



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

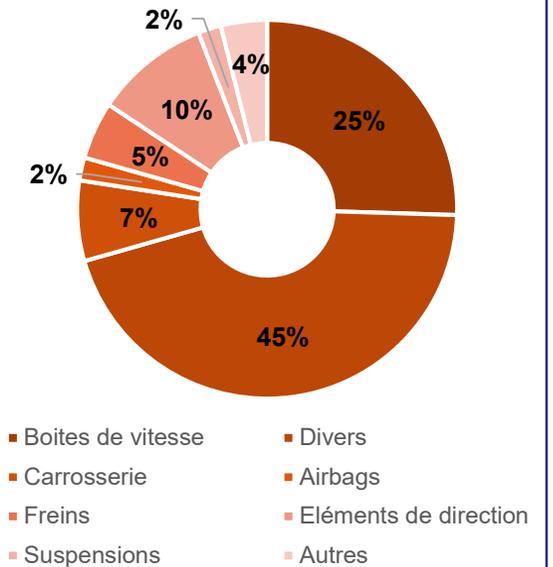
- Le marché local est dominé par les constructeurs locaux, avec Hyundai Motors (46,5 % de PdM), et sa filiale KIA Motors (32,3 %) comme leaders du marché de l'automobile, devant GM Korea (6 %), Renault Samsung (5,8 %) et Ssangyong Motors (groupe Mahindra – 7 %).
- On compte environ 900 équipementiers 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