

La Chine prend la pole position dans la course aux voitures électriques

Auto Distancée sur le marché des voitures thermiques, la Chine mise sur l'électrique et l'hybride. En 2015, elle en est devenue le premier marché, obligeant les constructeurs étrangers à conclure des alliances.

Ivan Radja

ivan.radja@lematin.ch

Encore un acronyme, auquel il va falloir vraiment s'habituer: NEV, pour voitures à nouvelles énergies, entendez les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Et c'est la Chine qui mène la course en tête, avec 331 000 voitures vendues en 2015 (247 000 électriques et 84 000 hybrides). A lui seul, le groupe BYD a écoulé l'an passé plus de 60 000 voitures à énergie alternative, quand Tesla n'en a écoulé que 50 000. Sa Qin, version hybride, est certes encore limitée dans son autonomie électrique (70 km). Et la Chine se heurte aussi au problème du réseau de recharge, insuffisant, parfois même incompatible d'une région à l'autre. Pire, rappellent *Les Echos*: l'électricité n'y est pas si verte que ça, puisque l'essentiel de la production provient de centrales à charbon. Mais cela pourrait changer dans un proche avenir: en 2015, le fabricant chinois Xinjiang Goldwind a mis en place 7,8 gigawatts de turbines éoliennes, grillant la politesse au danois Vestas (7,3 GW) et à l'américain General Electric (5,9 GW), selon une étude de Bloomberg New Energy Finance. Certes, 331 000 unités sur un marché de 20 millions de voitures neuves, cela reste modeste, mais l'élan est pris, et il est décisif. Déjà, BYD vise l'étranger, note Jean-François Dufour, responsable du China Control Panel chez Montsalvy Consulting: «Le groupe a réussi à convaincre une trentaine de villes européennes de tester ses taxis et bus électriques.»

Marché complexe

Car la Chine a compris qu'elle ne pourrait rattraper son retard dans la production de voitures thermiques. Il y a trois ans, au Salon de l'auto de Genève, la marque Qoros affichait ainsi de grandes ambitions avec une projection de 150 000 véhicules par an, et, au final, n'en a vendu que 5000 en 2014 et 15 000 en 2015. «L'automobile est une industrie très complexe qui nécessite un excellent réseau de fournisseurs et de distributeurs, et en plus cumule les contraintes en termes de complexité industrielle, de marketing, de volatilité de la clientèle, tout en devant maîtriser les coûts dans un domaine très concurrentiel. Et cela mondialement», explique Jean-François Belorgey, spécialiste auto-



Le groupe BYD a écoulé 60 000 exemplaires de sa Qin hybride en 2015. Dong jinlin/AP

Top 10 mondial des producteurs de voitures

RANG	2010	2015	2020
1	Chine	Chine	Chine
2	Japon	Etats-Unis	Etats-Unis
3	Etats-Unis	Japon	Japon
4	Allemagne	Allemagne	Inde
5	Corée du Sud	Inde	Allemagne
6	Inde	Corée du Sud	Mexique
7	Brésil	Mexique	Brésil
8	Espagne	Brésil	Corée du Sud
9	Mexique	Espagne	Thaïlande
10	France	Thaïlande	Espagne

SOURCE: IHS

mobile du cabinet EY. Dès lors, les constructeurs se tournent vers l'électrique, où l'avance des concurrents n'est pas significative. «La Chine est potentiellement «le» marché de la voiture électrique, pour des raisons à la fois de situation environnementale et de stratégie économique», analyse Jean-François Dufour.

L'objectif est un développement des constructeurs chinois sur ce créneau, mais en ouvrant la porte à des collaborations avec les constructeurs étrangers. Collaborations où ces derniers perdent en visibilité. Renault, qui vient d'ouvrir son centre de production, va fabriquer sa Fluence dès 2017, sans y mettre

«La Chine est «le» marché de la voiture électrique, pour des raisons de situation environnementale et de stratégie économique»

Jean-François Dufour, Montsalvy Consulting

le célèbre losange, tandis que son partenaire Dongfeng affichera son dragon. Daimler produit déjà des véhicules électriques, en partenariat avec BYD, mais sous le nom de Denza, tandis que la Leaf de Nissan a été rebaptisée Venucia. Même Aston Martin vient d'annoncer un partenariat avec LeEco, spécialisé dans les smartphones, pour développer une voiture électrique dans deux ans.

Collaborations risquées

«Ils n'ont pas le choix, rappelle Jean-François Belorgey. Pour la fabrication de voitures sur place, il est obligatoire d'avoir un partenaire chinois et interdit de pos-

séder plus de 50% des parts dans la joint-venture.» Raison pour laquelle Tesla, qui n'a pas encore conclu d'alliance, ne peut pénétrer ce marché incontournable. Ces contrats ne sont pas sans risques. Une fois échus, les Occidentaux repartis et les transferts de technologie effectués, rien ne garantit que les partenaires chinois ne poursuivront pas la production de modèles semblables aux originaux, mais à moindres coûts et moindre prix. «Le danger est là, il est bien perçu et les constructeurs étrangers sont très vigilants, poursuit Jean-François Belorgey. Mais comment se passer de ce marché? Toutefois, je pense que ce scénario catastrophe a peu de chances de se produire, du moins pas avant longtemps. Pour l'heure, les Chinois préfèrent encore rouler dans des véhicules de marques occidentales, généralistes, ou premium d'ailleurs. C'est encore une question d'image.» Et, si les mentalités évoluent, «il est possible que, d'ici dix à quinze ans, il faille se battre contre les constructeurs chinois comme avec d'autres

Recul des voitures traditionnelles

«Depuis 2010, la Chine est le premier marché automobile du monde, avec environ un quart des ventes globales de véhicules», souligne Jean-François Dufour, spécialiste chez Montsalvy Consulting. Il représente même 35% des ventes de géants comme Volkswagen ou General Motors. Selon l'Association chinoise des constructeurs automobiles, 2,5 millions de voitures ont été écoulées dans le pays durant le mois de janvier, un mois traditionnellement favorable à ce type d'achats. Signe du changement de politique en matière de pollution, l'année 2015 a connu un net ralentissement, avec des ventes de 24,6 millions de véhicules, soit une hausse de 4,7% sur un an, alors qu'elle était de 13% en 2013 et 7% en 2014. Un recul dû au durcissement des restrictions sur les immatriculations dans les métropoles, pour contenir la pollution. Un boulevard s'ouvre pour les voitures à énergie alternative.

marques occidentales, ailleurs qu'en Chine aussi», ajoute-t-il.

Au chapitre des NEV, les groupes chinois ont le feu vert de Pékin, qui a supprimé il y a deux ans la taxe à l'achat, équivalant aux 10% du prix de vente, et maintenu un bonus de 55 000 yuans (8300 fr.). Sans oublier que les plaques ne sont pas limitées, comme pour les voitures thermiques, et que leur immatriculation est gratuite dans les grandes villes. Objectif: 5 millions de véhicules fonctionnant aux nouvelles énergies en 2020. Du coup, les groupes occidentaux se bousculent au portillon. GM met au point une hybride. Ford investit plus de 4 milliards de dollars dans l'électrique, avec un œil sur le marché chinois. Et Mercedes-Benz en commercialise déjà, tandis que BMW et Volkswagen misent sur les hybrides, davantage grand public. La Chine n'est pas près de quitter la tête du classement des pays producteurs de voitures, talonnée par les Etats-Unis. Mais l'Inde progresse, tout comme le Mexique pour le marché nord-américain, préfigurant le déplacement d'une industrie entière. ●

Publicité

ELECTIONS COMMUNALES 2016

VIVEZ LES RÉSULTATS DES
ÉLECTIONS COMMUNALES
VAUDOISES ET FRIBOURGEOISES

DEPUIS LAUSANNE • FRIBOURG • BULLE • AIGLE • MORGES • PAYERNE
MONTREUX • YVERDON-LES-BAINS • NYON • VILLARS-SUR-GLÂNE • VEVEY

Dimanche **28 février** de **14H00** à **23h00**

EN DIRECT

LATELÉ
latele.ch