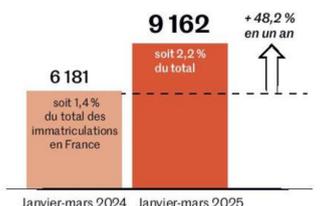
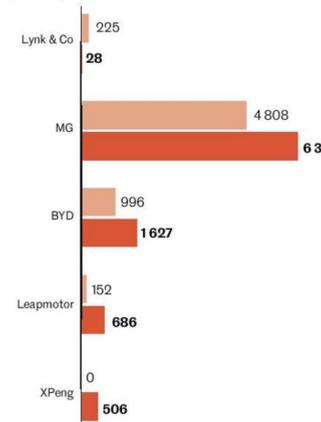


En un an, la vente de voitures chinoises en France a progressé de 48 %

Evolution du nombre des immatriculations de voitures particulières neuves de marque chinoise, en France



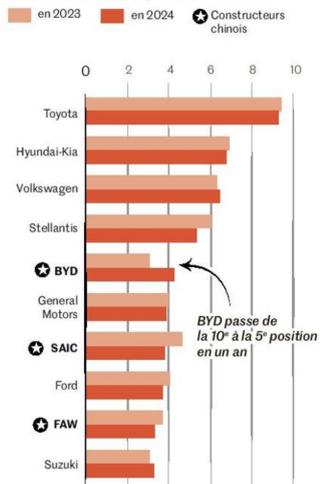
Répartition du nombre de nouvelles immatriculations par marque



Sources : Inovev ; AlixPartners ; AAA data ; Strat Anticipation

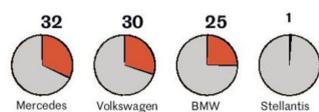
La percée de BYD

Top 10 des constructeurs d'automobiles dans le monde, en millions de véhicules produits



La Chine, un débouché important pour les constructeurs européens

Part de la Chine dans les ventes de véhicules en 2024, par constructeur, en %



Chine. Ses véhicules sont alors loin de faire rêver les Chinois. Il réussit plutôt à équiper Shenzhen pour des bus et des taxis dont le design est assez ringard.

Mais la course à la transition énergétique dans laquelle se lance la Chine profite très largement à BYD. Pékin voit les véhicules électriques comme une double priorité, autant pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, en tant que premier pollueur, que pour prendre un avantage industriel et créer des emplois, dans un secteur d'avenir. L'Institut d'études sur l'économie mondiale de Kiel estime, en se fondant sur les rapports d'activité annuels de BYD, à 3,4 milliards de dollars les subventions directes reçues par le groupe entre 2018 et 2022. Le Center for Strategic and International Studies basé à Washington estime, lui, à 230 milliards de dollars le cumul des politiques publiques d'aide au secteur de l'automobile électrique chinoise entre 2009 et 2023.

Du minéral à l'usine

Alors que la plupart des constructeurs, chinois et étrangers, sont contraints d'acheter des batteries chez des fournisseurs tels que le chinois Contemporary Amperex Technology Co. Limited, BYD, lui, est présent sur l'ensemble de la chaîne. Le groupe a pris des participations dans plusieurs sociétés chinoises d'extraction de lithium et d'autres minerais stratégiques pour l'électrification des usages. Il a été autorisé, en 2024, à mener un projet d'extraction au Chili, et la presse a révélé, en février 2025, qu'il avait obtenu les droits d'exploitation de deux parcelles dans l'Etat brésilien du Minas Gerais, riche en lithium.

Cette intégration verticale, du minéral à la sortie d'usine en passant par les pièces, permet à BYD de produire à lui seul 75 % des composants de ses véhicules, selon une étude des analystes de la banque UBS. En comparaison, Tesla fabriquerait 46 % des éléments de sa Model 3 assemblée en Chine. BYD dégage de ce fait davantage de marges et optimise l'intégration des éléments entre eux. Parallèlement, BYD doit beaucoup à Tesla: l'arrivée des voitures de Musk,

EN 2008, L'INVESTISSEUR WARREN BUFFETT, QUI CROIT EN SON SAVOIR-FAIRE, PREND 10 % DE L'ENTREPRISE

avec leur design et leur ergonomie, a rendu l'électrique désirable pour les Chinois, et le début de sa production dans le sud de Shanghai en 2019 a permis, en baissant leur coût, de le populariser.

L'autre facteur de réussite de BYD est Stella Li, que le jury du World Car Person of the Year, composé de 96 journalistes de 30 pays, a choisie comme personnalité mondiale de l'année pour sa « contribution significative à l'industrie automobile ». À 55 ans, vice-présidente exécutive de BYD, à la barre du groupe avec son époux, cette femme en assure le développement commercial et l'expansion mondiale. Avec la même ténacité que celle dont elle avait fait preuve pour vendre les batteries BYD à Motorola, dans les années 1990. Aucune trace de fatigue sur le visage de celle qui passe sa vie à parcourir le monde. Elle sourit quand on lui demande son secret: « J'ai de très bonnes équipes et j'aime voyager avec elles. Je passe 80 % de mon temps hors de Chine », dit-elle. Lors que nous la rencontrons à Paris, dans la concession BYD des Champs-Élysées, elle arrive de Londres, où elle a fait étape après la Pologne. Dans chaque pays, elle a un objectif clair: mettre en place une équipe locale et développer un bon service après-vente; ce n'est qu'ensuite qu'elle fixe des objectifs de parts de marché.

Après Paris, elle s'envole directement pour le Brésil. Ce marché, le plus important pour BYD hors de ses frontières, est l'une des clés de son expansion internationale. Carlos Gomes, directeur général de Cosmobilis, le deuxième réseau de concessionnaires en France, qui opère sous la marque ByMyCar et distribue BYD, voit en Stella Li « une patronne pleine d'énergie, qui a imposé la marque

au Brésil, alors qu'il n'y a pas vraiment d'infrastructure de recharge ».

Le marché européen n'est pas simple, surtout depuis que Bruxelles a imposé des droits de douane, au constat des largesses accordées par l'Etat chinois aux constructeurs de l'empire du Milieu. Les images des cargos au logo BYD déversant des véhicules chinois dans les ports européens ont renforcé le sentiment que la menace plane sur l'avenir des voitures européennes. Mais le couple a « une confiance illimitée dans les capacités et les produits » de BYD, selon M. Gomes. Stella Li, tout comme son mari, croit surtout dans la course à l'innovation. « Nous sommes une entreprise de technologie, nous avons 120 000 ingénieurs, 11 centres de R&D, nous enregistrons 45 brevets par jour », liste-t-elle. En mars, BYD a présenté une plateforme avec des super-chargeurs permettant d'alimenter jusqu'à 470 kilomètres d'automobile en cinq minutes.

« Le public entend soudainement parler de BYD, mais ça ne s'est pas du tout fait du jour au lendemain. Ils travaillent depuis vingt-deux ans sur les voitures », raconte Yuejia Xiong, autrice d'une biographie de Wang Chuanfu. On l'y décrit comme passionné par l'innovation, par le règlement des défis techniques des batteries sur lesquels il s'implique personnellement, ayant peu de hobbies à côté.

On imagine Stella Li parcourant le monde dans l'avion privé de la société, comme John Elkann ou autrefois Carlos Ghosn, mais elle répond d'un air étonné: « Non, pas du tout, je prends des vols commerciaux. » Même air lorsqu'on lui demande s'il lui reste du temps pour sa vie privée: « Je n'ai pas beaucoup de temps pour moi, mais je suis aussi la mère de deux enfants. » Ils ont 19 ans et 20 ans, et font leurs études aux Etats-Unis. Elle assure s'adapter à leur agenda pour leur accord du temps. Le duo à la tête de BYD se révèle particulièrement complémentaire pour porter l'un des avancées technologiques et l'autre, les nouveaux marchés. En mars, BYD a annoncé l'objectif de doubler ses ventes à l'étranger, pour les faire passer à 800 000 unités en 2025. ■

SOO HEE FAY ET HAROLD THIBAUT

Les constructeurs chinois inondent les émergents

Bloqués aux Etats-Unis, entravés en Europe, BYD, Chery ou SAIC vendent leurs voitures en Asie, en Amérique latine et en Afrique

SHANGHAI - envoyée spéciale

L'effet boomerang a déjà commencé. Les droits de douane imposés par l'Union européenne aux voitures électriques chinoises, et leur bannissement du marché américain, décidé par Joe Biden lorsqu'il était président des Etats-Unis, poussent les BYD, Chery, Great Wall Motors, SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation) à accélérer dans les pays émergents. La bascule a été très rapide. « Les ventes de véhicules dits "nouvelles énergies" (hybrides et électriques) en Europe ne représentaient plus, mi-2024, que 41 % de leurs exports en valeur, contre 88 % à la mi-2022 », note Julien Marcellly, chef économiste de Global Sovereign Advisory (GSA), auteur d'une longue note sur le sujet, publiée le 24 novembre 2024.

Marchés plus petits, mais nombreux et surtout en forte croissance, les pays émergents ont pris le relais. C'est un mouvement durable, estime-t-il: « Les constructeurs chinois en profitent pour fidéliser la clientèle, développer des réseaux de distribution et, déjà, se lancer dans la fabrication locale. »

Ni le prix des voitures électriques ni l'absence d'infrastructure de recharge n'ont découragé les exportateurs chinois de partir à la conquête de ces nouveaux marchés. Et les clients sont au rendez-vous. Les véhicules tout électrique représentent en valeur, selon les chiffres compilés par GSA, 60 % des importations automobiles en Jordanie, 73 % au Népal, 62 % en Thaïlande, 54 % en Birmanie, 11 % au Bangladesh, 40 % au Bhoutan.

Les marques chinoises, souvent aidées par les alliances géopolitiques ou par la proximité géographique, s'installent en partant souvent de rien. Rémi Cornubert, fondateur du cabinet Strat Anticipation, a analysé les parts de marché pour Le Monde. Entre 2019 et 2022, les marques chinoises ont pris 24,5 % du marché birman, le constructeur Chery s'arrogeant la part du lion. En Thaïlande, entre 2020 et 2024, la part de marché chinoise est passée de 3,2 % à 10,6 %, BYD prenant 40 % du marché derrière SAIC (MG, Roewe, Maxus...). En Malaisie, Chery et BYD ont fait grimper l'empreinte chinoise de 0,5 % en 2020 à 4,1 %.

« Explosion des ventes » au Brésil

En Indonésie, les ventes ont été multipliées par 14, avec une part de marché passée de 0,5 % à 3,8 %, là encore tirée par BYD et Chery. Aux Philippines aussi, la présence a doublé (passant de 3 % en 2020 à 5,4 %). Même au Vietnam, marché protégé par des droits de douane, les ventes chinoises atteignent 5,6 % du marché. En Ouzbékistan, où les marques occidentales n'ont pas vu venir la mutation du marché, 7 % des voitures vendues sont électriques, soit 31 % des exportations, à 92 % chinoises.

Certains marchés de pays riches se laissent encore plus facilement séduire dans cette zone Asie-Pacifique. A Singapour, les voitures chinoises, à 70 % des BYD, pesaient 177 % du marché en 2024. En Nouvelle-Zélande, les véhicules chinois sont montés à 9,5 % du marché en 2022, avant de redescendre. L'Inde, le Pakistan, le Japon et la Corée du Sud y sont réfractaires.

Mais, pour Julien Marcellly, c'est en Amérique latine que la progression est la plus spectaculaire, tirée par « une explosion des ventes au Brésil ». Ce que confirment les données de Strat Anticipation: la part des marques chinoises y est passée de 1 % au début de la dé-

CERTAINS PAYS, COMME LE MAROC OU LE KENYA, METTENT EN PLACE DES POLITIQUES PRO-VÉHICULE ÉLECTRIQUE, POUR LIMITER LEUR DÉPENDANCE AUX CARBURANTS

centie (27 000 voitures) à 6,6 % fin 2024, soit 173 201 véhicules: des BYD, Chery et, dans une moindre mesure, Great Wall Motors (qui développe des SUV hybrides). « C'est le principal pays d'exportation des voitures électriques chinoises, note l'économiste de GSA. Seule la Belgique fait mieux, mais uniquement parce que le port d'Anvers est l'un des principaux points d'entrée du marché européen. »

La progression est telle que le gouvernement brésilien a réintroduit des droits de douane sur les véhicules électriques importés (qui vont monter jusqu'à 35 % en juillet 2026). En réponse, les groupes chinois accélèrent leur implantation locale. Ils profitent pour cela du retrait de leurs concurrents occidentaux.

Usines abandonnées

Great Wall Motors a beaucoup recruté pour dopper la production de son usine d'Incheon, rachetée à Mercedes-Benz en 2021. BYD vise de produire des voitures en grande série dans l'ancienne usine Ford - qui s'était implanté en 1929 pour produire la Ford T - à Camaçari. Les constructeurs chinois ont aussi saisi la main tendue par le gouvernement brésilien pour développer les motorisations hybrides à l'éthanol. Les marques européennes risquent de se faire boucler.

En Asie aussi les groupes chinois sautent sur les usines que les Occidentaux abandonnent. « En Thaïlande, General Motors [GM], Suzuki et Subaru ont cessé l'assemblage local et en Indonésie, Peugeot, Ford, Chevrolet et Renault se sont également retirés, note Global Sovereign Advisory. Ces départs offrent aux entreprises chinoises l'opportunité de récupérer à bas coût des infrastructures existantes, de profiter d'une main-d'œuvre déjà qualifiée, et de s'appuyer sur un tissu de sous-traitance dense et performant. Par exemple, Great Wall Motors a repris et modernisé l'usine thaïlandaise de GM. »

L'Afrique n'est pas oubliée dans cette conquête. BYD s'est allié avec CFAO, le distributeur historique de la Ford T, de Peugeot et de Toyota, devenu son principal actionnaire. Certains pays, comme l'Éthiopie, le Maroc ou le Kenya, mettent en effet en place des politiques pro-véhicule électrique, pour limiter leur dépendance aux carburants. Surtout, « s'inspirant explicitement des expériences sud-coréennes et japonaises, les autorités chinoises ont adopté en 2021 une stratégie nationale pour développer les exportations de véhicules d'occasion », explique Julien Marcellly.

Un réseau de maintenance, puis de revendeurs, va ainsi se mettre en place. Et le potentiel est gigantesque: le nombre de véhicules de seconde main - peu prisés par les Chinois - va croître de manière exponentielle dans les prochaines années, à mesure que le parc domestique en Chine - déjà 20 millions de véhicules électriques en 2023 - vieillit. ■

S. FA.