

La voiture électrique amorce un recul en Chine

Transitions et Énergies - 9 septembre 2019



L'an dernier, la Chine était de loin le plus important marché mondial pour le véhicule électrique avec [plus de 1,05 million de modèles vendus](#). Très loin devant les États-Unis et leurs 361.000 voitures, la Norvège et ces 73.000 véhicules et... la France avec 31.000 ventes.

Le succès du véhicule électrique en Chine était notamment lié aux subventions massives accordées par le gouvernement aux constructeurs et aux consommateurs. Elles sont [estimées à 60 milliards de dollars entre 2009 et 2017](#). Certains ont même parlé [de bulle du véhicule électrique en Chine](#). Mais Pékin a changé de stratégie et les subventions vont disparaître d'ici la fin de l'année. Elles ont déjà sensiblement baissé depuis le début du mois de juillet.

Un marché automobile déprimé

Sans surprise, [la croissance des ventes de véhicules dits à énergie nouvelle a diminué au fil des mois](#) et même baissé, pour la première fois, de 4,7% en juillet 2019 par rapport à juillet 2018 et de 14% par rapport à juin 2019. L'ampleur de ce recul se mesure dans les performances commerciales de BYD, le premier constructeur électrique chinois. Il a vendu l'an dernier plus de voitures électriques que l'américain Tesla. Mais Il a [annoncé avoir commercialisé 16.567 véhicules le mois dernier](#), une baisse de 38% par rapport à juin et de 12% par rapport à juillet 2018.

Les véhicules électriques et hybrides restaient pourtant l'un des rares points positifs d'un marché automobile chinois déprimé. Les prévisions du début de l'année tablaient sur la vente de 1,5 à 1,6 million de véhicules électriques et hybrides. Elles ne seront sans doute pas

atteintes. Tout le marché automobile chinois, le premier mondial, traverse une conjoncture difficile. Selon l'Association chinoise des constructeurs automobiles (CAAM), il s'est encore contracté dans son ensemble de 4,3% en juillet dernier, sa treizième baisse mensuelle consécutive. Les ventes de voitures neuves avaient diminué de 2,8% en 2018, leur premier recul depuis les années 1990.

Pour la CAAM, la contraction du marché devrait encore être plus marquée cette année, la fédération anticipant un recul 5% des ventes par rapport à 2018, à 26,68 millions de véhicules. Cela tient notamment au ralentissement de l'économie chinoise et à la guerre commerciale avec les Etats-Unis.

Le pari de l'hydrogène

Pour ce qui est des voitures électriques et hybrides, le retournement du marché est avant tout la conséquence d'une décision stratégique du gouvernement chinois. Considérant que l'industrie du véhicule électrique à batteries et du véhicule hybride est suffisamment développée, les pouvoirs publics ont décidé [de promouvoir une économie de l'hydrogène et de consacrer les moyens nécessaires](#), industriels et financiers, pour y parvenir. Les milliards de dollars consacrés aux subventions aux véhicules électriques iront à l'hydrogène.

C'est Wan Gang, l'homme qui avait convaincu le gouvernement chinois de parier sur le véhicule électrique à batteries, qui est à l'origine de ce changement de stratégie et de ce pari sur le véhicule à pile à combustible. Pour lui, le véhicule à hydrogène n'a pas encore pris son envol pour des questions de coûts et d'obstacles industriels et techniques. Mais la Chine entend tout changer en en faisant une priorité nationale. La Chine a l'intention de tester l'hydrogène dans certaines régions en mettant en place un écosystème comprenant la production, le stockage, le transport, les stations pour recharger les véhicules, à commencer par les bus et les camions, et pour les produire. Le gouvernement chinois a annoncé vouloir mettre un million de véhicules à hydrogène sur ses routes d'ici à 2030.

En attendant, les [constructeurs automobiles commencent à souffrir](#) sur le marché chinois qui a longtemps été pour eux un eldorado. La baisse des ventes depuis plus d'un an a conduit certains industriels locaux comme Geely et Great Wall à revoir leurs prévisions de chiffre d'affaires et de bénéfices.

PSA Peugeot Citroën se trouve dans une situation particulièrement difficile. Un [plan de la dernière chance a été présenté le 5 septembre](#) pour enrayer l'hémorragie des ventes. Elles ont encore reculé de 57% sur les sept premiers mois de l'année (Asie du sud-est comprise), à seulement 75.400 unités. Avec son partenaire chinois Dongfeng, PSA a décidé de supprimer plusieurs milliers de postes en Chine et de se défaire de deux des quatre sites d'assemblage qu'ils détiennent en commun dans le pays.

Avant même le retournement du marché, bon nombre de constructeurs occidentaux avaient commencé à éprouver des difficultés en Chine, en raison notamment d'une tendance des consommateurs à privilégier maintenant les constructeurs locaux.

Mais PSA est un cas particulier. L'an dernier, l'industriel français a perdu plus de 300 millions d'euros dans le pays et ces ventes chinoises sont tombées à 247.600 contre un pic à 731.000 en 2014. Le constructeur français prépare la commercialisation, fin 2019 début 2020, de premiers modèles électriques et hybrides rechargeables. Reste à savoir si ce n'est pas déjà trop tard. Si la situation ne se redresse pas dans les deux prochaines années, le PDG de PSA, Carlos Tavares, pourrait ne pas avoir d'autre choix que de mettre un terme au partenariat, vieux de 27 ans, avec Dongfeng, qui détient 12,2% de PSA. PSA cesserait ainsi toute activité en Chine.