

Mercredi 19 avril 2023

PRÉFÉRENCE EUROPÉENNE, LA FIN D'UN TABOU

QUELLE DÉFENSE DE NOS INTÉRÊTS EUROPÉENS FACE AUX MESURES PROTECTIONNISTES DES ACTEURS INTERNATIONAUX ?

Table ronde

Participent à cette table ronde, animée par Jean-François RABILLOUD, journaliste :

Anne-Sophie ALSIF *Cheffe économiste, cabinet BDO France*
David AMIEL *Député de Paris, Membre de la commission des finances*
Bernard JULLIEN *Maître de conférences en Économie à l'université de Bordeaux*
Didier FEGLY *Président du Groupe industriel SACRED*
Tommaso PARDI *Directeur du GERPISA, Chargé de recherche CNRS à l'ENS Paris-Saclay*

Jean-François RABILLOUD

Je vous propose un tour de table sur la situation en Europe. Y a-t-il des pays protectionnistes et des pays qui refusent le protectionnisme ?

Anne-Sophie ALSIF

Tous les pays européens n'ont pas la même vision de la souveraineté et des politiques à mettre en œuvre pour se protéger de la Chine et des États-Unis. Les différents plans de relance ont injecté plus de 300 Mds€ dans l'économie mais ces fonds ont été distribués sans conditionnalité. Il est ainsi possible d'acheter une voiture chinoise ou américaine et de bénéficier d'une aide.

Il y a deux blocs en Europe, les pays du Nord sont contre le protectionnisme, car ils craignent la réciprocité, ceux du Sud sont plus favorables à la mise en place de mesures de protection.

Jean-François RABILLOUD

40 % des ventes mondiales de Volkswagen sont réalisées en Chine.

Anne-Sophie ALSIF

C'est en réaction à l'IRA que les industriels allemands ont commencé à réclamer la mise en place de mesures de défense.

Bernard JULLIEN

La dimension intercontinentale du commerce automobile reste marginale

Mercredi 19 avril 2023

Jean-François RABILLOUD

Les Allemands sont-ils prêts à bloquer toute mesure protectionniste pour ne pas perdre le marché chinois ?

Tommaso PARDI

Pour les Allemands, introduire une préférence européenne dévoierait la concurrence. Ils ont des intérêts considérables en Chine et l'essentiel de l'excédent commercial européen dans l'automobile est allemand.

Didier FEGLY

Nous sommes en Chine depuis 1995. Nous nous sommes installés pour accompagner Peugeot mais aujourd'hui nous travaillons essentiellement pour les Chinois et pour les Japonais. Ma position est singulière, j'ai été nommé ambassadeur économique de Wuhan mais je suis aussi administrateur de l'Institut Jacques Delors.

Jean-François RABILLOUD

David Amiel, quel est votre regard de parlementaire sur les positions des 27 ?

David AMIEL

Il y a traditionnellement des positions économiques différentes en Europe. Je suis frappé par le changement de conversation européenne avec la crise sanitaire, la hausse du coût de l'énergie, de la transition écologique et des bouleversements géopolitiques. Par ailleurs, l'équilibre du couple franco-allemand est en train de changer avec le redressement économique français et l'affaiblissement du modèle économique allemand fondé, je caricature à peine, sur l'importation de gaz russe et l'exportation de voitures en Chine. Enfin, des dogmes ont sauté, comme l'endettement commun et le plan de relance européen.

Jean-François RABILLOUD

Tommaso Pardi, vous plaidez pour un protectionnisme malin.

Tommaso PARDI

Je suggère de mettre en place des normes techniques favorisant les véhicules plus légers, l'efficacité énergétique des batteries, qui correspondent aux exigences environnementales et aux enjeux industriels français. La mise en place de quotas est aujourd'hui inenvisageable.

Anne-Sophie ALSIF

Au-delà de la Chine et des États-Unis, de nombreux pays émergents ont mis en place des mesures protectionnistes. Je partage la position de M. Pardi sur l'utilisation des normes pour protéger notre marché. L'objectif doit être de disposer sur son sol de la technologie avec les entreprises, de la recherche avec les universités et du financement avec les banques et les fonds d'investissement. La Chine l'a très bien compris en multipliant les aides d'État et les États-Unis le mettent en place avec l'IRA. Ces derniers disposent en plus d'une énergie peu chère et il est très difficile pour l'Europe de rivaliser.

Jean-François RABILLOUD

Un fabricant suédois de batteries doit arbitrer entre une subvention de 600 M\$ aux États-Unis et 150 M€ en Allemagne. Comment l'Europe peut-elle s'en sortir ?

Mercredi 19 avril 2023

Anne-Sophie ALSIF

Il faut imposer un pourcentage de production des composants en Europe, via les normes, comme le font les Américains.

Bernard JULLIEN

C'est en effet l'un des éléments centraux de l'IRA. Sur le plan politique, Joe Biden a très bien compris que la transition écologique ne devait pas être synonyme de déclin industriel et qu'il devait convertir à l'écologie les bastions industriels. L'Europe n'est pas un espace politique et il est impossible que la France se mette d'accord avec l'Allemagne, pour des raisons doctrinales mais aussi parce que cette dernière est sino-dépendante. Il faut que l'Europe autorise les états à verser des aides à leurs entreprises.

Jean-François RABILLOUD

Dunkerque va accueillir au moins deux usines de batteries qui créeront plusieurs milliers d'emplois. Tout n'est donc pas perdu !

Bernard JULLIEN

L'industrie européenne souffre depuis 20 ans mais la transition vers les véhicules électriques offre à l'Europe un levier potentiel de relocalisation d'une partie de l'assemblage, notamment en raison du coût de l'énergie. Pour jouer ce coup, il faut être un peu protectionniste et autoriser les aides d'état.

Anne-Sophie ALSIF

La faiblesse des Allemands est sans doute géopolitique. Il leur sera de plus en plus difficile de continuer à travailler à la fois avec la Chine et les États-Unis.

Didier FEGLY

En tant que citoyen, je me réjouis que Bruxelles ait enfin compris que l'Europe devait mener une politique industrielle. Cependant, la question de son financement reste entière.

Supprimer les bonus pour les véhicules chinois serait contraire aux règles de l'OMC. En revanche, la mise en place de normes est intéressante, sous réserve que les importations soient bien contrôlées.

Jean-François RABILLOUD

Le Parlement européen a voté au cours des dernières heures la réforme du marché carbone. Quels sont les effets de cette réforme ?

Tommaso PARDI

La réforme vise à s'assurer que les contraintes sur le carbone ne plombent pas les industriels européens par rapport aux importations.

Par ailleurs, elle constitue une bombe à retardement pour les pays qui ne seraient pas en mesure de baisser leurs émissions de CO2 et qui seront contraints d'augmenter massivement le prix des carburants. Au rythme actuel, le renouvellement de la flotte polonaise prendra 40 ans.

Mercredi 19 avril 2023

Jean-François RABILLOUD

Que pensez-vous du projet de loi sur la réindustrialisation verte ?

David AMIEL

Nous assistons à une compétition internationale pour attirer les industries vertes. L'Europe doit réviser un certain nombre de dogmes, comme la politique industrielle, et assouplir le régime des aides d'état. Elle doit également réviser sa politique de l'énergie avec la réforme du marché de l'énergie et relancer la production d'énergie bon marché, notamment nucléaire. Il est par exemple aberrant que le prix de l'électricité dépende de celui du gaz. Enfin, en termes de politique commerciale, la résilience est une clé d'entrée pour convaincre nos partenaires de mettre en place des normes.

Sur les minerais stratégiques, la France doit réfléchir à lancer un inventaire minier.

Didier FEGLY

La décorrélation entre le prix du gaz et les prix des autres énergies n'est pas du tout à l'ordre du jour et la France n'a pas la main sur l'énergie à bas coût.

Jean-François RABILLOUD

Vous dites, Bernard Jullien, que le « Buy european act » sera plutôt un « Buy french act ».

Bernard JULLIEN

Ce dispositif ne nous empêchera pas de verser des subventions à des véhicules qui ne sont pas assemblés en France. Le véhicule électrique le plus subventionné est la 208. Elle venait de Slovaquie et sera dorénavant importée d'Espagne. Je ne nie l'existence d'un problème chinois, mais la France est avant tout confrontée à un problème de concurrence intra-européenne. Sur le haut de gamme, elle souffre de la concurrence de l'Allemagne, sur le bas de gamme par celle des pays d'Europe centrale et orientale et de plus en plus de celle du Maroc ou de la Turquie.

Tommaso PARDI

Je crains que nous sous-estimions la capacité des constructeurs chinois à pénétrer le marché européen. Ils reprennent des parts de marché aux constructeurs européens qui se sont établis en Chine au début des années 2000. Dans les années 1980, l'Europe a gelé les parts de marché des constructeurs japonais pendant 20 ans mais une telle stratégie est aujourd'hui inenvisageable. Les Chinois vont installer des usines en Europe centrale et inonder l'Union européenne de véhicules bon marché. Par ailleurs, l'Europe n'est plus protégée, comme elle l'a longtemps été par sa maîtrise de la technologie diesel, ce sont les Chinois qui disposent d'une avance technologique.

Jean-François RABILLOUD

Je rappelle que MG dispose aujourd'hui de près de 200 concessionnaires en France.

David Amiel, faut-il arrêter de subventionner les véhicules électriques chinois ?

Mercredi 19 avril 2023

David AMIEL

Nous devons concilier un objectif social et un objectif économique. Nous avons vu la place prise par les dépenses de carburant dans le débat public et la demande pour des véhicules électriques bon marché sera de plus en plus forte. Pendant sa campagne, le président de la République s'est engagé à mettre en place une offre à 100 € par mois mais elle n'a pas encore été déployée pour éviter qu'elle profite aux véhicules chinois.

Sur le prix de l'énergie, il est possible d'isoler le prix du gaz sur le marché spot des prix payés par industriels en développant les contrats à long terme.

Enfin, le projet de loi industrie verte comprend deux axes essentiels, la réduction de la durée des procédures administratives à 6 mois et la formation des salariés sur laquelle France Travail va jouer un grand rôle.

Anne-Sophie ALSIF

Le choix de la localisation de la production est central pour éviter que les subventions publiques versées pour l'électrification du parc automobile ne profitent qu'aux constructeurs chinois.

Sur l'énergie, au moment de son arrivée à la Chancellerie, Angela Merkel a demandé à la France d'arrêter le nucléaire. Nous devons au contraire défendre cet avantage comparatif d'une énergie bon marché.

Jean-François RABILLOUD

Que pensez-vous du projet de fonds de souveraineté européenne ?

Anne-Sophie ALSIF

Ce fonds doit aider l'Europe à attirer les usines et les financements sur son territoire, dans le cadre d'une politique industrielle ambitieuse. Mais, pour l'instant, il ne fait pas consensus et les financements privés se font attendre.

Jean-François RABILLOUD

Tesla a baissé de 16 500 € le prix de son modèle 3 en 3 mois. Comment cette marque fait-elle ?

Bernard JULLIEN

Tesla dispose d'usines gigantesques et d'une gamme très simple, ce qui lui permet de bénéficier d'économies d'échelle considérables. Sa stratégie, basée sur des profits unitaires très importants, a basculé vers une stratégie de volume. Tesla conserve ainsi sa position de leader, ce qui rassure les marchés.

Les prix sont très importants sur le marché automobile. Le *pricing power* vanté par Carlos Tavares n'est pas durable. En matière de véhicules électriques, le marché a été attaqué par le haut. Il l'est maintenant par le bas et les constructeurs chinois, avec des modèles comme la Spring, risquent de prendre la place qui aurait dû être celle des constructeurs d'Europe du Sud.

Jean-François RABILLOUD

Les marges de Stellantis sont importantes. Pourquoi ne baisse-t-elle pas ses prix ?

Mercredi 19 avril 2023

Bernard JULLIEN

Stellantis privilégie pour l'instant la profitabilité.

Jean-François RABILLOUD

Tommaso Pardi, pensez-vous que l'Europe mettra en place de mesures protectionnistes ?

Tommaso PARDI

Cette voie n'est pas viable. En revanche, la voie normative, même si elle est plus compliquée à mettre en place, doit être explorée.

Tesla n'est pas jugée sur ses profits mais sur sa capacité à croître. Par ailleurs, elle construit à Berlin une usine qui produira un million de véhicules par an. Elle doit donc multiplier ses ventes en Europe par 5 pour la rentabiliser.

Jean-François RABILLOUD

Didier Fegly, croyez-vous à la petite voiture électrique à 100 € par mois ?

Didier FEGLY

Au regard du prix des batteries, je ne sais pas comment nous y parviendrons.

En Chine, la part de marché de Volkswagen est de 20 % mais de seulement 2 % sur les voitures électriques 2 %. En Europe, la part de marché des constructeurs chinois est de 2 % mais de 20 % sur le segment des véhicules électriques. Les voitures chinoises sont aujourd'hui moins chères et plus performantes que les voitures européennes et les constructeurs développent en Europe des réseaux de concessionnaires.

Sur le *Buy european act*, je pense que l'Europe doit mettre en place des normes.

Jean-François RABILLOUD

David Amiel, le régime des subventions aux véhicules électriques sera-t-il modifié dans les prochains mois ?

David AMIEL

Il est possible, jusqu'en 2025, de déroger au régime des aides d'état, pour soutenir la production.

Le Fonds de souveraineté a aussi un objectif de rééquilibrage intra-européen.

Jean-François RABILLOUD

Anne-Sophie Alsif, l'Europe a-t-elle la volonté politique de protéger son marché automobile ?

Anne-Sophie ALSIF

L'Europe cherchera à se défendre et à freiner la désindustrialisation qui peut déboucher sur de graves crises sociales. L'industrie crée plus de valeur ajoutée que les services. La France a l'occasion de regagner 2 à 3 points de taux d'industrialisation de son économie, notamment grâce à l'avantage compétitif dont elle dispose sur le coût de l'énergie...

Mercredi 19 avril 2023

Échanges avec la salle

De la salle

Que pouvons-nous attendre de la clause de revoyure prévue en 2026 ?

Didier FEGLY

Cette revoyure est nécessaire. L'électrification du parc n'a aucun sens si l'électricité est carbonée et le prix des voitures sera déterminant dans la vitesse de conversion. Par ailleurs, la production d'un véhicule électrique génère deux fois plus de CO2 que celle d'un véhicule thermique.

Bernard JULLIEN

La volonté politique d'aller vers l'électrique est tellement forte, que les industriels n'attendent plus rien de la clause de revoyure et investissent massivement.

Les ménages rencontrent des difficultés pour acheter des voitures neuves depuis longtemps. L'enjeu est de faire revenir les classes moyennes sur les voitures neuves.

Tommaso PARDI

L'Europe s'est engagée dans l'électrification il y a 5 ans sans accompagner cette décision par une politique industrielle adaptée. La clause de révision de 2026 sera peut-être l'occasion de revoir les

priorités, en fonction de la configuration politique qui sortira des élections de 2024 et de l'importance donnée aux questions environnementales.

De la salle

Vous avez parlé de relocalisation alors que je m'attendais à ce que vous réclamiez le rétablissement du moteur thermique. Je ne vois pas comment clause de revoyure pourrait favoriser le moteur thermique si personne ne le réclame.

Jean-François RABILLOUD

Les constructeurs vont-ils conserver des véhicules thermiques dans leur gamme ?

Bernard JULLIEN

Pour les constructeurs, le bannissement du thermique à l'horizon 2035 est presque un soulagement. Ils peuvent ainsi concentrer leurs moyens sur une seule technologie et il sera très difficile de revenir en arrière.

Tommaso PARDI

Les habitants du Texas affirment que le thermique ne disparaîtra jamais et la Chine n'a rien annoncé. Cependant, l'Europe a pris une voie unique et les nouvelles normes de pollution applicables en 2027 vont accélérer la disparition des moteurs thermiques.

De la salle

Toyota, qui n'a pas pris le chemin de l'électrification, est un des constructeurs qui maintient ses positions dans le monde.

Mercredi 19 avril 2023

En Europe, nous observons un trou dans les gammes avec la quasi-disparition des véhicules du segment A. Or, les constructeurs chinois ont développé un véhicule électrique à 6 000 € produit en grande quantité.

Nous pensons que les Chinois vont arriver en Europe par le haut de gamme avant de décliner leur stratégie vers le bas, une fois levés les préjugés sur la qualité de leurs véhicules.

Les constructeurs européens peuvent-ils concevoir des produits pour l'entrée de gamme, même s'ils ne sont pas immédiatement rentables, pour contrer la stratégie des constructeurs chinois ?

Bernard JULLIEN

Les normes européennes ont tué le segment A. Pour des raisons écologiques et pour sa souveraineté, l'Europe doit fournir un effort considérable sur les véhicules d'entrée de gamme et orienter ses systèmes de bonus-malus pour les favoriser.

David AMIEL

L'Europe doit en effet gagner la bataille des volumes et de la classe moyenne, pour des raisons économiques et sociales.

Sur la clause de revoyure, la France a raté son intégration dans la mondialisation et ce serait une tragédie si elle ratait le virage de l'électrification.

Le gouvernement a baissé les impôts et les charges pour améliorer la productivité des entreprises. Cependant, elles ont du mal à orienter leurs investissements car les réglementations changent très souvent et sont parfois contradictoires. Il est donc nécessaire de garder un cap clair et de coordonner les investissements de la filière.

Didier FEGLY

Je crains que Stellantis et Renault fassent peser une pression encore plus forte sur les fournisseurs si elles s'engagent sur une stratégie de volumes. Il est inadmissible qu'ils réalisent leurs marges au détriment de l'écosystème et je rappelle que nous représentons 75 % de la valeur des véhicules.

Jean-François RABILLOUD

Ce sujet était déjà sur la table en décembre 2019 lors de la journée de la PFA à Bercy.