



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.