

Challenge^s

Les véritables enjeux de la voiture électrique pour la Chine

Par Challenges.fr le [11.05.2015 à 17h45](#), mis à jour le 11.05.2015 à 17h45



Les constructeurs automobiles chinois se positionnent massivement sur le créneau des véhicules électriques. Une motivation écologique? Pas seulement...

Une voiture électrique fabriquée en Chine (C) AFP

En [Chine](#) comme ailleurs, la voiture électrique reste aujourd'hui marginale.

Les spectaculaires chiffres de progression relative régulièrement publiés ne changent pas – encore – la réalité : avec 15.700 unités écoulées au premier trimestre 2015, les véhicules électriques ne représentent toujours que 0,25% du premier marché automobile mondial (6,150 millions de véhicules vendus sur la même période).

Mobilisation

Pourtant, la mobilisation des constructeurs automobiles chinois apparaît sans mesure avec ces ventes confidentielles ; et la priorité donnée aux véhicules électriques est une des tendances relevées par l'Etude *China Corp. 2015 – Auto Industry* publiée par la société d'intelligence économique DCA Chine-Analyse.

Pas moins de 12 constructeurs automobiles chinois, dont les 5 plus importants, sont en effet aujourd'hui engagés dans la production de véhicules électriques, à un stade plus ou moins avancé. Tandis que certains se reposent sur des partenaires étrangers, d'autres maîtrisent l'ensemble de la chaîne de production, y compris la partie névralgique constituée par les batteries.

Un marché créé par la pression environnementale

La première motivation, la plus évidente, de cette ruée vers la voiture électrique, renvoie aux problèmes environnementaux majeurs auxquels est confronté le pays.

L'année 2014 a été marquée par des pics de pollution spectaculaires dans la plupart des grandes villes de Chine, et les véhicules électriques sont considérés comme l'un des moyens de combattre le phénomène.

Malgré le retard pris sur les objectifs fixés en 2010, le ministère de l'Industrie chinois a réitéré sa prévision pour 2020, de 5 millions de véhicules à motorisation alternative (intégrant également les hybrides, mais avec une majorité de purement électriques) sur les routes chinoises. Et les efforts déployés depuis 2014 pour unifier les infrastructures de chargement au niveau national, et développer celles-ci, rendent désormais plausible le décollage du marché à court terme.

Mais les motivations des constructeurs chinois vont au-delà de ces considérations, et au-delà de la seule Chine, pour regarder vers le marché global.

La motorisation électrique offre en effet à l'industrie automobile chinoise une chance d'éviter le piège auquel elle n'a pu échapper sur le créneau des moteurs à essence, de son retard au démarrage dans la course globale.

L'échec dans la motorisation thermique

L'extraordinaire développement de l'industrie automobile chinoise, qui produit aujourd'hui 26% des véhicules fabriqués dans le monde, cache en effet un échec paradoxal.

62% de ces véhicules fabriqués en Chine, et jusqu'à 78% dans un secteur comme celui des berlines, portent des marques étrangères, et sont le produit de co-entreprises dont les bénéfices doivent être partagés.

L'industrie automobile chinoise, partie avec un demi-siècle ou plus de retard sur les grands constructeurs étrangers comme Volkswagen ou GM (les deux premiers vendeurs en Chine), n'a pas pu imposer ses marques sur son propre marché - et encore moins à l'exportation, qui reste marginale (elle compte pour moins de 4% de la production chinoise de véhicules aujourd'hui).

Position de pionniers

Le marché, qui reste à venir, des véhicules électriques (qui ne représentent toujours que 0,35% des ventes mondiales en 2014), présente une configuration radicalement différente.

Certains constructeurs chinois, au premier rang desquels le groupe BYD, fabricant de batteries au lithium diversifié dans l'automobile depuis dix ans, y ont d'ores et déjà acquis une expérience importante – en Chine mais aussi sur le marché global. BYD a ainsi vendu des taxis et des bus électriques dans plusieurs pays européens (Royaume-Uni, Pays bas, Belgique) et aux Etats-Unis - où l'autre constructeur Jianghuai a aussi débarqué plus récemment.

Acquisitions à l'étranger

Les récents investissements chinois à l'étranger témoignent eux aussi d'une attention accordée au secteur, disproportionnée par rapport au marché actuel, et attestant une volonté de se pré - positionner.

Le groupe Wanxiang, principal équipementier automobile chinois, s'est ainsi porté acquéreur depuis 2012 des deux pionniers américains en [faillite](#) A123 (pour les batteries) et Fisker (pour les voitures). Et l'année 2014 a vu des constructeurs chinois investir dans d'autres sociétés comparables, aux Etats-Unis toujours (prise de contrôle du développeur de batteries Atieva par BAIC – Beijing Auto) et en Europe (acquisition du concepteur de véhicules britannique Emerald Auto par Geely, le propriétaire de [Volvo](#)).

Anticipation stratégique

Un futur décollage du marché des véhicules électriques, qui démarrerait en Chine pour d'étendre globalement, pourrait assurer aux constructeurs chinois une position globale de choix. Ceux qui auront fait partie des premiers producteurs importants aborderont le marché global avec un avantage qui leur a cruellement fait défaut sur le segment des moteurs thermiques.

C'est cette anticipation stratégique, tout autant que les problèmes environnementaux de la Chine, qui explique l'engouement des constructeurs automobiles chinois pour la voiture électrique.

Jean-François Dufour, Directeur, DCA Chine-Analyse