



Ambassade de France en Chine
Service économique régional de Pékin

CHINE

Le marché automobile en Chine

Déjà premier marché automobile mondial depuis plusieurs années, la Chine aurait produit en 2023 plus de 30 millions de véhicules et détrôné le Japon en tant que premier exportateur mondial.

1. La Chine, premier producteur et premier marché automobile mondial, est devenue en 2023 le premier exportateur mondial de véhicules

La Chine a produit en 2023 un nombre record d'automobiles, dans un contexte d'hyper-concurrence entre producteurs de véhicules électriques. Selon les chiffres officiels de l'association chinoise des constructeurs, la production de véhicules aurait dépassé 30 millions d'unités en 2023 (+12% sur un an), soit un niveau supérieur au précédent record établi en 2017¹ et environ trois fois plus que le deuxième producteur mondial (les États-Unis).

Les ventes en Chine de véhicules particuliers ont continué à croître en 2023, tirées par les véhicules à énergies nouvelles (VEN), confortant le statut de principal marché automobile mondial de la Chine (21,7 M de véhicules), loin devant les États-Unis². Cette croissance relative des ventes au détail en Chine (+6%) est liée au dynamisme des ventes de véhicules électriques (+24%) et surtout hybrides (+71%). Alors que le taux de pénétration des VEN sur le marché chinois se renforce (35%), les ventes de véhicules thermiques ont, elles, subi une baisse (-6%)³.

Enfin, la Chine a atteint en 2023 le rang de premier exportateur automobile mondial avec 5,2 M de véhicules exportés. Si ce statut peut être relativisé⁴, il est le fruit d'une très forte progression des exportations en 2023 (+58%). Cette croissance ne concerne pas uniquement les véhicules à énergies nouvelles (+77%), mais également les véhicules thermiques (+55%), notamment sous l'effet d'une demande russe très dynamique⁵.

Sur le marché chinois, les entreprises locales renforcent leurs positions. En diminution constante depuis 2017, les importations chinoises de véhicules ont de nouveau chuté en 2023, pour atteindre 800 000 unités. Plus de la moitié du marché chinois (56%) est désormais dominé par des constructeurs nationaux, tirés par BYD qui y a vendu plus de 2,7 millions de véhicules en 2023.

2. Face à la difficile consolidation du marché, les constructeurs chinois cherchent à s'internationaliser

Le défi pour les autorités chinoises est de générer une demande durablement suffisante pour absorber les niveaux de production actuels. Les autorités ont mis en garde contre « les comportements concurrentiels désordonnés » et annoncé des « mesures énergiques » contre la « construction aveugle » de nouveaux projets. Pour autant, il est possible que ces éventuels efforts se heurtent aux résistances des constructeurs chinois ou des provinces. En outre, en dépit de la montée en puissance extrêmement rapide des startups et entreprises privées qui profitent de l'essor des véhicules électriques (BYD, Nio, XPeng) ou hybrides (Li Auto), certains acteurs dominants du marché automobile chinois (surtout thermique) restent encore des entreprises d'État.

Dans ce contexte, le renforcement des exportations constitue une priorité. Les constructeurs chinois cherchent à renforcer leur présence sur le marché européen, pour certaines en s'arrimant à des entreprises étrangères (Leapmotor), et pour d'autres en développant des projets d'implantations (BYD, Chery). Sur le marché des batteries, les entreprises chinoises, s'internationalisent également : CATL a annoncé des investissements en Europe (Allemagne, Hongrie), au même titre que CALB (Portugal) ou Gotion (Slovaquie).

3. La Chine souhaite désormais renforcer sa maîtrise des chaînes de valeur et son avance technologique

Les autorités chinoises souhaitent asseoir la domination chinoise sur l'ensemble de la chaîne de valeur des véhicules électriques. La Chine, qui transforme sur son territoire 80% des matières premières des principaux composants de batterie⁶, assure 90% de la production mondiale d'anodes⁷ et près de 80% de la production de cathodes. Les entreprises chinoises concentrent autour de 65% de la production mondiale de batteries, dont CATL est le leader mondial (37% de la production), suivi par BYD (16%)⁸. En outre, les entreprises chinoises prennent une part active dans le développement des technologies alternatives, comme les batteries solides ou les batteries au sodium. Dans le secteur des équipements, où les entreprises étrangères sont traditionnellement bien positionnées, la concurrence chinoise se renforce, en partie sous l'effet de la stratégie d'intégration verticale de BYD. Enfin, dans le secteur des semi-conducteurs, identifié comme un secteur stratégique, la Chine souhaite renforcer son écosystème local.

Enfin, la Chine a accompli des progrès dans le développement des véhicules autonomes, qui pourraient constituer un futur levier de croissance. La filière automobile chinoise prévoit d'ici fin 2024 un taux de pénétration de 55% de la conduite autonome de niveau 2 (qui correspond à une automatisation partielle), et une commercialisation de modèles ayant atteint le niveau 3 (auto-conduite, avec interventions humaines ponctuelles en situations extrêmes) à horizon 3 à 5 ans. Ces efforts sont accompagnés par les grandes entreprises chinoises de la tech, telles que Baidu ou encore Huawei.

¹ 28,9 millions d'unités.

² Environ 13 M de ventes annuelles aux États-Unis.

³ Avec pour seule exception les ventes de modèles de luxe qui ont continué à croître.

⁴ Dans la mesure où (i) contrairement aux constructeurs chinois, les constructeurs japonais ont une production conséquente dans leurs usines à l'étranger, évaluée à 17 M d'unités en 2022 ; (ii) les exportations chinoises incluent des véhicules fabriqués par des constructeurs étrangers : selon le CSIS, Tesla et les coentreprises européennes étaient à l'origine de près de 50 % des exportations chinoises de véhicules électriques au premier semestre 2023.

⁵ 840 000 ventes en 2023.

⁶ Matériaux pour cathodes, anodes et électrolytes, selon The Hague Centre for Strategic Studies. Par ailleurs 60% des capacités mondiales de transformation de lithium sont aussi concentrées en Chine, contre 70% pour le cobalt et 20% pour le nickel.

⁷ Dans le sillage d'acteurs tels que BTR, Shanshan et Shanghai Putailai.

⁸ Selon les chiffres du cabinet de conseil sud-coréen SNE Research. Les autres producteurs chinois classés dans le top 10 mondial sont CALB (4,7% de la production mondiale), EVE (2,1%), Guoxuan (2,1%) et Sunwoda (1,4%).