

## CHINE

### LES CHIFFRES CLÉS : (source : COFACE)

- Population (M) : 1 382,7
- PIB/hab. (USD) : 8 123
- Croissance du PIB : 6,9 %
- Note environnement des affaires : B

### LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ :

#### *Production :*

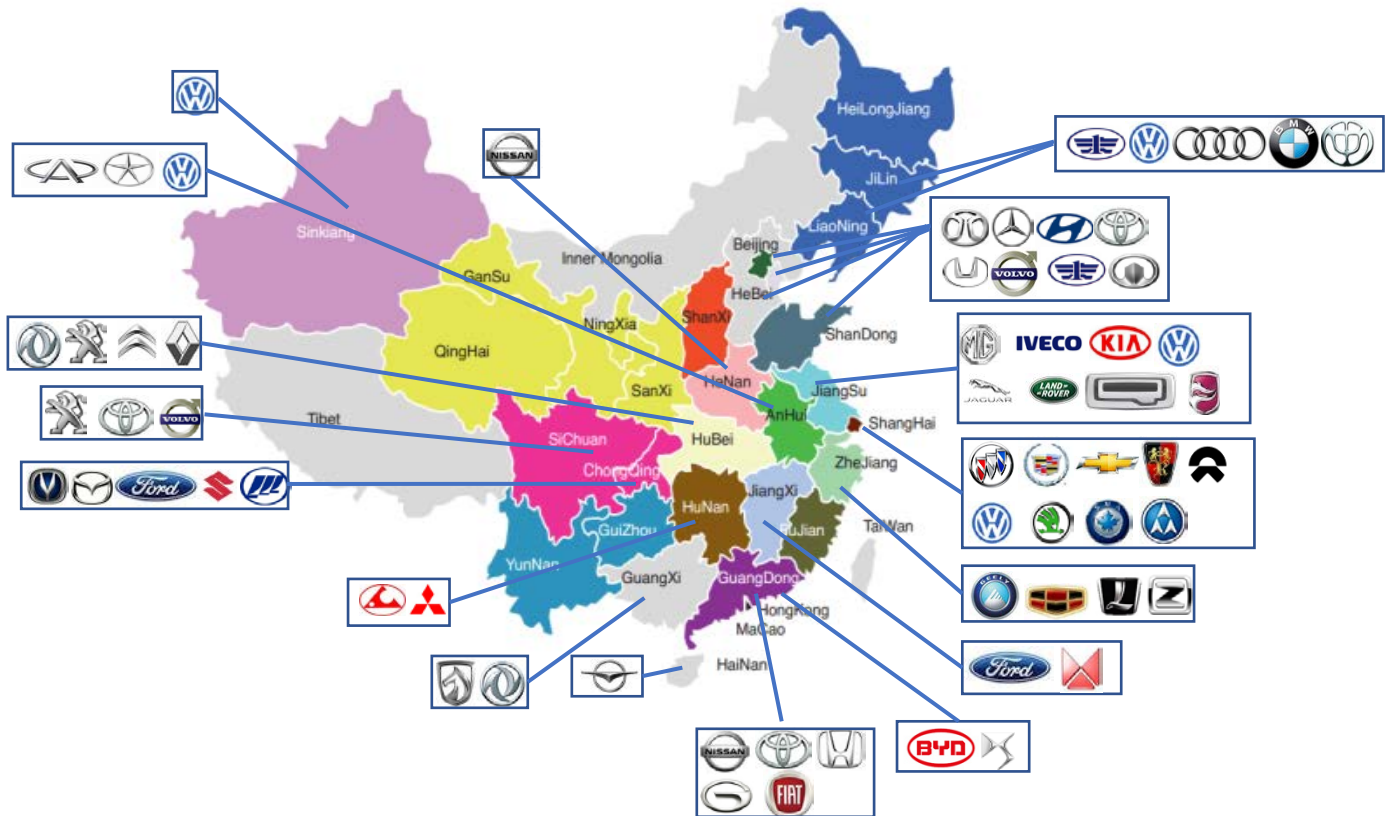
La production automobile chinoise a atteint 29 millions d'unités en 2017, soit une augmentation de 3,2 % par rapport à 2016. La production de voitures particulières s'est élevée à 24,8 millions d'unités, en hausse de 1,6 %, tandis que celle de véhicules commerciaux a augmenté de 13,8 % pour s'établir à 4,2 M d'unités. Les marques étrangères représentent 56,1 % des ventes de voitures particulières sur le marché chinois.

2017	Production (millions d'unité)	Croissance
<b>Total :</b>	<b>29,0</b>	<b>3,2%</b>
- Véhicules particuliers	24,8	1,6%
o Citadines et berlines	11,9	-1,4%
o MPV	2,1	-17,6%
o SUV	10,3	12,4%
o Cross-over	0,5	-20,4%
- Véhicules commerciaux	4,2	13,8%
o Bus	0,5	-3,8%
o Camion	3,7	16,9%

Parmi les 130 constructeurs automobiles ayant la licence de production en Chine, les 10 premiers (y compris leurs JV avec les constructeurs étrangers) toutes catégories confondues sont SAIC, Dongfeng, FAW, Chang'an, BAIC, GAC, Geely, Great Wall, Brilliance et Chery. Ils ont vendu 25,56 millions d'unités en 2017, soit 88,52 % du marché total.

Le marché des voitures particulières reste dominé par les marques étrangères. Le top 10 des constructeurs en termes de vente en 2017 est dans l'ordre : Shanghai Volkswagen, Shanghai General Motors, FAW Volkswagen, Shanghai General Motors Wuling, Dongfeng, Geely, Chang'an, Great Wall, Chang'an Ford, Beijing Hyundai.

Les constructeurs allemands sont particulièrement bien représentés avec 19,6 % de parts de marché, suivis par les constructeurs japonais (+17,0 % des parts de marché), les américains (+12,3 %), les coréens (+4,6 %) et les français (+1,8 %).



En 2017, le nombre de véhicules propres produits s'est élevé à 794 000 (+53,8 %), dont 666 000 véhicules électriques et 128 000 hybrides plug-in.

La production de moteurs est en croissance continue. 2,7 millions de moteurs ont été produits en 2016. Le volume de production de moteurs est estimé à 2,9 millions en 2017.

**Marché :**

Environ 217 millions de véhicules sont en circulation dans le pays en 2017, soit une augmentation de 11,85 % par rapport à 2016, dont :

- 185 millions de véhicules de passagers, dont 170 millions de voitures privées de 2 à 9 places ;
- 23 millions de camions.

53 villes ont plus d'un million de véhicules immatriculés, dont 7 en ont plus de 3 millions : Pékin, Chengdu, Chongqing, Shanghai, Suzhou, Shenzhen et Zhengzhou.

Le parc de véhicules propres a quant à lui atteint 1,5 million d'unités, soit une croissance de 24 % par rapport à 2016, et représente ainsi 0,7 % du parc automobile total.

Plus de 28,8 millions de véhicules ont été vendus en 2017 (+3 %), y compris 777 000 véhicules propres (+53,3%), dont 652 000 véhicules électriques et 125 000 hybrides plug-in.

#### *Facilité d'accès au secteur :*

- Véhicules propres : hybride, électrique, pile à combustible, etc.
- Véhicules connectés
- Électromobilité
- Produits innovants
- Services et produits dédiés à l'aftermarket : maintenance, véhicules d'occasion, remanufacturing, etc.

#### *Taux de motorisation :*

Le taux d'équipement demeure assez faible en Chine par rapport aux pays développés : 140 véhicules pour 1 000 habitants en 2017, contre 797 véhicules pour 1 000 habitants aux Etats-Unis. De plus, il est à noter qu'il existe un déséquilibre important entre le parc urbain et celui des espaces ruraux.

*Source: China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)*

#### *Poids de l'automobile dans le pays :*

Part dans l'économie du pays : 2% (en 2017)  
Taux d'exportation de la production du secteur

Les exportations de véhicules depuis la Chine ont augmenté de 31,4 % en 2017, à 1,06 million d'unités. Les importations de véhicules en Chine ont augmenté également de 15,8 % l'année dernière, à 1,24 million d'unités.

#### *Nombre d'équipementiers :*

Au niveau des équipementiers automobiles, on dénombre plus de 12 000 sociétés enregistrées, du rang 1 au rang 3 inclus. Au cours des années 2001-2016, le taux de croissance composé du chiffre d'affaires des équipementiers automobiles chinois était de 25,1 %. Le marché est dominé par les équipementiers étrangers comme Mobis, Visteon, Bosch, Valeo, Faurecia, Continental, Magna, Denso, Johnson Controls, etc.

Leur succès en Chine est dû à plusieurs facteurs : des investissements massifs dans la R&D, une avance technologique sur des niches de marché, une meilleure productivité.

*Chiffre d'affaires du secteur : 480 milliards EUR (en 2016)*

## LES PROJETS IDENTIFIÉS :

### - Véhicules propres : « *dual credit policy* »

En septembre 2017, le Ministère de l'industrie et des technologies de l'information (MIIT) a publié les « *Measures on Parallel Administration of Passenger Car Corporate Average Fuel Consumption (CAFC) and New Energy Vehicle (NEV) Credits* », qui exigent des constructeurs de véhicules particuliers qu'ils respectent un seuil d'efficacité énergétique et un quota de production de véhicules propres d'au moins 10 % en 2019 et 12 % en 2020.

La production de véhicules propres génère des crédits CAFC et NEV pour chaque constructeur, qui se doit d'atteindre des objectifs annuels sous peine de se voir refuser la délivrance de certificats de conformité pour ses nouveaux modèles de véhicules. Des systèmes de transfert de crédits existent pour pallier à d'éventuels déficits, via des équivalences entre les 2 types de crédits ou via le rachat de crédits à d'autres constructeurs.

### *Véhicules connectés et autonomes :*

À l'occasion du salon « *Auto China 2016* », SAIC et Alibaba ont lancé Roewe RX5, premier véhicule connecté chinois.

Le 31 mars 2016, Baidu, le plus grand moteur de recherche chinois, a annoncé officiellement sa stratégie « *Smart Car* » et sa coopération avec Chang'an.

À l'occasion de la « *Creative 2017 Baidu AI Developer Conference* » qui a eu lieu le 5 juillet 2017, Baidu a annoncé le lancement prochain de deux plateformes ouvertes : DuerOS et Apollo. DuerOS est un « *intelligent voice interaction system* », tandis qu'Apollo est une « *intelligent driving platform* ». Ils concerneront la conduite intelligente, les centres de données (*data centers*), l'interaction vocale intelligente et d'autres domaines liés à l'intelligence artificielle.

Le 17 octobre 2017, Baidu a signé un accord de partenariat stratégique avec King Long United Automotive Industry. Baidu prévoit également de produire des voitures autonomes avec l'appui de différents constructeurs automobiles chinois : JAC, BAIC et Chery.

Huawei, entreprise chinoise proposant des solutions innovantes et nécessaires à la transformation numérique des entreprises internationales, a annoncé en 2017 sa coopération avec le Groupe PSA, pour développer une plate-forme IoT (Internet des objets), la « *Connected Vehicle Modular Platform* » (CVMP).

Le constructeur automobile chinois NIO a lancé le 16 décembre 2017 sa première voiture, la ES8. C'est un SUV entièrement électrique, avec une autonomie de 355 km, qui est capable d'accélérer de 0 à 100 km/h en 4,4 secondes. La voiture est capable de se stationner automatiquement et de répondre aux commandes vocales pour déclencher certaines fonctionnalités.

## **LES BESOINS DU MARCHÉ :**

Le parc automobile chinois a dépassé les 200 millions d'unités. Néanmoins, le marché chinois est encore relativement jeune par rapport aux marchés américain, européen, japonais, coréen, avec un taux d'équipement faible : 140 véhicules pour 1 000 habitants.

## **LES PERSPECTIVES DU MARCHÉ :**

### *Véhicules propres :*

En mai 2015 le gouvernement chinois a publié un rapport intitulé « Made in China 2025 », dans lequel le gouvernement explique la nécessité pour la Chine d'organiser la montée en gamme de son industrie afin de devenir un pays phare dans la recherche et le développement de technologies avancées.

Ce rapport met en lumière 10 secteurs prioritaires, dont fait partie celui des véhicules et équipements à énergies renouvelables. Selon le « plan du développement de l'industrie automobile à moyen et long terme » publié par le MIIT, le volume de production de véhicules propres devrait atteindre 2 millions en 2020. La Chine s'est officiellement engagée dans les accords de Paris en 2015 à réduire ses émissions de CO2 d'environ 65% à l'horizon 2030 par rapport à 2005.

### *Véhicules connectés et autonomes :*

La Chine est aussi un pays enthousiaste vis-à-vis des nouvelles technologies. L'environnement digital en Chine est unique et incomparable à celui des pays occidentaux. Les plateformes e-commerce ont largement contribué à son développement.

Dans ce contexte, les constructeurs ont commencé à développer des véhicules connectés. Aussi, les équipementiers, les fournisseurs de maintenance et réparation, les sociétés d'assurance automobile, ainsi que les autres prestataires de services destinés à l'industrie automobile, cherchent de nouveaux produits innovants développés sur la base de l'analyse de données du véhicule.

La croissance va se jouer sur la différenciation des acteurs en présence et leur capacité à innover pour apporter de la valeur aux offres déjà existantes. Pour les prochaines années, les défis des acteurs locaux sont de démontrer leur capacité à se diversifier et à guider le choix de sa clientèle via des offres avancées et personnalisées.

## **LES ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES FRANÇAIS PRÉSENTS LOCALEMENT :**

Le marché est dominé par les équipementiers automobiles étrangers comme Mobis, Visteon, Bosch, Valeo, Faurecia, Continental, Magna, Denso, Johnson Controls, etc. Leur succès en Chine est dû à plusieurs facteurs : des investissements massifs dans la R&D, une avance technologique sur des niches de marché, une meilleure productivité.

Les équipementiers automobiles français, tels que Faurecia, Valeo, Plastic Omnium, Michelin, Noveastern (Mecaplast), Electricfil, Delfingen, Trèves, MGI Coutier, ARaymond, sont très performants sur le marché chinois.

### *Faurecia :*

Implantée en Chine depuis 1992, l'entreprise emploie 17 000 personnes et possède 53 usines et 4 centres R&D. Les principaux clients de Faurecia Chine sont, entre autres, FAW-Volkswagen, SAIC-Volkswagen, DPCA, Dongfeng-Nissan, SAIC-GM, Chang'an Ford, CAPSA, Borgward, Geely, Volvo, GWM, BYD, etc.

### *Valeo :*

Implantée en Chine depuis 1994, Valeo y a installé 29 sites de production et 13 centres R&D. L'entreprise emploie actuellement 15 000 personnes en Chine.

### *Plastic Omnium :*

Fabricant de pièces de carrosserie et de réservoirs d'essence, Plastic Omnium est implanté en Chine depuis 2006. Il est devenu le numéro un de l'activité pare-chocs sur place et le deuxième acteur pour les systèmes à carburant.

### *Michelin :*

Présent en Chine depuis 1988, Michelin emploie actuellement environ 8 000 personnes en Chine. Fort d'un réseau de points de ventes, Michelin cible dorénavant particulièrement les villes de 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> rang, et le marché premium.

### *Noveastern (Mecaplast) :*

En Chine, Mecaplast-Key Plastics est devenu Noveastern à compter du 1<sup>er</sup> décembre 2017. Noveastern est un fournisseur mondial de solutions plastiques, y compris la conception et la fabrication des composants et systèmes complexes pour l'industrie automobile. Noveastern a construit dans le monde 42 sites de production, 17 centres de services, 5 centres de compétences et 7 centres techniques. En Chine, l'entreprise possède des sites de production à Shanghai, Shenyang, Wuhan et Yantai, un centre de compétences à Shanghai, et des centres techniques à Shanghai et Wuhan.

## **LES ORGANISMES PROFESSIONNELS LOCAUX :**



Créée en 1987, China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) est la plus grande association chinoise des industriels automobiles. Elle dispose de 24 comités et plus de 2 000 adhérents. Elle est aussi membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA).

<https://www.caam.org.cn>



China Automobile Dealers Association (CADA) regroupe entre autres les sociétés de distribution de véhicules (neufs et d'occasion), les départements de vente des constructeurs, les agences de vente aux enchères, les équipementiers, les sociétés de location de voitures, les centres R&D et les médias qui travaillent dans la distribution de véhicules.

<http://www.cada.cn>



China Automotive Technology and Research Center (CATARC) a été créé par l'État chinois en 1985. Il est devenu le centre le plus influent en Chine dans les recherches et les services liés à l'automobile. Il s'occupe notamment d'élaborer des normes nationales, de certifier des produits motorisés (véhicules, motos, pièces...), d'analyser le potentiel du marché, de faire de la recherche technologique, de fabriquer des pièces détachées, etc.

[http://www.catarc.ac.cn/ac\\_en/](http://www.catarc.ac.cn/ac_en/)

### **POUR ALLER PLUS LOIN**

**Toutes les publications Business France sur la Chine**

<https://export.businessfrance.fr/chine/librairie-specialisee.html>