

# autoactu.com

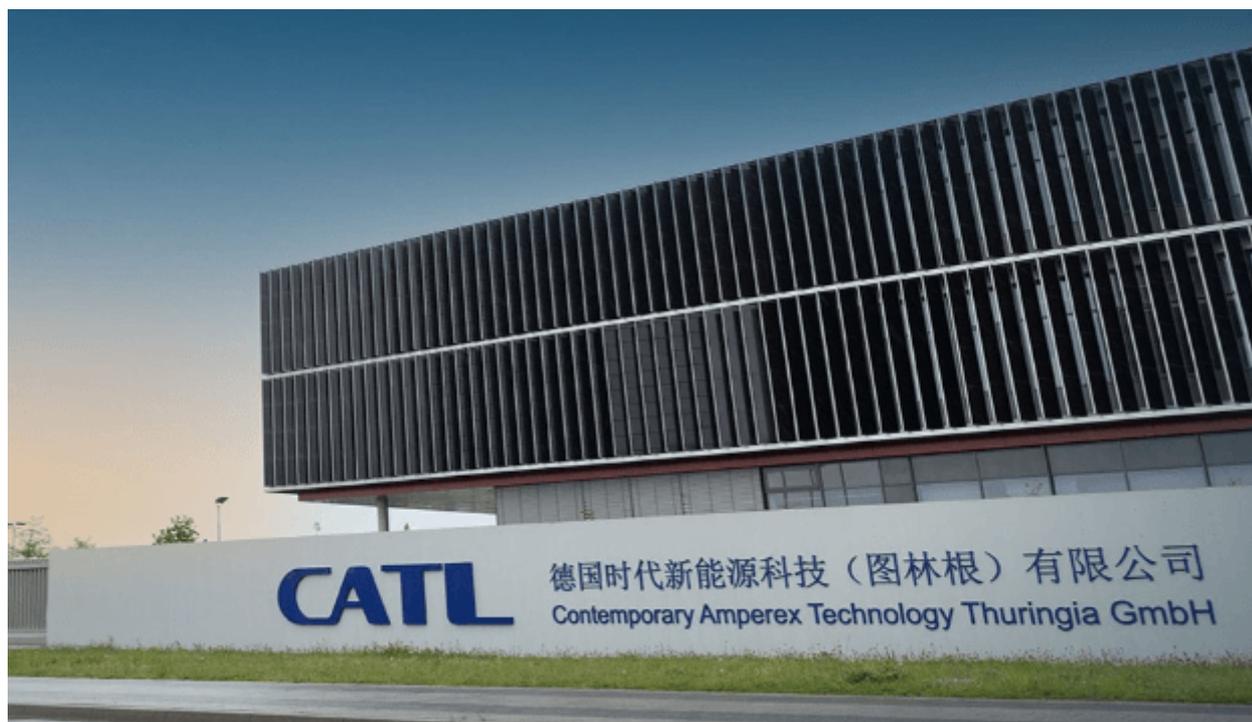
Analyse - 30/01/2023 - #Renault , #Tesla , #Byd , #Dacia , #Hyundai , #Honda , #Geely , #Great Wall , #Kia , #Mg , #Nissan , #Ford , #Suzuki , #Stellantis , #Toyota

Mieux cerner les contours de la menace chinoise pour mieux la circonvenir

Par Bernard Jullien

Vous êtes abonné

Offrir cet article



La première usine de CATL en dehors de la Chine (Contemporary Amperex Technology Thuringia GmbH) a démarré la production en série de cellules de batteries lithium-ion en décembre dernier. Avec un investissement total de 1,8 milliard d'euros, CATL prévoit d'atteindre une capacité de production de 14 GWh et créer jusqu'à 2.000 nouveaux emplois au total en Allemagne.

**La fin du mois de janvier 2023 a été marquée par l'annonce d'exportations de voitures chinoises supérieures à celles de l'Allemagne, par des chiffres concernant les parts de marché des marques chinoises en Chine qui, pour la première fois les situent au-dessus de 50% et par l'annonce d'un possible rachat par BYD de l'usine de Ford à Sarrelouis en Allemagne. Une telle actualité impose de se poser sérieusement la question de la réalité de la menace chinoise sur l'industrie européenne. On constate alors que si cette menace est réelle, elle se situe moins au niveau des exportations qu'au niveau du contrôle des productions européennes de batteries d'abord et de véhicules ensuite.**

---

Les craintes associées à la prohibition des véhicules thermiques en 2035 et leur évocation par le "camp" des opposants à la mesure concernent en particulier la "menace chinoise". Mal définie dans la rhétorique antiprohibitionniste, ladite menace concerne tantôt les batteries, tantôt les véhicules, tantôt les deux. Elle renvoie la plupart du temps le public à des importations (de batteries et/ou de véhicules) dont on craint qu'elles ne deviennent de plus en plus massives.

S'agissant des véhicules, la peur de voir croître les importations est agitée sans que l'on dise généralement si les flux seront générés par des constructeurs européens, américains, coréens ou japonais fabriquant leurs véhicules électrique (VEB) en Chine ou par des constructeurs chinois proposant aux consommateurs européens des véhicules de leurs marques sans se doter d'un appareil de production européen.

Plus compliquée à apprécier et à faire comprendre, la possible production de batteries ou de voitures par des investisseurs chinois en Europe n'est à tort guère évoquée. De même, les prises de participations (majoritaires ou non) par des opérateurs chinois dans des entreprises équipementières, des producteurs de batteries ou des constructeurs ne sont pas scrutées avec la même attention que les spectaculaires importations de voitures chinoises ou le développement de leurs marques.

L'actualité de la fin janvier 2023 a de ce point de vue été marquée par trois sujets d'importance.

i) Les chiffres des commerces extérieurs automobiles ont fait apparaître que **les exportations chinoises en volume** avaient, en 2022, cru de 54% et atteint 3,11 millions de VP et VUL. Elles correspondent pour 20% environ à des exportations de véhicules électriques qui ont, quant à elles cru de 120% pour atteindre 679.000 véhicules. Ceci situe les exportations totales de véhicules chinois encore en deçà de celles du Japon, premier exportateur mondial mais les fait passer au-dessus de celles de l'Allemagne qui a exporté 500.000 voitures de moins ; rapporté à sa production totale, les exportations de la Chine ne représentent toutefois que 11,5% alors que l'on est plutôt à 50% ou plus pour le premier et le troisième.

ii) **Les parts de marché des constructeurs non chinois** en Chine sont en train de s'étioler à assez grande vitesse et font apparaître les mésaventures des deux français sur le plus grand marché du monde comme appelées à être celles de beaucoup d'autres constructeurs globaux. On se rappelle que, en 2018, **Suzuki avait déjà jeté l'éponge** à un moment où les conséquences du plan MIC 2025 de 2015 commençaient à se faire sentir et où les parts de marché des marques chinoises sur les MPV et SUV croissaient déjà très rapidement. Aujourd'hui, le plan qui consiste à se servir de l'électrification pour prendre le contrôle de son propre marché d'abord et tenter de dominer l'ensemble de l'industrie automobile mondiale ensuite est en train de se réaliser sur le premier volet. Ceux des constructeurs qui sont les plus "sino-dépendants" ont des soucis à se faire.

iii) On a appris mardi que **Ford envisageait de se délester de son usine de Sarrelouis en Allemagne** et était en négociation avec BYD pour que ce dernier reprenne le site et vienne y assembler ses propres modèles. Après avoir attiré Tesla, l'Allemagne de l'automobile, très concernée par le précédent mouvement qui voit les volumes vendus et profits assurés par le marché chinois se réduire drastiquement, jouerait ainsi en Europe, le rôle du Royaume Uni des

années 80 : elle deviendrait la tête de pont de l'industrie chinoise en Europe et/ou troquerait à tout le moins ses constructeurs américains historiques (GM et Ford) contre Tesla et BYD.

Ces trois éléments réunis permettent de préciser si menace il y a et, si elle existe bien, en quoi elle consiste et comment on peut espérer y surseoir.

Au vu de ce qu'a été l'histoire de l'automobile depuis un peu plus de 100 ans, se focaliser sur les flux commerciaux intercontinentaux est de toute façon peu pertinent et l'est sans doute moins encore dans le cas de la Chine.

En effet, on sait que dès que l'on quitte les contextes régionaux, les capacités des constructeurs et de leurs pays d'origine à exporter durablement des volumes importants sont réduites. Ainsi un constructeur pourra chercher à décoller commercialement en étant un pur importateur mais dès que les volumes qu'il vendra deviendront importants, pour des raisons de coûts autant que pour des raisons politiques, il devra produire localement et sourcer localement.

Le cas du Japon et de la Corée vis-à-vis des Etats-Unis est particulier car il n'y a que le Pacifique à traverser et des volumes très importants sont ainsi exportés des usines asiatiques vers les Etats-Unis. Malgré cela, dès qu'ils sont devenus des challengers importants sur le marché américains Toyota, Honda, Nissan ou Hyundai-Kia y ont construit des usines d'assemblage et convoqué leurs fournisseurs.

C'est plus vrai encore en Europe où les usines anglaises des Japonais ont tenu un rôle majeur dans la très difficile conquête japonaise de leurs parts de marché. Plus récemment, chacun a compris que Hyundai comme Kia n'ont connu le succès en Europe qu'une fois construites les usines de Nosovice en République Tchèque (Hyundai), de Ismit en Turquie et de Zilina en Slovaquie (Kia). De la même manière les exportations allemandes ou anglaises vers la Chine se sont érodées bien avant que les parts de marché des constructeurs concernés ne baissent en Chine parce qu'ils ont cessé d'importer l'essentiel de leurs véhicules et les ont assemblés sur place.

Pour ces raisons, la perspective d'importations massives de véhicules depuis la Chine ne paraît guère crédible et ce d'autant moins que les droits de douanes pourraient être augmentés. De surcroît, si Japon et Allemagne ont besoin d'exporter dans les proportions que l'on connaît c'est parce qu'ils ne peuvent pas être de grands pays constructeurs en ne comptant que sur leurs marchés intérieurs relativement étroits (3 à 4 millions de voitures vendues annuellement).

La question se pose différemment pour la Chine qui est certes en butte à des problèmes de surcapacités qui poussent à exporter mais qui peut largement faire vivre des usines saturées en les dédiant à son marché intérieur. Si l'on considère le cas de la France, il ressort que les importations de véhicules électriques depuis la Chine ont certes cru significativement ces trois dernières années puisqu'elles sont passées de 5.000 voitures (sur 79.000) en 2020 à 35.000 (sur 178.000) en 2022. Un tiers de ces véhicules étaient des Dacia Spring et la marée des MG (8.000 immatriculations en 2022) reste une vaguelette : les voitures ne sont ni des T-shirts ni des I-phones et la question de la place menaçante des marques chinoises ne deviendra sérieusement posée que lorsque se dessinera la perspective d'investissements des grands chinois de l'automobile en Europe, c'est-à-dire dans les deux ou trois années qui viennent.

En Chine par contre, le reflux des parts de marché des grands constructeurs mondiaux est extrêmement net : les constructeurs chinois et leurs marques dont on disait encore il y a quelques années qu'ils auraient beaucoup de mal à dépasser les 30% de parts de marché ont, en 2022, dépassé les 50% : sur un marché qui a cru de 11% en 2022, les marques chinoises progressent ainsi de 22,9% alors que les marques japonaises chutent de 4,7%, les coréennes de 27,3% tandis que les allemandes ne progressent que de 3,3% et les américaines de 1,2% .

Si tel est le cas c'est non seulement parce que, depuis des années déjà, sur les marchés des véhicules thermiques de type MPV ou SUV une telle évolution s'était dessinée, c'est aussi et surtout parce que, conformément au plan MIC 2025 (pour Made in China 2025), l'électrification qui a permis aux NEVs (New Energy Vehicles) de progresser en 2022 de 93,4% et de représenter 6,9 millions de véhicules vendus s'effectue au bénéfice presque exclusif (80%) des marques chinoises : c'était le but et il est atteint.

Vu d'Europe, et d'Allemagne, cette dynamique est extrêmement problématique car elle signifie que la stratégie "européenne" dont on peut attribuer la paternité à VW et qui a consisté à tout faire pour obtenir une électrification accélérée en Europe pour pouvoir rester "global" et ne pas avoir à suivre pour ses deux principaux marchés deux stratégies technologiques différentes, pourrait bien être perdante et en Chine et en Europe.

Ce serait le cas si, à l'image de ce qu'évoque le "cas Sarrelouis", ni l'UE ni les Etats de l'UE n'émettaient quelques protestations que ce soit et ne tentaient rien pour éviter que les régions et Etats soucieux de préserver ou de développer l'emploi chez eux ne se fassent concurrence pour dérouler aux investisseurs chinois les plus beaux des tapis rouges.

Le mouvement a déjà été constaté en partie sur les gigafactories pour lesquelles l'Allemagne : après avoir tout fait pour accueillir Tesla, notre voisin a réussi à attirer une énorme usine CATL (60 Gwh) à Erfurt et SVolt, filiale de Great Wall qui avait déjà une usine en construction à Uberrhern à l'Ouest de l'Allemagne et qui a décidé d'en construire une seconde au Sud de Berlin pour fournir en particulier Stellantis à Trnava.

Cette dynamique que l'on constate aussi en France avec l'usine Envision qui est en construction dans l'enceinte même du site Renault de Douai renvoie à l'urgence dans laquelle sont les constructeurs d'approvisionner en batteries leurs usines européennes d'assemblage sans pouvoir attendre que des acteurs européens compétitifs n'aient émergé. Elle indique néanmoins que cette Real Politik des constructeurs permet de régler en partie, en Allemagne surtout, la question commerciale puisque les batteries ne seront plus importées mais laisse entière la question de la dépendance technologique comme celle de la répartition de la valeur dans les nouvelles filières automobiles en construction.

C'est de cette question qu'il faut se saisir urgemment et, dans cette perspective, il convient de souligner, que, lorsque l'on regarde la carte des projets de Gigafactories en Europe et qu'on la compare à celles que l'on présentait en 2020, on ne retrouve pas l'image d'une domination chinoise écrasante. En effet, en dehors des correctifs que représentent les investissements américains et coréens, les politiques européennes autorisant les soutiens publics pour

constituer ce maillon stratégique de la chaîne de valeur à travers des IPCEI ont tout de même porté leurs fruits à travers ACC et Northvolt en particulier.

Ceci semble indiquer que, avec un peu de volontarisme, la perte de souveraineté européenne sur sa nouvelle industrie automobile pourrait être évitée à condition de se hâter d'enrayer le mouvement qui se dessine plutôt que de tout faire pour tenter d'être celui qui offrira aux investisseurs chinois le meilleur accueil.

Dans cette perspective, même si la fenêtre politique n'est qu'entrouverte, il serait urgent de se poser en 2022 les questions que l'on s'était posé face à l'arrivée des constructeurs japonais via le Royaume Uni en Europe dans les années 80 : Comment éviter de subir les bras ballants comme les américains cette offensive ? Comment la circonvenir ? C'était les questions que **Jacques Calvet** avaient imposé dans le débat et qui avaient tout de même conduit à des exigences en contenus locaux qui, couplées avec les exigences très spécifiques et très fortes du marché européens ont évité que les arrivées de Toyota, Nissan et Honda n'aient, en Europe, les mêmes conséquences qu'aux Etats-Unis.

Ce sont des questions que l'on ne s'est plus posé dans les années 2000 où le nouvel élargissement a permis à Hyundai-Kia de se voir offrir dans les nouveaux Etats membre des conditions d'accueil de rêve. Ce sont évidemment des questions que ne poseront ni l'Allemagne, ni les nouveaux Etats membres (de moins en moins nouveaux) ni les constructeurs qui, à l'instar de Ford avec BYD pour son usine de Sarrelouis ou de Renault avec Geely pour Horse, sont trop contents de trouver des acquéreurs pour se défaire d'un certain nombre d'actifs. Ce sont tout de même des questions que les Etats-Unis se sont posés face à Huawei, que **T. Breton** soulève et qui mériteraient de l'être avant qu'il ne soit trop tard.

Actualité suivante : Un concessionnaire marseillais condamné pour fraude au malus →