



Analyse thématique — T3 2020
Marché automobile

Après une année noire, rebond grâce à l'électrique ?

Marché automobile mondial : rebond électrique après une année noire ?

Le marché automobile mondial a déjà traversé une crise sans précédent depuis 2018 avec la contraction sévère de plusieurs marchés clé dont les Etats-Unis, la Chine et la zone euro. Mais la crise sanitaire a encore aggravé la situation, faisant plonger les marchés. En Europe, les marchés ont atteint un plus bas historique en avril lors du confinement. Depuis lors, ceux-ci se sont repris et ont atteint en juillet 2020 les niveaux de pré-crise. Pour autant, ces niveaux restent bas au regard des tendances de long terme. En effet, après deux années de recul (-0.7% en 2018 et -4.5% en 2019), les ventes mondiales de véhicules devraient encore reculer cette année, mais il est encore trop tôt, compte tenu des incertitudes, d'en prévoir l'ampleur.

La « première crise » (celle de 2019) a été marquée par des contractions de ventes importantes. Ainsi, la Chine, premier marché mondial, a vu ses nouvelles immatriculations chuter de 27.4% sur un an en décembre 2019. Les ventes de véhicules électriques (« à énergie nouvelle » ou NEV) ont nettement mieux résisté avec une baisse de 4% seulement. Sur le deuxième marché mondial, les Etats-Unis, les ventes ont reculé de 1.6% l'année dernière à 17.1 millions d'unités.

En Europe, le marché a été pénalisé par les mauvais résultats en Allemagne où les ventes de véhicules diesel se sont contractées suite au scandale du « dieseldate » et en prévision des nouvelles normes d'émission de l'UE 2020 sur les principaux polluants. Les prévisions pour cette année ne sont pas bonnes. Selon Moddy's (avant la crise du Covid19), le marché pourrait être au mieux stable, voire encore au recul. En réalité, l'effondrement récent des marchés mondiaux, suite à la pandémie, pourrait déboucher sur une nouvelle année de recul sévère des marchés. Pour autant, l'effet du Covid-19 n'est que conjoncturel. Au plan structurel, les nouveaux objectifs d'émission de l'Union européenne de 95 g/km devraient bouleverser le marché. En effet, actuellement aucun constructeur ne respecte ces nouvelles normes, le meilleur émettant en moyenne 6 grammes supplémentaires et le plus mauvais 40 grammes. Les constructeurs doivent donc « pousser » les ventes de véhicules électriques ou hybrides pour échapper à de lourdes amendes pour non-respect de ces normes. 2020 sera donc une année charnière en termes « d'électrification » dans un contexte conjoncturel exécrable.

Fig.1 : Motorisation, nouveaux véhicules 2019 UE, %

Source: Le Monde

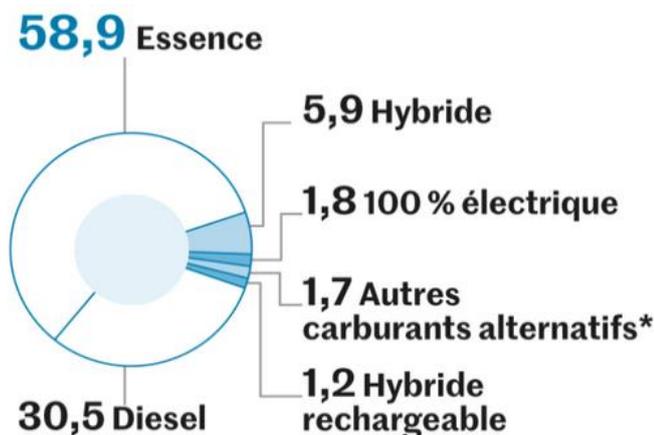


Fig. 2: Part des automobiles équipées d'une batterie pour la propulsion / total des ventes en %

Source: Le Monde

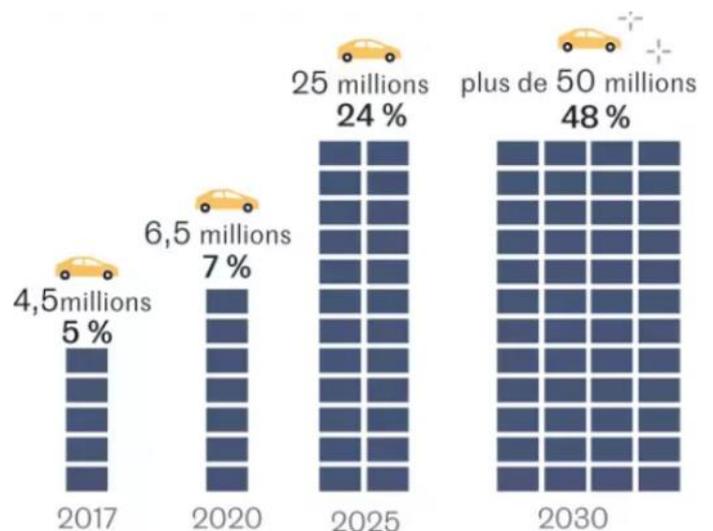
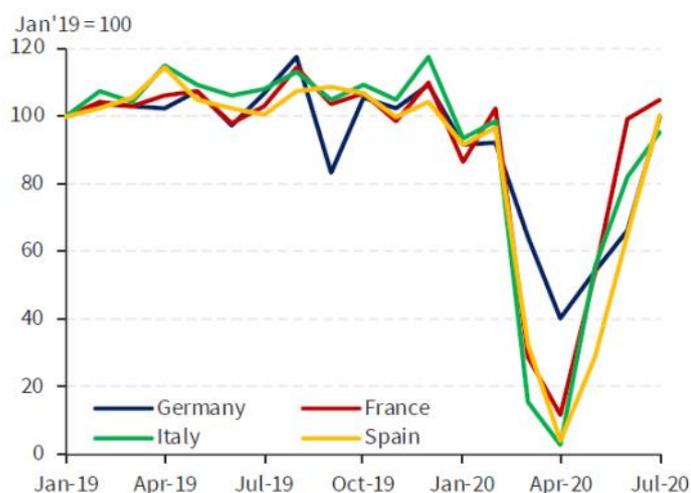


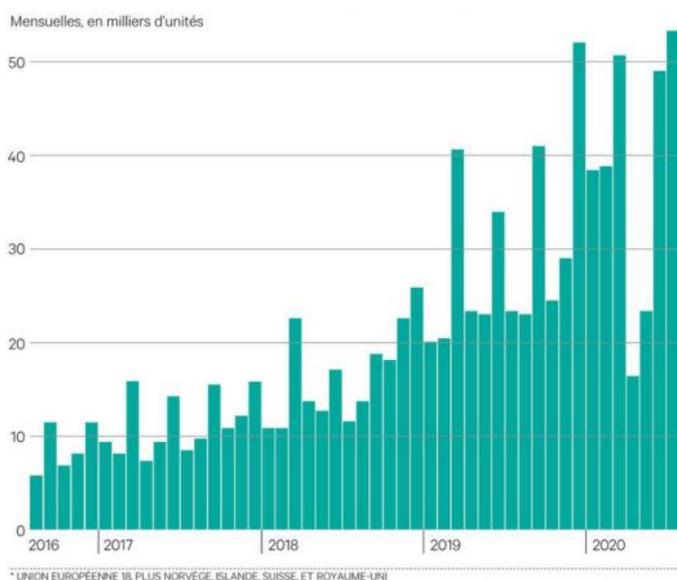
Fig. 3 : Immatriculation de véhicules en Europe
Source: Barclays



Sur les marchés européens, à la fin du confinement, on a observé un effet « rattrapage » de la consommation des ménages sur les biens durables. Ainsi, en juillet, le marché européen automobile ne s'est replié que de 2% (sur un an), contre encore -22% en juin. Par ailleurs, la demande pour les véhicules électriques ou hybrides a été beaucoup plus dynamique qu'anticipé, grâce aux subventions et aux mesures de soutien. En France et en Allemagne, la part du marché de ces véhicules a bondi à près de 9% ces derniers mois, contre 2% en 2019. En France, le gouvernement a proposé 200 000 super-primés à la conversion (électrique) qui ont été « consommés » avant la fin du mois de juillet. En Suède, celle-ci est même passée à 25% du total. La pression à la hausse des ventes de ces véhicules vient à la fois des producteurs et des gouvernements. En effet, les industriels doivent respecter cette moyenne de 95 grammes de CO₂ émis par km et par véhicule (sous peine de sanctions financières importantes) ce qui n'est possible en l'état que par une hausse des ventes de véhicules électriques. Par ailleurs, les gouvernements soutiennent également l'ensemble du secteur qui ressort exsangue de ces trois années de crise. Au total, en France, ces rabais et primes peuvent ressortir à 12 000 euros par véhicule et en Allemagne à 9000 euros.

Dans le reste du monde, les marchés sont en berne, comme l'ensemble des Amériques et la Japon et la majorité des constructeurs mondiaux sont affectés. Ainsi, les gros acteurs du secteur ont affiché des résultats catastrophique pour le premier semestre de l'année: 7.3 milliards de perte pour Renault, 2.3 pour Nissan, 1.5 pour Daimler, 1.5 pour BMW, etc. Pour les fournisseurs du secteur, la situation est encore pire.

Fig. 4 : Ventes de voitures électriques en Europe de l'Ouest
Source: Les Echos

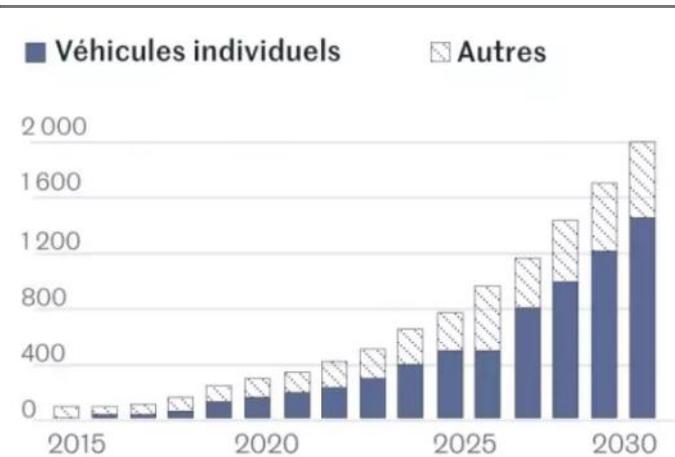


En effet, les sous-traitants sont à la fois victimes de la baisse des marchés et de la transition vers les véhicules électriques ou hybrides. Et cette situation pourrait avoir des conséquences dramatiques sur l'emploi et la consommation des ménages. Ainsi, selon l'IFO, 16% des emplois en Basse-Saxe (siège de Volkswagen et de l'équipementier Continental) sont dépendants de la production de moteurs à explosion et d'autres composants de la filière « thermique ». Sur l'ensemble du pays, le syndicat IG Metall prévoit la perte de 300 000 emplois dans le secteur. Le secteur fait face à des changements structurels importants: motorisation alternative, connectivité des véhicules, mobilité électrique, etc. En dépit des alertes qui ont été lancées depuis plusieurs années, il semble que le « Mittelsand » allemand n'a pas vu venir ces changements auxquels s'est rajouté la crise sanitaire.

En Chine, les ventes ont progressé en juillet pour le 4e mois consécutif, mais celle-ci affichent encore un recul de 12.7% depuis le début de l'année. Au total, bien qu'une poursuite du rebond du marché est anticipée, les ventes devraient encore reculer de 10% cette année (après une contraction de 2.8% en 2019 et de 8.2% en 2019). Mais on observe une tendance à la hausse de la part de marché du véhicule électrique qui progresse de 19% en juillet avec près de 100 000 unités mises en circulation. Comme en Europe, cette accélération est due aux incitations et subventions diverses. Au total, plus d'un million de véhicules électriques devraient être vendus cette année, soit une part de marché de 8% environ.

Fig. 5: Demande de batteries (puissance en GWh) pour la propulsion de véhicules électriques

Source: Le Monde

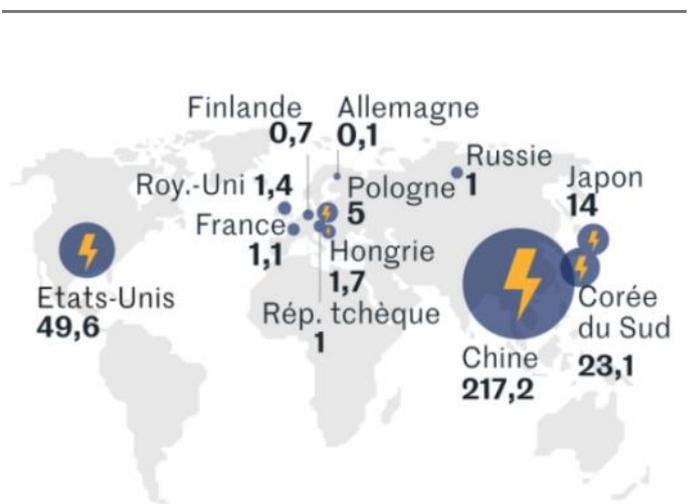


L'automobile allemande « à marche forcée » vers la transition énergétique

L'effondrement de plus de 20% du marché chinois a provoqué une crise sans précédent dans l'industrie automobile allemande dès 2019. En effet, ces dernières années, ce marché est devenu le premier débouché des constructeurs d'outre-Rhin. Pour Volkswagen, la Chine représente 40% de ses ventes et 30% pour Daimler (Mercedes). Or, bien que ces derniers aient des unités de production en Chine, une partie importante des véhicules sont produits en Allemagne. Au recul des ventes, s'ajoutent des problèmes plus structurels. Ainsi, suite au scandale du « dieselgate » et à l'introduction des nouvelles normes d'émission de CO₂ par la Commission européenne, les constructeurs allemands sont dans une mauvaise situation par rapport à leurs concurrents. La part du « diesel » est trop élevée et les émissions moyennes de CO₂ (g/km) par véhicule sont très au-dessus des nouvelles normes. Pour répondre aux nouvelles normes d'émission en vigueur et aux objectifs d'électrification des flottes en Chine, les constructeurs allemands se sont lancés dans des programmes d'investissement gigantesques dans le véhicule électrique et / ou hybride. Le retard dans l'électrification des gammes de véhicules est nécessaire car les concurrents semblent avoir une certaine avance, comme les constructeurs japonais ou coréens. Compte tenu de la vitesse des changements technologiques, les constructeurs allemands et européens (en rajoutant PSA-Fiat et Renault-Nissan) n'ont pas le droit à l'erreur sous peine de disparaître au cours des cinq prochaines années. Une des clés pour les constructeurs européens au cours des prochaines années est la maîtrise de la filière des batteries. Face au retard des Européens en la matière, l'Union européenne a lancé un plan d'aide pour cette filière.

Fig. 6: Capacité de production de batteries électriques, 2019, en GWh

Source: Le Monde



Volkswagen: le grand saut du diesel à l'électrique

En dépit de sa première place mondiale avec 10.97 millions de véhicules vendus en 2019, en hausse de 1.3% par rapport à 2018, devant Toyota avec 10,36 millions, le groupe Volkswagen n'est que 8e mondial en termes d'émissions de CO₂ avec 122 g/km, loin derrière les nouvelles normes européennes. Pour éviter de payer des pénalités au cours des prochaines années, VW a lancé un plan massif d'investissements pour préparer sa transition énergétique. L'objectif est de commercialiser 75 modèles électriques d'ici 2028 et le groupe se donne les moyens avec des investissements de 36 milliards d'euros, représentant 18% du total des investissements annoncés dans la voiture électrique, alors que le groupe ne représente que 11% des ventes totales mondiales.

Fig. 7: Croissance des nouvelles immatriculations UE 2019/2018 selon type d'énergie, %

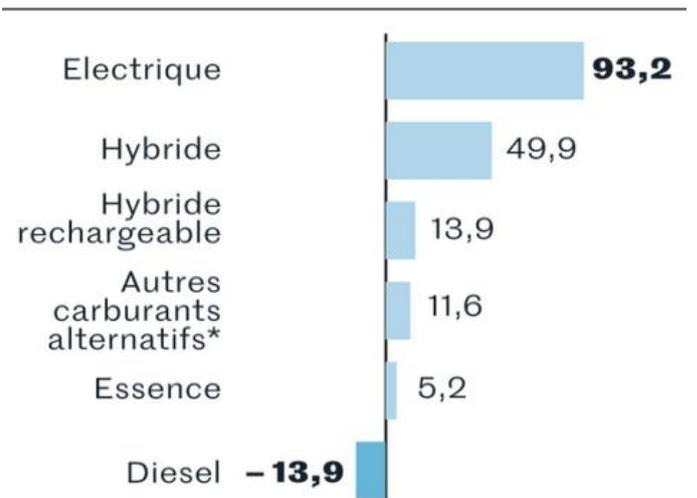
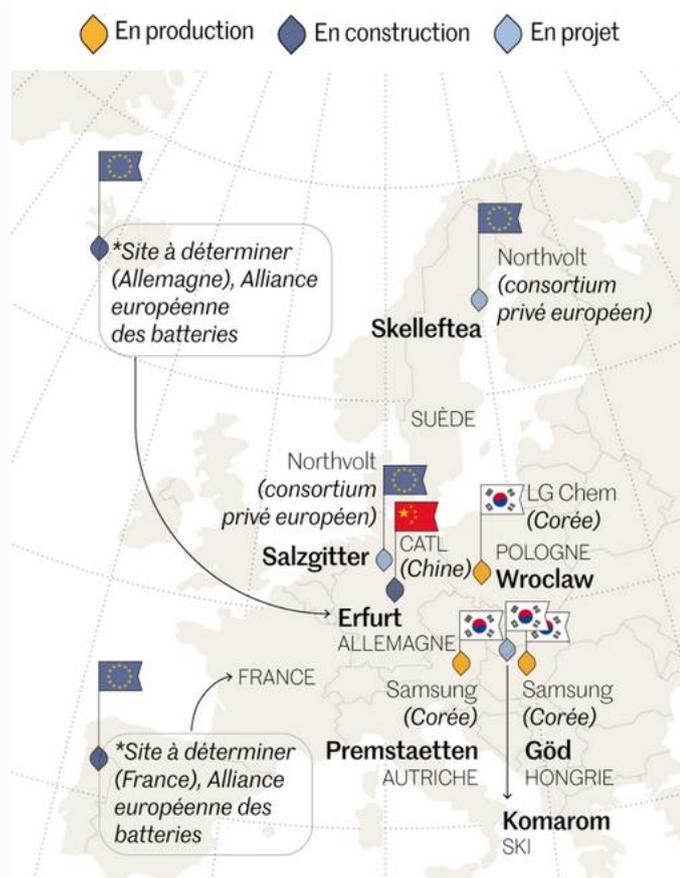


Fig. 8 : Usines de production de batteries en Europe
Source: Natixis



L'objectif est d'atteindre la barre du million de véhicules électriques d'ici 2022 et, en cumulé, de vendre 26 millions de motorisations électriques en 2029. Pour ce faire, le groupe est en train de construire une unité de production spécialisée en Allemagne de l'est avec une capacité de production de plus de 300 000 par an. L'enjeu pour le groupe allemand est énorme, car il entre en concurrence avec des acteurs du numérique comme Google, Tencent ou Alibaba. Cette transition énergétique nécessite de nouvelles compétences et une coopération avec ces acteurs du numérique. Il s'agit donc d'une véritable révolution dans la production de véhicules.

La batterie, l'élément clé pour les constructeurs

Avec la hausse de la vente des véhicules électriques, les constructeurs tentent par tous les moyens de « sécuriser » leur approvisionnement en batteries, voire en matières premières qui entrent dans la production de batteries comme le cobalt, le lithium et le nickel. Avec la crise sanitaire, l'approvisionnement mondial de ces trois matières premières a été perturbé.

Pour éviter toute perturbation d'approvisionnement, certains états, comme la Chine, établissent des réserves stratégiques de ces métaux. Ainsi, sur le marché du cobalt, suite aux problèmes d'extraction (Congo) et de transports depuis les ports d'Afrique du Sud, la Chine a annoncé la constitution de stocks pour un volume de 2000 tonnes. Bien que cela ne représente que 2% de l'offre mondiale, les prix de ce métal ont déjà fortement rebondi (+10% en juillet) et devraient encore progresser d'ici la fin de l'année. La demande croissante pour ces métaux n'est évidemment pas sans conséquences pour l'environnement en particulier aux alentours des lieux d'extraction. Le dernier exemple en date est celui de la mine de nickel dans la baie de Basamuk en Papouasie-Nouvelle Guinée qui rejette librement dans l'environnement des tonnes de métaux lourds. La production de véhicules « propres » n'est donc pas sans conséquences sur l'environnement mondial.

Les constructeurs, dans leur course aux parts de marché, tentent également de sécuriser leur approvisionnement soit en construisant leurs propres unités de production (comme Tesla) ou en établissant des accords avec des acteurs spécialisés de la filière. C'est le cas par exemple de BMW qui vient de signer un contrat de plus de 2 milliards d'euros avec le fabricant Northvolt (Suède) pour diversifier ses fournisseurs (essentiellement asiatiques pour l'instant).

Au total, le développement du marché des véhicules électriques s'est renforcé grâce aux soutiens combinés de l'offre et de la demande. En effet, en Europe, mais également en Chine, les constructeurs automobiles doivent respecter les nouvelles normes d'émissions de polluants. Le développement de gammes hybrides et électriques est le seul moyen de les respecter, les moteurs thermiques n'ayant pas les technologies pour les observer. Par ailleurs, dans le contexte d'effondrement des marchés suite à la crise sanitaire, les gouvernements ont mis en place des mesures de soutien pour soutenir le volume de ventes et en particulier pour les véhicules électriques et hybrides. Résultat, en Europe, la part de marché de ces véhicules ne cesse de progresser et atteint déjà 10%. C'est donc un changement structurel radical qui est train de s'opérer du côté de la demande, mais également du côté de la production, notamment dans les technologies des moteurs et des batteries. A cet égard le retard technologique est important en Europe et la dépendance face à la Chine est énorme. Mais les dizaines de milliards investis dans ces technologies, notamment en Allemagne, devraient renforcer la position de l'Europe et la part de marché de ces véhicules.