

16 | ÉCONOMIE & ENTREPRISE

Le Monde
JEUDI 24 AVRIL 2025

SALON DE SHANGHAI

Automobile : la Chine au centre du monde

L'HYPERPUISSANCE AUTOMOBILE CHINOISE 1,3 L'industrie du pays domine le reste de la planète. Un revirement historique

SHANGHAI - envoyé spécial

Dans l'un des plus grands centres d'exposition de la planète, en forme d'un trèfle à quatre feuilles dans l'ouest de Shanghai, les Chinois peuvent découvrir, à partir de mercredi 23 avril et jusqu'au 2 mai, les nouveaux modèles que les constructeurs automobiles ont conçus pour eux. Il y en aura pour tous les budgets, de l'énorme SUV 9X de la marque haut de gamme Zeekr au retour en version électrique de la Chery QQ, la voiture populaire emblématique de la Chine des années 2000. Mais, dans cette immense, un constat général frappera les centaines de milliers de visiteurs attendus : en matière d'automobile, la Chine est devenue le centre du monde.

Dans les chiffres, cette réalité est installée de longue date : la Chine est devenue le premier marché automobile dès 2009, et les ventes en 2024 y ont atteint 31 millions, nettement plus que celles des États-Unis et de l'Union européenne (UE) réunis. Longtemps, l'industrie chinoise a produit uniquement pour les Chinois à travers des contreparties établies avec les marques européennes, japonaises et américaines. Mais, depuis peu, le pays de Xi Jinping a changé de dimension. En 2023, il est devenu premier exportateur mondial d'automobiles, surpassant l'Allemagne et le Japon.

Désormais, c'est en Chine que se définissent les tendances, les technologies. Décision révélatrice, Renault a ouvert en janvier à Shanghai un centre de recherche et développement avec environ 150 ingénieurs chinois dans le but affiché d'aider à concevoir ses véhicules pour le marché européen, dont la future Twingo E-Tech.

GÉANTS DES TECHNOLOGIES

Les Chinois, eux, optent désormais pour des constructeurs locaux : ils ont choisi à 65 % des marques chinoises en 2024, alors qu'en 2019 ils optaient à 60 % pour des étrangers. Parmi la centaine de marques locales, il y a les grands constructeurs étrangers, rattachés à des villes où ils sont les héritiers des unités de production industrielle de l'ère maïste. Il y a aussi des groupes privés, parvenus à survivre malgré l'intense compétition, tel Geely, basé à Hangzhou, qui a racheté Volvo en 2010.

Dans cette course se sont invités les nouveaux géants des technologies chinoises. C'est le cas de Xiaomi, connu pour ses smartphones, qui a lancé, en mars 2024, une voiture dont les lignes évoquent celles des Porsche. Lei Jun, le patron star de Xiaomi, a réussi à en écoulé plus de 130 000 unités entre mars et décembre 2024, et vise 300 000 pour 2025.

À cette liste s'ajoute une marque qui constitue une catégorie à part. BYD domine 32 % des ventes de véhicules électriques et hybrides en Chine et est devenu la référence. Le groupe de Shenzhen a trente ans d'expérience dans les

batteries, plus de vingt dans l'automobile, ce qui donne confiance aux consommateurs qui savent bien qu'acheter une nouvelle marque est un pari, car toutes ne survivront pas.

Beaucoup semblent vouées à disparaître. D'autant que la guerre des prix fait rage. Cette concurrence amène des innovations en nombre, comme ce système présenté par BYD, le 17 mars, qui permet, selon l'entreprise, de recharger une voiture en cinq minutes pour 470 kilomètres d'autonomie. C'est aussi le marché où se jouent les innovations en matière de conduite autonome, à l'image des centaines de taxis sans chauffeur qui parcourent les rues de Wuhan.

PRIORITÉ PUBLIQUE

Certaines marques parviennent à développer des modèles en moins d'un an, quand les constructeurs étrangers mettent autour de trois ans. Le premier constructeur de batteries de la planète, CATL (37,9 % du marché mondial en 2024, plus que les quatre suivants, dont BYD, réunis), propose même des châssis électriques tout faits pour les marques souhaitant lancer une voiture au plus vite.

L'accélération est due notamment aux politiques publiques. La Chine, premier émetteur de gaz à effet de serre de la planète, a fait de sa transition énergétique une priorité politique. Les achats d'automobiles électriques et hybrides ont été très subventionnés. À cela s'ajoute une course entre les villes et provinces : chacune veut son usine, avec les emplois et la reconnaissance qu'elle apporte.

Cette politique a permis d'asseoir la progression des acteurs chinois, amenant un retournement de marché d'une ampleur historique. Si la Chine n'est jamais sortie de son retard historique dans le moteur à essence, l'avènement de l'électrique tout changé. Désormais, les occidentaux courtisent les groupes chinois pour apprendre d'eux. Stellantis a annoncé, en septembre 2024, un accord avec une marque de Hangzhou, Leapmotor. Le cinquième groupe automobile mondial facilite son arrivée en Europe contre son expertise dans l'architecture informatique. En 2023, Volkswagen avait déjà annoncé un accord avec un constructeur électrique chinois, XPeng.

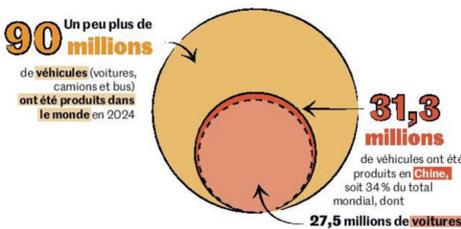
Conséquence de cette percée chinoise, les groupes étrangers sont très chahutés. Volkswagen, qui a été dépassé par BYD en 2023 comme marque la plus vendue de Chine après quinze années de domination, s'est débarrassé d'une usine dans la région sensible du Xinjiang et des plans de fermeture ont été évoqués sur deux autres sites, à Nankin et Ningbo.

Les constructeurs chinois, eux, nourrissent de fortes ambitions à l'international, ce qui suscite d'importantes tensions diplomatiques. Avant même le retour au pouvoir de Trump, et le déclenchement de la guerre commerciale, Joe Biden a imposé, en mai 2024, 100 % de taxes sur les véhicules électriques chinois, leur fermant de fait la porte. L'UE de son côté, a adopté, en octobre 2024, des taxes différenciées selon les marques chinoises. Pour le nouveau géant BYD, c'est 17 %. Une barrière qui ne semble pas infranchissable, tant son ascension, comme celle de toute l'industrie automobile, semble inexorable. ■

HAROLD THIBAULT

Prochain article Essence dans les campagnes, électrique dans les villes : la voiture dans les rues chinoises

La Chine, premier constructeur automobile mondial... et de très loin

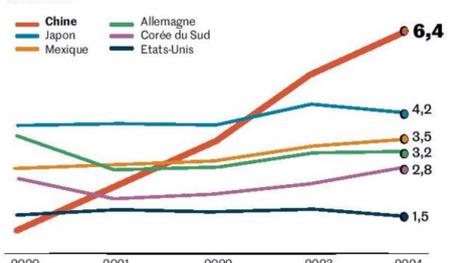


C'est davantage que l'Europe et les États-Unis réunis, qui ont produit

25,2 millions de véhicules

Après le Covid-19, le grand bond des ventes à l'étranger

Nombre d'exportations pour tous types de véhicules dans le monde, par pays, en millions

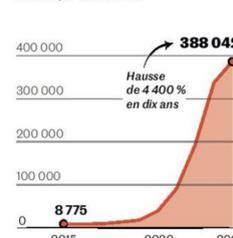


Infographie : Le Monde

* Union européenne, Royaume-Uni, Norvège, Suisse et Islande

Les voitures made in China à l'assaut de l'Europe

Ventes de voitures de marque chinoise en Europe*, hors Volvo



À la tête de BYD, le couple qui secoue l'industrie

Wang Chuanfu, d'abord expert en batteries, et son épouse, Stella Li, chargée de l'international, pilotent le numéro un mondial des véhicules électriques

PORTRAIT

SHANGHAI - envoyé spécial

Elon Musk éclate de rire. Un journaliste de Bloomberg TV vient de lui demander s'il voit en une marque chinoise, BYD, un concurrent. Le patron de Tesla ne dis-simule pas son mépris : « Vous avez vu leur voiture ? » Le produit ne lui paraît pas attrayant, leur technologie lui semble faible et, en cette année 2011, leur avenir en Chine même ne lui paraît pas assuré. Musk n'est pas le seul à longtemps n'avoir pas compris ce que signifiait l'ascension de BYD. En cette même année 2011, on pouvait voir le fondateur de cette marque, Wang Chuanfu, arpenter les allées du Salon de l'automobile de Genève avec son petit appareil photo avant d'aller déjeuner au self avec sa garde rapprochée. Il était alors facile de l'aborder. À cette époque, le constructeur avait pourtant déjà Warren Buffett pour actionnaire, et rien ne pouvait le faire douter : il prédisait que BYD serait le numéro un mondial en 2025.

C'est désormais vrai pour les modèles électriques, et dans les salons, M. Wang ne se déplace plus que protégé et entouré d'une dizaine de collaborateurs extrêmement respectueux. Elon Musk a depuis changé de perception, reconnaissant début 2024, alors que BYD venait de dépasser Tesla pour la première fois, que les marques chinoises sont les plus compétitives au monde et craignant que, sans barrières douanières, elles ne « démolissent » leurs concurrents étrangers. En novembre 2024, BYD a produit son

dix millionième véhicule et s'est hissé au sixième rang des groupes mondiaux.

Nul ne sait ce qu'il adviendra des autres marques en Chine - il y en a tant que beaucoup sont vouées à disparaître -, mais tous les analystes, tous les cadres ou observateurs du secteur partagent cette certitude : à l'heure où s'accélère l'électrification, BYD va continuer de croître. La marque pourrait avoir un destin mondial que seuls quelques autres groupes, tels que Toyota ou Volkswagen, ont connu. En 2023, le nouvel emblème de Shenzhen avait dépassé ce géant allemand pour s'imposer comme la première marque de Chine. C'est peut-être ce statut de référence en Chine qui compte le plus aux yeux de Wang Chuanfu, tant il s'agit d'une revanche sur son passé. Beaucoup de nouveaux milliardaires chinois ont cette trajectoire. Partis de rien, ils se sont hissés au sommet, mais peu ont conservé le style sobre, franchement ordinaire, du fondateur de BYD.

Une friche des possibles

Né en 1966, le plus jeune parmi huit enfants d'une famille rurale de la province pauvre de l'Anhui, il perd son père à 13 ans et sa mère, deux ans plus tard. Un de ses grands frères l'encourage à ne pas renoncer à ses études comme lui a dû le faire. Wang Chuanfu est admis en physique et chimie des métaux dans une université de Changsha, plus au sud. Il y obtient des résultats brillants et est pris en doctorat dans un institut de recherche public à Pékin. Il en devient directeur adjoint et, lorsque l'institut monte une collaboration avec le géant étatique de la

métallurgie, Baosteel (désormais Baoshan Iron & Steel), pour lancer un usin de batteries, Wang Chuanfu est chargé de superviser le projet.

Il doit pour cela s'installer à Shenzhen. On est en 1993 et, l'année précédente, le dirigeant Deng Xiaoping s'est rendu en visite dans cette ville-champignon à la frontière de Hongkong, confirmant la politique d'ouverture économique de la Chine. Aujourd'hui, Shenzhen est le phare de la Chine modernisée. Avec sa skyline futuriste, elle héberge les sièges de beaucoup de champions chinois : Huawei dans les télécoms, DJI dans les drones et BYD, donc, avec son campus dont un monorail fait le tour pour déposer les travailleurs. À l'époque, Shenzhen est une friche des possibles. « C'était la ruée vers l'or », se souviendra Wang Chuanfu, des années plus tard, après du *Financial Times*. Il est frustré par le manque de financements de son institution publique. En 1995, il lance donc sa propre usine en empruntant de l'argent à un cousin et produit de petites batteries pour l'électronique japonaise, qui est en pleine expansion. Il est avant toute chose un expert du secteur des batteries, ce qui lui donne aujourd'hui un avantage considérable face aux grands constructeurs internationaux qui, pour beaucoup, n'ont longtemps cru qu'à moitié à l'avenir de l'électrique et se sont développés autour du moteur à essence.

BYD (pour « Build your Dreams ») ne se lance dans les voitures qu'en 2003, pas franchement favori, tant les acteurs du privé chinois semblent partir avec un handicap sur un marché alors largement dominé par des marques étrangères dans les moteurs traditionnels et les entreprises publiques avec lesquelles la réglementation locale les contraint à opérer. Pourtant, Wang Chuanfu est déjà devenu le premier fournisseur mondial de petites batteries pour téléphones mobiles et, en 2008, l'investisseur Warren Buffett, qui croit en son savoir-faire, prend 10 % de l'entreprise pour 230 millions de dollars (200 millions d'euros). Conséquence directe : en 2009, Wang Chuanfu devient ponctuellement l'homme le plus riche de

L'AVÈNEMENT DE L'ÉLECTRIQUE A TOUT CHANGÉ. Désormais, les groupes occidentaux courtisent les acteurs chinois pour apprendre d'eux