

AUTOMOBILE

POSITION PAPER

**VÉHICULE
ÉLECTRIQUE :**
LES IMPACTS
ET LES RISQUES
DE LA PRÉFÉRENCE
EUROPÉENNE

TNP¹

ACCÉLÉRATEUR DE PERFORMANCE

Interrogé récemment à l'occasion du Mondial de l'Automobile *, Emmanuel Macron a déclaré sa volonté de déployer une stratégie de préférence européenne pour l'achat de véhicules électriques neufs. « Je défends fortement une préférence européenne sur ce volet et un soutien fort à la filière automobile », assume-t-il.

Cette récente prise de position fait notamment réponse aux nombreuses déclarations du CEO de Stellantis, Carlos Tavares, qui déplore les choix récents de l'Union européenne, accusée d'avoir « déroulé un tapis rouge devant les constructeurs chinois ».

Vos contacts

Marc Le Nué
Consultant, Automobile, TNP

marc.le-nue@tnpconsultants.com

Guillaume Kerbrat
Directeur associé, Automobile et Nouvelles Mobilités, TNP

guillaume.kerbrat@tnpconsultants.com

photo de couverture © Sam Freeman for Unsplash

L'Inflation Reduction Act, une barrière protectionniste

Si les États-Unis taxent peu les véhicules importés (2,5%), l'*Inflation Reduction Act* (loi américaine sur la réduction de l'inflation) a été voté en août 2022 et conditionne désormais l'obtention des aides à l'achat d'un véhicule électrique neuf au respect de plusieurs critères géographiques et économiques. Sont éligibles aux aides les seuls véhicules assemblés aux États-Unis, dont les batteries ont été fabriquées en Amérique du Nord et dont les minerais proviennent d'Amérique du Nord ou d'un de leurs partenaires économiques.

En Chine, c'est une taxe de 15% qui s'applique sur les véhicules importés d'Europe ou des États-Unis, sans impact de la motorisation.

De son côté, l'Union européenne applique une taxe de 10% sur les véhicules importés de Chine. Mais les bonus à l'achat des véhicules électriques dans les pays ne sont pas conditionnés à des critères d'origine de fabrication.



© David Von Diemar for Unsplash

Peu d'impact sur le top 10 électrique

Si l'Union européenne décidait de mettre en place des mesures protectionnistes similaires, quel serait l'impact pour le consommateur français ? Quels modèles seraient pénalisés ?

TNP a analysé les conditions de fabrication des dix véhicules électriques les plus vendus en France. L'analyse porte sur deux critères qui pourraient être **choisis pour conditionner** l'obtention d'aides à l'achat : le lieu d'assemblage final et le lieu de production des batteries.

| | MODÈLE | UNITÉS VENDUES AU PREMIER SEMESTRE 2022 | PRIX D'ENTRÉE CATALOGUE | BONUS ACTUEL | PRIX FINAL | LIEU D'ASSEMBLAGE FINAL | LIEU DE PRODUCTION DES BATTERIES (ESTIMÉ) |
|----|-----------------------|---|-------------------------|--------------|------------|-------------------------|---|
| 1 | Peugeot e-208 | 9 711 | 33 000 € | 6 000 € | 27 000 € | UE | UE |
| 2 | Dacia Spring | 9 203 | 19 800 € | 5 346 € | 14 454 € | Hors UE | Hors UE |
| 3 | Fiat 500e | 8 922 | 29 400 € | 6 000 € | 23 400 € | UE | UE |
| 4 | Renault Zoé | 8 124 | 33 700 € | 6 000 € | 27 700 € | UE | UE |
| 5 | Tesla Model 3 | 7 804 | 53 490 € | 2 000 € | 51 490 € | Hors UE | Hors UE |
| 6 | Renault Twingo E-Tech | 7 783 | 24 050 € | 6 000 € | 18 050 € | UE | UE |
| 7 | Tesla Model Y | 3 936 | 49 990 € | 2 000 € | 47 990 € | UE et Hors UE | Hors UE |
| 8 | Peugeot e-2008 | 3 136 | 37 200 € | 6 000 € | 31 200 € | UE | UE |
| 9 | Hyundai Kona Electric | 3 056 | 36 900 € | 6 000 € | 30 900 € | UE | UE |
| 10 | Renault Mégane E-Tech | 2 799 | 37 200 € | 6 000 € | 31 200 € | UE | UE |

Les mesures protectionnistes impacteront les véhicules à bas prix. Comment assurer la transition vers le véhicule électrique pour tous ?

En premier lieu, cette analyse révèle que les lieux d'assemblage et de production des batteries sont presque systématiquement sur la même zone géographique, ce qui est une caractéristique du secteur automobile (des sous-traitants proches). Utiliser l'un ou l'autre de ces critères produirait donc les mêmes effets. Sur ces dix modèles, sept sont assemblés en Europe. La grande majorité des modèles électriques vendus en France ne serait donc pas concernée par des mesures restrictives. **Parmi les véhicules potentiellement impactés, on trouve deux modèles parmi les plus populaires du marché : la Dacia Spring et la Tesla Model 3.**

L'impact sur la Dacia Spring serait très important. Aujourd'hui deuxième véhicule électrique le plus vendu, la Dacia Spring serait privée de son bonus de 6 000€*. Avec un prix autour des 20 000€, elle serait ainsi **20% plus chère qu'une Clio de la marque sœur Renault.** Elle perdrait son titre de véhicule électrique le moins cher, au profit de la Twingo e-TECH, ainsi que beaucoup de son attractivité auprès de ses clients très attentifs au prix. La prise en compte de la nationalité européenne du constructeur serait une solution pour « sauver » la Spring, mais cela serait contraire aux règles commerciales.

Quant à la Tesla Model 3, elle souffrirait sans doute peu, avec un prix final en hausse de 4% seulement. De plus, elle a déjà vu son bonus de 6 000€ baisser à 2 000€ à la suite des récentes augmentations de prix du constructeur américain, sans conséquence importante.

Une transition compliquée vers le véhicule électrique

À ce jour, l'impact serait donc faible pour les véhicules du top 10 français, à l'exception notable du véhicule le moins cher, la Dacia Spring. Mais cela renchérirait les véhicules d'importation chinois à prix attractifs qui commencent à être disponibles. C'est le cas, par exemple, de la compacte MG4 de MG (marque du groupe de Shanghai SAIC) qui a un prix de départ déjà très compétitif hors bonus pour un véhicule électrique, de 28 990 €. Un prix qu'il est pertinent de comparer avec celui de la Mégane e-TECH de Renault à 37 200€ ou de la Volkswagen ID3 à 44 990€ (hors bonus). Avec les 6 000 € de bonus, l'écart se réduirait mais reste toujours en défaveur des européennes.

BYD, premier constructeur de batteries pour smartphones et constructeur automobile depuis 2003, va également lancer son SUV compact Atto3 en Europe à environ 38 000€ (hors bonus), ce qui est un tarif sans concurrence pour un véhicule de cette catégorie. Le Skoda Enyaq IV et le Volkswagen ID4 sont respectivement 6 000 € et 5 000 € plus chers. La seule concurrence serait l'Aiways U5, autre constructeur chinois qui démarre à 39 990€.

Avec le système actuel de bonus sans condition, les marques européennes seront très menacées avec un surcoût de 25% minimum sur un marché où le prix est un facteur de décision. Les estimations des experts vont dans ce sens avec une Europe qui deviendrait importatrice nette de véhicules en provenance de la Chine en 2025.

Ainsi, ce dispositif fondé sur le lieu de production serait donc un moyen de limiter l'attractivité des nouveaux entrants, chinois principalement. Mais avec des prix actuels aussi élevés, comment permettre à la grande majorité de passer au véhicule électrique ? Les constructeurs européens devront dans tous les cas proposer une offre plus abordable, soit avec des coûts de fabrication bien inférieurs ou avec des modèles de location réellement attractifs. Car sans offre pertinente adaptée aux capacités financières, la transition ne pourra pas avoir lieu massivement.

Des déclarations qui sèment le doute

Le 26 octobre 2022, la Commission européenne a convoqué une task force UE-Etats-Unis à propos de l'*Inflation Reduction Act*, pour faire part de ses remarques, en particulier sur les conditions d'éligibilité au bonus des véhicules électriques. En effet, les pays européens, mais aussi le Japon ou la Corée, estiment ces lois discriminatoires en leur défaveur, et la menace de guerre commerciale plane désormais. Ces tensions montrent que la voiture électrique peut générer des changements majeurs pour les économies des pays.

Le 3 novembre 2022, le commissaire européen au marché intérieur Thierry Breton a évoqué une possible clause de revoyure en 2026, soit une semaine à peine après la confirmation de la fin de la commercialisation des moteurs thermiques pour 2035. Cette proposition a été appuyée par le ministre français du transport Clément Beaune deux jours plus tard.



© Hyundai Motor Group for Unsplash

Les États semblent désormais pleinement conscients des risques qui pèsent sur cette industrie fortement pourvoyeuse d'emplois et créatrice de valeur ajoutée. Ils cherchent désormais les moyens les plus adaptés pour y faire face, mais les intentions semblent ainsi parfois contradictoires. Le protectionnisme est une solution, mais est-ce la bonne ? En effet, s'il est simple à déployer, les conséquences de sa mise en œuvre peuvent être plus importantes que prévues.

* Sources

« Il faut une politique massive pour réindustrialiser l'Europe », Les Echos, 16 octobre 2022
L'Évènement, France 2, interview télévisée, 26 octobre 2022

TNP¹

ACCÉLÉRATEUR DE PERFORMANCE

© TNP Consultants
31 rue du Pont, 92200 Neuilly-Sur-Seine

Tél. : 01 47 22 43 34

E-mail : contact@tnpconsultants.com

www.tnpconsultants.com