



# L'industrie automobile en Inde

Actualisation au 10 novembre 2005

© MINEFI – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

## Le marché

### > Production automobile en Inde

|  | 2004-05          | 2014-15           |
|--|------------------|-------------------|
| Véhicules commerciaux moyens et lourds | 211 143          | 327 899           |
| Véhicules commerciaux légers           | 138 890          | 226 237           |
| <b>Véhicules commerciaux</b>           | <b>350 033</b>   | <b>554 136</b>    |
| Voitures particulières                 | 960 505          | 2 727 278         |
| Véhicules utilitaires                  | 181 778          | 325 537           |
| Fourgonnettes et vans                  | 67 371           | 29 265            |
| <b>Véhicules particuliers</b>          | <b>1 209 654</b> | <b>3 082 080</b>  |
| <b>Total « quatre-roues ou plus »</b>  | <b>1 559 687</b> | <b>3 636 216</b>  |
| <b>Total « trois-roues »</b>           | <b>374 414</b>   | <b>639 553</b>    |
| Scoters                                | 986 208          | 1 089 387         |
| Motos                                  | 5 193 752        | 17 630 541        |
| Mobylettes                             | 346 587          | 207 514           |
| <b>Total « deux-roues »</b>            | <b>6 526 547</b> | <b>18 927 443</b> |
| <b>Grand Total</b>                     | <b>8 460 648</b> | <b>23 203 212</b> |

Source : SIAM et consensus d'experts

## De multiples et durables facteurs de croissance

Face à un environnement global marqué par de fortes pressions concurrentielles, l'industrie automobile indienne n'en finit plus de convaincre : **deuxième producteur mondial de deux-roues, deuxième producteur mondial de tracteurs, cinquième producteur mondial de véhicules commerciaux, l'Inde dispose également du quatrième marché de véhicules particuliers en Asie avec un volume de ventes ayant désormais dépassé la barre du million d'unités.**

Le gouvernement indien a contribué à la dynamique de l'industrie automobile. Contrairement à d'autres secteurs d'activité qui restent encore protégés de la concurrence mondiale, **les investissements directs étrangers sont autorisés sans restriction dans le secteur automobile.** Il n'y a ni montant minimal exigé ni taux de localisation imposé. Par ailleurs, **il n'existe pas de quotas à l'importation** et les importations de véhicules en kit peuvent aussi bien être vendues sur le marché domestique qu'à l'exportation.

En matière automobile, les grandes orientations du gouvernement indien sont exposées dans un texte dénommé *Auto Policy*. Dans la dernière version datant de mars 2002, le gouvernement indien s'était principalement concentré sur la promotion d'une industrie automobile compétitive et tournée vers l'international. Attendue pour le début de l'année 2006, **la nouvelle *Auto Policy* aura pour objectif la croissance du marché automobile domestique.** Dans cette perspective, le gouvernement souhaite faciliter la pénétration des petites voitures, notamment par l'application d'une fiscalité dégressive pour les véhicules récents et de faible cylindrée, et accélérer la modernisation des infrastructures routières.

Compte tenu d'un taux de motorisation de 8 véhicules pour 1 000 habitants, la croissance du marché automobile indien restera solidement ancrée au cours des prochaines années. Les signaux allant dans ce sens sont multiples : un environnement économique favorable, une population jeune, un accroissement régulier du niveau de vie, une augmentation du taux d'urbanisation. **À l'horizon 2015, les projections les plus communément admises tablent ainsi sur une production totale de véhicules particuliers dépassant les 3 millions d'unités, soit un taux de croissance annuel moyen de l'ordre de 10 %.**

## Tour d'horizon des différents segments

### Une industrie marquée par la prédominance des motos

En représentant plus de 60 % des véhicules produits en Inde en 2004-2005, **les motos représentent le principal segment de l'industrie automobile indienne.**

➤ **Ventes domestiques de deux-roues**

|               | 2004-05          | Part de marché |
|---------------|------------------|----------------|
| Bajaj Auto    | 1 471 616        | 23,7%          |
| Hero Honda    | 2 557 385        | 41,2%          |
| HMSI          | 515 878          | 8,3%           |
| Kinetic Eng.  | 102 674          | 1,7%           |
| Kinetic Motor | 70 902           | 1,1%           |
| LML           | 92 720           | 1,5%           |
| Majestic Auto | 38 246           | 0,6%           |
| Royal Enfield | 27 999           | 0,5%           |
| TVS Motor     | 1 118 455        | 18,0%          |
| Yamaha        | 212 985          | 3,4%           |
| <b>Total</b>  | <b>6 208 860</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

➤ **Ventes domestiques de voitures particulières**

|                  | 2004-05        | Part de marché |
|------------------|----------------|----------------|
| DaimlerChrysler  | 1 785          | 0,2%           |
| Fiat             | 5 407          | 0,7%           |
| Ford             | 24 845         | 3,0%           |
| General Motors   | 15 649         | 1,9%           |
| Hindustan Motors | 14 601         | 1,8%           |
| Honda Siel       | 35 653         | 4,3%           |
| Hyundai          | 141 830        | 17,3%          |
| Maruti Udyog     | 417 179        | 50,9%          |
| Skoda            | 7 269          | 0,9%           |
| Tata Motors      | 144 827        | 17,7%          |
| Toyota Kirloskar | 10 873         | 1,3%           |
| <b>Total</b>     | <b>819 918</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

➤ **Ventes domestiques de voitures particulières selon la taille du véhicule**

|  | 2004-05        | Part de marché |
|--|----------------|----------------|
| A1 - Mini (1 < 3 400 mm)                 | 116 262        | 14,2%          |
| A2 - Compact (3 400 mm ≤ 1 < 4 000 mm)   | 496 270        | 60,5%          |
| A3 - Mid-size (4 000 mm ≤ 1 < 4 500 mm)  | 178 730        | 21,8%          |
| A4 - Executive (4 500 mm ≤ 1 < 4 700 mm) | 22 808         | 2,8%           |
| A5 - Premium (4 700 mm ≤ 1 < 5 000 mm)   | 5 708          | 0,7%           |
| A6 - Luxury (1 ≥ 5 000 mm)               | 140            | 0,02%          |
| <b>Total</b>                             | <b>819 918</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

➤ **Ventes domestiques de véhicules utilitaires, de fourgonnettes et de vans**

|                  | 2004-05        | Part de marché |
|------------------|----------------|----------------|
| Force Motors     | 6 802          | 2,8%           |
| Ford India       | 2 414          | 1,0%           |
| General Motors   | 13 523         | 5,6%           |
| Hindustan Motors | 319            | 0,1%           |
| Honda Siel       | 1 643          | 0,7%           |
| Hyundai          | 316            | 0,1%           |
| Mahindra & M.    | 79 623         | 33,0%          |
| Maruti Udyog     | 70 223         | 29,1%          |
| Tata Motors      | 34 249         | 14,2%          |
| Toyota Kirloskar | 32 260         | 13,4%          |
| <b>Total</b>     | <b>241 372</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

➤ **Ventes domestiques de véhicules commerciaux légers**

|                  | 2004-05        | Part de marché |
|------------------|----------------|----------------|
| Ashok Leyland    | 315            | 0,3%           |
| Eicher Motors    | 6 420          | 5,4%           |
| Force Motors     | 6 154          | 5,1%           |
| Hindustan Motors | 465            | 0,4%           |
| Mahindra & M.    | 39 414         | 32,9%          |
| Swaraj Mazda     | 6 360          | 5,3%           |
| Tata Motors      | 60 749         | 50,7%          |
| <b>Total</b>     | <b>119 877</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

Cependant, avec l'accroissement du revenu des ménages, **le segment des voitures particulières croît désormais à un rythme très soutenu**. Alors que le développement industriel de l'Inde et l'accroissement des flux de marchandises suscitent une diffusion plus large des véhicules commerciaux, la poursuite de la mécanisation de l'agriculture promet aux constructeurs de tracteurs de nombreux débouchés à l'avenir.

✓ **Deux-roues**

**En Inde, 75 % des deux-roues vendus sont des motos et 85 % des motos vendues sont dotées d'une cylindrée inférieure à 125 cm<sup>3</sup>**. Cette caractéristique explique largement la faiblesse des ventes de mobbyettes et de scooters, d'autant que le différentiel de prix entre les motos et les autres types de deux-roues est peu significatif.

✓ **Voitures particulières**

Avec une part de marché légèrement supérieure à 50 %, **Maruti Udyog est le leader incontesté du marché des voitures particulières**. Ses deux principaux suiveurs – **Tata Motors et Hyundai** – **dominent une frange compétitive composée d'une petite dizaine d'acteurs**. Cette structure de marché originale évoluera vraisemblablement à plus ou moins longue échéance. Malgré de robustes barrières à l'entrée, la part de marché de Maruti Udyog s'effrite au fur et à mesure des années.

**La dynamique du marché est largement imputable aux petites voitures**. En 2004-2005, près des trois quarts des voitures vendues furent des modèles des segments A1 et A2, dont les modèles-phares sont la *Maruti 800*, la *Maruti Alto*, l'*Hyundai Santro* et la *Tata Indica*. Compte tenu de leur pouvoir d'achat limité, la plupart des modèles supérieurs restent inaccessibles aux ménages indiens. **Plus de 80 % des voitures neuves sont aujourd'hui achetées au moyen d'un crédit à la consommation**.

✓ **Véhicules utilitaires**

Depuis la percée des MUVs (*Multi Utility Vehicles*) et des SUVs (*Sport Utility Vehicles*), le marché indien des véhicules utilitaires connaît une forte croissance. **Dans un pays où les distances entre les principales villes se chiffrent souvent en milliers de kilomètres, le véhicule utilitaire s'avère être particulièrement adapté**. Robuste, puissant et polyvalent, le véhicule utilitaire offre de surcroît aujourd'hui un confort approchant celui des voitures de tourisme.

✓ **Trois-roues**

Les trois-roues s'adaptent très bien à la densité du trafic des grandes agglomérations indiennes. **Ils sont destinés aussi bien au transport de passagers (*auto-rickshaws*) qu'au transport de marchandises sur de courtes distances**. Ce segment est dominé par Bajaj Auto, premier constructeur mondial de trois-roues.

✓ **Véhicules commerciaux**

Contrairement aux marchés des véhicules particuliers et des deux-roues, **le marché des véhicules commerciaux bénéficie d'une grande stabilité**. La guerre des prix entre acteurs et la différenciation des produits n'y sont pas marquées, en particulier sur le segment des véhicules de fort tonnage largement dominé par Tata Motors.

À l'avenir, plusieurs facteurs tireront la demande de véhicules commerciaux vers le haut. Dans les grandes agglomérations, **l'engorgement du trafic incite à une pénétration plus forte des moyens de transport en commun**. Sur les moyennes distances, l'amélioration de l'état général des routes pourrait **permettre à l'autocar de devenir à terme une alternative plus intéressante que le train**. D'une manière générale, la construction de nouvelles infrastructures sera un élément concourant à la croissance de la demande de véhicules commerciaux.

➤ **Ventes domestiques de véhicules commerciaux moyens et lourds**

|               | 2004-05        | Part de marché |
|---------------|----------------|----------------|
| Ashok Leyland | 47 642         | 24,0%          |
| Eicher Motors | 15 290         | 7,7%           |
| Swaraj Mazda  | 5 489          | 2,8%           |
| Tata Motors   | 129 244        | 65,1%          |
| Tatra Trucks  | 139            | 0,1%           |
| Volvo India   | 757            | 0,4%           |
| <b>Total</b>  | <b>198 561</b> | <b>100,0%</b>  |

Source : SIAM

✓ **Tracteurs**

Bien qu'il soit dominé depuis plus de vingt ans par Mahindra & Mahindra, le marché indien des tracteurs comporte une dizaine d'acteurs en embuscade, en particulier John Deere et New Holland. **En 2004-2005, environ 220 000 tracteurs ont été vendus en Inde.** À cause de la mousson, les ventes de tracteurs sont cependant très variables d'une année sur l'autre, une bonne mousson stimulant la demande, une mauvaise la déprimant. De ce fait, **le taux d'utilisation des capacités de production de tracteurs est d'environ 45 %.**

**Fiscalité**

➤ **Niveau des taxes à l'importation**

|   | Droits de douane | Droits d'accise |
|---|------------------|-----------------|
| Voitures de tourisme neuves (CBU ou SKD)          | 60%              | 24,48%          |
| Voitures de tourisme neuves (CKD)                 | 15%              | 24,48%          |
| Voitures de tourisme d'occasion                   | 100%             | 24,48%          |
| Véhicules commerciaux et tracteurs <sup>(1)</sup> | 15%              | 16,32%          |

<sup>(1)</sup> Pour certaines catégories de véhicules, les droits de douane chutent à 10 %. Quant aux droits d'accise, ils sont parfois de 24,48 % ou nuls.

**Un assouplissement progressif des taxes**

Depuis le lancement du processus de libéralisation de l'économie en 1991, les autorités indiennes ont entrepris de **diminuer le niveau des taxes frappant les différents secteurs de l'économie.** Cependant, en matière de droits de douane, les pressions de l'Organisation mondiale du commerce ont encore un impact limité sur les orientations du gouvernement, ce dernier limitant l'ouverture afin de protéger les acteurs locaux de la concurrence étrangère.

Le niveau des droits de douane reste élevé pour les véhicules importés entièrement assemblés (*Completely Built Units*) ou partiellement assemblés (*Semi-Knocked Down units*). Dans ce contexte, **les constructeurs implantés en Inde privilégient souvent d'assembler en totalité leurs véhicules sur place (*Completely Knocked Down units*), d'autant qu'il n'y a pas de taux d'intégration locale minimum imposé.**

**Réglementation**

**LES LOIS EN VIGUEUR**

➤ **Motor Vehicles Act (1988)**

➤ **Central Motor Vehicle Rules (1989)**

➔ Le *Motor Vehicles Act* (MVA) et les *Central Motor Vehicle Rules* (CMVR) légifèrent l'ensemble des points relatifs à la production et à la commercialisation des véhicules (normes de sécurité, équipements obligatoires pour l'homologation, régulation du trafic, immatriculation, permis de conduire, assurances, amendes, pénalités, etc.).

➤ **Les normes d'émission en Inde pour les véhicules particuliers**

| Norme            | Date d'entrée en vigueur | Zone d'application   |
|------------------|--------------------------|--|
| Bharat Stage I   | 2000                     | Ensemble du pays   |
| Bharat Stage II  | 2001                     | Delhi, Bombay, Calcutta, Chennai   |
|                  | Avril 2003               | Delhi, Bombay, Calcutta, Chennai, Bangalore, Hyderabad, Ahmedabad, Pune, Surat, Kanpur, Agra |
|                  | Avril 2005               | Ensemble du pays   |
| Bharat Stage III | Avril 2005               | Delhi, Bombay, Calcutta, Chennai, Bangalore, Hyderabad, Ahmedabad, Pune, Surat, Kanpur, Agra |
|                  | Avril 2010               | Ensemble du pays   |
| Bharat Stage IV  | Avril 2010               | Delhi, Bombay, Calcutta, Chennai, Bangalore, Hyderabad, Ahmedabad, Pune, Surat, Kanpur, Agra |

Source : <http://www.dieselnormstandards.in/index.html>

**Vers une harmonisation avec les normes mondiales**

Au-delà de la réglementation en vigueur en Inde, les acteurs de l'industrie automobile ont pour objectif de se conformer aux normes de qualité et de sécurité définies au niveau mondial. L'adoption des meilleurs standards internationaux représente un moyen privilégié pour renforcer leur compétitivité globale. Les pouvoirs publics ont aussi pris conscience de la nécessité de mettre en place des dispositions harmonisées avec les normes reconnues internationalement. **Depuis 2002, l'Inde dispose du statut de pays observateur au sein du WP 29, le Forum mondial sur l'harmonisation des règlements concernant les véhicules.**

✓ **Contrôle technique**

Les lois en vigueur n'imposent de contrôle technique que pour les véhicules commerciaux. Cette disposition concerne aussi bien les véhicules destinés au transport de passagers que ceux destinés au transport de marchandises. **Pour les véhicules particuliers et les deux-roues, un certificat d'agrément est délivré à l'occasion de l'enregistrement du véhicule.** Dans la mesure où ce certificat est valable quinze ans, le contrôle technique des véhicules particuliers et des deux-roues est ainsi *de facto* inexistant.

**Pour les véhicules commerciaux, le contrôle technique doit être réalisé tous les ans dans un *Regional Transport Office* (RTO).** À côté du contrôle technique, les RTOs ont notamment en charge l'enregistrement des véhicules, la délivrance des permis de conduire et les formalités relatives au changement de propriétaire d'un véhicule.

✓ **Normes d'émission**

Afin de réglementer les rejets de polluants atmosphériques émis par les automobiles, le *MVA* et les *CMVR* représentèrent la législation de référence tout au long des années 1990. **Depuis 2000, l'Inde a choisi de se conformer aux normes d'émission définies par l'Union européenne.** La mise en place des standards européens est progressive et touche d'abord les grandes agglomérations du pays.

## Perspectives

## L'Inde à tous les échelons de la chaîne de valeur automobile

La compétitivité de l'industrie automobile indienne est désormais telle que de nombreux constructeurs ont fait **le choix de l'Inde pour s'approvisionner en équipements**. General Motors et Ford revendiquent ainsi respectivement 350 et 150 millions de dollars d'achats de composants automobiles en Inde en 2007. Plus qu'une centrale d'achats, les constructeurs viennent aussi en Inde **pour implanter une plate-forme de production régionale voire mondiale**.

À terme, les plus grands constructeurs mondiaux pourraient même délocaliser en Inde la conception de leurs véhicules. **L'Inde dispose d'atouts d'envergure pour occuper tous les échelons de la chaîne de valeur automobile** : une remarquable capacité de design, d'ingénierie et d'usinage, une forte disponibilité d'ingénieurs à bas salaires, qualifiés et anglophones, de réelles compétences en matière de technologies de l'information et de la communication.

**Au regard de la saturation des marchés occidentaux, l'Inde apparaît ainsi comme l'une des principales priorités stratégiques des plus grands constructeurs automobiles mondiaux. Ils y viennent produire, vendre, exporter et bientôt concevoir leurs véhicules.**

## Contacts utiles

## &gt; ACMA

Automotive Component Manufacturers Association  
[www.acmainfo.com](http://www.acmainfo.com)

## &gt; ARAI

The Automotive Research Association of India  
[www.araiindia.com](http://www.araiindia.com)

## &gt; FADA

Federation of Automobile Dealers Associations  
[www.fadaweb.com](http://www.fadaweb.com)

## &gt; SIAM

Society of Indian Automobile Manufacturers  
[www.siamindia.com](http://www.siamindia.com)

## Pour obtenir des informations complémentaires

✓ *Fiche de synthèse « Le marché des deux et trois roues en Inde »*

Novembre 2005, 4 pages, en libre accès sur <http://www.missioneco.org>

✓ *Guide « S'implanter en Inde »*

Septembre 2005, 308 pages, 56,87 € HT

✓ *Guide-répertoire « Les équipementiers automobiles en Inde »*

Octobre 2004, 320 pages, 230 € HT

✓ *Guide-répertoire « Les constructeurs automobiles en Inde »*

Octobre 2005, 185 pages, 120 € HT

Les guides-répertoires sont disponibles à la Librairie du Commerce International à Paris (Tél. : 01 40 73 34 60 ; Fax : 01 40 73 31 46). Ils peuvent également être commandés en ligne en cliquant sur les liens électroniques suivants :

<http://www.planetexport.fr/librairie/prodouvrag.asp?SKU=0012279451611&iPageNum=1&selection=0&CrossSell=0&xto=21>

<http://www.planetexport.fr/librairie/prodouvrag.asp?SKU=001B0492453A&iPageNum=1&selection=0&CrossSell=0&xto=21>

<http://www.planetexport.fr/librairie/prodouvrag.asp?SKU=001B0510702A&iPageNum=1&selection=0&CrossSell=0&xto=21>

✓ *Catalogue des produits et prestations des Missions Économiques*

<http://www.missioneco.org/ResComSites/ressources/Prestations.pdf>

## Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Économique de Bombay (adresser les demandes à [bombay@missioneco.org](mailto:bombay@missioneco.org)).

## Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



## Auteur :

Mission Économique

## Adresse :

Hoechst House, 7<sup>th</sup> Floor  
193, Backbay Reclamation – Nariman Point  
BOMBAY – 400 021  
INDE

## Rédigée par :

Brice-Henri PETIBON & Aurélie BOUFFANDEAU

## Revue par :

Frédéric ROSSI

Version originelle du 06/11/2002

Version n°2 du 03/02/2003

Version n°3 du 10/11/2005