



OÙ EXPORTER EN 2020 ?



AUTOMOBILE

OÙ EXPORTER EN 2020 ?

Automobile

Une entreprise qui se lance sur un marché a d'abord besoin de savoir s'il existe une demande potentielle et des tendances de développement favorables pour son offre. C'est le rôle de Business France d'identifier les marchés où la demande est « capturable » par l'offre française, et d'orienter chaque chef d'entreprise vers le marché qui correspond le mieux à ses produits et services.

Cette synthèse présente les principaux résultats géographiques et sectoriels obtenus grâce à l'expertise de Business France et de son réseau international sur les couples pays-secteurs les plus porteurs pour le commerce extérieur de la France.

8 pays prioritaires et 5 pays challengers ont été identifiés comme pays cibles à la stratégie export.

Vous trouverez ci-après les indicateurs de performance desdits pays dans le secteur et les perspectives de développement.



LE MARCHÉ DE L'AUTOMOBILE



LE MARCHÉ MONDIAL

Le marché de l'« **automobile** » correspond au cumul des produits suivants définis sous la nomenclature internationale SH (Système harmonisé) :

87 02	Véhicules automobiles pour le transport de dix personnes ou plus, chauffeur inclus
87 03	Voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de personnes (moins que 10 personnes), y compris les voitures du type «break» et les voitures de course
87 04	Véhicules automobiles pour le transport de marchandises:
87 05	Véhicules automobiles à usages spéciaux, autres que ceux principalement conçus pour le transport de personnes ou de marchandises (dépanneuses, camions-grues, voitures de lutte contre l'incendie, camions-bétonnières, voitures balayeuses, voitures épanduses, voitures-ateliers, voitures radiologiques, par exemple):
87 06	Châssis des véhicules automobiles des nos 8701 à 8705, équipés de leur moteur
87 07	Carrosseries des véhicules automobiles des nos 8701 à 8705, y compris les cabines:
87 08	Parties et accessoires des véhicules automobiles des nos 8701 à 8705

Méthodologie par l'import : étude réalisée à partir des déclarations d'importations des pays

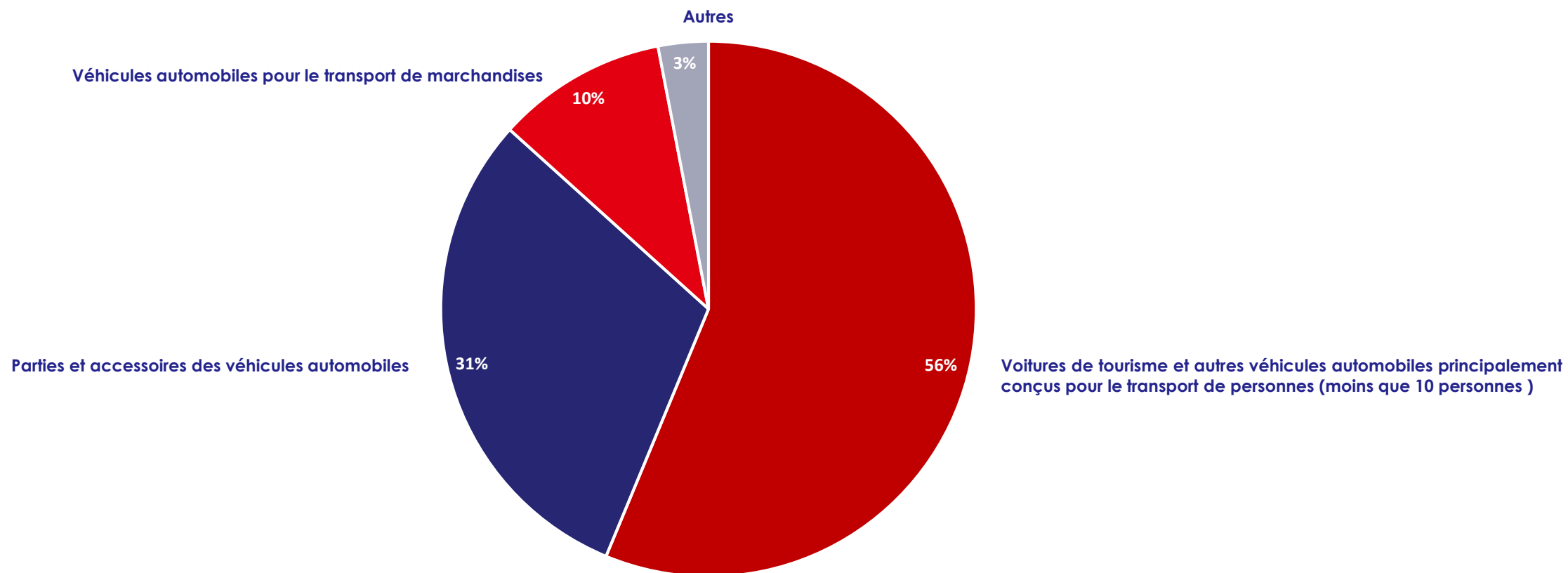
Sources des données : UN Comtrade, GTA/IHS Markit

LES ÉCHANGES MONDIAUX



Répartition des échanges mondiaux

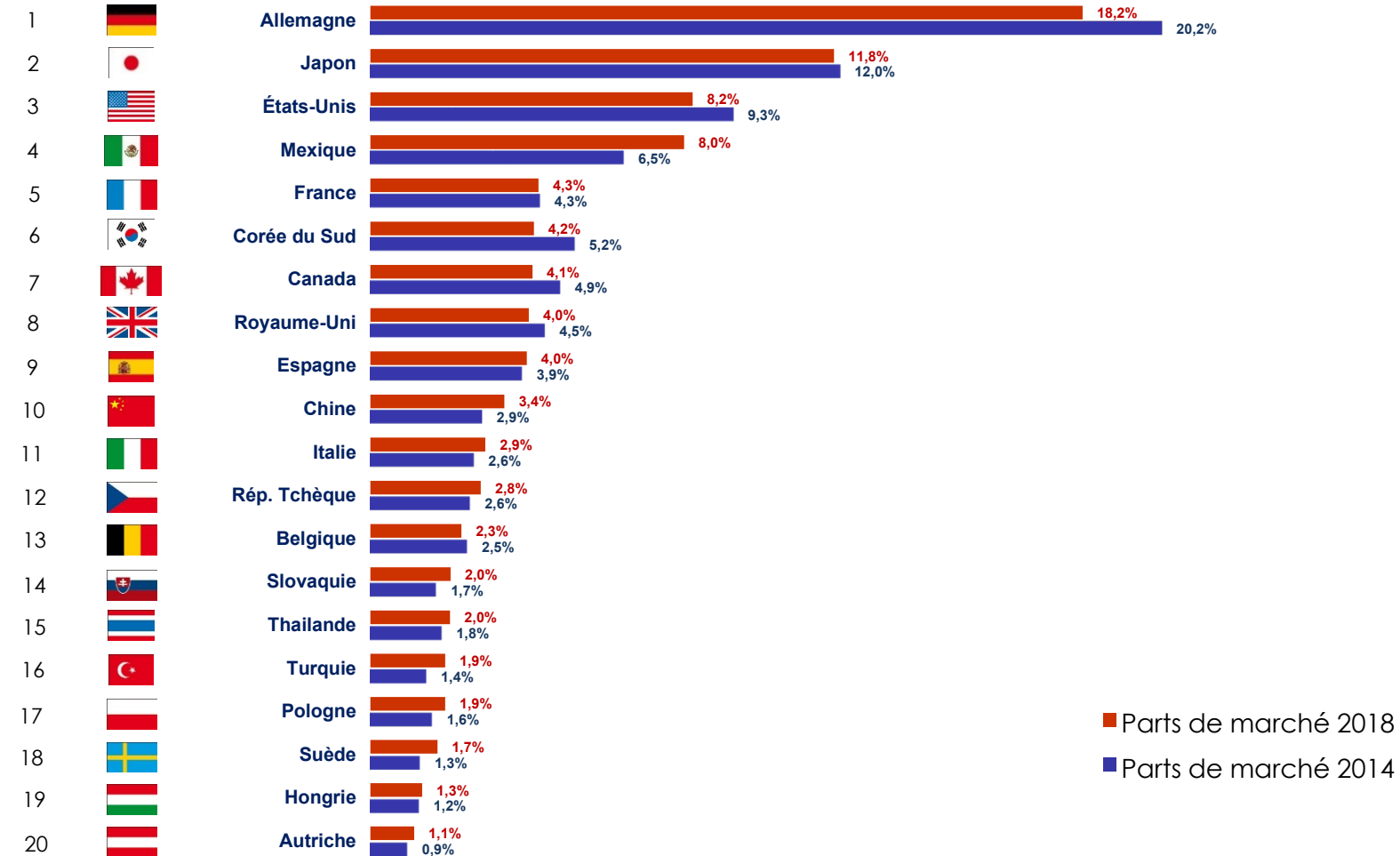
Environ 1 370 Milliards USD +11 % entre 2014 et 2018



Les principaux pays exportateurs en 2018

Environ 1 370 Milliards USD +11 % entre 2014 et 2018

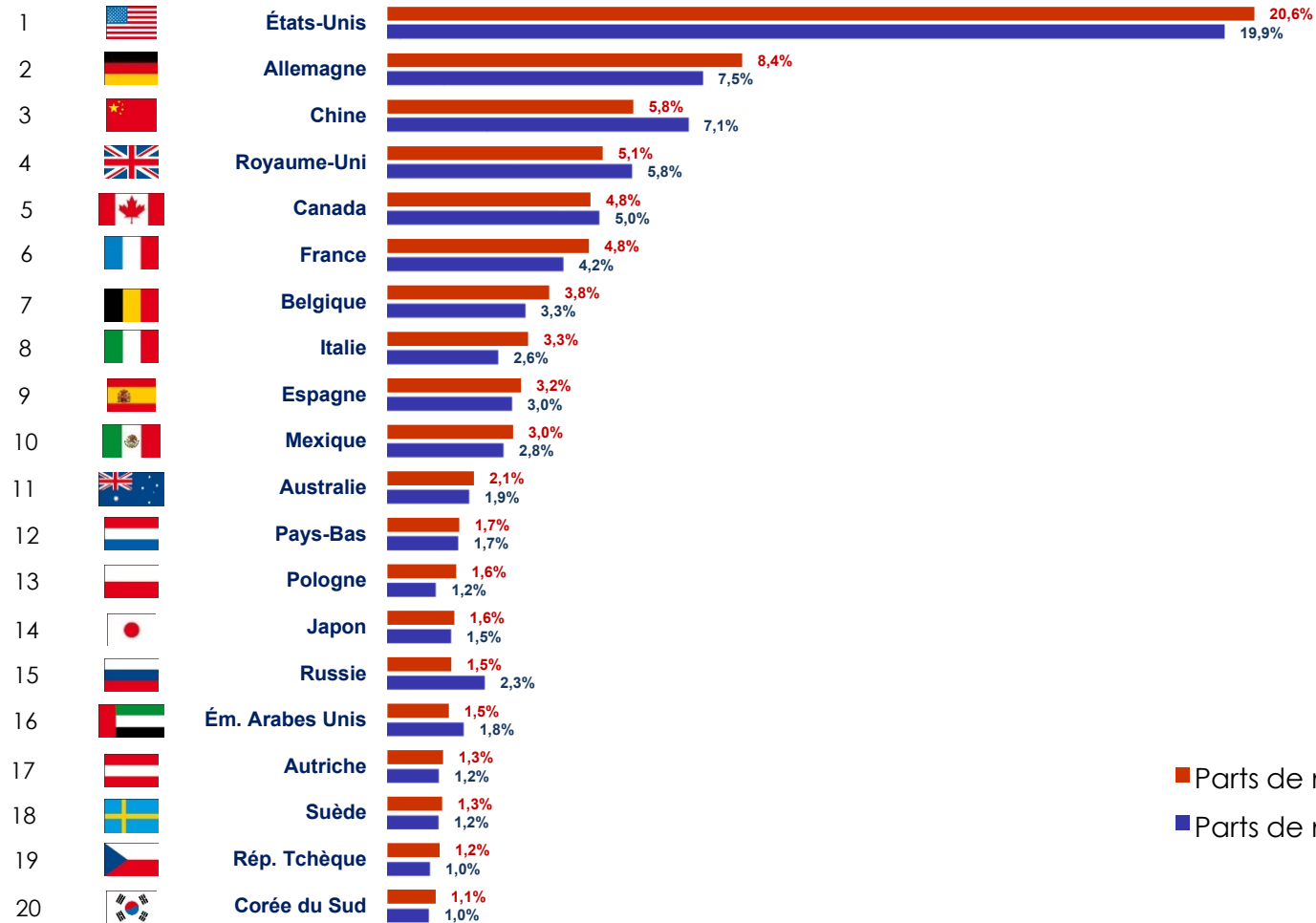
Rangs :



Les principaux pays importateurs en 2018

Environ 1 370 Milliards USD +11 % entre 2014 et 2018

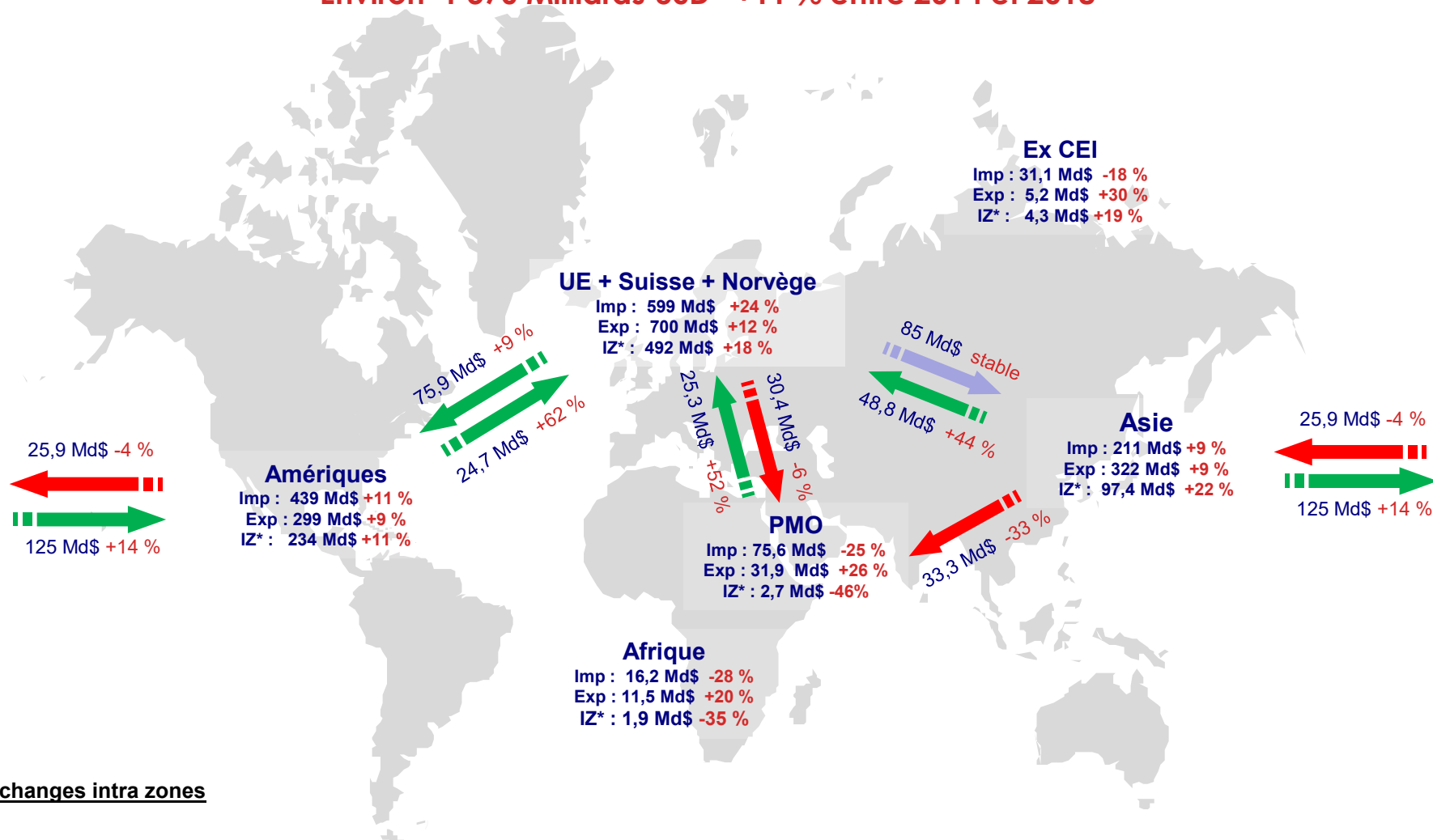
Rangs :



■ Parts de marché 2018
■ Parts de marché 2014



Environ 1 370 Milliards USD +11 % entre 2014 et 2018



*IZ = Echanges intra zones

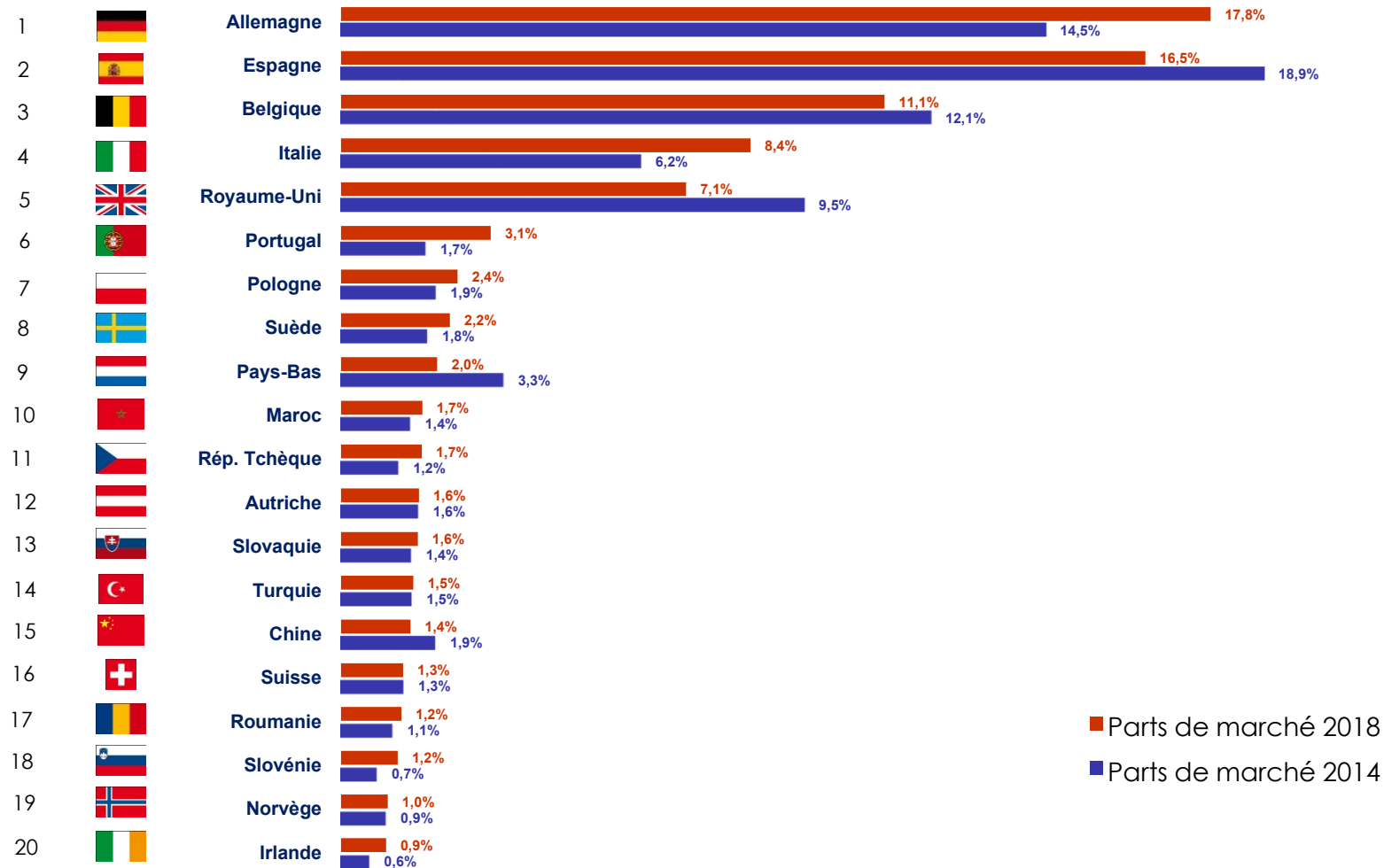
LA STRATÉGIE EXPORT



Les principaux pays clients de la France en 2018

Export France : Environ 60 Milliards USD +10 % entre 2014 et 2018

Rangs :

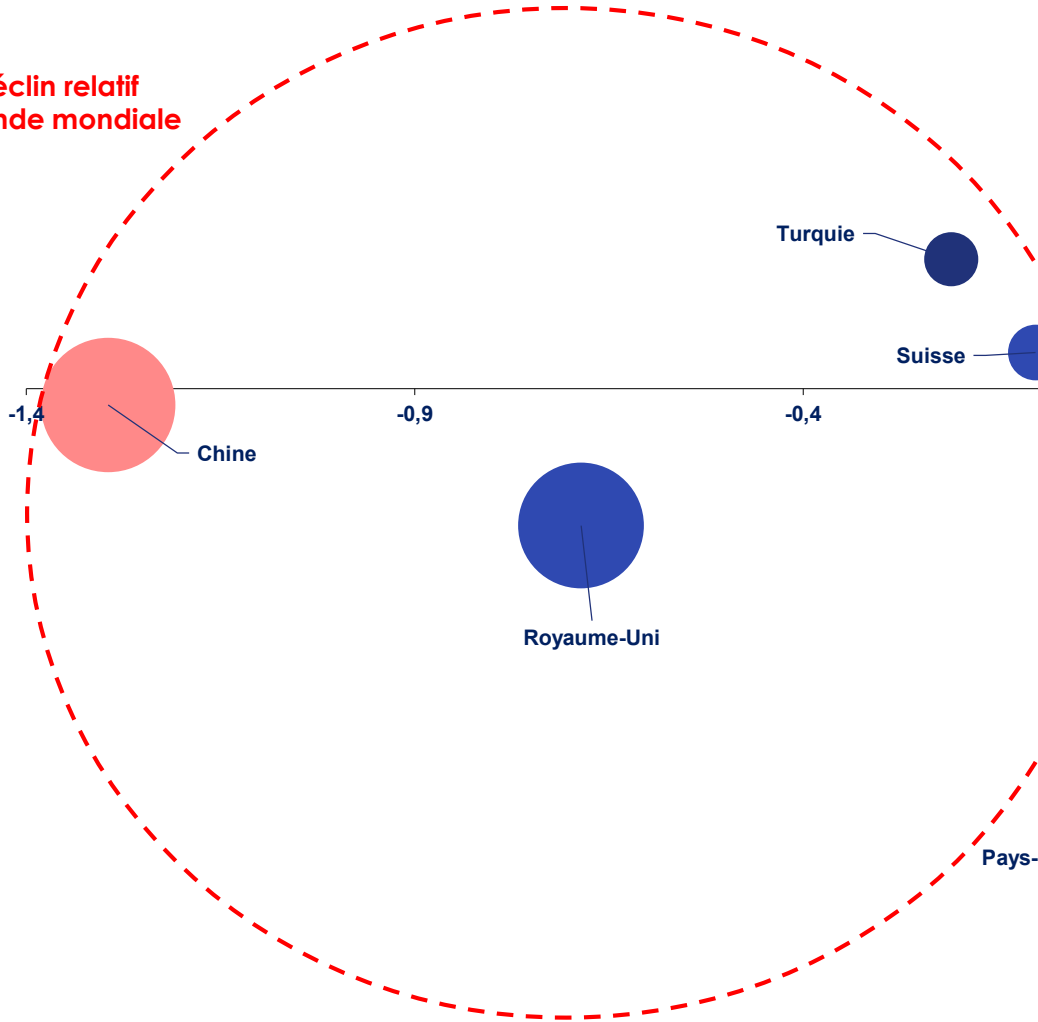




Stratégie export de la France

Variation 2014-2018 des parts de marché de la France chez ses principaux clients (en pts)

Marchés en déclin relatif dans la demande mondiale



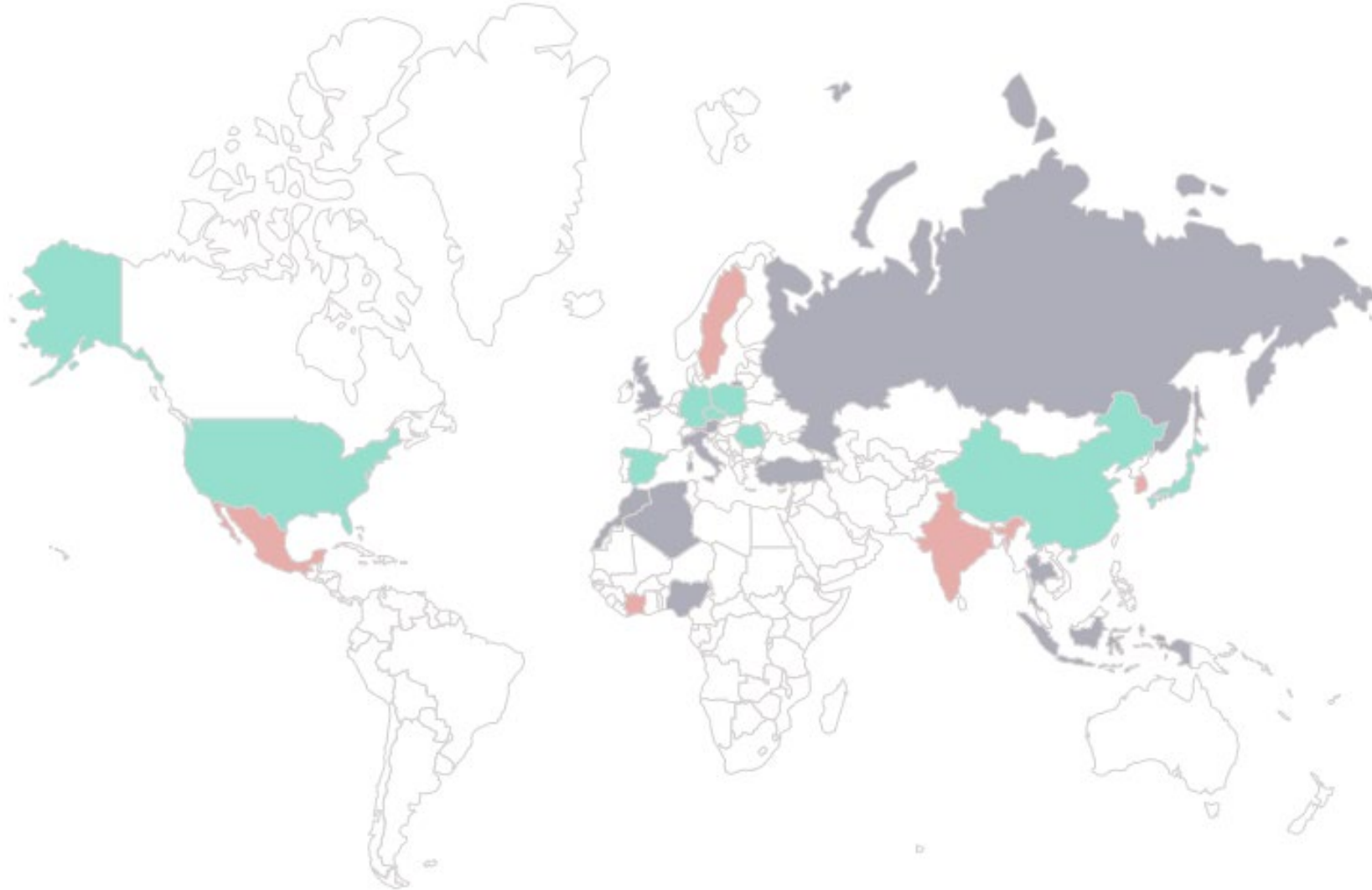
Marchés en croissance sur lesquels la France gagne des parts

Variation 2014-2018 du poids des clients dans la demande mondiale (en pts)

Marchés dynamiques ou d'envergure ne faisant pas partie des clients privilégiés de la France : États-Unis, Canada, Mexique, Australie, Japon, Émirats arabes unis, Corée du Sud, Arabie saoudite, Argentine, Thaïlande



LE MARCHÉ MONDIAL DE L'AUTOMOBILE



- ◆ **Pays prioritaires**
 - Etats-Unis
 - Chine
 - Japon
 - Allemagne
 - Espagne
 - Pologne
 - République Tchèque
 - Roumanie

- ◆ **Pays challengers**
 - Côte d'Ivoire
 - Mexique
 - Inde
 - Corée du Sud
 - Suède

- ◆ **Autres marchés d'intérêt**
 - Algérie
 - Maroc
 - Nigéria
 - Indonésie
 - Singapour
 - Thaïlande
 - Italie
 - Turquie
 - Royaume-Uni
 - Autriche
 - Russie

AUTOMOBILE

PAYS PRIORITAIRES



RELOCALISATION

Le marché U.S. connaît des nombreux investissements au niveau des constructeurs et équipementiers – usines de production, centres techniques sur les deux cotés des Etats-Unis et aussi dans le Sud.



VOITURE AUTONOME

Waymo (groupe Alphabet) a lancé la commercialisation de son offre de voiture autonome à la demande – Waymo One – à Phoenix (AZ) et à San Francisco (CA).
En 2018, plus de 5 milliards de \$ ont été investis par Softbank et Honda dans Cruise Automation, la filiale de GM dédiée au véhicule autonome.



VEHICULE ELECTRIQUE

L'état fédéral a diminué le crédit d'impôt lié à l'achat d'un véhicule électrique de 7500 dollars à 3750 dollars en Janvier 2019.

L'entreprise Tesla a enfin relevé le défi de la productivité en affichant un dernier trimestre historique.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- FAURECIA
- VALEO NORTH AMERICA
- PLASTIC OMNIUM
- MICHELIN
- HUTCHINSON

OPPORTUNITÉS

- Technologies relatives aux véhicules électriques (batteries, solutions de recharge, infrastructure...) +81 % des ventes en 2018
- Sociétés françaises ayant des technologies liées aux véhicules autonomes (cybersécurité, électronique embarquée, systèmes de test et validation, etc.).
- Nouveaux matériaux pour le véhicule (composites, lin, bioplastiques, chanvre, etc.).

FORCES

- Le milieu start-up en France offre des technologies automobiles intéressantes pour les Etats-Unis.
- Les technologies automobiles françaises sont très appréciées par les constructeurs et équipementiers automobiles travaillant sur le marché américain.
- Plus de 150 filiales françaises automobiles sont présentes dans le pays.
- La qualité des composants et équipements français est un atout et ouvre des portes dans le domaine automobile.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
325,9	59 792	2,2	2,9	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- Le secteur est important et très performant aux États-Unis. Il s'est vendu 17,3 M de véhicules légers neufs en 2018 (+0,6 % par rapport à 2017). Le marché des véhicules utilitaires légers (pick-up, SUV & CUV) connaît une forte croissance (+7,7 %) pour atteindre 69 % des ventes de véhicules légers, qui vient atténuer la forte baisse des ventes de voitures (-13,1 %) représentant 31 % des ventes de véhicules neufs en 2018.
- L'assemblage, le financement et la commercialisation de véhicules neufs représentent 3 % de l'économie américaine.
- Le maintien d'un rythme élevé de consommation nationale, en partie lié à la baisse des impôts, les bas prix de l'essence et l'augmentation des livraisons de flotte ont permis de maintenir le volume des ventes de véhicules neufs au-dessus des 17 M de véhicules pour la 4^e année consécutive alors qu'un affaiblissement du marché était initialement prévu pour 2018.
- Le marché de la rechange et des accessoires est très important, sachant que l'âge moyen des véhicules était de 11,6 ans en 2018.
- 535 000 entreprises composent l'industrie de l'après-vente automobile aux États-Unis pour un parc de 280 M de véhicules en circulation (VIO). Le marché de la 2^e monte continue de croître en 2018 (+3,6 %).

Tendances et évolutions

Le segment des nouvelles technologies bénéficie de financements stratégiques du gouvernement fédéral et des États (nouvelles mobilités, soutien à l'électrification du parc automobile, etc.). La Californie impose notamment des réglementations et offre des incitations visant à accélérer la mise en service de véhicules électriques.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du parc automobile en 2018	280 M de véhicules opérationnels
-----------------------------------	---

Importations de véhicules neufs en 2018	191,7 Mds USD
---	----------------------

Exportations de véhicules neufs en 2018	53,2 Mds USD
---	---------------------

**1^{re} monte
953 Mds USD**

**2^e monte / rechange
287 Mds USD**

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

Les principales sociétés concurrentes sont : Magna, Delphi, Aptiv, Visteon, Lear, Flex-n-Gate, Adient, Dana, ZF/TRW, Bosch, Denso, Continental, Siemens, American Axle, Panasonic, Tenneco, Mobis, Mahle, etc.

Le positionnement de l'offre française

- Le chiffre d'affaires des 4 premiers fournisseurs français sur le marché nord-américain s'élève à 20 Mds USD et compte les sociétés Valeo, Faurecia, Plastic Omnium et Michelin.
- Les sociétés françaises sont présentes sur presque tous les types de composants automobiles : Valeo (électronique, motorisations, ADAS, HVAC), Michelin (pneus), Faurecia (sièges, échappements, intérieurs), Plastic Omnium (extérieurs), Hutchinson (durites, courroies), A. Raymond (fixations), Rayconnect (connectique de fluide), AV Simulation (logiciels de simulation et simulateurs pour la conduite autonome).
- Il existe plus de 150 filiales françaises du secteur automobile aux États-Unis : qu'il s'agisse de filiales d'ETI comme Actia, ESI ou EFI, de PME comme AdduXi ou encore, de filiales de grands groupes tels que Valeo ou Saint-Gobain.
- En 2018, Faurecia a annoncé un investissement de 30 M USD dans une nouvelle usine dans le Tennessee où il produira des panneaux de portes à partir de juillet 2019.
- PSA a récemment ouvert un nouveau siège social américain à Atlanta et a lancé dans plusieurs villes américaines (Seattle, Portland...) sa plateforme de mobilité Free2Move. À Washington D.C., PSA a lancé un programme d'autopartage avec 600 voitures. PSA a également annoncé son retour sur le continent Nord-Américain pour la vente de voitures sous la marque Peugeot d'ici 2025.
- Renault maintient, depuis plusieurs années, un centre de recherche dans la Silicon Valley – Renault Innovation Lab Silicon Valley.
- Depuis 2018, la société AdduXi, spécialisée dans les pièces automobiles, a développé un « French corner » offrant ainsi des services d'hébergement pour les PME et leur V.I.E, débutant sur ce marché U.S. de l'automobile dans la région de Détroit.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

Les sociétés françaises sont connues pour la qualité de leur offre dans le domaine automobile.

Le secteur automobile français et ses différents segments sont bien représentés sur le marché américain. Il s'agit notamment des logiciels et de l'électronique embarquée, des logiciels de test et de simulation, des pneumatiques, des plastiques composites / nouveaux matériaux, des technologies dédiées aux véhicules électriques, autonomes et connectés.

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Construction traditionnelle

Les pick-up, CUV (Crossover Vehicle) et SUV (Sport Utility Vehicle) restent des segments en pleine croissance. Le segment du light truck (pick-up, CUV et SUV) a vu ses ventes augmenter de 7,7 % en 2018. Les ventes de voitures ont plongé de 13 %. Jeep a vu ses ventes augmenter de +17 % en 2018 soit 145 000 véhicules vendus de plus qu'en 2017. De son côté Tesla a enfin relevé le défi de la production de son Model 3 – son modèle de berline milieu de gamme, produisant 146 000 unités sur l'année découlant sur une augmentation des ventes de 367 % avec un Q4 record (76 320 véhicules vendus soit 33 % de plus que l'ensemble des ventes de 2017).

Nouvelles technologies

- Les technologies liées aux véhicules connectés et autonomes (aide à la conduite, vision artificielle, intelligence artificielle, capteurs, cybersécurité, simulation, logiciels et électronique embarquée).
- Les technologies liées aux véhicules électriques et hybrides sont également recherchées. En 2018, les ventes de véhicules électriques ont progressé de 81 % soit 360 800 véhicules vendus. L'électrique représente 2,1 % des ventes de véhicules aux États-Unis. Le parc des véhicules électriques a dépassé le million d'unités en 2018.
- Les technologies et matériaux permettant l'allègement des véhicules sont également très demandés.
- Le marché des batteries et des piles à combustible (PAC) est en plein essor.
- Les investissements dans l'infrastructure sont une priorité pour faire avancer l'ensemble des options de nouvelles mobilités proposées aux États-Unis.

Rechange / accessoires / 2^e monte

- Le marché de la rechange reste très important aux États-Unis, l'âge moyen d'un véhicule devant atteindre 11,8 ans en 2019. 15 % des véhicules roulant étant âgés de 12 ans ou plus.
- Les produits liés à la customisation du véhicule représentent un marché en forte croissance.

SECTEURS PORTEURS

Véhicules autonomes et connectés

- En février 2018, 21 États avaient adopté une loi en faveur des véhicules autonomes : la Californie, le Michigan et l'Arizona sont les plus avancés.
- L'intégralité des leaders mondiaux dans le secteur des véhicules autonomes et connectés sont présents aux États-Unis.
- De grands noms de l'industrie informatique ou automobile ont choisi d'implanter leurs centres de R&D sur la côte ouest, afin de profiter du dynamisme régional. Les opportunités sont d'autant plus nombreuses que les autorités locales se montrent très favorables au développement de ce genre de technologies (enjeu sécuritaire).

Véhicules électriques et hybrides

Les nouveaux entrants comme Faraday, Byton, Karma, Nio, Lucid Motors, SF Motors et Rivian sont à la recherche de nouveaux fournisseurs

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- La **région de Détroit et plus largement du Michigan recense environ 70 % des centres de décision de l'industrie automobile**. Une majeure partie des constructeurs automobiles américains et des équipementiers de rang 1 y ont leur siège social ou d'importants centres de recherche ou centres techniques. Pour travailler dans le secteur automobile aux États-Unis, il est donc **recommandé d'être présent dans cette zone** pour espérer gagner des contrats et développer des produits en collaboration étroite avec les grands donneurs d'ordres.
- Les équipementiers français l'ont compris, puisqu'ils sont nombreux (environ une centaine) à s'être installés dans la région ou les proches banlieues. Les grands groupes comme Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, les ETI comme EFI, Hutchinson, A. Raymond, ESI et de nombreuses PME telles que Billion, PCI, AdduXi, Metrologic et Bontaz y sont localisés.
- S'il est relativement aisé de trouver des bureaux commerciaux (bureaux partagés type Regus, ou des bureaux proposés par la Chambre de Commerce de Détroit ou encore l'association Automation Alley), il est également facile de disposer d'une présence logistique par l'intermédiaire de logisticiens spécialisés, proposant diverses solutions de stockage, mais aussi des services de packing et shipping ou même de facturation. Il est aussi possible de trouver ses propres locaux en passant par le biais de spécialistes américains de l'immobilier commercial (*Commercial Real Estate Broker*).

La réglementation spécifique

De nombreuses organisations et agences fédérales sont impliquées dans les homologations / certifications des véhicules et les composants automobiles.

Parmi elles :

- le National Highway Transportation Safety Administration (N.H.T.S.A.) ;
- l'Occupational Safety and Health Administration (OSHA) ;
- U.S. Department of Transportation (DOT) ;
- Society of Automotive Engineers (SAE) ;
- IEEE ;
- Underwriter's Laboratory ;
- American Society of Mechanical Engineers (ASME).

NIVEAU DE TAXATION

- La taxation aux États-Unis est complexe. Elle s'applique à la fois au niveau fédéral, mais également au niveau de l'État et parfois de la région/ville. Il est donc recommandé de consulter un bureau Business France aux États-Unis pour mieux cerner le niveau de taxation, selon l'activité de la société et son produit.
- Business France peut aussi conseiller la société française sur des agences comptables pouvant l'aider dans ses démarches aux États-Unis.



13^{ÈME} PLAN QUINQUENNAL (2016-2020) ET « MADE IN CHINA 2025 »

- 1 M de véhicules propres vendus par an d'ici 2020, dont 70 % de véhicules fabriqués par les acteurs locaux.
- Taux d'équipement des systèmes DA (Driving Assistance) / PA (Partial Autopilot) / CA (Conditional Autopilot) dans les voitures neuves : > 50 %.



PARTENARIATS SINO-FRANÇAIS

Création de joint-ventures de grands constructeurs français en Chine avec des partenaires locaux ; création des filiales de grands équipementiers français en Chine.



ASSOUPLISSEMENT DES RESTRICTIONS À L'INVESTISSEMENT ÉTRANGER

En juillet 2018 ont été supprimées les limitations concernant les véhicules à usage spécial et les véhicules propres; en 2020 seront supprimées celles concernant les véhicules commerciaux et en 2022 celles concernant les véhicules particuliers. En 2022, sera aussi annulée la limite du nombre de joint-ventures par constructeur étranger en Chine, aujourd'hui fixée à 2.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- Constructeurs : PSA, RENAULT
- Équipementiers : VALEO, FAURECIA, PLASTIC OMNIUM, MICHELIN, TRÈVES

OPPORTUNITÉS

- « Plus propre » : Développement des véhicules propres,
- « Plus intelligent » : Développement des véhicules connectés et autonomes,
- « Plus longue durée de vie » : Développement de l'aftermarket automobile,
- « Plus pratique » : Développement de l'autopartage des véhicules électriques.

FORCES

- Qualité des produits français (malgré une image de marque à renforcer).
- Capacité d'innovation des équipementiers et des constructeurs français.
- Bonne image du design et de l'ingénierie automobile.
- Acteurs français présents sur les segments de marché des véhicules propres (électriques, hybrides, piles à combustible) et des véhicules autonomes.
- Expertise sur le marché *aftermarket*.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
1 390,1	8 643	6,9	6,6	B

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/3)

Taille du marché

Fondamentaux

- 1^{er} marché automobile mondial depuis 2009, il a reculé en 2018 pour la 1^{re} fois en 30 ans : les ventes de véhicules ont en effet diminué de 2,8 % en volume pour s'établir à 28 M d'unités, la production s'est réduite à 27,8 M d'unités, soit une baisse de 4,2 %.
- En 2018, contrairement au déclin qu'a connu le marché des véhicules traditionnels, la production et la vente de véhicules propres ont continué à croître. Pour la 1^{re} fois, plus de 1,25 M de véhicules propres ont été vendus en 2018, soit une hausse de 61,7 %. Les BEV (100 % électrique) représentent 78 % des ventes, les PHEV (hybride plug-in) 22 %.
- 2 types d'acteurs :
 - Entreprises d'État : domination nette du marché, joint-ventures avec les constructeurs étrangers, production et vente de marques chinoises et étrangères. Par exemple : SAIC, Dongfeng, FAW, Chang'an, BAIC, GAC, Brilliance, Chery, JAC, etc.
 - Entreprises « indépendantes » : établies après la période de réforme, parts de marché modestes mais croissantes, fondées par des entreprises d'État chinoises ou par des particuliers. Par exemple : Geely, Great Wall, BYD, Wuling, Zotye, Lifan, NIO, etc.
- Au niveau des équipementiers automobiles, la Chine compte plus de 100 000 sociétés enregistrées, dont 13 000 sociétés disposant d'un chiffre d'affaires supérieur à 2,6 M EUR. Le marché est dominé par les équipementiers étrangers comme Mobis, Visteon, Bosch, Valeo, Faurecia, Continental, Magna, Denso, ZF, Johnson Controls, Schaeffler, Lear, Bridgestone, Delphi, etc. Leur succès en Chine est dû à plusieurs facteurs : investissements massifs dans la R&D, avance technologique sur des niches de marché, productivité plus importante. Ils sont implantés en Chine via des joint-ventures avec leurs partenaires locaux et/ou la création de filiales à 100 %. Ces équipementiers sont devenus les principaux fournisseurs des grands constructeurs sur place, avec une part de marché atteignant 70 %. Très présents dans le segment des « composants clés », leur part de marché est supérieure à 90 %.

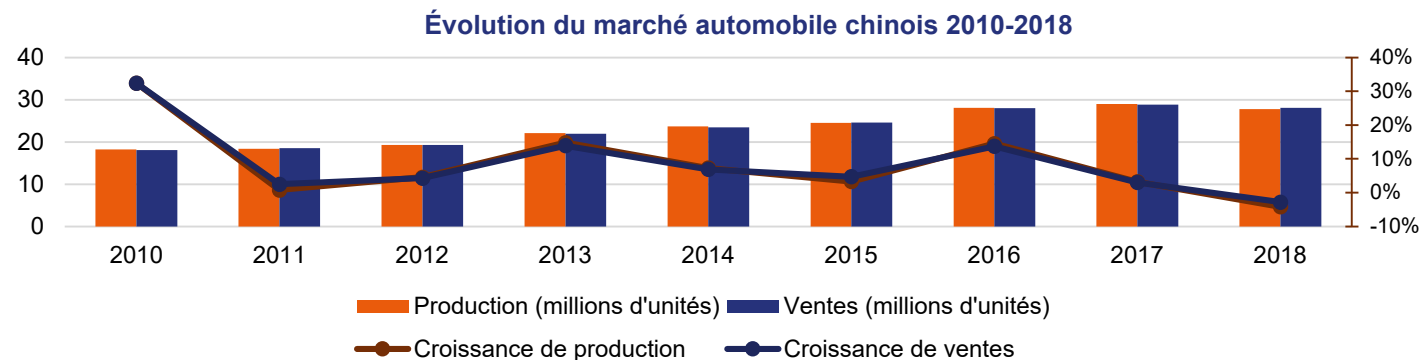
CHIFFRES DU SECTEUR (2018)

Taille du marché	1 400 Mds EUR
Importations	43,3 Mds EUR
Exportations	12,6 Mds EUR
Parc automobile	240 M (dont 9 M véhicules à 3 roues et camions à basse vitesse)
Croissance	-2,8 %

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/3)

Tendances et évolutions

- Selon le ministère de l'Industrie et des Technologies de l'Information (MIIT), la période de forte croissance de l'industrie automobile chinoise est maintenant révolue. Une croissance faible sera désormais la « nouvelle normalité ».



- « Plus **propre** » : Les ventes de véhicules propres en Chine représentent 4,5 % des ventes totales en Chine en 2018 (2,7 % en 2017), à comparer avec les 2,2 % que représentent les ventes de véhicules propres au niveau mondial en 2018. Les 4 marques chinoises (BYD, BAIC, Roewe, Chery) du Top 10 mondial représentent 52 % des ventes de véhicules particuliers électriques en Chine.
- « Plus **intelligent** » : L'élargissement du marché automobile a apporté de nouvelles stratégies de développement. Au-delà des véhicules propres, les véhicules connectés et autonomes sont devenus deux autres orientations majeures pour la mobilité. Les « BAT » (Baidu, Alibaba, Tencent) ont créé des alliances entre le monde automobile et le monde Internet.
- « Plus **longue durée de vie** » : Le volume du marché aftermarket chinois a atteint 168 Mds EUR en 2017, 2^e derrière le marché américain. Les voitures d'occasion, la maintenance des voitures, la vente de pièces détachées et la finance automobile disposent d'un grand potentiel de développement.
- « Plus **pratique** » : L'autopartage a émergé en Chine au cours de ces dernières années, en particulier celui lié aux véhicules électriques, et un nombre considérable d'acteurs sont entrés sur le marché. En 2017, la Chine compte environ 40 opérateurs d'autopartage, principalement dans les villes de rangs 1 et 2, et plus de 90 % d'entre eux sont des acteurs locaux. Roland Berger prévoit une croissance annuelle du secteur de 45 % jusqu'en 2025

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (3/3)

La concurrence et positionnement de la France

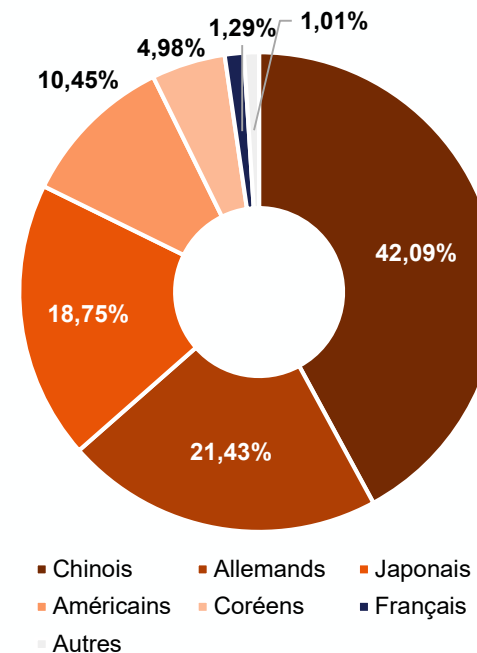
La concurrence locale / internationale

- Forte concurrence des Allemands, des Japonais et des Américains sur la plupart des segments et en particulier sur le segment premium.
- Montée en gamme des acteurs chinois.
- Nouveaux acteurs chinois dans les secteurs des véhicules propres et des véhicules connectés.

Le positionnement de l'offre française

- Les 2 constructeurs automobiles français, PSA et Renault, visent le marché des véhicules de gammes moyenne et économique en Chine. Les prix de leurs véhicules sont généralement compris entre 12 000 et 35 000 EUR.
- La marque DS du groupe PSA vise le marché premium. Néanmoins, sa part de marché en Chine reste très modeste.
- PSA s'est lancé dans le développement de l'électromobilité, nouveau segment du marché automobile en plein essor en Chine.
- Les équipementiers français travaillent avec tous les types d'acteurs, qu'ils soient étrangers ou chinois, aussi bien sur le segment du luxe que sur le segment économique.
- Les acteurs français ne sont pas encore très présents dans le secteur de l'aftermarket automobile.

Parts de marché en Chine de constructeurs de différents pays en 2018 (en termes de véhicules particuliers)



ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Qualité des produits français (malgré une image de marque à renforcer)
- Capacité d'innovation des équipementiers et des constructeurs français
- Bonne image de design et ingénierie automobile
- Acteurs français présents sur les segments des véhicules propres (électriques, hybride, piles à combustible) et des véhicules autonomes
- Expertise sur le marché aftermarket

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Véhicules propres

- Le marché des véhicules propres est en expansion en Chine depuis 2015. Plus de 1,25 M véhicules propres vendus en 2018, en hausse de 61,7 % par rapport à 2017. L'association nationale de l'industrie automobile (CAAM) estime que le volume de ventes dépassera 1,6 M d'unités en 2019.
- Les véhicules propres font l'objet d'une campagne de promotion intense menée par le gouvernement chinois. La Chine encourage les entreprises internationales à travailler sur place dans les secteurs suivants : production/stockage/transport/l'liquéfaction de l'hydrogène ; systèmes de gestion thermique ; refroidissement des batteries ; matériaux d'électrode, etc.

Véhicules connectés et autonomes

De nombreux acteurs se sont engagés dans le développement des véhicules connectés et autonomes, y compris les pionniers de l'industrie automobile et les leaders de l'industrie de la technologie.

- **Baidu** : plateforme Apollo avec les constructeurs BAIC, FAW, Chery, King Long Bus, NIO...
- **Alibaba** : plateforme AliOS + Banma avec les constructeurs SAIC, DPCA, Ford, Bosch...
- **Tencent** : plateforme AI in Car avec les constructeurs GAC, Geely, Dongfeng, Chang'an...

Électromobilité

- Une réelle révolution de la mobilité s'opère en Chine, poussée par une vague d'innovation. Le volume du marché chinois de l'autopartage dépasse 470 M EUR en 2018, et atteindra 1,5 Md EUR à l'horizon 2020, selon l'analyse de PWC.
- L'autopartage a émergé en Chine ces dernières années, en particulier celui lié aux véhicules électriques, et un nombre considérable d'acteurs sont entrés sur le marché. Pékin, Shanghai, Shenzhen, Wuhan, Hangzhou et d'autres grandes villes chinoises soutiennent l'autopartage.

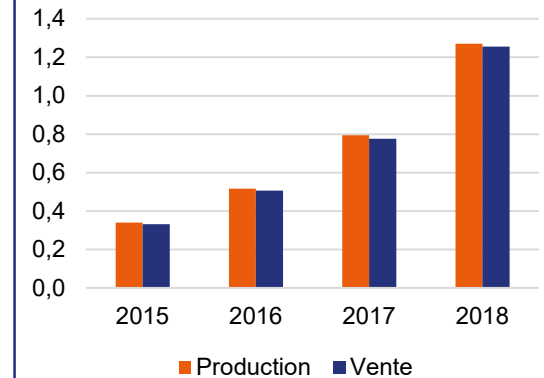
Aftermarket

Sous l'essor des technologies liées à Internet, depuis 2014 de nouveaux acteurs O2O émergent sur le marché chinois. Les « 4S Stores » ont aussi fait évoluer leurs services pour s'adapter aux nouveaux besoins du marché. Il s'agit d'un changement de paradigme commercial, de la vente en magasins physiques vers l'e-commerce. Le pourcentage des ventes sur Internet devrait s'accroître du fait des nombreux investissements dans l'e-commerce. De plus en plus de plateformes ajoutent les outils adéquats pour compléter et faciliter la procédure d'achat/vente aux acheteurs/vendeurs : comparaison de prix, assurance, transfert de propriété, etc.

SECTEURS PORTEURS

- Véhicules propres

Production et vente de véhicules propres en Chine de 2015 à 2018 (en M d'unités)



- Véhicules connectés et autonomes
- Électromobilité
- Aftermarket

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Implantation
- Distributeur
- Représentant / Agent
- Solutions locales d'hébergement : VIE (BF, CCI ou grands groupes)

La réglementation spécifique

Assouplissement des restrictions à l'investissement étranger

La Commission nationale du développement et de la réforme (NDRC) a annoncé en avril 2018 que la Chine entrait dans une période de transition de 5 ans pendant laquelle elle abrogerait successivement, dès 2018, les restrictions de participation étrangère maximale au capital de joint-ventures dans l'industrie automobile. En juillet 2018, les limitations concernant les véhicules à usage spécial et les véhicules propres ont été supprimées ; en 2020 le seront celles concernant les véhicules commerciaux ; en 2022, celles concernant les véhicules particuliers. En 2022 sera aussi annulée la limite du nombre de joint-ventures par constructeur étranger en Chine, aujourd'hui fixée à 2.

« Double crédit »

À partir d'avril 2018, la Chine a mis en vigueur un double système de quotas pour les véhicules électriques propres et à faibles émissions, dit du « double crédit ». Les objectifs de « crédits VE » correspondent à un pourcentage minimal requis de la production et/ou de l'importation de véhicules propres pour chaque constructeur et s'élèvent à 10 % en 2019 puis 12 % en 2020. Le MIIT a mis en place une plateforme de gestion et d'échange des crédits en juillet 2018. La valeur d'un crédit vaut moins de 130 EUR, et les prix espérés pour 2020 se situent entre 520 et 650 EUR.

Fin des subventions pour les véhicules propres

En mars 2019, le ministère des Finances a annoncé la réduction de moitié des aides accordées à l'achat d'un véhicule électrique en 2019. Avec cette mesure, la Chine entend stimuler l'innovation dans le secteur des véhicules propres et viser un développement de haute qualité.

Norme « Chine VI »

La norme d'émission « Chine VI », la plus stricte au monde pour le moment, entrera en application à partir du 1^{er} juillet 2019.

NIVEAU DE TAXATION

- À partir du 1^{er} juillet 2018, les droits de douane pour l'importation de véhicules sont de 15 %, ceux pour l'importation de pièces détachées automobiles sont de 6 %.
- À partir du 1^{er} avril 2019, la TVA pour les secteurs industriels, y compris la construction de véhicules et la fabrication de pièces détachées automobiles, est abaissé à 13 %.
- À partir du 1^{er} juillet 2019, la taxe à l'achat d'un véhicule est de 10 %.



LE MARCHÉ DE L'HYDROGÈNE

Le marché japonais est fortement tiré par les véhicules propres & hybrides. 11 entreprises, dont Toyota Motor & JXTG Energy, ont créé une nouvelle organisation « Japan H2 mobility ». Cette nouvelle structure sera en charge des stations hydrogène et en confiera la gestion à des sociétés d'énergie.



RENFORCEMENT DES PARTENARIATS

Les acteurs locaux renforcent leurs partenariats pour gagner en compétitivité et en innovation. Par exemple, en août 2017, Toyota, qui produisait 10 millions de véhicules par an, a annoncé l'acquisition de 5% du capital de Mazda (1,5 million de voitures par an).



L'ACCORD DE PARTENARIAT ÉCONOMIQUE UE-JAPON

Suite à l'accord de partenariat économique entre l'UE et le Japon entré en vigueur en février 2019, le Japon devrait progressivement adopter les normes européennes en matière de sécurité des produits et de protection de l'environnement pour le secteur automobile.

Top 3 entreprises françaises du secteur implantées

- VALEO
- FAURECIA
- RENAULT

OPPORTUNITÉS

- L'accord de libre-échange UE-Japon de février 2019 favorise les échanges,
- Des sociétés japonaises à la recherche de nouvelles technologies,
- le gouvernement encourage les entreprises étrangères,
- Montée en force des véhicules hybrides et hydrogènes.

FORCES

- Un marché à la pointe de la technologie,
- Les marques japonaises ont une très forte image de qualité dans le reste du monde,
- Une main d'œuvre compétente,
- Forte présence en Asie des constructeurs japonais.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
126,7	38 449	1,7	1,2	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- Le marché de l'automobile représente 17,5 % de la valeur totale des exportations japonaises et 40 % de la valeur d'expédition de l'ensemble de l'industrie des machines. Parmi les 9,7 M de véhicules vendus en 2017, 8,3 M étaient des voitures à destination des particuliers et 1,3 M de véhicules utilitaires.
- Le Japon est considéré comme le 3^e constructeur automobile mondial après la Chine et les États-Unis.
- Malgré le fait que les voitures étrangères sur le sol japonais ne représentent que 9 % (soit 306 088 véhicules) des ventes, il s'agit du meilleur chiffre depuis 1996, montrant une certaine tendance à l'importation de voitures au pays de Nissan et autres Honda ou Toyota.

Tendances et évolutions

Le marché japonais tend de plus en plus vers les voitures « propres », et particulièrement les véhicules hybrides et les véhicules à hydrogène. 3 grands constructeurs japonais, Toyota, Nissan et Mitsubishi, ont d'ailleurs un partenariat en matière d'aménagement d'infrastructures.

CHIFFRES DU SECTEUR

Véhicules produits en 2017	9,7 M unités
Employés liés à la production automobile	814 000 pers.
Part dans l'industrie	17,5 %
Part à l'export	21,6 %
Part à l'importation	3,2 %

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Les constructeurs automobiles japonais Toyota, Nissan et Honda sont aujourd'hui les trois plus grands constructeurs automobiles du pays et se classent respectivement aux 2^e, 3^e et 5^e rangs parmi les dix premiers constructeurs automobiles mondiaux. En dehors de ces trois géants, le Japon abrite également de nombreuses autres entreprises automobiles de renommée mondiale telles que Suzuki, Mitsubishi, Isuzu, Mazda et Subaru.
- Les acteurs locaux renforcent leurs partenariats pour gagner en compétitivité et innovation. En août 2017, Toyota, qui produisait 10 M de véhicules par an, a annoncé l'acquisition de 5 % du capital de Mazda (1,5 M de voitures par an).

Le positionnement de l'offre française

- Le cas Renault-Nissan :
 - L'Alliance Renault-Nissan s'est développée avec une prise de participation chez Mitsubishi Motors. Dorénavant regroupées, les trois marques du groupe arrivent à la 2^e place mondiale. Le développement de technologies et de véhicules communs entre les trois constructeurs est un axe important.
 - Cependant, les dernières actualités avec le PDG de Renault-Nissan ont quelque peu « chamboulé » ce géant de l'automobile. S'il n'y a toujours pas eu de communiqué officiel sur les répercussions que cela aura sur le groupe à l'avenir, il est cependant certain que la situation risque d'évoluer dans les prochains mois.
- Les 3 Français Peugeot (+11,9 % en 2018), Renault (+6 %) et Citroën (+14,3 %) occupent une part de marché cumulée de 6,85 % de l'ensemble des voitures importées de 2018.
- De grands équipementiers tels que Valéo, Michelin ou Faurecia sont présents en propre sur le marché japonais.
- Dans la liste des meilleures ventes de constructeurs automobiles au Japon en 2017, Peugeot et Renault arrivent en 21 et 22^e position.
- Peugeot et Nidec-Leroy Somer travailleront ensemble pour développer les moteurs électriques automobiles de demain.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Les véhicules français sont très peu représentés sur le marché japonais. L'offre française qui travaille avec de grands noms du secteur peut faire valoir son savoir-faire sur ce marché.
- Le marché est considéré comme difficile et saturé ; une technologie innovante est attendue.
- Les grands équipementiers français sont très présents sur place auprès des constructeurs locaux (Valéo, Faurecia).

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Voiture hybride et voiture à hydrogène

- Le marché japonais est fortement tiré par les véhicules propres et hybrides. Les voitures à pile à combustible sont déjà sur le marché. Ce type de véhicule devrait s'élever à environ 50 000 unités en 2020 et à environ 200 000 unités d'ici 2025 pour passer la barre des 400 000 unités en 2030. Les technologies françaises concernant les batteries et les infrastructures de recharge sont à l'étude.
- 11 entreprises dont Toyota Motor & JXTG Energy ont créé une nouvelle organisation, « Japan H2 mobility ». Cette nouvelle structure sera en charge de la mise en place de stations hydrogène et en confiera la gestion à des sociétés d'énergie. Les véhicules à pile à combustible tardent à se généraliser depuis que Toyota a lancé son véhicule à pile à combustible MIRAI en décembre 2014. Le Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) souhaite installer 160 stations et porter le parc des véhicules à plus de 40 000 unités avant 2020.

Voiture autonome

- Le gouvernement envisage de tester un système de voiture sans conducteur sur les routes publiques japonaises entre 2018 et 2019. Le but étant de lancer un service de voiture autonome pour les Jeux olympiques de Tokyo de 2020. Le gouvernement tentera ensuite de commercialiser ce système dès 2022.
- Les économistes voient un potentiel important dans le développement de technologies de véhicules autonomes et d'intelligence artificielle, servant notamment à faire face à une main-d'œuvre vieillissante et en déclin dans l'archipel. Cependant, les entreprises japonaises ont du mal à suivre leurs homologues chinois, européens et américains dans la mise en œuvre de telles innovations et sont donc à la recherche de connaissance externe au Japon. Les entreprises françaises Navya et Easymile sont présentes au Japon.

SECTEURS PORTEURS

- Véhicules à hydrogène
- Véhicules électriques
- Véhicules connectés

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Maisons de commerce (rôle de distributeurs / importateurs) / division achat des constructeurs et grands comptes (souvent présents en France ou en Europe)
- Implantation directe via une filiale ou un bureau de représentation obligatoire.

La réglementation spécifique

- Le Japon souhaite se positionner avec les États-Unis comme le leader dans la rédaction d'un standard réglementaire pour la circulation des véhicules sans chauffeurs.
- Suite à l'accord de partenariat économique UE-Japon : le Japon adoptera les normes européennes en matière de sécurité des produits et de protection de l'environnement pour le secteur automobile. Les voitures françaises **exportées ne devront plus obligatoirement être testées** une seconde fois à leur arrivée au Japon. Les voitures fonctionnant à **l'hydrogène** bénéficieront aussi de cet alignement normatif, dans la mesure où l'approbation européenne leur garantit une exemption de modifications avant leur envoi vers le Japon.
- Le pourcentage de matériaux non originaires pour les véhicules finis ne doit pas dépasser **45 %**. Ce pourcentage passe à **50 %** pour les composants automobiles, avec une période de flexibilité.
- Les voitures finies japonaises de particuliers connaîtront une baisse progressive de leurs droits de douane (actuellement à 10 %) échelonnée sur 7 ans. Pour certains composants automobiles, le démantèlement tarifaire complet sera immédiat. Pour d'autres, il sera également étalé sur 7 ans.

NIVEAU DE TAXATION

- En février 2017, le tarif douanier était de 10 % pour les importations de véhicules européens.
- Pour les équipements, le tarif douanier était de 3 à 4,5 %.
- Les nouvelles mesures japonaises de 2017 « **safe driving support vehicles** » ne conduiront pas à de nouveaux obstacles non tarifaires, grâce à la mise en place d'un mécanisme de suivi prévu par l'accord de libre-échange entre l'UE et le Japon entré en vigueur en février 2019.



LEADER EUROPEEN

L'industrie automobile allemande se situe au 4ème rang mondial et au 1^{er} rang européen. Le pays compte des constructeurs et équipementiers mondialement connus comme Volkswagen, Porsche, Audi, BMW, Daimler, Opel, Bosch, Continental.



PARTENARIAT

Mise en place d'un partenariat franco-allemand dans le domaine des batteries pour les voitures électriques : « Airbus des batteries »



INVESTISSEMENTS

Avec un chiffre d'affaires de 426,2 Mds EUR, l'industrie automobile est le secteur le plus important du pays. La branche a investi 40,2 Mds EUR dans la R&D et travaille sur le développement des moteurs alternatifs et des véhicules connectés et intelligents.

5 grandes entreprises françaises du secteur implantées

- RENAULT
- PSA
- FAURECIA
- PLASTIC OMNIUM
- VALEO

OPPORTUNITÉS

- Les relations franco-allemandes bénéficient d'une bonne image.
- Carnets de commandes chargés qui amènent les entreprises allemandes à diversifier leur réseau de sous-traitants.
- Développement des véhicules intelligents et alternatifs afin de diminuer les émissions de CO2.
- Projets franco-allemands dans le domaine des batteries.

FORCES

- Position de leader mondial / européen.
- La taille des entreprises (Mittelstand) qui en fait des concurrents avec une force de frappe importante.
- Des entreprises qui investissent en R&D.
- Des infrastructures et des réseaux solides (clusters et fédérations).
- Précurseurs en matière de normes et standards.
- Une image positive de l'industrie véhiculée par une communication importante.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
82,5	42 177	2,5	1,6	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

Avec un chiffre d'affaires de 426,2 Mds EUR en 2018, l'industrie automobile allemande se situe au **4^e rang mondial** et au 1^{er} rang européen. Principalement implanté dans les régions de Stuttgart, Munich, Cologne et Wolfsburg, le secteur est composé d'un **important réseau de PME**, qui gravitent autour des grands donneurs d'ordres, tels que les groupes BMW, AUDI, Daimler, Porsche, Volkswagen et les équipementiers Bosch, Continental et ZF.

Tendances et évolutions

- Ouvert sur le monde et **très tourné vers l'export (Chine, États-Unis, Union européenne)**, le marché automobile allemand est mature et très dynamique, et bénéficie largement de la forte demande mondiale.
- Face à l'entrée sur le marché local de nouveaux acteurs mondiaux et de nouveaux compétiteurs tels que Tesla ou Google, le secteur se doit toutefois d'évoluer afin de garder l'avantage en technologie et capacités de production.

CHIFFRES DU SECTEUR

Chiffre d'affaires en 2018	426,2 Mds EUR
Nombre d'employés en 2018	833 937
Plus grand constructeur automobile au monde en fonction du CA	Volkswagen
Investissement en R&D	40,2 Mds EUR (dont 15,8 Mds pour Volkswagen)

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Les principales **sociétés allemandes** : Volkswagen, BMW, Daimler, Audi, Porsche, Opel, Bosch, Continental, ZF, etc.
- Les principales **sociétés internationales** présentes en Allemagne : PSA, Renault, Toyota, Ford, GM, Hyundai, Denso, Magna, etc.

Le positionnement de l'offre française

- La France est un fournisseur important du secteur automobile allemand de par son excellente connaissance du secteur et de sa proximité géographique.
- Les Allemands perçoivent la France comme un grand pays de l'automobile, qui a su rapidement se démarquer des concurrents, notamment Renault sur les véhicules électriques. La qualité de la formation des ingénieurs et techniciens français ainsi que le savoir-faire des sociétés sont reconnus.
- Toutefois, l'offre française n'est pas toujours perçue comme la plus compétitive en matière de prix, d'où l'importance de **mettre en avant l'innovation, la qualité et les atouts technologiques** afin de convaincre des interlocuteurs allemands qui privilégient un discours factuel.
- Pour les sociétés travaillant déjà avec des sociétés allemandes ou des filiales de groupes allemands en France, il convient de communiquer – si possible – sur ces références qui peuvent rassurer les interlocuteurs et permettre de se positionner en tant que **partenaire fiable**.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Industrie automobile française reconnue par les Allemands.
- Proximité géographique de la France
- Qualité de la formation et du savoir-faire français reconnus
- Présence de PME, ETI et grands groupes français sur le marché allemand
- Forte capacité d'innovation des entreprises françaises, reconnue en Allemagne

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Grands projets de construction automobiles

- En tant que grand pays de l'automobile, la France a toutes les cartes à jouer sur le marché automobile allemand qui, ne serait-ce que par sa **proximité géographique**, constitue un marché naturel pour les sociétés françaises.
- Bien qu'il s'agisse d'un **marché mûr et concurrentiel**, les besoins en sous-traitance des principaux constructeurs et équipementiers allemands devraient croître dans les prochaines années, avec le développement de l'électromobilité et la mise en place des véhicules connectés et intelligents, ce qui offre des opportunités pour l'offre française, notamment pour les technologies de pointe à haute valeur ajoutée.
- L'industrie automobile allemande se concentre actuellement sur le développement des moteurs alternatifs (électriques, hybrides, à hydrogène et le downsizing) et des véhicules connectés et intelligents. Le but de ces travaux est la réduction des émissions de CO₂, la diminution des embouteillages et des accidents de la route.
- Les acteurs allemands cherchent à identifier les start-up les plus prometteuses qui pourront leur proposer des solutions innovantes aux challenges que la branche connaît actuellement.

CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- En tant que pays organisateur de nombreux et importants salons à vocation internationale, l'Allemagne héberge plusieurs salons automobiles importants : Engine/Testing Expo à Stuttgart, IAA et Automechanika à Francfort. Ces salons vous permettent d'exposer votre savoir-faire et de mieux connaître le marché automobile allemand
- Approche en direct, par le biais de test sur votre offre et de missions prospection auprès des principaux constructeurs et équipementiers.
- Vous pouvez vous appuyer sur les relais locaux de l'offre française : Business France, CCFA, CCI, OSCI et consultants franco-allemands individuels.

La réglementation spécifique

L'Allemagne faisant partie de l'Union européenne, les règles et les normes européennes sont applicables. En outre, les certifications internationales de type ISO sont les certifications de référence.

SECTEURS PORTEURS

- Véhicules connectés et intelligents
- Développement des batteries et notamment des cellules de batterie
- Motorisation électrique et hybride
- Motorisation hydrogène et piles à combustibles
- Allègement des véhicules – matériaux légers

NIVEAU DE TAXATION

- **Einkommensteuer**
Impôt sur le revenu : en fonction des catégories de 14 à 45 %
- **Körperschaftsteuer**
Impôt sur les sociétés : 15 %
- **Gewerbesteuer**
Taxe commerciale, ancienne taxe professionnelle : à partir de 3,5 % (taxe prélevée par les communes allemandes)



CONTEXTE CONJONCTUREL

Les problématiques liées au Brexit (le Royaume-Uni est le 3^{ème} importateur de véhicules espagnols), des décisions d'achat retardées, les consommateurs ne sachant pas quel type de technologie privilégier, ainsi que les nouvelles normes WLTP pèsent actuellement sur les ventes et les cadences de production.



CLIMAT DES AFFAIRES

Un climat économique fortement propice à l'établissement de coopérations ou de partenariats à l'échelle européenne et internationale.



INVESTISSEMENTS / AIDES/ INNOVATIONS

Des investissements continus dans ce secteur (production de nouveaux modèles, Plans gouvernementaux en appui au développement des VEA, secteur distribution et réparation de véhicules..) et des usines référentes en Industrie 4.0 (notamment PSA à Vigo, Galice).

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- GRUPO PSA
- RENAULT
- VALEO
- FAURECIA
- PLASTIC OMNIUM

OPPORTUNITÉS

- Infrastructures de recharge électrique,
- Véhicules électriques,
- Aftermarket automobile,
- Véhicules connectés,
- Services de carsharing/motosharing,
- L'Espagne fournit un accès privilégié à des marchés internationaux comme l'Amérique Latine, le Maghreb et l'Afrique.

FORCES

- 2^{ème} producteur européen, 9^{ème} mondial.
- 1^{er} producteur européen de véhicules industriels.
- 17 usines et 8 constructeurs présents localement.
- 1 000 équipementiers automobiles présents sur le territoire.
- Forts investissements en R&D + production de nouveaux modèles.
- Madrid : Véritable laboratoire (et une référence européenne) en matière de développement de solutions de *carsharing* et *motosharing*.
- Plan MOVES doté d'un budget de 55 M EUR (encouragements à l'achat et aux bornes de recharge).



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
46,3	28 359	3,0	2,5	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- L'Espagne a continué de s'affirmer comme 2^e constructeur européen en 2018 et 8^e constructeur mondial. Son point fort est également la production de véhicules industriels, pour laquelle elle occupe la 1^{re} place européenne. 82 % des 2,81 M de véhicules produits en Espagne sont destinés à l'exportation. Celle-ci est principalement tournée vers le Vieux Continent, mais également vers la Turquie, les États-Unis, le Mexique, Israël et l'Afrique. À noter la légère baisse de production en 2018 par rapport à 2017, de l'ordre de 1 %.
- 40 modèles différents sont assemblés dans les 17 usines des 8 constructeurs présents en Espagne. Ils y produisent des modèles en exclusivité mondiale (Citroën C4 Cactus, Mercedes Classe V, Renault Captur etc.) et européenne (Nissan Pulsar et NV 200).

Tendances et évolutions

- L'Espagne connaît une forte augmentation des demandes d'immatriculation de véhicules électriques et hybrides, de l'ordre de 46 % en 2018 au détriment du diesel (-7,9 %). Ces données sont à relativiser, le segment des véhicules à énergies alternatives (VEA) représentant une part de marché inférieure à 3 %.
- Les problématiques liées au Brexit (le Royaume-Uni est le 3^e importateur de véhicules espagnols), des décisions d'achats toujours plus compliquées pour les consommateurs, qui ne savent pas quel type de technologie privilégier, ainsi que les nouvelles normes WLTP pèsent sur les ventes et les cadences de production. Normes WLTP : nouveau protocole permettant de mesurer la consommation de carburant ainsi que les émissions de CO₂ et de substances polluantes par les véhicules.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	2 ^e producteur européen, 8 ^e mondial
Importations	40,1 Mds EUR
Exportations	44,5 Mds EUR
PIB	10 % du PIB espagnol
Emploi	9 % des emplois en Espagne

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Le coût du travail en Espagne est très attractif. En mars 2019, il était de 21,4 EUR par heure pour l'industrie et les services marchands, contre 31,2 EUR par heure dans la zone euro.
- 6 constructeurs internationaux sont implantés en Espagne : Mercedes, Volkswagen, Ford, Seat, Nissan et Iveco. 2 autres sont français : Renault et PSA/Opel.
- Certaines de leurs usines sont des références dans leur domaine. L'usine Ford à Almussafes (Valence), notamment, est la principale usine de production du groupe en Europe avec 380 575 véhicules produits en 2018. Elle est aussi une référence en Industrie 4.0.
- Les composants automobiles représentaient en 2018 un total de 19,98 Mds EUR d'exportations. Ils sont produits par près de 1 000 équipementiers automobiles présents sur le territoire, parmi lesquels : Grupo Antolin, CIE Automotive, Gestamp, Ficosa et Mondragon.
- Le marché bénéficie de forts investissements en R&D, le secteur automobile se classant en 3^e position en Espagne dans ce domaine.

Le positionnement de l'offre française

- Les constructeurs français sont bien implantés et compétitifs en Espagne.
- Le groupe PSA participe fortement à ce succès avec 3 usines réparties entre Madrid, Vigo Galice et Saragosse (usine Opel). Son site à Vigo est considéré comme une usine de référence dans l'industrie 4.0 et en termes de production. C'est la 2^e du pays, après celle de Seat à Martorell qui produit le plus, soit environ 443 000 véhicules par an.
- Les 3 usines de Renault en Espagne à Valladolid, Valencia et Séville font de ce territoire son 2^e marché.
- Les équipementiers présents sur le territoire comptent parmi eux de nombreux groupes français : Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Michelin, etc.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Les constructeurs français sont reconnus mondialement.
- Ces constructeurs sont fortement implantés en Espagne, avec 6 usines.
- L'offre française est référente en Industries 4.0 et en véhicules électriques (production de 2 modèles de voitures électriques en Espagne : le Peugeot Partner E à Vigo et la Renault Twizy à Valladolid).

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE (1/2)

Des investissements continus dans ce secteur

- Renault prévoit d'investir plus de 600 M EUR dans ses usines espagnoles jusqu'en 2020, notamment pour le développement d'un nouveau moteur.
- PSA a déjà investi 100 des 145 M EUR prévus jusqu'en 2020 pour son projet Industrie 4.0. Ce plan d'investissement doit amener la création de 4 000 emplois.
- Les investissements ne concernent pas que les groupes français. SEAT projette d'investir 900 M EUR entre 2017 et 2020 en R&D à Martorell, destinés aux modèles Ibiza et Arizona. Le constructeur va également développer une plateforme de location de véhicules électriques pour le groupe Volkswagen. En effet, la société lancera d'ici 2021 deux modèles électriques et 4 hybrides rechargeables, l'un d'entre eux sera fabriqué à Martorell.
- Selon le président de Faconauto, le secteur de la distribution et de la réparation de véhicules prévoit la création de 21 000 emplois pendant ces deux prochaines années. Il prévoit aussi 2 Mds EUR d'investissements pour transformer et moderniser le secteur.
- Le gouvernement investit régulièrement en faveur du véhicule électrique. Début 2019, il présente ainsi le plan MOVES, doté d'un budget de 55 M EUR (encouragement à l'achat de véhicules et au développement de bornes de recharge).

Une porte vers des marchés tiers

L'Espagne fournit un accès privilégié à des marchés internationaux comme l'Amérique latine, le Maghreb et l'Afrique. Les sous-traitants haut de gamme, souvent leaders sur leur segment de marché, représentent un marché intéressant pour les fournisseurs français de technologies innovantes.

Équipementiers automobiles

Si la grande majorité des véhicules assemblés en Espagne est destinée à l'export, les équipements et composants sont quant à eux pour la plupart importés. Le déficit commercial de ce segment de marché est en effet de l'ordre de 6,32 Mds EUR. L'Espagne offre donc de réelles opportunités pour les fournisseurs français souhaitant intégrer la chaîne de production espagnole.

SECTEURS PORTEURS

- Infrastructures de recharge électrique
- Véhicules électriques
- Aftermarket automobile
- Véhicules connectés
- Services de carsharing/motosharing

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE (2/2)

Développement du carsharing et du motosharing

Madrid est devenue un véritable laboratoire (et une référence européenne) en matière de développement de solutions carsharing et motosharing. On y retrouve notamment des sociétés telles que Car2go (Daimler), Emov (Peugeot Citroën) et Zity (Renault).

CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Pour le développement de son activité en Espagne, il est conseillé de travailler avec un partenaire/distributeur espagnol connaissant bien le tissu local. Il est bon de favoriser les communautés autonomes où les acteurs de l'automobile sont le plus présents : la Castille-et-Leon, la Catalogne, la Galice, Aragon, la Communauté Valencienne, la Navarre, le Pays Basque et la Communauté de Madrid.
- En fonction de l'importance des contrats obtenus, il est envisageable de s'implanter à proximité des constructeurs. Ces derniers privilégient en effet le tissu de sous-traitants régionaux.

La réglementation spécifique

Réduction de la circulation pour les véhicules polluants

- Dans l'optique de réduire la circulation de véhicules polluants, le gouvernement espagnol a mis en place un impôt d'immatriculation variable en fonction du niveau d'émission du véhicule. Les moins polluants, entre 0 et 120 g/km, en sont exemptés alors que les plus polluants (plus de 200g/km) devront s'acquitter de près de 15 % d'impôt sur la valeur du bien. Depuis 2008, cet impôt est géré par les communautés autonomes.
- Certaines villes bannissent les véhicules polluants du centre-ville. Madrid, notamment, a mis en place le 30 novembre 2018 une interdiction d'accès au centre-ville pour les véhicules diesel antérieurs à 2006 et les véhicules à essence antérieurs à 2000. Les VEA, par contre, y ont un accès libre. L'objectif est d'atteindre une réduction de 40 % des émissions de dioxyde d'azote.



UN SECTEUR CLEF

Le secteur automobile est le 2^{ème} secteur industriel en Pologne. Il emploie plus de 180 000 personnes et assure environ 8 % du PIB. La volume de la production totale s'élève à environ 35 Mds EUR par an.



AVANTAGES

La Pologne est non seulement un producteur de véhicules avec des entreprises comme Fiat, PSA, Volkswagen, Solaris Bus & Coach ou Volvo Polska, mais c'est également un pays où produisent de nombreux fournisseurs de rang 1 et de rang 2. Parmi les 30 plus grands producteurs de composants automobiles, 2/3 possèdent une usine en Pologne. Alors que la production de véhicules diminue légèrement, la production de sous-ensembles continue de croître (multipliée par trois depuis 2008).



AIDES GOUVERNEMENTALES

L'industrie automobile est un secteur prioritaire pour le gouvernement polonais, qui le soutient par les mesures suivantes :

- Exonération de l'impôt sur le revenu dans les zones économiques spéciales.
- Soutien financier direct pour la mise en œuvre de nouveaux projets d'investissements.
- Exonération de la taxe foncière sur la base des réglementations locales.
- Diverses formes de soutien à l'emploi des chômeurs.
- Soutien dans le cadre de programmes cofinancés par des fonds de l'UE pour des activités de R&D (ex : Innomoto).
- Réduction d'impôt pour la R & D.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- 1 – **Opel Manufacturing**
Effectif : 3 900 personnes, CA : 1,89 Mds EUR
- 2 – **MICHELIN**
Effectif : 4 500 personnes, CA : 1,2 Mds EUR
- 3- **FAURECIA**
Effectif : 6 147 personnes, CA : 1 Mds EUR
- 4 – **VALEO**
Effectif : 5000 personnes, CA : 1 Mds EUR
- 5 – **HUTCHINSON**
Effectif : 6 150 personnes, CA : 600 Mds EUR

OPPORTUNITÉS

- Projet de production d'une voiture électrique polonaise, dont la mise en œuvre est en cours : ElectroMobility Poland.
- 15,4 % des dépenses de l'industrie automobile correspondent à des investissements.
- Investissements en cours: Daimler, LG Chem, Valmet Automotive.

FORCES

- Le marché des fabricants de sous-ensembles rang 1 et rang 2 est en pleine croissance.
- Acquisition d'Opel par PSA.
- Présence significative d'entreprises françaises sur le marché et perception positive des usines françaises par les employés.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
38,0	13 821	4,8	5,0	A2

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- Il est vrai que la dernière voiture polonaise a quitté l'usine en 2002 (FSO Polonez), mais l'industrie automobile a continué d'être un facteur extrêmement important de l'économie polonaise (environ 8 % du PIB). En Pologne, des marques nationales réputées ont été reprises par des entreprises étrangères, et la production de sous-ensembles a été largement développée.
- En termes de production de véhicules en 2018, la Pologne a produit 451 600 véhicules passagers et 202 000 camions et tracteurs.
- Selon les données de l'Office central de la statistique, plus de 180 000 personnes étaient employées dans le secteur automobile en Pologne en 2017. Dans les années à venir, ce nombre augmentera certainement, par exemple en raison des investissements achevés (Volkswagen Poznań) et prévus pour 2019 (Daimler AG).

Tendances et évolutions

L'industrie automobile polonaise est très liée aux investissements étrangers. L'usine Opel (PSA) de Tychy a bénéficié d'un investissement de 250 M EUR en 2018 ; la production des moteurs à quatre cylindres pour tous les modèles Mercedes-Benz sera lancée à Walbrzych mi-2019. Ces derniers mois, plusieurs fabricants importants ont annoncé leur intention de construire ou d'agrandir des usines en Pologne.

CHIFFRES DU SECTEUR

Chiffre d'affaires du secteur	~35 Mds EUR
Importations	17,4 Mds EUR
Exportations	31 Mds EUR, soit environ 14 % du total des exportations polonaises de marchandises
PIB	8 %
Production voitures de tourisme (2018)	451 600

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Les producteurs de véhicules implantés sur le sol polonais – sauf Opel, récemment acquis par PSA - ne sont pas français (FCA – 2 usines, Volkswagen – 2 usines, et pour les bus, camions et tracteurs : Man – 2 usines, Solaris, Ursus , Autosan, Jelcz).
- De nombreux équipementiers, notamment américains, européens et asiatiques, sont bien présents en Pologne : Delphi – 4 usines, Magneti Marelli – 6 usines, Delfo – 3 usines, Boryszew Group – 2 usines, Brembo - 2 usines, TRW – 6 usines, Bridgestone – 2 usines, Mahle, Bosch, NGK, Federal-Mogul, Exide, Gedia – 2 usines, Gestamp, Johnson Controls – 6 usines, Kimball, GKN, Kirchhoff – 5 usines, Lear Corporation – 5 usines, Magna – 5 usines, Leoni Cable, Neapco, Nexteer – 2 usines, NSK – 4 usines, Plikington – 2 usines, SE Bordnetze, Sitech – 2 usines, Tenneco – 3 usines, TI – 4 usines et beaucoup plus.
- 80 % des équipementiers de rang 2 fournissant les usines polonaises sont polonais.
- Les marques préférées des Polonais sont, dans l'ordre : Skoda, Toyota, Volkswagen, Opel, Ford, Renault, Kia, Dacia, Hyundai, Nissan. Les voitures françaises n'ont donc pas une place particulièrement privilégiée.

Le positionnement de l'offre française

- Quelques grands équipementiers français (Faurecia – 5 usines, Valeo – 4 usines, Hutchinson – 3 usines, Saint-Gobain – 2 usines, Michelin – 1 usine) sont implantés en Pologne.
- L'offre française peut être développée dans le cadre de l'industrie 4.0 pour augmenter la productivité. Cela permettra de faire face aux problèmes de main-d'œuvre rencontrés par le pays.

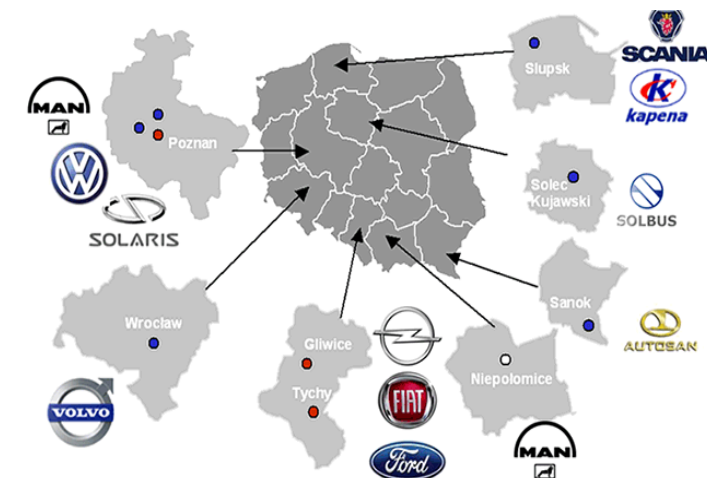
ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Une forte présence d'équipements français de rang 1
- Proximité des deux pays
- Changement progressif dans la perception (historiquement enracinée) des produits allemands comme supérieur aux produits français
- L'acquisition d'Opel par PSA

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Des acteurs très divers

- La Pologne est non seulement un producteur de véhicules avec des entreprises comme Fiat, PSA, Volkswagen, Solaris Bus & Coach ou Volvo Polska, mais c'est également un pays où produisent de nombreux fournisseurs de rang 1 et de rang 2.
- Parmi les 30 plus grands producteurs de composants automobiles, les 2/3 possèdent une usine en Pologne. La Pologne constitue le 2^e producteur de pièces et d'accessoires automobiles en Europe centrale et orientale avec 16 sites de production localisés en Pologne pour 40 sites recensés sur la zone. On recense environ 1 400 fournisseurs automobiles. Enfin, les fournisseurs de rang 2 sont également très présents sur le marché polonais, notamment dans les secteurs de la plasturgie, de la métallurgie et l'industrie mécanique.
- Notons au passage que les constructeurs automobiles locaux s'approvisionnent pour l'essentiel sur le marché polonais : 80 % des pièces installées dans un véhicule neuf étant en moyenne fournies par un fabricant situé sur le sol polonais.
- Il faut noter que la production de véhicules baisse. Parallèlement, la production de pièces pour automobiles – moteurs, systèmes électriques, pièces en plastique et en métal, batteries – augmente rapidement.
- Dans la chaîne d'approvisionnement de l'industrie automobile, la Pologne change sa place : l'industrie produit moins de produits finaux et plus de produits intermédiaires.
- La valeur de la production d'accessoires pour véhicules a été multipliée par trois depuis 2008 : moteurs (x3) et pièces électriques pour les moteurs (x13).
- La Pologne augmente également sa production de bus.
- La fourniture de l'industrie automobile par d'autres industries augmente proportionnellement rapidement, notamment : fournisseurs des plastiques, pièces en métal ainsi que des fournisseurs de services, c.-à-d. entreprises de transport et d'entreposage, fournisseurs de logiciels, cabinets d'avocats, etc. Autour de l'industrie automobile s'est ainsi constitué un vaste réseau de moyennes entreprises polonaises fournissant pièces, équipements et services.



🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

Les constructeurs automobiles en Pologne ont parfois de nouveaux besoins, car ils veulent diversifier ou augmenter le nombre de leurs fournisseurs. Cependant, la liste des fournisseurs est relativement figée et elle est gérée par la centrale d'achat. Certaines entités polonaises ne prennent aucune décision en ce qui concerne les achats stratégiques. Elles sont prises à la centrale d'achats du siège social, qui est située dans un autre pays européen. Ce n'est pas le cas des entreprises polonaises, comme Solaris et Ursus. Celles-ci portent sur le développement de nouvelles technologies : Solaris produit de plus en plus de véhicules respectueux de l'environnement. Ursus explore les connaissances en matière de propulsion hydrogène.

La réglementation spécifique

- La Pologne étant membre de l'UE, il y a peu de barrières réglementaires. Il y a cependant de nombreuses incitations à l'investissement.

Les aides et l'Union européenne

Selon le Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), chaque aide publique délivrée par un État membre doit être approuvée par la Commission européenne. Il existe des exceptions à cette règle mais elles sont très encadrées.

Les Zones Économiques Spéciales

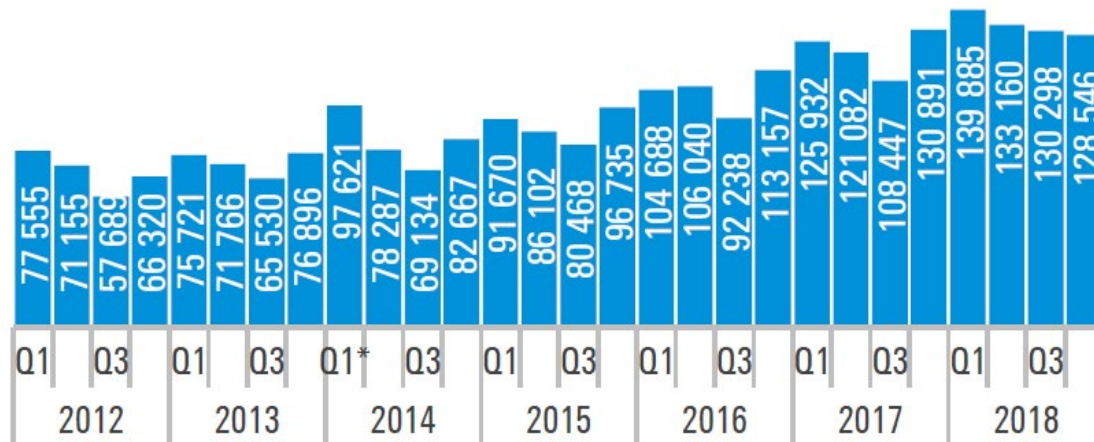
- Les quatorze Zones Économiques Spéciales (ZES) mises en place depuis les années 1990 ont été reconduites il y a deux ans et ce jusqu'en 2026, et elles devraient ainsi continuer à exercer un effet de diffusion positif sur le secteur industriel. Les acteurs du secteur automobile sont très présents dans ces ZES. Le secteur automobile est d'ailleurs le premier dans 6 des 14 ZES polonaises.
- Les conditions préférentielles destinées à favoriser la conduite d'activités commerciales dans ces ZES incluent des exonérations fiscales, l'aménagement de sites permettant d'investir à un prix compétitif, une assistance gratuite pour les formalités liées aux investissements et une exonération de la taxe foncière (dans certaines communes). Le montant de l'exonération fiscale est calculé en fonction de l'importance de l'investissement, du site, du nombre de salariés et de la branche d'activité concernée.

INVESTISSEMENTS

- Le coréen **LG Chem** construit sa deuxième usine de batteries au lithium pour voitures électriques. La valeur de l'investissement : 579 M USD.
- **Daimler** construira une deuxième usine à côté de l'usine de Jawor (moteurs 4 cyl.). La société allemande dépensera 100 M EUR et produira 100 000 batteries/an. C'est la première étape du nouvel investissement.
- Dans les mois à venir, les experts de l'automobile choisiront un partenaire pour construire la première voiture électrique polonaise. **ElectroMobility Poland** est responsable de la mise en œuvre du projet. La voiture passera en production en 2019, mais à faible volume.
- **Valmet Automotive** a investi 45 M EUR dans la construction d'une usine de production de véhicules électriques à Zlotoryja.

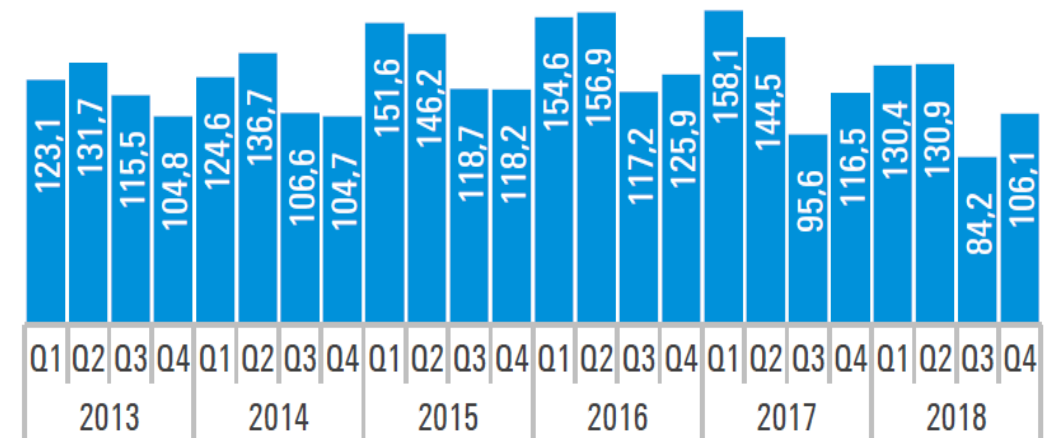
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS EN POLOGNE

 **531,9** (+9,4%)



PRODUCTION DE VOITURES DE TOURISME EN POLOGNE

 **451,6** (-12,3%)





CROISSANCE ECONOMIQUE CONTINUE

Pays en croissance économique forte (4,6 % en 2017 et 2,9 % en 2019) et continue depuis plusieurs années.

Les prévisions tablent sur une croissance de près de 3 % en 2019.



MARCHE COMMUNAUTAIRE

La République Tchèque est membre de l'Union Européenne depuis 2004 et située au cœur de l'Europe, porte ouverte sur les pays d'Europe Centrale et de l'Est



FACILITE DES AFFAIRES

Un secteur bancaire sain et solide
Excellente santé financière des entreprises tchèques.
Aides gouvernementales pour les investissements en R&D et à haute valeur ajoutée.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- PSA
- FAURECIA
- VALEO
- SAINT-GOBAIN
- SNOP

OPPORTUNITÉS

- A partir de janvier 2021, Toyota reprendra à 100 % l'usine de Kolin, actuellement en joint-venture avec PSA et étendra son réseau de fournisseurs.
- Skoda Auto investira 2 Mds EUR dans les voitures électriques au cours des 5 prochaines années.
- De nombreux investissements réalisés par de grands équipementiers (Valeo, Faurecia, Hyundai Domos, Nexen Tire, Dura Automotive, Feintool).
- Robotisation, Automatisation des usines et solutions Industrie 4.0 en réponse au faible taux de chômage.

FORCES

- 3 constructeurs de voitures (Skoda Auto, TPCA et Hyundai).
- 6 constructeurs de bus poids-lourds (Iveco, Sor, Tatra Trucks, Evobus).
- 900 équipementiers automobile.
- 56 des 100 plus grands équipementiers Rang 1 ont une usine de production en République Tchèque.
- 1,437 M de voitures produites en 2018 - record du pays - 5^{ème} producteur européen.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
10,6	20 402	4,3	2,9	A2

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- La République tchèque est une économie ouverte et tournée vers l'industrie automobile. Le secteur a généré, en 2018, un chiffre d'affaires de près de 50,7 Mds EUR (en croissance de +12 % par rapport à 2017), soit 27 % de la production industrielle du pays. Le secteur automobile représente en outre 10 % du PIB du pays.
- La production automobile en République tchèque, en hausse constante depuis 2013, a connu une croissance de 1,7 % en 2018 avec 1,437 M de véhicules produits. Le pays est le 5^e producteur de voitures en Europe et le 2^e par habitant.
- En 2018, Škoda Auto a produit 61 % de ce total (886 000 véhicules, + 3,3% par rapport à 2017), devant Hyundai (près de 340 300 unités, - 4,6 %) et la joint-venture Toyota Peugeot Citroën Automobile – TPCA (+ 6 % avec 202 000 véhicules).
- 1^{er} producteur de bus par habitant au monde, soit 4 860 produits en 2018, en hausse de 5,6 %, par rapport à 2017 (IVECO, SOR...).

Tendances et évolutions

- Mise en place depuis 2015 d'un Plan national pour la Mobilité Propre (électromobilité, CNG, LNG, hydrogène) visant à augmenter la production de voitures à faibles émissions et à garantir la construction d'infrastructures appropriées de stations de recharge et de ravitaillement.
- Mémoire sur le futur du secteur automobile : accent sur les véhicules autonomes (Valeo et son centre de R&D ; BMW qui lance la construction d'un polygone de test), mesures pour supporter la R&D, digitalisation avec création d'un cadre de mobilité intégrée et plateforme de gestion des données.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	50,7 Mds EUR
Importations de France	960,4 M EUR
Exportations	32 Mds EUR
Exportations vers la France	2,6 Mds EUR
Nombre d'employés	170 000 (et 400 000 employés indirects)

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- On compte un grand nombre d'équipementiers de tous rangs : parmi les 100 plus importants équipementiers mondiaux de Rang 1, 56 sont implantés en République tchèque. Les domaines d'activités principaux sont la production des pièces en plastique et métalliques, la production de sièges et de phares, les systèmes d'air conditionné, pièces mécaniques. On dénombre environ 900 équipementiers dans le pays.
- Les équipementiers allemands, de par leur proximité géographique, sont également très présents sur le marché tchèque : Bosch, Continental Automotive Systems, Benteler, Brose, Eberspächer, Hella Autotechnik, ZF, Mahle, Mubea, etc.
- De nombreux équipementiers locaux sont présents et fonctionnent comme sous-traitants des constructeurs et grands équipementiers. Leur présence à proximité des constructeurs et leurs bas prix font d'eux une forte concurrence.
 - Exemples : Karsit Automotive, Kovokon, Brano, Brisk, Česká Zbrojovka Automotive, Kostal, Gumotex, etc.

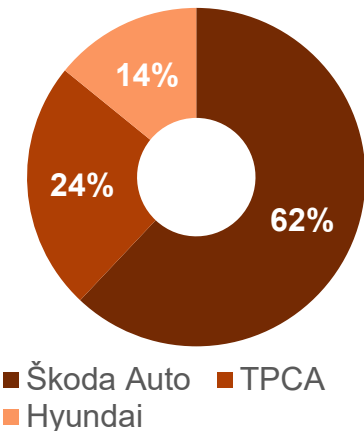
Le positionnement de l'offre française

- Le constructeur automobile PSA a créé en 2002 une joint-venture avec Toyota : TPCA. Il s'agit du 3^e constructeur, avec 14 % de part de marché. PSA va néanmoins se retirer à partir de janvier 2021, et Toyota reprendra à 100 % l'usine située à Kolin.
- Présence de grands équipementiers français : Faurecia (7 usines), Valeo (4 usines), Lisi Automotive, Saint-Gobain, Safe Demo, Novares, Akwel Automotive, SNOB, Saint-Gobain, Lachant Spring, Treves, A Raymond, Hutchinson, Bontaz, Poclairn Hydraulics.
- Ces équipementiers français se trouvent à proximité des constructeurs tchèques mais servent également d'autres usines de constructeurs automobiles en Europe centrale et orientale.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Qualité des produits et services
- Diversité de l'offre
- Excellente réputation

Répartition production constructeurs automobiles



L'AUTOMOBILE EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

LISTE DES PROJETS IDENTIFIÉS

- **Skoda Auto** prévoit d'investir 2 Mds EUR dans la production des véhicules électriques et dans la digitalisation. La production de voitures électriques se réalisera dans l'usine principale de la société, à Mlada Boleslav.
- **Nexen Tire** : investissement d'1 Md EUR pour la construction d'une usine de production de pneus.
- **Bosch** : agrandissement du site de production (modules de réservoirs d'essence, accélérateurs, conduits de carburant, modules d'aspiration, réservoirs pour pompe à carburant, etc.) de Ceske Budejovice et du centre de R&D pour un montant total de 86,3 M EUR.
- **Swoboda** : construction d'une nouvelle usine dans la ville de Polna, qui produira des pièces plastiques, des capteurs d'aide au stationnement parking et des pièces de transmission.
- **Feinfool** : construction d'une usine de pièces métalliques de 10 000 m² pour un montant de 50 M EUR.
- **Dura Automotive CZ** : investissement de 23 M EUR dans des technologies pour produire les pièces détachées des véhicules électriques.
- **ZF Electronic Klasterec** : construction d'un nouveau hall de production de composants électriques de 8 300 m².
- **Škoda Auto** : construction d'un atelier de peinture d'un montant total de 214,5 M EUR. Ouverture en juin 2019.
- **Hyundai Mobis** : passage de 6 à 28 lignes de production automatisées dédiées à la production de phares.
- **Valeo** : construction d'une nouvelle usine à Rakovnik pour la production de panneaux de commande et les capteurs pour les systèmes d'assistance autonome des véhicules. Investissement de 31,4 M EUR avec ouverture prévue pour 2018.
- **Gumotex** : nouveau hall de production des produits en polyuréthane.
- **Hyundai Dymos Czech** : agrandissement de l'usine de production des sièges en 2019.
- **BMW** : le constructeur automobile allemand a annoncé son intention de construire un polygone de test – un centre de test pour ses voitures électriques et autonomes près de Sokolov. Montant de l'investissement : 100 M EUR.

L'AUTOMOBILE EN RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Électromobilité

- Skoda Auto prévoit d'investir environ 2 Mds EUR dans la production de véhicules électriques et dans la digitalisation et les solutions de l'Industrie 4.0. La société prévoit le lancement de 10 modèles de voitures électriques d'ici 2025 et lancera 19 nouveaux modèles (tout type de propulsion) d'ici fin 2020 .
- Le gouvernement va investir 45 M EUR dans le développement de bornes électriques dans le pays. Le pays devrait passer de 240 bornes électriques aujourd'hui à 1 200 dans les 6 prochaines années.
- Skoda Auto investira 32,4 M EUR dans l'installation de 7 000 points de recharge autour de ses 3 sites de production.

Automatisation, Robotisation, Industrie 4.0

Le faible taux de chômage (3 %) entraîne de nombreux investissements dans l'automatisation et la robotisation des usines de production des constructeurs et d'équipementiers.

Autres opportunités

- Devenir le fournisseur de pièces détachées des 3 constructeurs automobiles du pays : Skoda Auto, Hyundai et TPCA.

Skoda Auto, bien que membre de groupe Volkswagen, a une politique d'achat indépendante. Hyundai a récemment fait évoluer sa stratégie de localisation de fournisseurs en accordant une place plus importante pour sa seule usine d'Europe. TPCA, avec le rachat des parts de PSA dans l'usine de Kolin à partir de janvier 2021, commence à rechercher de nouveaux fournisseurs pour son site.

- Devenir le fournisseur de pièces détachées des producteurs de bus Iveco, Evobus, SOR ou des producteurs de poids lourds locaux Tatra Trucks et Avia Motors.
- Offrir des services dans le domaine de la R&D, qui reçoit localement de multiples subventions de la part de l'État.

Exemple : Valeo a ouvert un centre de R&D dédié à la voiture connectée et autonome à Prague en 2002, qu'il a agrandi en 2017. Il compte 950 employés.

SECTEURS PORTEURS

- Électromobilité
- R&D
- Automatisation
- Robotisation
- Producteurs de poids lourds et bus
- Mobilité intelligente et connectée



28,5 MDS EUR DE CA

L'industrie automobile représente 14,2 % du PIB roumain et contribue à hauteur de 17,4 % aux exportations du pays.



**2 CONSTRUCTEUR MONDIAUX
600 ÉQUIPEMENTIERS**

L'implantation de Renault-Dacia et Ford ont attiré dans leur sillage un grand nombre de fournisseurs et équipementiers de tous rangs.



**CROISSANCE DE LA PRODUCTION EN 2018
+31%**

La Roumanie, avec une production de **475 000 véhicules**, est désormais le **8^{ème} producteur européen**.

Tous les constructeurs et principaux équipementiers ont d'ambitieux plans d'investissements pour 2019-2020.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- RENAULT-DACIA
- MICHELIN
- FAURECIA
- NTN-SNR
- VALEO

OPPORTUNITÉS

- Forte croissance de la demande intérieure (renouvellement du parc auto).
- Importants projets de développement des constructeurs (capacités maximum atteintes et dépassées).
- Intérêt croissant pour l'automatisation et la digitalisation
- Développement important des activités de R&D dans le secteur en Roumanie.
- Les hausses constantes de production des constructeurs nécessitent une présence renforcée des fournisseurs.

FORCES

- Proximité des marchés d'Europe Centrale et Orientale (Pologne, République Tchèque, Slovaquie, etc.).
- Aides gouvernementales pour les investisseurs.
- Présence de l'ensemble de la chaîne de valeur automobile.
- Longue tradition et savoir-faire dans ce secteur.
- Une main d'œuvre bien formée.
- Un centre décisionnel pour les modèles Dacia (Ingénierie, achats, etc.) mais aussi progressivement pour certains achats de Ford en Europe.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
19,6	10 786	7,3	3,9	A3

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- La Roumanie dispose d'une tradition automobile ancienne, avec l'ouverture dès 1935 d'une ligne de production Ford à Floreasca (première usine automobile en Europe de l'Est), puis en 1968 avec une **production sous licence Renault** par la marque Dacia (modèle R-12).
- Cette industrie s'est rapidement développée et modernisée dans les années 2000, pour devenir un pan majeur de l'économie roumaine (**14,2 % du PIB**), un pilier de ses exportations ainsi qu'une vitrine du renouveau industriel roumain.
 - La Roumanie est désormais le 8^e producteur automobile européen, avec près de **500 000 véhicules produits en 2018 (+31 %)**.
 - Si l'on prend en considération l'ensemble des emplois directs et indirects, environ **230 000 personnes** travaillent dans ce secteur.

Tendances et évolutions

- Les deux locomotives que sont Renault-Dacia et Ford continuent d'attirer les principaux équipementiers de classe mondiale.
- Face à l'émergence de nouveaux centres de production, notamment dans la région Maghreb, les constructeurs et équipementiers ont fait le choix de développer l'amont de la filière, notamment à travers une **activité de R&D importante**, afin de maintenir la compétitivité de la Roumanie malgré les hausses régulières de salaire.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	28,5 Mds EUR
Importations	8,23 Mds EUR
Exportations	11,73 Mds EUR
Croissance de la production	31 %
Contribution aux exportations	17,4 %

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Deux constructeurs automobiles d'envergure mondiale :
 - Renault-Dacia : une production de **335 000 véhicules** pour un chiffre d'affaires d'environ **6 Mds EUR en 2018**.
 - Ford : une production de **142 000 véhicules**, en forte progression, pour un chiffre d'affaires d'environ **2 Mds EUR**.
- Outre ces deux acteurs historiques, ce sont près de 600 équipementiers qui sont actifs sur ce marché, dont **13 des 20** plus importants à l'échelle mondiale. Les implantations sont bien réparties sur le territoire national, avec deux pôles notables correspondant aux sites de production de Renault et Ford, l'un à Mioveni et l'autre à Craiova (usine Daewoo reprise par Ford en 2009).
- On compte, parmi les principaux sous-traitants automobiles, les sociétés **Autoliv, Continental, Michelin, Faurecia, NTN-SNR, Pirelli, Valeo, Delphi, Draexlmaier, Hella, Contitech**, etc.

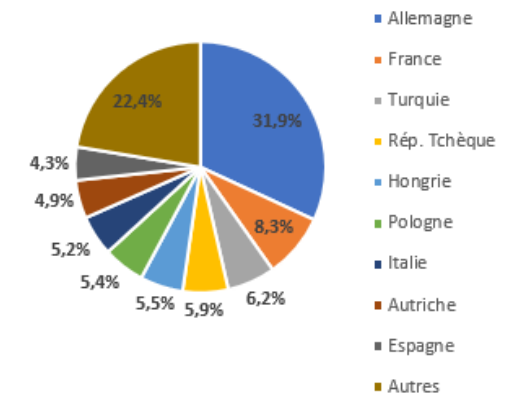
Le positionnement de l'offre française

- L'offre française est très présente en Roumanie, à tous les niveaux de la chaîne de valeur de cette industrie. Suite à l'acquisition de Dacia en 1999, Renault a entraîné dans son sillage un nombre important de ses fournisseurs français, au premier rang desquels **Michelin, NTN-SNR, Faurecia et Valeo**, qui ont développé leur activité en Roumanie au même rythme que le constructeur français.
- On assiste depuis plusieurs années au développement d'entreprises françaises en Roumanie proposant des **services d'ingénierie et de conception** à destination du secteur automobile, à l'instar du groupe AKKA, qui tirent profit de la présence d'une **jeunesse bien formée et tournée vers les nouvelles technologies**.
- Conséquence du succès des modèles **Sandero et Duster de Dacia en France** (ventes du groupe en croissance de 19 % en 2018), l'hexagone bénéficie d'une image très liée au secteur de l'automobile en Roumanie (premier marché à l'export pour Dacia), et les entreprises du secteur en bénéficient largement.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Expertise reconnue, gage de qualité.
- Prospection marché facilitée pour les fournisseurs français de Renault en France (référencement).
- La France est le 2^e fournisseur de la Roumanie sur ce secteur.

Principaux fournisseurs



OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Investissements/projets en cours

- Investissements de **100 M EUR** dans les capacités de production de l'usine Renault-Dacia de Mioveni, qui ont atteint leurs limites. Une **seconde ligne** devrait voir le jour et permettre à la production du site de passer à **environ 400 000 véhicules par an**. Une part importante de ces investissements (25 M EUR) sera dédiée à l'automatisation des moyens de production.
- Après une année 2018 record qui a vu sa production tripler grâce à la mise en production du **modèle Ecosport**, Ford a annoncé continuer ses investissements dans l'usine de Craiova grâce à une nouvelle enveloppe de **200 M EUR** afin d'atteindre une capacité de 250 000 véhicules par an et de lancer la production du nouveau modèle Puma. La branche roumaine de Ford est l'une des rares épargnées du plan de restructuration du groupe, preuve de la confiance apportée au marché roumain.
- Delphi Technologies a annoncé un plan destiné à relocaliser son usine de Sudbury (500 emplois) vers son **implantation de Iași**, après avoir inauguré fin 2018 un nouveau centre IT à Bucarest.
- **Continental**, le plus important équipementier sur le marché roumain (**20 000 employés, 3 Mds EUR de CA en 2017**, 15 % de croissance) devrait **investir 180 M EUR** dans son usine de composants électroniques de Timisoara ainsi que ses 4 centres d'ingénierie et R&D répartis sur le territoire.

Un parc automobile local vieillissant

Le parc automobile roumain atteste d'un **âge moyen de 13 ans environ, contre 10 ans en 2008**, principalement en raison des **importations de véhicules anciens** en provenance d'Europe occidentale (**520 000 véhicules en 2017, 475 000 en 2018**). Les ventes de véhicules neufs, bien que moins développées, sont en croissance constante (**+25 % en 2018, soit 131 000 nouvelles immatriculations**).

Développement de l'électromobilité

Le gouvernement a mis en place **d'importantes incitations à l'achat** (10 000 EUR pour un véhicule électrique, 4 500 EUR pour un véhicule hybride plug-in à travers le programme « RABLA »). Malgré des ventes encore faibles (**2,9 % du total**), le marché de l'électromobilité se développe rapidement, soutenu par les nombreux projets de création de stations de recharge portées par Enel ou E-ON.

SECTEURS PORTEURS

- Services d'ingénierie
- Prototypage
- Équipements et machines-outils
- Automatisation/Industrie 4.0
- Électromobilité

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- En fonction du secteur sur lequel opère la société, le recours à un agent local/distributeur est à envisager, mais une **implantation locale**, même réduite, sera à long terme déterminante afin de développer un véritable courant d'affaires. Les constructeurs et équipementiers cherchent en effet à **recourir davantage à un approvisionnement local**, et le fonctionnement en flux tendu impose une **certaine réactivité pour laquelle une proximité géographique est nécessaire**.
- **Approche préconisée par le bureau :**
 - Dans un premier temps, participer aux missions collectives organisées régulièrement en Roumanie afin de nouer tous les contacts nécessaires à la conquête de ce marché.
 - Si confirmation du potentiel local, recourir à l'offre VIE afin de bénéficier d'une première empreinte locale et développer un courant d'affaires.

La réglementation spécifique

Depuis l'adhésion de la Roumanie à l'Union européenne en 2007, absence de barrière réglementaire pour les produits français.

NIVEAU DE TAXATION

- TVA 19 %
- Charges sociales patronales : 2,25 %
- Impôts sur le revenu : 10 %
- Salaire minimum : 437 EUR (2 080 Lei)
- Impôt sur les sociétés : 16 %
- Impôt sur les dividendes : 5 %

OÙ EXPORTER EN 2020 ?

AUTOMOBILE

PAYS CHALLENGERS



FORTE CROISSANCE ECONOMIQUE

Le pays veut être considéré comme émergent en 2020.
Le taux de croissance devrait rester soutenu sur la période 2020-2023, autour de 7 %.



RENOUVELLEMENT DU PARC AUTO

Règlementation stricte : Limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés à 5 ans. Lancement de l'opération Ivoire Taxi par le Fonds de développement du transport routier (FDTR).



DEVELOPPEMENT DU CREDIT AUTOMOBILE

L'achat de véhicules neufs par crédit bancaire se développe grâce à une implication importante des banques locales. Création du Fonds de développement du transport routier en Côte d'Ivoire (FDTR).

Top 5 des marques les plus vendues

- TOYOTA
- SUZUKI
- MITSUBISHI
- HYUNDAI
- RENAULT (Duster, Logan)

OPPORTUNITÉS

- Grand potentiel sur le marché de *l'after market*.
- Forte croissance du marché ivoirien de l'automobile.
- Politique gouvernementale favorable au renouvellement du parc automobile sur la période 2018-2023.
- Les groupes Renault et TATA Motors étudient l'opportunité de création d'unités d'assemblage à Abidjan.
- Maintenance auto et équipements de garage.
- Développement du crédit acheteur automobile.
- Développement du low cost exemple Renault (Kwid) à 10 670 EUR TTC.

FORCES

- La Côte d'Ivoire enregistre le plus grand nombre de véhicules neufs écoulés en Afrique de l'Ouest francophone devant le Sénégal.
- Marché local 25,6 M hab. Marché régional de 124 M hab.
- Installation de garages qualifiés comme MIDAS.
- Une unité d'assemblage de minibus d'IVECO/SOTRA.
- Un réseau routier en bon état.
- Emergence progressive d'une classe moyenne, aujourd'hui estimée à 26,4 % de la population, concentrée à Abidjan.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
24,3	1 466	6,7	7,2	B

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- La Côte d'Ivoire était classée en 2015 comme le pays avec le parc automobile le plus vieux comparé au Ghana, au Sénégal et au Nigeria. **La moyenne d'âge des véhicules est de 16 à 20 ans.** Le marché du neuf ne représente pas un important volume. Le secteur reste **dominé par les importations de voitures d'occasion** appelées « France au revoir » en provenance de France, de Belgique et d'Allemagne. 11 400 véhicules neufs ont été vendus en 2018, en progression de 14 % par rapport à 2017. Les véhicules neufs sont principalement écoulés auprès du secteur privé ; suivent les acquisitions des administrations et des particuliers.
- **Les marques les plus vendues en 2018 sont :** Toyota, Suzuki et Mitsubishi.
- Les concessionnaires disposent de départements de vente de pièces détachées, de service après-vente et de location de véhicules : TMCI (Europcar), CFAO (Avis, Hertz, Loxea), Socida (Socida Rent). Pour les accessoires automobiles (batterie, pneu), les principales marques présentes et distribuées sont : TMCI (Michelin, Berga), CFAO (Bridgestone), SOCIDA (Varta, Bosch), etc.

Tendances et évolutions

La plupart des concessionnaires ont diversifié leurs gammes et vendent aussi des véhicules chinois low cost (Chery, Haval). **L'application de la nouvelle loi limitant l'âge des véhicules importés d'occasion à 5 ans** devrait leur ouvrir de nouvelles perspectives à condition d'offrir des véhicules neufs qui tiennent compte du prix d'achat moyen d'un véhicule d'occasion, estimé entre 3 500 et 10 000 EUR.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	Plus de 600 000 véhicules
Véhicules immatriculés avec visite technique	200 000
Véhicules neufs vendus en 2018	11 400
Âge moyen du parc auto	75 % des véhicules ont entre 16 à 20 ans
Véhicules d'occasion importés	5 000 / mois (avant la nouvelle réglementation)

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- **La concurrence est asiatique**, avec la présence de véhicules low cost : Great Wall (Haval), Chana et Yuejin. Le constructeur indien Ashok Leylan a installé en 2017 un bureau régional à Abidjan pour la vente d'autobus.
- **Les marques japonaises restent leaders en ventes de véhicules neufs, Toyota en tête avec 50 % de part de marché.** Les constructeurs chinois et sud-coréens ont connu un net recul, pour des questions de service après-vente.
- **Les principaux concessionnaires sont** : CFAO Motors, filiale du groupe japonais Toyota (Peugeot, Citroën, Mitsubishi, Fuso, Daf) ; la SOCIDA, filiale du groupe Bernard-Hayot (GBH), (Renault, Suzuki) ; Tractafic Motors Côte d'Ivoire (TMCI) une filiale du holding royal marocain SNI et de la Compagnie française Optorg (Hyundai, BMW, Ford, Mazda, Mini) ; ATC Comafrique, filiale du groupe ivoirien SIFCA (Nissan, Audi, Volkswagen) ; SETACI (Kia) ; Farhat et frères (Honda) ; Rimco motors, filiale du groupe YESHI (Great Wall, Haval, Sino Truck, Clark, Zhongtong ; Changan, Yuejin) ; Afcar auto filiale du groupe tunisien Ennaki Automobiles (SEAT) ; Star Auto (Mercedes, Jeep) ; EMAUCI (Alfa Romeo, Fiat) ; SCIMI (Range Rover, Chevrolet) ; Tigers Motors (Chery).
- **En 2017, les principaux leaders du marché étaient respectivement** : CFAO Motors, leader avec 40 % de part de marché, pour environ 3 800 unités écoulées. La 2^e place est occupée par TMCI avec 1 900 véhicules, pour une part de marché de 19 %. Enfin, en 3^e position, la SOCIDA avec 17 % pour 1 610 unités vendues.
- **Les importations de véhicules d'occasion sont une menace** pour les concessionnaires ; elles ont rapporté 50 Mds FCFA (76 M EUR) au titre de la fiscalité en 2017. Le chiffre d'affaires du secteur est d'environ 300 Mds FCFA (457 M EUR) en 2017. Les importations de véhicules d'occasion étaient estimées à 5 000 véhicules par mois avant la mesure instaurée en juillet 2018 fixant l'âge maximum des véhicules à 5 ans. Les importations ont baissé au dernier trimestre 2018.

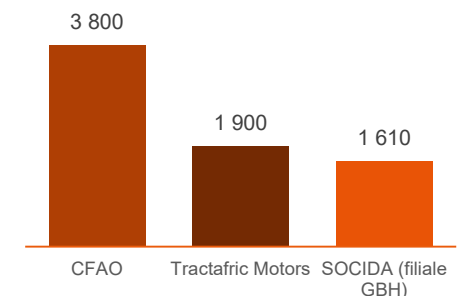
Le positionnement de l'offre française

- L'offre française occupe une **place importante avec Peugeot, Citroën et Renault.** Le groupe GBH a racheté en 2014 la filiale automobile SOCIDA du groupe libanais Fadoul. La marque européenne la plus vendue est Renault, avec les modèles Duster et Logan. Le principal client est l'administration publique et le privé avec les compagnies d'eau et d'électricité.
- Présence française dans les équipements, pièces de rechange et lubrifiants automobiles.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Qualité des véhicules proposés.
- Bon service après-vente.
- Disponibilité des pièces détachées.
- Offre de plusieurs gammes de véhicules.
- Offre d'achat par crédit avec les filiales des banques françaises Société Générale et BNP Paribas (BICICI).

Le nombre de véhicules neufs vendus par les trois principaux concessionnaires en 2017



OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Axes de priorité

- La Côte d'Ivoire reste le 1^{er} marché du neuf de l'Afrique de l'Ouest francophone devant le Sénégal, avec ses 11 400 unités écoulées en 2018.
- Réseau de garages, de centres de maintenance et de diagnostic automobile.
- Réseau de vente de pièces détachées d'origine.
- Montage et assemblage de véhicules.
- Formations aux métiers de la mécanique, de l'électricité et de l'électronique automobile.
- Assemblage d'accessoires automobiles (rotules, cadrans, amortisseurs, etc.).
- Cabine et peinture automobile.
- Lubrifiants automobiles.
- Contrôle technique automobile. Le ministère des Transports envisage la libéralisation face au seul acteur actuel SGS SICTA.
- Simulateurs automobiles pour la formation sur tous types de véhicules.

Volonté politique de renouvellement du parc automobile

- Le gouvernement souhaite attirer des investisseurs et positionner le pays dans l'assemblage automobile. Des études ont déjà été initiées par le ministère des Transports en collaboration avec la BAD. Ce projet portera sur tous les types de véhicules motorisés. Le marché cible est l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et la CEDEAO, soit un marché de plus de 300 M hab.
- Limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés à 5 ans depuis le 1^{er} juillet 2018.
- Projet gouvernemental de renouvellement du parc automobile qui porte sur 50 000 véhicules en deux phases d'ici 2020. Ce qui représente sur le plan budgétaire environ 1,14 Md EUR (750 Mds FCFA) avec l'appui du Fonds de Développement du Transport Routier en Côte d'Ivoire (FDTR).

SECTEURS PORTEURS

- Garages automobiles.
- Diagnostic automobile, formations.
- Pièces détachées et accessoires automobiles.
- Location de véhicules courte et longue durée.
- Montage et assemblage de véhicules.
- Usines de fabrication de pièces automobiles (roulement...).

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Représentant ou agent.
- Création de filiale.
- Distributeurs, concessionnaires, importateurs.
- Représentation par un VIE.

La réglementation spécifique

- L'achat d'un véhicule âgé de plus de 10 ans est interdit depuis le 1^{er} juillet 2018. Cette nouvelle réglementation apporte un peu de souffle au secteur, mais il est clair que l'occasion continuera d'impacter le marché, malgré la baisse du prix du neuf sur certains modèles.
- Décret n°2017-792 du 06 décembre 2017 portant limitation de l'âge des véhicules importés en Côte d'Ivoire à 5 ans (véhicules de tourisme).
- Décret n° 64-212 du 2 mai 1964, portant réglementation de l'usage des voies routières ouvertes à la circulation publique.
- Circulaire n°1935 du 05 juillet 2018 relative à la limitation de l'âge des véhicules d'occasion importés en Côte d'Ivoire.

NIVEAU DE TAXATION

- TVA : 18 %.
- Droits de douane et taxes :
 - véhicules de tourisme : 44,28 % de la valeur d'achat du véhicule ;
 - véhicules pour le transport des personnes (10 personnes ou plus) ou des marchandises (utilitaires) : 32,48 % ;
 - tracteurs routiers, véhicules à usages spéciaux : 26,58 %.
- Vignette annuelle automobile : 8-11 CV (75 EUR) ; 12-15 CV (146 EUR) ; plus de 15 CV (290 EUR).



L'AUTOMOBILE AU MEXIQUE SECTEUR STRATÉGIQUE

Secteur stratégique pour le Mexique, le secteur automobile est l'une des premières source de revenus du pays et un moteur de la croissance économique:

- 6^{ème} producteur mondial avec une production de 3,9 M de véhicules en 2018.
- 5^{ème} producteur mondial de pièces détachées en 2018.
- 4^{ème} exportateur mondial de véhicules légers en 2018, avec 3,4 M d'unités exportées (soit 6 % de plus qu'en 2017)

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- FAURECIA
- VALEO
- PLASTIC OMNIUM
- MICHELIN
- GMD

(Présence commerciale de RENAULT et PSA)



LE T-MEC : DE NOUVELLES CONDITIONS COMMERCIALES

Le T-MEC modernise l'ALENA. Signé fin 2018, il entrera en vigueur au 2^{ème} semestre 2019. Il renforce les règles de contenu régional pour arriver à 75 % à l'horizon 2023, avec des étapes intermédiaires (66 % lors de l'entrée en vigueur du T-MEC, 69 % en 2021, et 72 % en 2022).

OPPORTUNITÉS

- 76 % de la demande totale de procédés sont importés, les principaux besoins par type de procédés concernent : L'estampage, la fonte, la forge, le machinisme, les semi-conducteurs et l'injection plastique.



UNE DYNAMIQUE D'INVESTISSEMENTS

100 Mds USD en IDE (OEM et équipementiers) entre 2012 et 2018. Les plus récents :

- FCA Compass (implanté à Toluca en 2018) ;
- BMW (implantation en cours à San Luis Potosí avec un début d'opérations en 2019 ;
- Ford : Assemblage de véhicules électriques dans l'usine de Cuautitlán pour 2020 ;
- Projet d'usine de Toyota à Celaya en 2021.

FORCES

- Proximité avec le marché nord-américain : en 2018, les exportations vers les Etats-Unis représentaient 74,4 % des exportations et 15 % des véhicules vendus aux Etats-Unis avaient pour origine un site de production au Mexique.
- Secteur en croissance : La production mexicaine de VL devrait atteindre les 5 M en 2020.
- La quasi-totalité des constructeurs (OEM's) ont une présence au Mexique.
- Les marques de luxe ont commencé à produire au Mexique (Audi, BMW, Mercedes Benz).



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
123,5	9 319	2,0	2,0	A4

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

Le Mexique est l'un des grands producteurs automobiles mondiaux ; l'industrie automobile représente environ 4 % du PIB. En 2018, le Mexique était :

- 6^e producteur mondial avec une production de 3,9 M de véhicules légers ;
- 5^e producteur mondial de pièces détachées ;
- 4^e exportateur mondial de véhicules légers, avec 3,4 M d'unités exportées (soit 6 % de plus qu'en 2017).

Tendances et évolutions

- En 2018, les exportations vers les États-Unis représentaient 74,4 % des exportations totales du secteur, et 15 % des véhicules vendus aux États-Unis avaient pour origine un site de production au Mexique.
- La production mexicaine devrait encore croître au cours des 2 prochaines années, pour passer de 3,9 M de véhicules à une production totale de 5 M en 2020.
- La quasi-totalité des constructeurs (OEM's) automobiles mondiaux ont une présence au Mexique, les marques de luxe ont commencé à produire au Mexique (Audi, Mercedes Benz, BMW), notamment depuis 2016 avec la production du modèle Q3 d'Audi .
- Le chiffre d'affaires du marché des pièces détachées a atteint 95 Mds USD en 2018 (67,4 Mds EUR en 2017). Ce marché dépassera la barre des 100 Mds USD en 2020 en partie grâce à l'effet de synergie des nouvelles usines de Nissan et de BMW, dans les États d'Aguascalientes (2018) et de San Luis Potosí (2019), respectivement.

CHIFFRES DU SECTEUR

Véhicules légers

% PIB	4 %
Production	3,9 M VL
Importations	59,2 Mds USD
Exportations	142,1 Mds USD

Pièces détachées

Taille du marché	95 Mds UDS
------------------	------------

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Présence de 24 producteurs de véhicules : véhicules légers et poids lourds.
- Constructeurs de VL : Nissan, Volkswagen, General Motors, FCA (Fiat-Chrysler), Ford, Honda, Toyota, Audi, Kia Motors, Mercedes-Benz, Infiniti, Mazda, Chevrolet et BMW (nouvelle usine à San Luis Potosí qui démarre la production au 2nd semestre 2019).
- Les OEMs nord-américains (Ford, GM et Chrysler) ont perdu la moitié de leurs parts de marché au cours des 10 dernières années face aux constructeurs asiatiques : Nissan, Honda et Toyota dominant aujourd'hui à eux trois + de 50 % du marché.
- Constructeurs de PL : Daimler-Freightliner, Mercedes-Benz, DINA (mexicain), Giant, Hino Motors, International, Isuzu, Man, Volkswagen et Volvo.
- Équipementiers : Environ 1 300 équipementiers forment le tissu industriel du secteur. 350 sont des fournisseurs de rang 1, et presque de 950 de rangs 2 et 3.
- Dans le top 100 des fabricants de pièces détachées au niveau mondial, plus de 90 % disposent d'une usine au Mexique.



ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

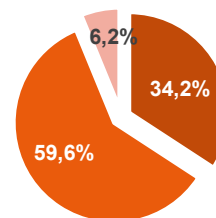
- Les OEMs français ne sont pas présents au Mexique. Toutefois, la présence française au Mexique à travers les T1 et T2 est considérable.
- Reconnue par la qualité de son offre, avec des fers de lance référents du secteur tels que Faurecia, Valeo, Plastic Omnium, Michelin ou Hutchinson, les produits français sont réputés par leur qualité et leur caractère innovant.
- Faurecia a récemment inauguré sa 15^e usine à San José Iturbide dans l'État de Guanajuato : avec un investissement de 86 Mds USD, cette usine Clean Mobility sera la plus moderne du groupe au Mexique.

L'industrie française est bien positionnée : les deux constructeurs PSA Peugeot et Renault ont une présence commerciale, et plusieurs équipementiers ont une présence industrielle. C'est le cas de : Faurecia, GMD, Hutchinson, Michelin, Efi Automotive, Numalliance, Plastic Omnium, Sacred Mexicana, Saint-Gobain, Valeo, GDL Circuits, Axon Cables, Inventec, Tresse, Fives, Walor...

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

- Trois types de produits représentent presque 60 % de la production du secteur :
 - Les moteurs et pièces pour moteurs : plus de 30 % de la production du secteur. Le Mexique est l'un des plus gros producteurs de moteurs au Monde ;
 - Les pièces électriques : plus de 15 % de la production ;
 - Les transmissions et pièces pour transmissions : aucune transmission automatique n'est fabriquée au Mexique, elles sont importées des États-Unis ; c'est la situation inverse pour les transmissions manuelles. Elles représentent plus de 8 % de la production.
- 76 % de la demande totale de procédés sont importés. Les principaux besoins par type de procédés au Mexique concernent :
 - l'estampage ;
 - la fonte ;
 - la forge ;
 - le machinisme ;
 - les semi-conducteurs ;
 - l'injection plastique.
- L'électromobilité est un marché naissant et présente un fort potentiel de croissance. Les entreprises disposant de grosses flottes de véhicules s'intéressent aux voitures électriques. Actuellement, ces véhicules ou les hybrides sont importés et introduits par : Nissan, BMW, General Motors, Honda et Renault.
- Mais Ford prépare une ligne de production de véhicules électriques à l'horizon 2020 dans son usine située dans l'État de Mexico (à Cuatitlán, au nord de Mexico). Cette production sera avant tout dédiée à l'exportation.

IDE SECTEUR AUTO MEXIQUE
2000-2017 (Mds USD)



- Fabrication de VL et PL
- Fabrication de pièces détachées pour véhicules
- Commerce et services de l'industrie automobile

SECTEURS PORTEURS

PROCÉDÉS	Mds USD	
	Production interne	Opportunités de marché
Estampage	5,8	10,7
Fonte	3,6	10,7
Forge	2,5	10,1
Machinisme	3,7	8,5
Semiconducteurs	0	8,8
Injection de plastique	2,7	4,9
Traitements de surfaces	0,3	6,1
Ingénierie et design	1,3	2,5
Tapis et intérieurs	0,7	2,9
Die casting	0,8	2,4
Câblage	1,5	1,5
Composants électriques	0,8	1,9

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Du fait de l'éloignement du marché mexicain, il est recommandé de trouver un partenaire local pour assurer le suivi des clients et du courant d'affaires.
- À terme, le meilleur moyen de réussir est de s'implanter localement, à proximité des OEMS et T1 : une implantation en « green field » ou l'achat d'une société en croissance externe permet de s'installer durablement à proximité des clients et grands donneurs d'ordre dans la région, tout en répondant à la nécessité de localisation de la chaîne de valeur.
- Les États fédérés offrent tous des appuis à l'implantation : régime fiscal spécifique et soutien dans la relation avec les douanes. Business France est en mesure de guider les entreprises dans les offres des différents États.
- Les banques françaises disposant de filiales dans la région (Crédit Agricole, BNP Paribas, Société Générale) offrent des lignes de crédits.

La réglementation spécifique

- Toujours en vigueur, l'ALENA prévoit la possibilité d'importer des véhicules neufs et d'occasion à condition de répondre aux règles d'origine (62,5 % de contenu du véhicule doit être régional) applicables dans la région Amérique du Nord. Le T-MEC modernise l'ALENA. Signé fin 2018, il entrera en vigueur au 2nd semestre 2019. Il prévoit une hausse du contenu régional obligatoire, de 75 % à l'horizon 2023, avec des étapes intermédiaires : 66 % lors de l'entrée en vigueur du T-MEC, 69 % en 2021, et 72 % en 2022. En outre, les véhicules doivent certifier que 40 % de l'acier et de l'aluminium proviennent d'Amérique du Nord, que 7 des composants essentiels du véhicule ont un contenu régional de 40 % et que 40 à 45 % (selon le modèle) ont été assemblés dans une zone où le travailleur gagne au minimum 16 USD / heure. Les véhicules ne pouvant pas satisfaire ces exigences devront payer une taxe douanière de 2,5 % à l'échéance 2023.
- Le Programme IMMEX de soutien aux exportations (industrie manufacturière, de montage et des services d'exportation) simplifie les démarches pour les entreprises importatrices de matières premières utilisées dans un processus industriel de production de biens ou services, Drawback/dévolutions aux entreprises exportatrices.

NIVEAU DE TAXATION

- La TVA est à un taux unique de 16 %.
- Exemption des droits de douane grâce aux accords de libre-échange (notamment T-MEC et l'accord avec l'Union européenne)
- DRAWBACK/ Dévolution d'impôts aux importations pour les entreprises qui exportent.
- 75 % du contenu d'un véhicule importé au sein de la région Amérique du Nord doit provenir de cette même région en 2023.
- Mesures incitatives à l'implantation des États fédérés : régime fiscal spécifique et soutien dans la relation avec les douanes. Business France est en mesure de guider les entreprises dans les offres de différents États.



UN MARCHÉ À FORT POTENTIEL

L'Inde deviendra le **troisième plus grand marché automobile** au monde d'ici 2020.

Le **marché des équipementiers** est estimé à 45,5 Mds EUR en 2018-19, avec une croissance de 14 %. L'Inde compte aujourd'hui plus de 500 équipementiers automobiles et 10 000 sous-traitants.

Le **taux d'équipement** en Inde est de seulement 22 véhicules passagers pour 1 000 habitants en 2018 : Le potentiel reste donc important pour les années à venir.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- RENAULT
- PSA GROUP
- MICHELIN
- VALEO
- SAINT GOBAIN



UNE PRÉSENCE FRANÇAISE

Les industriels français implantés en Inde reconnaissent l'importance de la compétitivité et donc d'« indianiser » leur offre en termes de coût et de technologie.

Renault India : 8 ans après la commercialisation de leur 1er véhicule, Renault détient 3 % de part de marché.

Les **principaux équipementiers français sont présents** en Inde, ainsi que de nombreuses PME et ETI : Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Michelin, Saint-Gobain, 3DS, ESI Group, Trèves, Mecaplast, Actia, Mark IV, NTN-SNR Roulements etc.

OPPORTUNITÉS

- Les équipementiers suivent les constructeurs internationaux dans leurs implantations industrielles en Inde pour optimiser leur coopération et leurs coûts.
- Les équipementiers indiens ainsi que les PME sous-traitantes recherchent des partenaires étrangers (joint-venture, transfert technologique, implantation de centre R&D, modernisation des équipements et lignes de production) pour combler leur retard technologique, notamment face aux défis des normes BS-VI, de la mobilité électrique et de son infrastructure ainsi que l'évolution des normes de sécurité.



UN SOUTIEN GOUVERNEMENTAL SUR L'ÉLECTRIQUE

Véhicules électriques (VE) : Le gouvernement a pour ambition de commercialiser 30 % de véhicules électriques d'ici 2030, et 100 % d'ici 2047. La phase-2 de la politique nationale pour les véhicules électriques a été publiée en mars 2019. Sous cette politique est prévu :

- l'investissement de 1,24 Mds EUR pour subventionner les acheteurs et les constructeurs des VE
- les subventions pour les véhicules à deux roues (n°1 million), les véhicules à trois roues (n° 500 000), les voitures (n° 35 000), les véhicules hybrides (n° 20 000) et les bus (n° 7 090)
- la hausse des droits de douanes contre l'importation des véhicules à partir d'avril 2020; jusqu'à 50 % pour les bus et les camions et jusqu'à 30 % pour les véhicules à deux et trois roues.

FORCES

- Expertise française reconnue.
- Importante présence des grands groupes français.
- Coopération entre les équipementiers indiens et français.
- Partenariat stratégique bilatéral entre l'Inde et la France, pour le programme « Mobilise Your City » ; L'Agence Française de Développement (AFD) en Inde travaille avec 3 villes indiennes sur les projets pilotes dédiés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre issues de transports urbains.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
1 316,9	1 976	7,1	7,3	B

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

- Près de 19 constructeurs de véhicules passagers et 14 constructeurs de véhicules commerciaux sont présents en Inde.
- Le marché des équipementiers est estimé à 45,5 Mds EUR en 2018-2019, avec une de croissance de 14 %. L'Inde compte aujourd'hui plus de 500 équipementiers automobiles et 10 000 sous-traitants.
- Le taux d'équipement en Inde est de seulement 22 véhicules passagers pour 1 000 habitants en 2018 : le potentiel reste donc immense pour les années à venir. C'est aussi l'une des raisons pour laquelle les changements technologiques pourraient être plus rapidement adoptés, notamment via les véhicules électriques.
- Le secteur automobile est dominé par les deux-roues à 81 %.

Tendances et évolutions

- Le marché du véhicule de luxe prévoit une forte croissance, avec 150 000 unités produites d'ici 2020.
- Promotion des véhicules électriques dans le cadre du National Electric Mobility Mission Plan 2020. Discussion en cours sur des objectifs 2030 et 2047.
 - En avril 2017, les normes d'émission de BS-IV sont entrées en vigueur. En 2020, ce sera le tour des normes BS-VI (équivalent EURO-VI).
 - En mars 2019 le gouvernement indien a validé le plan FAME II (Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric Vehicles) pour un montant total de 1,2 Md EUR, avec des aides pour les véhicules électriques et hybrides équipés de batteries performantes. Objectif ambitieux de remplacer 30 % des transports en commun par des véhicules électriques d'ici 2030.

CHIFFRES DU SECTEUR

Taille du marché	Production locale de 29 M de véhicules en 2018-2019 (tous segments confondus)
Importations	14,19 Mds EUR de composants automobiles
Exportations	12 Mds EUR de composants automobiles

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- Les grands constructeurs indiens sont Tata et Mahindra, mais ils ne représentent à eux deux que 13,95 % de part de marché (PdM).
- Les principaux constructeurs internationaux sont également présents en Inde. Maruti-Suzuki (détenu à 57 % par Suzuki) détient 49,98 % de PdM.
- Plusieurs constructeurs étrangers ont aussi pour projet de s'établir sur le marché indien :
 - Kia (Corée du Sud) a annoncé son entrée en Inde pendant l'Auto Expo 2018, et en janvier 2019 sa première usine indienne est entrée en opération dans l'État d'Andhra Pradesh ;
 - Tesla souhaite commercialiser la T3 en Inde d'ici 2020 ;
 - Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC) a également des projets de développement à partir des installations de General Motors au Gujarat.

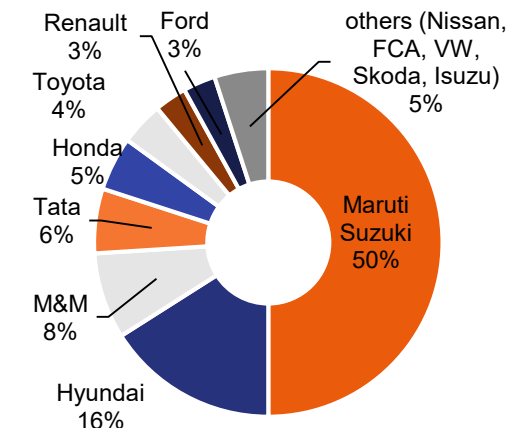
Le positionnement de l'offre française

- Les industriels français implantés en Inde reconnaissent l'importance de la compétitivité et donc d'« indianiser » leur offre en termes de coût et de technologie à travers la mise en place de centres de R&D sur place, ainsi qu'une localisation de la production de leurs composants.
- Renault India : 8 ans après la commercialisation de son 1^{er} véhicule, Renault détient 3 % de part de marché et aspire à figurer parmi les 5 premiers constructeurs en Inde.
- PSA compte se doter d'une capacité de production de 100 000 véhicules par an (Tamil Nadu) et souhaite commercialiser son premier véhicule en Inde d'ici 2020.
- Les principaux équipementiers français sont présents en Inde, ainsi que de nombreuses PME et ETI : Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Michelin, Saint-Gobain, 3DS, ESI Group, Trèves, Mecaplast, Actia, Mark IV, NTN-SNR Roulements, Delfingen, ARaymond, Bontaz Centre, A2Mac1, etc.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Technologies liées aux normes Euro-VI équivalentes aux nouvelles normes d'émission BS-VI qui seront imposées en Inde à partir de 2020
- Expertise française sur la technologie des véhicules électriques
- Nouvelles technologies en matière de véhicules connectés

Part de marché des constructeurs en Inde (véhicules passagers)



👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Véhicules électriques

- Les véhicules électriques émergent en Inde avec un faible volume de ventes et un manque de bornes de recharge. L'Inde a enregistré une vente de moins de 1 % de véhicules électriques en 2018 : 56 000 unités, soit 54 800 deux roues dont seulement 1 200 voitures.
- Le gouvernement a pour ambition de commercialiser 30 % de véhicules électriques d'ici 2030, et 100 % d'ici 2047. En 2015, le gouvernement a lancé FAME (Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid & Electric Vehicles India) India Scheme, afin de promouvoir et financer des projets écologiques.
 - La phase 2 de la politique nationale FAME-II a été publiée en mars 2019. Sous cette politique est prévu l'investissement de plus de 1 Md EUR pour subventionner les acheteurs et les constructeurs de véhicules électriques.

L'arrivée de PSA

- PSA a établi des partenariats avec CK Birla pour la fabrication de moteurs et de boîtes de vitesse, et avec Tata Consultancy Services pour le design et l'ingénierie de véhicules destinés aux marchés émergents dans le cadre de la plateforme « smart cars » lancée par PSA.
- PSA a réalisé un investissement initial de 100 M EUR en Inde, et a pour objectif de produire 100 000 véhicules/an en Inde. La commercialisation de la première voiture devrait commencer en 2020. **PSA recherche en priorité des fournisseurs présents en Inde.**
- L'entreprise fabriquera localement des moteurs à essence de 1,2 et 1,4 litre et des moteurs de 2 litres, dont certains sont susceptibles d'être exportés. La société prévoit de produire 2 M de moteurs et 3 M de transmissions à son maximum, avec des exportations sur les principaux marchés mondiaux qui commenceraient probablement dès le premier semestre 2019.

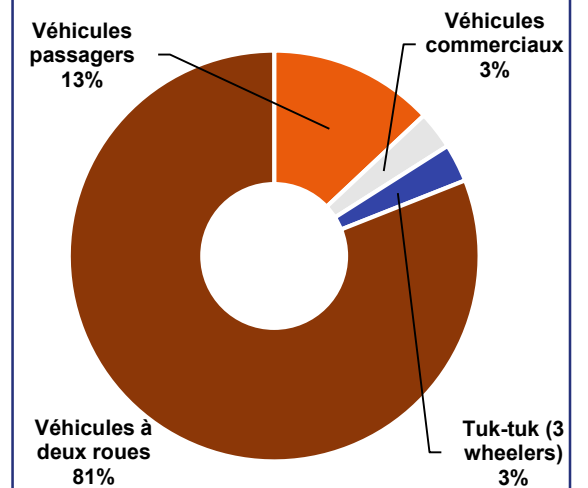
Normes BS-VI (équivalent EURO VI)

- Les normes BS-IV sont entrées en application pour tous les nouveaux véhicules en avril 2017. De nombreux constructeurs se sont retrouvés avec des modèles BS-III en stock et invendables.
- Afin de réduire la pollution dans les villes indiennes, le gouvernement souhaite accélérer et évoluer vers les normes BS-VI, sans passer par les normes BS-V, avec une mise en application dès 2020. Les constructeurs et leurs équipementiers anticipent déjà ce changement, créant des opportunités pour les nouveaux entrants pouvant répondre à leurs problématiques.

SECTEURS PORTEURS

- Véhicules électriques
- Véhicules respectant les normes BS-VI
- Véhicules connectés
- À moyen terme : la sécurité

Part de marché par véhicule



CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Le prix reste l'élément déterminant à l'achat d'un véhicule sur l'essentiel des segments de marché. 85 % des véhicules particuliers produits sont de petite taille (moins de 4 m et < 1 500 cm³). Ces petites citadines compactes représentent 81 % de la production de véhicules passagers.
- Les équipementiers ont suivi les constructeurs internationaux dans leurs implantations industrielles en Inde pour optimiser leur coopération et leurs coûts. Il est de plus en plus difficile de vendre des composants importés sur ce marché ultra compétitif où les acteurs locaux sont montés en qualité ces dernières années. À titre d'exemple, le modèle Kwid de Renault est à 99 % composé de pièces fabriquées en Inde.
- Les équipementiers indiens ainsi que les PME sous-traitantes recherchent des partenaires étrangers (joint-venture, transfert technologique, implantation de centre R&D, modernisation des équipements et lignes de production) pour combler leur retard technologique, notamment face aux défis des normes BS-VI, l'évolution des normes de sécurité ou encore le véhicule électrique.

La réglementation spécifique

- Les investissements directs étrangers (IDE) sont autorisés à 100 % en Inde dans le secteur automobile, ce qui signifie que des acteurs étrangers peuvent posséder 100 % des parts d'une structure locale.
- Normes d'émission : passage aux normes BS-VI pour les véhicules neufs dès 2020.
- Fourchette GST (TVA) + taxe spécifique (CESS) en fonction des catégories de véhicule. À noter qu'à partir de février 2019 les véhicules hybrides ne sont plus fortement taxés, ce qui devrait encourager leur développement à ce stade.

Type de véhicule	< 4 m Pétrole < 1200 cc	< 4 m Diesel < 1500 cc	< 4 m Pétrole > 1200 cc ou Diesel > 1500 cc	Mid size > 4 m	Véhicules de luxe	SUV (> 4 m)	Véhicules électriques et hybrides
GST	28 %	28 %	28 %	28 %	28 %	28 %	12 %
Cess	1 %	3 %	15 %	17 %	20 %	22 %	0 %
Total	29 %	31 %	43 %	45 %	48 %	50 %	12 %

NIVEAU DE TAXATION

Le Goods and Services Tax (GST) a remplacé toutes les taxes et a fortement impacté la stratégie des constructeurs.

Composant	Assiette	Taux
Basic Customs Duty (BCD)	Assessable Value = Valeur CIF	Variable (entre 10 et 30 %)
Social Welfare Surcharge (SWS)	BD	10 %
Taux d'IGST / SPL CVD	CIF + BD + SWS	0, 5, 12, 18, 28 %



FORT SOUTIEN DES POUVOIRS PUBLICS

En 2019, le gouvernement coréen a réitéré son soutien à l'industrie automobile, et encourage les industriels à se tourner vers le véhicule de demain : Véhicules intelligents & connectés, véhicules électriques, véhicules à hydrogène. Pour aider au développement de l'industrie de la voiture du futur, 27,3 Mds EUR seront investis d'ici 2022 conjointement par le gouvernement et le secteur privé.



ACCORD DE LIBRE ÉCHANGE UE -CORÉE DU SUD

Un accord de libre-échange entre l'Union Européenne et la Corée du Sud a été signé en 2011, éliminant les barrières tarifaires entre les deux zones.

L'offre automobile étrangère jouit par ailleurs d'une grande popularité auprès de la génération actuelle d'automobilistes coréens : Le nombre d'immatriculations de véhicules importés a augmenté de 12 % en 2018.



VERS UNE « ÉCONOMIE DE L'HYDROGÈNE »

En janvier 2019, le gouvernement a annoncé une feuille de route pour faire de l'hydrogène la source d'énergie principale de la Corée du Sud. Elle a pour objectif d'augmenter, d'ici 2040, le total des véhicules à hydrogène dans le pays au nombre de 6,2 M, et à 1 200 le nombre de stations de recharge.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- RENAULT
- VALEO
- FAURECIA
- PLASTIC OMNIUM
- HUTCHINSON

OPPORTUNITÉS

- L'industrie automobile coréenne est mature, et demandeuse de solutions à haute valeur ajoutée, notamment dans le secteur de l'automobile « eco-friendly ».
- Les ventes de véhicules à faibles émissions (hybrides, électriques, hydrogène) ont augmenté de 26 % en 2018.
- La construction de la « K-City » a été finalisée début 2019. Cette ville non-habitée permet de tester les véhicules autonomes et les technologies connectées avec l'aide du nouveau réseau 5G. La ville dispose de 5 environnements de test : Des voies rapides, routes de centre-ville, routes de banlieue, parking et installations communautaires.

FORCES

- La Corée du Sud est le septième pays au monde pour la construction automobile, avec 4M de véhicules assemblés sur son territoire. En 2018, Hyundai-Kia est le 5^{ème} constructeur automobile avec 8 M de véhicules produits et commercialisés dans le monde.
- Acteurs locaux en très grand nombre (900 équipementiers de rang 1), et présence locale des grands acteurs internationaux : General Motors, Renault, Bosch, Denso, etc.
- Présence française importante : Constructeurs, équipementiers, consultants (SNECI).



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
51,5	29 938	2,7	2,7	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- La Corée du Sud est le 7^e pays au monde pour la construction automobile, avec 4,03 M de véhicules assemblés sur son territoire (4,1 % de la production mondiale). En 2018, Hyundai-Kia est le 5^e constructeur automobile mondial avec 8 M de véhicules commercialisés dans le monde.
- Le parc automobile coréen, composé de 23,2 M de véhicules en 2018, est largement dominé par les marques locales (90,6 %). Hyundai Motors et sa marque KIA Motors représentent plus de 80 % du parc local, avec respectivement 46,7 % et 34,4 %.

Tendances et évolutions

- En 2018, la part des voitures importées en Corée du Sud a atteint 11 % des nouvelles immatriculations. 73 % sont des véhicules importés d'Europe, dont une très forte proportion vient d'Allemagne (54,2 %). Les véhicules français représentent 6,2 % des importations, derrière les véhicules en provenance du Royaume-Uni (8,9 %).
- Le volume de production nationale est en déclin depuis 2015, année lors de laquelle il avait atteint son plus haut niveau, à 4,56 M de véhicules.
- Les ventes de véhicules dits « ecofriendly » ont connu une croissance de 26,2 % en 2018, et ont représenté 8,2 % des véhicules écoulés l'an dernier, soit environ 124 000 voitures dont : 93 000 hybrides, 29 000 VE et 731 voitures propulsées à l'hydrogène.
- Forts investissements en R&D par les grands constructeurs du secteur pour développer les technologies de la mobilité future : véhicules à faibles émissions et véhicules intelligents/connectés.

CHIFFRES DU SECTEUR

Chiffre d'affaires du marché (2017)	Environ 200 Mds EUR (constructeurs + équipementiers)
Importations de véhicules (2017)	9,3 Mds EUR
Exportations de véhicules (2018)	33,7 Mds EUR
Importations de pièces et composants (2018)	3,3 Mds EUR
Exportations de pièces et composants (2018)	16,5 Mds EUR

○ CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

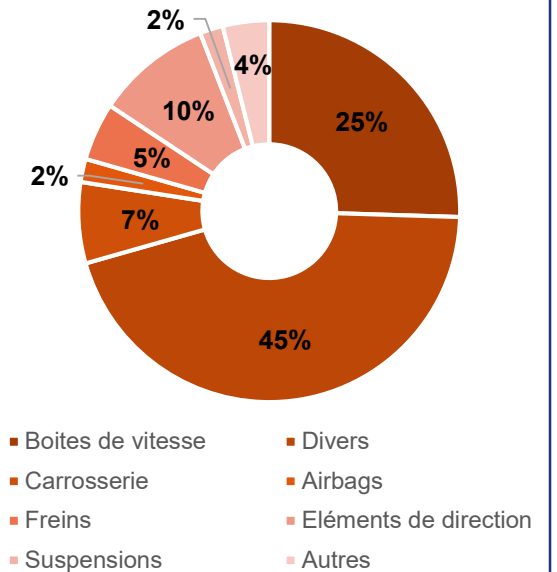
- Le marché local est dominé par les constructeurs locaux, avec Hyundai Motors (46,5 % de PdM), et sa filiale KIA Motors (32,3 %) comme leaders du marché de l'automobile, devant GM Korea (6 %), Renault Samsung (5,8 %) et Ssangyong Motors (groupe Mahindra – 7 %).
- On compte environ 900 équipementiers locaux de rang 1, tels que Hyundai Mobis, Hyundai Wia ou Mando. Le chiffre d'affaires cumulé est de **54,7 Mds EUR**.
- Le virage de l'industrie vers le véhicule autonome et connecté a poussé les géants coréens de l'électronique à investir le secteur. Samsung Electronics et LG Electronics sont ainsi devenus des équipementiers automobiles à part entière.
- Les constructeurs et surtout les équipementiers étrangers sont particulièrement présents en Corée du Sud :
 - Les groupes GM, Renault et Mahindra sont présents du fait de rachats passés de constructeurs coréens (Daewoo Motors, Samsung Motors et Ssangyong Motors), avec des activités de production et de R&D locales. Les constructeurs étrangers, en particulier les constructeurs allemands, sont très présents au niveau commercial (points de ventes, showrooms, etc.).
 - La plupart des grands équipementiers mondiaux sont présents en Corée, souvent avec des sites industriels et/ou des activités R&D. C'est le cas de Bosch, Denso, Continental ou encore Omron Electronics.

Le positionnement de l'offre française

- Renault est présent localement via sa filiale Renault Samsung Motors, avec 5,8 % du marché en volume en 2018 et 90 000 véhicules écoulés sur le marché domestique. Si la part de marché de Renault est restée stable (+0,2 %), le volume total de véhicules écoulés a diminué, dû notamment à la forte compétitivité du segment du véhicule milieu de gamme sur lequel Renault est positionné.
- Le groupe PSA travaille de manière exclusive avec l'importateur Hanbul Motors depuis 2002, qui est son distributeur officiel en Corée du Sud. La part de PSA dans le volume total des voitures importées était de 1,72 % en 2018. Le groupe a par ailleurs lancé officiellement la marque DS en Corée en début d'année 2019.
- Les principaux équipementiers français sont présents de longue date en Corée, avec des activités de production et/ou de R&D comme pour Faurecia, Valéo ou Plastic Omnium. Michelin, Arkamys, A2Mac1 disposent également d'une présence locale.
- La part de vente d'équipements français en Corée du Sud a fortement diminué en 2018 (- 53 %), atteignant 96,1 M EUR, contre 208 M EUR en 2017. Pour autant, la France reste le 6^e fournisseur de la Corée dans ce domaine.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

Ventilations des exportations françaises en 2018 (%)



OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Une économie de l'hydrogène

Le gouvernement coréen a mis en place une politique tournée vers la création d'une « économie de l'hydrogène ». Une feuille de route pour faire de l'hydrogène une source d'énergie plus importante dans le pays a été présentée en janvier 2019. Les objectifs pour 2040 sont de porter le nombre de voitures à hydrogène produites à 6,2 M, et le nombre de stations de recharge à 1 200. Le pays souhaite devenir leader mondial dans ce secteur.

Véhicules à faibles émissions

- En 2018, le marché de la voiture électrique en Corée du Sud était le 5^e plus grand au monde en termes de ventes, avec 29 000 VE vendus dans l'année, soit le double du nombre de véhicules écoulés en 2017. Le pays se positionne après la Chine (385 000), les États-Unis (140 000), la Norvège (38 000) et la France (31 000). Le parc coréen actuel de véhicules électriques est d'environ 57 000 véhicules en circulation.
- Le gouvernement coréen a annoncé un effort d'investissement de 757 M EUR dans la filière du VE. Les bénéficiaires de cette aide gouvernementale seront les PME du secteur et les instituts de recherche. L'objectif est de relancer le marché de l'automobile, qui connaît une récession depuis plusieurs années (la production a diminué de 13 % depuis 2011), et de se tourner vers la mobilité du futur. Les pouvoirs publics ont notamment pour objectif de porter le nombre de véhicules électriques en circulation en Corée à 430 000 d'ici 2022.
- Le véhicule à faible émission est par ailleurs au cœur de la stratégie des constructeurs coréens : Hyundai Motors Group prévoit le développement de 38 nouveaux modèles (hybrides, VE, hydrogène) d'ici 2025, alors que Renault Samsung a délocalisé la production de sa Twizy en Corée en 2019.

Voiture autonome

- La construction de la « K-City » a été finalisée début 2019. Cette ville non-habitée permet de tester les véhicules autonomes et les technologies connectées avec l'aide du nouveau réseau 5G. La ville dispose de 5 environnements de test : voies rapides, zones urbaines, routes de banlieue, parkings et installations communautaires.
- L'entreprise Hyundai Motors est la première à avoir testé une voiture autonome sur des routes publiques. Un test autoroutier a été réalisé avec leur modèle Genesis G80 autonome, qui a effectué un trajet de 190 km, avec une vitesse atteignant les 110 km/h. L'objectif du constructeur est de sortir un véhicule autonome de niveau 4 dès 2021.

SECTEURS PORTEURS

Les constructeurs coréens investissent dans 3 types de modèles en particulier :

- **Les véhicules à faible émission**
- **Les SUVs, très populaires**
- **Les véhicules premium**

🔑 CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Pour les équipementiers de rang 2 voire 3, l'usage est de travailler avec les équipementiers de rang supérieur, bien qu'une validation par un OEM local (Hyundai Motor Group) soit une étape indispensable. Les équipementiers coréens de grande taille présentent par ailleurs souvent un circuit décisionnaire complexe qui a tendance à multiplier le nombre d'interlocuteurs potentiels, rendant plus efficace le recours à un intermédiaire local, pour un suivi et un développement régulier des contacts.
- La problématique est différente avec les acteurs de taille plus modeste : organisation et mode de fonctionnement difficiles à appréhender, potentiels problèmes de communication. Un intermédiaire local est pertinent pour pouvoir les traiter correctement. Plusieurs possibilités sont envisageables en fonction du stade de développement des courants d'affaires :
 - intermédiaire local, agent ou distributeur ;
 - contrat de représentation avec une structure spécialisée ;
 - bureau de représentation ou succursale pour une présence permanente ;
 - filiale.

La réglementation spécifique

- Un accord de libre-échange est en vigueur entre la Corée du Sud et l'Union européenne depuis juillet 2011. Depuis sa mise en place, l'accord a vu les barrières tarifaires démantelées au fur et à mesure, ainsi qu'une reconnaissance mutuelle progressive des normes des deux marchés, pour éviter les barrières d'entrée réglementaires.
- Certaines barrières non-tarifaires persistent cependant pour le secteur automobile, en particulier la nécessité de faire figurer le marquage « KC » sur 13 familles de pièces, le marquage européen UNECE n'étant pas reconnu.

NIVEAU DE TAXATION

- Accord de libre-échange UE-Corée du Sud en vigueur et couvrant les biens et services de l'automobile
- Taxe sur la valeur ajoutée de 10 %, soumise à un système de déclaration trimestrielle



UN SECTEUR CLEF DE L'ÉCONOMIE SUÉDOISE

Qui emploie + de 135 000 personnes et qui compte un chiffre d'affaires de plus de 29 Mds EUR.



VECS 2020

Conférence annuelle VECS (Vehicule Electronics & Connected Services) qui rassemble tous les acteurs du secteur.



UN MARCHÉ PORTEUR

Volvo a axé sa stratégie sur le véhicule connecté et électrique ainsi a moyen terme, d'ici 2025, le constructeur suédois mise sur le fait que 50 % de ses ventes soient des voitures électriques.

Top 5 entreprises françaises du secteur implantées

- RENAULT
- FAURECIA
- MICHELIN
- ACTIA
- ALTRAN, ALTEN

OPPORTUNITÉS

- Le marché suédois des constructeurs automobiles est dominé par Volvo Cars , NEVS (ex Saab automobile) pour les voitures de tourisme et par Volvo AB et Scania AB pour les camions.
- La Suède a vu aussi ces dernières années l'apparition de nouveaux acteurs dans ce secteur tels que Uniti, véhicule monoplace urbain 100 % électrique, Zbee, petite voiture électrique urbaine à 3 roues ou Einride, camion 100% électrique et complètement autonome
- L'appétence du secteur pour toutes les nouvelles solutions d'électronique embarqué et de services connectés n'est pas nouvelle et va en s'accroissant
- Le **partenariat franco-suédois sur l'innovation et les solutions vertes**, signé suite à la visite d'Emmanuel Macron à Göteborg en 2017, met en avant le domaine de l'automobile/la mobilité dans le premier de ses 4 volets.

FORCES

- Une industrie globale.
- Une industrie tournée vers l'innovation et la digitalisation.
- Une transition engagée vers une production durable.
- Les bonnes prestations économiques de la Suède et la solide demande mondiale ont soutenu la croissance du secteur automobile dans le pays.
- Les marques françaises sont déjà bien implantées et reconnues en Suède.
- La France se place en 3^{ème} position des importations d'automobiles en Suède.
- La Renault Zoe, voiture 100 % électrique, connaît un succès croissant avec 1 663 véhicules écoulés en 2018 contre 418 en 2016.



CHIFFRES CLÉS

Pop. en M	PIB/hab. (USD)	Croissance PIB (%) 2017	Croissance PIB (%) 2018	Note env ^t des affaires
10,1	52 925	2,1	2,2	A1

Sources : Coface 2019

CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (1/2)

Taille du marché

Fondamentaux

- Après une année 2017 record pour les ventes automobiles, 365 535 nouvelles immatriculations ont été enregistrées en 2018. Le parc automobile atteignant 4 870 783 unités a connu une augmentation pour tous les types de véhicules, cumulant à 25 000 véhicules supplémentaires, soit +0,5 % sur l'année. Les ventes de voiture d'occasion ont également presque doublé en 2017 comparé à 2016.
- Sur les 4,8 M de voitures de tourisme, 92 % sont diesel ou essence. L'éthanol arrive en 3^e position avec 212 385 unités, mais il est à noter que ce chiffre diminue chaque année (seulement 1 090 nouvelles voitures éthanol écoulées en 2017).
- 40 % des nouveaux véhicules vendus sont haut de gamme, et 80 % des breaks.

Tendances et évolutions

- Le marché automobile suédois connaît une croissance relativement constante qui peut s'observer avec la hausse régulière du nombre de voitures de tourisme sur les routes suédoises (+0,5 % en 2018; +1,9 % en 2017).
- Les **modèles 100 % électriques rencontrent de plus en plus de succès** avec des ventes en augmentation (+47 % pour 2016-2017, +27 % pour 2017-2018) – 5,2 % de part de marché en 2017, 4,7 % en 2018.

CHIFFRES DU SECTEUR

Parc automobile	4 870 783 véhicules passagers 572 075 véhicules utilitaires (<3,5T) 83 025 poids lourds 14 378 bus
Nouvelles immatriculations	365 535 en 2018
Importations <i>dont véhicules passagers</i>	16,7 Mds EUR 7,3 Mds EUR
Exportations <i>dont véhicules passagers</i>	21 Mds EUR 9 Mds EUR
Investissements dans les infrastructures de transport	60 Mds EUR d'ici à 2029

🔍 CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ (2/2)

La concurrence et positionnement de la France

La concurrence locale / internationale

- **Volvo cars** se maintient comme la référence sur le marché automobile suédois, avec 69 936 voitures de tourisme vendues sur le territoire en 2018, soit 20 % de part de marché. À moyen terme, d'ici 2025, le constructeur suédois mise sur le fait que 50 % de ses ventes soient des voitures électriques.
- Les automobiles en provenance d'Allemagne représentent 47 % des importations de véhicules de tourisme, avec entre autres VW, deuxième marque de voiture la plus vendue derrière Volvo.
- Suit la Belgique (18 % des importations automobiles) en raison de la présence d'usines de production Volvo à Gent, où est par exemple la V40.
- **Volvo Group**, spécialisé dans les bus et poids lourds, détient 15,9 % de part de marché en Europe (8,9 % pour Renault Trucks) en 2018.
- **Scania** continue de se développer à l'international ; ses livraisons mondiales de poids lourds ont augmenté de 7 % en 2018 (87 995 unités) et de 2 % pour les bus (8 482).
- **Koenigsegg** propose des véhicules de sport haut de gamme.

Le positionnement de l'offre française

- Avec 628 M EUR et une part de marché de 8,6 %, la France se positionne 3^e du classement des importations de voitures de tourisme.
- Les importations de poids lourds français s'élèvent à 190 M EUR en 2018 (avec une part de marché de 15 % ; en croissance de 20 % par rapport à 2017).
- La Renault Clio demeure le modèle français le plus vendu (4 766 immatriculations en 2018), mais il se positionne assez loin dans ce classement, les Suédois préférant acquérir des breaks haut de gamme.

ATOUTS DE L'OFFRE FRANÇAISE

- Les marques françaises sont déjà bien implantées et reconnues en Suède.
- La France se place en 3^e position des importations d'automobiles en Suède.
- Les marques françaises tiennent une bonne place dans les ventes de voitures citadines.
- Les constructeurs français ont déjà produit des modèles 100 % électrique, pouvant leur donner une longueur d'avance sur Volvo pour les années à venir.
- La Renault Zoe, voiture 100 % électrique, connaît un succès croissant avec 1 663 véhicules écoulés en 2018 contre 418 en 2016.

👍 OPPORTUNITÉS POUR L'OFFRE FRANÇAISE

Les perspectives du marché

- Dans le cadre de la politique de développement durable du pays, les partis politiques de Suède se sont entendus pour réduire de 70 % les émissions de gaz à effet de serre des transports d'ici 2030. Ainsi, les principaux objectifs de la Suède dans le secteur des transports sont :
 - **doubler le recours aux transports collectifs entre 2006 et 2020**, et doubler la part de marché des transports publics entre 2006 (18 %) et 2030 (36 %) ;
 - **avoir un secteur des transports indépendant des énergies fossiles d'ici à 2030**. Le gouvernement prévoit à ce titre d'introduire un système de bonus-malus à l'achat de véhicule neuf, inspiré du dispositif français. Ce système permettrait de taxer les propriétaires des véhicules les plus polluants (essence et diesel) et d'avantager fiscalement les propriétaires de véhicules écologiques (électriques). Le bonus maximal s'élèverait à 6 300 EUR (contre 4 200 EUR actuellement pour la « super-prime » pour les véhicules électriques).
- En outre, l'accord de coalition du nouveau gouvernement de Stefan Löfven contient un projet d'interdiction de la vente de véhicules thermiques (diesel et essence) dès 2030.
- Le **partenariat franco-suédois sur l'innovation et les solutions vertes**, signé suite à la visite d'Emmanuel Macron à Göteborg en 2017, met en avant le domaine de l'automobile/la mobilité dans le premier de ses 4 volets. Cet accord doit conduire la France et la Suède à collaborer dans le cadre de la double transition environnementale et numérique.

Les véhicules électriques

- Volvo espère que 50 % de ses ventes soient des voitures électriques d'ici 2025. Il est à noter que le groupe ne propose pas encore de voitures électriques dans sa gamme standard, ce qui laisse présager des modèles à venir. **Polestar** (Volvo haut de gamme) propose néanmoins des véhicules électriques.
- **NEVS** (ex-SAAB Cars) est désormais entièrement tourné sur la production de véhicules électriques.
- **Uniti**, une start-up suédoise a conçu un véhicule monoplace urbain 100 % électrique, avec des livraisons prévues pour 2019.
- **Zbee** : Petite voiture électrique urbaine à 3 roues en circulation à Stockholm (commercialisée en Inde et en Australie).
- **Einride** a conçu un camion 100 % électrique de 20 t sans cabine et donc complètement autonome. Ce camion du nom de T-pod a une autonomie de 200 km et peut charger 15 palettes. 200 unités devraient acheminer 2 M de palettes par an sur la ligne Helsingborg et Göteborg d'ici 2020.

SECTEURS PORTEURS

- Le haut de gamme
- Les breaks
- Les voitures et bus électriques
- Véhicules de marchandise au poids >26 t
- Sur le long terme, les véhicules autonomes

CLÉS D'ACCÈS

Le profil des partenaires commerciaux / Approche commerciale à privilégier

- Trouver des partenaires locaux ou implanter une structure locale.
- Avoir un site internet et de la documentation en anglais est indispensable, ainsi qu'une stratégie de communication.
- Envisager une approche régionale de la zone nordique

Niveau de taxation

TVA à 25 %.



Consulter également le [Programme France Export](#)