

L'ogre automobile allemand en a-t-il fini de manger son pain blanc... ?



Les mauvais chiffres de ventes des constructeurs comme Mercedes, BMW et Audi font craindre une fin de cycle pour l'industrie automobile allemande.

Avec Jean-Pierre Corniou

Atlantico : Selon les statistiques publiées par le cabinet Jato Dynamics, les ventes des constructeurs allemands, Audi, BMW, Mercedes ont marqué le pas au premier semestre de cette année 2018, avec un affaissement du rythme de croissance des ventes. Si la position de force de ces géants n'est pas menacée à court terme, ne peut-on pas craindre une fin de cycle pour l'industrie automobile allemande qui a su asseoir une domination conquise à partir du début des années 2000 ?

Jean-Pierre Corniou : Le mois d'août surréaliste de l'industrie automobile européenne, poussée artificiellement par le déstockage de véhicules aux anciennes normes de pollution, ne doit pas faire oublier les fondamentaux d'un marché mondial, composite, très sensible aux signaux faibles.

Quand le Président des Etats-Unis déclare qu'il ne veut plus voir de Mercedes sur la 5e avenue à New York, l'industrie automobile ne peut pas traiter avec indifférence ce signal d'une remise en cause de la liberté des échanges dont a bénéficié l'industrie mondiale et dont a su profiter avec talent l'industrie allemande. Quand la Chine déclare mettre un terme au caractère obligatoire des co-entreprises et ne plus accorder de licence à aucun constructeur nouveau sauf s'il produit des voitures électriques, on mesure un changement de ton du pays désormais premier producteur et premier consommateur de voitures au monde.

L'industrie allemande est un cas à part dans l'industrie automobile mondiale. C'est une redoutable machine industrielle, cohérente et compétitive, où les constructeurs ont appris à jouer collectif tout en cultivant habilement leurs différences. Alors qu'elle faisait jeu égal avec l'industrie automobile française au début des années soixante dix, elle a su construire une croissance continue forgée sur la qualité des produits et la spécialisation sur les véhicules de forte cylindrée et de haut de gamme, signatures du « Made in Germany ». Avec sa production mondiale de 15 millions de véhicules, dont 5,7 produits en Allemagne, l'automobile représente 13% du PIB allemand et 20% des exportations. L'Allemagne a dégagé un excédent commercial de 145 milliards USD en 2016, contre, la même année, 12,6 milliards de déficit en France et 168 aux Etats-Unis. Seul le Japon (123 milliards USD) et la Corée (49 milliards USD) ont un excédent commercial automobile. Avec ses fournisseurs, son syndicat, ses 828000 salariés, elle représente une force économique qui a su également fabriquer une influence politique majeure imposant, avec le soutien gouvernemental, un modèle mondial de la voiture haut de gamme. Certes, ce modèle solide, a des ratés spectaculaires avec le Dieseltgate qui a ébranlé la citadelle sans la déstabiliser, mais nul ne songe encore réellement à priver les grosses berlins allemandes de leur espace naturel de jeu, les

autoroutes sans limitation de vitesse représentant 46% du réseau autoroutier, ce qui est un cas unique mondial.

Quels sont les défis auxquels doivent faire face les constructeurs allemands ? Comment apprécier la perspective d'un accroissement des tensions commerciales, que celles-ci soient liées au Brexit, ou aux décisions de Donald Trump ?

La place considérable de l'industrie automobile allemande dans l'économie allemande est sa première vulnérabilité. Aucun autre pays ne dépend autant de l'automobile et donc tout ce qui peut mettre en cause cette suprématie fragilise l'industrie, et l'économie, allemande dans son ensemble.

Il faut prendre conscience de la déformation totale de l'industrie automobile dans le monde. En 1960, il s'est produit 15 millions de véhicules dans le monde. Les Etats-Unis produisaient alors 50 % de la production mondiale d'automobile, l'Europe 38,5%. Nous étions dans un face-à-face économique de part et d'autre de l'Atlantique. L'Asie n'existait pas. En 2017, la production mondiale a été de 80 millions de voitures particulières, sur une production mondiale de 93 millions de véhicules, soit 6 fois plus qu'en 1960. La Chine a produit 23,5 millions de voitures, soit 29,3%. L'Europe suit avec 17 millions de véhicules (21,2%) et le Japon avec 8,2 millions. Les États-Unis ne sont que 4e avec 8 millions de voitures.

Les constructeurs allemands ont parfaitement su s'adapter à cette situation en s'imposant aux Etats-Unis par la qualité exclusive de leurs produits, et, en Chine, en devenant un acteur majeur de la production locale. En 2018, une voiture sur trois fabriquée dans le monde est chinoise, même si son ADN est encore, pour la moitié d'entre elles, d'origine étrangère.

Compte tenu de la place écrasante que prend le marché chinois, c'est bien en Chine que se joue l'avenir de l'industrie automobile mondiale. Pour le gouvernement chinois, qui coopère depuis plusieurs décennies avec les constructeurs étrangers, il s'agit désormais de s'affranchir de la dépendance technique pour édifier une industrie compétitive, innovante et moderne, donnant à la Chine une indépendance technique conforme à son ambition de long terme. C'est pourquoi il a décidé que les co-entreprises ne seront plus obligatoires à partir de 2021 et que la priorité stratégique était mise sur les investissements nécessaires à la structuration d'une industrie nationale de véhicules électriques innovants. D'ores et déjà, une voiture électrique sur deux produite dans le monde est chinoise. 350000 autobus électriques, 300 millions de deux roues électriques viennent apporter la preuve que la Chine a engagé, à grande échelle, sa longue marche vers l'électromobilité. Les industriels allemands ont produit en Chine en 2017 près de quatre millions de voitures mais exporté seulement 258000. L'industrie allemande est devenue un des acteurs majeurs de l'automobile en Chine, mais elle est restée jusqu'alors confinée dans le monde thermique. En même temps, ses principaux concurrents sont devenus les constructeurs chinois inconnus comme Hong Guang, Haval ou Baojun. 44% des véhicules vendus sur le marché chinois sont produits par des industriels chinois, dont la qualité ne cesse de s'améliorer, et qui ont su capter 60% du lucratif marché des SUV. Ainsi Geely, privé et indépendant, propriétaire de Volvo cars, et premier actionnaire de Daimler, a vendu 1,3 million de véhicules en 2017 et s'est hissé au 7e rang des constructeurs chinois.

Ce paradoxe est une vulnérabilité qui n'existe plus aux Etats-Unis compte tenu du déclin des constructeurs américains sur leur propre marché. La production des constructeurs allemands aux États-Unis, en 2017, s'est élevée à 811000 véhicules, dont 421000 pour BMW, 303000 pour Daimler et 87000 pour Volkswagen. Les exportations des constructeurs allemands vers les États-Unis ont atteint, quant à elles, 493000 véhicules en 2017. Les allemands ont donc maîtrisé.

De fait, les constructeurs allemands exportent aux Etats-Unis, ce qui les expose à d'éventuelles hausses des droits de douane, mais produisent en Chine, où ils sont solidement ancrés tant que le gouvernement chinois y verra son intérêt et que les consommateurs chinois ne trouveront pas chez leurs propres constructeurs une réponse appropriée à leurs attentes.

Au-delà de cette préoccupation de marché, l'industrie allemande peut voir son hégémonie compromise par une désaffection, spontanée ou programmée par la législation, pour les gros véhicules, gourmands en surface, producteurs de CO2, et conçus pour des vitesses inatteignables pour l'immense majorité des clients. Les constructeurs allemands n'ignorent pas cette menace. Comme la réglementation européenne impose des normes d'émission pour la moyenne de la gamme, ils ont donc multiplié les modèles moins générateurs d'émissions, qu'ils soient plus petits, ou encore hybrides et électriques. L'enjeu du diesel se situe bien là car pour abaisser les émissions de CO2 le diesel reste la meilleure solution thermique. La rapide désaffection des clients envers le diesel, activée par la législation, pose un défi majeur à l'industrie allemande. Car le problème demeure le poids des véhicules et les constructeurs allemands sont actuellement très mal positionnés sur ce critère. De fait, les émissions moyennes par gamme de véhicules neufs s'élèvent à 127 g CO2/km pour l'Allemagne en 2017 contre 111 g CO2/km en France.

Quelles sont les différences à faire entre les constructeurs allemands et français ? Un affaiblissement du secteur automobile allemand entraînerait-il automatiquement les constructeurs français dans sa chute ?

L'industrie française a produit en 2017 7,8 millions de véhicules (VP, VU) dans le monde, soit 44% du volume de l'industrie allemande.

81% des véhicules produits sont vendus en dehors de France. Le chiffre d'affaires des constructeurs français est de 97 milliards €. Les deux groupes français ont connu une remarquable phase ascendante, avec une croissance du chiffre d'affaires depuis 2013 de 25%, mais malgré ses réussites en matière de design et de qualité, l'industrie automobile française n'est pas en mesure de rivaliser avec le segment premium allemand. Or c'est celui qui génère le plus de marge. Et en même temps la maîtrise par les constructeurs français des véhicules d'entrée ou de moyenne gamme est un atout dans un marché mondial où l'urbanisation croissante ne peut conduire qu'à la modération de la taille et du poids des voitures individuelles.

Il est symptomatique de comparer les caractéristiques des marchés allemands et français pour mesurer la différence majeure de culture automobile entre les deux pays. En Allemagne, les véhicules de gamme supérieure représentent 19% du marché et en France 7%. Les véhicules de gamme moyenne supérieure 20% en Allemagne, en France 13%. En revanche les gammes économique et moyenne inférieure totalisent 80% des ventes en France, contre 61% en Allemagne.

Il est prématuré de parler d'effondrement de l'industrie automobile allemande, mais certainement les menaces ne sont pas à négliger. Toutefois compte tenu de ses énormes moyens industriels et de R&D, c'est une industrie qui saura s'adapter à la demande et notamment en Chine de produire les véhicules connectés, électriques et autonomes que le marché et le gouvernement chinois, vont exiger. Le développement de l'automobile dans le monde n'a pas fini de réserver des surprises sans ce produit, décrié, contesté, reste toutefois au cœur des préoccupations d'une majorité de consommateurs encore très active.