

27 juillet 2021

NEW AUTO : le Groupe Volkswagen déploie de nouveaux moteurs de valeur pour l'avenir autonome et sans émissions de la mobilité

- Le Groupe Volkswagen présente sa stratégie NEW AUTO qui s'appliquera jusqu'en 2030
 - La combinaison de marques puissantes, de plates-formes technologiques à grande échelle et de nouvelles offres de services permettra de générer des synergies, des chiffres d'affaires supplémentaires et des futures mises en commun de bénéfices
 - Niveau d'ambition élevé pour une marge d'exploitation de 8 à 9 % en 2025, contre 7 à 8 % prévus aujourd'hui, qui servira de fondement au prochain cycle de planification
 - Signature d'un accord avec Gotion High-Tech pour industrialiser la production de cellules de batterie en Allemagne ; confirmation de l'Espagne comme option pour la construction d'une troisième *gigafactory*
 - Herbert Diess, président du conseil d'administration : « L'avenir des véhicules et de la mobilité individuelle sera lumineux. Avec ses marques innovantes et ses plates-formes modernes, le Groupe Volkswagen se prépare à jouer un rôle important dans le nouveau monde de la mobilité. »
-

Volkswagen a présenté son plan visant à transformer le Groupe en un prestataire de mobilité basé sur des logiciels. L'accent mis sur les marques solides du Groupe et ses plates-formes technologiques mondiales devrait ouvrir la voie à des synergies et des économies d'échelle ainsi qu'à de nouvelles mises en commun de bénéfices. « Nous nous sommes fixé un objectif stratégique : devenir le leader mondial du marché des véhicules électriques, et nous sommes sur la bonne voie. Il est maintenant temps de définir de nouveaux paramètres », a expliqué Herbert Diess, président du conseil d'administration, lors de la présentation de NEW AUTO, la stratégie 2021-2030 du Groupe. « Basée sur des logiciels, la prochaine évolution, beaucoup plus radicale, consistera à passer à des véhicules beaucoup plus sûrs, plus intelligents et, enfin, autonomes. Pour nous, cela signifie que la technologie, la vitesse et les économies d'échelle joueront un rôle plus crucial qu'actuellement. L'avenir des voitures s'annonce radieux ! »

Press contact Volkswagen

Jean-Marc Ponteville
PR Manager
Tél. : +32 (0)2 536.50.36
Jean-marc.ponteville@dieteren.be

Dieteren Automotive SA/NV
Maliestraat 50, rue du Mail
1050 Brussel/Bruxelles
BTW/TVA BE0466.909.993
RPR Brussel/RPM Bruxelles



Plus d'informations

<https://www.dieteren.be/fr>

Le Groupe Volkswagen définit de nouvelles priorités pour exploiter les opportunités de l'ère de la mobilité électrique et numérique. Il place le développement durable et la décarbonisation au cœur de sa nouvelle stratégie. D'ailleurs, d'ici 2030, le Groupe prévoit de réduire son empreinte carbone par véhicule de 30 % sur l'ensemble du cycle de vie (par rapport aux valeurs de 2018), conformément à l'Accord de Paris. Sur la même période, la proportion de véhicules électriques devrait atteindre 50 %, tandis qu'en 2040, pratiquement 100 % des nouveaux véhicules du Groupe sur les principaux marchés seront des véhicules zéro émission. D'ici 2050 au plus tard, le Groupe ambitionne d'être totalement neutre pour le climat.

Volkswagen s'attend à une transposition progressive des pools de recettes et de bénéfices, d'abord des véhicules à moteur thermique aux véhicules électriques à batterie (VEB), puis de plus en plus vers les logiciels et les services dont l'évolution sera dynamisée par la conduite autonome. Le marché des véhicules à moteur thermique devrait reculer de plus de 20 pour cent au cours de la prochaine décennie, tandis que les ventes de véhicules électriques devraient augmenter rapidement et prendre le pas sur les véhicules thermiques en tant que technologie chef de file. Estimées à 1,2 billion d'euros d'ici 2030, les ventes liées aux logiciels pourraient venir accroître de 30 % environ les ventes de véhicules (électriques et thermiques), ce qui permettrait au marché global de la mobilité de passer d'environ deux billions d'euros aujourd'hui à cinq billions d'euros. La mobilité individuelle représentera probablement encore 85% du marché et de l'activité de Volkswagen.

L'activité à forte marge des véhicules à moteur thermique, qui génère de solides cash flows, financera et accélérera la transition vers les véhicules électriques. Une phase de déploiement disciplinée basée sur les synergies issues de la baisse des coûts des batteries et des coûts de production ainsi que sur l'augmentation des ventes devrait permettre d'améliorer les marges réalisées sur les véhicules électriques. La hausse des coûts associée au CO2/Euro 7 et le traitement fiscal désavantageux risquent de faire baisser les marges sur les véhicules à moteur thermique. Globalement, la parité des marges des deux technologies devrait être atteinte d'ici deux à trois ans.

La nouvelle approche stratégique du Groupe Volkswagen se reflète aussi dans des perspectives de marge d'exploitation revues à la hausse en 2025 : la fourchette d'origine de 7 à 8 % est passée à 8 à 9 % et servira de base au cycle de planification 70 en novembre 2021.

« Nous avons l'intention d'installer des plates-formes leaders de l'industrie sur des marques solides pour accroître les volumes et créer un nombre toujours plus important de synergies à l'avenir, explique Arno Antlitz, CFO. Nous

intensifierons l'utilisation des plates-formes destinées aux véhicules électriques et nous voulons développer une série de logiciels automobiles leaders. Et nous continuerons à investir dans la conduite autonome et les services de mobilité. Notre solide activité de véhicules à moteur thermique nous aidera à générer les bénéfices et les cash flows nécessaires à cette transition. »

Volkswagen a déjà prévu de consacrer 73 milliards d'euros aux technologies d'avenir entre 2021 et 2025, soit 50 % du total des investissements. La part des investissements destinés à l'électrification et à la numérisation devrait continuer à augmenter. Le Groupe poursuivra également l'amélioration de son efficacité et est en bonne voie dans son programme de réduction de 5 % des frais fixes sur les deux prochaines années. Volkswagen s'est engagée à réduire ses coûts de matériaux de 7 % supplémentaires et a décidé d'optimiser l'activité des véhicules à moteur thermique avec moins de modèles, un portefeuille de motorisations réduit et une meilleure tarification.

Modèle de plate-forme sans précédent pour intensifier le développement des technologies d'avenir

L'approche globale, basée sur quatre plates-formes technologiques clés, doit également permettre au Groupe Volkswagen de générer des synergies sans précédent pour toutes les marques de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers, mais aussi partiellement pour les camions. Ces synergies devraient apparaître dans de nombreux domaines : architecture universelle des véhicules électriques, plate-forme logicielle mondiale de CARIAD, production interne de cellules et de batteries à grande échelle, plate-forme de mobilité regroupant toute une gamme de services.

Mécatronique – facteur de croissance du portefeuille de services logiciels

Plate-forme mécatronique de nouvelle génération du Groupe Volkswagen, la SSP (Scalable Systems Platform, plateforme systèmes évolutive) réduira de manière significative la complexité au fil du temps. Successeur des MQB, MSB, MLB, ainsi que de la MEB et de la PPE, elle poursuivra le travail de consolidation, qui a déjà permis le passage de trois plates-formes pour les véhicules à moteur thermique à deux plates-formes pour les véhicules électriques, en offrant enfin une architecture unifiée pour l'ensemble du portefeuille de produits. Le Groupe prévoit de démarrer la production de véhicules 100 % électriques basés sur la SSP en 2026. Cette prochaine génération de véhicules sera totalement électrique, entièrement numérique et hautement évolutive. Plus de 40 millions de véhicules devraient être produits sur toute la durée de vie de cette plate-forme. Comme la MEB aujourd'hui, la SSP sera accessible à d'autres constructeurs automobiles.

Pour améliorer et accélérer ses compétences en matière de plates-formes mécatroniques, le Groupe va investir environ 800 millions d'euros dans un nouveau centre de recherche et développement installé à Wolfsburg, qui sera chargé de concevoir le cœur de la plate-forme SSP et ses modules.

« Pour introduire la SSP, nous allons exploiter nos connaissances en gestion de plates-formes et renforcer nos capacités afin de maximiser les synergies entre les segments et les marques, explique Markus Duesmann, CEO d'Audi. À long terme, la SSP devrait réduire fortement la complexité de la mécatronique. Il ne s'agit donc pas seulement d'un moyen essentiel pour réduire les dépenses d'investissement et de R&D et les coûts unitaires par rapport à la MEB et à la PPE mais de permettre au Groupe d'atteindre ses objectifs financiers. La plate-forme permettra surtout de gérer et maîtriser les futurs défis qu'implique le développement de véhicules qui seront de plus en plus axés sur les logiciels. »

Logiciels – plate-forme logicielle mondiale pour la conduite intelligente et autonome

Les logiciels permettront d'intégrer facilement la stratégie NEW AUTO dans la vie numérique des clients et de générer toujours plus d'économies d'échelle. CARIAD, la division du Groupe Volkswagen chargée des logiciels automobiles, prévoit de développer la plate-forme logicielle d'ici à 2025, afin d'en faire la colonne vertébrale de tous les véhicules du Groupe. L'entité travaille actuellement sur trois plates-formes logicielles : la première plate-forme 1.1 (E³ 1.1) permet les mises à niveau et les mises à jour « over-the-air » des produits basés sur la MEB tels que l'ID.4 de Volkswagen, le Škoda Enyaq ou la CUPRA Born. En 2023, CARIAD sortira la plate-forme logicielle haut de gamme 1.2 (E³ 1.2) qui prendra en charge une diversité de fonctions, dont un nouveau système d'infodivertissement unifié et les mises à jour « over-the-air » des véhicules Audi et Porsche. En 2025, CARIAD prévoit de lancer une nouvelle plate-forme logicielle évolutive et unifiée et une architecture électronique de bout en bout : la série logicielle 2.0 (E³ 2.0) inclura un système d'exploitation unifié pour les véhicules de toutes les marques du Groupe. Une autre fonction clé concernera la prise en charge du niveau 4 de la conduite autonome, ce qui signifie que les clients pourront déléguer intégralement la conduite au véhicule.

« Les logiciels jouent un rôle décisif dans la transformation d'un constructeur automobile en un groupe de mobilité intégré. D'ici 2030, les logiciels (sur la base de la conduite autonome) pourraient devenir une source de revenus majeure dans notre secteur », explique Dirk Hilgenberg, CEO de CARIAD. La nouvelle plate-forme logicielle unifiée 2.0 destinée aux logiciels et à la connectivité à bord sera déployée dans l'ensemble du Groupe en même temps

que la SSP et ouvrira la voie à un écosystème numérique entièrement nouveau et donc à de nouveaux modèles d'entreprise basés sur les données.

Sur la base de l'analyse des innombrables données en temps réel issues de la conduite automatisée et connectée, la flotte du Groupe pourra être continuellement mise à jour avec de nouvelles fonctions et de nouveaux services adaptés aux besoins de mobilité des utilisateurs. Le processus de Big Loop, qui s'appliquera à des millions de véhicules, prolongera significativement le cycle de vie du produit. D'ici 2030, jusqu'à 40 millions de véhicules des différentes marques du Groupe seront basés sur les plates-formes logicielles du Groupe.

Batteries et recharge – les infrastructures, essentielles pour maximiser le potentiel de la stratégie NEW AUTO

La technologie de batterie exclusive, les infrastructures de recharge et les services énergétiques sont des facteurs de réussite clés dans le nouveau monde de la mobilité. L'énergie fera ainsi partie des compétences de base du Groupe Volkswagen d'ici 2030, avec deux piliers : « système et cellule de batterie » et « recharges et énergie » placés sous l'égide de la nouvelle division Technologie du Groupe.

Le Groupe Volkswagen prévoit de mettre en place une chaîne d'approvisionnement contrôlée pour les batteries, en lançant de nouveaux partenariats et en gérant tous les aspects, depuis l'achat des matières premières jusqu'au recyclage. L'objectif est de créer une boucle fermée dans la chaîne de valeur des batteries, ce qui semble être le moyen le plus durable et le plus rentable pour fabriquer des batteries.

Pour atteindre cet objectif, le Groupe Volkswagen s'efforce d'améliorer ses compétences en matière de batterie et d'en réduire la complexité. Il a ainsi décidé d'introduire un format de cellule de batterie unifié présentant un potentiel de réduction des coûts atteignant 50 % et d'application jusqu'à 80 % d'ici à 2030. Six *gigafactories* offrant une capacité de production totale de 240 GWh seront installées en Europe d'ici à 2030 pour garantir l'approvisionnement en batteries.

La première usine verra le jour à Skellefteå, en Suède, et sera gérée par Northvolt AB. Le Groupe Volkswagen vient d'investir 500 millions d'euros supplémentaires dans son partenaire de production de cellules haut de gamme et travaille avec Northvolt au démarrage de la production en 2023.

Pour la deuxième usine à Salzgitter, le Groupe Volkswagen vient de signer un accord de partenariat technologique avec le spécialiste chinois des cellules Gotion High-Tech en vue d'un démarrage de la production en 2025. Ensemble, les deux partenaires développeront et industrialiseront le segment à volume de la cellule unifiée dans l'usine allemande.

Pour sa troisième usine, le Groupe Volkswagen a l'intention de faire de l'Espagne un pilier stratégique de sa campagne électrique et envisage d'installer l'ensemble de la chaîne de création de valeur des véhicules électriques dans ce pays. Dans le cadre d'un programme de transformation plus large, cette localisation garantirait l'approvisionnement pour la future production de véhicules électriques à batterie en Espagne. Le Groupe Volkswagen vérifie actuellement la possibilité d'installer une *gigafactory* en coopération avec un partenaire stratégique. À l'issue de son étape d'agrandissement finale à la fin de la décennie, l'usine devrait disposer d'une capacité annuelle de 40 GWh. Le Groupe envisage également de produire sa famille de petits véhicules électriques à batterie en Espagne à compter de 2025. La décision finale dépendra du contexte général et des subventions de l'État.

Le Groupe Volkswagen a également l'intention d'offrir à ses clients une solution globale rassemblant aussi bien le matériel de recharge que les services de gestion de l'énergie. Au final, le Groupe prévoit de bâtir un écosystème complet de recharge et d'énergie autour du véhicule, ce qui facilitera la recharge pour les clients et ouvrira de nouvelles opportunités commerciales. Ces technologies et services deviendront une compétence de base du Groupe Volkswagen.

Le Groupe Volkswagen va également consolider les infrastructures de recharge publiques en Asie, en Europe et en Amérique en s'appuyant sur différentes initiatives réussies telles que CAMS en Chine ou Electrify America aux États-Unis.

Electrify America vient d'annoncer qu'elle projette de doubler ses infrastructures de recharge actuelles aux États-Unis et au Canada pour atteindre un total de 1 800 stations de recharge rapide et 10 000 points de recharge installés d'ici à 2025. Ce déploiement élargira l'utilisation des bornes de 150 kW et de 350 kW (la vitesse la plus rapide actuellement disponible) et ouvrira la voie à une augmentation du nombre de véhicules électriques en Amérique du Nord.

Dans le même temps, le Groupe a lancé de nouveaux partenariats afin de fournir aux clients européens des systèmes de recharge pratiques, notamment

avec BP, Iberdrola et Enel. Le Groupe Volkswagen et Enel X ont annoncé aujourd'hui la création d'une coentreprise pour encourager une introduction réussie des véhicules électriques en Italie. Cette entité détiendra et gèrera dans le pays un réseau de recharge haute puissance composé de plus de 3 000 points de recharge d'une puissance maximale de 350 kW chacune.

Au total, le Groupe Volkswagen déploiera 18 000 points de recharge haute puissance en Europe, 17 000 en Chine et 10 000 aux États-Unis et au Canada.

« L'existence d'une chaîne d'approvisionnement des batteries contrôlée par Volkswagen nous permettra d'avoir autorité sur le plus gros poste de dépenses, d'offrir à nos clients les batteries les plus sophistiquées et les plus durables et de garantir le succès des véhicules 100 % électriques, explique Thomas Schmall, CEO de Volkswagen Groupe Components. Les véhicules électriques à batterie deviendront des réservoirs d'énergie mobiles qui pourront être pleinement intégrés au réseau grâce à la charge bidirectionnelle. Nous pourrions ainsi générer des bénéfices supplémentaires liés à la participation au marché de l'énergie d'ici à 2030. »

Solutions de mobilité – la conduite autonome va changer la donne

D'ici 2030, le Groupe Volkswagen disposera également de capacités systémiques pour les flottes de navettes autonomes. Dans cette optique, il fera l'acquisition de certaines d'entre elles et élargira nettement son offre de services de mobilité et de financement. Entièrement autonomes, la « Mobility-as-a-Service » et le « Transport-as-a-Service » feront partie intégrante de la stratégie NEW AUTO. La chaîne de création de valeur est composée de quatre secteurs d'activité : le système de conduite autonome, son intégration dans les véhicules, la gestion de la flotte et la plate-forme de mobilité.

Le Groupe Volkswagen est déjà à l'avant-garde du développement d'un système de conduite autonome pour les navettes avec son partenaire stratégique ARGO AI. CARIAD développera en parallèle des capacités de conduite automatisée de niveau 4 pour les véhicules particuliers. Le Groupe pourrait ainsi créer le plus grand réseau neuronal de véhicules dans les rues du monde entier.

Avec ses projets pilotes à Munich, le Groupe Volkswagen est déjà en train de tester les premiers bus autonomes et prévoit de lancer des projets similaires dans d'autres villes d'Allemagne, de Chine et des États-Unis. En 2025, le Groupe devrait proposer son premier service de mobilité autonome en Europe, suivi de près par les États-Unis. Les futurs centres de bénéfices sont très prometteurs :

d'ici 2030, le marché total de la « Mobility-as-a-Service » dans les cinq plus grands pays européens devrait, à lui seul, atteindre 70 milliards de dollars.

Dans les années à venir, une plate-forme unique devrait intégrer toutes les offres de mobilité du Groupe et de ses marques, permettant à Volkswagen de se dégager une part de marché significative et des sources de revenus supplémentaires. La présence d'une flotte de véhicules couvrant l'ensemble des différents services, de la location à l'autopartage et le covoiturage en passant par les abonnements, garantira d'excellents taux de disponibilité, d'occupation et de rentabilité.

« D'ici la fin de la décennie, la conduite autonome aura totalement modifié le monde de la mobilité, note Christian Senger, CTO de Volkswagen Commercial Vehicles. En collaboration avec ARGO AI, nous mettons au point un système de conduite autonome leader du secteur qui nous permettra d'offrir des services de mobilité et de transport autonome totalement inédits. Le Groupe Volkswagen souhaite atteindre une part de marché significative et dégager des sources de revenus supplémentaires dans cet important secteur d'avenir. »

« Le Groupe Volkswagen espère obtenir un solide avantage concurrentiel dans le domaine des solutions de mobilité », ajoute Christian Dahlheim, responsable des ventes du Groupe Volkswagen. « Nous pourrions offrir des services directement à nos clients ou coopérer avec des partenaires solides, en fonction du contexte de chaque marché. Avoir une seule flotte de véhicules pour tous les services nous permettra d'être particulièrement efficaces. Sans compter que notre future plate-forme de mobilité intégrera toutes les offres de mobilité du Groupe et de nos marques, ce qui permettra de maximiser l'aspect pratique pour les clients. »

L'Europe, la Chine et les États-Unis resteront les régions clés des activités du Groupe

Disposant d'une base solide dans les deux principaux marchés de Volkswagen, l'Europe et la Chine, le Groupe se concentrera désormais sur l'Amérique du Nord pour accroître sa part de marché.

La Chine, pays dans lequel le Groupe Volkswagen est un leader de longue date du marché profitant d'une forte rentabilité, devrait jouer un rôle crucial pour la réussite de la stratégie NEW AUTO. Avec l'ID.4, l'ID.6 et bientôt l'ID.3, Volkswagen (et ses partenaires) déploie rapidement sa gamme de produits électriques et s'apprête à transformer sa nouvelle coentreprise sur les véhicules à énergie nouvelle, Volkswagen Anhui, en une plaque tournante locale pour la SSP, avec notamment un nouveau centre de R&D actuellement

en cours de construction. Le Groupe continuera également à renforcer ses activités en déployant des compétences et des capacités locales. Aujourd'hui déjà, un millier d'ingénieurs logiciels travaillent pour CARIAD en Chine.

En ce qui concerne les États-Unis, l'heure est idéale pour permettre à Volkswagen d'accroître de manière significative sa part de marché. « Le plan d'électrification de l'administration Biden nous offre une opportunité unique de démarrer en meilleure position que la concurrence, sachant que nous avons déjà mis en place une infrastructure de recharge ouverte aux États-Unis et investi dans la transition vers les véhicules électriques à batterie à Chattanooga, note Herbert Diess. Volkswagen introduit sur le marché des États-Unis une large gamme de véhicules électriques à batterie très attractifs, notamment l'ID.4 à succès et le futur ID. BUZZ emblématique. Le Groupe est donc bien positionné pour participer dans une large mesure à la future croissance d'un marché en pleine électrification.

Transformation du personnel du Groupe en cours

Sachant que la moitié des 660 000 travailleurs du Groupe Volkswagen sont aujourd'hui actifs dans la production traditionnelle de véhicules, le Groupe a décidé de lancer un programme de transformation complet sur les 10 prochaines années. Le conseil d'administration travaille en étroite coopération avec le comité d'entreprise pour garantir une transition responsable du personnel, en fournissant des ressources de mise à niveau permettant à chacun d'acquérir des compétences logicielles. Volkswagen a déjà préparé ses sites allemands pour l'avenir en modifiant l'activité Composants du Groupe et en transformant l'usine de Zwickau en un hub de l'électromobilité. Des transformations similaires sont prévues pour les sites d'Emden et de Hanovre.

Le Groupe Volkswagen

www.volkswagenag.com

D'ieteren

<http://www.dieteren.com/fr>
