

3. Le moteur chinois ralentit la berline allemande

La croissance économique s'est nettement affaiblie en Europe au dernier trimestre de 2018. Au même moment la production et les immatriculations de véhicules neufs subissaient un ralentissement très prononcé, attribué à l'entrée en vigueur de nouvelles normes anti-pollution. Cette conjoncture automobile renvoie à l'analyse du ralentissement économique de fin 2018, à son caractère transitoire ou non, et donc à la prévision de croissance.

L'analyse qui suit développe les causes du ralentissement des ventes d'automobiles (contraintes d'offre ? coup de frein brutal de la consommation ? ralentissement des exportations automobiles hors de l'UE ?) et permet de comprendre s'il existe une spécificité allemande ou s'il s'agit de phénomènes plus généraux.

Baisse de la consommation

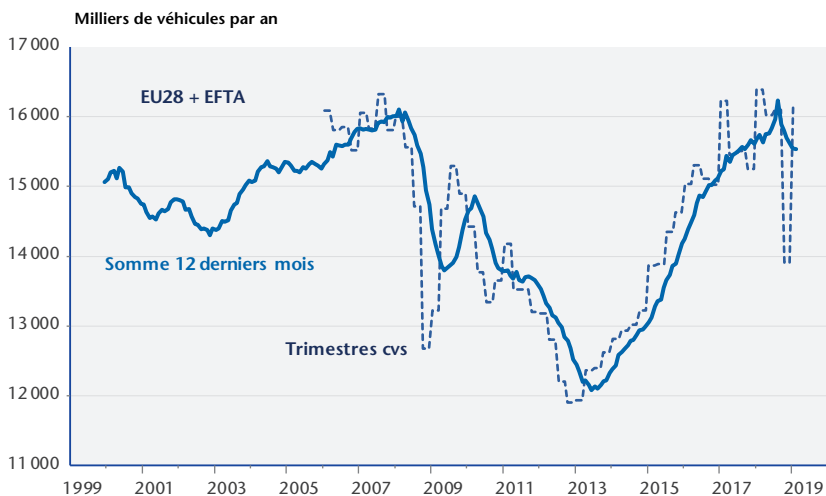
En Europe, les volumes d'immatriculations de véhicules neufs subissent des perturbations dès le deuxième trimestre 2018¹. Au niveau agrégé, on note principalement :

- La forte croissance du marché européen depuis son étiage de 2013, qui s'est légèrement atténuée à partir de 2016. Le marché chute lourdement fin 2018 mais rebondit ensuite début 2019, restant à un niveau historiquement très actif (graphique 21).
- Les immatriculations grimpent à un niveau exceptionnel en août 2018² dans l'ensemble de l'Europe, les constructeurs sécurisant

1. Nous retenons ici un périmètre « Europe élargie » (UE28 + EEA) pour les véhicules particuliers. Pour une analyse complète, il faudrait mesurer et ajouter les ventes de véhicules utilitaires (les statistiques ne sont pas encore disponibles pour l'UE en 2018).

2. Ce commentaire est basé sur des données cvs : en termes bruts, les immatriculations d'août 2018 concernent 1,13 million de véhicules, ce qui en fait un mois assez ordinaire (le record historique étant 1,9 million d'immatriculations en mars 2017).

Graphique 21. Ventes de véhicules particuliers dans l'UE28, 2009-2018

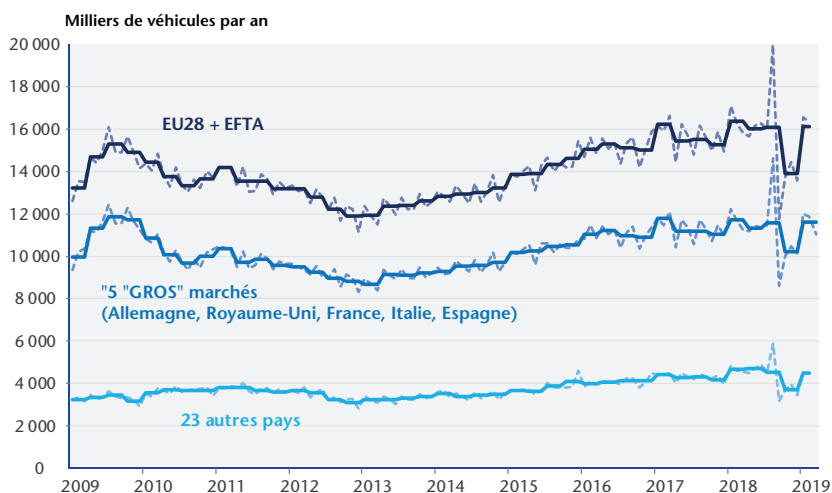


l'homologation de véhicules neufs³ avant l'entrée en vigueur des nouvelles règles anti-pollution européennes au 1^{er} septembre : la hausse atteint +31 % en août 2018 par rapport au même mois de 2017 (+270 000 véhicules) (graphique 22) ;

- Le mois de septembre 2018 est en contrepoint du mois d'août. La baisse des immatriculations est de -23,7 % par rapport au même mois de 2017 (-342 000), confirmant des immatriculations anticipées, mais aussi une baisse au-delà. Au total les immatriculations du troisième trimestre 2018 progressent de +1,4 % par rapport à 2017, dans la continuité des trimestres précédents ;
- Finalement, les trois premiers trimestres 2018 étaient en hausse de +2,8 % par rapport aux mêmes trimestres de 2017, le quatrième trimestre est en baisse de -7,9 % par rapport au trimestre précédent et de -11,6 % par rapport au même trimestre de 2017. Le ralentissement des immatriculations ne fait donc aucun doute en fin 2018. Par rapport au niveau qui aurait été atteint si la tendance des ventes observées sur les trois premiers trimestres 2018 s'était poursuivie, il « manquerait »

3. Qui dit immatriculation ne dit pas forcément vente, la vente du véhicule à un client final pouvant intervenir plus tard, ces véhicules étant ensuite écoulés comme véhicules « d'occasion » dits « zéro kilomètre ».

Graphique 22. Ventes mensuelles de véhicules particuliers dans l'UE28, 2009-2018



Note : Immatriculations mensuelles cvs (trait pointillé) et immatriculations mensuelles cvs moyennes par trimestre, en rythme annuel (trait plein).

Sources : données ACEA, calculs OFCE (cvs non cjo).

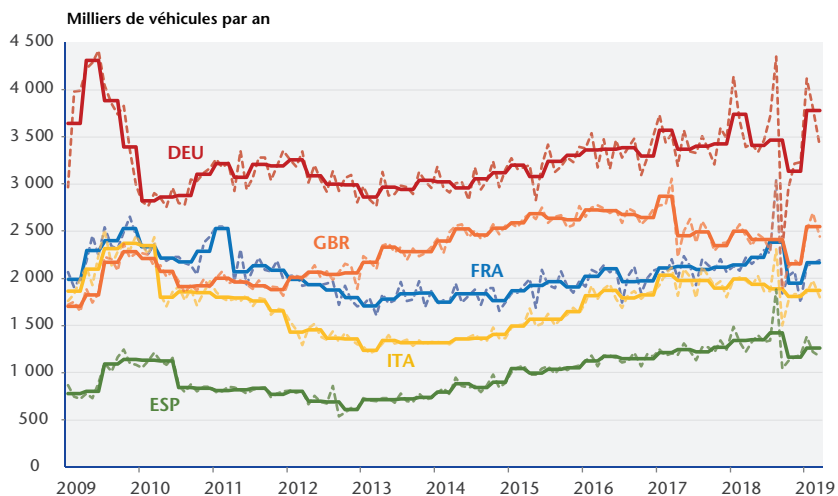
environ 365 000 immatriculations au quatrième trimestre 2018. Cela correspond à une chute d'environ 9 Md€ de la consommation, soit environ 0,23 point de PIB de l'UE28⁴.

- L'indicateur avancé que constituent les commandes enregistrées, atteste d'une demande robuste sur deux marchés importants : -0,6 % en France et +7 % en Allemagne au premier trimestre 2019⁵ par rapport à la même période de 2018.
- Les deux premiers mois de 2019 (ou les trois premiers mois pour les cinq principaux marchés) marquent un net rebond par rapport au T4-2018. L'interprétation du rebond est délicate car chaque pays a ses spécificités.
- La demande peut avoir été momentanément rationnée, une partie des ventes du quatrième trimestre étant repoussée en début d'année (+/- retard de livraison). La série allemande (cependant mal corrigée par la cvs depuis 2017), voire la série britannique (possiblement perturbée par le Brexit) viennent à l'appui de cette thèse (graphique 23).

4. On évalue ici à 25 000 € le prix de vente moyen d'un véhicule neuf.

5. Les commandes de véhicules utilitaires sont en hausse de +12,8 % (la taille de ce marché est d'environ 20 % de celle des véhicules particuliers). Les données de commandes ne sont pas publiques pour les autres grands marchés européens.

Graphique 23. Ventés mensuelles de véhicules particuliers dans cinq pays producteurs, 2009-2018



Note : Immatriculations mensuelles cvs (trait pointillé) et immatriculations mensuelles cvs moyennes par trimestre, en rythme annuel (trait plein).

Sources : données ACEA, calculs OFCE (cvs non cjo).

- On peut aussi faire l'hypothèse d'un double effet : des ventes pour partie anticipées au troisième trimestre 2018, et pour partie reportées du quatrième trimestre 2018 vers le premier trimestre 2019, dont la France représenterait un cas typique. La Belgique et la Suède ont un profil de ce type mais avec un rebond peu prononcé début 2019. L'idée d'un ralentissement à la fois exagéré et transitoire fin 2018 serait confortée.
- Certains marchés marquent fortement le pas au premier trimestre 2019, notamment l'Espagne (-6,9 %) et l'Italie (-6,6 %). Les Pays-Bas enregistrent -17 % d'immatriculations, et quatre marchés significatifs enregistrent des baisses de 11 à 13 % (Autriche, Finlande, Irlande, Tchèque) par rapport aux mêmes mois de 2018⁶, même s'ils se redressent par rapport à la fin 2018. Malgré leur repli, ces marchés restent néanmoins à un bon niveau, plus ou moins celui observé en 2016.

Si en Europe aucun pays n'échappe au fort ralentissement des ventes de fin 2018, le rebond du premier trimestre 2019 est inégal. Le ralentissement des immatriculations est indéniable mais il reste pour

6. Les données de l'Espagne et l'Italie portent sur le premier trimestre dans son ensemble, les autres pays sur les deux premiers mois de 2019.

l'instant faible et localisé dans certains pays, la plupart des marchés demeurant à de très bons niveaux historiques.

On ne peut exclure que le rebond du début d'année 2019 soit technique, dû à un rationnement de l'offre qui aurait allongé les délais de livraison fin 2018 (cf. ci-dessous) : les problèmes de production pourraient alors avoir masqué un ralentissement sous-jacent. Mais pour la France et l'Allemagne, l'indicateur avancé des commandes est bien orienté. Les immatriculations sont donc un indicateur utile mais insuffisant pour formuler un diagnostic conjoncturel robuste.

Problème de production ?

Effets des nouvelles normes anti-pollution

Un nouveau protocole d'homologation des véhicules (WLTP), applicable dans le monde entier, est entré en vigueur au 1^{er} septembre 2018⁷. À la même date de nouvelles normes antipollution (Euro 6c) ont été instaurées en Europe. Les anciens tests devenant caducs, tous des véhicules présents au catalogue des constructeurs ont dû être ré-homologués.

La simultanéité de ces deux changements a engendré une difficulté particulière car le nouveau protocole de mesure des émissions polluantes (notamment de CO₂) avait pour vocation de se rapprocher des conditions réelles d'utilisation des véhicules, impliquant une hausse des émissions mesurées. Ces changements avaient été anticipés, et de manière générale on peut penser que les constructeurs ont privilégié l'homologation des véhicules assurant la plus grosse partie des ventes ou des marges. Mais tous ne se sont pas préparés avec la même efficacité, tous n'étaient pas exposés de manière homogène aux impacts de la nouvelle réglementation, si bien que certains constructeurs ont dû apporter des modifications techniques substantielles sur certaines motorisations afin d'en réduire immédiatement les émissions polluantes. Sans que le lien soit clairement établi, les exemples cités de véhicules auxquels des modifications techniques substantielles ont dû être apportées, ou qui ont dû être retirés du catalogue, sont plutôt des véhicules haut de gamme, sportifs, à faibles volumes de ventes. Enfin la

7. Voir par exemple le magazine *Challenges* (31 août 2018) <https://bit.ly/2YIAHpX> ou *Les Echos* (8 novembre 2018).

lourdeur des nouveaux tests n'a pas permis d'homologuer tous les véhicules dans les temps.

Problème allemand ?

À l'automne 2018, des informations de presse suggéraient que les constructeurs allemands étaient particulièrement exposés aux difficultés consécutives aux nouvelles règles. S'ils avaient été confrontés à un problème spécifique, les parts de marché des constructeurs allemands auraient transitoirement diminué, soit en raison de délais de livraison accrus, soit parce que leurs clients différeraient leur achat ou passaient à la concurrence. Mais on n'observe rien de tel.

Les parts de marché des constructeurs allemands (les trois principaux groupes, VW, Daimler, BMW, toutes marques confondues) sont stables dans l'UE28, quelle que soit la période observée : entre 45% et 46% en 2017 comme en 2018, avec de plus une performance légèrement supérieure au quatrième trimestre 2018 et début 2019⁸. C'est à la fois vrai pour les marques haut de gamme (Audi, BMW, Mercedes, Porsche), mais aussi pour les marques de niveau inférieur appartenant à ces groupes, dont les productions sont souvent hors d'Allemagne (Skoda, Seat, Mini, Smart, etc.) car elles utilisent souvent les mêmes composants (graphique 24).

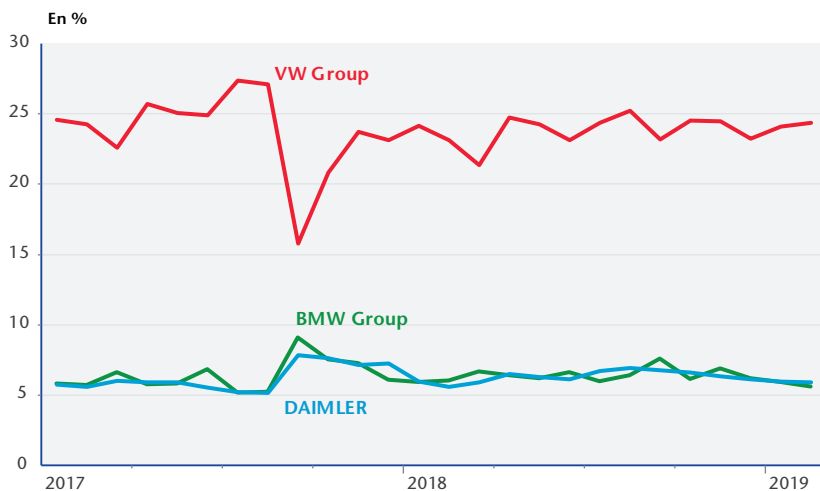
Ces éléments démontrent l'absence de problème technique spécifique à l'Allemagne. Néanmoins les parts de marché ne disent pas tout : les constructeurs peuvent en effet agir sur les prix et les marges, infléchir temporairement la structure de leurs ventes, agir sur les délais de livraison, etc. afin de maîtriser leurs parts de marché, qui est un indicateur particulièrement suivi par les analystes à court terme.

Néanmoins, en ce qui concerne l'Allemagne⁹, on observe un brutal retournement de la production (-19,6 % par rapport au même trimestre 2017) à partir du troisième trimestre 2018, qui se poursuit au dernier trimestre (-13,6 %). La baisse est très prononcée au mois novembre (-21,1%) puis en décembre (-18 %). Sur l'ensemble de l'année 2018, la baisse de la production atteint -520 000 véhicules (-9,2 %) par rapport à 2017 (graphique 25).

8. De manière générale, quelle que soit l'année, les ventes du quatrième trimestre 2018 sont plutôt favorables aux constructeurs allemands, mais cela peut résulter d'effets de composition, par exemple si le marché est traditionnellement plus fort en cette période, ou qu'il ralentit moins, dans les pays où la part de marché de ces constructeurs est élevée.

9. Seul pays à publier une statistique mensuelle de production.

Graphique 24. Parts de marché des trois principaux constructeurs allemands, 2009-2018



Sources : données ACEA, BMW, Daimler, VW Group (donc hors Opel et Ford, qui produisent beaucoup au Royaume-Uni).

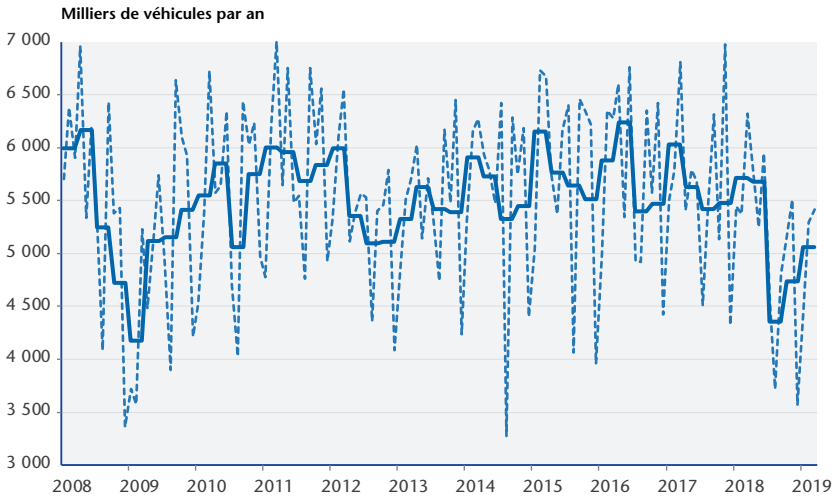
Ce fort ralentissement persiste au premier trimestre 2019, favorisé par des grèves au mois de janvier (-17,8 % par à janvier 2018)¹⁰. Au total la chute de la production est de -14,8 % entre juillet 2018 et mars 2019, soit -610 000 véhicules produits en moins (en Allemagne seulement) par rapport à la même période un an plus tôt.

Sur les 8 mois où les données de ventes en Europe et de production en Allemagne sont disponibles (juillet 2018-février 2019), la production allemande chute de -538 000 véhicules, alors que la baisse des ventes en Europe n'est que de -225 000 véhicules. La part de marché des groupes allemands est de l'ordre de 45 % en Europe, d'où il faut retrancher les véhicules que ces groupes produisent hors d'Allemagne¹¹ : l'impact du ralentissement européen depuis mi-2018 n'excède donc pas 80 000 véhicules, soit moins de 15 % de la baisse de production observée. Il en résulte que les exportations allemandes hors d'Europe ont nécessairement diminué.

10. Source VDA.

11. Les marques Skoda, Seat, Mini et Smart représentent à elles seules environ 10 % du marché européen.

Graphique 25. Production de véhicules particuliers en Allemagne – 2008-2019



Sources : données VDA (brutes), calculs OFCE. Production mensuelle en rythme annuel (trait pointillé) et production trimestrielle en rythme annuel (trait plein).

Problème mondial avec résonance allemande ?

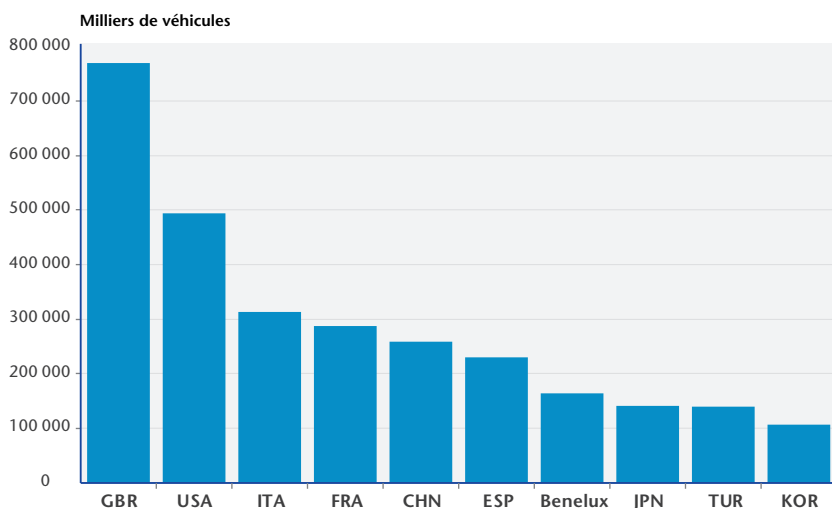
L'automobile est une industrie particulièrement mondialisée. L'analyse de la production doit s'inscrire dans un contexte mondial. En temps normal, les ventes et la production d'automobiles sont en phase, les constructeurs évitant d'immobiliser des stocks coûteux. Les ventes mondiales (92,9 millions d'unités) s'étant stabilisées à un niveau très élevé en 2018 (-0,3 %), on peut penser que la production a plus ou moins fait de même.

En revanche, le début de 2019 est marqué par un repli significatif du marché mondial (-5,8 %), notamment sous l'impulsion de la Chine qui représente 30 % des ventes (-8,9 %) des États-Unis (20 % du marché mondial, -1,9 %) ou de l'Inde (4,2 % du marché mondial, -1,0 %).

Les constructeurs allemands participent largement de cette mondialisation¹² : par exemple, ils vendent 1,34 million de véhicules par an aux États-Unis, dont 35 % construits localement, et 50 % importés de l'UE (dont 35 % d'Allemagne), le reste provenant des autres régions du monde. Ces mêmes constructeurs allemands assemblent 750 000 véhicules par an aux États-Unis, dont un peu plus de la moitié sont exportés (dont 95 000 vers la Chine, graphique 26).

12. Nous n'avons pas de statistiques comparables d'autres pays.

Graphique 26. Exportations de véhicules particuliers depuis Allemagne, 2017



Sources : données VDA.

En 2017, 77,5 % de la production allemande ont été exportés : 4,4 millions de véhicules en 2017 dont 29 % hors d'Europe (1,64 million de véhicules par an)¹³. Ces exportations ont nettement reculé en 2018 (-10 %, soit -440 000 véhicules sur l'année)¹⁴. Les exportations allemandes continuent de se replier sur le même rythme au premier trimestre 2019 (-10 %), donc toujours plus rapidement que la baisse du marché mondial.

Indépendamment du creux de fin d'année 2018, le marché européen a été parfaitement stable sur l'ensemble de l'année (-0,01 %), on peut en déduire que la baisse de la production allemande en 2018 est donc entièrement imputable aux exportations hors UE.

En admettant que les statistiques d'immatriculations, de production et d'exportations soient parfaitement cohérentes, la production allemande diminuerait (-520 000 véhicules en 2018) plus vite que les exportations vers les marchés hors-UE. Cette surexposition n'est pas illogique :

- Le ralentissement des marchés chinois et américain affecte prioritairement les véhicules à haute valeur ajoutée, construits en

13. Source VDA, données de l'année 2017. Le VDA ne précise pas s'il s'agit uniquement de véhicules particuliers, ou si ce chiffre inclut les véhicules utilitaires légers (ce qui est probable). Il faut aussi noter que si l'on considère les marques appartenant à des groupes allemands, produisant des véhicules hors d'Allemagne peuvent également exporter, vers l'Allemagne ou n'importe quel autre pays.

14. Source VDA.

Europe et vendus dans les pays émergents : Audi, Mercedes, BMW en Allemagne ou Land-Rover (UK) et Volvo (Suède).

- Les incertitudes entourant la politique commerciale américaine ont pu jouer un rôle. Considérant que les constructeurs allemands ont été directement ciblés, ils ont pu relocaliser leur production, notamment en la déplaçant en partie vers les États-Unis, afin de se prémunir d'éventuelles sanctions douanières. Dans cette hypothèse, qui ne peut à ce stade être confirmée par les données publiques disponibles, la stratégie américaine aurait parfaitement fonctionné, important sur le territoire américain des emplois allemands plutôt que des véhicules allemands.

Incertitudes européennes : Diesel et Brexit

L'interprétation de la chute du marché automobile fin 2018 ne serait pas complète sans mentionner l'attentisme dont ont pu faire preuve les consommateurs face aux changements réglementaires, à la disponibilité des produits, etc.

L'année 2018 a été marquée par une forte montée de la défiance des consommateurs et des autorités à l'égard de motorisations Diesel. De nouvelles restrictions et même des interdictions de circulation ont été prononcées ou annoncées à brève échéance¹⁵, qui outre l'impossibilité d'utiliser ces véhicules réduit leur cote sur le marché de l'occasion.

D'autre part, les nouvelles normes antipollution se sont combinées à la montée en puissance des sujets environnementaux et à la nécessaire révision des incitations fiscales associées (bonus/malus) dépendantes des niveaux de CO₂ émis par les véhicules ; une forte incertitude s'est installée autour des prix de vente.

La hausse marquée du taux d'épargne des ménages au quatrième trimestre 2108 semble confirmer cette hypothèse d'attentisme.

Enfin l'industrie automobile européenne est fortement exposée aux risques qui résulteraient d'un Brexit dur.

En ce qui concerne les véhicules assemblés, le Royaume-Uni compte pour 32,7 % des exportations européennes (24,6 % en valeur), soit environ 13% de la production de l'UE27¹⁶. 84,7 % des véhicules

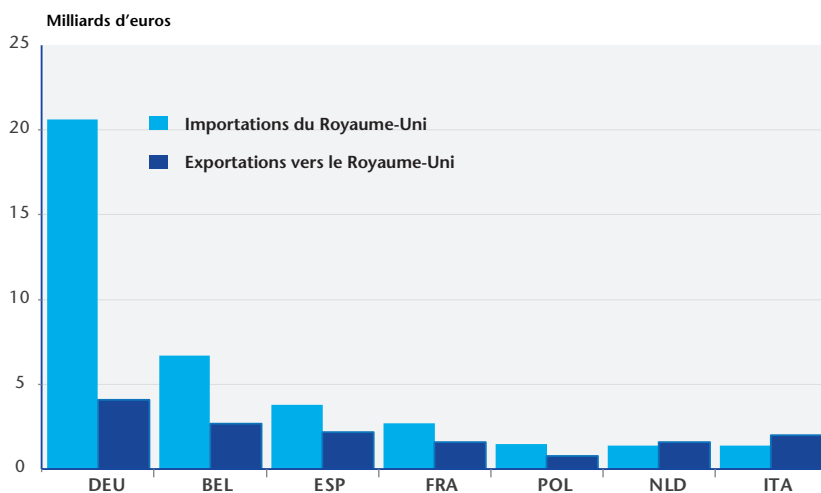
15. Par exemple des restrictions de circulation dans les grandes villes allemandes se sont multipliées, déjà actives (Hambourg, Stuttgart, Francfort, Bonn), ou mi-2019 (Berlin, Essen, etc.), de nouvelles restrictions en Ile-de-France en novembre 2018, l'interdiction totale programmée du Diesel dans Paris en 2024, etc.

16. Source ACEA.

vendus au Royaume-Uni proviennent de l'UE27, tandis qu'en sens opposé, le Royaume-Uni exporte 50 % de sa production automobile vers l'UE27 (37 % en valeur), soit 20 % des importations d'automobiles européennes (23,5 % en valeur). L'Allemagne, pour laquelle le Royaume-Uni est le principal marché d'exportation (plus de 17 % des volumes exportés), est surexposée à un Brexit dur (graphique 26 et 27).

S'agissant des composants et pièces détachées, le Royaume-Uni représente 16,3 % des exportations de l'UE et 18,2 % des importations. Vu du Royaume-Uni, l'Union Européenne est à la fois le premier client (60 % des exportations) et le premier fournisseur (79,7 % des importations)

Graphique 27. Commerce automobile entre le Royaume-Uni et l'Union européenne en valeur, 2017



Sources : données ACEA.

Le ralentissement ne vient pas de l'automobile, mais passe par elle

Le tassement du marché mondial de l'automobile s'est transformé en un véritable ralentissement début 2019, principalement sous l'impulsion de la Chine, des États-Unis et de l'Inde qui représentent 50 % du marché mondial. L'Allemagne est surexposée à ce ralentissement, car elle exporte vers ces marchés de nombreux véhicules haut de gamme à forte valeur ajoutée. En Europe, la chute du marché a été très prononcée en fin d'année, faisait craindre un retournement brutal.

Les secousses de fin 2018 perturbent encore la lecture du marché. On ne peut exclure que la demande soit en croissance ralentie, mais elle

reste à un niveau élevé et aucun élément ne présage d'un ralentissement prononcé des ventes – donc de la consommation – de véhicules neufs au niveau européen.

La chute du marché mondial et les incertitudes commerciales (droits de douane aux États-Unis, Brexit) impriment cependant une très forte chute de la production en Allemagne et donc du PIB allemand. Si les exportations allemandes se maintiennent au niveau actuel, la production s'établirait 10 % en-dessous de son niveau du premier semestre 2018, ce qui impacterait la croissance de -0,3 point de PIB¹⁷ sur les quatre derniers trimestres à cheval sur 2018 et 2019. Les autres producteurs européens sont moins exposés à la nature et à la géographie de ce retournement automobile ; ils seraient moins impactés mais leur PIB serait pénalisé d'environ -0,1 point sur cette période (tableau 4).

Tableau 4. Commerce automobile entre le Royaume-Uni et l'Union européenne en valeur en 2017

| 2015 / Md€ prix courants | Valeur ajoutée | PIB (valeur) | % du PIB |
|--------------------------|----------------|--------------|----------|
| Allemagne | 94,8 | 3 049 | 3,11 |
| Royaume-Uni | 26,8 | 2 612 | 1,03 |
| France | 17,0 | 2 198 | 0,77 |
| 6 pays* | 16,8 | 988 | 1,70 |
| Italie | 10,5 | 1 652 | 0,64 |
| Espagne | 10,2 | 1 081 | 0,94 |
| Suède | 7,3 | 449 | 1,63 |
| Belgique | 2,2 | 411 | 0,54 |
| Autres | 14,8 | 2 388 | 0,62 |
| UE28 | 200,4 | 14 828 | 1,35 |
| UE28 hors Allemagne | 105,6 | 11 779 | 0,90 |

* Hongrie, Pologne, Roumaine, Slovaquie, Slovénie, Tchéquie.

Note : Les ventes ayant crû de 10 % entre 2015 et 2018, alors que le PIB de l'UE28 croissait de seulement 7%, on peut penser que l'impact sur le PIB est légèrement plus important.

Sources : CCFA, Eurostat, calculs OFCE.

17. Selon le CCFA la valeur ajoutée de l'industrie automobile (au coût des facteurs) de montait à 200 Md€ dans l'Union européenne, dont 94,8 Md€ en Allemagne, 26,7 Md€ au Royaume-Uni, 17,7 Md€ en France.