Rédigé le 08 juin 2020

10 minutes de lecture

Regards économiques

Enjeux et prospective

Mobilité durable

Économie

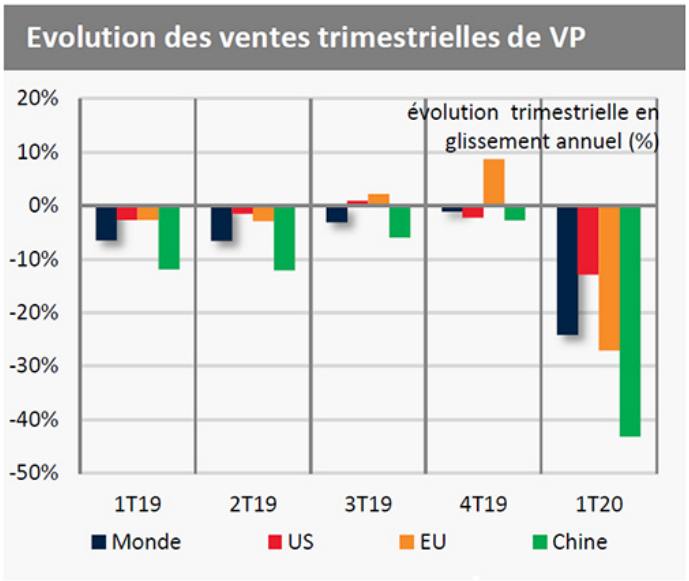
TRANSPORT / TABLEAU DE BORD N° 15 - JUIN 2020

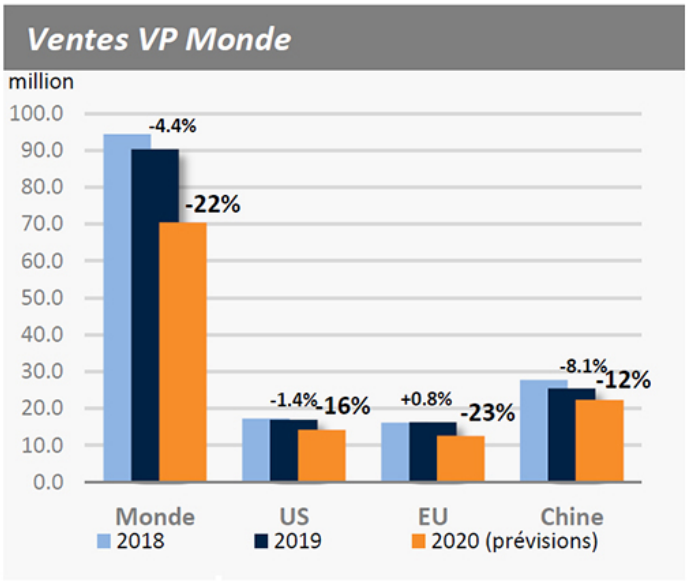
Le marché automobile mondial s'enfonce dans une crise historique, l'année 2020 s'annonçant comme la pire année jamais enregistrée pour le secteur, avec une baisse prévue des ventes de plus de 22 %. Les ventes de véhicules électriques ont cependant mieux résisté au premier trimestre, en particulier en Europe, qui devient le premier marché mondial. Pour faire face aux difficultés du secteur automobile, les gouvernements mettent en œuvre des plans de relance sans précédent.

LE MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL S’ENFONCE DANS UNE CRISE HISTORIQUE

Après une baisse de 4 % des ventes en 2019, suite au ralentissement de la croissance économique mondiale et à la mise en œuvre de nouvelles réglementations en Europe et en Chine, les ventes de voitures particulières (VP) se sont effondrées au premier trimestre de l'année 2020 en raison de la pandémie de Covid-19. La baisse a été particulièrement importante en Chine (- 43 %), premier pays touché par la pandémie, suite à la fermeture des usines et aux mesures de confinement strictes de la population.

On estime actuellement que le marché mondial automobile devrait chuter de 22 % en 2020, pour atteindre 70,5 millions de véhicules. Toute les régions sont touchées, mais c'est en Europe que la baisse devrait être la plus forte (- 23 %).



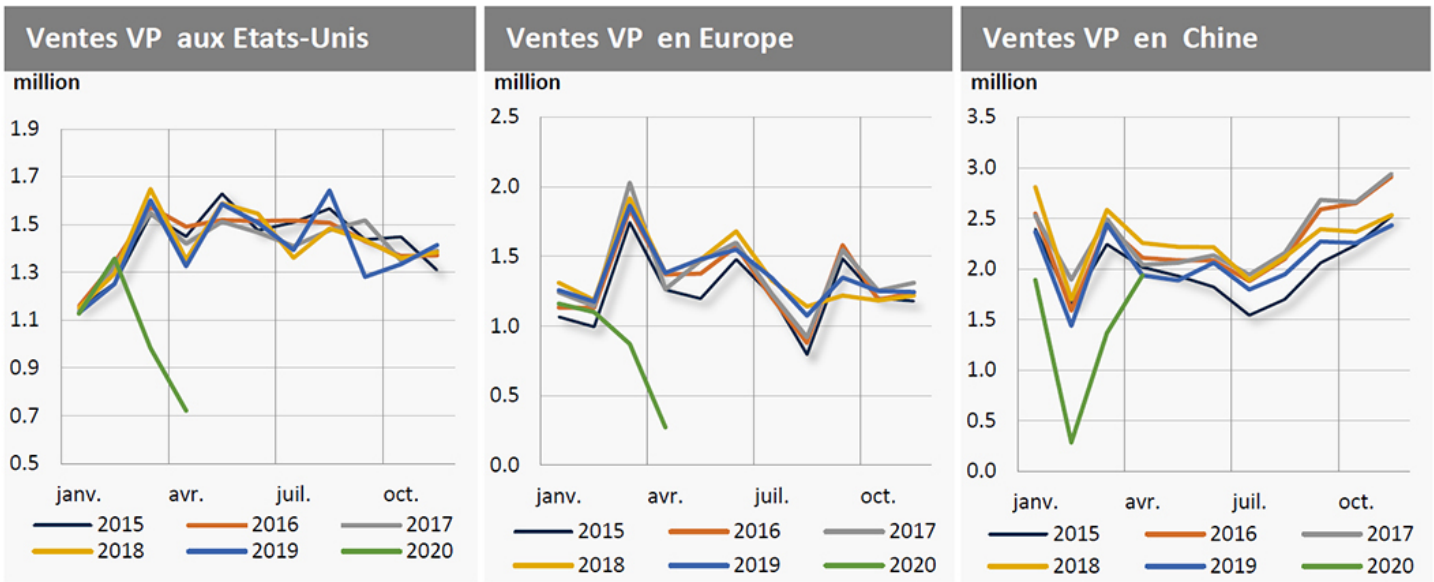


En Chine, les ventes de voitures particulières ont chuté de 8,0 % en 2019, pour atteindre 25,5 millions de véhicules, dans un contexte économique difficile, exacerbé par les conséquences de la guerre commerciale avec les États-Unis, la fin des subventions à l'achat pour de nombreuses catégories de véhicules et la mise en œuvre progressive de la nouvelle norme China 6 dans les grandes villes.

Premier pays touché par la pandémie, fin 2019, les ventes de voitures particulières ont chuté de 20 % en janvier 2020, puis de 80 % en février, au plus fort de la crise sanitaire. Alors que la Chine sort de la crise du Covid-19, les ventes de voitures particulières commencent à se redresser, mais les perspectives pour 2020 restent incertaines avec un marché estimé en baisse de 12 % selon les analystes, si la reprise aux troisième et quatrième trimestres et la réouverture des sites de production se confirment. Afin de relancer les ventes, le gouvernement, qui avait commencé à réduire fortement les subventions à l'achat, a décidé de les prolonger de deux ans pour les véhicules électriques. Certaines villes et provinces ont également mis en place des subventions directes pour l'achat de véhicules et fin février, l'association chinoise des constructeurs automobiles a adressé une lettre au ministère de l'écologie et de l'environnement pour demander un report de six mois dans la mise en œuvre à l'échelle nationale de la norme China 6 qui devait commencer en juillet.

Les ventes pour le mois d'avril sont assez encourageantes, avec des estimations initiales approchant les 2 millions, ce qui suggère une reprise très agressive en forme de V. L'un des facteurs de cette reprise serait la réticence d'une partie de la population à prendre les transports publics, préférant se

déplacer en voiture pour éviter une éventuelle nouvelle contamination virale. Les perspectives à moyen terme sont incertaines, car l'économie est confrontée à des défis importants en raison de la profonde récession mondiale qui semble s'installer.



En Europe, les ventes de VP en 2019 ont augmenté de 0,8 % à 16,3 millions de véhicules, un bon résultat malgré l'introduction du nouveau protocole d'homologation des véhicules, le WLTP, qui a particulièrement impacté les ventes au début de l'année dernière.

Au premier trimestre 2020, les ventes sont en baisse de 27 %. Alors que la crise sanitaire a commencé à s'atténuer en Chine, l'Europe est devenue l'épicentre de la pandémie vers le début du mois de mars, avec des mesures de confinement strictes imposées dans de nombreux pays européens à partir de la mi-mars. Les ventes du premier trimestre ne reflètent donc pas encore pleinement l'impact de la crise sanitaire avec les fermetures généralisées d'usines et des concessionnaires. Les premiers chiffres de vente pour le mois d'avril dans les principaux pays européens montrent l'ampleur de la crise à venir. En Italie, en Espagne et au Royaume-Uni, les ventes ont baissé de 97 % en avril. En France, les immatriculations ont chuté de 89 %, tandis que les ventes en Allemagne ont mieux résisté avec une baisse de 61 % à 1,3 million d'unités.

En 2020, on estime que les ventes devraient être en retrait de 23 %-25 %, mais de nombreuses incertitudes demeurent : vitesse de déconfinement des populations, possibilité d'une seconde vague du virus, impact de la crise économique, taux de chômage, … Avec la baisse anticipée de 7,4 % du PIB européen, les gouvernements et l'Europe se mobilisent pour stimuler le marché et soutenir l'industrie automobile qui représente près de 7 % du PIB européen. Dans ce contexte, plusieurs constructeurs automobiles ont demandé à la Commission européenne de reporter la mise en œuvre de la nouvelle réglementation sur les émissions de CO_2 (95 g CO_2/km), tandis que plusieurs groupes de pression ont au contraire demandé que les plans d'aide à l'industrie soient conditionnés à des exigences environnementales strictes. Fin mai, la Commission européenne a présenté sa proposition pour un plan de relance économique sans précédent. Ce nouvel instrument, appelé Next Generation EU, est doté d'un budget de 750 milliards d'euros dans le but de "réparer les dégâts [causés par la crise sanitaire] et de préparer l'avenir pour la prochaine génération" (la France percevrait environ 40 Md EUR). Très axé sur des mesures pour stimuler l'économie et l'investissement et renforcer la

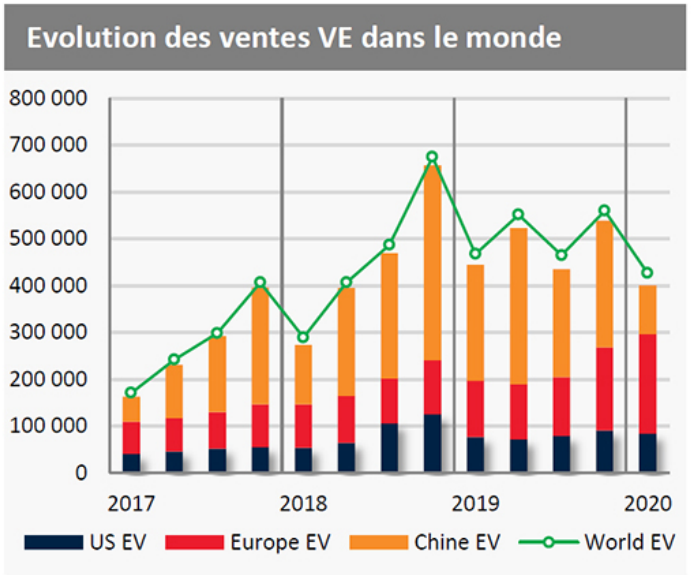
capacité de l’Europe à répondre aux crises sanitaires, ce plan intègre également de nombreuses aides pour accélérer la transition écologique et numérique. Dans le domaine des transports, l'objectif du pacte vert européen est ainsi axé sur des transports et une logistique plus propres, avec notamment l'installation d'un million de points de recharge pour les véhicules électriques (vs. 255 500 actuellement) et « un coup de fouet au transport ferroviaire ». A noter cependant que ce plan doit encore être négocié et approuvé par les vingt-sept pays européens. Il s’intégrera dans une nouvelle proposition de budget européen pour la période 2021-2027.

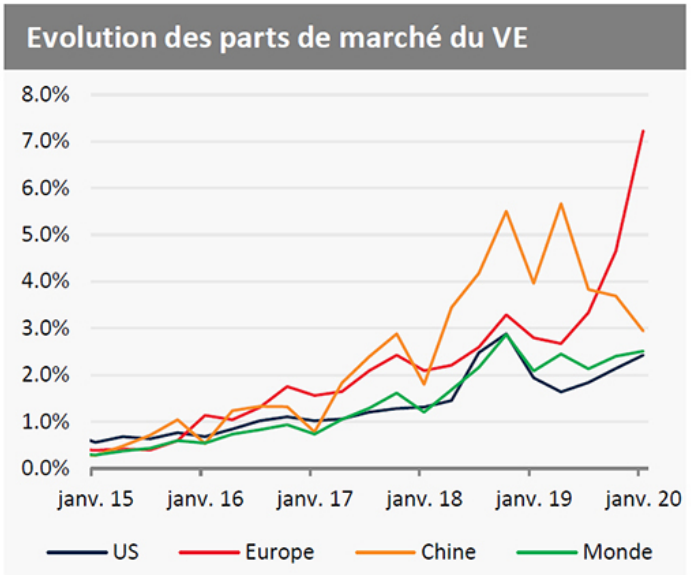
Aux États-Unis, les ventes de VP ont chuté de 13 % au premier trimestre. Dernier continent à être touché par la pandémie, les ventes devraient baisser sensiblement en avril (autour de - 45/50 %). Par rapport aux autres pays touchés par Covid-19, le secteur automobile aux Etats-Unis a mieux résisté, grâce notamment aux rabais importants accordés par les constructeurs automobiles, aux offres de financement à un taux d'intérêt record de 0 % et à la vente généralisée de véhicules directement en ligne. Pour l'année 2020, les ventes devraient tomber à 14 millions de véhicules, soit une baisse de 16 % par rapport à l'année dernière.

L’EUROPE, PREMIER MARCHÉ MONDIAL DU VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Après une première baisse de 5 % au troisième trimestre 2019, les ventes de véhicules électriques (VE=BEV+PHEV) ont reculé de 17 % au dernier trimestre 2019, avec la forte réduction des subventions à l’achat de VE dans de nombreux pays et les premiers effets de la crise sanitaire en Chine. Au total sur l’année 2019, les ventes de VE ont légèrement dépassé les 2 millions de voitures, soit pratiquement le même niveau qu'en 2018.

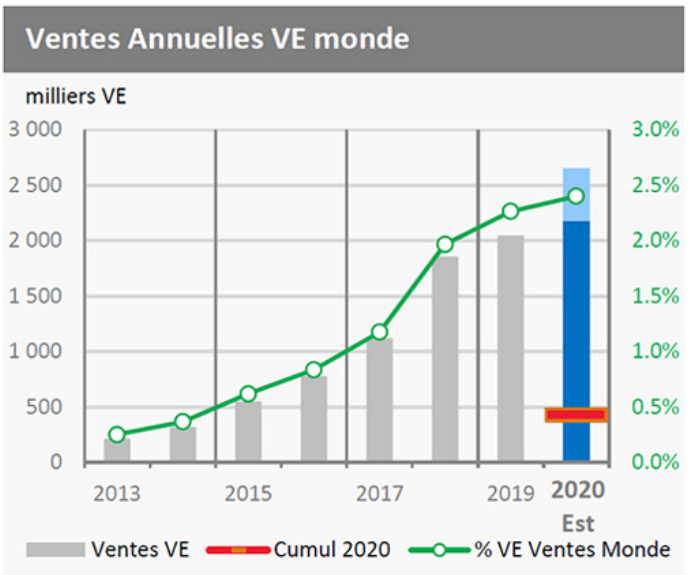
Au premier trimestre 2020, les ventes de VE ont diminué de 9 % par rapport au premier trimestre 2019, avec des disparités importantes entre les principales régions : + 9 % aux Etats-Unis, + 88 % en Europe et - 58 % en Chine. L'Europe est ainsi devenue le premier marché mondial des VE ce trimestre, avec une part de marché des ventes de VE qui a atteint plus de 7 %, contre 3 % en Chine et 2,4 % aux États-Unis.

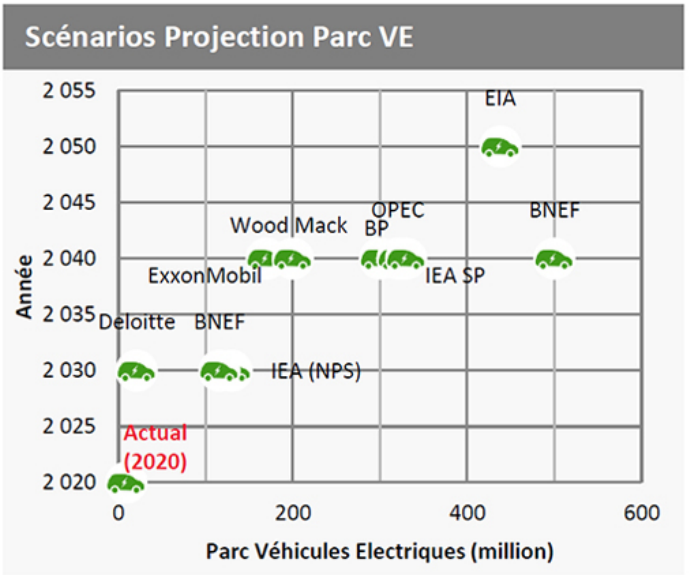




Selon nos estimations, les ventes mondiales de VE en 2020 devraient se situer entre 2,2 et 2,6 millions de véhicules selon la vigueur et la rapidité de la reprise économique post-Covid-19, mais aussi selon l'impact réel des mesures actuellement mises en place par les gouvernements pour soutenir et stimuler les ventes.
Mais la relance du marché du VE dépendra également du lancement de nouveaux modèles de véhicules, ce qui risque d'être difficile pour les constructeurs automobiles compte tenu de la crise économique actuelle. Selon IHS, qui a récemment interrogé 140 constructeurs sur leurs projets, la crise entraînera une baisse de 17 % de la recherche et du développement automobile cette année, suivie par une baisse de 12 % en 2021.

A plus long terme, il existe plusieurs variantes pour les scénarios de pénétration du VE. D'ici 2040, les estimations concernant le parc de VE varient entre 170 (selon Exxon Mobil) et 500 millions de véhicules (selon BNEF), soit un taux de pénétration par rapport au parc automobile compris entre 20 % et 30 %. Pour l'AIE, le parc de VE devrait atteindre 330 millions d'unités, dans le scénario 'Stated Policies', fondé sur les politiques et objectifs annoncés par les différents pays.

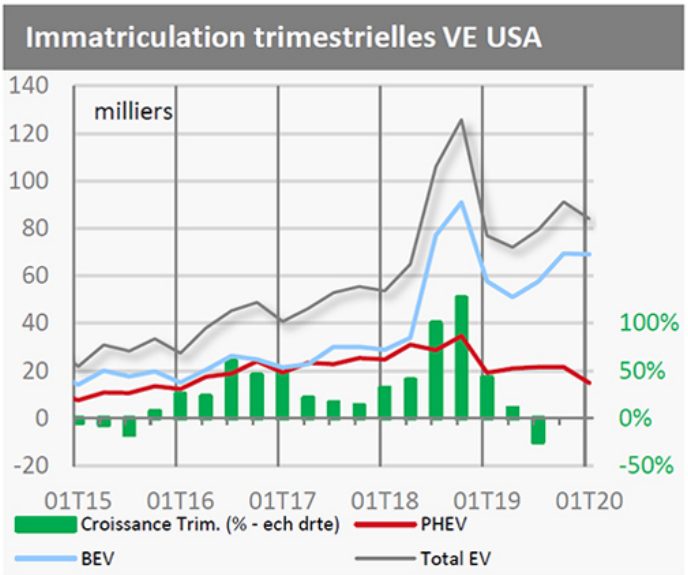


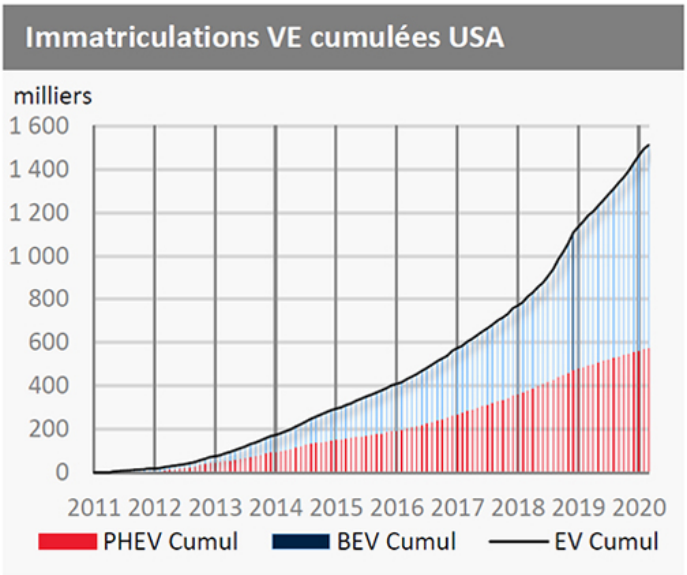


En 2019, les ventes de VE aux Etats-Unis ont atteint 320 000 unités (2 % des ventes), soit une baisse de 9 % par rapport à 2018. Fin 2019, on comptait 1 428 000 VE sur les routes dont 61 % de BEV.

Au premier trimestre 2020, les ventes de VE ont progressé de 9 % à 84 000 unités, grâce aux véhicules BEV et surtout à Tesla qui, avec plus de 56 000 unités vendues, détient près de 60 % du marché des véhicules électriques. La pandémie de coronavirus pourrait d'ailleurs aider Tesla à conserver son avance sur le marché américain des véhicules électriques, alors que les constructeurs automobiles traditionnels, confrontés à de grandes difficultés économiques, réévaluent à la baisse leur budget d'investissement dans les nouvelles technologies (Ford a annoncé une perte de 2 milliards de dollars au premier trimestre et a mis en garde contre une perte potentielle de 5 milliards de dollars au deuxième trimestre).

Les ventes de VE aux Etats-Unis au second trimestre devraient être en forte baisse compte tenu de la fermeture de nombreuses usines. Les premières estimations pour le mois d'avril montrent une baisse significative de 56 % des ventes de VE, affectant tous les constructeurs, y compris Tesla, dont les usines ont été fermées à partir de la mi-mars et n'ont été que partiellement rouvertes à la mi-mai.

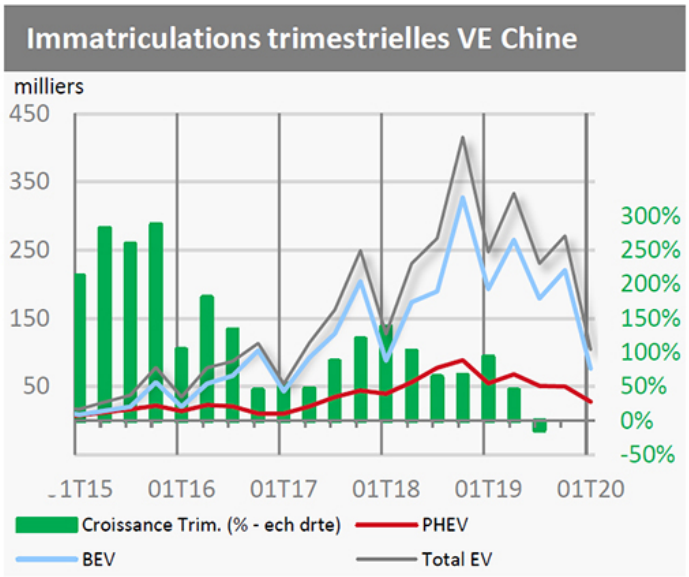


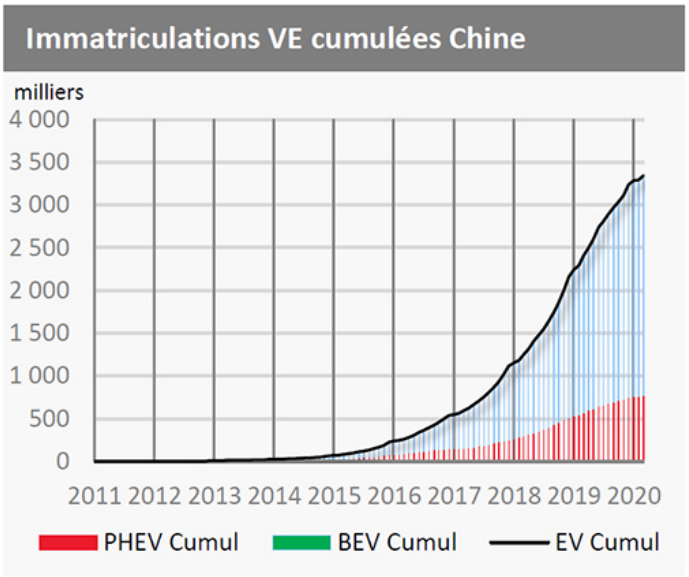


En Chine, suite à l'arrêt en juin dernier de certaines subventions pour les véhicules électriques et aux répercussions économiques de la guerre commerciale avec les États-Unis, 1,1 million de VE ont été vendus en 2019, en hausse de seulement 4 % (contre plus de 80 % ces dernières années).

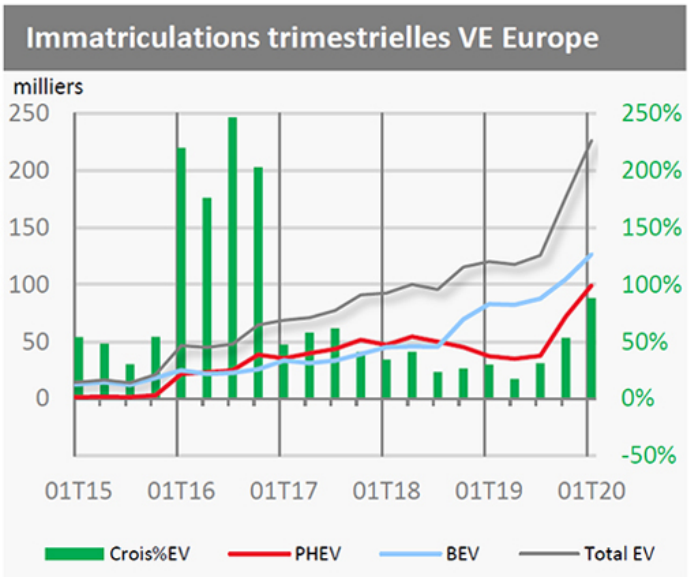
Au premier trimestre 2020, le marché des VE a de nouveau fortement chuté, les ventes de PHEV ayant baissé de 50 % et celles de BEV de 60 %. Au total, le marché des VE a chuté de 58 % en glissement annuel, avec environ 105 000 véhicules immatriculés au premier trimestre. Les données mensuelles suggèrent cependant une reprise des ventes en mars et avril. Dans ce contexte, la Chine a annoncé fin avril qu'elle prolongeait de deux ans (jusqu'à fin 2022) les exonérations fiscales sur les achats de véhicules à énergie nouvelle (électriques, hybrides rechargeables et à pile à combustible). Le gouvernement Chinois s'est également engagé à mettre en place tout un ensemble de politiques

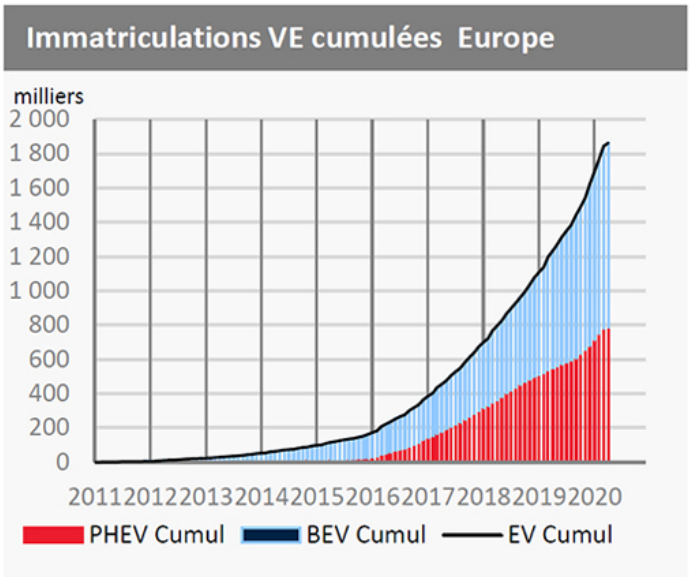
fiscales et financières pour développer la demande intérieure, aider les entreprises à rouvrir, maintenir l'emploi et aider tous les types d'entreprises à surmonter cette période difficile.





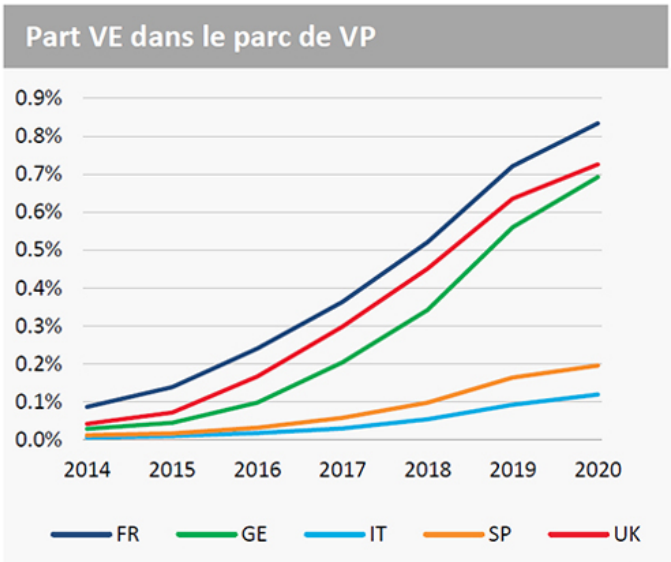
En Europe, alors que l'industrie automobile a été durement touchée par la crise COVID-19 à partir du mois de mars, les ventes de voitures électriques ont continué à croître fortement au premier trimestre 2020 avec près de 230 000 nouveaux véhicules électrifiés enregistrés, soit une augmentation de + 88 % par rapport à l'année précédente. Ces bons chiffres sont dus à la forte progression de 167 % des ventes de véhicules PHEV, alors que ce marché était en baisse en 2019. Cela s'explique principalement par l'introduction de nombreux modèles suite aux nouvelles réglementations sur les émissions des véhicules. Les ventes de BEV progressent bien avec plus de 127 000 véhicules immatriculés (+ 53 %).

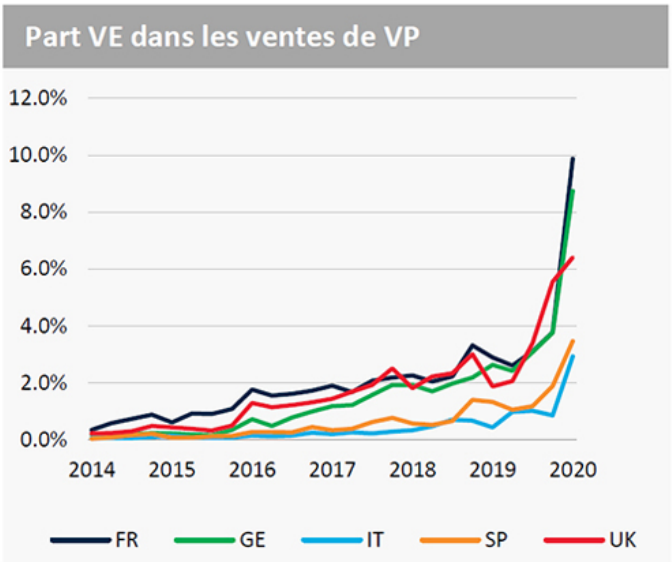




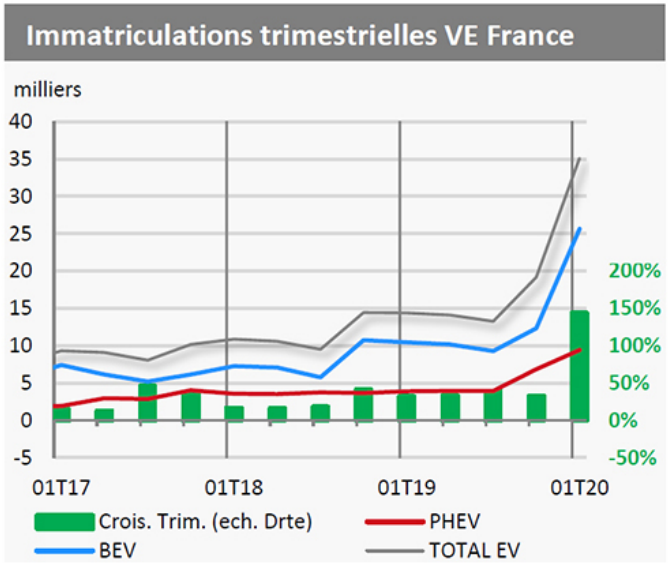
Les ventes ont été particulièrement importantes en Italie (+ 336 %), en Allemagne (+ 166 %), au Royaume Uni (+ 136 %) et en France (+ 125 %). Cependant, ces résultats doivent être mis en perspective, car suite à l'introduction de nouvelles réglementations en 2020, la plupart des constructeurs automobiles ont retardé l'immatriculation des véhicules électriques fin 2019 pour les inclure dans leur bilan 2020. Les premiers chiffres de vente pour le mois d'avril sur les principaux marchés montrent une baisse globale des ventes de VE d'environ 60 %, avec de fortes variations selon les pays (- 96 % en Espagne, - 74 % en Allemagne, - 67 % en France et - 57 % au Royaume-Uni). Afin de relancer les ventes de VE, plusieurs pays augmentent leurs programmes d'aide à l'achat, comme en France et en Allemagne, avec une augmentation de la prime pour les véhicules tout électriques de 1 000 et 1 500 euros respectivement.

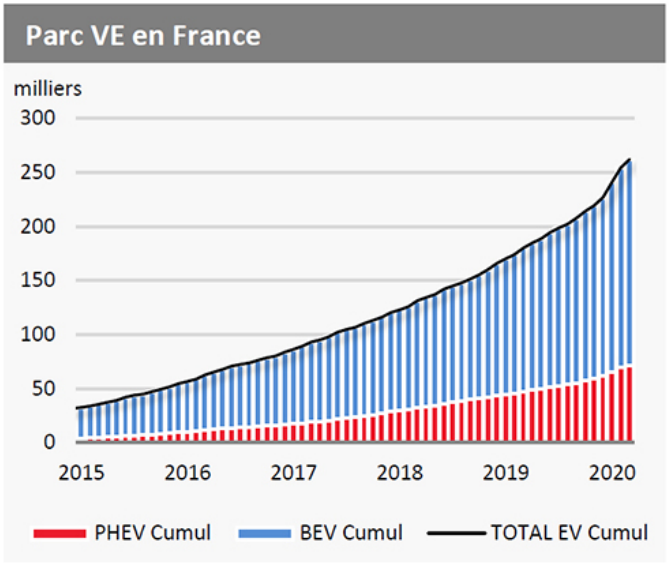
Les ventes du premier trimestre ont établi de nouveaux records en termes de taux de pénétration, les ventes de VE atteignant 10 % des ventes de VP en France et en Allemagne (la Norvège est à 70 %). En pourcentage du parc automobile, le parc de VE représente environ 0,5 % du parc total de VP (0,8 % en France et Allemagne et plus de 10 % en Norvège).





En France, alors que les ventes de voitures particulières se sont effondrées de 34 % au premier trimestre (dont 70 % au mois de mars), les ventes de VE ont dépassé les 35 000 unités au premier trimestre, soit une augmentation record de + 144 % par rapport à l'année dernière. Cette augmentation est due à la forte croissance à la fois des BEV (+ 145 % à 25 700) et des véhicules PHEV (+ 141 % à 9 500).





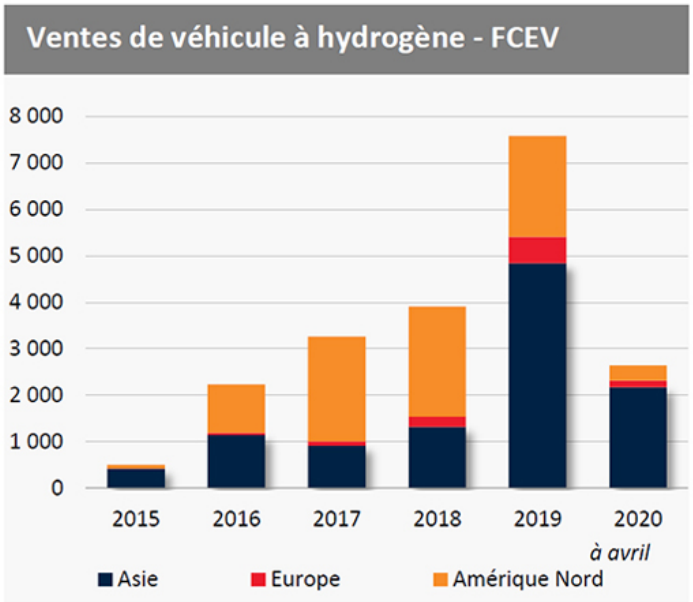
Les perspectives au deuxième trimestre, en revanche, ne sont pas très bonnes. En avril, les ventes de VP se sont en effet effondrées de 89 % et les premiers chiffres des ventes de VE montrent une baisse de 68 %. Dans ce contexte, le gouvernement a annoncé fin mai un plan de relance de 8 milliards d'euros pour le secteur automobile, très axé sur les véhicules électriques (au sens large), avec l'ambition de faire de la France le premier producteur de véhicules propres en Europe, avec un objectif de plus d'un million de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hybrides par an d'ici 5 ans.

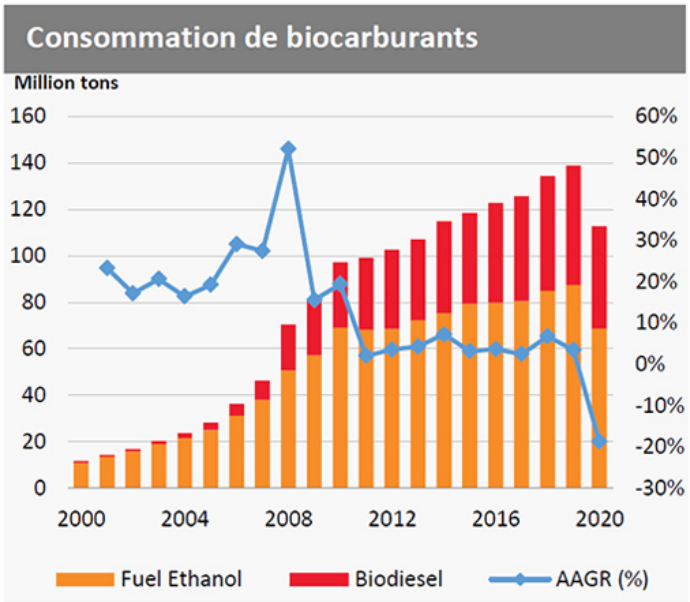
Les principales caractéristiques de ce plan sont les suivantes :
- Afin de renouveler le parc automobile français et le rendre plus respectueux de l'environnement, **la prime à la conversion** s'élève désormais à 3 000 euros pour l'achat d'un véhicule thermique neuf ou d'occasion (Crit'air 1 ou 2), et à 5 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable dont l'autonomie est supérieure à 50 km et émission de CO_2 compris en 21 et 50 g/km (sous condition de ressources et réservée aux 200 000 premiers acheteurs d'ici le 31 décembre 2020). Le retrofit électrique (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique) est également éligible à la prime, au même titre que l'achat d'un véhicule électrique d'occasion ;
- Pour stimuler la demande, **le bonus pour les véhicules électriques** est augmenté à 7 000 euros pour les particuliers (vs. 6 000 euros auparavant) et 5 000 euros pour les entreprises jusqu'à la fin de l'année (prix maximum de la voiture : 60 000 € TTC en électrique et hybride rechargeable) ;
- Pour les véhicules hybrides rechargeables dont l'autonomie est supérieure à 50 km et d'un montant inférieur ou égal à 50 000 euros, le bonus passe à 2 000 euros ;
- Le gouvernement met également en place **un fonds d'investissement**. Doté d'un budget de près de 1 milliard d'euros, il se décompose en trois volets : 200 millions d'euros de subventions pour aider les sous-traitants de la filière à accélérer leur modernisation, la robotisation et la transition écologique ; 600 millions d'euros pour des interventions en fonds propres (Renault et PSA y contribueront pour 100 millions d'euros chacun) pour augmenter la capacité d'investissement des sous-traitants ; 150 millions d'euros pour soutenir des projets de R&D ;
- Le gouvernement a également annoncé une accélération du déploiement des bornes de recharge en avançant d'un an, à 2021, l'atteinte de l'objectif de 100 000 bornes (on compte actuellement un peu moins de 39 000 points de recharge publics) ;
- Un prêt de 5 milliards d'euros garanti par l'Etat pour Renault, conditionné à des garanties pour les salariés de certains sites de production et à la participation au "programme européen de batteries électriques", porté par PSA (Peugeot, Citroën, Opel) et le groupe Saft, filiale de Total.

De nombreuses études ont montré l'intérêt des primes à la casse et autres bonus pour relancer les ventes de VE. Néanmoins, l'évolution en dent de scie des bonus et autres aides ces dernières années, la complexité du système d'aide (gouvernemental + régional + surprime pour les zones ZFE -Zone à Faible Emission-) et le délai relativement court du nouveau plan (fin 2020) soulèvent des questions sur son efficacité.

LES CARBURANTS ALTERNATIFS : HYDROGÈNE ET BIOCARBURANTS

En 2019, les ventes mondiales de véhicule à hydrogène (FCEV) ont dépassé les 7 600 unités, soit une augmentation de + 94 %. Plus des deux tiers des ventes de FCEV sont en Asie (Japon et Corée du Sud). On compte actuellement environ 16 500 FCEV dans le monde. Selon le dernier scénario de BNEF, le parc mondial de véhicules FCEV pourrait atteindre les 15 millions de véhicules en 2040, soit une part de marché de 1 % du parc de VP.



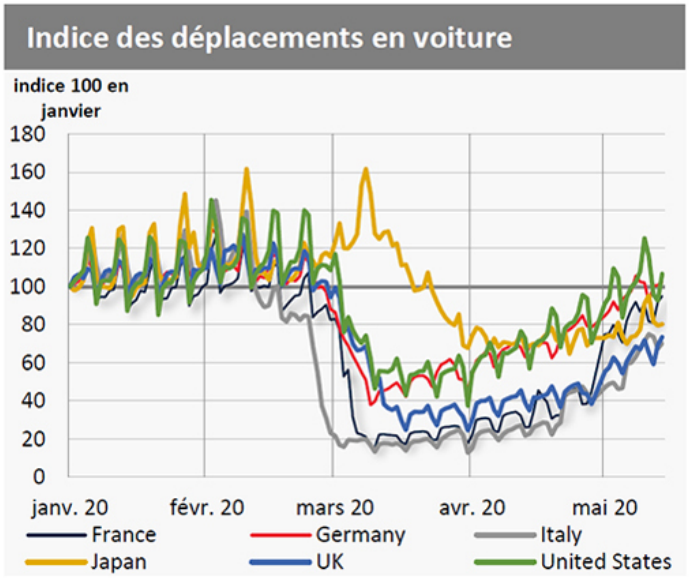


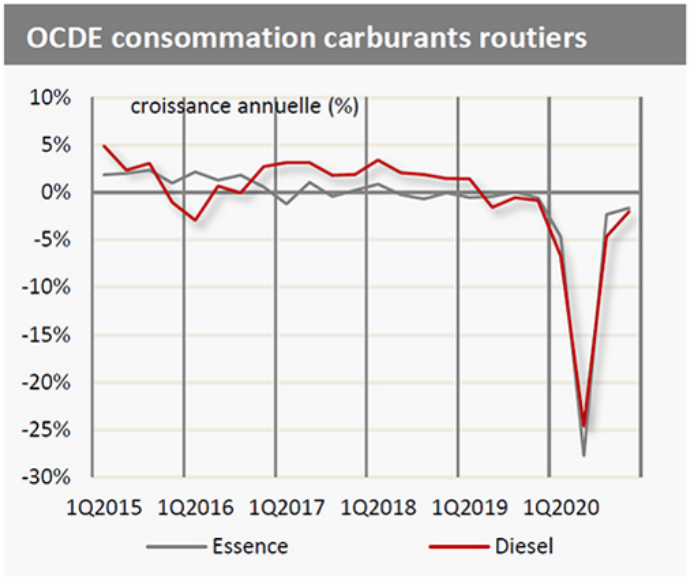
Après avoir atteint 140 millions de tonnes en 2019, la consommation de biocarburants (éthanol et biodiesel) devrait diminuer d'environ 20 % en 2020 en raison de la baisse de la consommation de carburants routiers, suite à la pandémie. La baisse devrait être un peu moins prononcée pour le biodiesel dont la consommation a augmenté de 5,5 % par an au cours des cinq dernières années, grâce notamment au développement des projets d'HVO (huiles végétales hydrogénées).

En France, compte tenu de son prix attractif (0.68 €/l en moyenne), les ventes d'E85 (carburant essence pouvant contenir entre 65 % et 85 % de bioéthanol) ont fait un bond de + 85 % en 2019, représentant environ 3 % des ventes d'essence. Mais depuis le début de l'année, les ventes ont chuté de 28 %, en ligne avec la baisse de la consommation d'essence.

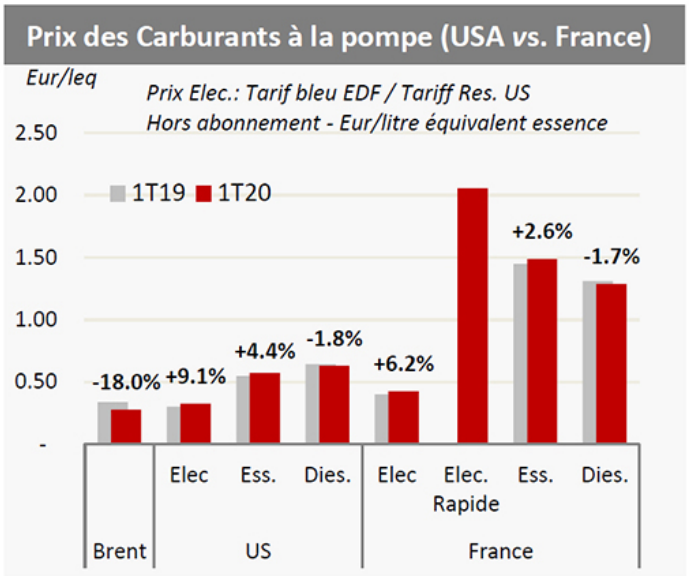
BAISSE HISTORIQUE DE LA CONSOMMATION DE CARBURANTS FOSSILES

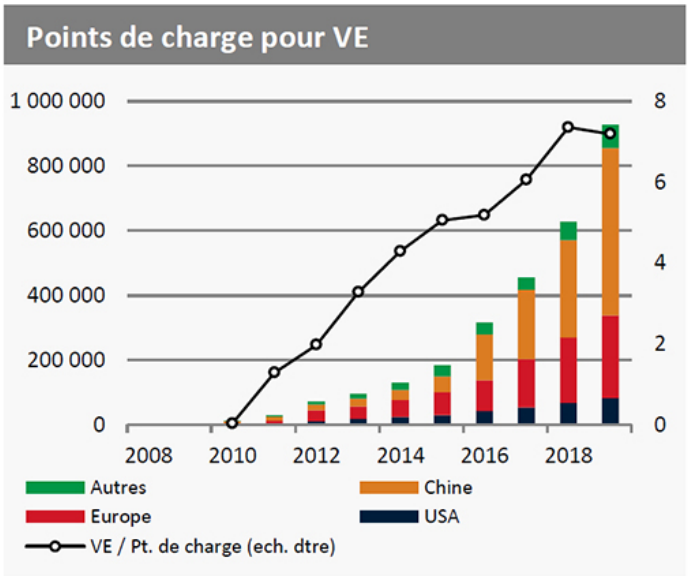
Selon les dernières statistiques de l'AIE, la consommation de carburants routiers (essence + diesel) dans les pays de l'OCDE devrait baisser de 9 % en 2020. La baisse est particulièrement sévère au 2e trimestre de l'année avec une chute de 26 %, mais l'AIE anticipe une remontée significative de la consommation aux 3e et 4e trimestres. Les statistiques sur les déplacements en voiture, collectées par les téléphones portables et les systèmes GPS des voitures et mis en ligne par Apple, confirment qu'à la fin du mois de mai, plusieurs pays sont proches de retrouver leur niveau de mobilité d'avant la crise. Selon les données d'Apple, fin mai, l'Allemagne et les États-Unis seraient respectivement à 106 % et 102 %, la France à 95 %, l'Italie et le Royaume-Uni à 75 %.





En France, les prix à la pompe (en Eur/litre essence équivalent - leq) au 1er trimestre 2020 ont augmenté de + 2,6 % pour l'essence (1,49 €/l), et baissé de - 1,7 % pour le Diesel (1,40 €/l) dans un contexte international de baisse de 18 % du prix du brut à 46,1 €/b. Le tarif de l'électricité (tarif bleu réglementé pour le secteur résidentiel) a augmenté de 6 % à 15,55 cts/kWh, ce qui correspond en prix équivalent essence à 0,42 €/leq. Le prix de la recharge rapide (puissance > 22 kW) augmente fortement un peu partout dans le monde. En France, le tarif de recharge rapide varie actuellement entre 0,72 €/kWh (2,0 €/leq) sur le réseau Metropolis, qui va équiper la métropole Grand Paris en reprenant les anciens emplacements vacants d'Autolib' et 0,79 €/kWh (2,2 €/l) sur le réseau Ionity. La recharge sur les superchargeurs Tesla, réservée aux véhicules de la marque, est actuellement de 0,24 €/kWh (0,65 €/leq). Fin 2019, il y avait un peu moins de 930 000 points de recharge publics dans le monde (dont 47 % en recharge rapide >20 kW), soit environ 7,0 VE par point de recharge. En Europe, le nombre de points de charge est de 255 500, soit environ 6,0 VE par points de recharge.





	Ventes VL (millions VL)				Ventes VE (milliers VE: BEV + PHEV)			
	1T20	1T19	% var.	2019	1T20	1T19	% var.	2019
US	3.5	4.0	-12.9%	17.0	84.0	77.0	9.2%	319.5
EU	3.1	4.3	-27.1%	16.3	226.4	120.2	88.4%	540.2
Chine	3.5	6.2	-43.2%	25.5	104.2	247.2	-57.8%	1 081.8
Monde	17.0	22.5	-24.2%	90.3	426.8	467.9	-8.8%	2 045.0

Auteurs : Karine Beauquin - Élisabeth Ubrich - Cyprien Ternel - Jérôme Sabathier

VOUS SEREZ AUSSI INTÉRESSÉ PAR

Baisse historique des ventes de véhicules électriques au 3e trimestre
Léger ralentissement des ventes de véhicules électriques au 1er semestre 2019
Léger ralentissement des ventes de véhicules électriques au 1er semestre 2019
Le marché automobile mondial s'enfonce dans une crise historique
08 juin 2020

Lien vers la page web :