



Faut-il surtaxer les voitures électriques chinoises ?

Dans cette tribune, Alain Bentéjac revient sur la décision américaine de surtaxer à 100 % les voitures électriques chinoises et sur la question qu'elle pose à l'Europe : faut-il suivre cet exemple protectionniste, ou construire une réponse plus ambitieuse au niveau communautaire ?

Faut-il suivre l'exemple américain ?

La décision annoncée récemment par le président Biden de surtaxer les véhicules électriques chinois à hauteur de 100 % a marqué les esprits. Elle s'accompagne d'ailleurs d'autres fortes hausses de droits de douane sur une série de produits d'origine chinoise, batteries et panneaux solaires notamment. Cette décision spectaculaire soulève immédiatement une question de fond pour nous, Français et Européens : faut-il suivre l'exemple américain et restreindre fortement les importations chinoises, en particulier dans des secteurs clés pour l'avenir de notre économie ?

Les arguments en faveur d'un tel protectionnisme ne manquent pas. Pourquoi, après tout, s'astreindre à respecter les règles de libéralisation du commerce édictées notamment par l'OMC, alors que les deux principaux partenaires de l'Union européenne s'en exonèrent sans le moindre remords, les Chinois en fermant leur marché et en subventionnant massivement leurs industries, les Américains en taxant de manière prohibitive certaines importations, sans oublier le volet subvention illustré par l'IRA ? L'Europe serait-elle condamnée à être l'idiot utile du village global ?

La tentation protectionniste est d'autant plus compréhensible que les enjeux économiques de cette affaire sont majeurs. Si les importations de véhicules électriques chinois par les Etats-Unis restent marginales, ce qui montre le caractère principalement symbolique de la décision de Biden, la situation européenne est potentiellement plus inquiétante : les photos des ports d'Anvers et de Rotterdam remplis de milliers de voitures chinoises en attente de livraison sont frappantes, et les exportateurs chinois, bloqués dans leur accès au marché américain, devraient logiquement redoubler d'efforts sur l'Europe. La comparaison souvent faite avec les précédents japonais et coréen, qui n'avaient pas provoqué l'effondrement redouté de l'industrie automobile européenne, n'est pas forcément pertinente ici : la stratégie chinoise, comme le montrent les secteurs des panneaux photovoltaïques ou des éoliennes, est bien plus agressive et radicale, visant à l'hégémonie totale sur les industries d'avenir. Le plan « Made in China 2025 », conçu il y a dix ans, fixait clairement cet objectif ; il a été implacablement mis en application depuis lors.

La contrainte bruxelloise et l'illusion d'une renationalisation

Doit-on pour autant prendre des mesures aussi radicales que celles annoncées par les Américains, et si oui, comment les mettre en œuvre ? C'est évidemment là que le bât blesse. Toute mesure de protection aux frontières doit être décidée à l'échelon européen, la politique commerciale étant, depuis le traité de Rome, l'une des rares politiques exclusivement communes. Or, en dépit de l'évolution des esprits à Bruxelles vers une politique commerciale moins naïve, plus « assertive » comme on dit là-bas, il est illusoire de penser qu'un consensus minimum sur des mesures vraiment dissuasives contre les importations chinoises puisse émerger à court terme. Les convictions libre-échangistes restent solidement ancrées chez les pays d'Europe du Nord, et les intérêts de l'Allemagne divergent clairement des nôtres.

Face à ce constat, deux attitudes sont possibles : la résignation, ou au contraire un volontarisme radical consistant à s'exonérer des règles européennes pour faire cavalier seul, en estimant que les intérêts essentiels de notre pays sont en cause. La campagne actuelle pour les élections européennes montre que cette hypothèse n'est pas pure fiction, plusieurs partis français, aux deux extrémités de l'échiquier, prônant ouvertement cette voie.

Il faut pourtant en mesurer les conséquences, et le diagnostic est sans appel : menée à son terme, une telle politique provoquerait en réalité une sortie de l'Union européenne, au moins sur son volet commercial, et probablement sur ses volets économique et monétaire, avec des implications politiques, diplomatiques et juridiques considérables, comme l'illustre l'exemple du Brexit. Supposons malgré tout, pour aller au bout du raisonnement, que ce choix devienne réalité : notre pays se retrouverait en capacité de décider souverainement d'une politique protectionniste, mais quel en serait le poids ? La France représente 1 % de la population mondiale et moins de 3 % du PIB mondial. Peut-on sérieusement envisager de reconstruire, comme dans les années 1960, une

politique industrielle autonome qui nous placerait au premier plan des principales technologies ? Peut-on imaginer un instant que nos partenaires commerciaux se laisseraient imposer des mesures restrictives sans représailles sur nos exportations ? Peut-on penser que notre pays, grevé par une dette record et des déficits budgétaire et commercial excessifs, échapperait longtemps à une sanction sévère des marchés, sous forme de hausse des taux d'intérêt et de difficulté d'accès à de nouveaux emprunts ?

Notre pays seul, comme chacun des pays européens, ne pèse pas assez économiquement et reste aujourd'hui trop dépendant de ses échanges extérieurs pour se permettre un tel risque. Les responsables politiques qui prônent cette solution miracle sont soit utopistes, soit plus probablement cyniques : ils savent bien qu'en cas de victoire, il leur faudrait tôt ou tard rentrer dans les rangs, sans jamais l'avouer, à l'image de l'Italie de Giorgia Meloni.

Une réponse qui ne peut se construire qu'à l'échelon européen

Faut-il pour autant se résoudre à l'inaction et à la défaite ? Il est évident que la seule stratégie possible se situe à l'échelon européen. L'Europe est la première puissance commerciale mondiale, seule de taille à rivaliser avec les Etats-Unis et la Chine, ainsi qu'avec l'Inde demain. C'est donc à Bruxelles, à Berlin et dans les autres capitales européennes qu'il nous faut plaider sans relâche pour un renforcement réel de notre souveraineté industrielle et commerciale. L'exemple de la politique commerciale affichée par les Etats-Unis, sous la présidence Trump comme sous celle de Biden, ainsi que la stratégie de la Chine, désormais considérée à Bruxelles comme un « rival systémique », ne peuvent que faire évoluer les esprits. Les progrès enregistrés ces dernières années vers un interventionnisme plus affirmé sont incontestables : plan de soutien Next Generation EU après la crise du Covid, Pacte vert européen, création d'un procureur commercial européen, instrument anti-coercition, mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, renforcement des procédures antidumping et antisubventions.

Ce sont précisément ces instruments qui sont aujourd'hui mobilisés pour tenter de contenir les exportations chinoises dans certains secteurs. Il est probable que l'enquête antisubvention sur les importations de véhicules électriques chinois, lancée par la Commission européenne en octobre 2023, débouche sur l'application de droits compensateurs, mais à un niveau bien inférieur à la surtaxe américaine de 100 %. On peut déplorer cette relative faiblesse, mais force est de reconnaître que de telles mesures n'auraient tout simplement pas été envisageables il y a quelques années. L'Union européenne applique les règles juridiques qu'elle s'est elle-même imposées, et ce respect du droit fait partie de son ADN, qu'on s'en réjouisse ou qu'on le déplore.

Quelle stratégie industrielle et commerciale pour l'Europe ?

Il n'en reste pas moins que l'Europe devrait faire preuve d'une plus grande fermeté sur ces sujets, en tenant davantage compte de l'évolution des pratiques de nos principaux concurrents. Le respect absolu des règles de l'OMC pourrait ainsi être questionné : faut-il continuer à jouer les bons élèves, quand les deux autres grands acteurs du commerce mondial bafouent ouvertement cette institution ? La multiplication des accords de libre-échange reste-t-elle toujours pertinente ? Les outils de défense commerciale ne pourraient-ils pas être employés de façon plus offensive, en appliquant systématiquement le principe de réciprocité ?

C'est aussi, et peut-être surtout, en matière de politique industrielle que l'Europe, et la France en particulier, doivent se montrer plus interventionnistes : les exemples chinois et américain montrent que c'est avant tout dans ce domaine que les efforts doivent porter. Il faut donc continuer à œuvrer pour des plans européens ambitieux de soutien aux secteurs stratégiques, que la France doit décliner à son niveau, dans la limite de ses moyens budgétaires. L'assouplissement des règles européennes en matière de concurrence et d'aides d'Etat constitue un autre volet essentiel, dont l'évolution récente est d'ailleurs encourageante.

Le sujet des importations de véhicules électriques chinois vient à point nommé pour ouvrir un débat de fond sur la stratégie industrielle et commerciale de l'Europe. La renationalisation de ces politiques par chaque Etat membre serait une sorte de grand soir illusoire et dangereux, qui affaiblirait la puissance européenne autant que chacun de ses Etats membres. La seule voie d'avenir consiste à agir dans le cadre actuel, français et surtout européen, malgré ses contraintes, pour porter une ambition beaucoup plus forte en faveur de notre industrie.