



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.

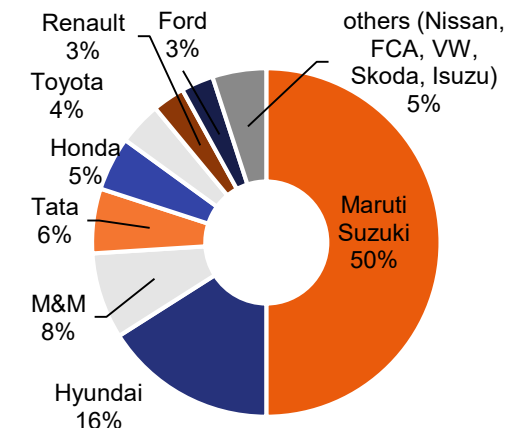
Le positionnement de l'offre française

- 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.

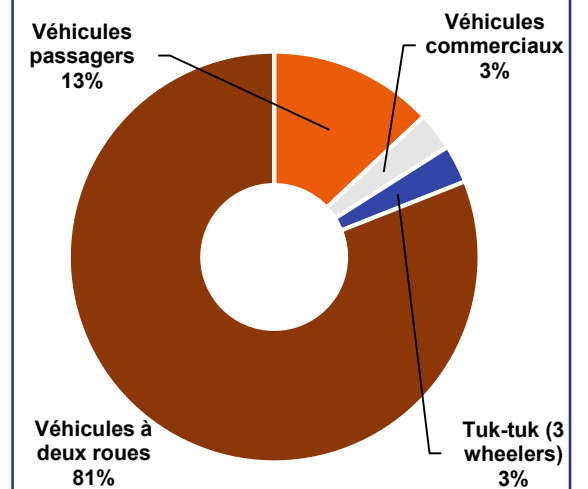
Normes BS-VI (équivalent EURO VI)

- 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 %