

La Chine impose aux constructeurs un quota de voitures électriques

- Pékin exige des groupes automobiles de vendre 10 % de véhicules propres en 2019.
- Les constructeurs voient dans ce système une offensive industrielle chinoise.

AUTOMOBILE

Frédéric Schaeffer
 @fr_schaeffer
 — Correspondant à Pékin
 Julien Dupont-Calbo
 @jdupontcalbo

La Chine a frappé les esprits début septembre en affirmant étudier la fin des voitures essence. Si aucun calendrier n'a été fixé, les premiers jalons viennent d'être posés. Le gouvernement chinois a imposé jeudi aux constructeurs présents sur son marché un quota de voitures hybrides ou électriques à partir de 2019. La barre est haute pour les tenants du secteur : à cette échéance, au moins 10 % de leurs ventes devront porter sur des véhicules de nouvelles énergies (NEV) – soit des engins hybrides ou 100 % électriques. Une proportion qui montera même à 12 % dès 2020. Si ce quota n'est pas respecté, les fautivefs devront acheter des crédits auprès de leurs concurrents « excédentaires », ou payer des pénalités.

Ce dispositif structurant, qui va remplacer un coûteux système de subventions, s'appliquera à tous les constructeurs produisant ou important en Chine au moins 30.000 véhicules par an. « Cette mesure, c'est pour tout le monde », constatait il y a quinze jours Ola Källenius, un poids lourd de Daimler-Mercedes, qui, comme tous les constructeurs allemands, va devoir travailler dur pour atteindre cet objectif. « La Chine, c'est notre grand client », souffle-t-il.

Premier marché au monde avec quelque 25 millions de voitures vendues l'an dernier – le pays est en l'espèce un précurseur. L'Union européenne a réfléchi à de telles mesures, avant de renoncer rapidement devant le lobby automobile.



La Chine vise 3 millions de véhicules hybrides ou électriques vendus par an à partir de 2025. Photo STR/AFP

Aux Etats-Unis, dix Etats s'y sont engagés, dont la Californie. Confrontée à des niveaux de pollution alarmants dans les grandes villes, la Chine cherche également à réduire sa dépendance au pétrole.

Le projet de Pékin était dans les tuyaux depuis de longs mois, faisant de nombreux allers-retours entre les autorités et les industriels. L'idée d'imposer un quota dès 2018 a ainsi été abandonnée. « Vu les délais impartis, cela n'aurait pas été sérieux », indique Dominik Declercq, représentant en Chine de l'Association des constructeurs européens d'automobiles. Ces derniers, à l'unisson des groupes américains et japonais, ont beaucoup bataillé pour assouplir le cadre. La chancelière allemande, Angela Merkel, a personnellement évoqué le dossier à plusieurs reprises avec

ses homologues chinois. « Notre principale demande portait sur un délai d'application, et celle-ci a été satisfaite », se réjouit Dominik Declercq.

« Le coup du téléphone »

Si Pékin a accepté de décaler d'un an la mise en place des quotas (sans modifier leur niveau), c'est aussi parce que les constructeurs chinois ne sont pas tous prêts, hormis le spécialiste de l'électrique BYD. Tous acteurs confondus, la production de voitures propres s'est élevée à 507.000 l'an dernier, soit 2 % des ventes totales. Et les véhicules purement électriques ont représenté moins de 1 %. Le marché est en forte croissance et les locaux ont pris de l'avance, détenant 96 % du marché. Alors que la Chine vise 3 millions de NEV vendus par an à partir de 2025,

les groupes étrangers se préparent à une rude bataille et fourbissent leurs armes, multipliant les alliances avec des partenaires chinois.

Reste que cette politique « laisse penser que les autorités chinoises ont suffisamment confiance en leur industrie pour changer la réglementation et pousser l'avantage concurrentiel », tranche Didier Leroy, le numéro deux de Toyota. « Ils refont le coup du téléphone, en sautant une étape pour aller directement dans la technologie d'après. Ils sont déjà incontournables sur les batteries... », pointe Maxime Picat, le directeur Europe de PSA, qui a passé plusieurs années sur place. « 2019, cela laisse même le temps aux acteurs chinois de demander un nouveau report si nécessaire », suggère Bill Russo, analyste chez Gao Feng. ■

PSA et Renault face au défi de Pékin

L'instauration par Pékin d'un quota de voitures électriques met PSA en difficulté.

Anne Feitz
 @afeitz
 J. D.-C.

« C'est très simple. Pendant un siècle, la Chine a couru derrière le moteur à combustion. Avec le moteur électrique, ils ont trouvé un point de rupture pour prendre le "lead" pour le prochain siècle », expliquait Carlos Tavares, le patron de PSA, au Salon de Francfort. Et cela ne fait pas les affaires de l'ingénieur portugais.

En détresse depuis deux ans sur le marché chinois, le constructeur français risque gros avec l'instauration par Pékin d'un quota de 10 % de véhicules hybrides ou électriques dans les ventes dès 2019. Car, pour l'instant, les vendeurs de Peugeot-Citroën ou DS n'ont pas vraiment d'offre à proposer en la matière, si ce n'est quelques modèles Mitsubishi estampillés du Lion ou des Chevrons.

PSA a accéléré la cadence ces derniers mois avec ses deux partenaires locaux, mais cela ne suffira pas pour être dans les clous.

L'électrochoc a été anticipé autant que faire se peut. Le groupe paie toujours sa crise de 2012-2013, qui a obéré sa capacité R&D un long moment. A la base, PSA annonçait un véhicule électrique maison en 2019, et souhaitait avoir une gamme électrifiée à 50 % en 2020. Mais l'agenda ne colle pas avec le calendrier chinois.

Le groupe a donc accéléré la cadence ces derniers mois avec ses deux partenaires locaux, Dongfeng et Chang'an. Deux modèles électriques issus de Dongfeng seront finalement lancés fin 2018, et quatre modèles hybrides en 2019, sur la future plate-forme multi-énergie conçue avec Dongfeng. Cinq autres modèles sont également attendus dans le pays d'ici à 2022.

Cela ne suffira pas pour être totalement dans les clous. Même si les ventes ont presque dévissé de moitié depuis un an (le groupe a vendu à peine 200.000 unités depuis janvier), PSA doit quand même vendre plusieurs dizaines de milliers de véhicules « propres » en 2019 pour éviter de payer des amendes ou de racheter des « crédits CO₂ » à ses concurrents.

La marque au Losange mieux placée

En revanche, « Renault n'a pas de pression sur le sujet, ils n'ont pas à modifier leur plan », relève Xavier Caroen, analyste chez Bryan Garnier. Parti en retard sur ses concurrents, la marque au Losange mise sur une croissance rapide sur le marché chinois – notamment grâce cette technologie. Elle ne vend aujourd'hui en Chine que quelques dizaines de milliers de véhicules (70.000 visés cette année), des SUV produits dans son usine à Wuhan. Celle-ci devrait produire ses premiers véhicules 100 % électriques fin 2017, sur la plate-forme de sa berline électrique, la Fluence ZE.

Surtout, Renault mise sur la coentreprise créée cet été entre l'Alliance Renault-Nissan et son partenaire historique Dongfeng : il s'agit de fabriquer, dans l'usine de Dongfeng à Shiya, une petite voiture 100 % électrique à bas prix (on parle de 8.000 à 10.000 euros). Le démarrage de la fabrication est prévu pour... 2019. ■

Le dispositif inquiète les géants allemands

La Chine représente le premier marché de Volkswagen, BMW et Mercedes.

Pauline Houédé
 @Pauline_H
 — Correspondante à Berlin

Le quota chinois sur les voitures électriques est un défi qui inquiète depuis des mois les constructeurs allemands. Car Volkswagen, BMW comme Mercedes sont de plus en plus dépendants de la Chine, qui représente leur premier marché mondial. VW a vendu l'année dernière environ 4 millions de véhicules, contre plus de 500.000 voitures pour son concurrent bavarois BMW et environ 470.000 pour Mercedes. Des véhicules à moteur

thermique, dans leur très écrasante majorité... alors que Pékin somme les constructeurs de vendre 10 % de véhicules électriques ou hybrides dès 2019. « C'est un sujet difficile pour les constructeurs allemands, car cette mesure peut entraîner des coûts, notamment pour Volkswagen, qui détient la plus forte part de marché en Chine (environ 18 %) », explique Stefan Bratzel, expert du Center of Automotive Management (CAM).

« Le quota était initialement prévu pour 2018, son report d'un an est important. En 2018, les constructeurs n'auraient eu aucune chance », poursuit l'expert, qui rappelle que la chancelière allemande, Angela Merkel, est intervenue auprès du Premier ministre chinois, Li Keqiang. « Les constructeurs alle-

18 %

LA PART DE MARCHÉ DE VOLKSWAGEN en Chine.

mands se sont lancés trop tard dans l'électrique, ils n'atteindront pas, selon moi, le quota en 2019. En 2020, seul Volkswagen devrait y arriver, car le groupe y travaille de façon intensive », estime Ferdinand Dudenhofer, expert de l'automobile à l'université de Duisbourg.

Christoph Ludewig, en charge de la communication chez Volkswagen Chine, reconnaît que le groupe n'a vendu que « quelques milliers » de véhicules électriques dans le

pays l'année dernière, mais souligne qu'il s'agissait alors de voitures importées sur le territoire chinois.

Le groupe a démarré au printemps la production de voitures hybrides (Audi A6L e-tron) dans le pays, et prévoit la production locale de 15 nouvelles voitures électriques dans les deux à trois prochaines années, souligne-t-il. Volkswagen, qui commencera à produire en 2018 des voitures 100 % électriques dans le cadre de son joint-venture avec le chinois JAC, ambitionne de livrer 400.000 voitures tout électriques et hybrides d'ici à 2020 en Chine, et 1,5 million d'ici à 2025.

De son côté, BMW « salue l'introduction de ces mesures », et rappelle notamment le lancement en 2018 d'une version hybride de sa série 5 produite en Chine. ■



Le site PSA-Dongfeng de Chengdu. Photo Wang Zhao/AFP