

Surtaxe sur les véhicules chinois

Chronique du 25 septembre 2024

L'administration Biden a décidé d'imposer une surtaxe de 100 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine entrant aux États-Unis. Sans surprise, le gouvernement Trudeau entend faire de même pour les véhicules chinois destinés au marché canadien.

Plutôt négatives, les réactions ont été de deux ordres :

- La surtaxe de 100 % empêchera les consommateurs canadiens moins fortunés d'accéder aux véhicules électriques, retardant de plusieurs années l'atteinte des objectifs publics d'électrification du parc automobile;
- Un tel retour du « protectionnisme » en économie irait à contre-courant de la mondialisation, laquelle a pourtant fait la preuve de ses bienfaits, d'une part en permettant à des centaines de millions de personnes de sortir de la pauvreté, principalement en Asie, d'autre part en donnant accès aux consommateurs occidentaux à des produits de qualité à prix maîtrisés.

Regardons-y de plus près.

Domination chinoise

L'on associe spontanément l'automobile aux États-Unis. Il faudra s'y faire : automobile, et tout particulièrement automobile électrique, riment désormais avec Chine :

- Des 60 millions de véhicules légers fabriqués par l'industrie automobile mondiale en 2023, 30 millions (50 %) l'ont été en Chine... 3 fois plus qu'aux États-Unis;
- En 2023, 16,1 millions de véhicules électriques ont été vendus dans le monde. 10,1 millions le furent en Chine, qui pèse donc 61 % du marché mondial;
- Les véhicules électriques représentent d'ailleurs aujourd'hui 50 % du total des ventes de véhicules neufs en Chine :
 - Soit deux fois la poussée actuelle au Québec (33 911 ventes au 2^e trimestre, sur un total de 125 875), une situation qui ne durera pas puisqu'elle résulte de la diminution de moitié de la subvention de Québec à partir du 1^e janvier prochain, suivie de son abolition complète une année plus tard;
- 85 % des batteries destinées au secteur automobile sont fabriqués en Asie, dont environ la moitié par 3 entreprises chinoises, CATL, BYD et SVOLT;
- Enfin, la Chine concentre 70 % de la production des terres rares, dont le volume est deux fois plus important chez un véhicule électrique qu'à combustion interne.

Avec son énorme volume de production, une entreprise comme BYD est en mesure de vendre localement ses véhicules électriques milieu de gamme à moins de 20 000 \$:

- Comment l'industrie nord-américaine pourrait-elle concurrencer un prix si faible ?
- Présentement, BYD réalise simplement des surprofits sur les marchés européens et nord-américains en y vendant ces véhicules au double du prix chinois, 40 000 \$;
- En l'absence de réaction des gouvernements, BYD peut à tout moment baisser ses prix à 25 000 \$, tuant dans l'œuf toute velléité de conversion à l'électrique des constructeurs nord-américains.

À propos du protectionnisme

L'adhésion de la Chine à l'Organisation mondiale du commerce, l'OMC, en décembre 2001, a constitué l'ultime étape conduisant à la toute-puissance de la mondialisation telle qu'on la connaît aujourd'hui.

La libre circulation des capitaux, des biens et des personnes est le principe de base de la mondialisation. C'est en vertu de ce principe que :

- L'Occident s'est désindustrialisé, les usines partant en grappes entières vers la Chine, qui devint l'usine du monde. À mesure que la maîtrise technologique y était acquise et que les salaires progressaient, les usines à plus forte intensité de main-d'œuvre étaient déplacées vers d'autres pays asiatiques, tel le Vietnam ou l'Indonésie, qui enregistrèrent à leur tour une forte croissance économique permettant à de larges fractions de leurs populations de sortir de la misère ;
- Pour leur part, la majorité des pays occidentaux, à l'exception notoire de l'Allemagne, spécialisèrent leurs économies dans les services. Produire trop peu de choses concrètes, de celles qui sont échangées sur les marchés internationaux, finit tôt ou tard par accoucher d'une situation économique inquiétante, comme l'illustre le tableau qui suit.

Indicateurs économiques d'une sélection de pays, 2000-2023

	Valeur ajoutée, fabrication (% du PIB)		Balance commerciale
	2000	2023	(Milliards \$ US) 2023
Allemagne	20,6%	19,0%	185 \$
Canada	17,0%	9,0%	(8) \$
Chine	32,0%	26,2%	386 \$
États-Unis	15,1%	10,6%	(971) \$
France	14,5%	9,7%	(107) \$
Vietnam	18,5%	24,6%	16 \$

Source : École de politique appliquée, Université de Sherbrooke, site internet *Perspective Monde* .

L'on sent que le tout-à-la-mondialisation arrive en bout de course, puisque la réindustrialisation tend à devenir le mot d'ordre, aux États-Unis et en France tout particulièrement. Mais comment penser réindustrialiser sans protectionnisme ?

Le gros mot est lâché, PROTECTIONNISME.

Au terme de 25 ans de mondialisation, on a comme oublié que la science économique d'avant voyait d'un bon œil le fait pour un pays de protéger ses industries, non pas indéfiniment mais le temps qu'elles arrivent à maturité et puissent jouer à armes égales avec leurs concurrents étrangers. Comme l'exposait Walter Rostow, conseiller économique du président Kennedy, dans son livre *Les étapes de la croissance économique* (1960), le protectionnisme était un ingrédient essentiel à l'étape 3 de son modèle, celle du démarrage (comprendre montée en puissance) de l'économie nationale.

Oui, c'est bel et bien à du protectionnisme qu'après l'Europe, les États-Unis et le Canada s'appêtent à recourir dans le but de favoriser la conversion à l'électricité de leur industrie automobile. Je vais vous surprendre :

- Je suis d'accord avec cette stratégie;
- Car sinon, il faudrait se résigner à ne plus rouler qu'en véhicules électriques chinois, vietnamiens ou indiens dans tout au plus une vingtaine d'années;
- Et encore, en nous contentant des modèles d'entrée de gamme, tant nous nous serions appauvris suite à la disparition de notre industrie automobile.

J'y mets toutefois une condition

J'ai montré dans ma chronique précédente combien les *Saintes Écritures* en matière d'économie, nul autre que l'illustre **The Economist**, est excédé par les stratégies commerciales de l'industrie automobile nord-américaine.

J'ai moi-même documenté que cette industrie mise depuis la première moitié des années 1985 – depuis 40 ans donc, sans interruption – sur l'augmentation indéfinie du poids, de la puissance et du potentiel de performance des véhicules qu'elle met en marché. La mise à jour la plus récente que j'ai faite de cette stratégie est présentée au graphe produit en page suivante.

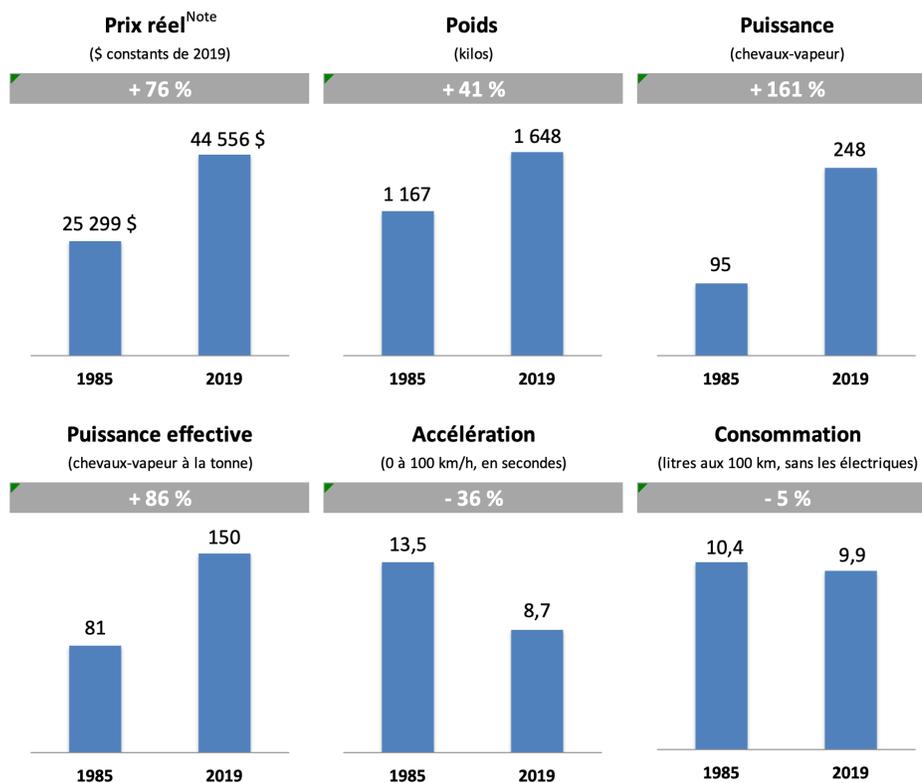
Le gouvernement américain a fait la preuve, dans les années 1970, qu'il pouvait contraindre l'industrie automobile à changer de stratégie. De fait, du 1^e janvier 1975 à 1982, la consommation moyenne des véhicules vendus en Amérique du Nord est passée de 17 à 10 litres aux 100 kilomètres, entraînant la disparition des muscles cars et autres paquebots roulants.

Depuis toutefois que Ronald Reagan a « libéré les forces de l'industrie », celle-ci est revenue à ses anciens penchants. Si bien qu'aujourd'hui :

- Plus aucune petite auto n'est offerte aux États-Unis et au Canada;
- Ford et GM ont même fait disparaître totalement les autos de leur catalogue¹, au profit de VUS qui même au Québec, représentent aujourd'hui 85 % des ventes.

¹ La seule auto que commercialise encore Ford est la Mustang Mach E, une auto électrique « de performance ». GM a pour sa part annoncé le retrait en fin d'année de la dernière auto de son catalogue, la Malibu.

Caractéristiques comparées des véhicules vendus au Québec en 1985 et 2019



Sources : (1) ventes de véhicules et prix réel : Statistique Canada, Tableau 079-0003 devenu Tableau 20-10-0001-01 et (2) autres caractéristiques : Jacques Duval, *Guide de l'auto 1985* et Denis Duquet et al., *Guide(s) de l'auto 2018 à 2020*. Traitement R.
 Note : Le prix réel inclut l'item « transport et préparation » ainsi que les taxes à la consommation TPS et TVQ.

Ce que l'État américain, suivi dans la foulée de son petit frère canadien, a fait dans les années 1970, il peut le faire à nouveau.

La condition que je propose à l'introduction d'un droit de douane de 100 % à l'entrée de véhicules électriques chinois sur le marché nord-américain est toute simple :

Qu'en contrepartie de cette protection, Washington, et dans la foulée Ottawa, oblige l'industrie automobile nord-américaine à diminuer le poids, la puissance et le potentiel de performance des véhicules électriques qu'elle mettra en marché dans les prochaines années.