



La question de la semaine du 27 mai 2024

Le véhicule électrique, nouvelle source de tensions

Les véhicules électriques sont au cœur de la problématique industrielle entre la Chine, les Etats-Unis et l'Europe. La Chine les produit et inonde le monde, les Etats-Unis veulent les bannir en infligeant un droit de douane à 100%. L'Europe est plus nuancé que l'Amérique car son objectif de politique économique n'est pas immédiatement le même.

Américains et Européens ne peuvent adopter des stratégies similaires parce que les situations actuelles ne sont pas comparables et parce que la décarbonation est plus avancée en Europe.

En quelques semaines, les véhicules électriques sont devenus un véritable sujet de tensions nouvelles à l'échelle du monde.

Les parkings des ports belges d'Anvers et de Zeebrugge sont remplis de véhicules électriques chinois bon marché et la Maison-Blanche a imposé une taxe douanière de 100 % sur les véhicules électriques importés de Chine. Pourtant, l'Empire du milieu continue d'exporter ce type de véhicules (+21 % sur un an au premier trimestre) et équipe les Chinois sur une grande échelle.

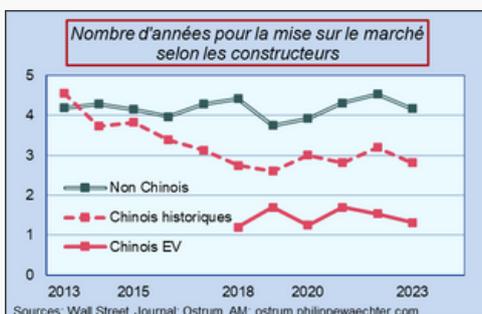
C'est aussi une source de tensions entre l'Europe qui veut définir sa propre stratégie et les États-Unis. Janet Yellen, la secrétaire d'État au Trésor, a insisté pour que l'Europe sanctionne la Chine aussi sévèrement qu'eux le font, ce que von der Leyen a refusé.

La politique industrielle chinoise en question

La politique industrielle chinoise se traduit par des choix sectoriels qui sont fortement subventionnés par l'État.

Dans le cadre du véhicule électrique, les subventions se traduisent par une capacité de production bien supérieure à la capacité des Chinois de l'absorber. Cela se traduit donc par une concurrence exacerbée à l'échelle internationale, avec simultanément des prix plus bas pour les véhicules chinois sur les marchés extérieurs et un mode de production plus efficace.

A titre d'illustration, le délai de mise sur le marché est 3 à 4 fois plus rapide que pour les productions traditionnelles.



Cependant, le président Xi insiste pour aller encore plus loin pour permettre à la Chine une mainmise plus importante encore sur le secteur manufacturier mondial.

Américains et Européens ne peuvent rester sans rien faire

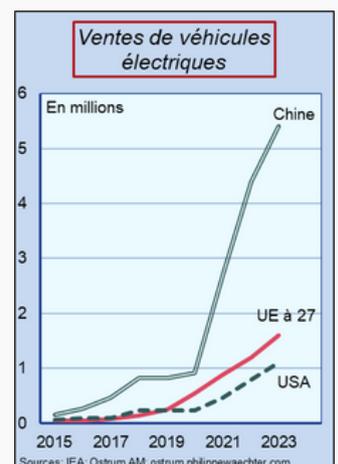
Face à cela, Américains et Européens ne sont pas soumis aux mêmes contraintes. Les sanctions de l'administration US sur les importations de véhicules électriques touchent une part très faible des importations américaines, y compris des véhicules électriques importés. La Maison-Blanche veut intervenir de façon préventive plutôt que d'être face à un marché qu'elle pourrait ne plus contrôler si les ventes chinoises s'envolaient.

La justification peut être celle du risque d'un second choc chinois, comme l'a indiqué Paul Krugman dans une chronique récente au NY Times.

Par le passé, le déplacement de l'activité industrielle des USA vers la Chine s'était traduit par une réduction de l'emploi significative pour les USA, notamment dans les bassins d'emplois industriels.

L'objectif de la politique industrielle américaine est de créer une nouvelle dynamique synonyme de valeur ajoutée et d'emplois supplémentaires dans ce secteur. Prendre les mesures, tels les droits de douane à 100%, immédiatement faciliterait cette stratégie.

L'Europe n'est pas dans la même situation, car elle importe déjà de nombreux véhicules électriques chinois et son économie est plus avancée que celle des USA dans la décarbonation. En outre, elle produit plus de véhicules électriques que les USA et la part des véhicules électriques dans la vente des véhicules est plus de deux fois supérieure en Europe qu'elle ne l'est aux USA.





La question de la semaine du 27 mai 2024

Le véhicule électrique, nouvelle source de tensions

L'Europe veut accentuer cet avantage lié à la décarbonation rapide de son économie, notamment dans la production d'électricité, et elle souhaite continuer à s'équiper de véhicules bas-carbone pour faciliter la transition énergétique.

Les Européens, sous l'impulsion d'Ursula von der Leyen, ont mis en place une enquête pour vérifier le respect des conditions de la concurrence, notamment sur les prix. La Commission ne veut pas suivre la Maison-Blanche parce que les questions ne sont pas posées de la même façon.

L'objectif de la Commission est de fixer des conditions de la concurrence qui soient plus équitables avec la Chine.

Un taux de droit de douane à 25 %, comme c'était le cas aux US avant la montée récente à 100 %, permettrait de rendre les véhicules de milieu de gamme chinois à des prix comparables de ceux des européens. Ce ne serait pas suffisant pour les petits véhicules électriques chinois qui resteraient meilleur marché.

Les droits perçus doivent alors permettre de financer le développement de batteries sur une échelle encore plus grande afin de gagner en autonomie.

Cette logique pourrait ainsi mettre en place une dynamique vertueuse sans remettre en cause la trajectoire vers la neutralité carbone. C'est pour cela qu'il ne faut pas suivre les USA et la taxe à 100%.

Des stratégies forcément différentes

Le véhicule électrique a simultanément un rôle culturel majeur, cela a été une clé de la croissance des pays occidentaux depuis la période d'après guerre, et c'est aussi un instrument essentiel de la décarbonation des transports individuels.

Il y a deux dimensions

La première est technologique. On ne peut rester sur le modèle protectionniste le plus banal car la technologie évolue. Et celui qui a le leadership a une capacité à définir le standard de la technologie utilisée ce qui un avantage comparatif considérable. Pour l'instant, la Chine a un avantage comparatif significatif. Le renfermement américain associé à la taxe de 100% est aussi lié à cette question. Les Américains ne veulent pas perdre la main sur ce produit technologique. Sauf qu'il est peut être un peu tard.

Le troisième point majeur est celui de la convergence vers la trajectoire menant à la neutralité carbone. L'automobile a sur ce point un rôle essentiel à jouer. La mobilisation européenne va dans ce sens en facilitant les véhicules électriques chinois tout en créant les conditions pour pouvoir en fabriquer et disposer ainsi de plus d'autonomie. Sur cet aspect, les américains sont en retrait car vouloir bâtir une industrie c'est probablement prendre le risque de ne pas converger rapidement la bonne technique tout en retardant la décarbonation de l'économie.



Mentions légales Ostrum Asset Management

Société de gestion de portefeuille agréée par l'Autorité des marchés financiers sous le n° GP-18000014 du 7 août 2018. Société anonyme au capital de 50 938 997 € – 525 192 753 RCS Paris – TVA : FR 93 525 192 753. Siège social : 43, avenue Pierre Mendès-France – 75013 Paris – www.ostrum.com

Ce document est destiné à des clients professionnels, au sens de la Directive MIF. Il ne peut être utilisé dans un but autre que celui pour lequel il a été conçu et ne peut pas être reproduit, diffusé ou communiqué à des tiers en tout ou partie sans l'autorisation préalable et écrite de Ostrum Asset Management.

Aucune information contenue dans ce document ne saurait être interprétée comme possédant une quelconque valeur contractuelle. Ce document est produit à titre purement indicatif. Il constitue une présentation conçue et réalisée par Ostrum Asset Management à partir de sources qu'elle estime fiables.

Ostrum Asset Management se réserve la possibilité de modifier les informations présentées dans ce document à tout moment et sans préavis et ne constitue en aucun cas un engagement de la part de Ostrum Asset Management

Ostrum Asset Management ne saurait être tenue responsable de toute décision prise ou non sur la base d'une information contenue dans ce document, ni de l'utilisation qui pourrait en être faite par un tiers. Les chiffres cités ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures. Les références à un classement, un prix ou à une notation d'un OPCVM/FIA ne préjugent pas des résultats futurs de ce dernier.

Les analyses et les opinions mentionnées dans le présent document représentent le point de vue de (des) l'auteur (s) référencé (s). Elles sont émises à la date indiquée, sont susceptibles de changer et ne sauraient être interprétées comme possédant une quelconque valeur contractuelle.

Dans le cadre de sa politique de responsabilité sociétale et conformément aux conventions signées par la France, Ostrum Asset Management exclut des fonds qu'elle gère directement toute entreprise impliquée dans la fabrication, le commerce et le stockage de mines anti-personnel et de bombes à sous munitions.

Natixis Investment Managers

Le présent document est fourni uniquement à des fins d'information aux prestataires de services d'investissement ou aux autres Clients Professionnels ou Investisseurs Qualifiés et, lorsque la réglementation locale l'exige, uniquement sur demande écrite de leur part. Le présent document ne peut pas être utilisé auprès des clients non-professionnels. Il relève de la responsabilité de chaque prestataire de services d'investissement de s'assurer que l'offre ou la vente de titres de fonds d'investissement ou de services d'investissement de tiers à ses clients respecte la législation nationale applicable.

En France: Le présent document est fourni par Natixis Investment Managers International – Société de gestion de portefeuilles agréée par l'Autorité des Marchés Financiers sous le n° GP 90-009, société anonyme immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 329 450 738. Siège social: 43 avenue Pierre Mendès France, 75013 Paris.

Au Luxembourg: Le présent document est fourni par Natixis Investment Managers S.A. – Société de gestion luxembourgeoise agréée par la Commission de Surveillance du Secteur Financier, société anonyme immatriculée au RCS de Luxembourg sous le numéro B115843. 2, rue Jean Monnet, L-2180 Luxembourg, Grand-Duché de Luxembourg.

En Belgique: Le présent document est fourni par Natixis Investment Managers S.A., Belgian Branch, Louizalaan 120 Avenue Louise, 1000 Brussel/Bruxelles, Belgium.

En Suisse Le présent document est fourni par Natixis Investment Managers, Switzerland Sarl, Rue du Vieux Collège 10, 1204 Genève, Suisse ou son bureau de représentation à Zurich, Schweizergasse 6, 8001 Zürich.

Les entités susmentionnées sont des unités de développement commercial de Natixis Investment Managers, la holding d'un ensemble divers d'entités de gestion et de distribution de placements spécialisés présentes dans le monde entier. Les filiales de gestion et de distribution de Natixis Investment Managers mènent des activités réglementées uniquement dans et à partir des pays où elles sont autorisées. Les services qu'elles proposent et les produits qu'elles gèrent ne s'adressent pas à tous les investisseurs dans tous les pays.

Bien que Natixis Investment Managers considère les informations fournies dans le présent document comme fiables, y compris celles des tierces parties, elle ne garantit pas l'exactitude, l'adéquation ou le caractère complet de ces informations.

La remise du présent document et/ou une référence à des valeurs mobilières, des secteurs ou des marchés spécifiques dans le présent document ne constitue en aucun cas un conseil en investissement, une recommandation ou une sollicitation d'achat ou de vente de valeurs mobilières, ou une offre de services. Les investisseurs doivent examiner attentivement les objectifs d'investissements, les risques et les frais relatifs à tout investissement avant d'investir. Les analyses et les opinions mentionnées dans le présent document représentent le point de vue de (des) l'auteur (s) référencé(s). Elles sont émises à la date indiquée, sont susceptibles de changer et ne sauraient être interprétées comme possédant une quelconque valeur contractuelle.

Le présent document ne peut pas être distribué, publié ou reproduit, en totalité ou en partie.

Tous les montants indiqués sont exprimés en USD, sauf indication contraire.