

**INDUSTRIE & SERVICES**

# L'Empire du Milieu, future base d'exportation pour les constructeurs

**BMW a choisi la Chine pour produire son futur SUV électrique, après Ford, qui va y assembler sa Focus.**

Anne Feitz  
@afeitz

Le SUV électrique de BMW sera Made in China. En présentant la version électrique de son X3, ce mercredi au salon de Pékin, le constructeur munichois a aussi dévoilé sur quel site il sera produit, à compter de 2020 : ce sera Shenyang, dans le nord-est de la Chine. « *C'est en Chine que nous anticipons la plus forte demande pour l'électrique* », justifie un porte-parole du groupe.

Avec une conséquence probable : le véhicule sera exporté ailleurs dans le monde, et notamment aux Etats-Unis. Les dirigeants de BMW ont indiqué, à Pékin, que cette option était « *étudiée avec attention* », mais ceux de leur partenaire local Brilliance ont été plus affirmatifs. Leur coentreprise BMW Brilliance avait d'ailleurs obtenu en juin 2017 une licence d'exportation de la part des autorités locales.

Le constructeur allemand n'est pas le premier à choisir la Chine comme base mondiale de production pour un véhicule. General

Motors exporte depuis deux ans des 4x4 Buick Envision fabriqués sur place avec son partenaire SAIC (30.000 l'an dernier sur les 210.000 produites) tandis que Volvo (détenu par le chinois Geely) exporte quelques S60 et S90 Made in China.

Mais c'est surtout Ford qui a fait sensation en juin 2017, en choisissant son site de Chongqing dans le Sichuan, au centre du pays, pour produire la Focus à compter de 2019 et servir, notamment, le marché américain. De quoi doper les volumes exportés, alors qu'environ 160.000 Focus se sont vendues l'an dernier aux Etats-Unis.

## Usine du monde

C'est que les coûts de production sont bien inférieurs en Chine, « *environ 30 à 40 % de moins que dans les pays occidentaux* », indique Bertrand de la Villéon, chez Eurogroup Consulting. En annonçant sa décision, Ford avait estimé les économies à un milliard de dollars par rapport à une implantation au Mexique, l'alternative envisagée. Par ailleurs, les véhicules « *Made in China* » n'ont plus à souffrir de problèmes de qualité – ce qui n'était pas le cas il y a quelques années. « *Tous nos véhicules doivent satisfaire la qualité BMW, et ceux produits en Chine n'y feront évidemment pas*

*exception* », insiste le porte-parole du constructeur allemand.

Pour l'instant, ces quelques mouvements restent isolés. « *Les usines des constructeurs occidentaux en Chine sont avant tout destinées à nourrir la croissance du marché chinois* », rappelle Bertrand de la Villéon. La guerre commerciale lancée par Donald Trump vis-à-vis de la Chine, qui pourrait provoquer une hausse drastique des droits de douane sur les échanges automobiles entre les deux pays, n'est pas non plus de nature à accélérer la tendance – même si Ford a confirmé début avril ses intentions pour la Focus.

Si la Chine doit devenir l'usine du monde dans l'automobile, ce sera d'abord dans le véhicule électrique, ou pour servir les marchés du sud-est asiatique, estime l'expert, tout en soulignant que l'Inde pourrait dans ce cadre devenir un concurrent sérieux. « *C'est un pays moins compliqué* », juge-t-il.

## À NOTER

**Les exportations chinoises de voitures particulières ont atteint 639.000 unités en 2017 (+34 % sur 2016 après plusieurs années de baisse), vers l'Iran, l'Inde, le Vietnam, mais aussi les Etats-Unis (58.000 unités).**

