

3. Automobile : après une décennie dorée, la crise menace à nouveau¹

Le secteur automobile sort d'une folle décennie à l'échelle planétaire : plus de 1 milliard de véhicules ont été mis en circulation depuis 2007, malgré la grande crise qui a frappé l'Europe et les États-Unis. Un record historique a été atteint avec 95,6 millions de véhicules vendus en 2017, 40 % de plus que dix ans auparavant.

Après un début 2018 en fanfare, un ralentissement des ventes de véhicules neufs a commencé à se faire sentir en Chine, puis les immatriculations ont brutalement plongé en Europe à la rentrée de septembre. Cette évolution a fait craindre un nouveau retournement cyclique de l'industrie automobile, et par contrecoup un ralentissement de l'économie allemande entraînant une récession européenne.

La dynamique de 2018 est désormais plus claire et rassurante s'agissant du marché européen, mais dans le monde le ralentissement s'est intensifié depuis le début de l'année 2019. La contraction reste, pour le moment, circonscrite aux marchés émergents, mais elle est de grande ampleur et ses répercussions n'épargnent aucun des acteurs où qu'ils opèrent, mais tout particulièrement en Allemagne. Ce coup d'arrêt à la croissance des ventes sonne certainement l'heure de la consolidation du secteur automobile à l'échelle mondiale, avec le risque de précipiter les constructeurs européens dans de fortes turbulences à un moment où ils sont vulnérables car fragilisés par le *dieselgate* et confrontés au défi de normes environnementales durcies.

Le ralentissement mondial s'est confirmé et creusé

Après une fin d'année 2018 difficile en Europe et un ralentissement en cours en Chine, le début 2019 fut marqué par une forte incertitude. Cette situation confuse s'est décantée :

1. Cette partie a été rédigée par Bruno Coquet, chercheur associé à l'OFCE.

— En Europe, les difficultés de production signalées à l'automne 2018 se sont avérées marginales et sans lendemain. La conjugaison de nouvelles normes antipollution et d'un nouveau protocole d'homologation des véhicules n'a pas durablement impacté la production. On peut même penser que les mouvements des immatriculations observés en 2018 illustrent que les constructeurs ont bien maîtrisé les effets des changements réglementaires en ajustant immatriculations, production et stocks au mieux de leurs intérêts. Le marché européen a globalement retrouvé son rythme de croisière début 2019.

— Le ralentissement du marché chinois s'est mué en retournement au début de l'été 2018, la baisse atteignant -2,8 % sur l'année. Depuis, le marché s'est encore contracté de -11,3 % en cumulant les huit premiers mois de 2019 par rapport à l'année précédente. À ce rythme les ventes pourraient baisser de plus de 3 millions de véhicules sur l'année.

Au fur et à mesure que l'on avance dans l'année 2019, la dynamique baissière s'étend à beaucoup de pays émergents avec la même ampleur qu'en Chine, soit environ -12 % sur l'ensemble de la zone. L'Inde chute de -13,7 %², la Turquie et l'Argentine sont en chute libre à -45,7 % en cumul des huit premiers mois de 2019. Le Brésil, qui progresse de +8,4 %, est une exception notable dans ce paysage³.

Finalement, avec un marché américain stable (+0,2 %, VP + VU), un marché japonais en hausse de +0,9 %⁴, et une Europe en légère baisse (-3,1 %), les ventes d'automobiles baissent « seulement » de -6,5 % dans le monde sur les 8 premiers mois de 2019. Au rythme actuel, le marché mondial reculerait de plus 6 millions d'unités sur l'ensemble de l'année.

Le secteur est donc confronté à une crise intense, car les volumes perdus surpassent les pertes consécutives à la grande crise de 2008-2009, qui avait été cataclysmique pour le secteur automobile à l'échelle de la planète. Toutefois, à la différence de ce qui s'était alors passé, toutes les régions ne sont pas affectées de manière homogène : pour

2. En Inde, les principales marques font état d'une chute très importante de leurs ventes en septembre, qui vont au minimum de -14,8 % pour Hyundai jusqu'à à -56 % pour Tata Motor.

3. Le marché Turc qui flirtait avec le million de véhicules vendus en 2016 avait déjà baissé de -35 % en 2018. Le marché argentin avait quant à lui déjà baissé de -10 % en 2018. Le Brésil reste cependant environ -20 % en dessous de son niveau moyen des années 2010 à 2015.

4. Les premières indications concernant les ventes de septembre montrent une forte chute aux États-Unis (-12 %, -1,6 % sur 9 mois), une forte hausse au Japon (+12,8 %, +1,8 % sur 9 mois) probablement transitoire car dopée par un effet d'anticipation de hausse de la TVA au 1er octobre.

l'heure, les problèmes se concentrent largement sur la Chine qui encaisse la moitié de la baisse des volumes, un quart de la contraction venant de trois autres pays émergents, Argentine, Inde, et Turquie, le solde se répartissant en fonction de circonstances plus locales.

Le marché européen tient bon dans l'ensemble mais la fébrilité règne

Le marché européen amortit la baisse mondiale. Mais sous ces dehors relativement stables, il se caractérise par une hétérogénéité inhabituelle. Dans le détail, les cinq gros pays (Allemagne, France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, 70 % du marché) reculent de -2,6 % (VP) sur les huit premiers mois de l'année par rapport à la même période de 2018 qui avait été exceptionnellement faste. À noter qu'à elle seule l'Espagne (-9,2 %) explique 43 % de la baisse des ventes dans les cinq grands pays. Le recul est un peu plus important sur les marchés de taille intermédiaire (-4,3 % VP) notamment les Pays-Bas (-10,7 %), la République tchèque (-9,3 %), l'Autriche (-8,3 %), l'Irlande (-7,9 %) ou l'Europe du Nord (-15,9 % en Suède et -12,8 % en Finlande). Les marchés significatifs qui progressent fortement sont la Roumanie (+13,7 %), la Hongrie, (+10,1 %) et la Grèce (+8,7 %).

Le marché allemand est en hausse de +0,9 % dans un climat économique morose, il bénéficiera sans doute encore d'un petit effet d'offre lié au salon (bisannuel) de Francfort qui se tenait en septembre. La bonne tenue des ventes est probablement en partie une conséquence de la réaction des constructeurs nationaux aux difficultés qu'ils ont rencontrées sur les autres marchés. Sur l'ensemble européen les groupes allemands enregistrent des performances contrastées sur les huit premiers mois de l'année : les volumes de vente de Daimler progressent de +4 %, BMW est stable, et VW chute de -4,5 %.

En France, les immatriculations augmentent légèrement (+0,6 % VP + VU) restant ainsi au voisinage du niveau élevé des neuf premiers mois de 2018. Les commandes sont stables depuis le début de l'année (+0,5 % VP + VU). Ces résultats sont d'autant plus satisfaisants que la baisse de la demande de Diesel (-18,1 %) impose des ajustements très forts au niveau de la production et des approvisionnements qui contraignent probablement les ventes, comme d'ailleurs dans tous les marchés fortement diésélisés.

Sous le vernis de la stabilité européenne, la structure du marché qui se modifie profondément peut contribuer à expliquer cette l'hétérogé-

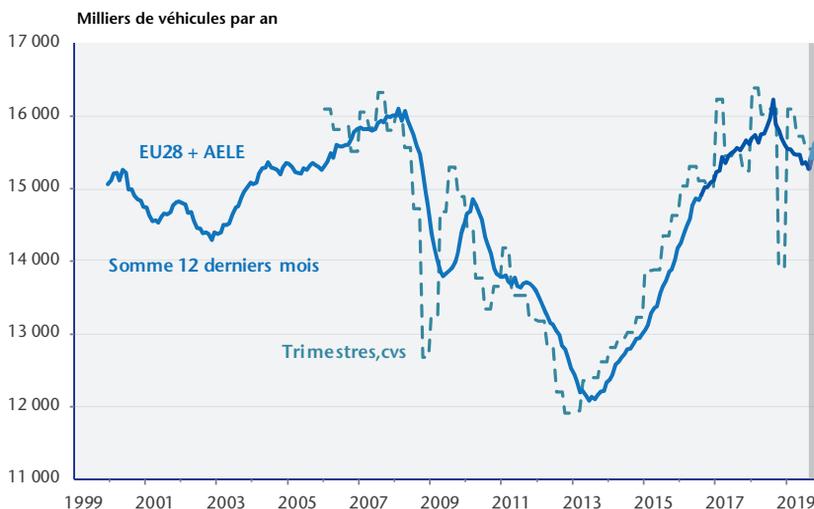
néité entre pays. La part de marché du Diesel dépassait 50 % de 2005 à 2015 en Europe, 55 % en 2011 et plus de 70 % dans des pays comme l'Espagne ou la France. Elle est aujourd'hui pratiquement divisée par deux pour s'établir à environ 30 % des ventes européennes sur les six premiers mois de 2019, soit une baisse de -17,1 % par rapport à l'année précédente. Ce qui interroge c'est l'évolution en Allemagne, seul marché européen où le diesel progresse depuis le début de l'année (+3,0 %). Les ventes de véhicules électriques représentent encore des petits volumes mais des progressions à deux chiffres (+57 % en France en septembre 2019).

La bonne tenue du marché européen peut s'expliquer par des circonstances conjoncturelles, faiblesse des taux d'intérêt, subventions publiques à l'acquisition de véhicules moins polluants et nécessité de compenser ici les volumes de ventes perdus ailleurs dans le monde. Il serait logique que les constructeurs aient profité de ce contexte pour développer des offres commerciales destinées à soutenir les ventes et à faire face à la chute des motorisations Diesel. Il faut souligner que les constructeurs sont aussi devant la nécessité de stabiliser la demande, les clients pouvant être attentistes, car perturbés par les nombreuses annonces, changements de réglementation (normes CO₂, restrictions de circulation dans les villes, etc.) et incitations financières publiques, qui engendrent incertitudes et attentisme.

La situation est donc très contrastée et fondamentalement incertaine sur le Vieux continent. Mais le marché européen a néanmoins toutes les chances de signer une très belle année : en effet, bien qu'en recul, les ventes sont florissantes puisqu'elles se comparent au niveau dopé des huit premiers mois de 2018. Ce résultat force à l'optimisme car l'effondrement technique de fin 2018 ne se reproduira pas à l'identique (graphique 26 et 27)⁵. Le principal risque tient à l'éventualité d'un Brexit dur qui impacterait les deux derniers mois de l'année 2019, dans un contexte fébrile.

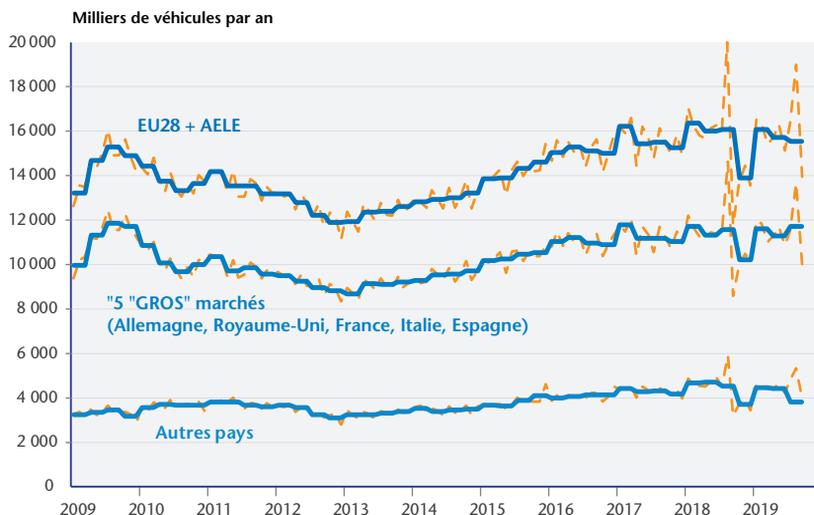
5. Les premiers résultats de septembre montrent un fort rebond des ventes de +11,7% par rapport au même mois de 2018, sans surprise (septembre 2018 extrêmement bas pour des raisons techniques). À noter que le Royaume-Uni reste stable à bas niveau vs. 2018. Si l'on ajoute les données préliminaires des quelques autres pays, la baisse du marché européen ne serait plus que de -1,1% sur le 9 premiers mois de l'année.

Graphique 26. Ventas de véhicules particuliers en Europe (UE28 + AELE) – 2009-2019



Sources : données ACEA, calculs B. Coquet. Les 4 derniers mois de 2019 sont simulés avec l'hypothèse technique suivante : maintien du glissement annuel observé pour les 8 premiers mois de 2019 par rapport aux 8 premiers mois de 2017, et ce afin d'éviter la référence à l'année 2018, notamment le dernier quadrimestre fortement chahuté.

Graphique 27. Ventas mensuelles de véhicules particuliers dans l'UE28 – 2009-2019



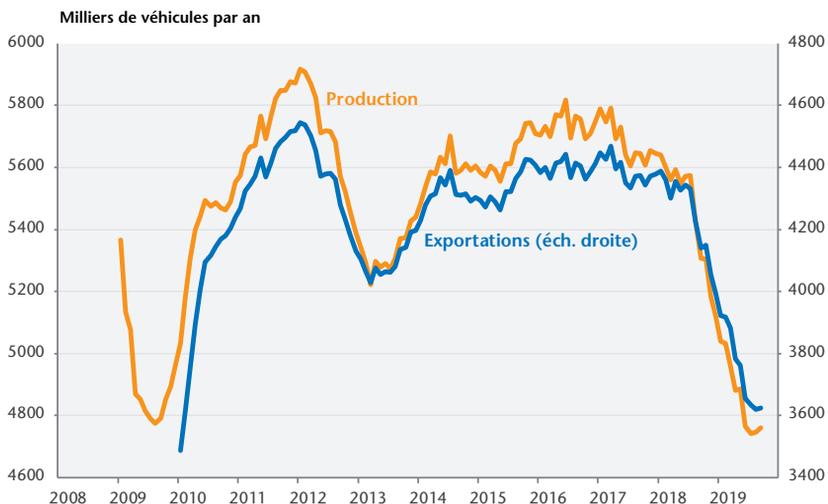
Sources : données ACEA, calculs B. Coquet (cvs non cjo). Immatriculations mensuelles cvs (trait pointillé) et immatriculations mensuelles cvs moyennes par trimestres, en rythme annuel (trait plein). Le 3ème trimestre est calculé sur la base des résultats préliminaires (source CCEA) de pays représentant 76 % du marché (dont les 5 gros pays).

La production recule et les incertitudes s'accumulent

Nous avons souligné lors de la dernière prévision que les conséquences européennes du ralentissement automobile mondial passaient d'abord par l'Allemagne, où les exportations et la production (graphique 28, 29 et 30) ont été fortement affectées : ce ralentissement a pesé d'environ -0,4 % sur le PIB allemand entre début 2018 et début 2019. Si dans l'ensemble les constructeurs allemands annoncent avoir stabilisé leurs ventes mondiales sur les neuf premiers mois de l'année et si la production a semblé se stabiliser au cours du premier semestre 2019, les exportations sont restées sur un palier autour de 400 000 véhicules par mois, niveau 15 % à 20 % en-deçà de son niveau des années précédentes. La situation demeure donc fragile, car des suppressions de postes (VW, Ford) et fermetures d'usines (Continental) sont annoncées et des mesures de chômage partiel ont été annoncées – certes encore très rares et limitées aux sous-traitants.

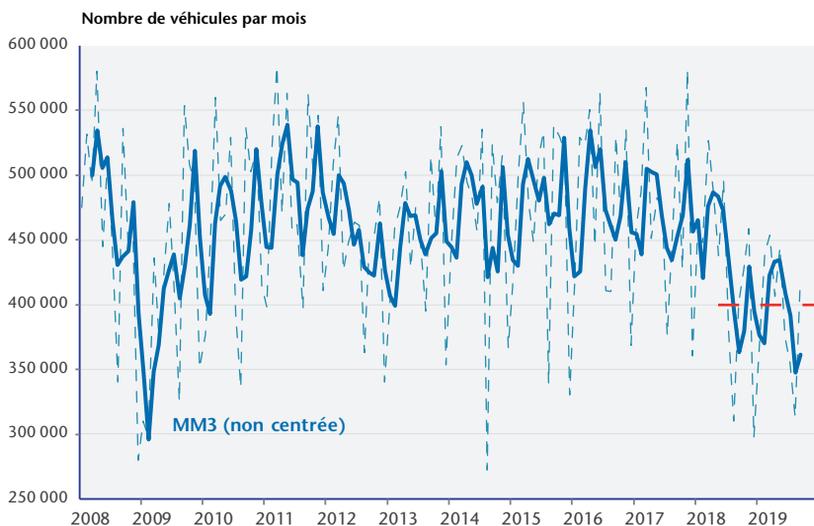
Tant que le creusement du marché chinois ne sera pas enrayeré, les inquiétudes persisteront, en Allemagne mais aussi dans les autres pays, notamment en Espagne désormais deuxième pays producteur en Europe (2,8 millions de véhicules produits en 2018, pour 2,2 en France désormais au troisième rang) mais aussi dans les pays d'Europe centrale dont la production agrégée (6,1 millions) dépasse désormais celle de l'Allemagne (5,1 millions en 2018).

Graphique 28. **Allemagne : production et exportations de véhicules particuliers 2009-2019 (somme des 12 derniers mois)**



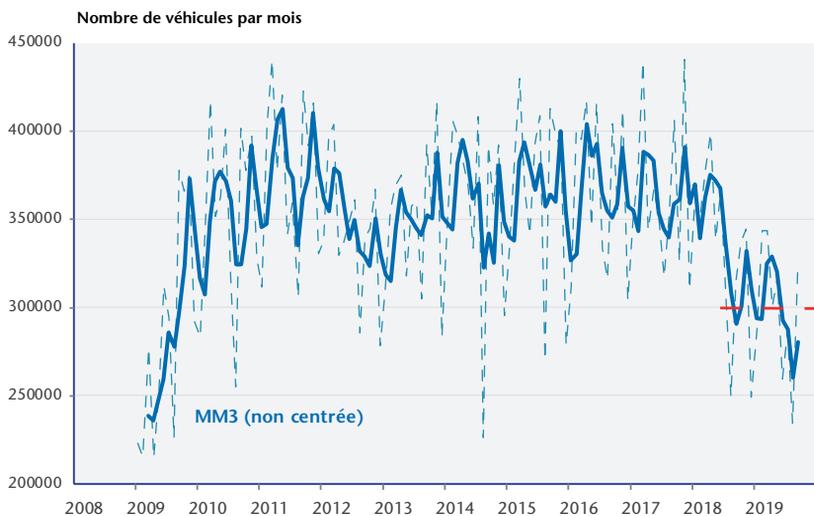
Sources : données VDA (brutes), calculs B. Coquet.

Graphique 29. Allemagne : Production de véhicules particuliers 2009-2019



Sources : données VDA (brutes, à jour jusqu'en septembre 2019), calculs B. Coquet. Production mensuelle brutes (trait pointillé).

Graphique 30. Allemagne : Exportations de véhicules particuliers 2009-2019



Sources : données VDA (brutes, à jour jusqu'en septembre 2019), calculs B. Coquet. Exportations mensuelles brutes (trait pointillé).

La question est de savoir si le secteur automobile peut résister à une baisse des volumes comparable à celle qui avait mis à genoux de nombreux constructeurs à la fin des années 2000, et nécessite l'intervention massive des gouvernements en Europe et aux États-Unis, y compris par des investissements en capital.

La décennie de croissance qui a suivi la crise de 2008 a permis à la plupart des constructeurs survivants de renouer avec d'importants profits et à de nouveaux acteurs chinois de se forger une place majeure, tant sur leur marché national qu'en entrant au capital de constructeurs européens tels Volvo ou PSA. Cette expansion du secteur automobile, inédite par son ampleur, a certainement eu pour effet de masquer les faiblesses et de pardonner les erreurs stratégiques de certains acteurs.

La contraction du marché mondial sonne la fin de la croissance facile et présage immanquablement de difficultés pour les plus fragiles ou les plus exposés aux difficultés d'aujourd'hui ou aux contraintes de demain. Même si les marchés se stabilisaient, une vague de restructurations s'engagera très probablement dans le secteur dont on voit mal comment elle pourrait épargner l'Europe.

L'Allemagne, avec ses magnifiques fleurons automobiles, a été l'une des grandes gagnantes de la décennie écoulée. Malgré un coût du travail élevé, ce pays exporte près de 80 % de sa production automobile, pour l'essentiel des produits à forte valeur ajoutée. Elle se trouve donc fortement exposée au ralentissement du marché automobile mondial, d'autant que depuis 2015 les champions allemands ont accumulé des problèmes. Dans ce contexte, le reflux des marchés émergents sonne donc l'alarme pour les constructeurs et le gouvernement allemands, d'autant que jusqu'à présent la chute de la demande s'est principalement répercutée sur la charge des usines situées en Allemagne⁶.

Les conséquences du *dieseldgate* ne cessent de s'aggraver : depuis 2015 il a déjà coûté plus de 30 Md€ à VW, et de nouvelles demandes continuent surgir tant de la part des clients trompés que des actionnaires s'estimant floués, alors que les procès des dirigeants du groupe et de ses filiales doivent se tenir prochainement. Par ailleurs BMW a été sanctionné d'une amende de 535 Mo€, Daimler, de 870Mo€ en 2019.

6. Même si les données ne sont pas disponibles, on ne peut pas exclure qu'une partie de la baisse conjointe de la production et des exportations puisse résulter d'un changement de localisation vers les usines américaines des groupes allemands pour prévenir d'éventuelles barrières douanières.

Au-delà de l'Allemagne le *dieselgate* a fragilisé l'ensemble des constructeurs européens.

À cela s'ajoute la dénonciation par les autorités européennes d'un cartel des constructeurs allemands ayant eu pour but de restreindre le développement des technologies permettant d'abaisser les émissions polluantes, ce qui a conduit BMW et Daimler à provisionner respectivement 1,4 Md€ et 1,2 Md€ cette année.

Le Brexit sans accord est une réelle menace. À la fois parce qu'il s'agit du premier marché d'exportation allemand (750 000 véhicules exportés en 2017), et que les constructeurs allemands possèdent des usines au Royaume-Uni (BMW avec Mini, Ford, VW avec Bentley). Si d'un côté la baisse de la livre sterling a certainement stimulé la rentabilité de ces usines à l'avenir incertain, de l'autre côté la rentabilité des ventes outre-Manche s'est certainement effritée pour les constructeurs continentaux.

Ces difficultés ont des conséquences concrètes. L'indice Stoxx des valeurs du secteur automobile a perdu environ 20 % de sa valeur par rapport à 2015, tiré à la baisse par les groupes allemands dont les cours se sont effondrés de 30 % à 50 % depuis le début du *dieselgate*. Cet affaiblissement a offert des opportunités, par exemple aux deux constructeurs chinois qui ont au total acquis une participation 15 % dans le groupe Daimler. Dans ce contexte la démission du Président du VDA, annoncée durant le Salon de Francfort, suggère l'existence de tensions au sein de la puissante association des industriels allemands qui regroupe 600 membres.

Les constructeurs français ne sont pas exempts de difficultés. Passés entre les gouttes du *dieselgate*, ils en subissent eux aussi les conséquences. Fortement internationalisés dans un marché en recul, leurs volumes de ventes s'étiolent, d'autant qu'ils affrontent des problèmes spécifiques dans certains de leurs bastions historiques : après la fermeture du marché iranien et la baisse des volumes de ventes en Turquie et en Argentine (pays où nos deux constructeurs sont très présents en tant que producteurs)⁷, PSA est surexposé aux problèmes britanniques, puisque ce marché représente un tiers de ses ventes européennes depuis l'acquisition d'Opel, tandis que Renault est affecté par les difficultés de Nissan. Pour l'heure, PSA maintient ses volumes en Europe

7. Au début de l'année l'industrie automobile fonctionnait à 15 % de sa capacité en Argentine, PSA a été conduit à stopper une de ses usines (2 000 salariés, 57 000 véhicules produits en 2015) durant les mois de mars et avril.

(-0,4 %), alors que les ventes du groupe Renault se contractent plus rapidement que le marché (-4,7 %, hors Mitsubishi, +8,3 %, et hors Nissan qui perd -27,3 % par rapport aux 8 premiers mois de 2018).

En Italie, Fiat-Chrysler est aussi en grande difficulté : ayant consacré d'immenses ressources à la fusion des deux groupes, sa gamme est très éloignée des standards antipollution actuels et à venir. Il lui faut trouver les moyens de moderniser ses produits, en urgence car ses ventes européennes sont déjà en fort recul (-12,1 % depuis le début de l'année). La bonne santé de la production dans les autres pays européens est aussi fragile car dans un marché mondial en consolidation les constructeurs (européens et autres) seront certainement amenés à arbitrer entre leurs implantations. Les bonnes performances des constructeurs allemands, leur avaient jusqu'à présent permis de développer simultanément leur production en Allemagne et dans des sites délocalisés ; ils pourraient cette fois devoir faire des choix comme les autres avant eux.

Pour ajouter à ce contexte très incertain d'un secteur chauffé à blanc, la production automobile américaine est à très haut niveau, près de 18 millions d'unités produites par an depuis plusieurs années. Pourtant, au cours des derniers mois GM a annoncé la fermeture de 7 de sites de production, dont 4 aux États-Unis, entraînant la suppression de 14 000 emplois directs ; par ailleurs la firme subit actuellement sa plus longue grève depuis un demi-siècle, dont l'objet est le partage des fruits des efforts de restructurations et de la croissance passées (salaires, sécurité de l'emploi), et qui impacte désormais les fournisseurs du groupe aux États-Unis comme au Canada. De son côté, Ford a annoncé 30 000 suppressions de postes d'ici à 2023, dont près de la moitié en Europe.