

États-Unis-UE : quand les véhicules électriques cristallisent les tensions commerciales avec la Chine

Volume 19, numéro 4, Octobre 2024

Par Charles-Olivier L'homme

Résumé analytique

Le 14 mai 2024, le président Biden a annoncé que les droits de douane sur les VE chinois passeraient de 25 % à 100 %, afin de protéger leur marché face à la concurrence jugée déloyale. Le Canada n'a pas tardé à suivre. Dans la foulée, l'Union européenne a également décidé d'instaurer des tarifs allant de 17,4 % à 37,6 %.

La Chine a dénoncé des entraves graves au commerce international. Accusée de subventionner massivement son industrie des VE (1,73 % du PIB), Pékin bénéficie d'un avantage compétitif dans les chaînes de production des VE, tandis que les États-Unis et l'UE peinent à suivre avec des investissements moindres. Nous explorons les tensions autour des différences entre les mécanismes de subvention de ces économies et les défis auxquels Washington mais aussi Bruxelles font face pour rester compétitifs face à la montée en puissance des VE chinois. La chronique commerciale américaine d'octobre inclut exceptionnellement la position européenne sur la question.

Sommaire

Portrait des tarifs et des justificatifs	3
Chronologie et motivations derrière les tarifs....	3
Les mécanismes de subvention	7
Trop tard pour un rattrapage ?	11
Perspectives américaines.....	11
Le rapport Draghi	12
Références.....	15

La montée actuelle des rivalités commerciales se traduit par un affrontement indirect à travers l'imposition de tarifs douaniers, opposant d'un côté l'axe atlantique, constitué des membres de l'ACÉUM et de l'Union européenne, et de l'autre, la Chine, accusée de concurrence déloyale et d'espionnage économique. Le secteur des voitures électriques illustre cette montée en agressivité dans le commerce international, avec le risque de disruption dans les chaînes de valeur mondiales. Pourquoi ? L'importance historique de l'industrie automobile pour les Européens et la volonté de la Commission européenne d'accélérer la transition vers des véhicules non thermiques pour atteindre les objectifs de son plan climat. L'Europe, marché clé, attire ainsi les convoitises de la Chine, laquelle, avec une production excédant sa demande intérieure, cherche rapidement à étendre son marché à l'extérieur.

La question des pratiques non marchandes, souvent reprochées à la Chine par les États-Unis et l'Europe, est aussi soulevée par Bruxelles à l'encontre de Washington. Dans un langage moins explicite, une lettre adressée au Trésor américain en 2022 par la Commission européenne faisait part des « dégâts causés aux deux parties » par les politiques nationales américaines, ainsi que du risque de « déclencher une course mondiale aux subventions nuisible et dégradante¹ ».

Depuis, les rapports diplomatiques se sont attendris, mais la politique industrielle américaine n'est pas près de s'arrêter pour autant.² Les relations commerciales se révèlent, une fois de plus, d'avantage nuancées que la diplomatie directe. Dans cette *chronique commerciale américaine*, un portrait comparatif des barrières tarifaires, des subventions et des perspectives du secteur des véhicules électriques (VE) sera exploré successivement.

¹ Spencer Feingold, « What the World Thinks about the New US EV Tax Plan », *World Economic Forum*, 16 novembre 2022, <https://www.weforum.org/agenda/2022/11/not-everyone-is-happy-with-the-new-us-electric-vehicle-tax-plan-heres-why/>.

² Jenna Zar, « US and EU Try to Repair Rifts over Electric-Vehicle Policies », *Economist Intelligence Unit*, 22 juin 2023, <https://www.eiu.com/n/us-eu-electric-vehicle-policies/>.

Portrait des tarifs et des justificatifs

Chronologie et motivations derrière les tarifs

S'appuyant sur la section 301 du *Trade Act of 1974*³, le président Biden a augmenté les tarifs douaniers sur les VE chinois de 25 à 100%. Cette hausse des tarifs intervient dans le cadre de la stratégie américaine de *de-risking* à l'égard de Pékin. La *Chronique commerciale américaine* de septembre 2023 revient sur les fondements de cette approche⁴.

Deux axes principaux justifient cette taxe sur les VE chinois : d'une part, les considérations sécuritaires, liées, entre autres, au vol de technologies, et d'autre part, la question de la compétitivité déloyale des producteurs chinois soutenus par l'État.

Ces tarifs, jugés préventifs, car les exportations de véhicules chinois aux É-U étaient et demeurent limitées⁵, visent à nuire à la capacité des producteurs de véhicules en Chine à résoudre leur problème de demande intérieure par les exportations. Selon la Maison Blanche, l'industrie automobile chinoise est menacée de surproduction du fait des subventions gouvernementales répétées et autres pratiques dites « non-marchandes ». Que ce soit vers l'Europe, l'Asie du Sud-Est ou l'Amérique du Sud, les exportations chinoises de VE ont augmenté de 70 % de 2022 à 2023⁶, rivalisant ainsi avec le Japon en tant que premier exportateur mondiale de véhicules.

Les reproches à l'endroit de la pratique commerciale chinoise sont répertoriés dans un document annuel produit par l'USTR à l'intention du Congrès. Dans la version la plus récente du *Report to Congress on*

³ Andres B. Schwarzenberg, « Section 301 of the Trade Act of 1974 », CRS reports (Congressional Research Services, 13 mai 2024), <https://crsreports.congress.gov/product/details?prodcode=IF11346>.

⁴ Brice Armel Simeu, « Chronique commerciale américaine : Découplage commercial États-Unis-Chine : Joe Biden accélère la politique d'endiguement en Asie », *Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation* (blog), septembre 2023, https://ceim.uqam.ca/db/spip.php?page=article-ceim&id_article=14304.

⁵ Neal E. Boudette, « Few Chinese Electric Cars Are Sold in U.S., but Industry Fears a Flood », *The New York Times*, 15 mai 2024, sect. Business, <https://www.nytimes.com/2024/05/15/business/economy/china-electric-vehicles-biden-tariffs.html>.

⁶ « FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices », The White House, 14 mai 2024, <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>.

China's WTO compliance, le Bureau de la Représentante au commerce (USTR) fait des commentaires à contre-courant du narratif académique sur le « découplage ». En effet, le rapport stipule que les États-Unis ne poursuivent pas une politique de découplage, et que ce n'est non plus leur intention. Pour l'USTR, Les pratiques du gouvernement chinois – de favoriser les entreprises nationales et d'intervenir constamment sur le marché – insécurisent les chaînes de valeurs américaines. Certaines industries critiques sont donc vouées à être d'avantage sécurisées. Au contraire, toujours selon l'USTR, c'est la Chine qui semblerait poursuivre une stratégie de découplage. Selon le Bureau, grâce à sa stratégie de « double circulation », la Chine cherche à profiter du commerce internationale tant que ses secteurs en ont besoin, mais dès qu'une industrie nationale atteint la capacité de subvenir aux besoins du pays, le gouvernement bloquerait l'accès des compagnies étrangères au marché chinois⁷. Et ce conformément à sa stratégie « Made in China 2025 », avec des objectifs d'autosuffisance de 40 % d'ici 2020, et de 70 % d'ici 2025.

L'attitude commerciale américaine n'est pas uniquement fondée sur la compétitivité économique. Dans des déclarations publiques récentes, le chef du renseignement des Five Eyes – l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis – a qualifié les vols chinois comme un évènement « sans précédent dans l'histoire de l'humanité »⁸. Aux États-Unis, en 2023, environ 2 000 enquêtes ont été initiées concernant des vols parrainés par l'État chinois⁹. Si tous les pays mènent des activités clandestines pour des raisons de sécurité nationale, la Chine se distingue par la nature commerciale de ses activités d'espionnage.

Cet enjeu est décrit dans l'enquête du USTR ouverte en 2017 sur les politiques et pratiques de la Chine en matière de transferts de technologie, de propriété intellectuelle et d'innovation. Dans son *plan national à moyen et long terme pour le développement de la science et de la technologie* (MLP) la Chine reconnaît ses faibles capacités d'innovation, et détaille sa stratégie du IDAR : *Introducing, Digesting,*

⁷ Office of the United States Trade Representative, « 2023 Report to Congress on China's WTO compliance » (Executive office of the president, février 2024).

⁸ Zeba Siddiqui, « Five Eyes Intelligence Chiefs Warn on China's "theft" of Intellectual Property », *Reuters*, 18 octobre 2023, sect. World, <https://www.reuters.com/world/five-eyes-intelligence-chiefs-warn-chinas-theft-intellectual-property-2023-10-18/>.

⁹ Office of the United States Trade Representative, « 2023 Report to Congress on China's WTO compliance ».

*Absorbing, and Re-innovating*¹⁰. Le rapport a notamment influencé les tarifs de 2018 contre la Chine. Ces derniers ont eu un effet limité sur le vol des technologies. Quelques points positifs en sont ressortis tels que le chapitre 2 de l'accord commercial entre les États-Unis et la Chine où l'on retrouve un engagement de la Chine visant à arrêter sa pratique qui consistait à exiger ou à faire pression sur les entreprises américaines pour qu'elles transfèrent leurs technologies à des entreprises chinoises comme condition d'accès au marché intérieur. Cependant, le transfert de technologies persiste. Au lieu de poursuivre une réforme fondamentale, le gouvernement chinois a pris des mesures jugées superficielles selon un rapport du USTR. Pire, la Chine a accentué l'accaparement de technologie américaine par le biais d'intrusions numériques¹¹.

Outre la taxe de 100% sur les VE, le tarifs sur les batteries lithium-ion pour véhicules électriques est passé de 7,5 % à 25 % en 2024, celui sur les batteries lithium-ion non liées aux véhicules électriques passera de 7,5 % à 25 % en 2026, et finalement, ceux sur les composants de batteries vont augmenter de 7,5 % à 25 % en 2024. Encore une fois, ces tarifs interviennent de manière simultanée avec des politiques industrielles de subventions dans l'IRA ou le Build Back Better. Pour bénéficier d'incitations, les batteries ne doivent pas être produites par une « foreign entity of concern », à savoir, la Chine. Cependant Cullen S. Hendrix du *Peterson Institute for International Economics* explique que les entreprises américaines sont soumises à la position dominante chinoise et qu'elles :

«[...] are interpreting the “foreign entity of concern” rule in creative ways that reflect China’s leading position in EV battery markets [...] Ford and Tesla have recently announced new EV battery production sites in the United States in an attempt to comply with the IRA’s foreign entity provisions. Both auto manufacturers are partnering with a Chinese firm, Contemporary Amperex Technology Co. Limited (CATL), to license that firm’s lithium iron phosphate battery technology.¹² »

¹⁰ « Update Concerning China’s Acts, Policies and Practices Related to Technology Transfer, Intellectual Property, and Innovation » (USTR, 20 novembre 2018), <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/301%20Report%20Update.pdf>.

¹¹ James Lewis, « Section 301 Investigation: China’s Acts, Policies and Practices Related to Technology Transfer, Intellectual Property, and Innovation » (OFFICE of the UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE, 14 mai 2024).

¹² Cullen S. Hendrix, « “Made in America” Puts the Brakes on Electric Vehicles Biden Hopes to Push | PIIE », *Peterson Institute for International Economics* (blog), 10 avril 2023, <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/made-america-puts-brakes-electric-vehicles-biden-hopes-push>.

Bruxelles n'a pas tardé à suivre de Washington en imposant ses propres taxes sur les VE chinois. L'approche de la Commission européenne a toutefois été bien moins agressive, avec des droits compensatoires différenciés selon les compagnies. Ainsi, dépendamment du jugement établi par l'enquête européenne, les compagnies chinoises ont pu se voir imposer un tarif douanier additionnel de 17,4 % (BYD) jusqu'à 37,6 % (SAIC). Les compagnies n'ayant pas coopéré avec les autorités européennes voient leurs droits applicables élevés au niveau maximum de 37,6 %. Ces mesures, entrées en application de manière provisionnelle au début de juillet 2024, seront maintenues pour les 5 prochaines années¹³ suite à la décision prise par la Commission européenne le 3 octobre dernier¹⁴.

Bien que la taxe européenne ait suivi de près la taxe américaine, le processus d'investigation avait déjà été engagé en octobre 2023¹⁵.

« The European Commission ('the Commission') initiates on its own initiative an anti-subsidy proceeding pursuant to Article 10(8) of Regulation (EU) 2016/1037 of the European Parliament and of the Council of 8 June 2016 on protection against subsidised imports from countries not members of the European Union (1) ('the basic Regulation'), on the grounds that imports of new battery electric vehicles for the transport of persons originating in the People's Republic of China are being subsidised and are thereby causing injury (2) to the Union industry.¹⁶ »

Sur le sujet du vol de technologie, la « Directive sur la résilience des entités critiques¹⁷ », est entrée en vigueur le 16 janvier 2023, prévoit que les États membres réalisent des évaluations des risques d'ici début 2026. La Commission européenne a émis une recommandation¹⁸ en

¹³ European Commission, « Provisional Duties on Battery Electric Vehicles from China », Press release, 4 juillet 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630.

¹⁴ « Member States Support Tariffs on Imports of China BEVs », Text, European Commission - European Commission, consulté le 15 octobre 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5041.

¹⁵ « FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices ».

¹⁶ Official Journal of the European Union, « Notice of initiation of an anti-subsidy proceeding concerning imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China », Notice, 4 octobre 2023, <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2684>.

¹⁷ Parlement européen et Conseil de l'Union européenne, « Directive - 2022/2557 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 sur la résilience des entités critiques, et abrogeant la directive 2008/114/CE du Conseil » (Union européenne, 14 décembre 2022), <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2022/2557/oj?locale=fr>.

¹⁸ Pour rappel, les « recommandations » sont définies dans l'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne Les recommandations sont des actes non contraignants. (EUR-Lex)

vue de procéder à des évaluations des risques dans quatre domaines technologiques critiques : les semi-conducteurs, l'intelligence artificielle, la technologie quantique et les biotechnologies. Les résultats de ces enquêtes risquent d'influencer les futures politiques commerciales européennes. Celles-ci sont pour l'instant caractérisées par une volonté d'engagement avec la Chine¹⁹.

De son côté, la chine peine à répondre en limitant l'accès des entreprises américaine et européenne à son marché. Pourtant, des constructeurs automobiles, dont Tesla, ont percé le marché chinois et y trouvent une réelle source de revenus. Si l'absence de réponse de la part de Pékin ne peut s'expliquer avec assurance, une analyse de *The Economist* estime que la nécessité d'attirer des IDE pousse le gouvernement à maintenir une politique commerciale attrayante²⁰. Malgré cela, selon Bloomberg, des fabricants chinois auraient pressé, à huis clos, le ministère du Commerce d'appliquer une taxe sur certains véhicules européens²¹.

Sommaire des droits tarifaires sur les VE

États-Unis	100 % pour les producteurs chinois
Chine	Pas de taxes pour EU ou É-U
Union européenne	De 17,4 % à 37,6 % selon le producteur

Les mécanismes de subvention

L'argumentaire américain sur les véhicules électriques, ainsi que sur la quasi-totalité des exportations chinoises, est que le gouvernement chinois utilise des pratiques non marchandes pour devancer les États-Unis dans plusieurs industries sensibles. Un regard aux sur les mécanismes de subventions respectifs nous permet d'y voir plus clair.

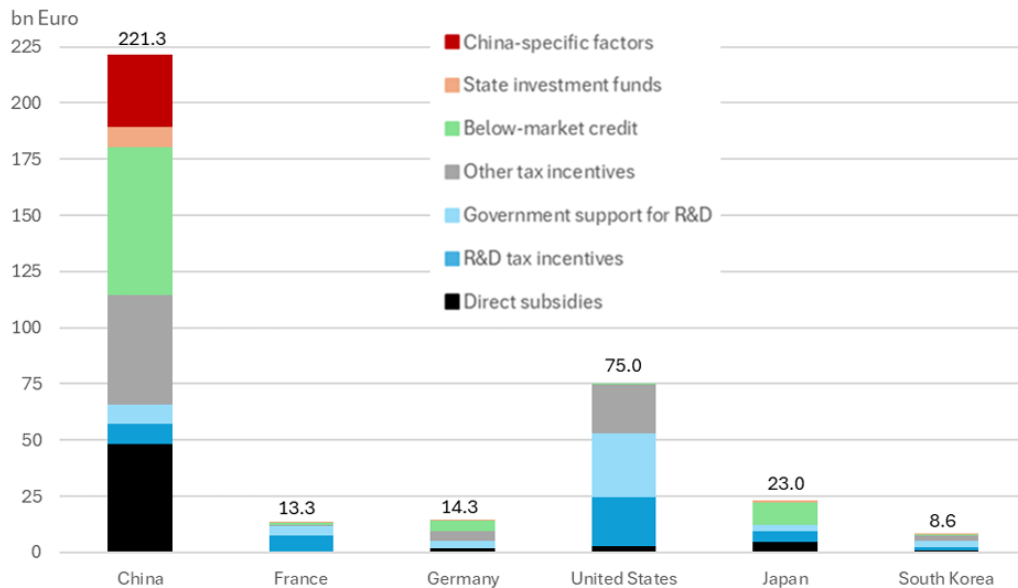
¹⁹ Jacob Funk Kirkegaard, « The EU Chooses Engagement, Not Confrontation, in Its EV Dispute with China | PIIE », 17 juin 2024, <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2024/eu-chooses-engagement-not-confrontation-its-ev-dispute-china>.

²⁰ « The EV trade war between China and the West heats up », *The Economist*, 10 juillet 2024, <https://www.economist.com/business/2024/07/10/the-ev-trade-war-between-china-and-the-west-heats-up>.

²¹ Linda Lew, « Chinese Carmakers Call for 25% Tax on Large European Cars, CCTV Reports », *Bloomberg.Com*, 19 juin 2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-06-19/chinese-carmakers-call-for-25-tax-on-large-european-cars-cctv>.

La Chine subventionne massivement l'industrie de la mobilité électrique. Ce soutien de Beijing s'étend sur toute la chaîne de valeur d'un véhicule, des matières premières jusqu'à l'assemblage, en passant par la production de parties essentielles telle que les batteries. Selon un rapport du Kiel Institute sur les subventions chinoises, la Chine subventionnerait à hauteur de 1,73 % de son PIB les différentes industries sur son territoire²². Dans cette même mesure, la Corée du Sud est le plus proche concurrent de la Chine avec des aides atteignant 0.63 % de son PIB²³. En valeur absolue, la Chine investit près de trois fois plus que les États-Unis. La valeur de ces investissements, calculée

Figure 1b:
Industrial support spending in China and key OECD countries, 2019 (bn Euro)



Source: DiPippo et al. (2022) and Deutsche Bundesbank (2024); own calculation in Euro and own illustration.

en parité du pouvoir d'achat, est près de 480 % supérieure à celle des investissements américains²⁴.

Ces données en dollars peinent toutefois à dépeindre à elles seules les distinctions dans les politiques industrielles respectives. La façon dont les gouvernements financent leur industrie est fort différente. Alors

²² Wan-Hsin Liu et al., « Foul Play? On the Scale and Scope of Industrial Subsidies in China », *Kiel Policy Brief* 173 (1 avril 2024), <https://www.ifw-kiel.de/publications/foul-play-on-the-scale-and-scope-of-industrial-subsidies-in-china-32738/>; Gerard DiPippo et al., « Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy Spending in Comparative Perspective », 23 mai 2022, <https://www.csis.org/analysis/red-ink-estimating-chinese-industrial-policy-spending-comparative-perspective>.

²³ Liu et al., « Foul Play? »

²⁴ DiPippo et al., « Red Ink ».

que Les États-Unis s'appuient sur des incitations fiscales (*tax incentives*) et le soutien à la Recherche et Développement (R&D), la Chine subventionne massivement son industrie grâce à des prêts dont l'intérêt est sous la côte du marché et à des subventions directes. Les États-Unis n'étant pas pourvus d'une banque de développement similaire à celles qu'on retrouve en Chine, au Brésil et même au Canada, ils ne peuvent donc utiliser l'outil des prêts à taux réduits²⁵.

La Chine, comme les États-Unis, l'UE ou le Canada, subventionne aussi l'achat des véhicules électriques produits chez elle afin de stimuler son marché intérieur. Bien que BYD, l'entreprise automobile chinoise, ait obtenu le plus de subventions à l'achat, l'entreprise américaine Tesla, qui possède une usine en Chine, arrive au deuxième rang²⁶. L'importance de ces subventions demeure toutefois limitée en comparaison des subventions du côté de la production.

Les auteurs des différents rapports sur les subventions chinoises prennent toutefois la peine de mentionner que la donnée utilisée souffre d'une forte irrégularité et manque de centralité. Pour palier les critiques, les estimations faites par les chercheurs du *Kiel Institute* et du *Center for Strategic & International Studies* sont conservatrices. Cela dit, près du tiers de l'aide chinoise vient des prêts à des taux inférieurs à la valeur du marché. La nature d'un prêt diminue son coût réel par rapport à une incitation fiscale comme un crédit d'impôt.

Finalement, l'UE ne possède pas de système de subventions centralisé. Les efforts de subventions sont nationaux, et concernent principalement les grands producteurs automobiles : l'Allemagne, la France et l'Italie.²⁷ Cependant, la nature de l'UE facilite l'instauration d'un système européen intégré de politiques subventionnaires pour les VE. Comme aux États-Unis, les subventions européennes se font principalement par le biais des incitations fiscales ou du financement direct à la R&D. L'Allemagne, exception notoire, offre plus du quart de son soutien en prêts à taux réduits, comme la Chine.

La position européenne et américaine sur les subventions chinoises est donc ancrée dans la réalité. Le support chinois s'étend aussi au-delà des subventions financières et de l'aide officieuse ainsi qu'un

²⁵ DiPippo et al., 45.

²⁶ Liu et al., « Foul Play? »

²⁷ International Energy Agency, « Global EV Policy Explorer – Data Tools » (Paris, 2024), <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-policy-explorer>.

laxisme législatif peuvent permettre aux entreprises chinoises d'obtenir des avantages compétitifs importants.

Si la Chine subventionne davantage son industrie que ses concurrents, elle a aussi su être à l'avant-garde sur le secteur de la mobilité électrique. Au cours des dix dernières années, l'économie chinoise a dépensé près de 100 millions de USD par année afin de sécuriser une chaîne d'approvisionnement²⁸ de minéraux critiques essentiels à la fabrication des batteries électriques. Cette avance de la Chine exige un investissement énorme de la part des économies occidentales. Rien n'est moins sûr que le rattrapage de Washington et Bruxelles dans le secteur de la mobilité électrique.

Portrait des politiques de subvention

Pays	Subventions en % du PIB	Particularité (en % de l'aide totale)
Chine	1,73 %	<ul style="list-style-type: none"> • 30 % de l'aide grâce aux prêts sous valeur marchande • 21 % de l'aide grâce aux incitations fiscales non-R&D
États-Unis	0,39 %	<ul style="list-style-type: none"> • Aucun prêt sous valeur marchande • 38 % de l'aide grâce à du support direct pour la R&D
Allemagne	0,41 %	<ul style="list-style-type: none"> • 32 % de l'aide grâce aux prêts sous valeur marchande. (Seul pays non asiatique à offrir un support important par ce canal)
France	0,55 %	<ul style="list-style-type: none"> • 51 % de l'aide grâce à des incitations fiscales pour la R&D • 85 % de toute l'aide est dirigée à la R&D

Source: DiPippo, Gerard, & al.. « Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy Spending », *Comparative Perspective*, 23 mai 2022, p.30.

²⁸ Jonas Goldman et al., « How America Can Win the Coming Battery War », *Foreign Affairs*, 7 juin 2024, <https://www.foreignaffairs.com/united-states/how-america-can-win-coming-battery-war>.

Trop tard pour un rattrapage ?

Perspectives américaines

La réponse américaine à l'avance chinoise est aujourd'hui connue. Washington cherche à « armer » son marché intérieur en protégeant son industrie locale, en finançant la production et en le stimulant. Le gouvernement espère ainsi donner assez de temps aux producteurs privés pour rattraper leurs équivalents chinois. Cet effort, agressif vis-à-vis de la Chine, vient avec son lot de questionnements. Quelle perspective de rattrapage pour les États-Unis ?

Le retard demeure massif. En 2023 la Chine possédait 85 % des chargeurs rapides²⁹ au monde. D'autres facteurs structurels tels que la distance moyenne voyagée par les utilisateurs favorisent l'adoption des VE en Chine plutôt qu'au É-U³⁰. C'est un comportement des consommateurs américains qui, selon Chad P. Bown du Peterson Institute : « [...] adorent la liberté de monter dans leurs grosses voitures, leurs VUS et leurs camionnettes, et de parcourir de longues distances.³¹ »

L'agence internationale de l'énergie a produit un rapport³² sur les perspectives du véhicule électrique en proposant, pour plusieurs de ses analyses, différents scénarios. Le seul scénario qui réduirait la part de la Chine dans les ventes globales des véhicules électriques en 2035 est celui selon lequel les engagements publics se traduisent en politiques réelles et que celles-ci sont respectées. Cela dit, même dans ce scénario, le plus optimiste, les auteurs du rapport présentent la Chine comme le principal producteur mondial de véhicules électriques.

Finalement, s'il est possible, grâce à des politiques protectionnistes, de s'assurer que les populations nationales n'aient accès qu'à des véhicules produits sur le territoire, la pénétration des marchés

²⁹ James Palmer, « Can the U.S. Catch Up to China on EVs? », *Foreign Policy* (blog), 7 octobre 2024, <https://foreignpolicy.com/2024/05/14/china-biden-tariffs-ev-competition-trade/>.

³⁰ Palmer.

³¹ Chad P. Bown et Kristin Dzikczek, « Why US Allies Are Upset over Electric Vehicle Subsidies in the Inflation Reduction Act | PIIE », Peterson Institute for International Economics, consulté le 15 octobre 2024, <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/why-us-allies-are-upset-over-electric-vehicle-subsidies-inflation>.

³² IEA, « Global EV Outlook 2024 » (Paris: IEA, 2024), <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>.

émergents s'avère plus complexe. Les États-Unis ou l'Europe étant incapable de rivaliser avec le prix des véhicules chinois, et n'ayant que des investissements limités dans les véhicules à 2 ou 3 roues qui sont prisées sur ces marchés, auront de la difficulté à devenir des leaders mondiaux dans le secteur du VE.

Face à l'enjeu du rattrapage, le gouvernement Biden a lancé le *EV Acceleration Challenge*. Il s'agit d'un appel à l'action destiné aux parties prenantes des secteurs privé et public, pour consacrer des ressources indépendantes de Washington.³³ Le *Investing in America Plan* est le grand cadre stratégique économique du président Biden. Dans son rapport de juillet 2023, l'économiste en chef du conseil national économique explique que le président Biden mise sur une collaboration avec le secteur privé, via une stratégie activée par le gouvernement, mais dirigée par les entreprises. L'objectif est de stimuler les investissements dans des secteurs cruciaux pour la sécurité économique et nationale. Pour ce qui est des batteries, c'est l'urgence qui pousserait le président à adopter une approche d'avantage basée sur le soutien de l'État³⁴. Bien qu'on n'y évoque pas le rattrapage de la Chine, il semble que la politique du Président atteint ses objectifs de stimuler l'investissement privé dans le secteur³⁵.

Le rapport Draghi

Évidemment, la réponse à cette question ne peut être définitive. Les données et analyses du dernier rapport, dit le Rapport Draghi³⁶, sont de grande qualité en ce qui concerne le secteur de l'auto électrique européen, mais pas seulement, car les auteurs ont multiplié les comparaisons avec la Chine et le regroupement « NAFTA³⁷ ».

³³ « EV Acceleration Challenge | Clean Energy », The White House, consulté le 15 octobre 2024, <https://www.whitehouse.gov/cleanenergy/ev-acceleration-challenge/>.

³⁴ Investing in America Chief Economist et National Economic Council, « The Economics of Investing in America » (The White House, juillet 2023), <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2023/07/Economics-of-Investing-in-America.pdf#page=4.40>.

³⁵ Brian Deese, « Opinion | The New Climate Law Is Working. Clean Energy Investments Are Soaring. », *The New York Times*, 30 mai 2023, sect. Opinion, <https://www.nytimes.com/2023/05/30/opinion/climate-clean-energy-investment.html>.

³⁶ Mario Draghi, « The Future of European Competitiveness | In-Depth Analysis and Recommendations », septembre 2024, https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en.

³⁷ Bien que l'ère NAFTA/ALENA soit révolue. Le rapport Draghi décrit ainsi le regroupement des 3 pays membres de l'ACÉUM

Le portrait que dresse le rapport Draghi est peu reluisant. Parmi les problèmes évoqués :

1. La non-synchronisation des politiques favorables aux VE et celles sécurisant les chaînes de valeurs nécessaires à son développement.
2. Des coûts énergétiques élevés, que la perte du gaz russe exacerbe
3. Coût unitaire du travail 40 % plus élevé qu'en Chine (Indicateur représentant le coût moyen du travail nécessaire pour produire une unité de production³⁸)
4. Des pièces de législation parfois incohérentes notamment sur les enjeux environnementaux

Pour redresser le secteur, les auteurs du rapport formulent 10 propositions révélatrices des nombreuses lacunes européennes. Celles-ci touchent divers aspects, allant du coût de production à la demande, en passant par la nécessité de réformer les lois et de standardiser les pratiques. Ils soulignent également l'importance d'accroître la robotisation pour réduire les coûts de production, ainsi que la nécessité de requalifier la main-d'œuvre. Pour les lecteurs curieux d'en savoir plus, le tableau ci-dessous offre un aperçu détaillé des enjeux actuels liés à l'industrie des véhicules électriques. L'ampleur de la tâche à accomplir, décrite comme « complexe, surchargée et difficile à comprendre³⁹ », affaiblit la confiance accordée à l'industrie européenne des véhicules électriques.

³⁸ Pour en connaître plus sur cet indicateur, voir la définition de l'OCDE: [https://www.oecd.org/en/data/indicators/unit-labour-costs.html#:~:text=Definition,hour%20worked%20\(labour%20productivity\)](https://www.oecd.org/en/data/indicators/unit-labour-costs.html#:~:text=Definition,hour%20worked%20(labour%20productivity)).

³⁹ Jacques Pelkmans, « A Critical First Response to Mario Draghi's Competitiveness Report », CEPS explainer (Bruxelles: CEPS (Centre for European Policy Studies), juillet 2024), https://cdn.ceps.eu/wp-content/uploads/2024/09/2024-07_A-CRITICAL-FIRST-RESPONSE-TO-MARIO-DRAGHIS-COMPETITIVENESS-REPORT.pdf#page=14.10.

Les 10 propositions de Draghi pour le secteur automobile européen⁴⁰

	PROPOSITIONS	HORIZON TEMPOREL
1	Assurer des coûts de transformation compétitifs, en commençant par l'approvisionnement énergétique et l'automatisation du travail.	CT/MT
2	Élaborer un plan d'action industriel de l'UE pour le secteur automobile, en augmentant la coordination à la fois verticalement et horizontalement dans la chaîne de valeur.	CT/MT
3	Assurer la cohérence réglementaire, la prévisibilité, un calendrier approprié et des consultations pour les réglementations à venir. Adopter une approche neutre en matière de technologie dans la révision du paquet "Fit-for-55".	CT/MT
4	Encourager la normalisation.	CT
5	Mettre en place des "Vallées d'accélération vers le zéro net" renforcées, dédiées à l'écosystème automobile.	MT
6	Soutenir le développement des infrastructures de recharge et de ravitaillement.	MT
7	S'assurer qu'une politique numérique cohérente pour le secteur automobile est en place, englobant l'écosystème des données et les besoins en développement de l'IA.	MT
8	Soutenir des projets européens communs dans les domaines les plus innovants, tels que les véhicules électriques abordables européens, les solutions de véhicules définis par logiciel et de conduite autonome (SDV et AD) du futur, ainsi que la chaîne de valeur circulaire.	CT/MT
9	Comblé les lacunes en compétences et répondre aux besoins de requalification.	CT/MT
10	Uniformiser les règles du jeu au niveau mondial et améliorer l'accès aux marchés.	MT

- CT = Court Terme
- MT = Moyen Terme

⁴⁰ Mario Draghi, « EU Competitiveness ».

Références

Boudette, Neal E. « Few Chinese Electric Cars Are Sold in U.S., but Industry Fears a Flood ». *The New York Times*, 15 mai 2024, sect. Business.

<https://www.nytimes.com/2024/05/15/business/economy/china-electric-vehicles-biden-tariffs.html>.

Bown, Chad P., et Kristin Dzikczek. « Why US Allies Are Upset over Electric Vehicle Subsidies in the Inflation Reduction Act | PIIE ». Peterson Institute for International Economics. Consulté le 15 octobre 2024. <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/why-us-allies-are-upset-over-electric-vehicle-subsidies-inflation>.

Brice Armel Simeu. « Chronique commerciale américaine : Découplage commercial États-Unis-Chine : Joe Biden accélère la politique d'endiguement en Asie ». *Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation* (blog), septembre 2023. https://ceim.uqam.ca/db/spip.php?page=article-ceim&id_article=14304.

Deese, Brian. « Opinion | The New Climate Law Is Working. Clean Energy Investments Are Soaring. » *The New York Times*, 30 mai 2023, sect. Opinion. <https://www.nytimes.com/2023/05/30/opinion/climate-clean-energy-investment.html>.

DiPippo, Gerard, Ilaria Mazzocco, Scott Kennedy, et Matthew P. Goodman. « Red Ink: Estimating Chinese Industrial Policy Spending in Comparative Perspective », 23 mai 2022. <https://www.csis.org/analysis/red-ink-estimating-chinese-industrial-policy-spending-comparative-perspective>.

European Commission. « Provisional Duties on Battery Electric Vehicles from China ». Press release, 4 juillet 2024. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_3630.

European Commission - European Commission. « Member States Support Tariffs on Imports of China BEVs ». Text. Consulté le 15 octobre 2024. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/statement_24_5041.

Goldman, Jonas, Noah J. Gordon, Bentley Allan, et Daniel Baer. « How America Can Win the Coming Battery War ». *Foreign Affairs*, 7 juin

2024. <https://www.foreignaffairs.com/united-states/how-america-can-win-coming-battery-war>.

Hendrix, Cullen S. « “Made in America” Puts the Brakes on Electric Vehicles Biden Hopes to Push | PIIE ». *Peterson Institute for International Economics* (blog), 10 avril 2023. <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/made-america-puts-brakes-electric-vehicles-biden-hopes-push>.

IEA. « Global EV Outlook 2024 ». Paris: IEA, 2024. <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2024>.

International Energy Agency. « Global EV Policy Explorer – Data Tools ». Paris, 2024. <https://www.iea.org/data-and-statistics/data-tools/global-ev-policy-explorer>.

Investing in America Chief Economist et National Economic Council. « The Economics of Investing in America ». The White House, juillet 2023. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2023/07/Economics-of-Investing-in-America.pdf#page=4.40>.

Jacques Pelkmans. « A Critical First Response to Mario Draghi’s Competitiveness Report ». CEPS explainer. Bruxelles: CEPS (Centre for European Policy Studies), juillet 2024. https://cdn.ceps.eu/wp-content/uploads/2024/09/2024-07_A-CRITICAL-FIRST-RESPONSE-TO-MARIO-DRAGHIS-COMPETITIVENESS-REPORT.pdf#page=14.10.

Kirkegaard, Jacob Funk. « The EU Chooses Engagement, Not Confrontation, in Its EV Dispute with China | PIIE », 17 juin 2024. <https://www.piie.com/blogs/realtime-economics/2024/eu-chooses-engagement-not-confrontation-its-ev-dispute-china>.

Lewis, James. « Section 301 Investigation: China’s Acts, Policies and Practices Related to Technology Transfer, Intellectual Property, and Innovation ». OFFICE of the UNITED STATES TRADE REPRESENTATIVE, 14 mai 2024.

Linda Lew. « Chinese Carmakers Call for 25% Tax on Large European Cars, CCTV Reports ». *Bloomberg.Com*, 19 juin 2024. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-06-19/chinese-carmakers-call-for-25-tax-on-large-european-cars-cctv>.

Liu, Wan-Hsin, Rolf J. Langhammer, Dirk Dohse, et Frank Bickenbach. « Foul Play? On the Scale and Scope of Industrial Subsidies in China ».

Kiel Policy Brief 173 (1 avril 2024). <https://www.ifw-kiel.de/publications/foul-play-on-the-scale-and-scope-of-industrial-subsidies-in-china-32738/>.

Mario Draghi. « The Future of European Competitiveness | In-Depth Analysis and Recommendations », septembre 2024. https://commission.europa.eu/topics/strengthening-european-competitiveness/eu-competitiveness-looking-ahead_en.

Office of the United States Trade Representative. « 2023 Report to Congress on China's WTO compliance ». Executive office of the president, février 2024.

Office of the United States Trade Representative. « Update Concerning China's Acts, Policies and Practices Related to Technology Transfer, Intellectual Property, and Innovation ». Executive office of the president, 20 novembre 2018. <https://ustr.gov/sites/default/files/enforcement/301Investigations/301%20Report%20Update.pdf>.

Official Journal of the European Union. « Notice of initiation of an anti-subsidy proceeding concerning imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China ». Notice, 10 avril 2023. <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2684>.

Palmer, James. « Can the U.S. Catch Up to China on EVs? » *Foreign Policy* (blog), 7 octobre 2024. <https://foreignpolicy.com/2024/05/14/china-biden-tariffs-ev-competition-trade/>.

Schwarzenberg, Andres B. « Section 301 of the Trade Act of 1974 ». CRS reports. Congressional Research Services, 13 mai 2024. <https://crsreports.congress.gov/product/details?prodcode=IF11346>.

Siddiqui, Zeba. « Five Eyes Intelligence Chiefs Warn on China's "theft" of Intellectual Property ». *Reuters*, 18 octobre 2023, sect. World. <https://www.reuters.com/world/five-eyes-intelligence-chiefs-warn-chinas-theft-intellectual-property-2023-10-18/>.

Spencer Feingold. « What the World Thinks about the New US EV Tax Plan ». *World Economic Forum*, 16 novembre 2022.

<https://www.weforum.org/agenda/2022/11/not-everyone-is-happy-with-the-new-us-electric-vehicle-tax-plan-heres-why/>.

The Economist. « The EV trade war between China and the West heats up ». 10 juillet 2024.

<https://www.economist.com/business/2024/07/10/the-ev-trade-war-between-china-and-the-west-heats-up>.

The White House. « EV Acceleration Challenge | Clean Energy ». Consulté le 15 octobre 2024.

<https://www.whitehouse.gov/cleanenergy/ev-acceleration-challenge/>.

The White House. « FACT SHEET: President Biden Takes Action to Protect American Workers and Businesses from China's Unfair Trade Practices », 14 mai 2024. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/05/14/fact-sheet-president-biden-takes-action-to-protect-american-workers-and-businesses-from-chinas-unfair-trade-practices/>.

Zar, Jenna. « US and EU Try to Repair Rifts over Electric-Vehicle Policies ». *Economist Intelligence Unit*, 22 juin 2023. <https://www.eiu.com/n/us-eu-electric-vehicle-policies/>.

Direction

Christian Deblock, professeur émérite au département de science politique de l'UQAM et directeur de recherche du CEIM.

Rédaction

Charles-Olivier L'Homme, adjoint de recherche au CEIM.

Abonnez-vous

[À la liste de diffusion](#) 

[Au fil RSS](#) 

Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation

Adresse civique:

UQAM, 400, rue Sainte-Catherine Est
Pavillon Hubert-Aquin, bureau A-1560
Montréal (Québec) H2L 2C5 CANADA

Adresse postale:

Université du Québec à Montréal
Case postale 8888, succ. Centre-Ville
Montréal (Québec) H3C 3P8 CANADA

Téléphone: 514 987-3000, poste 3910

Télécopieur: 514 987-0397

Courriel: ceim@uqam.ca

Site web: www.ceim.uqam.ca

