

## Voitures électriques : la nouvelle taxe douanière bénéficiera-t-elle à l'automobile français ?

À partir du mois de juillet, l'Union européenne imposera des droits de douane plus élevés sur les voitures électriques importées de Chine. Cette décision accroît les tensions sur le marché et augmente le coût d'achat d'une voiture électrique. La Commission européenne a annoncé que les constructeurs automobiles tels que BYD, Geely et SAIC (propriétaire de MG) ont été officiellement informés de cette nouvelle taxe douanière sur les voitures électriques, qui entrera en vigueur aux alentours du 4 juillet prochain. La décision de la Commission fait suite à une enquête sur les subventions aux voitures électriques originaires de Chine.

Grâce à une concurrence féroce sur les prix et à des années de progrès technologique, les constructeurs de véhicules électriques chinois ont amélioré leurs performances sur le marché européen. Les droits applicables à chaque constructeur varieront en fonction du degré de coopération à l'enquête. SAIC Motor Corp., qui possède la marque britannique MG, connue pour son modèle populaire MG4, s'attend à une augmentation de 38,1 % des droits de douane, en plus des 10 % existants. L'entreprise publique subira de fait la plus forte augmentation. BYD subira un droit supplémentaire de 17,4 % et Geely, propriétaire de Volvo Car AB, une augmentation de 20 %.

Si l'enquête vise principalement les voitures électriques appartenant à des Chinois, les constructeurs occidentaux tels que Tesla, BMW et Renault, qui fabriquent en Chine et exportent vers l'UE, devront également supporter des coûts supplémentaires. Ceux qui coopèrent à l'enquête se verront imposer des frais supplémentaires de 21 % sur la base d'une moyenne pondérée.

L'imposition par l'UE de droits de douane sur les véhicules électriques chinois pourrait entraîner des changements dans l'industrie automobile française, avec des avantages et des défis potentiels.

### **1. Renforcement de la production nationale**

- **Défense contre la concurrence à bas prix.** Les droits de douane, qui atteignent 38,1 %, visent à freiner l'afflux de voitures électriques chinoises, moins chères que les modèles européens. L'application de la nouvelle taxe douanière augmentera mécaniquement le prix des véhicules chinois. Les constructeurs automobiles français, tels que Renault et Peugeot, seront ainsi mieux à même de rivaliser en termes de prix, ce qui permettra de créer des conditions de concurrence plus équitables.
- **Encourager l'innovation locale.** En réduisant la pression exercée par les concurrents à bas prix, les constructeurs français trouveront davantage d'occasions d'innover et

d'investir dans les technologies de pointe. Cela pourrait améliorer la qualité et la compétitivité des véhicules électriques français sur le marché intérieur de l'UE.

## **2. Avantages pour l'économie et l'emploi**

- **Création d'emplois dans le secteur automobile français.** La protection du marché intérieur contre des importations à bas coût favorise la préservation des emplois existants tout en créant de nouveaux. Cet aspect est crucial à l'heure où l'industrie s'oriente vers des pratiques plus durables et de nouvelles technologies.
- **Encouragement des chaînes d'approvisionnement locales.** Les droits de douane peuvent encourager la croissance des chaînes d'approvisionnement locales, ce qui profite non seulement aux constructeurs automobiles, mais aussi aux fournisseurs de pièces détachées et aux industries connexes. Cet effet d'entraînement pourrait renforcer la structure économique globale associée au secteur automobile français.

## **3. Positionnement stratégique**

- **Cohérence avec les objectifs de l'UE.** Cette initiative s'inscrit dans la stratégie plus large de l'UE visant à éliminer progressivement les véhicules à moteur à combustion interne d'ici à 2035. En soutenant la production locale de véhicules électriques, la France peut contribuer plus efficacement à cette transition verte.
- **Résilience face aux fluctuations du commerce international.** En se concentrant sur le soutien à la production nationale, la France pourra renforcer sa position sur le marché mondial et sa résilience face aux perturbations, de plus en plus importantes, de la supply chain.

## **4. Défis et considérations**

- **Augmentation des prix à court terme.** Les consommateurs pourraient être confrontés, dans un premier temps, à des augmentations de prix en raison d'une concurrence réduite et d'une éventuelle répercussion des coûts par les fabricants. Cela pourrait réduire temporairement le taux d'adoption des véhicules électriques s'il n'est pas compensé par des incitations gouvernementales.
- **Représailles potentielles.** Il existe un risque de représailles commerciales de la part de la Chine qui pourrait affecter les exportations françaises non seulement dans le secteur automobile, mais aussi dans d'autres secteurs. Par exemple, les constructeurs automobiles chinois ont appelé Pékin à prendre les "mesures les plus strictes", y compris une taxe de 25 % sur les voitures fabriquées en Europe et dotées de moteurs puissants, en réponse à la nouvelle taxe imposée par Bruxelles sur les voitures électriques fabriquées en Chine. Toutefois, ce sont les constructeurs automobiles allemands, dont Volkswagen et BMW, qui souffriront le plus de ce différend commercial, car ils ont vendu collectivement 4,6 millions de voitures en Chine en 2022. La France doit naviguer avec prudence dans ces eaux diplomatiques afin d'éviter des répercussions économiques plus importantes.
- **Dépendance à l'égard des matériaux stratégiques.** De nombreux composants et matières premières essentiels pour les véhicules électriques, tels que les batteries, proviennent encore en grande partie de Chine. La nouvelle taxe douanière pourrait

perturber les chaînes d'approvisionnement, à moins que des sources alternatives ne soient développées ou garanties.

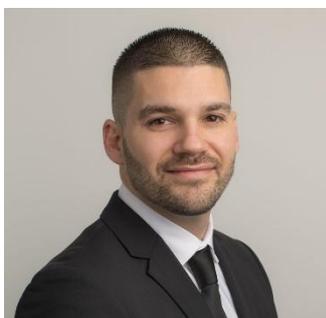
Selon Transport & Environment, près d'un cinquième des voitures électriques vendues dans l'UE en 2023 ont été fabriquées en Chine, et cette part devrait atteindre 25 % cette année. Toutefois, certains fabricants de voitures électriques, comme BYD, pourraient avoir la possibilité d'absorber les droits de douane de l'UE. BYD a été frappé par un taux de 17,4 %, le plus bas parmi les trois constructeurs chinois. Il est en outre inférieur à la moyenne du secteur, qui est de 21 %.

## **5. Comparaison avec l'approche américaine**

L'approche de l'UE est plus modérée que celle des États-Unis, qui ont récemment imposé des droits de douane de 100 % sur les voitures électriques chinoises. Cela suggère un équilibre stratégique : l'UE cherche à protéger son marché sans porter les tensions commerciales à des niveaux extrêmes, offrant une réponse plus mesurée qui peut être utile au maintien de la stabilité économique.

### Conclusion

L'imposition par l'UE de droits de douane sur les voitures électriques chinoises constitue une mesure stratégique visant à soutenir l'industrie automobile européenne et française. Les droits de douane et autres barrières commerciales sont toujours la dernière option et de nombreux grands constructeurs automobiles européens ont eu des réactions mitigées, mais si la concurrence n'est pas loyale, il n'y a pas d'autre solution. Il ne s'agit pas d'un acte de protectionnisme, mais plutôt d'une mesure visant à uniformiser les règles du jeu. L'Europe a besoin d'une politique industrielle forte pour accélérer l'électrification et localiser la production.



« En atténuant l'impact des importations chinoises subventionnées, ces droits de douane peuvent promouvoir l'innovation nationale, protéger les emplois et atteindre les objectifs de développement durable à long terme. Toutefois, une gestion prudente des relations commerciales et des dépendances de la chaîne d'approvisionnement sera essentielle pour maximiser ces avantages et minimiser les inconvénients potentiels. À mesure que les négociations entre la Chine et l'UE progressent, l'industrie automobile française a tout à gagner, à condition qu'elle s'adapte efficacement au nouvel environnement concurrentiel. » conclut **Thomas Jaquet, Responsable France chez Freedom24.**

*Le matériel présenté n'est pas destiné à représenter un "conseil en investissement" ou à fournir des services de "recherche en investissement". Il est important de procéder à votre propre analyse avant d'effectuer un quelconque investissement.*

**Freedom24**, filiale de Freedom Holding Corp., est l'un des principaux courtiers européens. La plate-forme d'investissement Web et d'applications mobiles **Freedom24** de la société offre aux traders un accès direct à 15 bourses mondiales, dont NYSE, Nasdaq, LSE, Euronext et autres. **Freedom24** est agréée par la Cyprus Securities and Exchange Commission (CySEC) avec le droit de servir les clients de l'UE. La société est notée "B/B" par S&P Global Ratings. Basée à Limassol, la société dispose de courtiers agréés et d'antennes à Berlin, Madrid, Paris, Milan, Vienne, Varsovie et Athènes.