

31 juillet 2023

L'histoire d'amour de Volkswagen avec la Chine traverse une phase de réinitialisation

Le 26 juillet 2023, Volkswagen Chine a annoncé la signature de deux nouveaux partenariats stratégiques. Le premier est un cadre de coopération technologique avec XPeng (NYSE: XPEV, HKEX: 9868), un fabricant chinois de véhicules électriques réputé pour sa conduite autonome, fondé en 2014. Le deuxième est un protocole d'accord stratégique avec son partenaire actuel de coentreprise, SAIC Motor Corp, en vue de développer de nouveaux modèles électriques sous la marque Audi, dans le but d'explorer de nouveaux segments de marché.

Dans le cadre de la collaboration avec XPeng, le groupe Volkswagen souscrira à une participation de 5 % dans XPeng au prix de 15 dollars par ADS, soit un total d'environ 700 millions de dollars américains. XPeng développera pour Volkswagen deux modèles électriques de classe moyenne d'ici 2026 qui porteront le logo VW, mais qui s'appuieront sur le savoir-faire de XPeng en matière d'architecture logicielle automobile et de conduite autonome. Volkswagen sera responsable de la conception de la carrosserie et de la chaîne d'approvisionnement, mais ne participera pas aux aspects logiciels de la voiture.

Suite à l'annonce du partenariat, le cours de l'action de XPeng a bondi de 52 % pour atteindre 23,39 dollars par ADS en trois jours. XPeng fait partie, aux côtés de Nio et Li Auto, des trois "Nouvelles Forces des VE" [véhicules électriques] de Chine qui font concurrence à Tesla avec des produits qui partagent le même ADN que Tesla : ils sont conçus comme des "ordinateurs sur quatre roues", avec des usines entièrement adaptées à ce concept.

Ces deux collaborations s'inscrivent dans la stratégie "En Chine pour la Chine" de Volkswagen et sont considérées comme des mouvements essentiels pour accélérer la transformation électrique de Volkswagen afin d'atteindre [l'objectif de 50 % de véhicules électriques d'ici 2030 en Chine](#).

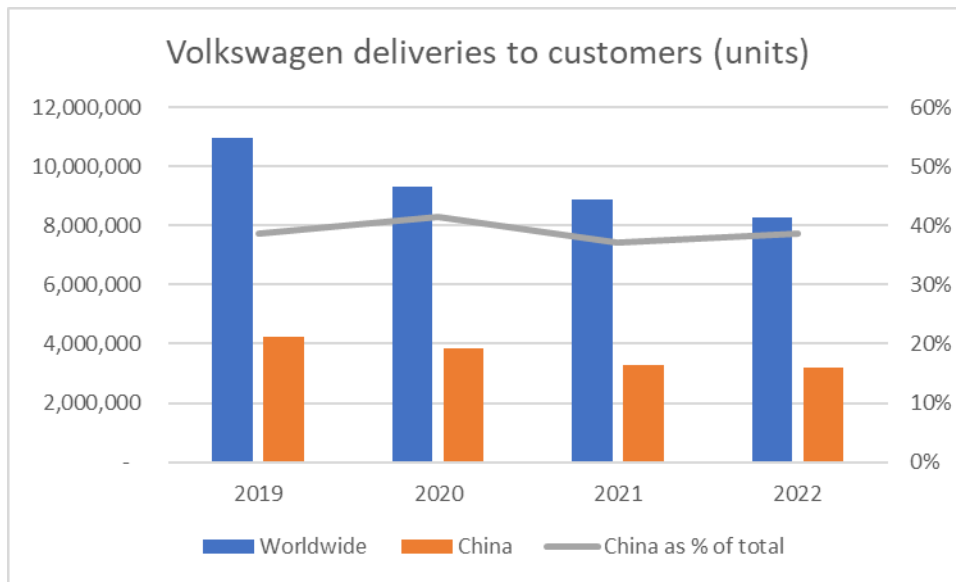
Le marché chinois revêt une importance cruciale pour le groupe Volkswagen. Les relations entre le groupe Volkswagen et la Chine remontent à 1978, lorsque le pays s'est ouvert au

reste du monde sous la direction de Deng Xiaoping. Volkswagen a été l'une des premières marques automobiles étrangères à créer des coentreprises en Chine. À l'époque, les constructeurs automobiles étrangers devaient créer des coentreprises avec des acteurs locaux et chaque constructeur ne pouvait en avoir que deux. Ces règles ont été modifiées ultérieurement, notamment lorsque Tesla a obtenu le droit de créer une filiale contrôlée à 100 %. La première coentreprise de Volkswagen en Chine a été créée en 1984 avec Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) détenue par l'État, suivie d'une deuxième en 1991 avec First Automobile Works (FAW) également détenu par l'État, dont le siège est à Changchun, dans la province de Jilin.

Au premier semestre 2023, le groupe Volkswagen a livré un total de 1,45 million de voitures en Chine, principalement par le biais de SAIC-VW et FAW-VW, ce qui représente 33 % de ses livraisons dans le monde. Cependant, la croissance volumique d'une année sur l'autre a été négative de 1,2 % en Chine, contre +12,8 % dans le monde entier.

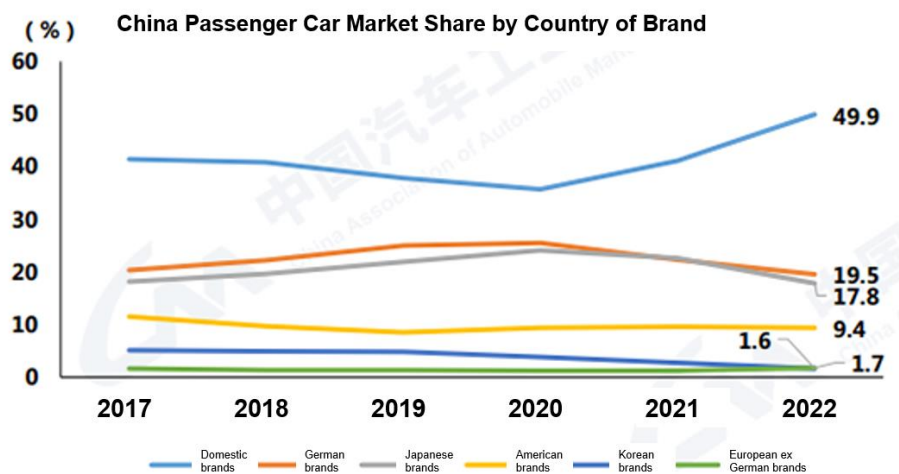
La croissance négative de Volkswagen Chine au premier semestre 2023 ne peut pas être entièrement imputée à la faiblesse de l'économie du pays. BYD, qui détient une part de marché domestique de 11,3 %, a réussi à réaliser une croissance volumique de 94 % sur la même période. Tesla Chine, avec une part de marché domestique de 4,3 %, a enregistré une croissance volumique de 61,7 % au 1H23. FAW-VW, qui détient une part de marché de 7,7 %, et SAIC-VW, qui détient une part de marché de 4,5 %, ont été les seules deux entreprises parmi les sept premières à enregistrer une croissance volumique négative d'une année sur l'autre au premier semestre 2023, selon l'Association chinoise des voitures particulières. Ces deux coentreprises représentaient ensemble 12,2 % du marché automobile chinois au premier semestre 2023, en baisse de 7,6 points de pourcentage par rapport à leur record de 19,8 % atteint en 2019. La part de marché de Volkswagen en Chine est maintenant revenue au niveau où elle était en 2015-2017, lorsque la marque avait été touchée par un scandale d'émissions de CO2 en Allemagne.

Figure 1. Les ventes de Volkswagen en Chine ont atteint leur apogée en 2019



Source: Volkswagen website, JKC Research

Figure 2. Depuis 2020, les marques étrangères ont perdu des parts de marché au profit des marques nationales en Chine



Source: China Association of Automobile Manufacturers

Comme beaucoup de ses homologues européens, japonais et coréens, la perte de part de marché de Volkswagen en Chine ces dernières années est largement attribuée à sa lente transformation vers l'électrique.

En réalité, Volkswagen a commencé tôt avec sa stratégie électrique, mais ne l'a pas mise en œuvre de manière efficace pour plusieurs raisons. Examinons d'abord les principales initiatives que Volkswagen a prises en Chine au cours des dernières années pour développer ses activités de véhicules électriques (VE) :

- En 2017, suite à une modification de la réglementation applicable aux constructeurs automobiles étrangers, Volkswagen a établi sa troisième coentreprise avec le groupe Jianghuai Automobile (JAC) dans la province d'Anhui. L'objectif était de se concentrer sur le développement et la fabrication de véhicules à énergie nouvelle. Suite au changement de réglementation qui a permis à Tesla de créer sa propre filiale, Volkswagen a porté sa participation dans JAC-VW à 75 % en 2020 et a changé le nom de l'entreprise pour VW Anhui Co., Ltd.
- En 2020, FAW-VW et SAIC-VW ont commencé à produire des modèles Volkswagen de la série ID. Family, des voitures SUV totalement électriques (voir Figure 3) que l'on peut voir sur les routes européennes.
- En mai 2020, Volkswagen Chine a réalisé un investissement stratégique dans un fabricant chinois de batteries électriques coté en bourse, Gotion High Tech Co., Ltd (SZSE: 002074), et a porté sa participation à 26,5 % en décembre 2021 pour devenir le principal actionnaire. Gotion a commencé à fournir des batteries NCM (nickel-cobalt-manganèse) et LFP (lithium-ferrophosphate) aux usines de Volkswagen en Chine et est également devenu un fournisseur clé des usines de Volkswagen à l'étranger.
- En 2021, le groupe Volkswagen a démarré une quatrième coentreprise, cette fois entre Audi, sa filiale de voitures haut de gamme, et FAW, afin de se concentrer exclusivement sur des modèles de luxe 100% électriques - Audi e-tron (voir Figure 4).

Cependant, malgré ces initiatives, Volkswagen a connu des difficultés à mettre en place une transformation électrique rapide et efficace en Chine, ce qui a entraîné une perte de part de marché face à la concurrence croissante des marques chinoises. Le marché chinois des véhicules électriques est très compétitif, avec des marques locales telles que Nio, Xpeng et Li Auto qui ont gagné en popularité et ont réussi à attirer les consommateurs

chinois avec leurs offres de véhicules électriques innovants et performants. Pour rattraper son retard, Volkswagen devra continuer à accélérer ses efforts pour développer des modèles électriques attrayants et adaptés au marché chinois en évolution rapide.

Figure 3. Le VW ID.4, dont les livraisons ont commencé en 2020, était proposé au prix de USD 30 000



Source: VW China website

Figure 4. L'Audi e-tron, dont les livraisons ont commencé en 2021, était proposée à un prix de plus de USD 80 000



Source: Audi China website

Il est rapidement apparu que les produits de la gamme Volkswagen ID.Family et la gamme de produits Audi e-tron n'avaient pas un grand succès sur le champ de bataille des véhicules électriques (VE) en Chine. Les livraisons totales n'étaient que de 155 700 unités en 2022, soit moins d'un dixième des livraisons réalisées par son concurrent national, BYD. Les volumes étaient même inférieurs à ceux des trois "Nouvelles Forces de l'EV" Li Auto, Nio et XPeng (voir Tableau 1), malgré la notoriété très forte dont jouissent Volkswagen et Audi en Chine après des décennies de succès.

Tableau 1. Classement des 15 principales marques de véhicules à énergie nouvelle par volume des ventes en Chine en 2022

Ranking	NEV Brand	FY2022	FY2021	YoY%	Market Share
1	BYD	1,799,947	584,020	208.2%	31.7%
2	SAIC-GM-Wuling	442,118	431,130	2.5%	7.8%
3	Tesla China	439,770	320,743	37.1%	7.8%
4	Geely	304,911	80,694	277.9%	5.4%
5	GAC Aion	273,757	126,962	115.6%	4.8%
6	Cherry	221,157	97,625	126.5%	3.9%
7	Chang'an	212,277	76,466	177.6%	3.7%
8	Neta	148,661	69,674	113.4%	2.6%
9	Li Auto	133,246	90,491	47.2%	2.3%
10	Great Wall Motor	123,920	133,997	-7.5%	2.2%
11	Nio	122,486	91,429	34.0%	2.2%
12	XPeng	120,757	98,155	23.0%	2.1%
13	Leapmotor	111,168	44,906	147.6%	2.0%
14	FAW-VW	99,760	70,383	41.7%	1.8%
15	SAIC-VW	91,761	61,064	50.3%	1.6%

Source: China Passenger Car Association

Le principal problème auquel Volkswagen est confronté est lié au fait que ses modèles électriques sont encore basés sur la même architecture électrique-électronique que ses

voitures à combustion interne (ICE). Le système d'infodivertissement à l'intérieur du cockpit et le logiciel à l'intérieur d'une voiture de la gamme Volkswagen ID.Family ne diffèrent pas fondamentalement de ceux d'une voiture à moteur thermique construite il y a dix ans, tandis que la plupart des principales marques de VE d'aujourd'hui ont révolutionné la conception du cockpit et l'architecture logicielle automobile avec des écrans et des fonctionnalités de type iPad similaires à ceux proposés par les smartphones.

Il est vrai que le plus grand constructeur de voitures électriques au monde, BYD, propose toujours des tableaux de bord traditionnels, sans les aspects sophistiqués d'un tableau de bord Tesla ou Li Auto, mais BYD propose des produits très compétitifs en termes de prix. La plupart des voitures proposées par BYD sont bien moins chères que les Volkswagen de la gamme ID. Family et Audi e-tron, car elles font concurrence directe aux voitures à moteur thermique de grande diffusion. La position tarifaire des produits Volkswagen combinée à un manque de haute technologie dans le cockpit explique pourquoi Volkswagen Chine a perdu une part de marché considérable.

Le fait que Volkswagen ait décidé de s'associer à XPeng et d'utiliser leur technologie est d'autant plus révélateur que VW développait sa propre technologie automobile depuis des années. En 2020, Volkswagen a créé une filiale numérique nommée CARIAD sous la direction de son ancien PDG, Herbert Diess, qui est spécifiquement chargée de la transition de Volkswagen des moteurs à combustion aux véhicules électriques et intelligents. Cependant, CARIAD a fait peu de progrès au fil du temps. La société a généré d'importantes pertes et a connu de nombreux retards dans la livraison de projets. Depuis la nomination d'Oliver Blume en tant que PDG du groupe Volkswagen en septembre 2022, l'entreprise s'est lancée dans une série de restructurations organisationnelles et de réalignements de plateformes, la plupart étant axés sur CARIAD et le logiciel automobile. Le fait de s'associer à XPeng est une reconnaissance que le marché chinois ne pouvait pas attendre que Volkswagen passe par ces réalignements. Le groupe a dû prendre des mesures immédiates.

D'autres constructeurs automobiles traditionnels, y compris les homologues allemands BMW et Mercedes-Benz, doivent observer attentivement le destin de Volkswagen en Chine, car cela pourrait bien être un modèle de ce qui les attend.

The information contained herein is issued by JK Capital Management Limited. To the best of its knowledge and belief, JK Capital Management Limited considers the information contained herein is accurate as at the date of publication. However, no warranty is given on the accuracy, adequacy or completeness of the information. Neither JK Capital Management Limited, nor its affiliates, directors and employees assumes any liabilities (including any third party liability) in respect of any errors or omissions on this report. Under no circumstances should this information or any part of it be copied, reproduced or redistributed.