

Décryptages Émergents

N°6 , June 2016

Sommaire

POINT DE VUE SUR... La mobilité électrique

Analyser au-delà des apparences p. 2

Revue de presse p. 5

ZOOM SUR ... Le Rwanda

Faisceaux de signaux faibles pour tendances émergentes p. 6

En bref p. 8

ACTUS ET AGENDA

La voix du Bridge Tank p. 9



Point de vue sur... La mobilité électrique

Analyser au-delà des apparences



Les Grands Émergents : marchés à fort potentiel pour le véhicule électrique

Par Joël Ruet et Fanny Costes

L'adoption massive des véhicules électriques et hybrides rechargeables n'a pas encore eu lieu. Mais depuis cinq ans le vent semble réellement tourner sur les marchés automobiles. Si en Europe, pour prendre le pouls, experts et parties prenantes se complaisent à regarder en direction de la Norvège et, dans une moindre mesure, de la France, nous pensons qu'au niveau mondial la diffusion de la mobilité électrique passera avant tout par les grands pays émergents. A cette exigence près, qu'en sus des efforts consentis par les pouvoirs publics, les industriels présents en Chine et en Inde notamment, devront en fournir au moins autant.

Une Europe laboratoire

Certes, la Norvège est bien, en proportion, le premier marché mondial pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables. Ainsi, en 2015, ils ont représenté 18,7% des ventes de véhicules particuliers et utilitaires du royaume, soit 39 000 immatriculations. Ce qui porte à 90 000 le nombre de véhicules électrifiés dans un pays où circulent environ 2,5 millions d'automobiles. Et son ambition politique est que l'ensemble des véhicules neufs commercialisés en 2025 soit doté d'une motorisation électrique. Un bel exemple donc, mais l'échelle de cet Etat ne lui permet pas de prétendre lancer la mobilité électrifiée dans le monde. Sans doute, est-ce un des laboratoires. La France, elle est le 2^e marché européen en volume pour les VE en 2015. 22 187 voitures particulières et utilitaires électriques y ont été immatriculés en 2015, pour environ 1% de part de marché. Un bond de plus de 60% que les bonus à l'achat, relevés en 2015, ont très certainement soutenu.

Ces deux exemples soulignent une pénétration lente, mais avérée, des véhicules électrifiés. Et pour l'Europe, le total des ventes - presque 100 000 en 2015, 184 500 en comptant tous les véhicules rechargeables - en fait un terrain dynamique à exploiter.

La Chine, déjà le premier marché électrique constitué mondial en 2015. Une Inde ambitieuse

Pourtant, le véritable élan, nous l'entrevoions à l'est, en Chine et en Inde particulièrement. En Chine au moins, les chiffres parlent d'eux-mêmes. Là-bas, « le marché de l'électromobilité a explosé en 4 ans. Alors que l'on ne comptait que 5 200 véhicules rechargeables vendus en 2011, le nombre d'immatriculations a été multiplié par 41 jusqu'à atteindre 214 283 voitures en 2015 ! Rien qu'entre 2014 (61 984 unités) et 2015, le marché a augmenté de 245 %. Aujourd'hui, la Chine représente 38 % du marché global, contre seulement 10 % en 2011 », rappelle l'Avere France, Association nationale pour le développement de la mobilité électrique. Soulignons également que la Chine n'en est pas à son premier coup d'essai avec les motorisations électriques puisque quelque 200 millions de deux roues électriques y circulent !

En Inde, les ventes sont beaucoup plus modestes. La préoccupation politique pour déployer la mobilité électrique n'y date que de trois ou quatre ans. Ainsi, 22 000 véhicules électriques y ont été vendus entre mars 2015 et mars 2016, soit une augmentation de 37,5% par rapport à l'exercice fiscal précédent.

Avantage à la dynamique

Mais il est nécessaire d'avoir à l'esprit que les parcs automobiles d'Europe et d'Amérique du Nord sont déjà constitués. Ils grossiront peu. Ils seront peu à peu renouvelés. Dans les grands émergents, non seulement la population croît encore, mais surtout l'élévation progressive des niveaux de vie ouvre l'opportunité à des dizaines de millions d'habitants d'acquérir une automobile. Selon l'Observatoire Cetelem de l'automobile 2015, le marché chinois devrait s'établir à 30 millions d'immatriculations de voitures neuves en 2020, soit un tiers des prévisions à cet horizon. Car en Chine ou en Inde, on compte moins de 100 voitures pour 1000 habitants quand en France ou aux Etats-Unis, le ratio s'établit à plus de 400 pour 1000.

Et la disposition des Etats émergents aux véhicules électrifiés est galvanisée par leur indispensable adaptation au changement climatique et une pollution de l'air devenue préoccupante. Quand bien même les mix énergétiques actuels, électriques en particulier, sont très carbonés, leur rapide évolution annoncée rendra chaque véhicule électrifiée de plus en vert au cours du temps, à l'inverse d'un véhicule thermique.

Chine, Inde : des ambitions d'Etat gigantesques

Les environnements chinois et indiens sont donc propices à une diffusion intense de la mobilité électrique. Restent quelques étapes à valider pour en faire des marchés dynamiques, voire influents pour le reste du monde.

Première étape indispensable : l'implication des pouvoirs publics, laquelle suppose la mise en œuvre de divers outils. A commencer par les infrastructures, énergétique, de recharge, voire de stockage. En y ajoutant des mesures d'incitation à l'adresse des citoyens, mais aussi des investisseurs privés et industriels. De ce point de vue, les gouvernements centraux de Chine et d'Inde, et les dirigeants politiques de leurs diverses provinces, se sont clairement engagés. Pékin s'est ainsi fixé un objectif de 5 millions de véhicules "verts" en circulation en 2020. Pour l'atteindre, des aides à l'achat comprises entre 3500 et 7800 euros (le plus souvent doublées dans les régions) réservées aux marques chinoises, l'obligation pour certaines administrations d'avoir des flottes constituées à 50% de véhicules électriques, ou encore le co-financement d'un réseau de bornes de recharge rapide couvrant plus de 32 000 km d'autoroutes d'ici 2020. Ceci sans compter l'incitation « sociale » permettant d'échapper à la circulation alternée durant les pics de pollution à tout usager de véhicule électrique ou hybride.

En Inde, l'ambition de l'Etat est toute aussi grande. Après s'être fixé un objectif de 100 GW d'énergie solaire en 2022, le pays a récemment communiqué sur sa volonté de commercialiser 100% de véhicules électriques en 2030. Dès l'horizon 2016, les pouvoirs publics espèrent voir circuler sur les routes quelque 800 000 vélos, scooters et autres voitures électriques. Et pour 2020, 6 millions de véhicules à batteries. "L'Inde peut devenir le premier grand pays à utiliser complètement les voitures électriques", a déclaré le ministre de l'énergie Piyush Goyal en mars dernier. Autant d'objectifs ambitieux auxquels s'ajoutent des centaines d'expérimentations autour des projets de smart cities notamment.

Les industries automobiles s'adaptent vite

Autre étape nécessaire à l'épanouissement de la mobilité électrique dans ces Etats, l'engagement des industriels nationaux et internationaux ne devra pas faillir. Il est notamment indispensable en termes d'innovation et de commercialisation de véhicules accessibles et performants. Les écosystèmes industriels chinois et indien autour des véhicules électriques sont dynamiques.

En Chine, le marché de l'électro-mobilité est dominé par des marques locales. En tête, BYD et son catalogue constitué de bus électriques, des voitures particulières électriques ou hybrides rechargeables. Le constructeur a ainsi vendu 58 000 véhicules électrifiés en 2015 et compte en écoulé 150 000 cette année. D'autres groupes traditionnels suivent de près, comme Chery dont le modèle QQ, le plus économique du marché aujourd'hui, est la voiture électrique la plus diffusée en Chine. BAIC et Geely suivent. Dans sa « *Blue Geely Initiative* », le constructeur chinois affirme que d'ici la fin de la décennie 90% de ses véhicules seront soit hybrides (65%), soit entièrement électriques (35%). Il promet également de vendre ses véhicules hybrides rechargeables au même prix que ses véhicules à motorisation thermique conventionnelle. Les marques chinoises étant privilégiées, les constructeurs étrangers ont trouvé le moyen de pénétrer le marché chinois en s'alliant avec des industriels locaux. C'en est ainsi de Nissan qui, après la création de co-entreprise avec Dongfeng, produit sa Leaf en Chine, vendue là-bas sous la marque Venucia. Renault, avec le même partenaire, industrialisera sa Fluence sur place en 2017.

En Inde, les deux gros industriels nationaux, Tata et Mahindra, via sa filiale Reva, ont commercialisé des véhicules électriques depuis le début des années 2010. Les constructeurs étrangers ne sont pas en reste, en particulier Hyundai, 4^e sur le podium en termes de ventes automobiles en Inde. Ce dernier prévoit notamment d'y fabriquer partiellement sa i10 électrique.

Au-delà de la présence de constructeurs nationaux et internationaux sur les créneaux électrique et hybrides, les récentes annonces pour proposer des modèles performants retiennent particulièrement notre attention. Chery va ainsi créer une coentreprise avec le Japonais Yaskawa Electric afin de produire des moteurs électriques et des systèmes de contrôle pour véhicules électriques dans la ville de Wuhu, à l'Est de la Chine. Son but : produire mieux et plus. Une volonté d'efficacité que partage Tata Motors, qui a commandé une ligne pilote de batteries pour son usine de Pune. Autre signal important, celui envoyé par l'alliance Renault Nissan. Présent en Chine et depuis peu en Inde avec son modèle low-cost baptisé Kwid, le groupe français veut aller plus loin. « *Nous devons travailler à un véhicule zéro émission abordable, car aujourd'hui notre offre de véhicules électriques est au cœur des marchés développés au niveau des prix, mais pas des marchés émergents* », a ainsi déclaré son PDG Carlos Ghosn. Dès 2014 et l'accord de partenariat avec Mitsubishi, les deux industriels prévoient de mettre sur le marché une citadine électrique inférieure à 11 000 euros (hors aides) à l'horizon 2017. Et tout laisse croire aujourd'hui qu'elle sera une adaptation de la Kwid.

Les partenariats noués par les divers constructeurs montrent une adaptation aux exigences des marchés émergents. Le coût étant primordial. Mais il faudra aller plus loin et développer de nouveaux services autour de véhicule électrique afin de convaincre durablement les usagers. Garantie et recyclage des batteries, interopérabilité des prises de recharge, instruments innovants d'autonomisation des véhicules... Autant d'assurances que les automobilistes des pays émergents, même primo-accédants, attendent comme les automobilistes européens ou nord-américains.

Point de vue sur... Les Grands Émergents

Revue de presse



Chine: baisse inattendue des exportations et chute des importations

En avril la Chine a subi une baisse inattendue des exportations et une chute des importations. C'est un nouveau signe de la faiblesse de la principale puissance commerciale de la planète. <http://rfi.my/1s5RvWQ>

CE QU'EN PENSE THE BRIDGE TANK

La Chine a de longtemps adopté une stratégie transformatrice visant à adapter son système de production pour passer d'une production exportatrice mercantiliste à une production à usage domestique. Cette fois le pouvoir « fait le forcing ».



Transformer les ressources agricoles en Afrique: une priorité réaffirmée #afrique

Mohamed Ould Tolba, « chef économiste agricole » de la Banque africaine de développement, la BAD, explique que les pays disposant de ressources agricoles devraient les transformer sur place en Afrique avant de les exporter. <http://buff.ly/1TvN6Cv>

CE QU'EN PENSE THE BRIDGE TANK

Oui en associant technologies, financement, capital immatériels et co-filières. En ce sens le Maroc lance l'initiative "triple A": Adaptation Agriculture Afrique. Transformer oui, mais durablement.



Tweet of Jayant Sinha @jayantsinha

Days of crony capitalism in India are gone! We are bringing in an age of entrepreneurial capitalism. #TransformingIndia

CE QU'EN PENSE THE BRIDGE TANK

Crony capitalism goes down "relatively". It doesn't shrink. Worldwide it even rockets ... So, relative may not be down

L'économie numérique au Rwanda

3^e économie la plus compétitive d'Afrique selon le World Economic Forum, le Rwanda n'en finit pas d'étonner. 20 ans après le génocide qui l'a mutilé, cet Etat d'Afrique de l'Est affiche ainsi l'une des 20 meilleures croissances mondiales, et reçoit les éloges du FMI ou de la Banque mondiale. Une dynamique à laquelle ses choix politiques et financiers faits en faveur d'une forte pénétration des TIC dans son économie ne semblent pas étrangers.

"Internet est un bien de première nécessité, au même titre que l'eau et l'électricité". Cette déclaration du Président rwandais, Paul Kagame, date de 2014 et résume à elle-seule le volontarisme d'une nation pour numériser son économie. Dès 2000, le Rwanda a ainsi identifié dans les TIC une forte opportunité de croissance économique et sociale. Avant de les intégrer comme un enjeu transversal dans sa stratégie Vision 2020. Objectif : transformer une économie à faibles revenus fondée sur l'activité agricole en une économie de services basée sur l'information et le savoir. Et accéder au statut de pays à revenu intermédiaire.

Le gouvernement rwandais a commencé par installer un réseau national d'interconnexions à fibre optique reliant le pays aux câbles sous-marins internationaux. L'utilisation de téléphones mobiles et d'internet a depuis explosé tout en restant limitée à une partie de la population : entre 2005 et 2015, le pourcentage d'utilisateurs d'internet est passé de 0,5% à plus de 11% de la population, et le taux d'abonnés à la téléphonie mobile de 2% à plus de 65%. Succès accentué depuis que le premier réseau 4G du pays a été lancé en novembre 2014.

Cet investissement politique et financier à la faveur d'une numérisation des communications et de l'information représente, pour le Rwanda, un levier majeur de développement. Comme l'affirmait début 2015 Jean-Philbert Nsengimana, ministre de la Jeunesse et des technologies de l'information et de la communication, la diffusion d'Internet doit permettre la création de nouveaux emplois et services dans le pays. A commencer par les services publics. En 2014, la société RwandaOnline a ainsi été mandatée par le gouvernement pour digitaliser près de 400 services publics de l'Etat d'ici 2020, en créant Irembo, un service de e-gouvernement.

La généralisation des paiements mobiles est également en cours. Résultat, le Rwanda espère le déploiement de nouveaux segments de l'économie comme le e-commerce, mais aussi, enjeu essentiel, l'intelligence énergétique et urbaine.

Dans le domaine social, la 4G doit permettre un meilleur accès des Rwandais au savoir à travers l'e-learning, et à la santé par l'e-santé, notamment dans les zones éloignées et encore mal desservies. Zones où circulent également des bus, véritables télécentres mobiles qui offrent des services pratiques et financièrement abordables ainsi que des formations aux agriculteurs, négociants, étudiants, femmes, groupes de jeunes, entrepreneurs et autres habitants des régions rurales.

A world map with several regions highlighted in different colors: North America in purple, Mexico in green, Europe in yellow, and parts of Asia in blue and red. The title 'Zoom sur... Le Rwanda' is overlaid on the map.

Zoom sur... Le Rwanda

Faisceaux de signaux faibles pour tendances émergentes

Vers un « smart & prosperous » Rwanda ?

De manière générale, l'adoption rapide des technologies mobiles et numériques a ouvert la voie à une nouvelle génération d'entrepreneurs. En 2012, un premier incubateur public-privé s'est installé à Kigali, le K-Lab. Et depuis une dizaine d'autres se sont ouverts. De grandes universités américaines s'impliquent aussi dans ce dynamisme numérique du Rwanda. Et très prochainement, le gouvernement lancera un fonds d'investissements pour start-up, doté de plus de 100 millions de dollars, et destiné à financer les projets les plus innovants.

« La nécessité est la mère de toute innovation. Le Rwanda est un pays enclavé et très peuplé qui dispose de peu de ressources. Nos besoins augmentent constamment, ce qui nous condamne à toujours innover pour faire plus, avec moins. Nous n'avons certes pas beaucoup de ressources naturelles, mais au moins nous avons les technologies et nous bâtissons notre économie sur cet écosystème », expliquait Jean-Philbert Nsengimana, dans une interview au Monde, en novembre dernier. Ajoutant ensuite : *« Nous voulons nous positionner comme un hub technologique de premier plan en Afrique ».*

Un leadership que le Rwanda semble bien prendre, en Afrique sub-saharienne au moins. Déjà très décisif dans la création de la Smart Africa alliance en 2013 (dédiée à la réduction de la fracture numérique des 9 pays membres), il a accueilli du 11 au 13 mai la 26^e réunion sur l'Afrique du WEF, sur le thème : « Relier les ressources de l'Afrique à travers la transformation numérique ».

Cette prise en main réelle de l'enjeu numérique devra cependant faire l'objet d'un bilan en termes économique et social. Car le déploiement des seules technologies numériques n'est pas source d'un développement inclusif comme le souligne très bien la Banque mondiale dans son [« Rapport sur le développement dans le monde 2016 : Les dividendes du numérique »](#). *« Les technologies numériques connaissent une expansion rapide presque partout, mais leurs dividendes — les avantages plus larges que procurent ces technologies au plan du développement — tardent à se concrétiser. (...) Il ne suffira pas d'adopter plus largement ces technologies. Pour tirer le meilleur profit de la révolution numérique, les pays doivent aussi agir sur les « compléments analogiques » en renforçant les réglementations qui favorisent la concurrence entre les entreprises, en adaptant les compétences des travailleurs aux besoins de la nouvelle économie et en faisant en sorte que les institutions rendent compte de leur action »,* écrivent les auteurs en introduction du rapport.

Ainsi, non seulement le taux de pénétration d'internet et dans une moindre mesure, de la téléphonie mobile, devra encore s'accélérer au Rwanda, mais il faudra surtout que le pays s'assure que tous, les acteurs économiques en particulier, pourront en profiter. Les exemples cités plus haut marquent un bel élan en ce sens. Il faudra l'insuffler et le laisser vivre dans toutes les franges de la société.

Zoom sur... Les nouveaux Émergents

En bref

Vers un new deal énergétique en Afrique ?

Du 23 au 27 mai, la Banque africaine de développement organise ses assemblées annuelles autour des thèmes de l'énergie et du changement climatique. Réunis à Lusaka, en Zambie, les 4500 décideurs présents sont appelés à se pencher sur les résolutions actées par la COP21 et sur les enjeux de la COP22 à Marrakech.

L'institution a déjà entrepris d'agir pour une électrification verte de l'Afrique favorable à sa croissance et peu carbonée en dévoilant, en septembre 2015, son « New Deal for Energy in Africa ». Initiative visant à garantir l'accès de tous à des services énergétiques en Afrique d'ici 2025.

« Comme le dit un proverbe africain, "si vous voulez aller vite, avancez seul; si vous voulez aller loin, avancez ensemble !" C'est pourquoi la BAD coopère avec les gouvernements, le secteur privé ainsi que des agences bilatérales et multilatérales en vue de mettre sur pied un Partenariat transformateur pour l'énergie à l'échelle du continent africain », déclarait déjà le président de la BAD, Akinwumi Adesina, en janvier dernier, lors du Forum de Davos.

Rappelons que la BAD estime à 55 milliards de dollars par an les besoins de financement du secteur de l'énergie en Afrique.

Vers un monde à la fois plus productif et plus inclusif



La Semaine de l'OCDE 2016, qui s'articule autour du Forum de l'OCDE, les 31 mai et 1er juin, et de la Réunion du Conseil de l'OCDE au niveau des ministres (RCM), les 1er et 2 juin, explorera les questions de l'innovation et l'économie numérique, la coopération internationale pour améliorer les politiques au service de sociétés plus productives et plus inclusives.

Si la question de la redéfinition des partenariats pour une meilleure croissance inclusive est au cœur des débats aujourd'hui, le forum de l'OCDE explore cette reconfiguration mondiale et analyse les initiatives locales et régionales. La région d'Amérique latine et les Caraïbes est à l'honneur de tout un panel cette année, résultat d'un renforcement du partenariat entre cette région et l'OCDE depuis janvier 2016.

Rappelons que le Chili et le Mexique font déjà partie de l'OCDE, tandis que la Colombie et le Costa Rica sont en cours d'adhésion. Le Brésil, quant à lui, grâce à son émergence économique est un partenaire privilégié de l'organisation.

Actus et Agenda

La voix du Bridge Tank

Ce qui a été dit

- « Création d'un fonds souverain européen, comme l'ont fait d'autres grands Etats dans le monde. Ce fonds serait dédié au financement de la transition écologique et aux investissements dans les infrastructures stratégiques et doterait l'Europe d'une force de frappe financière cruciale à l'heure où on estime à plus de 300 milliards d'euros le déficit d'investissements en Europe d'ici 2020 ». Etude « Le capital patient – un horizon pour la France et pour l'Europe. » Par Abdeldjellil Bouzidi, Thomas Chalumeau, Camille E., David P., Joël Ruet, le 11/05/2016, [Terra Nova](http://tnova.fr/etudes/le-capital-patient-un-horizon-pour-la-france-et-pour-l-europe).
<http://tnova.fr/etudes/le-capital-patient-un-horizon-pour-la-france-et-pour-l-europe>

Sortie de l'ouvrage collectif : *Chine, Inde : les firmes au cœur de l'émergence*



« Plus que par la délocalisation de lignes de production complètes, les économies émergentes s'insèrent dans l'économie mondiale en réalisant des composants et des fonctions spécifiques d'une longue chaîne de production globale. Dans ce fordisme global, la Chine est le grand assembleur de la planète mis cette fonction d'assemblage (55% de ses exportations) est, pour près des trois quarts, contrôlée par du capital étranger asiatique et occidental. La très large majorité des entreprises privées chinoises reste des « entreprises OS » sur des produits certes de technologie croissante mais de faible valeur ajoutée. Cette fonction d'assemblage en moins – pour le moment -, l'Inde paraît peu présente dans l'économie internationale. Mais plusieurs de ses grands groupes accèdent aux premiers plans mondiaux »

Extrait du livre [Chine, Inde : les firmes au cœur de l'émergence](#), sous la direction de Jean-François Huchet, Xavier Richet et Joël Ruet, Editions Presses Universitaires de Rennes, 13€.

AGENDA DU BRIDGE TANK

27 mai Casablanca, Maroc : Joël Ruet intervient à la session « Le Maroc, catalyseur de la marque Afrique » à l'occasion de la Conférence « Marketing Pays : Modéliser la Marque Maroc » organisée par l'Institut Amadeus au Four Season à Casablanca.

1er et 2 juin, Tanzanie, Dar es Salam : OBJECTIF AGENDA 2030 ET AGENDA 2063 :L'ÉTAT DE DROIT, MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AFRIQUE, Conférence organisée par l'Organisation internationale de droit du développement (OIDD), en coopération avec le gouvernement de la République unie de Tanzanie

Read all the latest about THE BRIDGE TANK on <http://thebridgetank.org>