# Chine : Le secteur automobile français pas si présent que ça

17/01/2011 à 8h00
*Par Philippe Béchade*

**La BCE n'a pas laissé passer l'occasion de donner un coup de pouce salutaire à l'adjudication de deux minuscules tranches de bons du Trésor portugais – 500 millions chacune, portées à 600 et 650 millions vu la vigueur de la demande. Avec un rendement de 6,7% sans le moindre risque puisque tout est théoriquement garanti par le FSME, voire la Chine et le Japon, on se demande bien pourquoi il y avait autant candidats !**

Refinancer un pays qui a besoin de 20 milliards d'euros et qui gère ses affaires de manière plutôt rigoureuse, c'est une chose. C'est une toute autre affaire, en revanche, que de refinancer une Espagne qui aura besoin de 175 milliards d'euros (et comptez 100 de plus pour les banques ibériques)… ou des États-Unis qui exigent un renflouement de 1 300 milliards de dollars pour le seul déficit fédéral – auquel il faut rajouter celui des différents états de l'Union puisque la Fed hésite à employer une partie du "*QE2*" pour sauver la Californie ou la Floride de la faillite.

> ***Un des travers favoris du marché, c'est soit de prendre la partie pour le tout – ou inversement de globaliser pour gommer les aspérités lorsqu'il lui faut produire une justification. Les récentes émissions des Trésors espagnol et portugais illustrent le premier propos ; le ramassage systématique des valeurs automobiles au second semestre 2010 illustre le second.***

Qui n’a pas lu 50 fois que la hausse du secteur s’expliquait par la thématique des marchés émergents ? Les analystes se sont alors lancés dans une folle course-poursuite, le but étant de produire le “*papier*” le plus haussier de la place et de conserver une longueur de révision d’objectif à la hausse par rapport à ses concurrents.

Une fois que le mouvement est lancé, plus rien ne l’arrête… et surtout pas un retour à quelques réalités concrètes de nature à tempérer un optimisme débridé. Prenez par exemple les constructeurs français : tous consacrent une large part de leur communication aux investissements qu’ils consacrent à la Chine.

Qui prend le soin de préciser qu’il s’agit de prises de contacts en vue de la construction de nouvelles usines – alors que les Allemands, les Coréens et les Japonais sont déjà solidement implantés dans le pays… et que les champion locaux, qui ont tout le support de Pékin, n’ont pas l’intention de se laisser manger des parts de marché par des nouveaux venus, si bien intentionnés soient-ils ?

Qui s’est intéressé au fait que le rythme de l’accélération de ventes en Chine a commencé à ralentir au début de l’automne ? Pékin a institué des restrictions quantitatives drastiques au niveau des immatriculations et va durcir parallèlement les conditions d’accès au crédit.

Qui s’étonne que les cours ont commencé à flamber alors même que la décrue s’amorçait en Europe (-4% au total en 2010) dès la fin du premier semestre ? Qui mentionne que les prévisions de ventes en 2011 sont devenues de plus en plus prudentes au sein des différentes directions ?

Peu importe tout cela : la gestion robotisée pratiquée à Londres ou Wall Street considère le secteur automobile comme un tout et ne fait guère de distinction entre les constructeurs français et allemands. BMW, Volkswagen ou

Daimler réalisent de vrais profits en Chine alors que Peugeot n'en est encore qu'au stade de l'investissement… Les spécialistes de la gestion "*benchmarkée*" ne font guère la différence : du moment que le véhicule porte un logo en lettres latines, possède quatre roues et un moteur et que c'est conçu en Europe, peu importe qu'il en circule des milliers dans Pékin ou quelques centaines dans toute la Chine !

Un de mes amis qui fait régulièrement la navette entre Paris et Shanghai m'a fait part de son étonnement lorsque je lui ai expliqué que la plupart des gérants pensent que le groupe Peugeot ou Renault a fait un carton l'an passé en Chine.

Il m'a conté l'anecdote suivante : il est à chaque fois surpris de constater le nombre de BMW, Mercedes et autres Audi stationnées sur le parking de l'aéroport de Shanghai (où les voitures au design plutôt japonais dominent). Il lui arrive parfois d'apercevoir une Peugeot de type 307 ou une Citroën C5, mais c'est rare.

Certes, Peugeot annonce +30% de ventes en 2010, mais partant d'une de part de marché de 3,5% (contre 12% pour le seul groupe Volkswagen), cela ne se remarque guère dans le flot de la circulation… Mais le chiffre brut fait rêver, et c'est ce genre d'argument qui entretient la fièvre acheteuse sur les constructeurs du CAC 40.

La Chine ne serait donc pas l'Eldorado que les cours de bourse semblent refléter ! La réalité n'est pas aussi monolithique. Elle devient même très hétérogène s'agissant des marges : les grosses berlines de luxe (BMW, Mercedes) et les speedsters (Porsche, Ferrari) s'achètent cash, avec toutes les options, sans discuter le prix, c'est une affaire de prestige. Les voitures françaises – des petite citadines très majoritairement – doivent en revanche afficher le meilleur rapport qualité/prix : ce n'est pas un achat "plaisir", la concurrence locale est féroce, il faut serrer les marges.

Enfin, l'affaire d'espionnage de Renault – où Pékin se défend avec véhémence alors que personne à la direction du groupe ou au gouvernement n'a désigné nommément la Chine – ressemble bel et bien à un torpillage intentionnel de la part des autorités chinoises, lesquelles attribuent à Renault les accusations véhiculées par la presse française.

Ce procédé – l'amalgame – est terriblement hypocrite de la part des Chinois et dévastateur sur le plan de l'image de Renault dans ce pays. Croyez-vous que l'acheteur potentiel choisira une voiture produite par une firme qui le traite d'espion ? Fera-t-il la subtile distinction entre les vitupérations du ministre du Commerce chinois monté au créneau et la prudente communication du constructeur qui s'est appliqué à ne stigmatiser officiellement aucun pays en Asie ?

Il ne reste à Pékin qu'à produire un photomontage où le Dalaï Lama conduit une Renault… et l'avenir commercial de la firme au losange sera cuit pour longtemps dans l'Empire du Milieu !

La Chronique Agora