

### Le secteur automobile européen a calé

Au troisième trimestre 2018, la production automobile a chuté dans les principaux pays d'Europe. La cause principale de ces perturbations est l'entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> septembre 2018 de la norme anti-pollution WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*), qui s'applique à tous les véhicules neufs. Les concessionnaires européens ont mis en place différentes stratégies commerciales pour pallier le bouleversement du marché automobile durant l'été. Néanmoins, les industries européennes, et particulièrement l'industrie allemande, ont été fortement touchées par les conséquences de la nouvelle norme d'homologation. Dans un climat déjà assombri par les tensions protectionnistes américaines, l'avenir du secteur dépend en partie de la capacité des constructeurs à adapter leur chaîne de production, d'autant que le test RDE (*Real Driving Emission*), encore plus contraignant, devrait entrer en vigueur pour tous les véhicules neufs le 1<sup>er</sup> septembre 2019.

#### Les nouvelles normes anti-pollution expliquent principalement l'essoufflement récent de l'industrie automobile

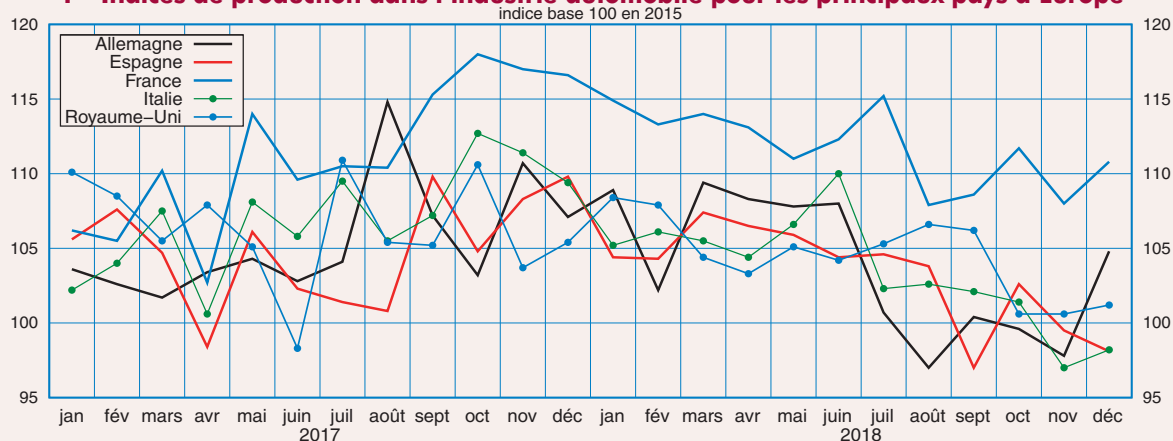
La « procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers » (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures* ou WLTP) est une nouvelle norme d'homologation mesurant la consommation de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et de substances polluantes. Cette norme a été adoptée par la plupart des pays de la Commission économique pour l'Europe des Nations-unies (c'est-à-dire l'UE-28, la Norvège, l'Islande, la Suisse, le Liechtenstein, la Turquie et Israël) ainsi que le Japon. Elle a été mise en œuvre dans l'Union européenne au 1<sup>er</sup> septembre 2017 uniquement pour les nouveaux modèles de voitures, avant de devenir obligatoire à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018, pour toutes les immatriculations de véhicules neufs. À partir de cette date, les seuls modèles de voiture antérieurs au 1<sup>er</sup> septembre 2017 pouvant être vendus sont ceux déjà immatriculés ou ceux que le producteur a fait homologuer selon la nouvelle norme.

Au troisième trimestre 2018, le secteur automobile européen a souffert de l'introduction de la norme WLTP. La production automobile, qui représente 2,9 % de la production totale en zone euro (*tableau*), s'est repliée dans tous ses principaux pays (*graphique 1*), sans que le quatrième trimestre ne

présente de retour à la situation antérieure. En Allemagne et en Italie, le recul s'est fait sentir dès le mois de juillet, avec une baisse de l'indice de production industrielle (IPI) du secteur automobile de respectivement 6,8 % et 7,0 % par rapport au mois précédent. Le repli est survenu légèrement plus tard en France (-5,5 % en août) et en Espagne (-6,5 % en septembre). Au Royaume-Uni, la production automobile s'est maintenue au troisième trimestre mais a flanché en octobre (-6,7 %). Au total, l'Allemagne a été le pays le plus durement touché : la production de l'industrie automobile s'est effondrée de 8,0 % entre le deuxième et le troisième trimestre 2018, soit la plus forte baisse enregistrée depuis le premier trimestre 2009. L'Italie et l'Espagne ont aussi vu leur production baisser (respectivement -4,3 % et -3,4 % au troisième trimestre). Cependant, cette diminution s'inscrit dans le prolongement des évolutions récemment observées de la production automobile dans ces deux pays, où l'IPI automobile avait déjà connu des difficultés au premier trimestre (-5,0 % en Italie et -2,1 % en Espagne au premier trimestre 2018).

En France, la production s'est relativement moins dégradée au troisième trimestre 2018 que chez ses voisins européens, car les faibles résultats du mois d'août ont été compensés par une production automobile dynamique en juillet. La dynamique du secteur automobile français apparaît toutefois

1 - Indices de production dans l'industrie automobile pour les principaux pays d'Europe



Source : Eurostat

morose, avec tous les trimestres de 2018 en baisse. En zone euro, la production automobile a diminué principalement du fait d'une dégradation de la construction de véhicules en juillet (-9,2 % ; *graphique 2*) puis en août (-5,5 %). La construction de carrosseries a également connu un trou d'air dans tous les principaux pays de la zone euro au mois de juillet (baisse comprise entre -2,4 % en France et -8,4 % en Allemagne). Au contraire, la production d'équipements automobiles est restée globalement stable en 2018 mais n'a pas eu un poids suffisant pour compenser la diminution de la production de véhicules et de carrosseries.

### L'industrie allemande a été fortement touchée

Parmi les pays européens, les difficultés du secteur automobile ont plus durement frappé l'Allemagne, dont le secteur automobile est historiquement l'un des fleurons industriels. Le secteur automobile y représente 20 % de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière et 5 % de la valeur ajoutée totale. Les constructeurs allemands ont mal anticipé la nouvelle homologation. En particulier, le groupe Volkswagen, déjà pénalisé par le scandale du diesel, n'a pu travailler à temps sur les adaptations à la norme WLTP. À l'été, la chaîne de production n'était toujours pas conforme aux nouvelles normes et Volkswagen accumulait un grand nombre de modèles ne passant pas les tests.

En outre, WLTP impose aux modèles de véhicules existant d'être à nouveau homologués dans leur pays d'origine et spécifiquement selon leurs

caractéristiques (type de moteurs, boîte de vitesse, éléments aérodynamiques...) : avant septembre, les constructeurs se bouscullaient donc auprès des organismes certificateurs allemands, débordés par les demandes. En conséquence, les ventes d'Audi, une des marques du groupe Volkswagen, se sont effondrées de 69 % en septembre. En définitive, le groupe Volkswagen s'est vu contraint de stopper quelques jours la production de son usine de Wolfsburg, afin de limiter son stock de voitures hors norme. De plus, le groupe a entreposé des véhicules déjà produits en attente d'homologation, soit un stock de 200 000 à 250 000 véhicules de différentes marques du conglomérat, sur le parking de l'aéroport en construction de Berlin-Brandenburg.

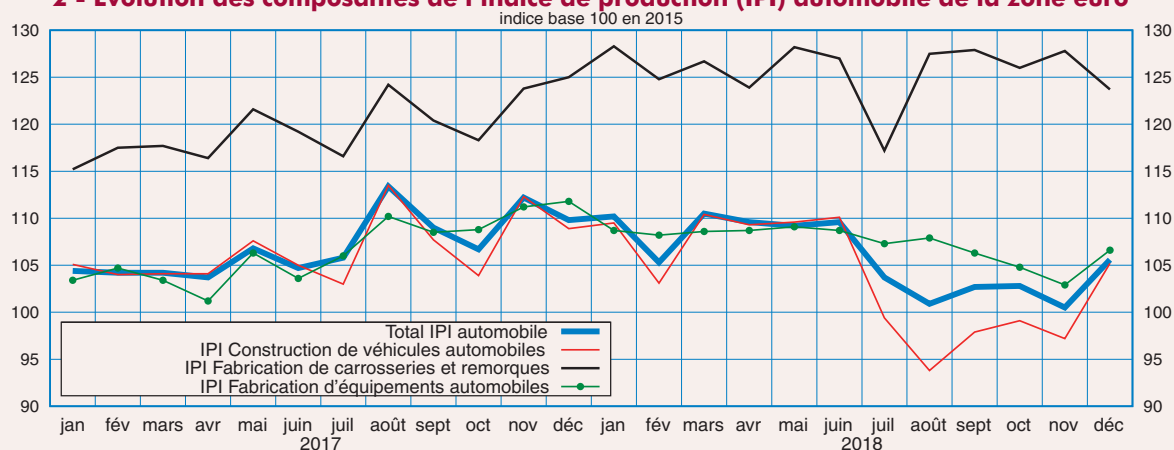
En termes macroéconomiques, l'activité allemande a diminué de 0,2 % au troisième trimestre. Elle a été pénalisée par la production manufacturière, ainsi que par d'autres secteurs dépendant de l'activité automobile comme le commerce et les activités spécialisées. L'important stockage des voitures non homologuées peut sans doute expliquer à lui seul la contribution de +0,7 point des stocks à la croissance enregistrée au troisième trimestre 2018. Les exportations ont aussi baissé fortement (-0,9 %), plombées par les exportations automobiles (-7,0 % selon les données douanières désaisonnalisées ; *graphique 3*), qui représentent environ 13 % des exportations de biens et services.

### Poids de l'industrie automobile dans la production totale (biens et services)

Allemagne	6,2 %
France	2,3 %
Italie	2,3 %
Espagne	4,1 %
Union européenne	2,7 %
Zone euro	2,9 %

Source : Eurostat

### 2 - Évolution des composantes de l'indice de production (IPI) automobile de la zone euro



Source : Eurostat

## Développements internationaux

### La consommation comme l'investissement ont également été affectés par la nouvelle norme

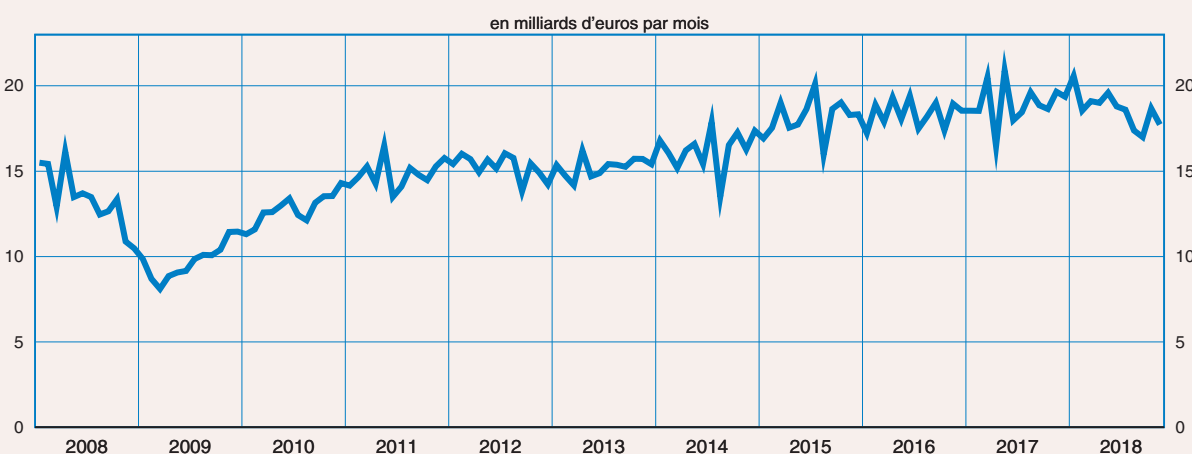
Du fait de la norme WLTP, les immatriculations de véhicules ont également été perturbées à l'été 2018 (graphique 4). En août, le nombre d'immatriculations de véhicules enregistrés en Europe a été exceptionnel. La plus forte hausse a été constatée en Espagne (+35 %), suivie par la France (+26 %), le Royaume-Uni (+22 %), puis l'Italie et l'Allemagne (+18 %). Les immatriculations ont ensuite chuté en septembre, plus particulièrement en Espagne et en Allemagne (-44 % et -43 %) mais aussi en France (-37 %) et plus modérément au Royaume-Uni (-34 %) et en Italie (-32 %). Le pic d'août et la chute de septembre s'observent à la fois pour les immatriculations de véhicules commerciaux (entrant dans le calcul de l'investissement des entreprises) et particuliers (entrant dans le calcul de la consommation privée). Toutefois, les immatriculations des véhicules particuliers ont été les plus touchées. Selon les pays, elles représentent entre 80 et 90 % des immatriculations totales et sont donc la principale contribution aux variations mensuelles des immatriculations totales.

Ces amples variations des immatriculations reflètent en partie les stratégies commerciales des concessionnaires automobiles pour anticiper la mise en application de la norme WLTP. Tous les véhicules immatriculés à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2018 devant être conformes à la norme, les concessionnaires ont géré leurs stocks de véhicules soit en proposant des rabais pour les vendre avant la date limite, soit en les immatriculaient à leur compte pour les revendre ultérieurement sous le statut « d'occasion 0 km ».

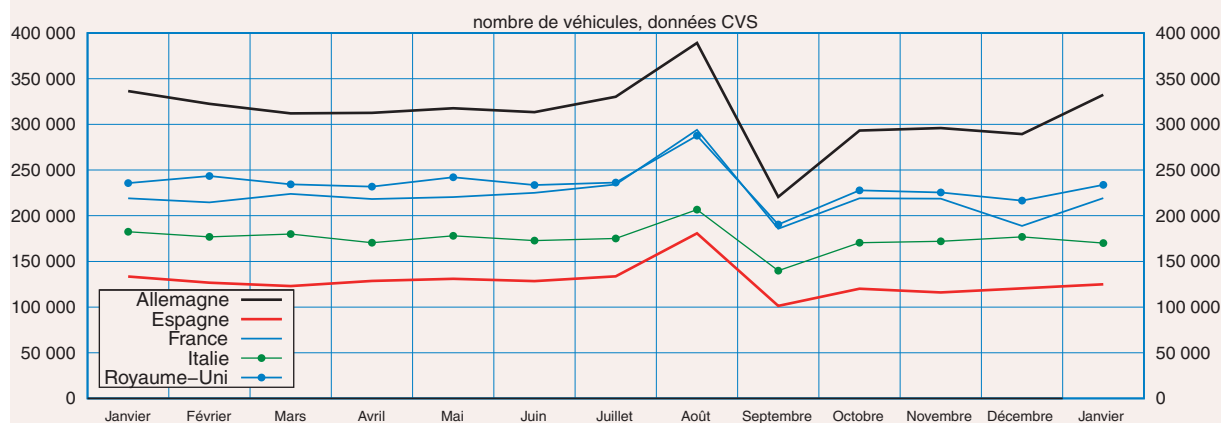
Ainsi la norme WLTP a pu affecter les prix d'achat des voitures neuves. Particulièrement en Espagne, les prix ont fortement ralenti en août, à +0,3 % en glissement annuel (après +0,9 % en juillet). Puis ils ont repris dès septembre, à +1,1 %. Cet effet n'a pas été aussi marqué dans tous les pays européens. En Allemagne, les prix ont perdu un peu de vitesse en août, à +2,3 % en glissement annuel (après +2,5 % en juillet), puis ils ont accéléré à nouveau en septembre pour atteindre +3,0 % à la fin de l'année.

La hausse des ventes due à ces rabais se matérialise dans l'indice de chiffre d'affaires dans le commerce automobile. L'Espagne a confirmé un mois exceptionnel en août avec une hausse de +6,0 %.

### 3 - Exportations automobiles de l'Allemagne



### 4 - Immatriculations de véhicules commerciaux et particuliers en Europe en 2018



Dans une moindre mesure, l'indice du chiffre d'affaires dans le commerce automobile britannique a augmenté de +3,4 % en août. Puis, en septembre, les chiffres d'affaires de l'Espagne et du Royaume-Uni ont chuté (respectivement -8,9 % et -7,7 %). Ce phénomène ne s'observe pas ou peu dans les autres pays.

Au total, le rapport entre l'indice de chiffre d'affaires et l'indice des prix automobiles permet d'évaluer l'effet de la mesure en termes réels.

L'indice de chiffre d'affaires déflaté par les prix automobiles a connu un pic dans les pays ayant effectué un rabais important : en Espagne et dans une moindre mesure au Royaume-Uni (graphique 5). Dans les autres pays où de tels rabais n'ont pas été observés, les concessionnaires auraient plutôt opté pour la stratégie d'immatriculation précoce. Ils auraient ainsi perturbé les mesures statistiques de consommation privée et d'investissement des entreprises, mesures souvent fondées sur les indicateurs d'immatriculations.

### Quel redémarrage pour le secteur automobile ?

Depuis octobre, la situation semble progressivement s'améliorer en Allemagne. Volkswagen affirme que ses quatorze modèles les plus importants sont désormais prêts pour la norme WLTP. Certains de ses modèles, comme la Golf R, ont subi une baisse de puissance pour devenir conformes aux normes. D'autres ont été retirés de la vente : la nouvelle homologation aurait entraîné des mesures d'émissions trop élevées et donc des taxes sur le CO<sub>2</sub> trop importantes.

En janvier 2019, l'indice de production automobile devrait se redresser partout en Europe. La situation retrouverait peu à peu son

cours normal en début d'année, en ligne avec les déclarations du directeur général de Renault qui prévoit un effet de la norme WLTP s'étendant jusqu'à avril 2019 pour son entreprise. De même, les exportations allemandes de voitures devraient se reprendre, permettant un déstockage progressif des automobiles dans le pays.

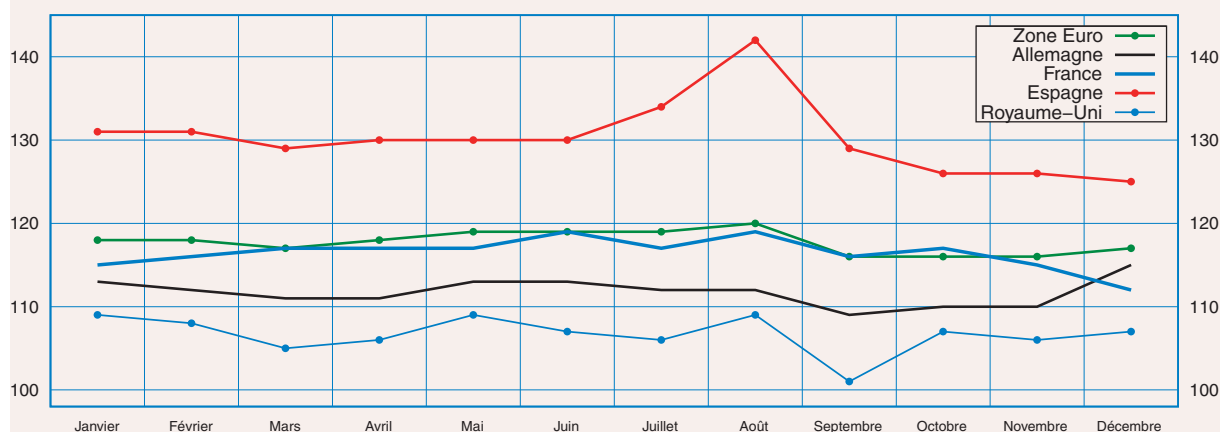
Du côté des consommateurs, les intentions d'acheter un véhicule restent stables ; combiné à des pouvoirs d'achat plutôt bien orientés en zone euro, cet indicateur laisse présager une consommation automobile dynamique dans les prochains mois. Par ailleurs, en janvier, les immatriculations ont retrouvé leur niveau d'avant l'été en Europe.

En complément de la norme mondiale WLTP, l'Union européenne et certains autres pays ont mis en place une nouvelle procédure de mesure des émissions en conditions réelles sur route, appelée RDE (*Real Driving Emissions*). Cette procédure est entrée en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2017, uniquement pour les nouveaux modèles. Cependant, au 1<sup>er</sup> septembre 2019, le test RDE deviendra obligatoire pour tous les véhicules neufs, pouvant occasionner des problèmes similaires à ceux rencontrés au troisième trimestre 2018.

D'autres pays – comme la Chine, la Corée du Sud, la Russie, l'Inde – ont également signé l'accord de la norme mondiale WLTP mais n'ont pas encore communiqué leur calendrier de mise en œuvre. Les effets de la norme WLTP n'ont ainsi pas été observés en dehors de l'Europe. ■

### 5 – Évolution en termes réels des indices de chiffres d'affaires dans le commerce automobile en Europe en 2018

indice base 100 en 2015



Source : Eurostat. Calculs : Insee