



**Ambassade de France en Chine
Service économique**

mai 2018

Julien BONNET, Christine ZHANG

La Chine, premier marché de l'automobile au monde

La Chine est depuis 2009 le premier marché mondial de l'automobile, représentant aujourd'hui près du tiers du total mondial. Dans un contexte de montée en gamme des constructeurs nationaux, les coentreprises sino-étrangères restent encore dominantes. La filière des véhicules électriques bénéficie par ailleurs d'un fort soutien politique et connaît une phase de croissance rapide (ces véhicules représentaient 3% du marché en 2017, contre un peu plus de 1% seulement en 2015).

I Un marché qui ralentit mais garde un certain dynamisme

En 2017, le nombre de véhicules de tourisme vendus a augmenté de 1,6% par rapport à 2016 pour s'établir à 24,7 millions d'unités. (voir graphique n°1) A titre de comparaison, la croissance avait été de 15,1% en 2016, 7,2% en 2015 et 9,9% en 2014. **Le marché des véhicules utilitaires (incluant bus et camions) a, quant à lui, connu un taux de croissance bien plus élevé en 2017 (+14%), passant de 3,65 à 4,16 millions d'unités.**

Au cours des trois dernières années, la croissance du marché a été essentiellement portée par le segment SUV (voir tableau n°1) : alors que ces véhicules (selon la classification de la China association of automobile manufacturers) ne représentaient en 2010 que 9,6% des nouvelles immatriculations de véhicules de tourisme, ils ont atteint 41,7% du total en 2017. Autre élément à noter : en Chine, le diesel est quasiment inexistant sur le segment des véhicules passagers (seulement 91 600 véhicules vendus en 2017).

Le marché chinois se caractérise par la présence de nombreuses coentreprises entre constructeurs chinois et étrangers. Selon les statistiques utilisées, les véhicules produits par ces coentreprises peuvent être comptés soit au titre des grands groupes chinois, soit à celui des constructeurs étrangers. (voir tableau n°1 pour la description) En considérant la première option, les six grandes entreprises publiques SAIC, Dongfeng, FAW, Chang'an, BAIC et GAC concentrent, entre leurs marques propres et leurs coentreprises, plus des trois quarts du marché. Certaines entreprises privées plus petites enregistrent néanmoins de fortes progressions, notamment Geely (+62% sur les ventes entre 2016 et 2017).

Les coentreprises formées par les constructeurs étrangers restent encore majoritaires sur le marché des véhicules de tourisme. Aux premiers rangs se trouvent les deux coentreprises de Volkswagen (4,02 millions d'unités vendues en 2017) et les deux de General Motors (3,55 millions) (voir tableau n°2). Certaines de ces coentreprises se développent néanmoins sous des marques spécifiquement chinoises ; c'est en particulier le cas de la coentreprise GM-SAIC-Wuling, quatrième du marché en 2017, qui produit sous les marques locales Wuling et Baojun. Les chiffres de ventes illustrent aussi inversement la dépendance croissante de certains constructeurs étrangers au marché chinois : ainsi, Volkswagen réalise près de 38% de ses ventes en Chine.



La part de marché des véhicules sous marque spécifiquement chinoise a enregistré une très légère progression en 2017. En comptant aussi bien les marques 100% chinoises que celles développées par des coentreprises sino-étrangères pour le marché chinois spécifiquement (type GM-SAIC-Wuling), celle-ci est ainsi passée de 43,2% en 2016 à 44,0% en 2017. (voir graphique n°2) La vigueur du marché chinois ces dernières années est liée en grande partie au dynamisme du segment SUV chez les constructeurs chinois (Great Wall, Chang'an et GAC en particulier). Certains constructeurs chinois vendent d'ailleurs désormais majoritairement (Chang'an, Geely, Chery) voire uniquement (Great Wall) sous leur propre marque. Cela pourrait signifier que le déficit d'image et d'innovation dont ont longtemps souffert les marques chinoises sur leur marché national se résorbe progressivement.

Les constructeurs français ont enregistré des résultats contrastés en 2017.

Arrivé en Chine dès 1992, PSA produit aujourd'hui l'essentiel de ses modèles vendus en Chine dans ses trois usines de Wuhan, exploitées par sa coentreprise avec le groupe public Dongfeng (qui est également depuis 2014 actionnaire à 14% de PSA, à parité avec la BPI). Une quatrième usine, dédiée notamment au SUV 4008, a été inaugurée en septembre 2016 à Chengdu. Alors que la Chine était devenue en 2014 le premier marché du groupe PSA (avec environ 700 000 unités vendues en 2014 et 2015), **PSA-Dongfeng a connu une année 2017 très difficile sur le marché chinois (baisse des ventes de 38% par rapport à 2016, pour un total de près de 380 000 unités)**. Pour remonter la pente, PSA renouvelle sa gamme et revoit son réseau de revendeurs. PSA possède en outre une autre JV, avec Chang'an, qui produit depuis 2013 à Shenzhen des véhicules haut de gamme sous la marque DS (près de 6 000 véhicules vendus en 2017).

Renault est également en coentreprise avec le groupe Dongfeng, partenaire historique de Nissan. Son usine produit depuis début 2016 à Wuhan des versions locales des SUV Renault (Kadjar et Koleos). Le reste de la gamme est encore importé. Renault a vendu 72 000 voitures en Chine en 2016 et s'est fixé comme objectif d'atteindre 550 000 véhicules vendus d'ici 2022. L'entreprise réalise actuellement de forts investissements pour consolider son implantation locale (annonce courant 2017 d'une **JV dédiée aux véhicules utilitaires avec le constructeur Brilliance** et d'un **partenariat à trois avec Nissan et Dongfeng** autour du véhicule électrique).

II Un environnement réglementaire qui favorise la montée en gamme de la production locale, même si celle-ci reste encore dépendante de certaines technologies étrangères

Malgré la volonté affichée par le gouvernement central de lutter contre les surcapacités, **la croissance des capacités de production chinoises devrait se poursuivre** : la Chine devrait dépasser les 30 millions de véhicules produits en 2020, selon les prédictions de la *China association of automobile manufacturers*.

Les taxes mises en œuvre sur les véhicules de tourisme, qui visent à **décourager l'importation de véhicules depuis l'étranger** (taxe à l'importation de 25%, qui devrait être abaissée à 15% suite à des annonces gouvernementales datant de mai 2018) et **la complexité des chaînes logistiques** expliquent en grande partie la localisation des constructeurs étrangers en Chine même, sous la forme de coentreprises. **L'obligation pour les constructeurs étrangers d'investir sous forme de coentreprise où le partenaire chinois ne peut détenir moins de 50% du capital** est ancienne. Le Président Xi a cependant annoncé en avril 2018 la **levée progressive d'ici 2022 des obligations de JV** dans le secteur automobile. Cependant, il est peu probable que les constructeurs étrangers rachètent les parts de leurs partenaires chinois, pour des questions aussi bien financières que commerciales.



La Chine reste encore largement dépendante de la technologie des équipementiers étrangers pour un grand nombre de pièces fondamentales : moteurs thermiques, boîtes de vitesse ou encore équipements de l'habitacle. Pour la plupart de ces pièces, les équipementiers étrangers ne sont d'ailleurs pas soumis à l'obligation de créer des coentreprises imposée aux constructeurs. La plupart des grands équipementiers automobiles français (Michelin, Valeo, Faurecia, Plastic Omnium...) ainsi qu'un grand nombre de plus petits groupes sont présents et produisent en Chine, sans passer par des coentreprises pour l'essentiel. Contrairement aux constructeurs automobiles, les équipementiers français restent portés par une conjoncture très favorable, et réalisent pour la plupart des performances supérieures à la croissance du marché et de plus en plus portées par les constructeurs chinois. En 2017, Valeo, Faurecia et Plastic Omnium ont ainsi vu leur chiffre d'affaires Chine augmenter respectivement de 17%, 20% et 17%.

La montée en gamme de l'industrie automobile chinoise fait partie des priorités des autorités nationales, comme l'illustrent le plan « China Manufacturing 2025 » paru en mai 2015 (visant à rendre majoritaires les constructeurs et équipementiers chinois sur leur marché intérieur), ainsi que le 13^{ème} plan quinquennal (2016-2020). Outre le soutien gouvernemental au développement de filières 100% nationales, la montée en gamme de l'industrie chinoise se fait aussi par croissance externe. Parmi les exemples emblématiques de ces dernières années figurent notamment le rachat par Geely de son partenaire de JV Volvo automobile à Ford en 2010, l'acquisition de Pirelli par ChemChina en 2015 ou la cession en 2013 par l'américain Visteon de sa coentreprise Yanfeng spécialisée dans les équipements intérieurs à une filiale de SAIC.

Les exportations de véhicules, aujourd'hui relativement peu importantes, pourraient prendre de l'ampleur dans les années à venir. Partant de 730 000 exportations de véhicules de tous types en 2015, les associations professionnelles envisagent d'atteindre le chiffre de 3 millions en 2020. **L'internationalisation du secteur automobile chinois pourrait également passer par la multiplication des investissements à l'étranger.** En particulier, dans le domaine des véhicules utilitaires (camions notamment), plusieurs constructeurs comme Foton (filiale de BAIC) ou JAC possèdent déjà de nombreuses usines d'assemblage en Afrique et en Asie méridionale.

Conscientes de l'ampleur des problèmes environnementaux, les autorités chinoises souhaitent par ailleurs limiter l'augmentation du nombre de véhicules fortement émetteurs de polluants en circulation. Une taxe, s'échelonnant de 1% à 40% selon la cylindrée du véhicule (*voir tableau n°4*), vise ainsi à rendre moins attractives les voitures les plus puissantes. Dans plusieurs des grandes villes du pays, des quotas à l'achat ainsi que des dispositifs de circulation alternée ont en outre été mis en place pour limiter l'engorgement des réseaux routiers.

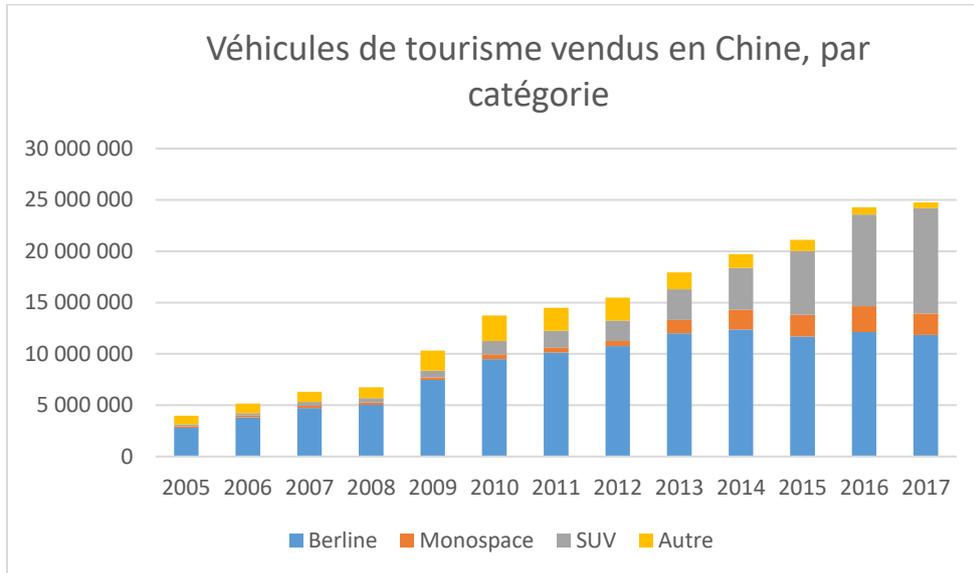
Le développement de la filière des véhicules à énergie alternative (électriques, hybrides, à hydrogène) est fortement soutenu par les autorités nationales. Depuis une dizaine d'années, ce soutien se traduisait essentiellement par la mise en place de subventions à l'achat de l'ordre de plusieurs dizaines de milliers de CNY par véhicule pour les particuliers et des programmes d'acquisitions de flottes par les services publics. **Cependant, les autorités chinoises réorientent désormais leur politique vers l'offre, avec la publication en septembre 2017 d'un texte mettant en place dès 2019 des quotas de véhicules à énergie nouvelle dans la production de chaque constructeur.** (*voir tableau n°5*)

Entre 2014 et 2017, la production de véhicules à énergie alternative a ainsi bondi de 84 000 à 780 000 unités (véhicules utilitaires compris). Certains constructeurs, comme BYD, originaire de Shenzhen (environ 100 000 véhicules électriques ou hybrides vendus en 2016), font de l'électrique une part importante de leur stratégie. Sur ce secteur encore en développement où les constructeurs



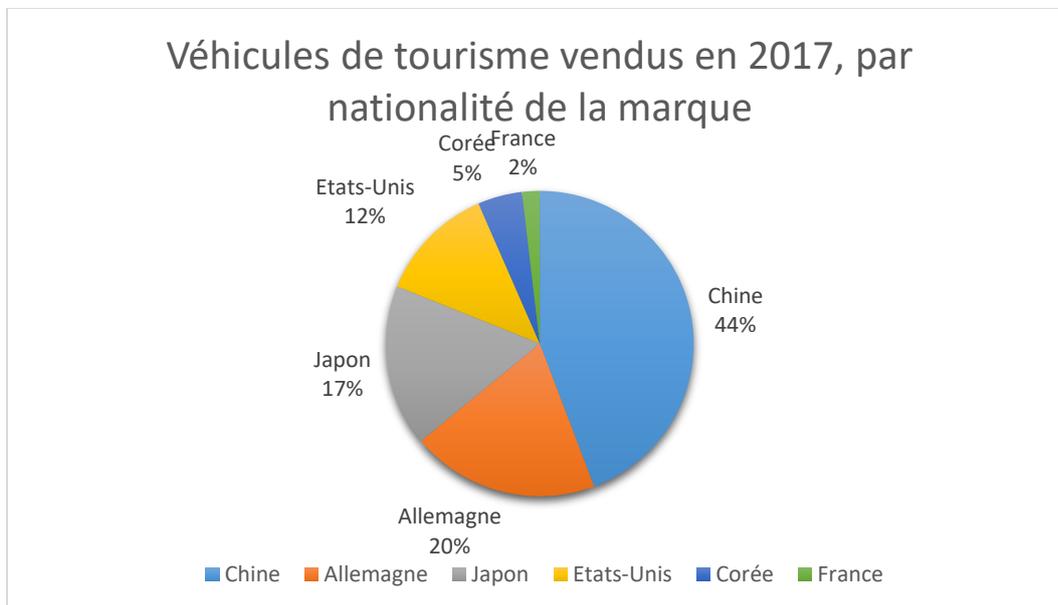
étrangers ne peuvent pas autant capitaliser sur leur expérience que dans le cas des moteurs thermiques, la Chine pourrait rapidement s'imposer comme leader mondial. **Les autorités s'inquiètent cependant d'une probable surchauffe du secteur des véhicules à énergie nouvelle**, l'augmentation de la demande ne parvenant pas à combler la hausse, encore plus importante, des capacités de production, ce qui pourrait conduire à une **situation de surcapacité** similaire à celle rencontrée dans le photovoltaïque il y a 5 à 10 ans. Le Ministère de l'industrie (MIIT) a ainsi décidé d'une baisse de 20% des subventions à l'achat en janvier 2017, lesquelles pourraient en outre presque disparaître d'ici 2020.

Graphique n°1



Source : China association of automobile manufacturers

Graphique n°2



Les marques développées par des coentreprises étrangères pour le marché chinois de manière spécifique sont ici comptées comme chinoises. (exemple : marques de la coentreprise GM-SAIC-Wuling)

Source : China association of automobile manufacturers



Tableau n°1 : les 12 premiers constructeurs chinois par nombre de véhicules vendus dans le monde en 2017

(véhicules de tourisme et véhicules utilitaires, ventes en millions)

Classement 2016	Constructeur	Ville d'origine	Partenaires de JV	Actionnariat	Véhicules vendus en 2014	Véhicules vendus en 2015	Véhicules vendus en 2016	Véhicules vendus en 2017
1	SAIC 上汽集团	Shanghai	GM, VW	Public	5,58	5,86	6,49	6,92
2	Dongfeng 东风集团	Wuhan	PSA, Nissan, Renault, Honda, Kia	Public	3,80	3,87	4,28	4,12
3	FAW 一汽集团	Changchun	VW, Toyota, Mazda	Public	3,09	2,84	3,15	3,35
4	Chang'an 长安集团	Chongqing	Ford, Suzuki, PSA	Public	2,55	2,78	3,06	2,87
5	BAIC 北汽集团	Pékin	Hyundai, Daimler (Mercedes)	Public	2,40	2,49	2,80	2,51
6	GAC 广汽集团	Canton	Honda, Toyota, Fiat	Public	1,17	1,30	1,66	2,00
7	Geely 吉利控股	Hangzhou	Volvo (racheté)	Privé	0,43	0,54	0,80	1,31
8	Great Wall 长城汽车	Baoding	aucun	Privé	0,73	0,85	0,97	1,07
9	Brilliance 华晨汽车	Shenyang	BMW, Renault	Public	0,80	0,86	0,93	0,75
10	Chery 奇瑞	Wuhu (Anhui)	Jaguar Land Rover, Kenon/Qoros	Public	0,51	0,55	0,70	0,67
11	JAC 安徽江淮	Hefei	VW	Public	0,46	0,59	0,64	
12	BYD 比亚迪	Shenzhen	Daimler	Privé	0,44	0,45	0,50	0,40

Tableau n°2 : Classement des coentreprises (et entreprises chinoises seules sans leurs coentreprises) par nombre de véhicules de tourisme vendus en Chine en 2017

		2016	2017	Variation annuelle
1	Volkswagen - SAIC	2 000	2 063	+3,1%
2	GM - SAIC	1 880	1 999	+6,3%
3	Volkswagen - FAW	1 872	1 957	+4,5%
4	GM - SAIC - Wuling	1 428	1 555	+8,9%
5	Geely	770	1 248	+62%
6	Nissan - Dongfeng	1 004	1 108	+10%
7	Chang'an	1 150	1 063	-7,6%
8	Great Wall	969	950	-1,9%
9	Ford - Chang'an	944	831	-12%



10	Hyundai - BAIC	1 142	785	-31%
11	Honda - Dongfeng	570	714	+25%
12	Honda - GAC	632	691	+9,3%
13	SAIC	322	522	+62%
14	Chery	540	509	-5,8%
15	GAC (Trumpchi)	371	509	+38%
...				
23	PSA – Dongfeng	602	381	-37%
...				
55	Renault - Dongfeng	30	72	+140%
...				
86	PSA – Chang'an (DS)	16	6	-63%

Source : China association of automobile manufacturers

Tableau n°3 : modèles les plus vendus en 2017

	Modèle	Producteur	Nom chinois	Ventes (milliers)
1	Hongguang	SAIC – Wuling - GM	五菱宏光	537
2	Lavida	SAIC - Volkswagen	大众朗逸	513
3	Haval H6	Great Wall	哈弗 H6	506
4	Buick Excelle	SAIC - GM	别克英朗	417
5	Sylphy	Dongfeng - Nissan	日产轩逸	406
6	Baojun 510	SAIC-Wuling-GM	宝骏 510	364
7	Trumpchi GS4	GAC	传祺 GS4	337
8	Corolla	FAW - Toyota	丰田卡罗拉	334
9	Sagitar	FAW - Volkswagen	大众速腾	333
10	Tiguan	SAIC - Volkswagen	大众途观	332

Tableau n°4 : taxe sur les émissions imposée aux véhicules de tourisme

Cylindrée (litres)	Taux
$V \leq 1$	1%
$1 < V \leq 1,5$	3%
$1,5 < V \leq 2$	5%
$2 < V \leq 2,5$	9%
$2,5 < V \leq 3$	12%
$3 < V \leq 4$	25%
$4 < V$	40%

Pour les modèles dont la cylindrée est inférieure à 1,6L, la taxe à la consommation (s'ajoutant à la TVA et à la taxe sur les émissions ci-dessus) avait été abaissée de 10% à 5% d'octobre 2015 à décembre 2016 pour stimuler le marché.



Tableau n°5 : Système de quotas de production et d'échanges de crédits de véhicules à énergie nouvelle (VEN)

Le MIIT a publié en septembre 2017 un texte mettant officiellement en place un quota de véhicules à énergie nouvelle dans la production (ou les importations) de chaque constructeur à partir de 2019. Concrètement, les « crédits » VEN seront comptés en affectant au nombre de véhicules produits un coefficient multiplicatif calculé de la manière suivante :

- Pour les véhicules « tout électrique » : $0,012 \times R + 0,8$, avec R l'autonomie du véhicule en kilomètres
- Pour les véhicules hybrides : 2
- Pour les véhicules à pile à combustible : $0,16 \times P$, avec P la puissance de la pile en kilowatts

Les crédits VEN devront atteindre 10% de la production en 2019 et 12% en 2020. Les quotas pour 2021 et après ne sont pas encore fixés.

Exemple : Pour un constructeur proposant un véhicule électrique ayant 200 kilomètres d'autonomie, le coefficient multiplicateur est de 3,2. Pour satisfaire aux quotas, il faudra donc qu'en 2019 ce véhicule représente au moins 3,125% de la production totale du constructeur.

Les constructeurs ne pouvant atteindre les quotas de production auront la possibilité de racheter des crédits auprès de constructeurs plus « vertueux » ou devront payer des amendes. Le mécanisme précis de fixation des prix des crédits ne semble pas déterminé à ce jour.

Par ailleurs, les sources carbonées « alternatives » (GPL, biocarburants...) ne bénéficient pas de la mise en place de ces quotas.