprises commencerontàrembourser les PGE et que l'économie ne sera plus sous perfusion. »

L'indice des prix de l'immobilier Meilleurs Agents - « Les Echos »

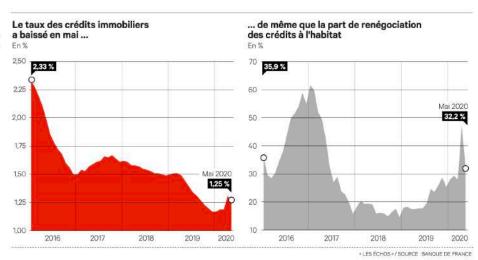
2020	=				
	10 ans	5 ans	Depuis le 1" janv. 2020	1 mois	Indice en points
Paris (10.586 €/m²)	+ 45,4	+ 35,8	+ 3,1	+ 0,4	163,7
10 grandes villes (10 GV)	+ 25,3	+ 21,8	+ 1,7	+ 0,4	126
50 grandes villes (50 GV)	+ 9,4	+ 11,4	+ 1,4	+ 0,4	107,7
Zones rurales	- 6,7	+ 2,4	+ 0,4	+ 0,3	87,8
France	+ 6,7	+ 6,6	+1	+ 0,4	103,6



*LES ÉCHOS */SOURCE INDICE MEILLEURS AGENTS - *LES ÉCHOS *

Crédit immobilier : les taux repartent à la baisse

- Après avoir atteint 1,31 % en avril, les taux du crédit immobilier ont baissé en mai, pour s'établir à 1,25 % avec, en prime, un record de hausse des encours depuis neuf ans, selon les données de la Banque de France.
- Un signe de redémarrage de l'activité, qui reste à confirmer dans les prochains mois.



TAUX

Timothée Talbi

Premiers signes d'amélioration sur le marché des crédits immobiliers. La Banque de France a publié lundi ses chiffres pour le mois de mai etfait état d'une baisse des taux, qui avaient grimpé pendant le confinement : 1,25 %, contre 1,31 % en avril, et 1,19 % en mars. Les encours mensuels ont augmenté de 7,2 milliards d'euros après deux mois de quasi-stabilité. Une hausse sans précédent depuis mai 2011.

« La baisse de régime était due au fait que les banques traitaient en priorité les dossiers en cours, et non plus les nouvelles demandes », indique Sandrine Allonier, du courtier Vousfinancer. Les effets du confinement ont aussi joué. « La charge mentale liée au Covid-19 a empêché les clients d'entamer des opérations, ils les ont mises en attente », observe le directeur du courtier Boursedes-Crédits, Arsalain El-Kessir.

La prudence est de mise

Malgré ces chiffres encourageants, les acteurs du marché restent sur leurs gardes. D'une part, parce que la production de nouveaux crédits à l'habitat (21,1 milliards d'euros en mai) est soutenue par les renégociations de prêts, à hauteur de 32 % en mai, contre 47 % en avril. Hors rené-

gociations, les taux ont en fait légèrement augmenté entre avril et mai, passant de 1,16 à 1,17 %. D'autre part, car la crainte d'une récession et d'une vague de licenciements à la rentrée plane sur le marché. « Il y a toujours un pic saisonnier en mai sur le marché des crédits immobiliers. On aura la vérité à partir de la mi-septembre ou d'octobre, et je pense qu'elle sera moins belle », redoute Arsalain El-Kessir. La durée d'une opération immobilière se situant entre 3 et 5 mois, les chiffres de la Banque de France sont d'autant plus à prendre avec précaution, estime-t-il.

Le début d'année avait déjà donné un avant-goût du durcissement des critères d'octroi des banques à la suite des recommandations du Haut Conseil de stabilité financière (HCSF). « Les banques sont plus sélectives et financent essentiellement des beaux profils, explique Sandrine Allonier. C'est probablement la forte concurrence entre les banques autour de ces profils qui a fait évoluer les taux à la baisse... et à la hausse pour les autres. »

Un avis que partage Arsalain El-Kessir: « Il est devenu plus compliqué de devenir propriétaire pour les primo-accédants qui ont un faible apport, même s'ils sont solvables. » D'après une étude de Century 21 parue lundi, l'apport personnel pour financer l'acquisition d'un bien immobilier en France représente désormais près de 10 % de la valeur totale du bien, contre à peine 3 % début 2019. L'effet rattrapage de mai semble s'être confirmé en juin, avec un niveau de demandes de prêts équivalent à celui d'avant-confinement. « Les deux mois de confinement seront peut-être compensés d'ici à la fin de l'année », espère Sandrine Allonier.

Autre facteur: les objectifs annuels des banques. « Le crédit immobilier est le produit d'appel des banques, donc il n'y aura pas d'augmentation des taux sur les durées inférieures à vingt ans, considère Arsalain El-Kessir. De plus, les banques ont besoin de rattraper leurs objectifs, même révisés. Il n'est donc pas impossible que les taux diminuent à nouveau sur ces durées. »

« Le crédit immobilier est le produit d'appel des banques, donc il n'y aura pas d'augmentation des taux sur les durées inférieures à vingt ans. »

ARSALAIN EL-KESSIR Directeur du courtier BoursedesCrédits

Les prix des logements encore sur leur lancée

- Les indices des prix immobiliers d'habitation Meilleurs Agents
- « Les Echos » au 1er août 2020 sont, pour l'instant, indifférents à pandémie.
- Un calme qui ne préjuge pas de l'évolution à la fin de l'année, dans l'hypothèse d'un taux de chômage en forte hausse.

IMMOBILIER



Le calme avant la tempête ? Pour l'instant, le marché de l'immobilier d'habitation semble imperméable aux ravages du coronavirus. Certes, les prix dans Paris se sont globalement calmés au mois de juillet avec une faible hausse de 0,2 %. Mais, selon le directeur scientifique de Meilleurs Agents Thomas Lefebvre, il faut affiner l'observation. On relève, en effet, une importante distorsion entre les petites surfaces, dont les prix augmentent encore de 0,8 %, quand ceux des grandes superficies marquent le pas, en baisse de 0,5 %.

« Les familles qui devaient déménager avant la rentrée ont purement et simplement remis leur projet à l'année prochaine, explique l'expert. Les grandes surfaces ont donc été délaissées. Les petites, en revanche, sont toujours très recherchées par les primo-accédants et les investisseurs. » Malgré un rendement immobilier le plus faible, l'ampleur de la demande locative dans la capitale, le côté valeur refuge de la pierre et sa bonne liquidité font du studio parisien un actif toujours très recherché. Les investisseurs sont toujours friands de petites surfaces parisiennes en tant qu'actif patrimonial, même s'il est désormais très compliqué de louer en meublé de tourisme, à la fois du fait des contraintes réglementaires pesantes et de la déser-

« Les familles qui devaient déménager avant la rentrée ont purement et simplement remis leur projet à l'année prochaine... »

THOMAS LEFEBVRE directeur scientifique de Meilleurs Agents tion des touristes étrangers dans la Ville lumière à cause de la pandémie de Covid-19. Petite et grande couronne, avec des hausses respectives moyennes de 3,3 % et 0,4 % en juillet, sont également en grande forme. Les acquéreurs profitent de taux d'intérêt toujours bas, même si les banques ont resserré leurs conditions d'attribution de crédit.

Les banlieues en forme

« Deux mois après la fin du confinement, il semblerait que la pandémie n'a pas d'effet sur les projets immobiliers. L'hypothèse selon laquelle les ménages rechercheraient un peu plus de mètres carrés et de verdure quitte à s'éloigner de la capitale n'est pas absurde. Mais il est encore trop tôt pour juger s'il s'agit d'une tendance de fond », estime Thomas Lefebvre. D'autant que, ajoute-t-il, « les entreprises sont pour la plupart encore en train de réfléchir à des solutions de télétravail, et celui-ci n'est donc pas entré dans les mœurs de façon pérenne ». Dans ce tableau de hausse généralisée, la province est un peu en retrait, avec 4 villes où les prix stagnent: Montpellier, Rennes, Bordeaux et Toulouse. Lille est en recul de 0,3 %. En revanche, Lyon, où les

prix ont bondi de plus de 7 % sur un an, continue sur sa lancée, à + 0,6 % en juillet. Même progression mensuelle pour Nantes, où la hausse est de 5,2 % sur douze mois. Peut-on imaginer que les prix de la pierre continuent leur ascension à ce rythme?

« Nous sommes confrontés à d'énormes incertitudes, relève Thomas Lefebvre. Actuellement, les transactions sont soutenues par les grosses réserves d'acquéreurs potentiels dans les grandes villes, et une partie de la population qui n'a pas de crainte pour sa solvabilité fait le marché. » Mais, poursuit-il, « il serait toutefois irréaliste de ne pas tenir compte de la montée du chômage qui aura indéniablement un effet sur la demande. » Dans le même temps, « les banques vont se montrer de plus en plus prudentes dans leurs politiques d'octroi de crédit. L'euphorie devrait donc se calmer. Il ne faut donc pas être trop optimiste », conclut le directeur scientifique de Meilleurs Agents. En revanche, sauf seconde vague de l'épidémie, il n'anticipe pas de retournement de marché.

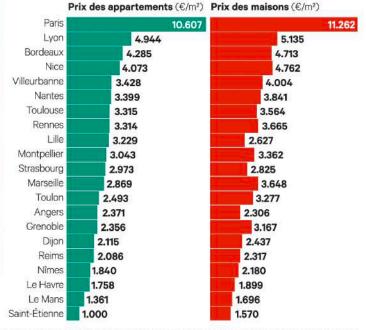


Lire l'éditorial de François Vidal Page 12

L'indice des prix de l'immobilier Meilleurs Agents - « Les Echos »

IPI, 1° août 2020		0			
	10 ans	5 ans	Depuis le 1 ^{er} janv. 2020	1 mois	Indice en points
Paris (10.607 €/m²)	+ 44,5	+ 35,5	+ 3,3	+ 0,2	164
10 grandes villes (10 GV)	+ 25,2	+ 22,5	+ 2,1	+ 0,2	126,5
50 grandes villes (50 GV)	+ 9,6	+ 12,3	+ 1,9	+ 0,2	108,3
Zones rurales	- 6,2	+ 3,4	+ 1,5	+ 0,3	88,7
France	+ 6,6	+ 7,4	+ 1,7	+ 0,3	104,4

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 Peris. Les IPI Paris; 10 GV et 50 GV ciblent les appertements. L'IPI France regroupe appartements et maisons. L'IPI rural est calculé sur les prix des maisons.





Crédit immobilier : La BCE annonce son envie de prolonger les taux bas jusqu'en 2021

Vous souhaitez acheter un bien immobilier? La politique de taux bas devrait se poursuivre jusqu'en 2021. Tous les indicateurs sont au vert! Les explications du courtier CREDIXIA.

Suite à la crise sanitaire, la plupart des Français ont placé l'achat immobilier au cœur de leur réflexion et, dès le mois de mai 2020, nous avons constaté un pic du nombre de demandes d'emprunt immobilier. Ce pic s'accompagne du soutien de la Banque Centrale Européenne (BCE) qui a incité les banques à accorder des crédits aux particuliers pour relancer le secteur immobilier. La bonne nouvelle c'est que tous les



indicateurs sont au vert pour que les taux immobiliers restent bas jusqu'en 2021!

La diminution des taux se poursuit

La Banque Centrale Européenne (BCE) vient tout juste d'annoncer son envie de prolonger les taux bas jusqu'en 2021. Une aubaine pour tous les porteurs de projets immobiliers!

En juillet, les banques ont conservé voir baissé leurs taux de crédit immobilier afin de soutenir la demande. Le taux moyen (hors assurance et caution) s'établi à 1,25 % en juillet contre 1,29% en juin. Cette stratégie semble logique puisque le crédit immobilier reste le seul produit d'appel des banques pour capter des nouveaux clients. Ce choix est un point positif pour les très bons profils comme pour les ménages les moins aisés (primo-accédants et séniors). N'oublions pas que ce mois-ci le taux d'usure s'affiche à la hausse passant de 2,51% en avril à 2,57% au 1er juillet 2020 pour tous les prêts à taux fixe d'une durée supérieure à 20 ans. Par conséquent, cela permet d'augmenter mécaniquement le nombre d'emprunteurs éligibles au prêt immobilier qui, jusqu'ici, étaient exclus. Et, dans les faits, cela se vérifie puisque CREDIXIA a pu financer un primo-accédant, à faible revenu.

Il est possible d'emprunter avec un revenu de 25 000 € / an

Prenons le cas d'une primo-accédant, célibataire, âgée de 28 ans. Elle achète son premier achat dans l'ancien. Grâce au service d'un courtier, elle obtient un crédit immobilier au taux de 1,75% (assurance incluse) sur une durée de 25 ans. Sa mensualité avec assurance s'élève à 676,59 € / mois. Grâce à un apport personnel couvrant les frais liés au crédit (frais de notaire, frais de garantie, frais dossier bancaire) et des revenus stables, elle obtient son emprunt. L'apport personnel est de plus en plus indispensable pour les primo-accédants.

Notons que lorsqu'un emprunteur achète sa première résidence, la banque lui facilite l'accès au crédit en misant sur le long terme afin de le fidéliser lors de son deuxième achat. Pour les ménages à faibles revenus ou les primo-accédants, il est conseillé de vérifier son éligibilité aux dispositifs d'aide à l'accession comme le PTZ ou le prêt Pas. Les conditions d'accès au crédit immobilier se sont fortement resserrées, et pour être sûr d'obtenir un crédit adapté, il est nécessaire d'être accompagné par un professionnel.

Pourquoi faire appel à un courtier?

Un courtier en prêts immobiliers est un intermédiaire en opérations de banque, mandaté par un emprunteur, pour obtenir les meilleures conditions auprès d'établissements bancaires. Le rôle du courtier n'est pas seulement celui d'un intermédiaire entre l'emprunteur et les banques. Il a également un rôle d'écoute, d'analyse et de conseil afin de trouver le meilleur financement et surtout le plus adapté à sa situation.

Le courtier est principalement un gain de temps car il effectue l'essentiel des démarches à la place de l'emprunteur et lui évite ainsi tous les déplacements superflus auprès des établissements bancaires. Le courtier en crédit immobilier sait présenter un dossier auprès des banques, alors qu'un client, lui, ne sait pas forcément le faire. Soyez optimiste et profitez de cette situation de taux bas pour financer votre premier bien immobilier.