

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

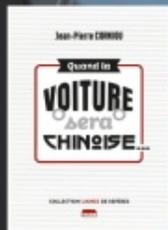
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer



Naissance de l'automobile chinoise

Une démarche purement idéologique à l'écart du monde

En janvier 1958, le Président Mao Zedong annonça son second plan quinquennal, une politique économique appelée « Grand Bond en Avant » (GBA) ayant pour but d'accélérer le développement du pays en un temps record en adoptant une stratégie orientée sur l'industrialisation lourde [...]



Salon de l'automobile de Paris 1958

Un monde de camions

Soviétiques !

Routes défoncées, pays immense sans communication interne, problèmes d'approvisionnement, le camion est la seule priorité. Il ne peut être que russe, rustique, robuste et militaire. Une exception, l'accord de coopération avec Berliet signé en juin 1965



BJ212



Berliet

Premières tentatives

Une très lente appropriation de la voiture individuelle commence... Trente années de tâtonnements, d'erreurs et de propagande.



La Dong Feng, 1958

Clearly impressed, Chairman Mao proudly said "I have just enjoyed a most pleasant experience in our first domestically-produced automobile". (site FAW)

Création de First Automobile Work FAW, 1956



Un monde de cyclistes

Vélos, camions, vans et voitures de fonction

Pendant trente ans, la Chine est totalement à l'écart de l'évolution du marché mondial de l'automobile. Les ateliers se multiplient dans le désordre, copies et artisanat approximatif sont la règle.



La Chine entre 1960 et 1980



1969 FAW CA770 Hongqi



Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

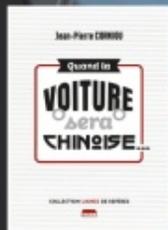
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer



M. Deng

L'ère des réformes



Accord de coopération scientifique et technique avec les Etats-Unis 31 janvier 1979

Deng Tsiao Ping opère le virage de l'économie chinoise

Il constate, avec réalisme, le dynamisme économique des voisins de la Chine. Les quatre tigres asiatiques – Corée du Sud, Singapour, Hong-Kong, Taïwan – connaissent un fort développement fondé sur l'ouverture extérieure, l'industrialisation, l'éducation et une stratégie de filière. Il est particulièrement attentif aux progrès de la science et des technologies et croit aux compétences techniques.

L'ère des co-entreprises



Beijing Jeep CO, crée en 1983



Citroën ZX Danfang avec Dong Feng



VW Santana avec SAIC



Peugeot en 1985 à Guangzhou

Les réformes économiques du gouvernement chinois vont offrir aux entreprises étrangères des perspectives considérables d'accès au marché naissant. Le gouvernement et les entreprises chinoises, par les joint ventures (JV), échangent un accès au marché contre l'accès à la technologie (technology for market). Les zones économiques spéciales ouvrent des territoires aux entreprises étrangères où les réglementations sont allégées, notamment sur le plan fiscal.

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

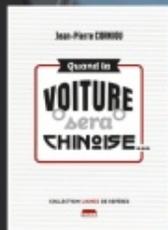
2001

1984

1976

1958

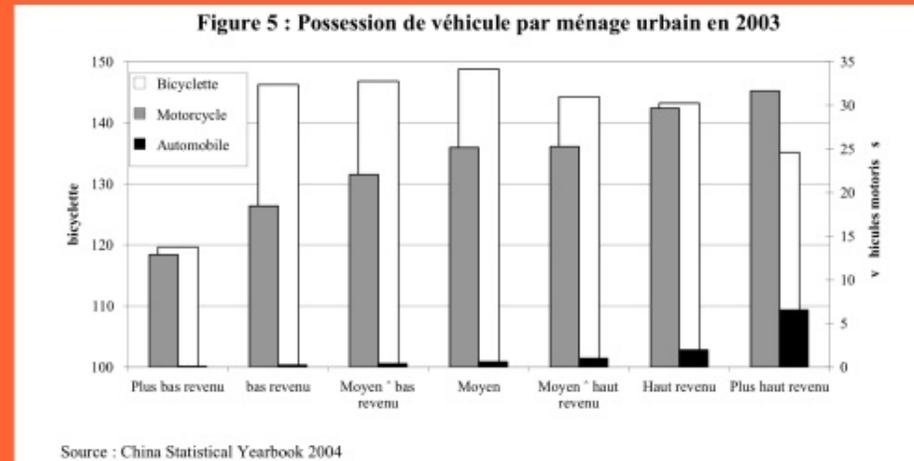
Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer

La voiture individuelle



Les Chinois découvrent qu'il est possible d'acquérir une voiture individuelle. Le marché s'ouvre très lentement.

L'offre s'élabore

La production industrielle progresse de 38,8 % en 2002 et 36,7 % en 2003. Mais les capacités installées croissent encore plus vite. La production de 2004 s'élève à 2,7 millions de véhicules alors que les capacités opérationnelles permettent de produire 5,3 millions de véhicules. En 2004, seules cinq usines atteignent une utilisation de plus de 80 % de leurs capacités. De fait peu de constructeurs atteignent en 2004 une taille critique. Seul FAW dépasse le million de véhicules produits, dont 38 % d'utilitaires. Et cinq constructeurs parviennent à dépasser une production de 200 000 véhicules : GAIC (209 000), Dongfeng (503 000), Changan et Jiangling (579 000) et SAIC (848 000).

Une décennie d'apprentissage mutuel

En décembre 1981, le gouvernement chinois autorise les entreprises étrangères à s'installer en Chine, mais uniquement dans le cadre de co-entreprises. La China National Automotive Industry Corporation est la structure créée pour piloter ce processus d'ouverture aux industriels étrangers. C'est le début d'un long processus d'apprentissage mutuel. Pour les occidentaux, qui pressentent, sans certitude, les opportunités du marché chinois, il faut s'y engager, mais prudemment. Pour les industriels chinois, inexpérimentés, il s'agit d'apprendre au plus vite sans nécessairement comprendre la complexité systémique du marché automobile.

Fin 1999, on dénombre 600 joint-ventures dont 50 producteurs et 240 équipementiers.

1994, l'amorçage stratégique

La politique automobile définie en 1994 comprend quatre volets :

- Mettre en place des groupes industriels capables de produire véhicules particuliers et utilitaires légers à grande échelle
- Développer l'industrie des composants
- Créer une capacité de développement automobile autonome
- Encourager la possession de voitures individuelles

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

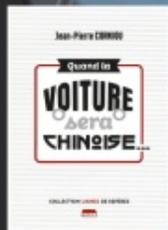
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer

Entrée de la Chine à l'OMC

Automobile : baisse des droits de douane (en 2001 de 80 à 100%) à 25% en 2006 (10% sur les pièces détachées).
Droit pour les sociétés étrangères d'octroyer des prêts aux acheteurs.

L'adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce a été l'accélérateur de la transformation de l'économie chinoise en seconde économie mondiale et... du bouleversement de l'économie mondiale

« L'entrée de la Chine à l'OMC est plus importante que la création de l'OMC elle-même »
Sébastien Jean, directeur du Cepii, centre de recherche dans le domaine de l'économie internationale

Eveil de l'industrie automobile

Production automobile chinoise, 1955-2000

Années	Total	Voitures	Bus	Camions
1955	61	0	0	61
1960	22 574	98		17 148
1965	40 542	135		26 538
1970	87 166	196		47 101
1975	139 800	1819		77 606
1980	222 288	5418		135 532
1985	443 377	5207	11 897	236 934
1990	509 242	42 409	23 148	269 098
1995	1 452 692	325 462	247 430	571751
2000	2 069 069	604 677	700 387	764 005

Source : *Perspectives chinoises*, « L'investissement direct étranger dans l'industrie automobile chinoise », 2001

Une transition progressive



La Chine entre dans une phase de modernisation rapide qui laisse encore longtemps subsister, les formes antérieure de mobilité

Better city, better world



Shanghai 2010



2004, l'affirmation de la politique automobile

Cette New Automotive Industry Policy est beaucoup plus orientée marché qu'impulsion publique, car la production a désormais acquis son propre rythme et permet une diversification de l'offre comme une baisse des prix et un accès à l'automobile pour les particuliers beaucoup plus facile.

Plusieurs axes :

- constitution d'un écosystème entre constructeurs et équipementiers
- émergence de marques chinoises reconnues et compétitives.
- réorganisation des réseaux de distribution automobile sous la responsabilité des marques afin d'assurer une garantie au client
- reconnaissance du besoin de recherche indépendante
- début d'une réflexion sur l'efficacité énergétique et les nouvelles énergies

En 2009, la Chine devient le premier marché automobile mondial et les voitures particulières représentent 77 % du marché.

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

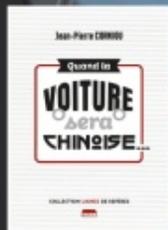
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer



L'accélération

Xi Jinping

L'arrivée au pouvoir de Xi Jinping met la révolution scientifique et technique au premier plan des préoccupations des leaders chinois.

Le marché explose



Un réseau routier au meilleur niveau mondial



À la fin de 2017, le nombre total du kilométrage des autoroutes chinoises atteignait 136 500 km, couvrant 97% des villes chinoises de plus de 200 000 habitants. La longueur totale des routes rurales avait quant à elle dépassé 4 millions de kilomètres

Réseaux ferroviaires

Au coeur de l'électromobilité, un système global de transport

La longueur des voies de chemin de fer en service a atteint 131 000 km en 2018, contre 51 700 km en 1978. Le kilométrage des lignes à grande vitesse a atteint 29 000 km, soit 30% de plus que le kilométrage combiné de toutes les lignes à grande vitesse des autres pays du monde.

22 villes chinoises ont un réseau de métro fin 2018. 16 villes sont en train d'en construire.



Interurbains



Véhicules électriques

Pour tous usages

La Chine contient l'essentiel du parc mondial d'autobus électriques et de scooters électriques. 17% des bus chinois sont électriques, plus de 350000 sont en circulation.



Suite à un appel d'offres, la ville chinoise de Guangzhou va intégrer quelque 4 500 bus électriques dans sa flotte

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

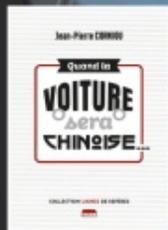
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer

Volumes en baisse, nouvelles règles de concurrence

Certains parlent, hâtivement, de la fin de l'Eldorado chinois. Toutefois la décennie 2020 va être profondément différente.

La Chine est devenue le premier marché mondial, mais aussi le premier producteur mondial. Quand le marché chinois montre des signes d'atonie, c'est toute l'industrie automobile mondiale qui s'inquiète.

Quand le gouvernement annonce la fin des co-entreprises obligatoires, c'est aussi un signal d'alarme.

Le marché chinois



Wuling Hongguang, 1er

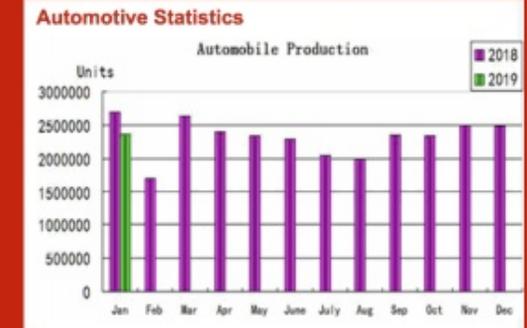
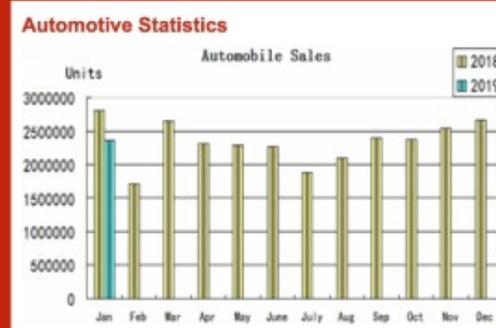


SUV Haval 6 (2e)



VW Santana (3e)

Un équilibre disputé entre constructeurs nationaux (43%) et co-entreprises



Première baisse après 20 ans de croissance : 22,35 millions VP vendus en 2018, - 5,8% vs 2017

La fin des co-entreprises ?

Changement de cap pour accélérer l'électrification, volonté d'indépendance ou... piège ?

Il y a, en 2018, 145 constructeurs chinois actifs, dont les co-entreprises, et 520 modèles de voitures individuelles. L'objectif est de réduire le nombre de constructeurs et de professionnaliser l'offre en supprimant les subventions et forçant les constructeurs à plus de rigueur et d'innovation. La concurrence doit conduire à cette rationalisation.

Volkswagen, qui est la marque la plus diffusée en Chine avec 3,1 millions de voitures vendues en 2017. Volkswagen a deux co-entreprises, l'une avec FAW, depuis 1991, et l'autre avec SAIC, depuis 1984, qui produisent 15 modèles. Sur ces 15 modèles fabriqués localement, 7 sont spécifiques au marché chinois. De plus, 13 modèles sont importés.

Le passage à l'acte de la ville intelligente



Premier réseau commercial de navettes autonomes



Navette autonome à l'Université Jiaotong à Shanghai

Les composants techniques produits par l'industrie numérique chinoise

**AI
SUPER-
POWERS
CHINA,
SILICON VALLEY,
AND THE
NEW WORLD ORDER
KAI-FU LEE**

800 millions de Chinois sont connectés au web

Baidu, Alibaba, Tencent, Xiaomi (BATX) ont développé des compétences systémiques analogues au GAFAM. Leurs performances en intelligence artificielle sont au moins égales.

Huawei domine l'infrastructure 5G



Partenariat FAW Baidu

Systemes de gestion urbains

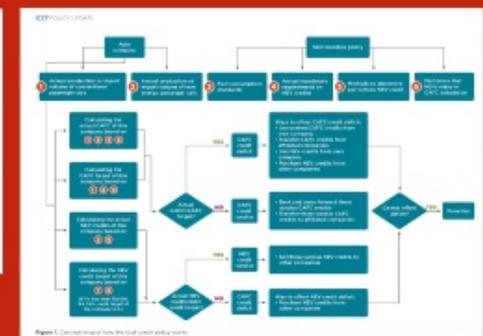
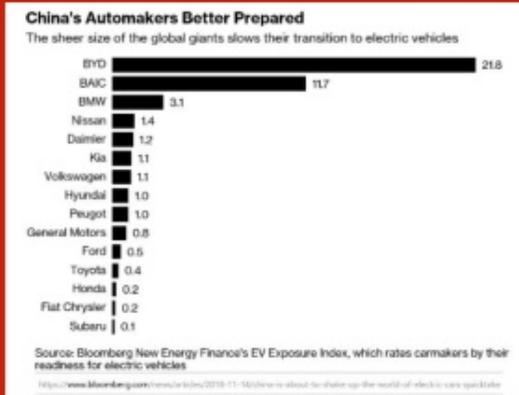


Accidents (250 000 morts par an) et congestion urbaine demeurent un problème majeur en Chine

City Brain par Alibaba

L'engagement électrique

Contrainte : 10% des véhicules doivent être NEV en 2019, 12% en 2020, chaque NEV produit des crédits carbone qui peuvent être utilisés ou vendus



85% de croissance des NEV en 2018, plus de 50% de la production mondiale, leadership CATL et BYD sur les batteries

Une stratégie globale d'innovation



Assistant holographique
FAW Bestune T77

Camion balayeur autonome



Camion autonome TuSimple



Niveau 4 autonomie FAW avec Baidu

Petites voitures électriques

Un défi majeur, la voiture électrique abordable



Baojun E200

Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

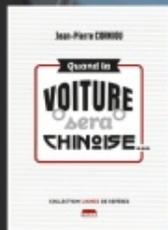
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer

Le futur

Des questions...



Concept BYD E-SEED, présentée au Salon de Pékin 2018 : Electric, Sports Experience, Environmental protection Device

CASE : Connected, Autonomous, Shared, Electric

Made in China 2025

Le plan officiel du gouvernement lancé en 2015 vise à développer la compétence de la Chine dans dix secteurs clefs :

machines-outils à commande numérique, robots, économies d'énergie, navires hi-tech, construction ferroviaire, véhicules à énergie nouvelle (NEV), les nouveaux matériaux, médecine biologique et les instruments médicaux.

Dans chacun de ces domaines, les marques chinoises devront se développer et investir à l'international.

Des tensions sérieuses

« En principe, l'économie mondiale a de bonnes raisons d'accueillir la Chine dans sa quête d'une capacité d'innovation accrue, à condition que la Chine respecte les principes et les règles de l'ouverture des marchés et de la concurrence loyale », selon le Mercator Institute for China Studies dans son étude « Made in China 2025 » parue en 2016. « Cependant, 'Made in China 2025', dans sa forme actuelle, représente exactement le contraire : le gouvernement intervient systématiquement sur les marchés nationaux afin de favoriser et de faciliter la domination économique des entreprises chinoises et de désavantager les concurrents étrangers.

Les Echos 6 juillet 2018

De fait, le gouvernement chinois "omet", en 2019, de communiquer sur Made in China 2025

Exporter ?

Les constructeurs chinois ont opté, à l'inverse du Japon et de la Corée, de se développer sur leur marché national plutôt qu'à l'exportation. Autour de 700 000 véhicules, les exportations sont modestes mais ont crû en 2018.

Les problèmes de qualité, d'image et de réseau ont pénalisé les constructeurs chinois qui comblent leurs retards sans encore être en mesure d'attaquer les grands marchés.

La concentration du nombre de constructeurs et l'expertise électrique peuvent faire évoluer cette politique.

La Chine sera-t-elle le paradis des NEV ?

C'est un objectif clair avec la disparition du moteur à combustion interne programmée pour 2040

Les NEV ne sont plus subventionnés en 2022, pour forcer les industriels à baisser les prix des véhicules électriques.

Maitriser la ville intelligente

Better city, better life, un thème central dans la stratégie chinois



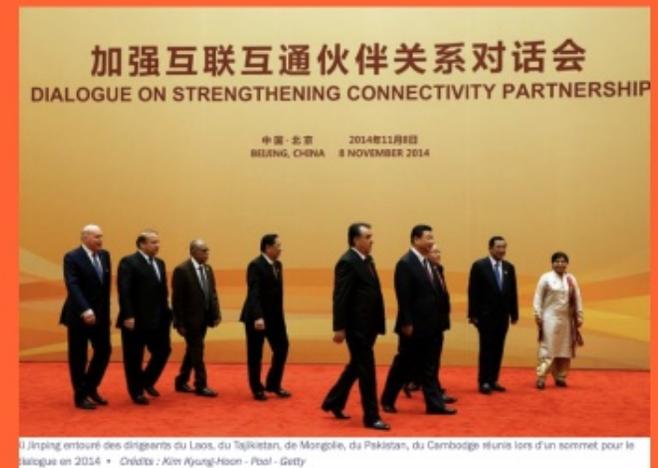
Thème de l'Expo de Shanghai 2010



Des incertitudes (géo)politiques

- 1/ Silk and belt initiative
- 2/ La mer de Chine
- 3/ Taïwan
- 4/ USA/Chine et tensions commerciales
- 5/ Politique intérieure

Influencer pour créer une vaste zone économique



Quand la voiture sera chinoise...

2025

2019

2013

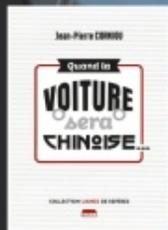
2001

1984

1976

1958

Cliquez pour éditer le texte



«Quelle attitude adopter à l'égard de la Chine, en évitant le double écueil de la fascination et de la diabolisation ? »
Claude Meyer

Explorer