



L'INDUSTRIE DES VOITURES ELECTRIQUES

VERS UNE GUERRE COMMERCIALE ENTRE L'EUROPE ET LA CHINE ?

Par Pierre Clairé, Directeur adjoint des études du Millénaire



AVANT-PROPOS

Le marché des véhicules électriques (VE) est devenu un terrain de bataille économique et industriel, où la Chine, désormais puissance n°1, impose ses pratiques tout en refusant de jouer le jeu du libre-échange. En 2024, les prévisions estiment que **17 millions de véhicules électriques** seront vendus dans le monde, représentant environ **21 % des ventes automobiles globales**, avec la Chine en tête, dominant près de **45 % du marché mondial**. Seulement, loin de suivre la logique économique prônée par Friedrich List – selon laquelle une puissance dominante abandonne le protectionnisme pour embrasser le libre-échange – la Chine continue d'appliquer des politiques agressives de subventions et de barrières commerciales, sapant les fondements mêmes du commerce international.

Alors que l'Union européenne (UE) et les États-Unis cherchent à accélérer leur transition énergétique, la Chine contrôle aujourd'hui **70 % de la production mondiale de batteries lithium-ion** et une large part des ressources critiques telles que le lithium et le cobalt, essentielles pour la fabrication de véhicules électriques. Cette domination pose un risque stratégique majeur pour les économies occidentales, fragilisant leur capacité à développer des filières locales compétitives.

En réponse à cette menace, l'UE envisage en octobre des droits de douane pouvant atteindre **36 %** sur les véhicules électriques chinois, cherchant à se défendre contre une concurrence déloyale encouragée par des subventions massives de l'État chinois. Le protectionnisme chinois, loin de s'estomper, s'intensifie, accentuant le déséquilibre commercial et technologique entre la Chine et ses partenaires commerciaux.

En effet, l'été 2024 pourrait avoir marqué un tournant dans la politique commerciale européenne. En effet, la Commission européenne a annoncé la possible mise en place de droits de douane sur les véhicules électriques importés de Chine, une décision qui pourrait déclencher une nouvelle guerre commerciale. Face à une concurrence mondiale toujours plus féroce, et en particulier à l'égard d'un secteur chinois massivement subventionné,

cette initiative soulève une question centrale : l'Europe doit-elle durcir le ton pour protéger son industrie des véhicules électriques ? Et si oui, comment concilier cette politique protectionniste avec la nécessité de bâtir une industrie compétitive, durable et innovante ?

Depuis plusieurs années, le commerce mondial est en pleine mutation. Alors que le libre-échange, longtemps considéré comme un dogme, comme le summum du commerce mondial, semblait régir les relations économiques internationales, nous assistons aujourd'hui à un retour en force des barrières commerciales. La Chine, avec son plan stratégique « Made in China 2025 », a ouvertement adopté une politique industrielle nationale protectionniste, subventionnant massivement son industrie automobile et ses technologies vertes. À l'autre bout du globe, les États-Unis, autrefois champions du libre-échange, n'ont pas hésité à adopter l'Inflation Reduction Act (IRA), qui soutient leur industrie des véhicules électriques via des crédits d'impôt généreux, réservés aux produits fabriqués sur le sol américain. Ces initiatives montrent que les règles du jeu ont changé. Le protectionnisme, autrefois rejeté comme un frein à l'innovation et à la croissance, est désormais au cœur des stratégies économiques des plus grandes puissances.

Dans ce contexte, **l'Europe, qui semblait être l'idiot utile du village mondial, dernier défenseur du libéralisme et du libre-échange, pourrait enfin se réveiller et prendre conscience du retard accumulé.** L'annonce de la Commission européenne d'imposer des droits de douane sur les véhicules électriques chinois est une réponse à une concurrence jugée déloyale, où les prix très bas des voitures chinoises, largement subventionnées, étouffent les constructeurs européens. Pourtant, cette décision soulève une série de questions cruciales. **Est-il possible de bâtir une industrie automobile solide uniquement en érigeant des barrières commerciales ? Le protectionnisme tarifaire peut-il réellement offrir une solution pérenne à la crise de compétitivité que traverse l'industrie européenne des véhicules électriques ? Ou bien s'agit-il d'une mesure temporaire, qui doit être complétée par une vision industrielle plus globale, orientée vers l'innovation et l'investissement ?**

Les guerres commerciales récentes offrent un éclairage utile pour évaluer les impacts de telles décisions. La guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, déclenchée sous l'administration Trump avec la multiplication des droits de douane, a provoqué des perturbations économiques majeures et une inflation accrue des biens importés. Bien que cette politique ait permis de protéger certains secteurs industriels américains à court terme, elle n'a pas fondamentalement modifié les rapports de force économiques mondiaux. En réalité, les experts économiques s'accordent à dire que les droits de douane, s'ils ne sont pas accompagnés de mesures de soutien à l'innovation et à la compétitivité, risquent simplement de freiner la croissance économique sans offrir de solution durable.

L'Europe se trouve donc à un moment décisif de son histoire. Depuis trop longtemps, elle a assisté à la montée en puissance de ses concurrents internationaux sans réagir. **Des géants chinois comme BYD dominent aujourd'hui le marché mondial des véhicules électriques, tandis que les constructeurs européens peinent à suivre en raison de coûts de production plus élevée et d'une dépendance accrue aux importations de batteries et de matières premières.** Par ailleurs, des initiatives telles que le programme « Fit for 55 », bien qu'essentielles pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union, imposent des normes environnementales strictes qui alourdissent encore les coûts pour les fabricants européens. Ainsi, **le choix de recourir aux droits de douane est compréhensible, mais il doit s'inscrire dans une stratégie plus large visant à assurer la compétitivité à long terme de l'industrie européenne.**

La question n'est donc pas seulement de savoir si l'Europe doit protéger son industrie par des droits de douane, mais plutôt comment elle peut construire un modèle industriel résilient et capable de rivaliser avec les géants mondiaux. **L'Europe a aujourd'hui l'opportunité de prendre en main son avenir industriel, mais elle doit éviter de céder à l'illusion que les droits de douane suffiront à la sauver.** L'expérience des guerres commerciales récentes montre que, si elles ne sont pas accompagnées de

réformes structurelles ambitieuses, ces mesures pourraient s'avérer contre-productives.

AVANT-PROPOS	2
<i>LA VOITURE ÉLECTRIQUE, SUJET D'UNE CONCURRENCE FÉROCE</i>	<i>8</i>
UN MARCHÉ À FORT DEGRÉ DE CONCURRENCE	8
L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU MARCHÉ DES VE	8
UNE DOMINATION SANS PARTAGE DE LA CHINE	12
EXISTER SUR CE MARCHÉ CONCURRENCE EXIGE DES ÉTATS DES POLITIQUES AGRESSIVES .14	14
L'AUTOMOBILE : UN SECTEUR TRADITIONNELLEMENT MARQUÉ PAR DES PRATIQUES COMMERCIALES AGRESSIVES	14
LA POLITIQUE AMÉRICAINE DE SOUTIEN À L'INDUSTRIE AUTOMOBILE	15
LA POLITIQUE INDUSTRIELLE AGRESSIVE CHINOISE SUR LES AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES	18
<i>L'AUTOMOBILE EUROPÉENNE EST DEVENUE UN NAIN INDUSTRIEL</i>	<i>19</i>
L'EUROPE S'EST RÉVEILLÉE TROP TARD	19
UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE QUI SOUFFRE DE FRAGILITÉS	21
LES TENSIONS COMMERCIALES ENTRE LE NAIN EUROPÉEN ET LA SURPUISSANCE CHINOISE	23
DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS DANS LES RELATIONS UE-CHINE	23
CADRES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES : FIT FOR 55 ET AU-DELÀ.....	24
RÉACTIONS AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE ET EN CHINE	25
<i>FAUT-IL MENER UNE GUERRE COMMERCIALE À LA CHINE ?.....</i>	<i>28</i>
LA CHINE EST EN POSITION DOMINANTE MAIS CONTINUE DE SE PROTÉGER.....	28
FAUT-IL IMITER NOS RIVAUX ET METTRE EN PLACE DES BARRIÈRES DOUANIÈRES ?	30
L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES BARRIÈRES DOUANIÈRES.....	31
MAIS UNE MESURE VOUÉE À L'ÉCHEC SI ELLE N'EST PAS ACCOMPAGNÉE.....	32
LA NÉCESSITÉ DE STRATÉGIES ÉCONOMIQUES COMPLÉMENTAIRES	33
QUELS BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES	34
LES 4 BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DES TARIFS DOUANIERS	34
LES 2 BÉNÉFICES POLITIQUES DES TARIFS DOUANIERS	36
VERS UNE GUERRE COMMERCIALE SUR LES VOITURES ÉLECTRIQUES ?.....	38
LES INCONVÉNIENTS DES TARIFS DOUANIERS	38
VERS UNE GUERRE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LA CHINE AU DÉTRIMENT DE L'EUROPE	39

LA GUERRE COMMERCIALE EST INEVITABLE : BATISSONS UNE INDUSTRIE AUTOMOBILE ELECTRIQUE FORTE.....41

VOLET 1 : PROTÉGER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE.....42

AXE 1 : MOBILISER DES FONDS EUROPÉENS..... 42

AXE 2 : VERS UN PROTECTIONNISME AUTOMOBILE, « UN IRA À L'EUROPÉENNE » 44

AXE 3 : UNE COORDINATION RENFORCEE ENTRE LES ETATS MEMBRES POUR UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE EFFICACE..... 46

VOLET 2 : SOUTENIR LA RELOCALISATION DE LA PRODUCTION EN EUROPE ET LA STRUCTURATION D'UNE FILIÈRE AUTOMOBILE47

AXE 1 : RESTRUCTURER UNE FILIÈRE AUTOMOBILE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE 48

AXE 2 : EN FINIR AVEC LES NORMES EUROPÉENNES CONTRADICTOIRES 53

VOLET 3 : PROMOUVOIR UNE NOUVELLE MOBILITÉ ACCESSIBLE AUX CLASSES MOYENNES ET POPULAIRES55

AXE 1 : SOUTENIR LES CLASSES POPULAIRES ET MOYENNES EN DIMINUANT LE COÛT D'ACHAT D'UN VÉHICULE À FAIBLE ÉMISSION..... 55

AXE 2 : SOUTENIR LES CLASSES POPULAIRES ET MOYENNES EN DIMINUANT LE COÛT D'UTILISATION DU VÉHICULE..... 56

VOLET 4 : GAGNER LA BATAILLE DE L'INNOVATION ET DU PROGRÈS POUR L'AUTOMOBILE DU FUTUR58

CONCLUSION61

Sources.....63

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, SUJET D'UNE CONCURRENCE FÉROCE

Le marché des véhicules électriques (VE) s'est rapidement imposé comme l'un des secteurs les plus cruciaux de l'économie mondiale actuelle. Son importance réside non seulement dans sa capacité à transformer l'industrie automobile et à réduire les émissions de carbone, mais aussi dans les enjeux géopolitiques et économiques qu'il implique. À mesure que le monde se tourne vers des solutions énergétiques plus propres, les VE deviennent un enjeu central pour les gouvernements et les industries, soulignant ainsi l'importance stratégique de ce marché.

Compte tenu de sa croissance rapide et des ressources critiques nécessaires à son développement, **le marché des VE devient de plus en plus un point de tension susceptible de déclencher des conflits commerciaux, voire des guerres commerciales.**

UN MARCHÉ A FORT DEGRÉ DE COMPETITION

L'IMPORTANCE STRATÉGIQUE DU MARCHÉ DES VE

Au cœur de l'importance stratégique du marché des VE se trouve son lien avec plusieurs grandes tendances mondiales : **la décarbonisation, l'innovation technologique et la réorganisation des chaînes d'approvisionnement mondiales.** La demande de VE a fortement augmenté sous l'effet combiné de réglementations strictes visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, des avancées technologiques dans l'efficacité des batteries, et de l'évolution des préférences des consommateurs. Bloomberg prévoit qu'en 2040, les VE représenteront 58 % des ventes de voitures particulières neuves dans le monde, soulignant ainsi la trajectoire de croissance substantielle de ce marché.

Sur le plan économique, **le marché des VE présente des opportunités immenses en termes d'innovation, de croissance et d'emploi.** L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime qu'à l'horizon 2030, l'industrie des VE pourrait injecter plus de 1 000 milliards de dollars dans l'économie mondiale, avec la création de millions d'emplois dans la fabrication, la production de batteries et les secteurs connexes. Les pays qui parviennent à se positionner comme leaders dans la production et la technologie des VE pourraient en retirer des avantages économiques considérables, allant de l'augmentation des exportations à la domination technologique, en passant par une plus grande sécurité énergétique.

LES CLEFS POUR DOMINER LE MARCHE DES VEHICULES ELECTRIQUES

Tout d'abord, il convient d'analyser le marché des véhicules électriques pour comprendre comment le dominer. Nous identifions **4 facteurs stratégiques qui sont nécessaires à dompter pour les Etats** et qui permettent de dominer le marché : **la concentration des ressources critiques, l'importance géopolitique des chaînes d'approvisionnement des VE, et la pression concurrentielle entre les grandes économies mondiales.**

1. La concentration de ressources qui sont critiques pour la filière

La production de véhicules électriques, et en particulier de leurs batteries, repose sur quelques matières premières critiques, notamment le lithium, le cobalt et le nickel. Ces ressources sont fortement concentrées dans un nombre limité de pays, la Chine, la République démocratique du Congo (RDC) et l'Australie étant des acteurs clés. Selon le U.S. Geological Survey, la Chine contrôle près de 70 % de la capacité mondiale de production de batteries lithium-ion et une part significative de la capacité mondiale de raffinage du cobalt.

Cette concentration crée des vulnérabilités importantes dans la chaîne d'approvisionnement, faisant de celle-ci un point de tension potentiel pour les conflits commerciaux. Les pays qui dépendent fortement des importations de matières premières et de batteries pourraient chercher à

sécuriser leurs chaînes d'approvisionnement par des mesures protectionnistes telles que des restrictions commerciales ou des droits de douane. À mesure que la demande de VE continue d'augmenter, la concurrence pour ces ressources essentielles risque de s'intensifier, augmentant ainsi la probabilité de conflits commerciaux.

2. La cartographie des chaînes d'approvisionnement

La chaîne d'approvisionnement des VE est complexe et globale, s'étendant de l'extraction des matières premières à la fabrication des batteries et à l'assemblage des véhicules. Chaque étape de cette chaîne d'approvisionnement implique différents pays dotés de capacités spécialisées. Par exemple, tandis que la Chine domine la production de batteries, l'Allemagne et le Japon excellent dans l'ingénierie automobile avancée, et les États-Unis sont à la pointe de l'innovation technologique dans les VE.

L'importance géopolitique de ces chaînes d'approvisionnement ne peut être sous-estimée. Les pays qui dominent les segments clés de la chaîne d'approvisionnement des VE exercent une influence considérable dans le commerce mondial. Cette réalité a accru les préoccupations concernant la sécurité des chaînes d'approvisionnement, en particulier dans le contexte de la rivalité croissante entre les États-Unis et la Chine. Les efforts récents du gouvernement américain pour réduire sa dépendance aux batteries et composants fabriqués en Chine, illustrés par l'*Inflation Reduction Act* de 2022, reflètent une tendance plus large vers le nationalisme économique et le protectionnisme.

3. La consommation du marché intérieur

Le marché des VE est également un terrain de concurrence entre les grandes économies, notamment les États-Unis, la Chine et l'Union européenne en raison de l'importance de convertir un marché intérieur. En effet, l'automobile reste de loin le premier moyen de transport utilisé par les consommateurs. De ce fait, maîtriser la consommation de son marché intérieur permet de piloter la politique industrielle pour chaque Etat.

4. La concurrence technologique et la course à l'innovation

Les automobiles électriques sont un produit de substitution à un produit existant. Seulement, elles ne visent pas à "améliorer" l'usage fait par le produit : un trajet en automobile électrique équivaut au même service rendu au consommateur qu'un trajet en automobile thermique. Ainsi, la distinction s'opère sur les apports technologiques en termes de mobilité douce (non émettrice de carbone) et de mobilité tranquille (non émettrice de bruit).

Pour parvenir à dominer le capital technologique, cela nécessite des grands investissements publics. La Chine, par exemple, a fait du développement de son industrie des VE une priorité nationale dans le cadre de sa stratégie "Made in China 2025". Les subventions généreuses du gouvernement chinois ont permis au pays de devenir le plus grand marché mondial des véhicules électriques. Cependant, ces pratiques ont suscité des accusations de distorsion du marché et de concurrence déloyale de la part d'autres pays.

En réponse, l'Union européenne et les États-Unis ont mis en place leurs propres mesures pour protéger et promouvoir leurs industries nationales des VE. L'initiative "Fit for 55" de l'Union européenne fixe des objectifs ambitieux pour l'adoption des VE et investit massivement dans les infrastructures de recharge et la production de batteries. Pendant ce temps, les États-Unis ont imposé des droits de douane sur les VE et composants importés, en particulier en provenance de Chine, dans le cadre de leur stratégie commerciale plus large.

L'importance stratégique du marché des véhicules électriques dépasse de loin son potentiel de croissance économique et ses avantages environnementaux. Ce marché a également des répercussions profondes sur le commerce mondial et la géopolitique. La concentration des ressources critiques, le poids géopolitique des chaînes d'approvisionnement des VE et la concurrence intense entre les grandes économies rendent ce marché particulièrement vulnérable aux tensions commerciales et aux guerres commerciales potentielles.

UNE DOMINATION SANS PARTAGE DE LA CHINE

Le marché mondial des véhicules électriques (VE) connaît une croissance impressionnante, et cette dynamique devrait se poursuivre en 2024 et au-delà. Il est actuellement outrageusement dominé par la Chine car le pays a su maîtriser parfaitement les 4 facteurs clés de succès identifiés ci-dessus.

Le marché mondial des VE devrait atteindre environ 17 millions d'unités vendues en 2024, ce qui représenterait environ 20-21 % de l'ensemble des ventes de voitures dans le monde. C'est une augmentation notable par rapport à 2023, où les VE représentaient environ 18 % des ventes mondiales. Plusieurs facteurs expliquent cette hausse, notamment les avancées dans la technologie des batteries, l'intensification de la concurrence entre les fabricants et les politiques favorables dans les principaux marchés.

La Chine reste le plus grand marché des VE, avec des prévisions indiquant que 9,1 millions de VE seront vendus dans le pays en 2024, ce qui représenterait environ 45 % de toutes les nouvelles ventes de voitures en Chine. Les fabricants chinois jouent un rôle de premier plan, contribuant à environ 60 % des ventes mondiales de VE.

L'Europe devrait voir les VE représenter 25 % de ses nouvelles ventes de voitures en 2024. La région passe d'une croissance tirée par les politiques à une croissance tirée par les produits, en se concentrant sur des produits

abordables que les gens peuvent acheter grâce au lancement de nouveaux modèles et à une production locale accrue. Cependant, des défis tels que la réduction des subventions et une éventuelle guerre des prix pourraient ralentir cette progression.

L'Amérique du Nord est prévue comme ayant la plus faible pénétration de VE parmi les grands marchés, avec des VE représentant 12,5 % des nouvelles ventes de voitures en 2024. Malgré cette part de marché plus faible, la croissance reste forte, soutenue par des subventions gouvernementales et des améliorations des infrastructures de recharge.

Les Véhicules Électriques à Batterie (VEB) continuent de dominer le marché, représentant plus de 88 % de la part de marché des VE en 2023. Cette domination devrait se maintenir grâce à une prise de conscience environnementale croissante et aux progrès technologiques qui améliorent à la fois les performances et le prix abordable des VEB.

L'infrastructure de recharge se développe rapidement, notamment en Chine et en Europe. Le nombre de stations de recharge publiques augmente, avec une attention particulière portée à la construction de réseaux de recharge rapide pour soutenir le nombre croissant de VE sur les routes. Cette expansion est essentielle pour surmonter l'anxiété liée à l'autonomie et pour faciliter une adoption plus large, surtout dans les zones urbaines où la recharge à domicile peut être limitée.

Les politiques gouvernementales, y compris les subventions et les incitations, restent essentielles pour encourager l'adoption des VE. Cependant, la suppression progressive de certaines incitations à l'achat, notamment en Europe, ainsi que la volatilité des prix des métaux pour batteries, pourraient ralentir la croissance dans certaines régions.

À l'avenir, le marché des VE devrait continuer à croître de manière robuste, avec des gains importants attendus dans les marchés émergents tels que l'Inde, le Brésil et l'Asie du Sud-Est. D'ici 2030, on prévoit qu'environ une

voiture sur trois sur les routes en Chine sera électrique, avec des augmentations significatives également attendues aux États-Unis et dans l'Union européenne.

EXISTER SUR CE MARCHÉ COMPETITIF EXIGE DES ETATS DES POLITIQUES AGRESSIVES

Le marché des véhicules électriques s'est rapidement imposé comme un enjeu central pour les grandes économies mondiales, notamment les États-Unis, la Chine et l'Union Européenne.

Si la transition vers les VE est largement motivée par des objectifs environnementaux, elle reflète également des préoccupations économiques et stratégiques profondes au regard du poids économique et social de l'automobile dans l'emploi industriel historique ainsi que dans les usages des citoyens. En réponse à l'essor de ce marché, ces puissances ont mis en place des stratégies diverses, incluant des subventions, des protections commerciales et des mesures susceptibles de provoquer des tensions.

L'AUTOMOBILE : UN SECTEUR TRADITIONNELLEMENT MARQUE PAR DES PRATIQUES COMMERCIALES AGRESSIVES

L'utilisation stratégique des tarifs et barrières douaniers dans le cadre d'une politique industrielle, notamment dans l'automobile, plus large n'est pas une idée nouvelle.

Les précédents historiques montrent que les tarifs peuvent être très efficaces lorsqu'ils font partie d'une stratégie bien coordonnée. **Un exemple est le développement de l'industrie sidérurgique américaine à la fin du XIXe et au début du XXe siècle.** À cette époque, le gouvernement américain imposa des tarifs élevés sur l'acier importé, permettant ainsi aux producteurs nationaux de croître et de dominer éventuellement le marché mondial. Ces tarifs étaient accompagnés d'investissements publics et privés substantiels dans les infrastructures, la technologie et le développement de

la main-d'œuvre, garantissant que l'industrie sidérurgique américaine devienne compétitive à l'échelle mondiale.

De même, la stratégie économique du Japon d'après-guerre fournit un autre exemple convaincant. Le ministère japonais du Commerce international et de l'Industrie (MITI) a employé une combinaison de tarifs, de quotas et de subventions pour protéger et développer des industries clés comme l'électronique et l'automobile. Ces industries sont finalement devenues des leaders mondiaux, non pas parce qu'elles ont été protégées de manière permanente de la concurrence, mais parce que le gouvernement japonais a associé les barrières commerciales à des investissements ciblés dans la recherche, l'éducation et les infrastructures.

Ces exemples historiques soulignent l'importance d'intégrer les tarifs dans une stratégie plus large qui promeut l'innovation et le renforcement des capacités. Les seuls tarifs ne suffisent pas pour garantir le succès économique à long terme ; **ils doivent faire partie d'un plan global qui aborde les divers facteurs contribuant à la compétitivité industrielle.**

Cependant, ces politiques ne sont pas sans conséquences. Elles ont suscité des tensions commerciales, notamment avec l'Union Européenne, qui considère les crédits d'impôt de l'IRA comme discriminatoires et contraires aux règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'UE a exprimé des préoccupations quant à l'impact de ces mesures sur ses propres fabricants de VE, ce qui pourrait aggraver les frictions commerciales transatlantiques.

LA POLITIQUE AMERICAINE DE SOUTIEN A L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Aux États-Unis, la promotion des VE s'appuie sur un ensemble de politiques ambitieuses, centrées sur des incitations fiscales, des subventions directes et des mesures protectionnistes visant à sécuriser l'industrie nationale. Parmi ces initiatives, *l'Inflation Reduction Act* (IRA) de 2022 se distingue en allouant environ 369 milliards de dollars à la transition énergétique, dont une part importante est consacrée aux crédits d'impôt pour les acheteurs de VE

fabriqués en Amérique du Nord. Cette législation vise non seulement à accélérer l'adoption des VE, mais aussi à réduire la dépendance des États-Unis vis-à-vis des chaînes d'approvisionnement étrangères, notamment celles de la Chine.

Parallèlement, les États-Unis ont adopté des mesures protectionnistes destinées à restreindre l'accès des produits chinois au marché américain. Les droits de douane imposés sur des composants critiques, comme les batteries lithium-ion fabriquées en Chine, illustrent cette approche. Ces barrières commerciales ont pour but de renforcer la compétitivité des entreprises américaines tout en incitant les entreprises étrangères à investir dans des usines sur le sol américain.

L'*Inflation Reduction Act*, promulguée en 2022, est l'une des initiatives législatives les plus ambitieuses des États-Unis pour lutter contre le changement climatique et promouvoir les technologies vertes. La loi comprend un éventail de mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à soutenir les énergies renouvelables et à encourager le développement des véhicules électriques et d'autres industries décarbonées. Au cœur de cet effort se trouvent des barrières commerciales et des tarifs douaniers, qui ne sont pas de simples mesures protectionnistes, mais qui s'inscrivent dans une stratégie globale incluant des subventions, des incitations fiscales et des investissements dans les infrastructures.

Dans le contexte de l'industrie des véhicules électriques, l'IRA utilise stratégiquement les tarifs douaniers pour protéger la production nationale d'une concurrence déloyale, notamment en provenance de pays ayant des normes environnementales inférieures. Ces tarifs font partie d'une stratégie délibérée visant à développer une industrie nationale des VE robuste et compétitive, garantissant que les États-Unis non seulement rattrapent les progrès mondiaux, mais qu'ils prennent également les devants dans la transition vers une économie décarbonée.

Ce qui distingue l'utilisation des tarifs dans le cadre de l'IRA par rapport à d'autres politiques plus isolées, c'est leur intégration avec d'autres mesures

de soutien visant à stimuler la croissance industrielle. Les tarifs imposés par l'IRA protègent les industries émergentes nationales contre une concurrence étrangère qui pourrait les saper, tout en encourageant les investissements dans la production locale. Par exemple, la loi offre des crédits d'impôt substantiels aux consommateurs qui achètent des véhicules électriques répondant à certains critères de contenu local. Ces crédits d'impôt, associés à des tarifs sur certains composants importés, créent une forte incitation pour les fabricants à investir dans la chaîne d'approvisionnement américaine.

Cette approche contraste avec des politiques tarifaires antérieures, telles que celles mises en œuvre lors de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, où les tarifs étaient appliqués sans stratégies complémentaires suffisantes, entraînant des perturbations économiques et un succès limité dans l'atteinte des objectifs fixés. L'IRA, en revanche, montre comment les tarifs peuvent être utilisés efficacement lorsqu'ils s'inscrivent dans une stratégie cohérente alignant la politique commerciale avec des objectifs industriels et environnementaux plus larges.

Un autre aspect crucial de l'IRA est son accent mis sur la création d'une chaîne d'approvisionnement nationale pour des composants essentiels comme les batteries pour véhicules électriques. La loi impose des tarifs sur les batteries importées et les matières premières en provenance de certains pays, dans le but de réduire la dépendance des États-Unis vis-à-vis des fournisseurs étrangers, notamment la Chine, qui domine actuellement le marché mondial des batteries. Parallèlement, l'IRA offre des incitations financières significatives pour la production nationale, y compris des subventions pour les installations de fabrication et la recherche et développement (R&D) dans la technologie des batteries.

Cette stratégie duale utiliser les tarifs pour protéger et développer les industries nationales tout en investissant dans leur développement illustre comment les barrières commerciales peuvent contribuer à renforcer la résilience économique à long terme et à promouvoir le leadership

technologique. L'objectif n'est pas seulement de protéger les emplois existants, mais aussi de créer de nouveaux emplois à forte valeur ajoutée dans des secteurs vitaux pour l'avenir de l'économie américaine.

LA POLITIQUE INDUSTRIELLE AGRESSIVE CHINOISE SUR LES AUTOMOBILES ELECTRIQUES

De son côté, **la Chine a adopté une approche très proactive pour dominer le marché mondial des VE. Dans le cadre de sa stratégie "Made in China 2025"**, le gouvernement chinois a mis en place des subventions massives pour soutenir ses fabricants de VE, tels que BYD et NIO, tout en investissant lourdement dans les infrastructures de recharge et la production de batteries. Ces subventions ont été déterminantes dans l'expansion rapide du marché chinois des VE, positionnant la Chine comme le plus grand marché mondial pour ces véhicules.

Une caractéristique notable de la stratégie chinoise est l'intégration verticale de la chaîne d'approvisionnement des VE. La Chine contrôle une grande partie de la production mondiale de batteries lithium-ion, grâce à ses investissements dans les mines de lithium en Afrique et en Amérique latine, ainsi que dans les installations de raffinage et de fabrication. Cette domination de la chaîne d'approvisionnement permet à la Chine de maintenir un avantage concurrentiel significatif sur ses rivaux internationaux.

Cependant, cette stratégie a également conduit à des frictions avec d'autres grandes économies. Les États-Unis et l'Union Européenne ont exprimé des inquiétudes concernant les pratiques de la Chine, qu'ils perçoivent comme des subventions déguisées et une concurrence déloyale. En réponse, les États-Unis ont imposé des droits de douane sur les importations de VE chinois, et l'UE a lancé des enquêtes pour déceler des subventions potentiellement illégales et pour protéger ses industries contre l'afflux de VE chinois à bas prix.

L'AUTOMOBILE EUROPEENNE EST DEVENUE UN NAIN INDUSTRIEL

L'EUROPE S'EST REVEILLEE TROP TARD

L'Union Européenne a également mis en œuvre une série de mesures visant à promouvoir l'adoption des VE tout en protégeant ses industries contre la concurrence étrangère. Le "Green Deal" européen, en particulier le plan "Fit for 55", prévoit des investissements substantiels dans les infrastructures de recharge et la production de batteries, ainsi que des subventions pour les acheteurs de VE. Ces politiques visent à faire de l'Europe un champion de la transition vers les véhicules à zéro émission, tout en stimulant la compétitivité des fabricants européens comme Volkswagen, Renault et Stellantis.

Face à la concurrence croissante des fabricants chinois, l'UE a adopté une approche plus protectionniste. **En 2023, la Commission Européenne a lancé une enquête sur les subventions chinoises pour les VE, craignant que ces aides d'État ne faussent la concurrence en faveur des fabricants chinois.** Cette enquête pourrait déboucher sur l'imposition de droits de douane sur les VE importés de Chine, ce qui marquerait une escalade des tensions commerciales entre l'UE et la Chine.

Par ailleurs, l'UE est inquiète au sujet de l'IRA américaine, **estimant que les crédits d'impôt pour les VE fabriqués en Amérique du Nord pourraient nuire à l'industrie européenne.** Cette situation a conduit à des discussions au sein de l'OMC et à des appels à la négociation pour éviter une guerre commerciale transatlantique.

L'industrie européenne des véhicules électriques, autrefois considérée comme un chef de file mondial, n'est plus compétitive. Ces dernières années, les constructeurs européens ont eu du mal à suivre le rythme de leurs

homologues chinois et américains. Bien que des entreprises telles que Volkswagen ou Stellantis aient lancé de nombreux modèles de VE, elles n'ont pas réussi à égaler l'échelle, la vitesse et l'innovation technologique observées en Chine et aux États-Unis. Le fait que Stellantis pense à devenir distributeur d'EV chinois en Europe montre bien l'état de délabrement du secteur, alors que l'on attendrait que cette entreprise soit leader dans ce domaine...

L'un des problèmes les plus urgents est la compétitivité des coûts des VE européens. **Selon un rapport de l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA), les coûts de production en Europe sont nettement plus élevés qu'en Chine**, principalement en raison des coûts de main-d'œuvre, des prix de l'énergie et des exigences réglementaires. Cela a rendu difficile la concurrence des fabricants européens sur le plan des prix, notamment dans le segment des véhicules grand public, crucial pour réaliser des économies d'échelle.

En outre, les constructeurs européens sont à la traîne en matière de technologie des batteries, un composant essentiel des VE. Bien que l'Europe ait fait des progrès pour établir une industrie nationale des batteries, elle reste fortement dépendante des importations chinoises pour des matériaux clés tels que le lithium, le cobalt et le nickel. **Une évaluation récente de la Commission européenne souligne que l'UE importe près de 80 % de son lithium de Chine, exposant ainsi l'industrie à des risques importants liés à la chaîne d'approvisionnement.**

UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE QUI SOUFFRE DE FRAGILITES

Plusieurs facteurs ont contribué aux difficultés actuelles de l'industrie des VE en Europe, notamment des lacunes politiques, des vulnérabilités dans la chaîne d'approvisionnement et des pressions concurrentielles.

L'une des principales raisons des difficultés auxquelles est confrontée l'industrie européenne des VE est l'absence d'une politique industrielle cohérente et coordonnée au sein de l'UE. Bien que le Pacte vert pour l'Europe et le plan "Fit for 55" fixent des objectifs ambitieux pour réduire les émissions et accroître l'adoption des VE, il y a un manque notable d'alignement entre les États membres sur la manière d'atteindre ces objectifs. Cette fragmentation a conduit à des incitations incohérentes, à des niveaux de développement d'infrastructures variables et à des cadres réglementaires disparates à travers l'UE.

De plus, les décideurs européens ont été lents à réagir aux progrès rapides de la technologie des VE et aux stratégies industrielles agressives de la Chine et des États-Unis. Alors que la Chine a mis en place des subventions étendues et construit un écosystème complet pour les VE, et que les États-Unis ont introduit des crédits d'impôt substantiels dans le cadre de l'Inflation Reduction Act (IRA), l'Europe a pris du retard dans le soutien à son industrie nationale.

L'industrie européenne des VE est également handicapée par des vulnérabilités significatives dans la chaîne d'approvisionnement, en particulier dans le domaine de la production de batteries. Les batteries représentent une part importante du coût d'un VE, et la dépendance de l'Europe aux importations chinoises pour les matières premières critiques et les cellules de batterie la place dans une situation de désavantage stratégique. La domination de la Chine dans la chaîne d'approvisionnement mondiale des batteries, de l'extraction et du raffinage à la fabrication des cellules, lui confère un levier considérable sur les constructeurs européens.

Les efforts pour construire une industrie nationale des batteries en Europe, tels que l'Alliance européenne des batteries et la création de « gigafactories », ont été lents à se concrétiser. Malgré ces initiatives, l'Europe reste dépendante de la Chine pour plus de 60 % de son approvisionnement en cellules de batterie, une vulnérabilité exacerbée par les tensions géopolitiques et le risque de perturbations de la chaîne d'approvisionnement.

L'industrie européenne des VE fait face à une concurrence intense de la part de la Chine et des États-Unis. Les constructeurs chinois, soutenus par des subventions gouvernementales massives et un marché intérieur fortement développé, ont rapidement étendu leur présence mondiale. Des entreprises comme BYD et NIO ont non seulement capturé une part de marché significative en Chine, mais elles gagnent également du terrain en Europe, en proposant des VE à des prix compétitifs avec une technologie avancée.

Aux États-Unis, l'IRA a donné un coup de pouce considérable à l'industrie nationale des VE en offrant des crédits d'impôt généreux pour l'achat de VE et des investissements dans la fabrication locale. Cela a incité les constructeurs américains et étrangers à augmenter leur capacité de production en Amérique du Nord, érodant davantage la position concurrentielle de l'Europe.

LES DEPENDANCES DE LA POLITIQUE INDUSTRIELLE EUROPEENNE

La dépendance de l'Europe vis-à-vis de la Chine et des États-Unis pose des risques importants pour son industrie des VE, tant en termes de sécurité de la chaîne d'approvisionnement que d'autonomie stratégique.

La domination de la Chine dans la chaîne d'approvisionnement mondiale des VE est une préoccupation majeure pour l'Europe. La dépendance de l'UE aux importations chinoises pour les matières premières critiques et les cellules de batterie la rend vulnérable aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement et aux fluctuations des prix. De plus, les

investissements stratégiques de la Chine dans les mines d'Afrique et d'Amérique latine lui permettent de contrôler une part importante de l'approvisionnement mondial en lithium, cobalt et nickel, approfondissant ainsi la dépendance de l'Europe.

Cette dépendance n'est pas seulement une question de chaîne d'approvisionnement ; elle a également des implications géopolitiques plus larges. Alors que les tensions entre la Chine et l'Occident continuent de s'intensifier, la dépendance de l'Europe aux importations chinoises pourrait devenir un point de vulnérabilité majeur, affectant potentiellement la stabilité de son industrie des VE et sa stratégie industrielle globale.

Bien que les États-Unis ne soient pas un fournisseur direct de matières premières critiques, l'industrie européenne des VE dépend de plus en plus de la technologie et des investissements américains. L'IRA a attiré des investissements significatifs dans la fabrication de VE et la production de batteries aux États-Unis, ce qui pourrait détourner des investissements de l'Europe. De plus, la position de leader des États-Unis en matière de technologie des semi-conducteurs, cruciale pour les VE, signifie que l'Europe dépend des entreprises américaines pour des composants clés.

LES TENSIONS COMMERCIALES ENTRE LE NAIN EUROPEEN ET LA SURPUISSANCE CHINOISE

DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS DANS LES RELATIONS UE-CHINE

Les tensions entre l'UE et la Chine concernant le marché des VE couvent depuis plusieurs années, mais elles se sont récemment intensifiées. En septembre 2023, la Commission européenne a annoncé le lancement d'une enquête antisubventions sur les véhicules électriques chinois importés dans l'UE. Cette décision a été motivée par des inquiétudes selon lesquelles les fabricants chinois, soutenus par des subventions étatiques, inondent le marché européen avec des VE à bas prix, sous-cotant ainsi les producteurs européens et menaçant la viabilité de l'industrie domestique.

Cette enquête marque une escalade significative des tensions commerciales et pourrait conduire à l'imposition de tarifs douaniers sur les importations de VE chinois. Les constructeurs automobiles européens peinent à rivaliser avec leurs homologues chinois, qui bénéficient d'un soutien gouvernemental considérable et de coûts de production, plus faibles. Pour certains au sein de l'UE, les tarifs sont perçus comme une mesure nécessaire pour rétablir l'équité et protéger le secteur automobile européen contre ce qu'ils considèrent comme une concurrence déloyale.

La réponse de la Chine à l'enquête de l'UE a été rapide et ferme. Le ministère chinois du Commerce a exprimé sa "forte insatisfaction" face à la décision de l'UE, la qualifiant de protectionniste et de violation des règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Pékin a averti que de telles actions pourraient entraîner des mesures de rétorsion, ce qui aggraverait encore les relations commerciales entre les deux géants économiques.

CADRES LÉGISLATIFS ET RÉGLEMENTAIRES : FIT FOR 55 ET AU-DELÀ

Le cadre législatif de l'UE, en particulier le paquet "Fit for 55", joue un rôle crucial dans les tensions actuelles avec la Chine. Ce paquet comprend des mesures telles que des normes d'émissions de CO2 plus strictes pour les véhicules, la promotion des infrastructures pour VE, et des incitations à l'adoption de technologies propres. Bien que ces mesures visent principalement à réduire les émissions, elles ont également des implications importantes pour la compétitivité de l'industrie automobile européenne.

Le paquet "Fit for 55" souligne l'engagement de l'UE à diriger la transition mondiale vers des transports durables. Cependant, il impose également des pressions supplémentaires sur les constructeurs automobiles européens, qui doivent investir massivement dans de nouvelles technologies et s'adapter à des environnements réglementaires en rapide évolution. L'afflux de VE chinois à bas prix sur le marché européen complique cette transition, car il défie les fabricants européens de rivaliser sur le plan des prix tout en respectant des normes environnementales strictes.

Face à ces défis, le soutien à des défenses commerciales plus robustes grandit au sein de l'UE. La possibilité d'augmenter les tarifs sur les VE chinois est considérée par certains responsables politiques comme un moyen de protéger l'industrie européenne pendant cette période critique de transition. Cependant, cette approche ne fait pas l'unanimité. Certains États membres de l'UE et groupes industriels craignent que l'augmentation des tarifs puisse provoquer une guerre commerciale avec la Chine, entraînant des répercussions économiques plus larges, y compris des tarifs de rétorsion potentiels sur les exportations européennes vers la Chine.

RÉACTIONS AU SEIN DE L'UNION EUROPÉENNE ET EN CHINE

La perspective d'une escalade des barrières commerciales a suscité des réactions mitigées au sein de l'UE. Les pays dotés d'une industrie automobile importante, comme l'Allemagne (dans un premier temps) ou la France, se sont montrés particulièrement favorables à des mesures plus strictes pour protéger leurs marchés domestiques. Ils soutiennent que sans ces protections, les fabricants européens auront du mal à concurrencer les importations chinoises subventionnées, ce qui entraînerait des pertes d'emplois et un déclin de la base industrielle.

En revanche, certains craignent que l'imposition de tarifs sur les VE chinois n'entraîne une augmentation des prix pour les consommateurs et ne ralentisse l'adoption des véhicules électriques en Europe. Certains responsables politiques et groupes industriels prônent une approche plus mesurée, en mettant l'accent sur la nécessité d'un dialogue avec la Chine et d'une coopération sur les normes mondiales pour les VE. Ils avertissent qu'une guerre commerciale avec la Chine pourrait perturber les chaînes d'approvisionnement, augmenter les coûts pour les fabricants européens, et finalement compromettre les objectifs climatiques de l'UE.

En Chine, la réponse à l'enquête de l'UE a été à la fois de défi et de prudence. Bien que le gouvernement chinois ait critiqué les actions de l'UE en les qualifiant de protectionnistes, il a également indiqué sa volonté de

dialoguer pour résoudre le différend (pour ne pas se fermer des portes, la Chine ayant besoin d'un accès au marché européen par temps de tensions commerciales avec les États-Unis). Les constructeurs automobiles chinois, quant à eux, continuent d'étendre leur présence sur le marché européen, confiants dans leur capacité à rivaliser à la fois sur le prix et la technologie. Cependant, ils se préparent également à la possibilité de voir se renforcer les barrières commerciales, ce qui pourrait les contraindre à adapter leurs stratégies, par exemple en augmentant la production locale en Europe.

Depuis l'été 2024, les tensions sont croissantes entre l'Union européenne et la Chine concernant la taxation des voitures électriques chinoises. En réponse à **la décision de la Commission européenne d'imposer une surtaxe pouvant aller jusqu'à 36 % sur les voitures électriques importées de Chine**, la Chine a exprimé sa forte opposition. Le vice-chancelier allemand en charge de l'économie, Robert Habeck, a rencontré le ministre chinois du Commerce, Wang Wentao, sur cette situation pour négocier une solution évitant une guerre commerciale qui nuirait à toutes les parties concernées.

L'Allemagne, tout comme l'Espagne, a exprimé des inquiétudes quant aux conséquences potentielles de cette mesure, notamment en ce qui concerne l'impact sur l'industrie automobile et les relations commerciales avec la Chine. En réponse à l'initiative de l'UE, la Chine a lancé une enquête anti-dumping sur les importations européennes de porc, touchant particulièrement l'Espagne, principal exportateur vers la Chine. Malgré les divisions parmi les États membres de l'UE, la mise en place de ces taxes semble probable, sauf si une majorité qualifiée au sein du Conseil européen s'y oppose avant la fin du mois d'octobre 2024.

Les tensions commerciales entre l'Union européenne et la Chine se sont intensifiées à l'approche de l'échéance pour la mise en place de nouvelles taxes sur les voitures électriques chinoises. Cette situation a suscité des inquiétudes au plus haut niveau, avec des appels de la part de dirigeants européens pour éviter une escalade qui pourrait déboucher sur une véritable guerre commerciale.

L'Allemagne, en particulier, se trouve dans une position délicate. D'une part, elle doit protéger ses industries nationales, notamment l'industrie automobile, qui est un pilier de son économie. D'autre part, elle est fortement intégrée dans l'économie chinoise, avec de nombreux constructeurs automobiles allemands opérant en Chine. La perspective d'une guerre commerciale, avec des mesures de rétorsion de la part de Pékin, inquiète les entreprises allemandes qui dépendent des marchés chinois.

Les appels à la prudence ne viennent pas uniquement d'Allemagne. **L'Espagne, également préoccupée par les conséquences d'un conflit commercial, a demandé à l'UE de revoir sa position.** Cette prise de position reflète une crainte plus large au sein de l'UE : celle que la spirale des droits de douane pourrait non seulement nuire aux relations économiques avec la Chine, mais aussi compromettre la transition vers une économie plus verte en augmentant les coûts des véhicules électriques pour les consommateurs européens.

En réponse aux actions de l'UE, la Chine a déjà commencé à riposter en lançant une enquête anti-dumping sur les importations européennes de porc, une mesure qui touche particulièrement l'Espagne, le plus grand exportateur européen de porc vers la Chine. Cette première salve dans ce qui pourrait devenir une guerre commerciale à grande échelle montre à quel point les enjeux sont élevés.

À mesure que la date limite pour la mise en œuvre des taxes approche, il est clair que les divisions au sein de l'UE compliquent la situation. Si la Commission européenne et Ursula von der Leyen semblent déterminés à aller de l'avant, la nécessité de trouver un consensus parmi les États membres reste un défi. Pour bloquer les taxes, il faudrait qu'une majorité qualifiée au sein du Conseil européen s'y oppose, ce qui semble peu probable, compte tenu du soutien généralisé à la mesure.

FAUT-IL MENER UNE GUERRE COMMERCIALE A LA CHINE ?

LA CHINE EST EN POSITION DOMINANTE MAIS CONTINUE DE SE PROTEGER

La guerre commerciale est inévitable car la Chine veut nous la livrer. En effet, le pays de Xi Jinping poursuit son soutien à son industrie des VE alors qu'il est en position dominante. Or, en règle générale, **le protectionnisme n'est toléré que pour une "industrie naissante", pour la protéger afin qu'elle soit suffisamment forte pour résister à la concurrence.**

Il s'agit de la thèse de Friedrich List, économiste allemand du XIXe siècle. Contrairement aux doctrines libérales prônées par des penseurs comme Adam Smith et David Ricardo, qui défendaient les bienfaits du libre-échange pour la prospérité générale, List avançait que les pays en développement avaient besoin d'une approche différente. Il ne rejetait pas entièrement le libre-échange, mais soutenait que celui-ci ne pouvait être bénéfique qu'une fois qu'un pays avait atteint un certain niveau de développement industriel. Dans ses écrits, notamment dans son ouvrage majeur *Le Système national d'économie politique* (1841), List élabore une critique du libéralisme économique et plaide pour une protection temporaire des industries naissantes. **Pour List, le développement industriel était crucial pour la prospérité à long terme d'un pays.** Selon lui, un pays ne pouvait compter uniquement sur l'agriculture ou l'exportation de matières premières pour garantir sa richesse et son indépendance. **Il voyait l'industrie comme le moteur principal du progrès économique et de l'innovation technologique, capable de transformer un pays en une puissance économique autonome.** Or, dans un contexte de libre-échange, les pays moins avancés risquaient de rester prisonniers d'une économie fondée sur des produits primaires, alors que les pays déjà industrialisés, comme le

Royaume-Uni à l'époque, bénéficieraient d'une avance technologique et productive considérable.

List constatait que les industries naissantes ne pouvaient pas rivaliser immédiatement avec celles des nations déjà industrialisées, car ces dernières jouissaient d'économies d'échelle, de compétences techniques accumulées et d'un accès plus facile aux capitaux. Il estimait donc que sans protection temporaire, les nouvelles industries d'un pays en voie d'industrialisation seraient écrasées par la concurrence internationale avant même d'avoir la possibilité de se développer. C'est ici qu'intervient son concept clé de protectionnisme des industries naissantes, selon lequel un pays devait protéger ses secteurs industriels émergents par des mesures telles que des droits de douane, des subventions ou d'autres formes d'intervention étatique, afin de leur permettre de grandir et de devenir compétitifs sur la scène internationale.

Il ne s'agissait cependant pas, pour List, d'un protectionnisme permanent ou autarcique. Il concevait cette protection comme une phase transitoire. Une fois les industries locales suffisamment développées et capables de rivaliser avec celles des pays étrangers, le protectionnisme devait être levé, et le pays pouvait alors embrasser le libre-échange. Cette approche progressive du développement industriel était, pour List, un moyen d'assurer une prospérité durable. Il voyait l'État comme ayant un rôle actif à jouer dans ce processus de développement, non seulement en protégeant les industries naissantes, mais aussi en investissant dans des infrastructures, l'éducation et les sciences, afin de favoriser une montée en compétences et en productivité.

Friedrich List s'inspirait en partie de l'expérience des États-Unis et de l'Allemagne, deux pays qui, à son époque, étaient encore en pleine phase de développement industriel. Il voyait dans les politiques protectionnistes adoptées par ces pays un modèle pour les nations qui souhaitaient rattraper leur retard sur les grandes puissances économiques. Il considérait que les pays comme le Royaume-Uni, qui prônaient le libre-échange, avaient eux-mêmes utilisé des politiques protectionnistes pour développer leur

industrie, avant de promouvoir le libre-échange une fois leur position dominante acquise.

En somme, si la Chine a pu être dans le cadre du développement d'une industrie naissante sur son sol lors de Plan quinquennal de 2011 où l'accent est mis sur les VE, ce n'est plus le cas aujourd'hui. **La Chine, quant à elle, s'est imposée comme le premier producteur et consommateur mondial de véhicules électriques.** La stratégie "Made in China 2025" constitue le socle des efforts de la Chine pour dominer les marchés mondiaux des industries de haute technologie, y compris les VE. Le gouvernement chinois a investi massivement dans le secteur des VE, en offrant des subventions, en construisant des infrastructures, et en développant une chaîne d'approvisionnement domestique robuste. Ces efforts ont permis aux fabricants chinois de VE de réaliser des économies d'échelle et d'exporter leurs produits de manière compétitive sur les marchés internationaux, y compris en Europe.

FAUT-IL IMITER NOS RIVAUX ET METTRE EN PLACE DES BARRIERES DOUANIERES ?

Les barrières douanières sont depuis longtemps un outil fondamental des politiques commerciales internationales, utilisés par les nations pour protéger leurs industries nationales, générer des revenus et exercer une influence politique. Bien que ces instruments économiques puissent être de puissants leviers dans les négociations, leur utilisation déclenche souvent des mesures de rétorsion et, dans certains cas, dégénère en véritables guerres commerciales.

L'IMPACT ÉCONOMIQUE DES BARRIÈRES DOUANIÈRES

Les droits de douane sont essentiellement des taxes imposées par un gouvernement sur les biens importés, conçues pour rendre les produits étrangers plus chers et, par conséquent, moins compétitifs par rapport aux produits fabriqués localement. L'objectif principal est de protéger les industries nationales contre la concurrence extérieure, en leur permettant de croître et de se maintenir dans un environnement moins concurrentiel. Cependant, les barrières douanières ont également des conséquences économiques plus larges, notamment des prix plus élevés pour les consommateurs, une réduction de la concurrence et des inefficacités dans les marchés nationaux.

Sur le plan économique, les barrières introduisent des distorsions en créant un écart entre le prix payé par les consommateurs et le prix reçu par les producteurs. Cela entraîne une perte de surplus pour les consommateurs et une diminution du bien-être économique global. De plus, les barrières peuvent inciter d'autres pays à prendre des mesures de rétorsion, déclenchant une réaction en chaîne d'escalade des barrières commerciales, qui peut aboutir à des guerres commerciales perturbant les marchés mondiaux et les relations économiques.

L'un des exemples les plus notoires de **barrières déclenchant une guerre commerciale est la loi Smoot-Hawley de 1930 aux États-Unis**. Promulguée au plus fort de la Grande Dépression, cette loi a considérablement augmenté les tarifs américains sur plus de 20 000 produits importés. L'intention était de protéger les agriculteurs et les fabricants américains contre la concurrence étrangère ; cependant, le résultat a été loin d'être positif. Les pays du monde entier ont réagi en imposant leurs propres tarifs, entraînant une forte baisse du commerce mondial et aggravant la récession économique déjà sévère.

Un siècle plus tôt, **les Corn Laws britanniques offrirent un autre exemple instructif**. Ces lois, mises en place au début du XIXe siècle, imposaient des tarifs sur les céréales importées pour protéger les propriétaires terriens et

les agriculteurs britanniques contre les importations étrangères à moindre coût. Bien que ces tarifs aient bénéficié à l'agriculture nationale, ils ont également entraîné une augmentation des prix des denrées alimentaires pour les consommateurs et freiné la croissance économique. Les Corn Laws sont finalement devenues un point important de la contestation politique, conduisant à leur abrogation en 1846, marquant ainsi un tournant majeur vers le libre-échange en Grande-Bretagne.

Tant la loi Smoot-Hawley que les Corn Laws montrent comment les tarifs, bien qu'introduits pour protéger les intérêts nationaux, peuvent provoquer des rétorsions internationales et conduire à des inefficacités économiques plus larges et à des conflits.

MAIS UNE MESURE VOUÉE À L'ÉCHEC SI ELLE N'EST PAS ACCOMPAGNÉE

L'une des conséquences immédiates des barrières douanières est l'augmentation des coûts pour les consommateurs et les entreprises. Les tarifs augmentant le prix des produits importés, les consommateurs et les industries qui dépendent de ces importations doivent faire face à des prix plus élevés. Cette pression inflationniste peut freiner les dépenses des consommateurs et réduire la rentabilité des entreprises, ce qui ralentit finalement la croissance économique. De plus, les industries nationales qui dépendent des matériaux ou composants importés peuvent se retrouver désavantagées sur les marchés mondiaux en raison de l'augmentation des coûts de production.

En outre, les tarifs douaniers additionnels entraînent souvent des mesures de rétorsion de la part des autres nations, déclenchant des guerres commerciales. Lorsqu'un pays impose des tarifs, ses partenaires commerciaux réagissent souvent de la même manière, ciblant les industries clés du pays initiateur. Cette escalade peut réduire considérablement le commerce international, perturber les chaînes d'approvisionnement mondiales et créer une incertitude économique généralisée.

Les tarifs douaniers déforment également les signaux du marché en gonflant artificiellement le prix des importations pour encourager la production nationale dans des industries non-compétitives sans protection. Cette mauvaise allocation des ressources peut conduire à des inefficacités économiques, où le capital et la main-d'œuvre sont détournés d'usages plus productifs, ce qui nuit à l'économie dans son ensemble.

LA NÉCESSITÉ DE STRATÉGIES ÉCONOMIQUES COMPLÉMENTAIRES

La guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine souligne les limites de l'utilisation des barrières douanières comme outil politique isolé. Pour que les tarifs soient efficaces et atteignent leurs objectifs, ils doivent s'inscrire dans une stratégie économique plus large qui aborde de manière plus complète les problèmes sous-jacents.

Un élément crucial d'une telle stratégie est l'investissement dans les industries nationales. Bien que les tarifs puissent offrir un soulagement temporaire à certains secteurs, sans investissements significatifs dans l'innovation, les infrastructures et le développement de la main-d'œuvre, ces industries sont peu susceptibles de devenir compétitives sur le marché mondial à long terme. Par exemple, en plus d'imposer des tarifs, les États-Unis auraient pu augmenter les investissements dans la fabrication et la technologie pour aider ces secteurs à se moderniser et à concurrencer plus efficacement.

La coopération internationale et la négociation sont également essentielles dans ce cas précis. Les guerres commerciales résultent souvent d'actions unilatérales, où un pays impose des tarifs sans consulter ses partenaires commerciaux, ce qui conduit à des représailles et à une escalade des conflits. Une approche plus efficace consisterait à engager des négociations multilatérales pour corriger les déséquilibres commerciaux et les pratiques déloyales. Par exemple, les États-Unis auraient pu collaborer avec leurs alliés en Europe et en Asie pour exercer une pression collective sur la Chine afin qu'elle réforme ses pratiques commerciales, plutôt que d'agir seul.

De plus, des politiques nationales ciblées sont nécessaires pour atténuer les impacts négatifs des tarifs sur les consommateurs et les entreprises. Cela pourrait inclure des subventions ou des incitations fiscales pour les industries les plus touchées par les tarifs, ainsi que des programmes pour aider les travailleurs à se reconvertir dans des secteurs plus compétitifs. Dans le cas de la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine, les subventions accordées aux agriculteurs ont été réactives plutôt que proactives. Une approche plus prévoyante aurait consisté à soutenir ces industries avant l'application des tarifs, réduisant ainsi le besoin d'aides d'urgence par la suite.

Enfin, les décideurs doivent reconnaître l'interconnexion de l'économie mondiale. Les barrières peuvent perturber des chaînes d'approvisionnement mondiales complexes, entraînant des conséquences inattendues tant sur les marchés nationaux qu'internationaux. Il est essentiel de considérer ces perturbations potentielles et de prendre des mesures pour en minimiser l'impact, comme diversifier les chaînes d'approvisionnement, investir dans la production domestique de biens critiques, ou négocier des accords commerciaux offrant stabilité et prévisibilité.

QUELS BENEFICES ÉCONOMIQUES ET POLITIQUES

LES 4 BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES DES TARIFS DOUANIERS

1. Protection industrielle notamment pour les industries naissantes ou en difficulté

L'un des principaux avantages économiques des tarifs douaniers est leur capacité à protéger les industries nationales de la concurrence étrangère. En rendant les produits importés plus coûteux, les tarifs douaniers peuvent offrir un avantage compétitif aux producteurs locaux, leur permettant de se développer sans être immédiatement surpassés par des concurrents étrangers à moindre coût. Cela est particulièrement crucial pour les industries émergentes qui n'ont pas encore atteint les économies d'échelle nécessaires pour concurrencer à l'échelle mondiale.

Historiquement, les États-Unis ont utilisé les tarifs pour protéger leurs industries naissantes. Au XIXe siècle, alors que le pays s'industrialisait, des tarifs élevés sur les produits manufacturés ont aidé les industries nationales à se développer et à rivaliser avec les producteurs européens plus établis. Cette protection a permis aux industries américaines de renforcer leur capacité, d'innover et, finalement, de dominer des secteurs tels que l'acier, le textile et la machinerie.

2. Une création de richesses supplémentaires

Les tarifs douaniers servent également de source importante de revenus pour l'État, surtout dans les pays où d'autres formes de taxation sont moins développées ou plus difficiles à collecter. Avant l'introduction des impôts sur le revenu modernes, les tarifs douaniers étaient une source de revenu principale pour de nombreux gouvernements, finançant les services publics essentiels et les infrastructures.

Dans les pays en développement, les tarifs continuent de jouer un rôle crucial dans les finances publiques. Par exemple, dans plusieurs pays africains, les tarifs sur les importations représentent une part significative des revenus de l'État. Ces revenus sont essentiels pour financer le développement, les services publics et les infrastructures, indispensables pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté.

3. Une création d'emplois industriels à forte valeur ajoutée

En protégeant les industries nationales de la concurrence étrangère, les tarifs douaniers peuvent aider à préserver et même créer des emplois dans certains secteurs. Lorsque les industries locales sont protégées des importations moins chères, elles peuvent maintenir des niveaux de production et d'emploi plus élevés. Cela est particulièrement important dans les industries intensives en main-d'œuvre ou dans les secteurs confrontés à une concurrence significative de la part de pays à bas salaires.

Bien que l'impact global sur l'emploi dans tous les secteurs puisse être mitigé, la préservation des emplois dans les industries clés peut représenter un avantage politique et économique significatif.

4. Un investissement national stimulé

Les tarifs douaniers peuvent également encourager l'investissement national en créant un environnement plus favorable pour les entreprises locales. Lorsque les biens étrangers sont soumis à des tarifs, les entreprises nationales peuvent trouver plus rentable d'investir dans l'expansion de la production, l'amélioration de la technologie et l'augmentation de l'efficacité. Cela peut conduire à une croissance économique accrue, à une productivité plus élevée et à une base industrielle plus robuste.

Par exemple, l'industrie automobile brésilienne a bénéficié des tarifs sur les véhicules importés. Ces tarifs ont encouragé les constructeurs automobiles multinationaux à établir des usines de fabrication au Brésil, créant ainsi des emplois et favorisant le développement d'une chaîne d'approvisionnement nationale pour les pièces et composants automobiles. Ce type d'investissement soutient non seulement la croissance économique, mais favorise également le transfert de technologies et le développement des compétences (Jenkins, 1996).

LES 2 BÉNÉFICES POLITIQUES DES TARIFS DOUANIERS

1. Souveraineté industrielle et nationale

D'un point de vue politique, les tarifs douaniers peuvent être justifiés comme un moyen de protéger des industries jugées critiques pour la sécurité nationale. Cet argument est souvent invoqué pour soutenir les tarifs dans des industries telles que la défense, l'énergie et la technologie, où la dépendance à l'égard des fournisseurs étrangers pourrait poser des risques pour la souveraineté et la sécurité nationale.

Les États-Unis, par exemple, ont imposé des tarifs sur les importations d'acier et d'aluminium sous le prétexte de préoccupations de sécurité nationale. Le raisonnement est qu'une industrie nationale de l'acier et de l'aluminium forte est essentielle pour les besoins de défense et d'infrastructure. En protégeant ces industries de la concurrence étrangère, le gouvernement vise à garantir que le pays conserve la capacité de produire des matériaux critiques en temps de crise.

2. Renforcement des marges de manoeuvre commerciales

Les tarifs douaniers peuvent également servir d'outil de levier politique dans les négociations commerciales internationales. En imposant des tarifs, un pays peut exercer une pression sur ses partenaires commerciaux pour qu'ils fassent des concessions ou se conforment à des demandes spécifiques. Cette stratégie est particulièrement efficace lorsque le pays imposant les tarifs possède un marché vaste et attractif que d'autres pays souhaitent vivement accéder.

La guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine sous l'administration Trump est un exemple notable. Les États-Unis ont imposé des tarifs sur des centaines de milliards de dollars de biens chinois dans le but de forcer la Chine à résoudre des problèmes tels que le vol de propriété intellectuelle, les transferts de technologie forcés et les déséquilibres commerciaux. Bien que l'efficacité de cette stratégie fasse débat, elle illustre comment les tarifs peuvent être utilisés comme une monnaie d'échange dans des négociations géopolitiques et économiques plus larges.

VERS UNE GUERRE COMMERCIALE SUR LES VOITURES ELECTRIQUES ?

LES INCONVÉNIENTS DES TARIFS DOUANIERS

Bien que les tarifs douaniers offrent plusieurs avantages économiques et politiques, ils ne sont pas sans inconvénients, notamment dans un secteur aussi stratégique que l'automobile électrique. Les tarifs peuvent entraîner des prix plus élevés pour les consommateurs, des inefficacités économiques, et des mesures de rétorsion de la part des partenaires commerciaux. Ces effets négatifs peuvent souvent l'emporter sur les avantages des tarifs, surtout dans une économie mondiale fortement interconnectée.

Par exemple, les tarifs conduisent souvent à des prix plus élevés pour les biens et services, car les producteurs nationaux peuvent manquer de la pression concurrentielle nécessaire pour maintenir les prix bas. Cela peut réduire le bien-être des consommateurs et contribuer à des pressions inflationnistes. De plus, lorsque les tarifs provoquent des représailles, ils peuvent se transformer en guerres commerciales qui perturbent les chaînes d'approvisionnement mondiales, réduisent les volumes d'échanges et nuisent à la croissance économique à plus grande échelle.

En outre, les tarifs peuvent créer des inefficacités économiques en faussant les signaux du marché. Lorsque les tarifs protègent des industries moins compétitives, les ressources peuvent être détournées de leurs utilisations plus productives, ce qui entraîne une mauvaise allocation du capital et du travail. Cela peut freiner l'innovation et réduire la compétitivité globale de l'économie.

VERS UNE GUERRE COMMERCIALE ET INDUSTRIELLE ENTRE LES ÉTATS-UNIS ET LA CHINE AU DETRIMENT DE L'EUROPE

Les guerres commerciales initiées par Donald Trump pendant sa présidence illustrent clairement comment les barrières peuvent avoir des effets contre-productifs. En 2018, l'administration Trump a imposé des tarifs sur une large gamme de produits chinois, invoquant des préoccupations telles que le vol de propriété intellectuelle, des pratiques commerciales déloyales et le déficit commercial croissant des États-Unis avec la Chine. Ces tarifs, qui ont touché environ 250 milliards de dollars de produits chinois, visaient à faire pression sur la Chine pour qu'elle modifie ses pratiques commerciales et à protéger les industries américaines.

Cependant, les résultats de ces tarifs additionnels se sont avérés loin des objectifs escomptés. Au lieu de réduire le déficit commercial ou de revitaliser l'industrie manufacturière américaine, les tarifs ont déclenché une série de mesures de rétorsion de la part de la Chine. Pékin a imposé des tarifs sur 110 milliards de dollars de produits américains, ciblant directement des secteurs critiques pour l'économie américaine, tels que l'agriculture, l'automobile et la chimie.

L'impact sur l'agriculture américaine a été particulièrement sévère. La Chine, qui était un important acheteur de produits agricoles américains, a considérablement réduit ses importations de soja, de porc et d'autres produits agricoles. Cette chute soudaine de la demande a entraîné une baisse des exportations agricoles américaines, infligeant des difficultés financières aux agriculteurs américains. Pour atténuer cela, le gouvernement américain a dû fournir des milliards de dollars de subventions, annulant ainsi tout bénéfice économique que les tarifs auraient pu générer.

Au-delà du secteur agricole, les barrières ont également provoqué des perturbations économiques plus larges. L'incertitude entourant la guerre commerciale a conduit à une volatilité des marchés financiers et à des perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales. De nombreuses

entreprises américaines qui dépendaient des importations chinoises ont dû faire face à des coûts d'intrants plus élevés, réduisant leurs marges bénéficiaires ou augmentant les prix pour les consommateurs. Cela a freiné les dépenses des consommateurs et ralenti la croissance économique globale.

De plus, les barrières n'ont pas réussi à atteindre leur objectif principal de réduction du déficit commercial des États-Unis avec la Chine. Malgré les tarifs, le déficit commercial a continué de se creuser, les exportateurs chinois trouvant des moyens de contourner les barrières, notamment en réacheminant les marchandises via d'autres pays ou en absorbant une partie des coûts supplémentaires. Pendant ce temps, les consommateurs américains ont continué à demander des produits chinois, même à des prix plus élevés, ce qui a eu un impact minimal sur la balance commerciale.

LA GUERRE COMMERCIALE EST INEVITABLE

BATISSONS UNE INDUSTRIE AUTOMOBILE ELECTRIQUE FORTE

La compétition mondiale a ardemment repris depuis la crise sanitaire, notamment au sujet des voitures électriques. Cela s'illustre par deux dynamiques : la politique de Joe Biden (plan Build Back Better + IRA) montre que le virage protectionniste de Donald Trump n'est pas une parenthèse, mais une nouvelle donne commerciale structurelle.

Face à cela, une seconde dynamique s'observe. La Chine reporte au prochain plan quinquennal son entrée dans l'étape 3 du développement de la voiture électrique, à savoir l'abandon des subventions à l'achat et de la protection des constructeurs automobiles. En effet, Xi Jinping a maintenu son dispositif global de soutien aux voitures électriques car il suppose que la guerre commerciale n'est pas encore gagnée face aux Etats-Unis.

Ainsi, entre l'établissement du prochain plan quinquennal de Xi Jinping et le prochain mandat présidentiel américain, **il s'ouvre 5 années d'ici 2029, où la compétition sur la voiture électrique sera acharnée.** L'Europe et la France doivent adopter une politique cohérente pour ne pas être marginalisées. Cela suppose de définir plusieurs objectifs : protéger son industrie automobile électrique encore naissante (1), soutenir la relocalisation et la structuration d'une filière de l'automobile verte en Europe (2), promouvoir une nouvelle mobilité accessible aux classes moyennes et aux classes populaires (3) et enfin, gagner la bataille de l'innovation et du progrès technologique (4).

VOLET 1 : PROTÉGER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Le marché économique européen peut être une force, mais il doit évoluer pour s'adapter à un monde devenu plus compétitif. Pour protéger l'industrie automobile européenne et française, nous aurons besoin de mobiliser des fonds européens et d'adopter une approche de compétiteurs face à la Chine et les Etats-Unis, notamment dans les 5 prochaines années qui constitueront un tournant. Manquer le virage des nouvelles mobilités dans les prochaines années signera la fin de l'aventure automobile européenne qui ne rattrapera jamais les industries chinoise et américaine. Pour cela, **nous devons créer les conditions d'un protectionnisme automobile européen.**

AXE 1 : MOBILISER DES FONDS EUROPÉENS

L'Europe doit remplir plusieurs objectifs pour soutenir son industrie automobile : une transition de son modèle vers une économie verte et soutenir ses industries notamment l'automobile. Pour cela, il est nécessaire de **mobiliser des fonds importants pour mener à bien tous ces objectifs.**

Proposition 1 : Un endettement sur le modèle de Next Generation UE

Lors de la crise sanitaire, les pays européens ont effectué une révolution en permettant à la Commission européenne de s'endetter au nom de l'Union européenne. 750 milliards d'euros ont été débloqués au nom du plan Next Generation UE. Seulement, ce plan est insuffisamment doté pour contrer l'IRA qui est un plan de 400 milliards de dollars, uniquement restreints aux industries vertes produisant aux Etats-Unis. Si les Etats-membres ne s'étaient pas accordés à s'endetter pour contrer l'IRA en février dernier, la récente annonce en janvier 2024 de la Chine de poursuivre ses dispositifs de soutien et de débloquer 66 milliards de fonds publics supplémentaires pour soutenir son industrie automobile doit faire réagir. Il ne s'agit pas de s'endetter pour des dépenses de fonctionnement, mais pour financer de l'investissement productif qui rapportera in fine en emplois industriels et en valeur ajoutée au sein du marché européen.

Proposition 2 : Assouplissement des règles budgétaires

S'il est compréhensible que l'idée d'un endettement commun européen ne fasse pas l'unanimité au sein des Etats-membres au regard de la position dure des pays frugaux comme l'Autriche ou en Europe du Nord, nous devons poursuivre notre plaidoyer pour un assouplissement des règles budgétaires européennes lorsqu'il s'agit d'investissements productifs qui rapporteront.

Une idée judicieuse serait l'entrée en vigueur d'une règle d'or permettant un endettement et un dépassement des 3% de déficit si des investissements d'avenir, notamment allant dans le sens de la décarbonation ou du numérique, sont réalisés. Il faut distinguer la bonne et la mauvaise dette, le bon et le mauvais déficit pour adopter des politiques véritablement pro-industrie et entreprises. Nous ne pouvons accepter de voir les États membres s'endetter pour financer leurs dépenses de fonctionnement, mais si nous parlons d'investissements d'avenir qui bénéficieront aux générations futures et garantiront la souveraineté industrielle des pays et de l'Union alors nous devons nous montrer moins bornés et plus compréhensifs.

Proposition 3 : Un fonds souverain européen

En complément de la mesure 2 ou 3, la création d'un fonds souverain permettrait d'apporter une réponse financière, de manière directe et rapide pour soutenir l'ensemble des projets rentrant dans les impératifs stratégiques de l'Union européenne. L'automobile en bénéficierait au premier chef.

Ce fonds souverain pourrait être financé par une taxe carbone aux frontières de l'Union européenne ou des droits de douanes renforcés sur des produits industriels ou agricoles ne respectant pas les normes de production européennes. A ce titre, la récente crise des agriculteurs au niveau européen démontre le besoin de lutter contre la concurrence déloyale en réhaussant les prix des produits importés ne respectant pas les conditions de

production européennes sur les plans environnementaux, sanitaires ou encore sociaux.

AXE 2 : VERS UN PROTECTIONNISME AUTOMOBILE, « UN IRA À L'EUROPÉENNE »

Proposition 4 : Buy European Act

L'option d'un Buy European Act, sorte de copie de la politique américaine de préférence nationale, a été abordée à de nombreuses reprises. Mais devant les oppositions de certains, qui voient en ce mécanisme un protectionnisme européen, il a toujours été impossible d'adopter une telle politique. Pour autant, l'entrée en vigueur de l'IRA aux Etats-Unis a redistribué les cartes et la possibilité d'adopter une politique industrielle cohérente en Europe refait surface. Pourtant des oppositions existent encore, notamment en Allemagne où l'on ne veut pas répondre aux subventions américaines par d'autres subventions, ce qui risquerait de conduire à une guerre commerciale, sans avoir compris que la guerre commerciale avait déjà lieu.

Ce plan industriel vert européen d'envergure va évidemment dans le bon sens, mais il est possible d'aller encore plus loin pour nous et d'adopter ce que certains qualifieraient de protectionnisme vert européen pour contrer nos partenaires américains et leur IRA. C'est au début de l'année 2023 que la Commission Européenne a présenté le plan LEAK pour doter l'Union Européenne d'un véritable plan industriel. L'ambition affichée est de favoriser l'émergence d'une industrie zéro émission en Europe et de soutenir le développement d'une industrie de pointe au sein de l'Union. En d'autres termes, la Commission souhaite promouvoir une industrie européenne qui ne mettrait pas en péril la transition écologique. Par le biais de ce plan, des subventions aux industries vertes, par exemple aux producteurs de batteries, doivent être distribuées.

Le Buy European Act pourrait imiter le sus-nommé Buy American Act mais pourrait aussi inclure certaines clauses présentes dans l'IRA, notamment la règle du local content rule. Cette règle conditionne l'octroi de subventions, crédits d'impôts ou autres aides d'État au rapatriement d'une partie de la

production sur le territoire national. C'est pour cette raison que Tesla a renoncé à produire intégralement ses batteries en Allemagne, préférant une production Américaine car plus subventionnée. Nous pouvons imaginer facilement une telle chose en Europe, avec l'obligation de rapatrier une partie de la production sur le Continent.

Proposition 5 : Révision et simplification de la législation relative aux aides d'État et du droit européen de la concurrence

L'Europe doit poursuivre les mutations entamées l'année passée sur la révision de la législation relative aux aides d'Etat. Cela doit permettre aux puissances industrielles européennes de soutenir leurs industries au même titre que les Etats-Unis ou la Chine.

Madame Vestager, de la commissaire européenne à la concurrence, a proposé de modifier et simplifier le mode de calcul de ces aides d'état ainsi que d'accélérer l'approbation desdites aides. En effet, les longues périodes d'attente peuvent jouer en la défaveur des Etats européens qui veulent soutenir leur industrie. En permettant les subventions et allègements fiscaux, la Commission souhaite faciliter les investissements en Europe. Il faut signaler que certains aménagements ont déjà été réalisés avec le RGEC de 2014 (qui autorise les États à fournir des aides si les gains sont plus importants que les distorsions) ou le cadre temporaire de crise adopté depuis le début de la guerre en Ukraine.

Seulement, l'Europe devra veiller à ce que ces assouplissements ne favorisent pas une concurrence déloyale intra-européenne, avec la reconstitution d'une hégémonie commerciale allemande nocive pour les industries automobiles française, italienne ou espagnole.

Proposition 6 : Une réforme du marché européen de l'électricité

Enfin, le protectionnisme de l'automobile européen, notamment vert et électrique, passera par une protection de la production européenne

d'électricité. En effet, il sera impossible de faire face à l'électrification de l'automobile sans soutenir profondément la production d'électricité à bas coût en Europe. Comment les Européens rechargeront leur voiture avec des tarifs de l'électricité qui s'envolent ?

Pour ce faire, nous proposons de réformer le marché européen de l'électricité en supprimant l'indexation du prix de l'électricité sur les prix des énergies fossiles.

AXE 3 : UNE COORDINATION RENFORCEE ENTRE LES ETATS MEMBRES POUR UNE POLITIQUE INDUSTRIELLE EFFICACE

Proposition 7 : Créer un cercle de pays au sein du Conseil de l'UE attachés à la défense de l'industrie automobile verte

Les Etats-membres n'ont pas besoin d'attendre l'Union européenne pour s'unir et bâtir une véritable politique industrielle.

Seulement, l'Union européenne doit avant tout améliorer la coordination entre ses États membres. Cela signifie harmoniser les incitations fiscales, rationaliser les réglementations et accélérer le déploiement des infrastructures, notamment des bornes de recharge. Une approche unifiée permettrait non seulement de réduire les coûts, mais aussi de renforcer l'efficacité des initiatives industrielles. Ce cadre unifié rendrait les véhicules électriques européens plus compétitifs face aux géants américains et chinois.

Proposition 8 : Exempter les véhicules électriques et les industries innovantes de certaines de clause de concurrence intra-européenne (articles 101 et 102 du TFUE)

En parallèle, il est temps de repenser le droit de la concurrence au niveau européen. **Le droit de la concurrence dans l'UE est principalement encadré par les articles 101 et 102 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).** L'article 101 concerne les accords et pratiques

concertées entre entreprises qui faussent la concurrence, tandis que l'article 102 traite des abus de position dominante par les entreprises.

L'article 101 TFUE interdit les accords entre entreprises qui ont pour objet ou pour effet de restreindre, de fausser ou d'empêcher la concurrence au sein du marché intérieur. Cela inclut, par exemple, les ententes sur les prix, les accords de répartition des marchés ou les restrictions sur la production. Toutefois, cet article prévoit également des exemptions. Si un accord entre entreprises contribue à améliorer la production ou la distribution de biens, ou à promouvoir le progrès technique, tout en laissant aux consommateurs une part équitable des avantages, il peut être exempté de l'interdiction.

Ces exemptions sont souvent utilisées dans le cadre d'accords de coopération entre entreprises lorsqu'elles favorisent l'innovation ou l'efficacité sans nuire à la concurrence. Elles doivent devenir systématique sur les industries vertes comme l'automobile électrique.

VOLET 2 : SOUTENIR LA RELOCALISATION DE LA PRODUCTION EN EUROPE ET LA STRUCTURATION D'UNE FILIÈRE AUTOMOBILE

L'automobile fait partie des secteurs d'activité où l'Europe n'est plus dépendante. En effet, de nombreuses parties de la chaîne de valeur de la production d'automobiles ont été délocalisées. De plus, la production de véhicules électriques est encore plus dépendante car l'Europe ne produit pas certains composants comme les batteries par exemple.

Ainsi, réaliser un protectionnisme automobile européen n'a de sens que si les Etats-membres s'associent pour relocaliser la production et structurer une filière automobile en Europe.

AXE 1 : RESTRUCTURER UNE FILIÈRE AUTOMOBILE EUROPÉENNE ET FRANÇAISE

Proposition 9 : Simplifier la procédure des projets communs pour favoriser le rapprochement technologique d'acteurs automobiles

La procédure d'approbation des subventions relative à ce qui relève de l'Important Project of Common European Interest (IPCEI) n'est pas assez rapide pour permettre à l'Europe de conserver son attractivité pour les investissements en faveur des technologies vertes. Cette procédure est utile pour lancer des projets européens comme sur les batteries, l'hydrogène ou les panneaux solaires.

Proposition 10 : Supprimer la loi sur la restauration de la nature pour récupérer des sites industriels du Green Deal ou a minima sortir les sites industriels de son périmètre

La loi sur la restauration de la nature votée dans le cadre du Green Deal dispose que 20% des sites industriels devront être rendus à la nature d'ici 2050. L'objectif affiché par la Commission européenne est de revenir à la nature de 1970. Seulement, cela entre en contradiction avec notre objectif de relocalisation de la production automobile. C'est pourquoi il faut supprimer cette loi ou sortir les sites industriels de son périmètre au risque sinon de ne pas disposer des sites industriels suffisants.

En effet, structurer une filière automobile verte suppose une augmentation conséquente de la production automobile en Europe pour équiper plusieurs centaines de millions de personnes d'ici 2050. Augmenter la production passera par l'installation d'usines automobiles, mais également de composants comme les batteries. L'annonce de BYD (producteur chinois de batterie) de construire une méga-usine en Europe est une bonne chose.

Proposition 11 : Réduire les délais d'installation d'usines automobiles de 18 mois à 6 mois

Spécificité française, la bureaucratie empêche l'installation rapide d'usines. En effet, selon le rapport « Simplifier et accélérer les implantations d'activités économiques en France » de Laurent Guillot, les délais d'implantation des usines sont en France de 17 mois contre 8 mois en Allemagne. La loi industries vertes de Bruno Le Maire votée en octobre 2023 apporte des premières pistes de réponses, notamment sur la simplification de la procédure d'accélération de nouvelles usines en poursuivant en parallèle l'instruction administrative et la concertation du voisinage.

La France doit encore aller plus loin et fournir davantage d'efforts. Elle doit créer une procédure exceptionnelle pour les projets industriels d'intérêt national majeur. A ce titre, l'automobile verte doit figurer parmi les priorités industrielles de notre nation.

Proposition 12 : Favoriser les alliances industrielles automobiles pour faire émerger un réseau dense d'ETI-PME

Des entreprises européennes peuvent nouer des alliances pour sécuriser l'importation de produits stratégiques à la production. Ces alliances peuvent également permettre des économies d'échelles et favoriser l'émergence d'un tissu de PME et TPE autour des champions européens. Nous n'aurons jamais de champions industriels sans un réseau de PME et ETI denses capables de produire en France et en Europe les batteries, les châssis, les moteurs ou encore les pneus d'une voiture.

Proposition 13 : Sécuriser la chaîne d'approvisionnement pour une autonomie accrue

L'un des grands défis pour l'Europe réside dans la sécurisation de sa chaîne d'approvisionnement. Aujourd'hui, la production de batteries pour véhicules électriques dépend largement de la Chine, notamment pour les métaux rares essentiels à leur fabrication. Pour réduire cette dépendance, l'Europe doit accélérer ses efforts pour développer une industrie nationale des

batteries, investir dans l'extraction et le raffinage des matières premières, et promouvoir l'innovation dans les technologies de stockage d'énergie.

Mais cela ne suffit pas. L'Europe doit aussi diversifier ses sources d'approvisionnement en nouant des partenariats avec des régions riches en ressources, comme l'Afrique et l'Amérique latine. Cela permettrait de sécuriser les approvisionnements et de réduire l'influence chinoise dans ce secteur stratégique. Des initiatives comme le "Global Gateway" peuvent jouer un rôle clé en renforçant la diplomatie économique de l'Union.

Proposition 14 : Réduire notre dépendance stratégique sur la production de batteries

La production de batteries figure parmi les six domaines stratégiques recensés par l'Union européenne, où celle-ci affiche des dépendances. Nous proposons de lancer un PIIEC (projet important d'intérêt européen) sur les batteries pour que la Commission européenne puisse autoriser l'utilisation de subventions publiques pour compenser les investissements privés.

L'Europe accuse un retard colossal sur le sujet. La Chine produit en 2021 près de 80% des batteries et les Etats-Unis 6,2% contre 9,3% pour l'Europe (Hongrie 4%, Pologne 3,1%, Allemagne 1,6% et Suède 0,6%).

Proposition 15 : Investir massivement dans les infrastructures de demain

La France doit investir massivement dans l'amélioration de ses infrastructures pour soutenir la demande croissante de véhicules électriques. Cela inclut l'expansion du réseau de bornes de recharge à travers le pays, en particulier dans les zones urbaines et les lieux publics tels que les parkings et les stations-service. De plus, des investissements dans les technologies de recharge rapide et ultra-rapide sont nécessaires pour faciliter la transition vers la mobilité électrique. Il est également important d'encourager le développement de l'infrastructure de recharge à domicile, en offrant des incitations et des subventions pour l'installation de bornes de

recharge résidentielles. Ces investissements stratégiques contribueront à créer un environnement favorable à l'adoption généralisée des véhicules électriques et à favoriser une transition réussie vers une mobilité bas carbone.

Proposition 16 : Réformer le droit européen pour favoriser la création de champions européens

L'un des principaux freins au développement d'acteurs industriels européens puissants réside dans la rigidité des règles de la concurrence en Europe. Celles-ci, bien que conçues pour éviter la formation de monopoles nuisibles à la libre concurrence et à l'innovation, empêchent souvent des entreprises européennes de s'allier pour créer des champions capables de concurrencer des mastodontes internationaux.

Prenons l'exemple de la fusion avortée entre Alstom et Siemens, bloquée en 2019 par la Commission européenne. Cet échec symbolique a montré les limites du cadre actuel : il empêche la constitution d'entreprises suffisamment grandes pour faire face à des rivaux soutenus par des politiques industrielles nationales massives, comme celles de la Chine avec le plan « Made in China 2025 ». Dans le secteur des transports et des véhicules électriques, où la Chine a pris une avance considérable, une réforme s'impose. Il devient indispensable d'assouplir les règles de la concurrence pour permettre à des entreprises européennes de s'unir sans se heurter à des obstacles bureaucratiques disproportionnés.

L'objectif de ces réformes doit être clair : permettre la formation de champions industriels européens capables de se mesurer aux géants mondiaux. Cela nécessitera une approche plus souple et pragmatique de la part de l'Union européenne, en particulier dans les secteurs stratégiques comme la mobilité électrique, les batteries, et la transition énergétique. Ces secteurs, où l'innovation rapide et les économies d'échelle sont décisives, ne peuvent se permettre d'être freinés par des règles de concurrence archaïques.

Cette approche permettra de valoriser l'importance stratégique de certaines industries et accepte qu'une concentration temporaire du marché puisse être bénéfique à long terme, notamment face à des rivaux non-européens qui ne respectent pas les mêmes règles de jeu.

Une autre piste souvent évoquée pour réformer le droit européen de la concurrence concerne les aides d'État. Aujourd'hui, l'Union européenne impose des règles strictes pour éviter que les subventions publiques ne faussent le marché intérieur. Cependant, face à la montée en puissance des aides massives accordées par la Chine ou les États-Unis (notamment avec l'*Inflation Reduction Act*), l'Europe ne peut plus se permettre de suivre un cadre aussi rigide.

Il faut permettre aux pays membres de soutenir activement leurs industries stratégiques, tout en assurant un contrôle pour éviter des distorsions internes à l'Union. Cela pourrait inclure des investissements publics massifs dans des secteurs tels que les batteries, les infrastructures de recharge et la recherche sur les véhicules électriques. Les mécanismes de financement communs, comme le fonds *NextGenerationEU*, pourraient également être utilisés pour stimuler l'innovation et la compétitivité européenne.

Adapter la législation pour faire face aux enjeux géopolitiques et climatiques. Enfin, la réforme du droit européen de la concurrence doit tenir compte des défis géopolitiques et climatiques auxquels l'Europe est confrontée. Alors que la lutte contre le changement climatique s'intensifie et que les tensions commerciales avec des pays comme la Chine et les États-Unis s'aggravent, l'Europe doit pouvoir protéger ses secteurs stratégiques sans être entravée par des règles inadaptées.

Dans ce cadre, une réforme du droit européen de la concurrence pourrait permettre de renforcer la résilience économique du continent tout en respectant les objectifs climatiques du *Green Deal*. La Commission européenne doit adopter une approche qui ne pénalise pas les industries

européennes dans leur transition écologique, tout en offrant la flexibilité nécessaire pour répondre aux défis géopolitiques. Cela pourrait inclure des dérogations spécifiques pour les entreprises opérant dans les secteurs clés de la transition énergétique, leur permettant de croître et d'innover plus rapidement sans être freinées par des contraintes administratives.

AXE 2 : EN FINIR AVEC LES NORMES EUROPÉENNES CONTRADICTOIRES

Proposition 17 : Supprimer le nouveau calcul des émissions de CO2 prévu par la norme Euro 7

La norme Euro 7 change le mode de calcul des émissions de CO2 des voitures thermiques et électriques. En effet, les constructeurs automobiles devront prendre en charge dans le calcul les émissions de CO2 durant le freinage et au contact pneu-chaussé, sans précision sur leur calcul.

Ainsi, l'Europe se pénalise tout seul vis-à-vis du reste du monde puisque nous augmenterons artificiellement le niveau d'émission de CO2 par un véhicule. Nous proposons de retirer ce calcul tant qu'il n'est pas adopté à l'échelle mondiale.

Proposition 18 : Supprimer la norme réglementant la production de composants électriques figurant dans la norme Euro 7

La stratégie européenne est incohérente car elle l'Union européenne veut privilégier la voiture électrique pour sortir à tout prix du thermique tout en réglementant la production de composants électriques. En effet, la norme Euro 7 dispose de nouvelles exigences minimales de performance pour la durabilité des batteries dans les voitures électriques et hybrides (80 % jusqu'à cinq ans ou 100.000 km, 72 % jusqu'à huit ans ou 160.000 km) et les camionnettes (75 % jusqu'à cinq ans ou 100.000 km et 67 % jusqu'à huit ans ou 160.000 km). L'objectif de cette norme est de réduire la production européenne de batteries « non durables » en introduisant de nouveaux tests de production. Pourtant, selon une étude d'une chercheuse américaine Liz Najman de Stony Brook, seule 1,5% des batteries des voitures électriques

sont remplacées au cours de leur vie (étude sur 15 000 véhicules mis en circulation entre 2011 et 2023). Cette norme européenne introduit des complexités inutiles sur la production de batteries électriques. Il s'agit donc d'une double peine pour les consommateurs européens : d'un côté, ils perdent car seront obligés de faire la bascule entre le thermique et l'électrique en moins de 10 ans, de l'autre côté, ils perdent car la production de batteries électriques n'est pas poussée à son maximum en Europe à cause de la norme Euro 7.

Il convient donc de supprimer cette norme.

Proposition 19 : Modifier la directive européenne 2000-53 pour autoriser le recyclage de composants d'une voiture thermique vers une voiture électrique

Il y a 10 millions de véhicules arrivant en fin de vie au niveau européen, soit 4% des voitures circulant en Europe. Alors que l'économie circulaire est un formidable levier de transition écologique par la réutilisation des matériaux de production, la fin de la construction des voitures thermiques risque d'entacher la dynamique engagée par les constructeurs automobiles depuis 2015. En effet, les constructeurs automobiles et les pouvoirs publics européens s'étaient engagés en 2015 à recycler 95% de la masse des véhicules en fin de vie. Seulement, les experts estiment que peu de composants sont réutilisables entre les voitures thermiques et les voitures électriques du fait la présence de fluides (huile de moteur, liquide de refroidissement, etc.) dans les voitures thermiques. La directive européenne 2000-53 mentionnée ci-dessus n'autorise pour l'heure pas ce type de conversion.

Proposition 20 : Etablir un moratoire sur les normes à venir

Le secteur de l'automobile fait partie des secteurs faisant le plus l'objet de normes européennes, notamment environnementales, qui représentent près de 40% des normes du secteur. Seulement, nombre d'entre-elles sont

contradictoires entre le thermique et l'électrique notamment. Pour autant, l'Europe a choisi d'aller encore plus loin car 9 normes supplémentaires sont prévus d'ici 2035. Ainsi, nous aurions quasiment pour chaque année d'ici 2035 une norme supplémentaire. Un moratoire sur ces normes à venir est indispensable afin de donner de la visibilité aux acteurs de la filière.

VOLET 3 : PROMOUVOIR UNE NOUVELLE MOBILITÉ ACCESSIBLE AUX CLASSES MOYENNES ET POPULAIRES

Les modèles chinois et américain montrent qu'une politique industrielle doit à la fois être une politique d'offre et de demande. Soutenir la demande européenne est une nécessité pour trois raisons : sur le plan économique, pour remplir le carnet de commandes des constructeurs et ainsi de toute la filière, sur le plan sociétal pour faire bénéficier aux Européens des fruits de la recherche automobile et améliorer ainsi leur cadre de vie, et enfin sur le plan politique pour que les classes moyennes et populaires ne se sentent pas lésées à devoir supporter toutes seules le coût de la transition énergétique et écologique (aboutissant aux mouvements des Gilets jaunes).

AXE 1 : SOUTENIR LES CLASSES POPULAIRES ET MOYENNES EN DIMINUANT LE COÛT D'ACHAT D'UN VÉHICULE À FAIBLE ÉMISSION

Proposition 21 : Diminuer le coût des batteries

Le coût d'achat est déterminé à près de 35% à 50% par la batterie. En moyenne, l'écart se situe entre 8 000 et 15 000€ (avant prise en compte des bonus/malus et subventions), avec un coût moyen d'une voiture neuve électrique autour de 35 000 € contre 23 000 € pour une voiture thermique.

L'augmentation de la production de batteries européennes doit tendre à faire diminuer le coût des batteries électriques.

Proposition 22 : Poursuivre les facilités de paiement d'une voiture électrique pour les classes moyennes et populaires

Les Etats-membres doivent être encouragés par l'Union européenne pour mettre en place des mesures stimulant la demande. Cela peut passer par le leasing ou des crédits d'impôts conséquents pour les classes moyennes afin de les aider à acquérir un véhicule électrique sur le modèle de la Chine ou des Etats-Unis.

Proposition 23 : Accompagner l'installation progressive d'un marché de l'occasion électrique

Pour l'instant, il n'y a pas de marché de l'occasion de l'électrique en raison de la modernité du produit. Or, les classes populaires et moyennes tendant davantage à utiliser le marché de l'occasion pour s'équiper en véhicule. Les pouvoirs publics européens doivent anticiper l'installation progressive d'un marché de l'occasion électrique pour inciter les consommateurs à se tourner vers des véhicules électriques.

AXE 2 : SOUTENIR LES CLASSES POPULAIRES ET MOYENNES EN DIMINUANT LE COÛT D'UTILISATION DU VÉHICULE

Le coût d'utilisation d'une voiture dépend de deux facteurs principaux : du prix de l'énergie/carburant ainsi que du niveau d'utilisation de la voiture. Ainsi, il convient que les pouvoirs publics encouragent une utilisation adéquate de toutes les formes de carburants en fonction de l'usage et de la mobilité qui en découle, afin de promouvoir une mobilité nouvelle du XXIème siècle.

Proposition 24 : Relancer la production nucléaire

L'énergie nucléaire est désormais enfin qualifiée comme énergie verte par l'Union européenne. Nous devons profiter de cet état de fait pour relancer une production nucléaire qui demeure malgré sa tendance haussière (liée au coût de maintenance et construction de nouvelles centrales) l'électricité la moins chère du marché.

Sans devenir une superpuissance énergétique, l'Union européenne ne pourra jamais électrifier son parc automobile tant les besoins sont immenses.

Proposition 25 : Orienter davantage le tout électrique vers les trajets de courte distance pour conserver l'hybride sur le reste

Compte tenu des temps de charge actuel et des bilans carbone, il convient d'encourager l'adoption de la mobilité électrique pour les trajets de courte distance en **mettant en place des bornes de recharge dans les immeubles collectifs et les parkings publics**, tout en **réservant les subventions aux véhicules électriques fabriqués en Europe et équipés de batteries de capacité inférieure à 30 kWh**. Cela favoriserait l'utilisation de véhicules électriques adaptés à la vie urbaine et soutiendrait la production locale. De plus, cela encouragerait une transition vers des véhicules électriques plus compacts, adaptés aux trajets courts, tout en réduisant l'empreinte carbone associée à la fabrication et au transport des batteries.

Proposition 26 : Soutenir la mobilité hybride biocarburant/électricité

Il faut maintenir voire améliorer les performances des moteurs thermiques en substituant les carburants pétroliers par du bio-éthanol concentré, tout en favorisant une mobilité hybride biocarburants/électricité. Cette approche permettrait d'améliorer l'efficacité énergétique des moteurs thermiques tout en réduisant leur impact environnemental grâce à l'utilisation de carburants durables. De plus, cela offrirait une transition progressive vers des carburants plus respectueux de l'environnement.

VOLET 4 : GAGNER LA BATAILLE DE L'INNOVATION ET DU PROGRÈS POUR L'AUTOMOBILE DU FUTUR

L'Europe est une civilisation technologique et la voiture est un de ses hauts faits. De ce fait, nous devons rester à la pointe des avancées technologiques pour rester compétitifs et assurer des emplois aux Européens, mais également pour obtenir des avantages stratégiques. Les Européens doivent se fixer un objectif ambitieux : inventer l'automobile du futur.

Proposition 27 : Favoriser la R&D sur le Continent

En 2017, les États membres de l'Union européenne (UE) ont dépensé ensemble près de 320 milliards d'euros au titre de la recherche et développement (R&D). L'intensité de R&D, c'est-à-dire les dépenses de R&D en pourcentage du PIB, s'est établie en 2017 à 2,07% contre 1,77% en 2008. Par rapport à d'autres grandes économies du monde, l'intensité de R&D dans l'UE était beaucoup plus faible qu'en Corée du Sud (4,22% en 2015), qu'au Japon (3,28% en 2015) et qu'aux États-Unis (2,76% en 2015).

Pour cela, il existe deux solutions pour augmenter les dépenses en R&D par les États membres. Cela peut passer par une coordination des politiques de recherche dans le cadre de la politique économique de la zone euro à travers les règles du Pacte de Stabilité ou à travers une directive. Afin de faire de l'Europe, une superpuissance technologique et scientifique, deux objectifs sont fixés : 3% en 2030 et 4% en 2040. En effet, on observe que les bons élèves européens en matière de R&D comme l'Autriche ont réussi de faire progresser leurs investissements de 1 point en 10 ans (3,16 % en 2017 contre 2,42% en 2007).

Proposition 28 : Stimuler les dépenses de R&D

Les dépenses en R&D doivent être stimulées ce qui nécessite des mécanismes incitatifs pour les États membres. Ensuite, libre eux d'arbitrer entre des

dépenses publiques ou des mécanismes d'investissement pour encourager les entreprises à investir.

À ce titre, la révision du Pacte de Stabilité doit encourager l'investissement, particulièrement en R&D. Cela suppose ainsi d'exclure les dépenses de R&D du calcul des règles de 3%. Si ce mécanisme suscitait un blocage des pays frugaux, alors un dispositif différent pourrait être mis en place. À ce titre, nous proposons d'exclure les dépenses de R&D supplémentaires par rapport à la date de mise en place du mécanisme. Ainsi, les dépenses supplémentaires directes ou à travers les niches fiscales (crédit impôt recherche en France) seraient exclus du calcul des règles portant sur le déficit public.

Proposition 29 : Faire une loi de programmation de recherche dédiée à la batterie électrique

Le cycle de vie de la batterie électrique est un élément clé pour une économie bas carbone, car il influence directement l'empreinte carbone globale des véhicules électriques. Pour optimiser ce cycle de vie et promouvoir une économie plus durable, il est essentiel d'investir dans la recherche et le développement de technologies de recyclage avancées, de matériaux durables et de méthodes de production respectueuses de l'environnement. La mise en place d'une loi de programmation de recherche visant à optimiser le cycle de vie d'une batterie électrique serait un pas important dans cette direction. Cette loi permettrait de mobiliser des ressources et des expertises pour développer des solutions innovantes visant à prolonger la durée de vie des batteries, à améliorer leur recyclage et à réduire leur impact environnemental. En favorisant la transition vers des batteries plus durables et recyclables, une telle loi contribuerait à renforcer l'engagement en faveur d'une économie bas carbone, d'une mobilité électrique plus respectueuse de l'environnement et cela donnerait un avantage comparatif exceptionnel à la souveraineté française pour renforcer ses acteurs économiques dans le domaine.

Proposition 30 : Créer des écosystèmes favorables à l'installation des talents de l'industrie automobile verte

L'Europe doit devenir un leader mondial dans ces secteurs clés, notamment en créant des écosystèmes d'innovation capables de former et de retenir les talents nécessaires.

En parallèle, il est crucial de créer des environnements de recherche et d'innovation compétitifs, en investissant massivement dans l'éducation et en conservant les talents locaux. Pour rester attractif face à la concurrence mondiale, l'Europe doit également accueillir des chercheurs de renommée internationale, tout en facilitant l'accès à ses propres centres d'innovation pour ses jeunes talents.

CONCLUSION

L'imposition de droits de douane sur les véhicules électriques chinois semble être une réponse nécessaire à la concurrence déséquilibrée qui pèse sur l'industrie européenne. En effet, face à des acteurs chinois largement subventionnés et capables de vendre à des prix défiants toute concurrence, cette mesure permettrait de rétablir, temporairement, un semblant d'équité. En rendant ces importations plus coûteuses, l'Europe offrirait à ses propres constructeurs un répit bienvenu, l'opportunité de se réorganiser, d'innover et de renforcer leurs capacités de production sur le continent.

Cependant, il serait naïf de penser que cette mesure, à elle seule, pourra résoudre les problèmes structurels qui handicapent l'industrie européenne des véhicules électriques. Les droits de douane, bien qu'utile à court terme, ne constituent pas une solution à long terme et surtout ne peuvent se substituer à une politique industrielle cohérente et stratégique. Si l'Europe ne s'engage pas simultanément dans des réformes profondes et des investissements massifs, elle risque de rester en retard par rapport à ses concurrents chinois et américains, qui ont déjà pris une longueur d'avance grâce à des politiques industrielles agressives et des financements conséquents.

L'urgence pour l'Europe est donc double. D'une part, elle doit investir massivement dans ses infrastructures industrielles et technologiques. Il s'agit non seulement de construire des usines pour produire des batteries et d'autres composants critiques, mais aussi de sécuriser les chaînes d'approvisionnement en matières premières essentielles, comme le lithium. Sans ces efforts, les droits de douane risquent simplement de retarder l'inévitable : une dépendance accrue à des importations extérieures, principalement chinoises.

D'autre part, l'innovation doit être placée au cœur de la stratégie européenne. Si l'Europe veut s'affranchir de la concurrence internationale, elle doit devenir un leader en matière de technologies de batteries, de

véhicules autonomes et de mobilité électrique. Cela nécessitera un soutien substantiel à la recherche et au développement, mais aussi la mise en place d'un écosystème propice à l'innovation, capable de retenir et d'attirer des talents internationaux.

Enfin, **l'Europe doit adopter une politique industrielle résolument proactive.** À l'image de ce que font les États-Unis avec l'*Inflation Reduction Act*, il est temps pour l'Europe de mettre en place des mesures de soutien direct à son industrie. Un "Buy European Act", couplé à des investissements publics massifs et à des incitations fiscales pour les entreprises locales, pourrait contribuer à renforcer durablement la compétitivité des constructeurs européens. Il s'agit de mettre en place des mécanismes qui encouragent non seulement la production locale, mais aussi la consommation de véhicules fabriqués en Europe, créant ainsi un cercle vertueux pour l'économie du continent.

En somme, si l'imposition de droits de douane sur les véhicules électriques chinois peut temporairement protéger l'industrie européenne, elle doit s'inscrire dans une stratégie plus large et plus ambitieuse. L'avenir de l'industrie européenne des véhicules électriques ne se jouera pas uniquement sur le terrain de la protection, mais aussi sur celui de l'innovation, de l'investissement dans les infrastructures et de la création d'un cadre industriel dynamique. L'Europe a encore une chance de reprendre la main dans cette course mondiale à la mobilité électrique. Mais pour y parvenir, elle devra se doter d'une vision à long terme, capable de conjuguer protection, compétitivité et innovation.

Par **Pierre Clairé**, Directeur Adjoint des études du Millénaire,

Crédit photo : [Renault Zoe](#), egm, sous license [Attribution-ShareAlike 2.0 Generic](#).

SOURCES

- ACEA. (2023). Electric Vehicle Market and Production Costs in Europe. Association des Constructeurs Automobiles Européens.
- Agence internationale de l'énergie (AIE). (2022). Global EV Outlook 2022. AIE.
- Bloomberg. (2022). China's Electric Vehicle Industry and the Global Supply Chain. Bloomberg.
- Bloomberg. (2023). Chinese Automakers Eye European Expansion Amid Tensions. Bloomberg.
- Bloomberg (2023). Electric Vehicle Outlook 2023. Bloomberg.
- Bown, C. P. (2019). The 2018 US-China Trade Conflict after Forty Years of Special Protection. Peterson Institute for International Economics.
- Caves, R. E. (2000). Creative Industries: Contracts Between Art and Commerce. Harvard University Press.
- Chor, D., & Li, Y. (2021). Trade War and the Transformation of Global Supply Chains: Evidence from US Tariffs. NBER Working Paper No. 29722.
- Commission Européenne. (2021). Fit for 55: Delivering the EU's 2030 Climate Target on the Way to Climate Neutrality. Commission Européenne.
- Commission Européenne. (2023). Critical Raw Materials Act: Securing Europe's Future Energy Supply. Commission Européenne.
- Congressional Research Service. (2020). U.S.-China Trade War: Costs, Consequences, and Strategies. CRS Report.
- Financial Times. (2023). China's Grip on the EV Battery Supply Chain and Its Implications for Europe. Financial Times.
- Financial Times. (2023). EU Launches Anti-Subsidy Investigation Into Chinese EVs. Financial Times.
- Hufbauer, G. C., & Jung, E. (2019). The US-China Trade Dispute: It's Impact on US Agriculture. Peterson Institute for International Economics.
- IEA. (2023). Global EV Outlook 2023. Agence internationale de l'énergie.
- Irwin, D. A. (2002). Free Trade Under Fire. Princeton University Press.
- Irwin, D. A. (2011). Peddling Protectionism: Smoot-Hawley and the Great Depression. Princeton University Press.
- Jenkins, R. (1996). The Political Economy of Industrial Policy: Automotive Manufacture in the Newly Industrializing Countries. Cambridge University Press.
- Johnson, C. (1982). MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925-1975. Stanford University Press.
- Sykes, A. O. (1989). The Corn Laws in British History. Cambridge University Press.
- The Economist. (2018). How America's Tariff Spat with China Will Reshape Global Trade. The Economist.
- The Economist. (2019). The Consequences of America's Trade War with China. The Economist.

- The Economist. (2023). EU-China Trade Tensions: The Electric Vehicle Conundrum. The Economist.
- The Economist. (2023). Europe's Struggles in the Global EV Race. The Economist.
- The Economist. (2023). How America's Green Subsidies Are Reshaping Global Trade. The Economist.
- The Economist. (2023). The Impact of the Inflation Reduction Act on Global Trade. The Economist.
- Trump Administration (2018). Section 232 Investigations: The Effect of Imports on the National Security. U.S. Department of Commerce.
- U.S. Geological Survey (USGS). (2023). Mineral Commodity Summaries 2023. USGS.
- Wall Street Journal. (2018). U.S.-China Trade War Escalates With New Tariffs on Cars, Electronics. Wall Street Journal.
- Wall Street Journal. (2019). U.S. Imposes New Tariffs on Chinese Electric Vehicle Components. Wall Street Journal.
- Wall Street Journal. (2021). U.S. and EU Agree to Suspend Tariffs in Aircraft, Steel Disputes. Wall Street Journal.
- Wall Street Journal. (2023). China and the Global EV Market: Trade Wars and Strategic Dominance. Wall Street Journal.
- Wall Street Journal. (2023). Europe's Dilemma: Balancing Green Goals with Trade Realities. Wall Street Journal.
- Wall Street Journal. (2023). How the Inflation Reduction Act is Shaping the Global EV Market. Wall Street Journal.
- World Bank (2019). World Development Report: Trading for Development in the Age of Global Value Chains. World Bank Group.



Le Millénaire est un groupe de réflexion spécialisé sur les questions de politiques publiques. Il est composé d'une centaine de contributeurs de divers horizons — cadres du privé, du public, chercheurs, chefs d'entreprises — et chacun expert dans son domaine.

Président : William THAY

Vice-présidents: Gilles BÖSINGER et Olivier BODO

Directeur des études : Clement PERRIN

Directeurs adjoints des études: Pierre CLAIRE et Matthieu HOCQUE

Communication : communication@lemillenaire.org

Presse : presse@lemillenaire.org

Et pour suivre toutes les actualités du Millénaire :

<http://lemillenaire.org>



***Mentions légales :** L'ensemble de ce rapport relève de la législation française et internationale sur le droit d'auteur et de la propriété intellectuelle. Tous les droits de la reproduction sont réservés à l'association « Le Millénaire », la reproduction de tout ou partie de ce rapport sur quelque support que ce soit est formellement interdite sauf autorisation expresse du Président de l'association.*