

Louvain School of Management

Quel impact a eu le Brexit sur les marchés de l'automobile européen et britannique ?

Auteur : SOMERS Mathias
Promoteur : CORNUEL Eric
Année académique 2023-2024
Travail de fin d'études (TFE) en vue d'obtenir le titre de
Master (60) en Sciences de Gestion
Horaire de jour

Je souhaiterais commencer ce travail en remerciant mon promoteur, le professeur Eric Cornuel, je le remercie de m'avoir accompagné tout au long de la rédaction de ce travail.

Je souhaiterais également remercier mes proches et mes amis pour m'avoir soutenu et encouragé tout au long de mes années d'études.

Ce travail de fin d'études a pour objet les marchés britannique et européen et vise à répondre à la question de recherche : « **Quel impact a eu le Brexit sur les marchés de l'automobile européen et britannique ?** »

Pour ce faire, un travail de recherche portant sur le Brexit et les deux marchés concernés a été réalisé sur base d'articles scientifiques et d'articles de presse en vue d'établir un aperçu général des différents accords conclus dans le cadre du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne et de tenter de percevoir les raisons qui ont poussé le peuple britannique à voter en faveur d'une sortie lors du référendum de juin 2016.

Une analyse de ces différents éléments a été réalisée afin d'identifier les différents impacts du Brexit. Un des principaux facteurs de changement est l'introduction d'une taxe de 10 % à l'importation sur les véhicules dont la majeure partie des pièces ne proviendrait pas d'Europe ou du Royaume-Uni. Nous verrons tout au long de ce rapport que cette taxe pose de nombreux problèmes aux constructeurs, tout particulièrement pour les véhicules électriques produits au Royaume-Uni.

Le retour de contrôles douaniers systématiques complique également les activités du secteur puisqu'ils entraînent un ralentissement de l'approvisionnement en pièces et une prolongation des délais de livraison.

Pour conclure ce travail de fin d'études, j'ai formulé quatre recommandations que les différents gouvernements pourraient mettre en place afin de soutenir leurs marchés automobiles respectifs.

Il s'agirait d'inciter les producteurs de batteries à s'implanter en Europe et au Royaume-Uni et d'ainsi autonomiser la construction de véhicules électriques. Il s'agirait également de rendre le marché électrique plus attractif en encourageant les constructeurs à produire de plus petits véhicules ou en aidant les consommateurs financièrement lors de ce type d'achat. Une dernière recommandation propose de conserver une taxe à l'importation, dans son format actuel ou autre, afin de protéger le marché européen contre tout accord que le Royaume-Uni pourrait conclure avec des pays étrangers et qui pourrait nuire au marché européen.

Table des matières

1. Introduction	1
2. Méthodologie.....	3
a) Problématique	3
b) Récolte de données.....	3
c) Limites du travail	4
3. Revue de littérature.....	5
a. L'union Européenne	5
b. Contexte du Brexit	6
c. Nouvelles réglementations liées au Brexit.....	8
d. Conséquences du Brexit :	11
e. Réglementation par rapport au marché automobile.....	14
f. Impact sur le marché européen de l'automobile	15
i. Impact sur l'approvisionnement des pièces	15
ii. Impact sur les ventes	16
g. Impact sur le marché britannique de l'automobile	17
i. Impact sur l'approvisionnement de pièces	17
ii. Impact sur les ventes	19
4. Analyse des données	23
a. Analyse des réglementations	23
b. Analyse de l'impact sur le marché Européen	27
i. Pièces détachées :.....	27
ii. Ventes de voitures finies :	27
c. Analyse de l'impact sur le marché britannique	30
i. Pièces détachées :.....	30
ii. Vente de voitures finies :	31
5. Résultats	35
a) Réponse à la question de recherche	35
b) Recommandations	36
6. Conclusion.....	38
7. Bibliographie :.....	40
8. Annexes	45
Annexe 1 :influence du Brexit sur le commerce entre le Royaume-Uni et l'Europe (Kren & Lawless, 2024)	45
Annexe 2 : évolution du marché automobile européen sur 5 ans (Boittiaux, 2024)	45
Annexe 3 : nombre de véhicules exportés depuis l'Europe par destination (ACEA, 2023)	46
Annexe 4 : Part de marché des constructeurs de véhicules 100 % électriques (Fourreau, 2024) .	47

Annexe 5 : Production du lithium par pays (Courrier international, 2023).....48
Annexe 6 : EU new car trade (Landré, 2024)48

1. Introduction

Depuis 2016, le Brexit a bouleversé le marché européen. La sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne a modifié le quotidien de nombreux européens et habitants du Royaume-Uni. Il est la cause de multiples tensions en Angleterre, où le débat entre les « pour » et les « contre » n'a pas fini d'animer de nombreuses discussions.

Après 43 ans passés au sein de l'Union européenne, le 23 juin 2016, les Britanniques ont voté pour la sortie de leur pays de l'alliance européenne. Cette prise de position a engendré, dans un premier temps, bon nombre d'incertitudes quant au futur d'entreprises et d'employés, principalement ceux qui travaillaient des deux côtés de la manche ou qui l'avaient traversée pour s'expatrier.

De nombreuses entreprises, principalement au Royaume-Uni, ont pu craindre qu'en cas de « no deal », c'est-à-dire si les négociations du Brexit n'aboutissaient pas à un accord, elles seraient contraintes de mettre la clé sous la porte ou de déménager. Un accord a, fort heureusement, pu être conclu dans les tous derniers instants des négociations, juste avant que la sortie du Royaume-Uni ne devienne effective. Malgré tout, certains secteurs ne sont pas rassurés pour autant. C'est notamment le cas du secteur automobile.

Ce travail de fin d'études vise à étudier les inquiétudes de ce marché afin de répondre à la problématique suivante : **« Quel impact a eu le Brexit sur les marchés de l'automobile européen et britannique ? »**

Ce document est organisé en trois parties, la première me permet d'expliquer la méthodologie utilisée afin de rédiger ce TFE. Il y est question du choix de la problématique, de la récolte de données et des limites de ce travail.

La deuxième partie est consacrée à la revue de littérature. Je vous y propose, dans un premier temps, une introduction à l'Union européenne et au Brexit afin de contextualiser ce travail et de comprendre ce qui a poussé les Britanniques à voter pour un départ. Différents articles

scientifiques et de presse pertinents dans le cadre de cette recherche sont ensuite passés en revue, l'analyse est scindée en deux volets car les conséquences européennes et britanniques du Brexit dans le secteur de l'automobile ne sont pas identiques et doivent être traitées séparément.

La troisième partie porte sur l'analyse des différentes informations de la revue de littérature en y apportant un regard critique. Cette analyse vise, d'une part, les différentes régulations entrées en vigueur ou qui seront appliquées à l'avenir et, d'autre part, l'impact de ces différentes mesures sur les marchés européens et britanniques.

Une réponse à la problématique et une série de recommandations viennent conclure cette dernière partie.

2. Méthodologie

a) Problématique

L'identification d'une problématique a été la première étape de mon travail de fin d'études. Pour y parvenir, j'ai décidé d'utiliser la technique dite de l'entonnoir en cherchant, dans un premier temps, un thème général pour ensuite affiner ma recherche vers quelque chose de plus en plus précis et, finalement, aboutir à ma problématique.

Je souhaitais également que cette problématique soit en lien avec mon parcours étudiant, qu'il s'agisse du Bachelier en marketing à la Haute-Ecole EPHEC ou du Master à la Louvain School of Management. Dans le cadre du bachelier en marketing, j'avais choisi l'option International Business Development et, lors du master à la LSM, je me suis dirigé vers l'option European Business. Ces choix initiaux m'ont conduit à me diriger vers un sujet international en lien avec la politique de l'Union Européenne. Par ailleurs, c'est en suivant l'option European Business que j'ai eu l'occasion de rencontrer M. Cornuel, mon promoteur.

Afin de préciser mon sujet d'études, j'ai réfléchi aux différents événements qui ont tout particulièrement marqué les travaux de l'Union européenne au cours des dernières années. Il m'est rapidement apparu que le Brexit constituait un épisode majeur dont les conséquences ont marqué profondément toute une série de secteurs.

Étant moi-même un fan d'automobiles, j'ai décidé de me diriger vers ce secteur.

Au terme de ce processus de réflexion, j'ai décidé d'orienter mon travail de fin d'études vers cette question de recherche : « **Quel impact a eu le Brexit sur les marchés de l'automobile européen et britannique ?** »

b) Récolte de données

Afin d'organiser la récolte des données, j'ai établi, dans un premier temps, une table des matières, ce qui a permis de répartir le travail en différentes sous-catégories. Mes recherches documentaires ont été alimentées par des articles scientifiques ainsi qu'un grand nombre d'articles de presse mais également par la consultation du site internet de différents organismes dont celui de la Commission européenne. Cette documentation m'a permis

d'écrire la revue de littérature et d'avoir suffisamment de contenu pour réaliser l'analyse nécessaire à l'élaboration des résultats et des recommandations.

c) Limites du travail

Lors de mes recherches, j'ai été confronté à plusieurs limites.

La première découle du fait que les mesures édictées suite au Brexit ne sont pas encore toutes entrées en vigueur et que de nombreuses analyses sont basées sur des prédictions d'experts. Ceci perturbe considérablement l'analyse de l'impact réel du Brexit. .

Deuxièmement, la pandémie de Covid 19 parasite également l'analyse. En effet, même si le Brexit a été voté en 2016, les termes de la sortie du Royaume-Uni étaient toujours en cours de négociations en 2020 lorsque la pandémie de Covid 19 a imposé plusieurs confinements. Ces derniers ont eu pour conséquence l'arrêt total de nombreuses usines et points de ventes, notamment au niveau du marché automobile. Cette imbrication de circonstances avec un impact élevé rend particulièrement complexe la comparaison des chiffres de 2015 avant le Brexit avec les chiffres actuels.

Troisièmement, le Brexit est un événement récent, ce qui signifie que même pour les mesures déjà en vigueur, le recul n'est pas suffisant que pour pouvoir tirer des conclusions claires et incontestables.

Pour terminer, la dernière limite de ce TFE est qu'il ne porte que sur une partie de l'accord négocié. En effet, l'accord traite tous les secteurs et ne se limite pas au secteur automobile comme analysé dans la cadre de ce travail. Les influences et interactions potentielles entre les accords des différents secteurs, peuvent biaiser l'analyse effectuée dans le cadre de ce TFE.

3. Revue de littérature

a. L'union Européenne

En 1951, l'Europe est décimée suite aux ravages causés par la deuxième guerre mondiale et entame sa reconstruction. Six pays (les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg, la France et l'Italie) décident de fonder la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier (CECA). L'instauration de cette communauté a pour but la mise en commun de la production du charbon et de l'acier. Ces deux matériaux étant très utilisés dans l'armement, l'objectif fondamental est, d'instaurer, grâce à la création d'un marché unique, un véritable climat de paix après deux guerres mondiales particulièrement destructrices.

Signé en 1951 lors du traité de Paris, cette première initiative n'aura de cesse de se développer. Les 6 pays d'origine seront rejoints au fur et à mesure par d'autres pays européens. Cette expansion se poursuit au fil des adhésions pour atteindre son apogée en 2013 lorsque ce qui s'appelle désormais l'Union Européenne comptait 28 États membres. N'importe quel pays européen peut devenir membre de l'Union Européenne sous réserve de la validation de la candidature à l'unanimité des États membres. Les états membre ont également le droit de se retirer de l'Union Européenne grâce à l'article 50 du traité sur l'Union Européenne, cet article n'avait jamais été utilisé jusqu'au 23 juin 2016 avec le Brexit. Cet aspect sera expliqué plus en détails dans le cadre de ce travail.

L'Union Européenne est constituée de nombreux acteurs institutionnels qui ont chacun un rôle essentiel au fonctionnement de l'alliance.

Premièrement, le Conseil européen donne l'impulsion nécessaire au développement de l'UE et définit les orientations et les priorités générales. Il réunit son président, les chefs d'États et de gouvernements des États membres et le président de la Commission européenne (Larousse, s. d.). A l'heure actuelle, le président du Conseil européen est Charles Michel

Ensuite, vient le Conseil de l'Union européenne, également appelé Conseil, il est composé d'un représentant au niveau ministériel de chaque état membre et est divisé en dix formations s'occupant chacune d'une thématique différente.

Il s'agit à la fois d'un organe exécutif et législatif, il définit la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) au sein de l'UE.

La Commission européenne est également un organe clé. Composée d'un ressortissant de chaque état membre, elle est responsable devant le Parlement européen qui peut adopter une motion de censure à l'encontre de la Commission. Si une motion de censure est déposée, les membres de la Commission sont obligés de démissionner collectivement.

La Commission a la charge de transmettre les dossiers au Conseil qui devra ensuite statuer sur ceux-ci.

La Commission est considérée comme la gardienne des traités car elle doit veiller à la bonne application des traités au sein des états membres.

Enfin, c'est également la Commission qui occupe le rôle de représentant de l'Union. En effet, une fois les recommandations entérinées par le Conseil européen, c'est la Commission qui négocie les accords qui doivent être conclus auprès d'États tiers.

Les citoyens européens sont, quant à eux représentés, par le Parlement européen. Celui-ci est composé de membres élus tous les cinq ans lors des élections européennes, il s'agit de la seule institution qui peut se prévaloir de cette légitimité politique.

Le pouvoir judiciaire est exercé par la Cour de justice de l'Union européenne et l'autorité budgétaire, par la Cour des comptes.

Chaque institution a ses propres règles de vote lors des prises de décisions et les relations entre les différentes institutions s'organisent selon des procédures strictes et précises.

b. Contexte du Brexit

Pour comprendre le Brexit, et plus particulièrement les raisons qui ont poussé le Royaume Uni à quitter l'Union européenne, il faut remonter aux origines de l'Union et aux négociations de formation de la CECA. En effet, il est important de savoir que les Britanniques avaient mandaté l'économiste Russel Bertherton afin de les représenter auprès des 6 autres ministres des affaires étrangères et que, lorsque les discussions prirent une tournure politique, ce dernier

quitta les négociations déclarant que ce projet ne pouvait aboutir et que, même s'il devait aboutir, il serait voué à l'échec. (Howorth & Schmidt, 2016)

Des années plus tard, alors que la Communauté Économique Européenne était en plein essor, le Royaume-Uni décida d'ouvrir les négociations afin de rejoindre la CEE. Cette demande fut rejetée par Charles de Gaulle qui estimait que la CEE n'avait aucun intérêt à accepter la demande de la Grande-Bretagne. Cette prise de position était notamment due au fait que le Royaume-Uni se rapprochait des Etats-Unis, entre-autres avec la signature du traité de Nassau qui intégrait les Britanniques au projet américain de missiles nucléaires Polaris. Cet épisode constitua le deuxième échec d'une tentative d'adhésion du Royaume-Uni à l'Europe. (Howorth & Schmidt, 2016)

Ce n'est qu'en 1973 que l'adhésion du Royaume-Uni à l'Europe put être concrétisée. Le premier ministre Edward Heath ainsi que sa successeur Margareth Thatcher étaient tous deux convaincus qu'il s'agissait d'une bonne affaire commerciale, ce qui n'empêcha, cependant, pas cette dernière de refuser la monnaie unique et de se positionner systématiquement contre toute nouvelle réforme de politique commune.

L'Angleterre parvint, dans le cadre du traité de Maastricht, à négocier une dérogation afin de garder sa monnaie et, plus tard, à ne pas intégrer l'espace Schengen.

Le Royaume-Uni fut régulièrement qualifié de « *partenaire réticent* » (George, 1994), notamment, lors de négociations dans le cadre du processus de décision de l'UE au cours desquelles le Royaume-Uni a principalement défendu ses propres intérêts, n'acceptant que peu de concessions.

Et, tout au long des 43 années passées au sein de l'Union Européenne, le Royaume-Uni s'est, indéniablement, forgé une réputation de membre ayant « *une résistance active à toute velléité fédérale, la poursuite énergique de la dérégulation néo-libérale, une foi inébranlable dans les forces du marché, un soutien enthousiaste à l'élargissement de l'Union vers l'est* » (Howorth & Schmidt, 2016).

C'est, plus que probablement, cette attitude ainsi que la non-implication du Royaume-Uni au sein de l'UE qui ont poussé le clan « *remain* », lors des différents débats de 2016, à baser ses arguments, avant tout, sur les dangers d'un départ plutôt que sur les bienfaits de rester. (Howorth & Schmidt, 2016)

Le 23 juin 2016, un référendum est organisé et les Britanniques sont invités à se prononcer en faveur, ou non, d'un départ du Royaume Uni de l'Union Européenne. Alors que les économistes sont pessimistes quant au futur de l'économie du Royaume-Uni en cas de départ de l'UE, la population vote, malgré tout, à 51% en faveur d'un retrait. Les raisons principales énoncées par Howorth et Schmidt dans leur livre sur le Brexit sont au nombre de trois. Premièrement, ce vote découle des conséquences de plusieurs années d'une politique néo-libérale de la mondialisation qui a principalement affecté les travailleurs non qualifiés, les chômeurs et les retraités. Les auteurs du livre regrettent que la population n'ait pas été suffisamment informée que ces politiques ont été principalement menées par Londres, sous Thatcher et Blair, et non par l'Union européenne.

Deuxièmement, les auteurs pointent l'inquiétude face à une immigration croissante au Royaume-Uni, notamment depuis l'Europe de l'Est, le Moyen-Orient et l'Afrique. A noter cependant que le Royaume-Uni ne faisant pas partie de l'espace Schengen, cette immigration galopante ne peut être uniquement imputée à l'appartenance ou non du Royaume-Uni à l'UE. La troisième raison est liée à une crise d'identité nationale au sein de la population. En effet, les électeurs se sentant plus anglais que britanniques ont voté en faveur d'un départ alors que ceux se sentant principalement britanniques ont voté pour le maintien au sein de l'UE.

Les votes en faveur du départ ont été principalement guidés par l'idée de reprendre le pouvoir, or ce pouvoir n'a jamais été perdu grâce aux dérogations obtenues par les différents premiers ministres britanniques et portant, par exemple, sur le marché unique ou sur la monnaie unique.(Howorth & Schmidt, 2016)

c. Nouvelles réglementations liées au Brexit

Près de 9 mois après le vote du 23 juin 2016, le 29 mars 2017, Theresa May enclencha l'article 50 du traité de l'UE. Pour rappel, cet article « *prévoit un mécanisme de retrait volontaire et unilatéral d'un pays de l'Union européenne (UE).*

Un État membre de l'UE qui souhaite se retirer doit notifier au Conseil européen son intention de le faire. Le Conseil européen est alors tenu de fournir des orientations pour la conclusion d'un accord fixant les modalités de retrait de ce pays. »(EUR-Lex, s. d.).

L'article stipule également que les traités de l'UE ne sont plus en vigueur pour ce pays à partir de l'entrée en vigueur de l'accord ou deux ans après la notification du retrait (EUR-Lex, s. d.).

Theresa May réclama à plusieurs reprises une prolongation de ce délai de deux ans.

Un premier accord fut trouvé le 13 novembre 2018 mais ce dernier fut rejeté par 3 fois par les députés britanniques. Bloqué par ces différents refus, Theresa May fut forcée de démissionner quelques mois plus tard, le 7 juin 2019. Elle sera remplacée par un autre partisan du Brexit, le conservateur Boris Johnson.

Un premier accord de retrait est signé le 17 octobre 2019. Le 28 octobre 2019, l'UE accorde un report du départ du Royaume-Uni de l'Union au 31 janvier 2020. (ladepeche.fr, 2020)

La période du 1^{er} février 2020 au 31 décembre 2020 sera considérée comme un période de transition et un accord doit donc être trouvé avant la sortie définitive du marché unique.

Ce sera chose faite le 24 décembre 2020 lorsqu'un accord de commerce et de coopération sera signé entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Cet accord de près de 1500 pages est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2021 et vient compléter le précédent accord de retrait signé en octobre 2019. (Préault, 2021)

Ce deuxième accord porte sur un partenariat entre les deux parties et a pour but d'établir les conditions de cette future collaboration.

Pour ce faire, 3 sous-accords clés ont été signés, ces 3 sous-accord ont été signés et ratifiés par l'UE et le Royaume Uni le 30 décembre 2020. Ils ont ensuite été appliqués à titre provisoire à partir du 1^{er} janvier 2021 et sont entrés définitivement en vigueur à partir du 1^{er} mai 2021. (Conseil européen, 2024)

Le premier concerne le sous-accord de commerce et de coopération, il vise à garantir une concurrence loyale et à maintenir une bonne collaboration entre les deux parties.

Ce sous-accord revêt trois dimensions. Il s'agit premièrement d'un accord de libre-échange qui permet de garantir une collaboration dans les domaines économique, social, environnemental et de la pêche.

Un deuxième aspect concerne un partenariat sur la sécurité des citoyens et le troisième un cadre de gouvernance global.

Cet accord prévoit de nombreux régimes préférentiels dans différents domaines et va donc au-delà des accords de libre-échange classique réalisés par l'UE.

Il établit, en outre, un cadre de collaboration au niveau des services judiciaires en matière pénale et civile. (Conseil européen, 2024)

Un point de cet accord qui a posé du fil à retordre aux autorités est celui de la pêche, et plus précisément, la gestion des stocks en fonction de l'appartenance des eaux dans lesquelles ces pêches sont réalisées. Un accord a été trouvé mais il sera toutefois réexaminé chaque année afin de fixer les droits et le partage des stocks entre les différentes parties. (Conseil européen, 2024)

Le deuxième sous-accord porte sur la sécurité des informations et, plus particulièrement, sur les menaces communes. Les deux parties souhaitent lutter ensemble grâce au partage d'informations classifiées. (Conseil européen, 2024)

Le troisième sous-accord sert quant à lui à garantir une utilisation pacifique et en toute sécurité du nucléaire. Il a pour but de garantir des normes élevées en matière de sécurité nucléaire.

Il permet également de poursuivre l'échange d'informations et de données radiologiques.

A côté de ces 3 sous-accords le Conseil annonçait , en octobre 2021, ouvrir des négociations dans le but de trouver un accord avec le Royaume Uni concernant Gibraltar dont la situation géographique est tout à fait particulière puisque Gibraltar est un territoire britannique situé sur la côte sud de l'Espagne (Conseil européen, 2024). Aucun accord n'a pour le moment été trouvé mais le ministre en chef de Gibraltar Fabian Picardo a annoncé lors de ses vœux à la nation début 2024 qu'il s'agissait de l'année qui permettrait de savoir si un accord pourrait être trouvé. Fabian Picardo espère qu'un accord puisse être atteint dans les plus brefs délais. (Heller, 2024)

En juin 2023, de nouvelles négociations ont débuté et portent sur l'application du droit de la concurrence dans l'UE .Elles viendront compléter l'accord de commerce et de coopération cité plus haut. Le nouvel accord concernera. (Conseil européen, 2024)

d. Conséquences du Brexit :

Près de 3 ans après la sortie du Royaume-Uni du marché unique européen, plusieurs médias ont analysé les relations commerciales entre le Royaume-Uni et l'Europe afin de déceler si le Brexit était une bonne chose pour le marché britannique.

Dans un article publié dans le quotidien britannique The Guardian, on apprend que les exportations du Royaume-Uni vers l'Europe ont diminué de 16% par rapport au niveau qu'elles auraient dû atteindre si le Brexit n'avait pas existé. Ce chiffre provient d'une étude réalisée par le Economic and Social Research Institute (ESRI, un institut de recherche irlandais actif dans le cadre des politiques publiques et de la prise de décision). Cet article révèle également que les exportations de l'Europe vers le Royaume-Uni ont diminué encore davantage pour atteindre les 20%. (O'Carroll, 2022)

Il est, toutefois, important de constater qu'en fonction de la source et des data utilisées, ce pourcentage peut être amené à varier. Ceci est notamment dû au fait que, depuis le Brexit, les données du Royaume-Uni ne sont plus partagées sur Eurostat mais sur une nouvelle plateforme nommée HRMC trade data. Les données ne sont désormais plus récoltées de la même façon, ce qui peut créer des différences au niveau des chiffres. (Kren & Lawless, 2024)

L'article nous révèle également que selon l'étude, l'impact du Brexit sur les relations entre l'Europe et la Grande-Bretagne peut-être nuancé par le fait que les exportations de cette dernière ne remontent que très lentement après avoir chuté pendant la pandémie de COVID-19. Force est de constater que si la croissance post-Covid est très importante en Europe, c'est loin d'être le cas de l'autre côté de la Manche.

L'analyse montre que lorsque l'on compare les chiffres des deux sources de données citées plus haut, on remarque une forte diminution du nombre de produits importés depuis la Grande-Bretagne vers l'Europe. Le commerce aurait retrouvé son niveau pré-2021 en termes de valeur mais la quantité de produits échangés resterait toujours à la traîne.

Il est également stipulé dans l'article que le marché britannique pourrait être à un niveau plus élevé si ce dernier avait suivi la même croissance que ses partenaires.

Cette faible augmentation des exportations peut s'expliquer par des difficultés d'approvisionnement lié aux différentes mesures prises lors du Brexit.

Le président de Virgin group, Peter Norris, qui est également co-responsable du groupe de suivi du Brexit et de la UK Trade and Business Commission, a déclaré que le fait de récupérer le commerce perdu avec l'Europe devrait être une priorité. Pour ce faire, il propose de retirer les barrières commerciales créées par le Brexit.(O'Caroll, 2022)

L'étude révèle également que l'Irlande a vu ses importations depuis le Royaume-Uni diminuer drastiquement. Toutefois les exportations de l'Irlande vers le Royaume-Uni ont-elles suivi la même courbe que celles des exportations irlandaises avec le reste de ses partenaires commerciaux. Cela pourrait être dû à l'augmentation du commerce entre l'Irlande et l'Irlande du Nord.

L'article conclut en précisant que l'étude n'a pas examiné si des changements dans le type de produits échangés étaient intervenus. Par ailleurs, l'étude ne concerne pas les services. (O'Caroll, 2022)

Un article publié dans le journal l'Express début février 2023 explique que, même si le premier ministre Rishi Sunak et l'ancien premier ministre Boris Johnson souhaitent fêter les 3 ans du Brexit et y voir une immense opportunité de croissance pour l'économie britannique, la situation actuelle du pays est loin d'être idéale.

En effet, l'article précise que le mouvement social prend de plus en plus d'ampleur et que le bilan de santé économique du pays est particulièrement morose. Selon les prévisions du Fond Monétaire International, la Grande-Bretagne serait l'une des seules grandes économies à être en récession avec une diminution de son produit intérieur brut de 0,6% et un taux d'inflation de 10,5% pour la première partie de l'année 2023. (L'express, 2023)

Selon l'agence d'information financière Bloomberg, le Brexit coûte, chaque année, près de 100 milliards de livres sterling (soit environs 116 milliards d'euro) (Atkinson, 2023). D'après l'organisme public de prévision budgétaire OBR, ceci serait, en partie, dû au fait que, le Brexit induirait une réduction de la taille de l'économie britannique de 4%.

Une autre conséquence négative du Brexit est la baisse de 20% des investissements des entreprises au sein du Royaume-Uni en comparaison avec le reste du G7. L'impact du Brexit

aurait été plus rapide que les scénarios imaginés par les économistes, ce qui aurait fait fuir les entreprises qui préfèrent attendre que le marché se stabilise avant d'y investir de l'argent.

Le Royaume-Uni a également perdu une grande partie de sa main d'œuvre en augmentant les formalités administratives pour les européens souhaitant y travailler.

L'article conclut en indiquant qu'alors qu'en juin 2021, 28% des britanniques estimaient que la sortie de l'Union européenne se passait moins bien que prévu, ce pourcentage était passé à 45% en 2023. (L'express, 2023)

En analysant l'annexe 1, on constate que, à la deadline de fin janvier 2019, l'importation de produits depuis l'Europe par le Royaume-Uni a connu une plus baisse plus importante que l'exportation de produits. On constate également une augmentation du commerce entre les deux parties concernées avant chaque événement majeur lié au Brexit. Par ailleurs, lors de la réelle sortie du marché unique en janvier 2021, ce sont les produits exportés par le Royaume-Uni qui ont été marqués par la diminution la plus forte.

Il faut aussi noter que, si chaque chute est suivie d'une augmentation, cette dernière ne suffit pas à combler le fossé créé par la diminution précédente. Les échanges sont donc en baisse depuis juin 2016.(Kren & Lawless, 2024)

Toutes ces baisses au niveau du marché britannique poussent de plus en plus de personnes à regretter ce départ, y compris parmi ceux qui avaient voté pour un retrait en 2016. France 2 assure que, fin janvier 2023, « deux Britanniques sur trois estiment que le Brexit a été mal fait, mal négocié, et une majorité d'entre eux avoue qu'elle voterait contre le Brexit si on lui demandait à nouveau son avis »(France 2, 2023). Le journal français indique également que certains parlent désormais de « Bregret », un mélange entre regret et Brexit. Parmi les déçus, on retrouve les pêcheurs qui espéraient retrouver le contrôle de leurs eaux territoriales comme promis à l'époque. La baisse de l'immigration illégale et la reprise du contrôle de ses frontières étaient aussi une des promesses du Brexit, une nouvelle fois, force est de constater que ces promesses ne sont pas tenues, l'immigration illégale a même connu une nette augmentation.(Ledroit, 2023)

Autre preuve de la mauvaise santé britannique, le journal Les Echos explique que, hormis l'année 2020 qui fut marquée par les différents confinements, l'année 2023 est la moins

bonne année sur le plan économique depuis 2009, année qui a directement suivi la crise économique de 2008.

Cette mauvaise performance de 2023 s'explique par la hausse des prix dû à la crise inflationniste qui a marqué l'année 2022 et n'a permis à la consommation des ménages qu'une augmentation de 0,4%.

La faible augmentation de la demande a eu des répercussions sur les ventes des entreprises, d'autant plus que la hausse des taux d'intérêts décidée par la banque d'Angleterre a eu des effets négatifs sur le secteur de la construction. L'activité de la construction a de ce fait diminué de 1,3% sur le dernier trimestre de 2023.

Ce dernier trimestre a d'ailleurs vu dix des treize secteurs recensés par l'ONS afficher un niveau d'activité en baisse. Les exportations ont également chuté. (de Calignon, 2024)

Malheureusement pour la Grande-Bretagne, l'inflation du mois de janvier 2024, qui était de 4,2% sur un an, a rendu incertaine la prédiction d'une croissance à 0,6% émise par le FMI.

Toutefois, lors du quatrième trimestre de 2023, les rémunérations des travailleurs ont augmenté de 5,8%, ce qui laisse penser que la situation irait vers une amélioration et pousse les économistes à espérer que l'inflation passe sous la barre des 2% cet été. (de Calignon, 2024)

e. Réglementation par rapport au marché automobile

Les négociations entre Bruxelles et Londres dans le cadre du Brexit ont fait trembler le secteur automobile et, 3 ans plus tard, les nouvelles réglementations sont toujours sujettes à discussion.

L'accord trouvé se base sur l'origine des pièces qui constituent la voiture. En effet, les véhicules pour lesquels le constructeur pourrait prouver qu'au moins 55% de la valeur des pièces ont été produites localement seront exemptés de taxe douanière. A noter que ce pourcentage est diminué à 45% pour les véhicules électriques. Si les constructeurs ne sont pas en mesure de satisfaire ce critère, ils se verront infliger une taxe douanière de 10% de la valeur de la voiture lors de la traversée de la Manche. (Louis, 2023)

Cette loi a pour but de limiter les envies mondialistes du Royaume-Uni en le forçant à continuer de s'adresser à des fournisseurs européens.

Cet accord devait entrer en vigueur début 2024 mais les constructeurs ont réussi à repousser la date d'entrée en vigueur pour les véhicules électriques à 2027.

La raison avait été évoquée une première fois par le groupe Stellantis mi-2023. Le constructeur assurait que, notamment à cause de l'inflation, il ne serait pas capable de produire des véhicules électriques en respectant l'accord et que cela aurait des répercussions sur les emplois dans ses usines basées au Royaume-Uni. Nous reviendrons sur ce cas lorsque nous invoquerons les conséquences au niveau du marché britannique.

Cette demande porte uniquement sur les véhicules électriques car ces véhicules sont équipés de batteries qui représentent une partie importante dans le coût des véhicules et que l'Europe et le Royaume-Uni ne sont pas encore équipés pour pouvoir produire ces batteries au lithium.

La question qui se pose désormais est de savoir si en 2027 les constructeurs seront parvenus à changer la donne. Plusieurs groupes ont annoncé qu'ils allaient ouvrir une usine de batterie en Angleterre mais cela ne sera sans doute pas suffisant. L'Europe n'a malheureusement que très peu d'emprise sur l'approvisionnement en hydroxyde de lithium, un produit pourtant essentiel à la production de batteries.

Un rapport de l'Energy Transitions Commission annonce que l'Union européenne devra multiplier ses capacités en lithium par 60 d'ici 2050 si elle souhaite produire localement les batteries nécessaire au futur marché de véhicules électriques. Le projet de l'usine Nissan est un bon début mais avec ses 50 000 tonnes de lithium, elle ne représentera qu'entre 5 et 10 % des besoins annuel européens en 2030. (Harscoët, 2023)

f. Impact sur le marché européen de l'automobile

i. Impact sur l'approvisionnement des pièces

Les pièces détachées sont soumises à la même taxe que les voitures. Cela pourrait avoir un très fort impact pour l'Europe, et plus spécifiquement pour la France car cette dernière est un grand producteur de pièces détachées. Selon un article publié sur le site cairn.info, la France produirait plus de pièces détachées que de voitures. (Head et al., 2020)

L'article nous informe également que ces pertes pourraient être compensées par l'impact que le Brexit pourrait avoir sur les usines anglaises qui subiraient encore plus fortement la nouvelle taxe mais cette partie sera également évoquée plus tard dans la partie sur le marché britannique.

ii. Impact sur les ventes

Dans un article publié sur le site français L'Argus, on peut voir que les chiffres de ventes de voitures neuves en Europe (Royaume Uni compris) sont à nouveau en hausse en 2023 et ce pour la première fois depuis la chute de 2020, chute liée à la pandémie de COVID 19 qui avait paralysé le marché automobile (voir annexe 2). Le marché a vendu en 2023 pas loin de 13 millions de véhicules neufs, ce qui représente une augmentation de 13% par rapport à l'année 2022 mais qui reste bien loin des près de 16 millions de 2019. Il est important de noter que les baisses des ventes qui ont suivi 2019 ne sont pas liées au Brexit mais à la pandémie de Covid-19.

Une analyse réalisée par l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobile) nous apprend que parmi les 5,6 millions de voitures exportées depuis l'Union européenne, le Royaume Uni reste, en 2022, la première destination d'exportation, devant les Etats-Unis et l'Ukraine (voir annexe 3). Il est important de noter que le nombre de véhicules exportés au Royaume-Uni a diminué pour passer d'un peu plus de 2 millions en 2017 à un peu plus d'un million en 2022. Le Covid a certainement joué un rôle dans cette baisse mais nous pouvons voir que le nombre de véhicules exportés aux Etats-Unis n'a que très peu baissé, passant d'environ 950.000 en 2017 à 704.000. Nous pouvons donc constater que là où les exportations vers les Etats-Unis ont diminué de moins d'un tiers, celles de la Grande Bretagne ont diminué de moitié.

Il ressort également de ces chiffres que, de 2017 à 2019, les exportations de voitures vers le Royaume-Uni étaient déjà en baisse, cette baisse n'est donc pas uniquement due au COVID-19, mais également qu'en 2022, ce chiffre remonte doucement d'un peu plus de 100 000 unités. (ACEA, 2023)

Pour ce qui est des exportations de voitures depuis l'Union Européenne en termes de valeur monétaire, les Etats-Unis occupent la première place avec environ 25% de valeur en plus que le Royaume-Uni qui arrive en deuxième place. Les deux premières places sont toutefois inversées lorsque l'on analyse le nombre de voitures exportées, c'est alors la Grande-Bretagne qui arrive en tête avec un peu plus de 400 000 voitures d'avance sur les Etats-Unis. Les exportations vers ces deux pays connaissent, par ailleurs, une augmentation d'environ 15% par rapport à 2022. (Landré, 2024)

Un autre article publié sur le site L'Argus nous informe qu'en 2023, les exportations de véhicules neufs ont augmenté de 12,4% et les importations de 23,7% (ces deux pourcentages sont calculés en nombre de véhicules vendus).

Au niveau des importations, la Chine est en tête du classement, que ce soit en volume ou en valeur financière, avec un peu moins de 700.000 véhicules importés en Europe. Parmi ces véhicules importés, on retrouve forcément des marques chinoises mais pas uniquement, il y a également des marques européennes telles que BMW qui produisent certains de leurs modèles en Chine.

Le Royaume-Uni est deuxième de ce classement lorsque l'on compte les importations vers l'Europe exprimées en Euro avec même une augmentation de 32% du prix total de ces véhicules. Il dégringole, cependant, au-delà de la 5^{ème} place lorsque l'on regarde en nombre d'unités importées dans l'Union européenne.

Il est important pour l'Europe de continuer à pouvoir exporter des véhicules électriques vers la Grande-Bretagne. En effet, 47% des véhicules électriques vendus sur ce marché sont exportés depuis l'Europe. (Landré, 2023)

g. Impact sur le marché britannique de l'automobile

i. Impact sur l'approvisionnement de pièces

En 2019, soit plusieurs années avant la sortie définitive du Royaume-Uni de l'Europe, le marché automobile exprimait déjà ses craintes quant à sa survie. L'association professionnelle de l'industrie automobile du Royaume-Uni (SMMT - Society of Motor Manufacturers & Traders) annonçait, à l'époque, qu'en cas de « no deal » et donc de retour de droits de douanes et de contrôles douaniers, que ces contrôles poseraient de sérieux soucis au niveau de l'approvisionnement des pièces, principalement en termes de respect des délais de livraison. L'association estime les pertes jusqu'à 70 millions de livres par jour, soit 82 millions d'euro. (La Libre, 2019)

Les inquiétudes par rapport à la chaîne de production de voitures au Royaume-Uni avaient principalement été formulées par le groupe Stellantis (groupe PSA et Fiat-Chrysler). Ce groupe

possède deux usines en Angleterre et s'était dit inquiet quant à la compétitivité des voitures qui sortiraient de ces usines et ce, principalement au niveau des véhicules électriques. Comme expliqué plus haut, les batteries comptent pour une part considérable du coût des véhicules électriques et avec l'augmentation du coût des matières premières, le seuil limite de 45% serait dépassé, ce qui obligerait les constructeurs à ajouter une taxe de 10% sur les exportations vers l'Europe. C'est évidemment un manque à gagner énorme pour les voitures produites en Angleterre avec la perte d'un marché de 448,4 millions d'habitants (Tupinier, 2023). Ce dispositif pourrait pousser certaines marques à quitter le Royaume-Uni et aurait des conséquences néfastes sur les emplois. Le report de cette taxe à 2027 est une bouffée d'air pour ces marques mais ce ne sera sans doute pas suffisant. Pour sécuriser le marché, des batteries devraient pouvoir être produites localement, or construire une usine de batterie prend énormément de temps et l'entreprise Britishvolt, qui était chargée de la construction d'une usine de ce type en Angleterre a déposé le bilan.

La nécessité de disposer d'usines de batteries au Royaume-Uni et en Europe est un besoin connu de longue date comme en atteste le syndicat Unite « *Le gouvernement a été prévenu depuis plus d'une décennie qu'il devait investir dans des usines de batteries pour assurer une transition en douceur vers la production de véhicules électriques au Royaume-Uni, mais il n'a pas agi* ». Toutes ces inquiétudes quant à l'avenir du secteur automobile britannique renforcent les incertitudes et obligent le gouvernement à étudier les mesures qui pourraient permettre au secteur de rester compétitif face à la concurrence internationale. (EURACTIV France, 2023a)

Le constructeur Nissan a, pour sa part, pris la décision, en 2023, de construire une Giga-factory afin de construire ses propres batteries pour voitures électrique directement en Angleterre à Sunderland, où l'entreprise possède déjà des usines automobiles. La marque souhaite produire trois nouveaux modèles 100% électriques d'ici 2030 et tendre vers une flotte de véhicules intégralement électrique, elle souhaite également ne plus avoir recours à l'importation de batteries depuis l'étranger ce qui lui permettrait d'éviter la fameuse taxe de 10%. (de Faultrier-Travers, 2023)

Un autre groupe a également annoncé un projet de construction d'une usine de batteries, il s'agit du groupe Tata Motors, notamment propriétaire de Jaguar Land Rover. Cette Giga-factory serait construite à Bridgewater dans le sud-ouest de l'Angleterre et permettrait de

créer 9.000 emplois dans la région. Il s'agit d'une très bonne nouvelle pour le secteur britannique de l'automobile, c'est une preuve de son dynamisme et de sa capacité à se positionner sur le marché de la voiture électrique. D'autant plus que le gouvernement britannique a obtenu cette usine aux dépens de l'Espagne, qui était aussi candidate pour cette implantation. Le gouvernement aurait promis des subventions pour compenser les coûts énergétiques dus à l'installation. (Schmidt, 2023)

ii. **Impact sur les ventes**

Lorsque l'on pense au secteur britannique de l'automobile, l'image qui vient à l'esprit est celle de marques de luxe telles que Rolls-Royce et Bentley ou encore des sportives comme McLaren, Jaguar ou Aston Martin. On pense également aux petits cabriolets sportifs tels que les Lotus, les MG et autres Caterham.

Il est à noter que la plupart de ces marques ont un point commun, elles ont connu un creux pendant de nombreuses années et ont bien failli disparaître dans les années 70 et 80. C'est grâce au rachat par plusieurs groupes étrangers tel que Tata (Indien) ou Volkswagen et BMW (tous deux Allemands) que les marques anglaises ont pu retrouver le devant de la scène. Ces acquisitions ont eu lieu au début des années 2000 et le marché est, à ce jour, toujours en pleine expansion avec une production qui reste localisée en Grande-Bretagne.

D'autres constructeurs tels que Nissan, Toyota et Honda ont même construit des usines sur ce territoire.

Selon les experts, le record de 1,9 million de véhicules produits en un an (record qui date de 1972) aurait pu être battu en 2020, voire même en 2018 au vu de la croissance de l'époque (l'article date de juin 2016). (Slate, 2016)

Selon des chiffres de 2019, le marché automobile représente 14% des exportations de biens de la Grande-Bretagne, soit environ 18,6 milliards de livres (ce qui équivaut à environ 21,8 milliards d'Euro). (La Libre, 2019)

Même si le marché britannique se portait bien avant l'arrivée du Brexit, tout n'était pas rose non plus. Le secteur avait subi de plein fouet les différentes crises liées au moteur diesel et des marques comme Honda et Ford, qui possèdent des usines de moteur dans le pays, avaient annoncé leur intention de fermer ces usines.

Le Brexit pourrait bien venir perturber ce tableau malgré tout positif. En 2015, 60% des exportations de voitures britanniques étaient destinées au marché européen, bien loin devant les Etats-Unis et la Chine avec respectivement 10 et 7% des exportations. (Slate, 2016) Les exportations vers l'Europe représentaient d'ailleurs, en 2018, 52,6% du nombre de voitures totales produites au Royaume-Uni. (La Libre, 2019) Le fait de quitter le marché unique pourrait mettre un coup d'arrêt à cette industrie florissante, d'autant plus que les entreprises asiatiques qui s'étaient implantées au Royaume-Uni l'avaient fait dans le but d'avoir accès au marché unique européen. Le Brexit pourrait les obliger à revoir leur copie.

Un article publié sur le site internet Slate en 2017 nous apprend que, suite au rachat du groupe Jaguar Land Rover par Tata, ce groupe était devenu le premier constructeur automobile dans une Grande-Bretagne encore intégrée à l'UE. L'article explique également qu'il était toutefois impossible pour le constructeur de se limiter au marché d'outre-Manche étant donné qu'à cette époque-là, la Grande-Bretagne ne représentait que 20% des ventes du groupe, alors que le cumul des ventes réalisées en Europe et en Chine s'élevait à plus de 40% (Bridier, 2017).

Comme déjà évoqué plus haut, le marché automobile britannique a dû composer avec le Brexit, avec l'électrification des voitures, pour lequel comme nous le verrons plus tard, il n'était pas prêt, et également avec le Covid 19 qui a mis le monde entier à l'arrêt. On peut citer l'exemple de la société Rolls Royce (productrice de moteurs pour avions et voitures), qui avait dû supprimer quelques 9000 emplois c'est-à-dire la plus lourde réduction d'effectifs de la marque en 30 ans. (Counis, 2020)

D'après des chiffres de l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) publiés sur le site français L'Argus, avec une augmentation des ventes de véhicules neufs en 2023 de près de 18% et un nombre de véhicules neufs vendus s'élevant à 1.903.054, on peut dire que le marché britannique de l'automobile se porte bien. En termes de vente de voitures, il se positionne en deuxième place derrière l'Allemagne et devant la France qui occupe la troisième marche du podium. (Boittiaux, 2024)

Toutefois, sur ce nombre de véhicules vendus, un grand nombre n'a pas été produit en Grande-Bretagne. En effet, une autre étude de l'ACEA nous révèle qu'en 2022 (les chiffres de 2023 ne sont pas encore disponibles) le nombre de véhicules exportés depuis l'Europe vers le

Royaume-Uni s'élevait à plus d'un million de véhicules. Ce chiffre étant en augmentation constante ces dernières années, on peut estimer une valeur nettement supérieure au million pour 2023. Cela signifie donc que plus de la moitié des véhicules vendus en Angleterre sont importés d'Europe. (ACEA, 2023)

On peut supposer qu'avec une telle présence sur le marché britannique, l'Europe aurait énormément à perdre avec la taxe Brexit de 10%, toutefois, sur les 752.566 véhicules exportés depuis le Royaume Uni (ce chiffre comprend les véhicules neufs et d'occasion, utilitaires, camions et bus), 62% sont exportées vers l'Europe.

A l'inverse, l'Europe a importé 440.724 voitures neuves depuis la Grande-Bretagne en 2022, il s'agit là d'une augmentation de 8,4%. Il faut toutefois noter qu'avec une part des exportations de 13,6%, l'Europe est bien loin de ses chiffres pré-Covid de 17,6% en 2019 ou 23,3% en 2017 et se fait désormais devancer par la Chine et la Turquie qui ont respectivement 80 000 et 12 000 véhicules de plus.(Landré, 2023)

Les échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe sont donc omniprésents et d'une importance capitale pour les deux marchés automobiles. La taxe Brexit de 10% pourrait tout remettre en question, les constructeurs britanniques estiment que cette taxe entraînerait une augmentation environ 3.600 livres soit 4.150€ sur la valeur d'un véhicule électrique. (EURACTIV France, 2023b) Cela rendrait toutes les voitures produites en Angleterre trop chères et incapables de concurrencer celles produites en Europe, ce qui aurait de graves conséquences sur les usines actuellement en Grande-Bretagne.

Les constructeurs concernés sont les groupes Stellantis, BMW (avec la Mini), Nissan (avec la Qashqai, la Juke et la Leaf), Jaguar Land Rover et Toyota (avec la Corolla et la Suzuki Swace). Ce sont ces groupes, avec Stellantis en tête, qui avaient réclamé et obtenu le report en 2027 de la taxe prévue initialement pour début 2024.

Il était capital pour ces constructeurs de garder un accès à l'UE car selon les dires de Mike Hawes, directeur général de la SMMT (la Society of motor manufacturers and traders qui représente le secteur automobile britannique), il s'agit là du marché numéro un pour ces entreprises. Il ajoute également que le marché britannique est crucial pour les entreprises européennes.(EURACTIV France, 2023b)

Le report de la taxe liée au Brexit est crucial pour le marché britannique de l'automobile car il permet aux groupes de maintenir leurs usines en activité et même, comme dit précédemment, pour les groupes Nissan et Jaguar Land Rover de se lancer dans la construction de nouvelles usines de batteries.

Ces nouvelles usines permettent d'envisager plus sereinement la transition vers l'électrification du marché automobile et créent de l'emploi là où il était clairement en danger. Il est important de rappeler que le marché de la voiture électrique est tendu. En effet, avec 139.237 véhicules électriques produits en Europe et exportés au Royaume-Uni, la part de marché de l'Europe dans les véhicules électriques était de 47% en 2022 (44% en 2017). Combiné au fait que la Chine est passée de 2% en 2019 à 32% en 2022, il ne reste plus beaucoup de place pour les modèles produit localement. (Landré, 2023)

Il devient donc urgent pour le gouvernement britannique de réagir sous peine de voir une part importante de son économie et de l'emploi local s'enfuir vers des marchés plus avantageux.

4. Analyse des données

L'analyse des données est divisée en trois parties. La première partie est consacrée à l'analyse des nouvelles réglementations liées au marché automobile, la deuxième se focalise sur l'étude du marché européen et la troisième sur le marché britannique.

a. Analyse des réglementations

Ce point est consacré à une analyse de la réglementation mise en place au niveau automobile dans le cadre du Brexit.

Cette réglementation, comme expliqué dans la revue de littérature, vise à la mise en place d'une taxe douanière de 10% de la valeur du véhicule. Pour éviter cette taxe, les constructeurs devront attester qu'au moins 55 % de la valeur des composants des véhicules proviennent de l'Union européenne ou du Royaume-Uni.. Ce pourcentage est réduit à 45% pour les véhicules électriques. Comme expliqué plus haut dans ce rapport, cette diminution est justifiée par la part importante du coût des batteries et par le fait qu'en Europe et au Royaume-Uni, nous ne disposons pas encore des moyens nécessaires à la production de ces batteries. C'est également pour cette raison que cette analyse portera principalement sur les véhicules électriques, ils sont en effet nettement plus impactés que les véhicules thermiques.

C'est également pour cette raison que plusieurs constructeurs possédant des usines en Angleterre ont réclamé et obtenu un report en 2027 de cette taxe sur les véhicules électriques.

Par ailleurs, Stellantis estime que l'augmentation des coûts des matériaux rend ce taux de 45%, impossible à respecter. Le groupe français, notamment propriétaire de la marque Citroën, ne peut pas se permettre une telle augmentation de ses prix de vente. En effet, le positionnement de Citroën sur le marché vise principalement un public qui souhaite un véhicule à un prix abordable.

Un des véhicules du groupe Stellantis produit en Angleterre est le Citroën e-Berlingo dont le prix dépasse de plus de 10.000€ son équivalent thermique, 25.775€ pour la version essence et 38.475€ pour la version électrique. (Le Moniteur Automobile, 2024) Si on ajoute la taxe de 10%, le prix de vente atteint 42.322,5€, de quoi faire fuir bon nombre de clients qui n'auraient

d'autre choix, faute de moyens financiers, que de continuer à utiliser des moteurs thermiques. Ce qui, comme nous allons le voir plus bas, est contraire aux objectifs climatiques de l'Union Européenne.

Le report de l'entrée en vigueur de cet accord à 2027 est un véritable soulagement pour le secteur même si ce délai reste court et qu'il ne sera pas évident pour le secteur d'être prêt en si peu de temps. Un article publié dans l'Echo en 2023 prévoyait que la nouvelle usine du groupe Tata commencerait à produire des batteries en 2026. (L'Echo, 2023) Soit juste à temps pour l'entrée en vigueur de la taxe. Aucun retard ne pourra être toléré si l'objectif est de voir l'usine de fonctionner à pleine capacité dès 2026.

Pour sa part, le groupe Stellantis a opté pour un mécanisme de joint-ventures afin d'ériger des Giga-factory en Europe.

Un premier partenariat avec Mercedes et TotalEnergies porte sur la création de la coentreprise ACC. Cette alliance créerait trois usines (en Allemagne, France et Italie) qui produiraient des batteries NMC (Nickel, Manganèse et Cobalt).

Le second partenariat vise un accord avec la marque Chinoise CATL qui souhaite s'implanter en Europe. Stellantis dispose d'un préaccord mais certains détails restent encore à régler, le constructeur automobile souhaitant créer une co-entreprise à parts égales.

Par la production de batteries sur le sol européen, CATL s'offre un accès au marché européen qui lui permet d'éviter une possible future taxe d'importation que l'Europe songe à mettre en place.

Cette collaboration viserait cette fois à produire des batteries LFP (Lithium, Phosphate de Fer), ces batteries, utilisées par de nombreux constructeurs, par exemple Tesla, ont pour avantage d'être moins coûteuses et profitent de récentes avancées technologiques pour améliorer leurs capacités.

Au vu des difficultés et de la pression que cette taxe engendre au niveau de la production des véhicules électriques, on peut se demander quelles sont les raisons qui ont poussé l'Europe à l'ajouter à l'accord lié au Brexit plutôt que d'accepter simplement que l'importation de véhicules se fasse sans taxe douanière quelle que soit la provenance des pièces utilisées.

La raison principale réside dans la peur des européens de voir leur marché envahis par des produits venus du monde entier et transitant par le Royaume-Uni. En effet, le Royaume-Uni ne faisant plus partie de l'Union Européenne, il est désormais libre de faire ce que bon lui semble au niveau des traités de libre-échange et donc des importations sur son territoire. Il peut se tourner librement vers n'importe quel marché étranger, les Etats-Unis ou la Chine par exemple, qui sont de gros producteurs de véhicules électriques. De tels accords seraient intéressants pour les britanniques en termes de création d'emploi local mais également via les taxes de transit (en proposant des taxes inférieures aux taxes d'importation européennes par exemple). Sans cette taxe de 10%, tout pays ayant un accord de libre-échange avec le Royaume-Uni aurait alors un accès libre au marché unique européen et pourrait outrepasser les taxes européennes. Une telle opportunité aurait alors des conséquences désastreuses sur le marché automobile européen car les constructeurs auraient tout intérêt à fermer leurs usines en Europe et à produire leurs véhicules à l'étranger, ce qui serait dramatique que ce soit au niveau des emplois ou au niveau financier pour l'Europe.

Cette taxe est donc avant tout une taxe visant à protéger l'Europe.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que cela fonctionne. En effet, on constate que les constructeurs ont commencé à construire des usines de batteries en Europe et au Royaume-Uni, ce qui a pour avantage de booster l'économie ainsi que de créer des emplois.

Par ailleurs, cette taxe ambitionne également d'aider les marques européennes à prendre des parts du marché des véhicules électriques qui est actuellement dominé par des marques étrangères. L'américain Tesla y occupe la première place mais se fait actuellement rattraper par ses deux poursuivants, BYD et SAIC Motors, deux marques chinoises. Dans ce top 6, on retrouve deux autres marques chinoises et un seul constructeur européen, Volkswagen avec seulement 7,8% de part de marché (voir annexe 4).(Fourreau, 2024)

La construction d'usines de batterie est un point positif pour l'Europe et le Royaume-Uni. Cependant le fait que ni l'une ni l'autre ne possède sur son territoire suffisamment de matières premières nécessaires à la production des batteries est un problème majeur. Pour les batteries LFP que Stellantis souhaite produire, une grande quantité de lithium est nécessaire et comme l'Europe ne dispose pas de cette ressource, elle ne sera jamais totalement indépendante pour la conception des véhicules électriques. Le lithium est obtenu,

soit à partir de gisements de spodumène, soit de saumure et est principalement produit en Amérique du Sud, en Australie et en Asie (voir annexe 5). Le Portugal produit du lithium mais avec 600 tonnes produites en 2022, le pays est incapable de concurrencer des pays comme le Chili ou l'Australie qui, la même année, ont produit, respectivement, 39.000 et 61.000 tonnes de lithium. (Courrier international, 2023)

Il faut également noter qu'avec les réglementations sur le climat et la transition écologique, les autorités cherchent à pousser les automobilistes à se diriger vers des véhicules électriques. L'Union européenne avait en effet décidé d'interdire la vente de véhicules thermiques (diesel et essence) à partir de 2035 dans le but d'atteindre une neutralité climatique et rendre ainsi le secteur des transports neutre en carbone. Ce texte avait toutefois été refusé par l'Allemagne (en effet son industrie automobile est très importante et cette interdiction aurait eu des conséquences négatives ce secteur), ce qui a forcé l'Europe à tolérer l'utilisation de moteurs thermiques à condition qu'ils fonctionnent exclusivement avec des carburants neutres en termes d'émissions de CO₂, aussi appelés carburants de synthèses.

Ce changement va permettre de poursuivre la production de véhicules thermiques. Ce qui n'empêche que la sensibilisation du public aux enjeux climatiques pousse les navetteurs à se tourner vers des modèles électriques (quant à savoir s'il s'agit là d'une réelle solution d'avenir et si nos capacités énergétiques seront suffisantes pour fournir suffisamment d'énergies à ce nouveau type de parc automobile, c'est une question qui sort du cadre de ce travail).

Cette demande de véhicules électriques en constante augmentation oblige les constructeurs à produire toujours plus de batteries et contraint les producteurs à ouvrir des nouvelles usines.

C'est notamment pour cette raison que le rapport de l'Energy Transition Commission évoqué dans la revue de littérature expliquait que l'Union Européenne devait multiplier par 60 ses capacités en lithium d'ici 2050. Les usines actuellement en construction n'atteindront pas ce niveau de production et il faudra que l'Europe parvienne, à l'aide de subsides ou d'avantages fiscaux, par exemple, à attirer des entreprises afin qu'elles construisent d'avantage d'usines de batteries.

b. Analyse de l'impact sur le marché Européen

i. Pièces détachées :

Les pièces détachées ne sont pas soumises à la taxe à partir du moment où elles ont été produites en Europe avec des matériaux européens. Seuls les retards de livraison liés aux contrôles douaniers à la frontière peuvent avoir un impact négatif sur l'export des pièces détachées, cet impact se faisant principalement ressentir au niveau du marché britannique, il sera étudié au point suivant de la revue de littérature.

Au niveau du marché européen, il pourrait advenir que des pièces produites au Royaume-Uni viennent à faire défaut sur le continent en raison de retards liés aux contrôles douaniers ou à d'éventuelles taxes liées à l'origine des composantes de certaines pièces détachées. L'indisponibilité des pièces pourrait contraindre les constructeurs à chercher de nouvelles sources d'approvisionnement. Ils pourraient alors se tourner vers les usines déjà implantées en Europe et ainsi contribuer à la croissance de leur chiffre d'affaires.

ii. Ventes de voitures finies :

Comme déjà signalé au niveau des limites du travail, l'analyse de l'impact du Brexit sur les ventes du marché automobile ne peut être opérée sans tenir compte de la pandémie de Covid-19, qui est survenue 3 ans après le vote du Brexit et a exercé une influence énorme sur ce secteur. Les usines ont été mises à l'arrêt pendant les différents confinements et les consommateurs n'ont plus acheté de voitures pendant toute cette période.

A l'heure actuelle, on remarque que les ventes de voitures sont en augmentation. Elles n'atteignent cependant, toujours pas, le niveau d'avant Covid, avec une différence d'environ 3 millions de véhicules neufs supplémentaires vendus en 2019 par rapport à 2023.

Les exportations de véhicules neufs ont augmenté de 12,4% passant de 4.208.443 véhicules exportés en 2022 à 4.730.341 en 2023. Les importations ont, elles aussi, augmenté pour passer de 2.706.322 véhicules en 2022 à 3.346.529 en 2023 (soit une augmentation de 23,7%). Ces chiffres permettent de montrer que l'Europe exporte plus de véhicules qu'elle n'en importe, ce qui est bénéfique pour l'économie du vieux continent. D'autant l'analyse des

exportations et importations en valeur monétaire, nous indique que l'Europe a une balance commerciale positive de 90,5 milliards d'Euro. Même si elle est en très légère diminution (0,3% entre 2022 et 2023), elle atteste de la prospérité du marché européen et de la reconnaissance mondiale de son savoir-faire (voir annexe 6).

Ce qui, en revanche, peut incontestablement être attribué au Brexit, et non à la Covid-19, c'est le fait qu'en 2022, si le Royaume-Uni reste le premier importateur de véhicules européens, il voit son avance sur les Etats-Unis fondre petit à petit. En effet, les deux pays ont vu leurs importations de véhicules européens diminuer drastiquement lors des années Covid, mais on peut constater que cette diminution est beaucoup plus marquée pour le Royaume-Uni que pour les Etats-Unis.

Pour illustrer ce phénomène, nous pouvons comparer les chiffres fournis par l'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) des années 2017 et 2022 pour les Etats-Unis et pour le Royaume-Uni :

- Royaume-Uni: le nombre de véhicules importés a été réduit de 2.077.829 en 2017 à 1.090.261 en 2022, soit une diminution de 47,5%.
- Etats-Unis : le nombre de véhicules importés a évolué de 952.965 en 2017 à 704.404 en 2022 soit une diminution de 26%.

Toujours d'après l'ACEA, les autres principaux importateurs de véhicules européens ont également subi une diminution moindre de leurs importations par rapport à la Grande-Bretagne, l'Ukraine a même vu son nombre de véhicules importés passer de 88.856 en 2017 à 436.336 en 2022 soit une augmentation de quasiment 400%.

On remarque également que les augmentations post-Covid sont nettement plus fortes pour les Etats-Unis que pour le Royaume-Uni.

Un autre signe qui démontre que la baisse des exportations vers le Royaume-Uni est également imputable à d'autres phénomènes que la Covid-19 est le fait que la diminution des exportations depuis l'Europe était déjà en baisse avant la pandémie, passant ainsi de 2.077.829 voitures exportées en 2017 à 1.865.578 en 2019. Ceci représente une diminution de 212.251 voitures soit environ 10% de réduction.

Les mesures liées au Brexit n'étant pas encore entrées en vigueur, on ne peut prouver de façon certaine que cette diminution des exportations soit liée au retrait de l'Angleterre du marché unique européen, mais on peut raisonnablement penser qu'un lien existe entre ces deux événements. On peut notamment estimer que le rétablissement et l'augmentation des contrôles douaniers ont créé des retards dans les importations qui ont pu rendre certains acheteurs réticents à l'idée d'acheter un véhicule européen. D'autres causes possibles seront évoquées dans la partie de l'analyse portant sur le marché britannique.

Il est également important de noter, lorsque l'on parle des exportations depuis l'Europe, qu'elles ont continué à évoluer positivement au cours de l'année 2023, avec une augmentation du nombre de véhicules exportés de 12,4%.

En ce qui concerne les importations de véhicules vers l'Europe, nous retrouvons la Chine en tant que partenaire le plus important de l'Europe, que ce soit en nombre de véhicules ou en valeur monétaire. La Chine profite, en effet, d'un niveau de technologie bien plus avancé au niveau des véhicules électriques, au même titre que les Etats-Unis avec le leader de cette catégorie, le constructeur Tesla. La Chine bénéficie également de faibles coûts en matière de main d'œuvre, ce qui lui permet d'attirer des constructeurs tels que BMW, pour qui, il est plus rentable, pour certains modèles, de les produire en Chine et de exporter ensuite vers l'Europe. Le Royaume-Uni profite des exportations de voitures de luxe et de véhicules sportifs haut de gamme pour se hisser à la deuxième place en matière d'exportations vers l'Europe en valeur monétaire. En effet, si le classement en nombre de véhicules le situe hors du top 5, le caractère luxueux des véhicules vendus par des marques telles qu'Aston Martin, McLaren, Bentley ou encore le très onéreux Rolls Royce, permet aux producteurs d'engranger des bénéfices importants et accorde au Royaume-Uni un meilleur classement.

Les véhicules importés de Chine, par exemple, sont souvent nettement moins chers et ne s'adressent pas à la même clientèle.

c. Analyse de l'impact sur le marché britannique

i. Pièces détachées :

Une des conséquences du départ du Royaume-Uni de l'Union européenne est l'instauration de contrôles douaniers. Ces contrôles ont un impact non négligeable sur les importations et exportations automobiles du pays car ils allongent les délais de livraisons. Ce qui, comme énoncé dans la revue de littérature, pourrait avoir un impact de près de 82 millions d'euro par jour.

Il s'agit donc d'un impact non négligeable sur un secteur très important pour le pays. Ces chiffres restent, cependant, des prévisions réalisées en 2019 et doivent donc être relativisés. Il est d'ailleurs, aujourd'hui, impossible de confirmer ou infirmer ces chiffres car de trop nombreux facteurs supplémentaires ont créé des retards de livraison dans le secteur automobile. Ces facteurs sont externes au Brexit, on peut, à nouveau citer la pandémie mais également la guerre en Ukraine. La pandémie a entraîné la fermeture des usines et créer des retards d'approvisionnement, principalement au niveau des puces servant à l'électronique embarquée à bord des véhicules. La guerre en Ukraine, quant à elle, a engendré une forte augmentation du coût de l'énergie, ce qui a principalement impacté les frais de livraison.

Les retards ne sont pas l'unique inquiétude au niveau de la chaîne de production des véhicules en Grande Bretagne. En effet, l'annonce de la taxe de 10% a donné des sueurs froides à de nombreux constructeurs. Comme expliqué plus haut, il est impossible pour les constructeurs produisant leurs véhicules au Royaume-Uni de pouvoir rester compétitifs tout en augmentant leurs tarifs de 10%. Ceci impacte principalement les véhicules électriques pour les raisons déjà évoquées et aurait pour conséquences la possible fermeture de nombreuses usines. Le marché britannique étant trop petit pour qu'une usine soit rentable, les constructeurs se verraient dans l'obligation de déplacer leurs lieux de production vers l'Europe, ce qui serait néfaste pour l'Angleterre, déjà à la traîne au niveau des véhicules électrique.

Le groupe Stellantis avait déjà fait part de ses inquiétudes, demandant un report de cette taxe estimant qu'elle serait impossible à tenir. Le gouvernement britannique a réussi à négocier un accord avec l'Union européenne afin que cette taxe n'entre en vigueur qu'en 2027.

Comme expliqué au début de cette analyse, ce report laisse aux constructeurs le temps de construire des usines de batteries au Royaume-Uni afin de produire localement cette partie

essentielle des voitures électriques. Toutefois, ils n'ont pas de temps à perdre car une usine de cette taille nécessite plusieurs années pour être construite.

La construction de ces usines de batteries éviterait donc la délocalisation d'une série d'entreprises et permettrait la création de nombreux. Le gouvernement britannique a bien conscience de l'enjeu et propose des mesures financières ainsi qu'un accompagnement pour attirer les manufacturiers et les inciter à construire des usines sur leur sol. Certaines de ces usines ne seront même pas au Royaume-Uni. Stellantis, par exemple, va produire ses batteries en Europe mais elles pourront être acheminées dans leurs usines anglaises et les véhicules exportés ensuite vers l'Europe sans être taxés d'avantage.

Outre l'aspect social, il était également primordial pour le secteur automobile britannique de maintenir un bon niveau d'attractivité pour la production de véhicules électriques et de montrer aux différents groupes qu'ils pouvaient venir s'implanter sur leur sol. Il s'agit là d'une réelle nécessité étant donné que plus de 80% des véhicules électriques vendus au Royaume-Uni sont importés depuis l'Europe, la Chine ou les Etats-Unis. (Landré, 2023)

ii. Vente de voitures finies :

Comme expliqué dans la revue de littérature, le marché des voitures anglaises était à son apogée au début des années 70, il a ensuite perdu de sa superbe pour ne renouer avec le succès qu'au début des années 2000 grâce, principalement, à l'acquisition de marques iconiques. Malheureusement pour les amateurs de ces marques, ces transactions ont été effectuées par des groupes étrangers, principalement venu d'Asie.

Toutefois, ces groupes ont décidé de garder l'image de marque des voitures anglaises et, dans le but de redonner ses lettres de noblesse à un marché en perdition, ont choisi de continuer à produire certains modèles au Royaume-Uni. Certaines marques ont, ainsi, pu conserver le côté anglais tant recherché à l'époque. Les puristes sont, malgré tout, déçus par quelques nouveaux modèles qui ne correspondent absolument plus à l'image d'antan. La marque MG est un bon exemple. Créée en 1926, elle a produit de magnifiques roadsters anglais comme la MG A ou la MG B mais, depuis son rachat par le groupe Chinois SAIC Motor en 2006, elle ne produit plus que des véhicules électriques, principalement des SUV.

Malgré cette altération de l'image de l'automobile anglaise, le marché britannique était en pleine expansion au moment où le Brexit a été voté en 2016. Cela a eu comme conséquence de freiner cette marche en avant et d'empêcher ce marché de battre un record qui lui tendait les bras.

D'après un article publié dans « Le Point » en 2018, l'augmentation des ventes promettant un nouveau record dans les années à venir avait reculé de 5,7% en 2017. Mike Hawes, directeur général de la SMMT (Society of Motor Manufacturers & Traders) , avait alors calmé le jeu en déclarant « *La baisse du marché est préoccupante mais il est important de rappeler que la demande reste à des niveaux historiquement élevés* » (Mike Hawes, 2018). Cette baisse est due à l'arrivée du Brexit, mais pas uniquement. En effet, elle est aussi imputable au Dieselgate (un scandale dans le milieu automobile dû à un système permettant de réduire les émissions de CO2 des moteurs diesel du groupe Volkswagen) et à l'ajout d'une taxe portant sur les véhicules en Angleterre. (Le Point, 2018)

Les experts prédisaient à l'époque que le Brexit exercerait une grande influence sur l'automobile britannique car près de 60% de ses exportations étaient à l'époque, en 2015, destinées à l'Europe. Le fait de quitter le marché unique pouvait faire chuter ce chiffre et avoir des conséquences considérables sur ce marché. Ce chiffre avait d'ailleurs déjà baissé en 2018 de près de 8% alors que le Royaume-Uni n'avait même pas encore quitté le marché unique européen. Cela est dû à l'incertitude qui régnait à l'époque quant aux futures mesures et aux accords qui allaient être négociés. A l'époque, la crainte du « No deal » était omniprésente, cela aurait signifié qu'aucun accord n'aurait été trouvé entre l'Union européenne et le Royaume-Uni et que l'ancien membre de l'Union serait considéré comme un pays n'ayant jamais fait partie de cette alliance. Cela aurait eu des conséquences désastreuses sur les échanges commerciaux à travers la Manche car ils auraient été contrôlés et les taxes sur les importations auraient explosé.

Ces événements se sont produits au pire moment pour le marché automobile qui était alors en pleine expansion et prêt à battre un record historique.

Le Brexit a remis en question bon nombre de stratégies, notamment pour des groupes asiatiques tels que Nissan, Toyota et Honda qui s'étaient justement implantés en Grande-Bretagne dans le but d'avoir accès à ce marché unique et qui ont craint de devoir revoir leur copie et de délocaliser.

La pandémie de Covid-19 survenue quelques années plus tard n'a bien sûr rien arrangé. Comme pour le reste du monde, le marché automobile britannique a dû fermer ses usines pendant différents confinements avec pour conséquence la chute du nombre de véhicules produits ainsi que des ventes.

Dès la fin de la pandémie, la vie a tout doucement repris son cours et les ventes ont redémarré dans le monde entier. Le marché automobile britannique n'a pas fait exception à cette règle. En effet, comme annoncé par le site « L'Argus », le marché automobile du Royaume-Uni est actuellement en croissance, ce qui est logique puisqu'il est toujours en phase de récupération suite à la fermeture pendant le Covid. Toutefois, on remarque qu'avec une augmentation de 17,9% en 2023 par rapport à l'année 2022, l'augmentation est supérieure à celle de la moyenne des marchés automobiles européens. Cela pourrait nous inciter à penser que le marché automobile britannique est en excellente santé mais ce constat est toutefois à nuancer.

Il est incontestable que le nombre de véhicules vendus au Royaume-Uni est en augmentation, il est d'ailleurs le deuxième plus élevé d'Europe devant la France alors qu'ils ont tous les deux une population équivalente d'environ 68 millions d'habitants. Le problème, s'il y en a un n'est donc pas à chercher au niveau du nombre de véhicules vendus dans le pays.

En revanche, lorsque l'on compare le nombre de véhicules vendus avec le nombre de véhicules importés depuis l'Europe, on se rend compte à quel point ce marché est dépendant du marché unique européen. Comme expliqué dans la revue de littérature, le Royaume-Uni importe l'équivalent de près de la moitié de ses véhicules vendus, ce qui constitue un manque à gagner pour les usines implantées sur son sol, que ce soit au niveau des emplois ou des revenus qui seraient engendrés par de nouvelles usines au sein du pays. Ce chiffre est, cependant, en partie compensé par le fait que certains groupes ont décidé de produire des modèles automobiles en Angleterre dans le but de les vendre en Europe. Ce chiffre s'élevait, en 2022, à un peu plus de 440.000, l'Angleterre importe donc plus qu'elle n'exporte mais ce chiffre compense une partie des importations du pays, même si il s'agit là de moins de la moitié. Là aussi la Covid-19 et la crise sanitaire ont redistribué les cartes. Avant 2020, l'Europe était le plus gros importateur de véhicules britanniques mais elle est désormais devancée par la Chine et la Turquie.

Même si les exportations de voitures depuis le Royaume-Uni vers l'Europe sont moins importantes que par le passé, ces échanges commerciaux sont essentiels pour les deux marchés. C'est pourquoi il était important de trouver un accord entre les deux parties lors du Brexit afin d'éviter une chute dans les échanges qui aurait des conséquences désastreuses de part et d'autre.

Un accord avait été trouvé instaurant une taxe déjà mentionnée plus haut dans ce rapport et qui avait pour but d'empêcher l'invasion de l'Europe par des véhicules produits en Asie et importés via le Royaume-Uni. Comme déjà expliqué, cette taxe posait principalement problème pour les véhicules électriques, certains groupes automobiles ayant décidé de les produire au Royaume-Uni. La mise en œuvre de cette taxe a été repoussée à 2027 afin de permettre aux différents constructeurs de s'organiser.

Ce report ne laisse que trois ans aux constructeurs pour trouver des solutions. La plupart ont déjà commencé à bâtir des usines ou à s'engager avec des entreprises qui produisent des batteries et qui seraient prêtes à investir en Europe ou en Grande-Bretagne. Même si ces usines ne seront sans doute pas toutes opérationnelles dans les temps, cette mesure sera sans nul doute bénéfique pour les deux parties sur le long terme. En effet, cette mesure va permettre, du fait de la création de nouvelles usines, de créer de l'emploi et d'augmenter l'impact de l'Europe et de la Grande-Bretagne dans le secteur des véhicules électriques. Cette augmentation des parts de marché est importante car les deux parties sont en retard sur des pays comme la Chine ou les Etats-Unis et il est capital de ne pas se laisser distancer davantage sur ce secteur florissant.

Enfin, il était également important pour le Royaume-Uni de continuer à importer des véhicules électriques européens car son marché en est dépendant. En effet, avec 47% de ses véhicules électriques vendus provenant d'Europe, l'arrêt de ces importations aurait causé de gros problèmes au niveau de la transition écologique du pays et l'aurait obligé à importer davantage de véhicules chinois. Ce qui n'est pas idéal puisque ces voitures sont importées par bateau, ce qui pollue énormément et fait perdre une part de l'intérêt écologique de la voiture électrique.

5. Résultats

a) Réponse à la question de recherche

Ce Travail de Fin d'Études porte sur le fait d'analyser l'impact du Brexit sur les marchés automobiles européen et britannique.

Tout au long de ce travail, nous avons pu observer que les conséquences du Brexit sur les marchés automobiles européen et britannique étaient plutôt négatives. En effet, la sortie du Royaume-Uni du marché unique européen a, dans un premier temps, entraîné des retards dans les délais de livraisons en raison de contrôles douaniers renforcés pour les produits importés depuis l'Union européenne. , .

La difficulté principale reste l'instauration d'une taxe à l'importation entre le Royaume-Uni et l'Europe. Nous avons appris que les dirigeants des pays de l'UE craignaient que le marché européen ne soit envahi de véhicules provenant de l'étranger, la Chine ou les Etats-Unis par exemple, mais également que des constructeurs ne se délocalisent aux portes de l'Europe où la main d'œuvre est moins chère et qu'ils profitent du Royaume-Uni pour faire rentrer ces véhicules en Europe sans conséquences financières. L'Europe avait donc négocié une taxe de 10% à l'importation de tout véhicule dont la majorité des coûts liés à l'achat des pièces ayant servi à la constitution du véhicule ne proviendrait ni d'Europe ni du Royaume-Uni. Le pourcentage de cette part de coûts s'élève à 55% pour les véhicules thermiques et 45% pour les véhicules électriques. Cette différence de 10% est due au fait que les batteries des véhicules électrique comptent pour une grande partie des coûts de ces véhicules et que les infrastructures en Europe et en Grande-Bretagne ne permettent pas de produire suffisamment de batteries ce qui oblige les constructeurs à en importer. Tout ceci est d'autant plus problématique que la politique européenne en termes d'écologie pousse les consommateurs à se tourner davantage vers les véhicules électriques. Ces véhicules étant déjà plus chers que des véhicules thermiques, une taxe de 10% supplémentaire ne serait pas la bienvenue et pourrait certainement freiner cette évolution vers le 0 rejet de carbone dans le parc automobile. Il est prévu que ce chiffre de 45% passe à 55% dans le futur pour être au même niveau que les véhicules thermiques mais nous n'en sommes pas encore là.

En effet, pour le moment, la mise en place de cette taxe qui était prévue pour début 2024 a été reportée à début 2027. Ce délai a été accordé suite à une demande des constructeurs qui

estimaient que ce pourcentage n'était pas tenable, notamment en raison de l'augmentation des prix de l'énergie et de l'inflation, et que les conséquences de l'entrée en vigueur d'une telle taxe allaient être désastreuses sur le marché britannique de l'automobile. On aurait pu, notamment, assister à la fermeture de plusieurs usines en Angleterre et à leur relocalisation en Europe en raison d'un marché britannique trop étroit.

Grâce au report de l'entrée en vigueur de cette taxe, les constructeurs automobiles ont désormais le temps de s'organiser et de construire des usines de batteries en Europe ou au Royaume-Uni. Cela a donc finalement un impact positif car il était important, que ce soit pour l'Europe ou pour le Royaume-Uni, de rattraper leur retard au niveau de la production des batteries de véhicules électriques et de ne plus être dépendant d'usines installées à l'étranger. Toutefois, hormis le fait que ces usines ne seront pas opérationnelles avant plusieurs années, un problème important subsiste. En effet, la mise au point de batteries nécessite des métaux rares, principalement du lithium, qui ne sont pas disponibles naturellement en Europe. L'Europe reste donc dépendante de fournisseurs étrangers dans son approvisionnement des matières premières nécessaires pour les batteries.

Comme nous avons pu le voir tout au long de ce rapport, l'influence du Brexit porte principalement sur le marché britannique, avec des effets négatifs dû à l'isolement de ce marché par rapport au marché européen, même si un no-deal aurait eu des conséquences désastreuses d'une ampleur nettement supérieure à ce que connaît actuellement le marché britannique.

En effet, comme détaillé dans les différentes parties portant sur le marché d'outre-Manche, alors que le marché britannique de l'automobile était en pleine expansion et s'apprêtait à battre un nouveau record, il a subi un revers drastique à partir de 2017. De nombreux investisseurs ont, en effet, à l'époque, préféré attendre le dénouement des négociations du Brexit avant de réinvestir au Royaume-Uni.

b) Recommandations

Au vu de l'examen des implications du Brexit sur le marché automobile, plusieurs recommandations peuvent être formulées dans le but d'en minimiser l'impact sur les marchés européen et britannique.

Premièrement, il est important que les différentes nations prennent conscience de l'importance cruciale de produire des batteries localement, que ce soit au Royaume-Uni ou en Europe. Pour ce faire, ces nations doivent attirer des producteurs afin que ces derniers construisent des usines sur leur sol. Ceci peut notamment être envisagé en proposant des subsides ou des aides, comme nous l'avons vu pour l'usine qui s'est récemment implantée en Angleterre. En effet, le gouvernement a proposé de financer une partie des dépenses liées à la construction et au fonctionnement de cette usine, principalement au niveau des coûts en énergie.

Deuxièmement, afin de diminuer la différence de prix entre un véhicule thermique et un véhicule électrique, les états devraient rendre ces véhicules électriques plus attractifs en proposant des aides à l'achat. Emmanuel Macron, Président actuel de la France, avait notamment proposé ce genre d'aide mais cette disposition a été annulée peu de temps après son instauration. Il faut bien noter que si la taxe de 10% impacte autant les véhicules électriques, c'est notamment parce qu'ils sont déjà nettement plus onéreux que leurs homologues thermiques.

Troisièmement, il faudrait inciter les constructeurs à produire plus de véhicules électriques bon marché et notamment des citadines. En effet, même si ce type de véhicule existe déjà sur le marché, il ne représente qu'une petite partie des gammes électriques proposées par les marques, ce qui rend les voitures électriques difficilement accessibles pour la plupart des consommateurs.

Enfin, il faudrait conserver une taxe à l'importation, que ce soit dans son format actuel ou dans un format amélioré afin d'éviter que l'Europe ne soit envahie de véhicules moins onéreux en raison d'une main d'œuvre moins chère, ce qui constituerait une concurrence déloyale par rapport aux véhicules produits en Europe.

6. Conclusion

Tout au long de ce travail, j'ai analysé l'impact qu'a eu et que pourrait encore avoir le Brexit sur le marché de l'automobile afin de répondre à la question : « **Quel impact a eu le Brexit sur le marché de l'automobile européen et britannique ?** »

Pour commencer, afin d'avoir une meilleure compréhension des raisons qui ont poussé le Royaume-Uni à quitter l'Union européenne, j'ai proposé, une mise en contexte du Brexit. J'y explique brièvement le fonctionnement des institutions européennes, je détaille ensuite l'historique des relations entre le Royaume-Uni et ces institutions pour enfin me concentrer sur le Brexit à proprement parler.

Sur base des informations disponibles récoltées, j'ai pu procéder à l'analyse des événements et données statistiques afin de comprendre l'impact que pourrait avoir le Brexit sur le secteur de l'automobile. J'ai notamment découvert que, suite à des pressions émises par le secteur, certaines parties de l'accord du Brexit n'étaient pas encore entrées en vigueur. En effet, les constructeurs automobiles ont obtenu des délais qui devraient leur permettre de mettre en place les mesures nécessaires au respect des normes imposées hors taxation. Ces mesures sont principalement liées à la production de batteries en Europe et au Royaume-Uni.

Ce travail d'analyse m'a permis de répondre à la question de recherche et de proposer quatre recommandations afin d'éviter autant que possible les répercussions négatives du Brexit sur les marchés automobiles britannique et européen.

La première recommandation est d'attirer les entreprises qui produisent des batteries à s'implanter en Europe ou au Royaume-Uni afin que ces batteries soient assemblées localement. Cela permettrait de créer de l'emploi mais également, pour les constructeurs, d'éviter de devoir payer la taxe de 10%.

Deuxièmement, les États devraient rendre plus attractifs les véhicules électriques dans le but de les rendre accessibles au plus grand nombre d'utilisateurs.

La troisième recommandation vise à inciter les constructeurs à produire de plus petites voitures électriques afin d'avoir une gamme de véhicule plus accessible.

Enfin, il est important de conserver une taxe à l'importation afin de défendre les véhicules produits en Europe ou au Royaume-Uni et, ainsi, éviter que les constructeurs n'aillent produire leurs modèles dans des pays plus attractifs sur le plan économique.

Ces recommandations m'invitent, par ailleurs, à me poser une nouvelle question : « **Comment l'Europe peut-elle contrer l'omniprésence des Etats-Unis et de la Chine sur le marché des véhicules électriques ?** »

7. Bibliographie :

- ACEA. (2023a, mai 22). *EU passenger car exports : Main destinations (by value)*. <https://www.acea.auto/figure/eu-passenger-car-exports-main-destinations-by-value/>
- ACEA. (2023b, août 3). *EU passenger car exports : Top 10 destinations (in units)*. <https://www.acea.auto/figure/eu-passenger-car-exports-top-10-destinations-in-units/>
- Atkinson, A. (2023, janvier 31). *Brexit Is Costing the UK £100 Billion a Year in Lost Output*. https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-01-31/brexit-is-costing-the-uk-100-billion-a-year-in-lost-output?utm_source=website&utm_medium=share&utm_campaign=copy
- Boittiaux, F. (2024, janvier 22). *Le marché automobile européen a progressé de 13,7 % en 2023*. <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/le-marche-automobile-europeen-a-progresse-de-13-7-en-2023-30031629.html>
- Bridier, G. (2017, mai 13). *Non, l'Europe n'est pas un boulet pour l'industrie, voilà pourquoi*. <https://www.slate.fr/story/145257/europe-pas-boulet-industrie>
- Chevallereau, P. (2017). *Brexit : Quelles implications stratégiques pour le Royaume-Uni ?* *Revue Défense Nationale*, 800(5), 83-88.
Cairn.info. <https://doi.org/10.3917/rdna.800.0083>
- Conseil européen. (s. d.). *Chronologie—L'accord sur le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne*. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eu-relations-with-the-united-kingdom/the-eu-uk-withdrawal-agreement/timeline-eu-uk-withdrawal-agreement/>
- Conseil européen. (2024). *Accords post-Brexit*. <https://www.consilium.europa.eu/fr/policies/eu-relations-with-the-united-kingdom/post-brexit-agreements/>
- Counis, A. (2020, novembre 13). *Covid : Au Royaume-Uni, l'industrie subit les « lockdowns »*. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/covid-au-royaume-uni-lindustrie-subit-les-lockdowns-1264778>
- Courrier international. (2022, octobre 20). *Le chiffre du jour. Le Brexit a freiné le commerce entre le Royaume-Uni et l'Europe*. <https://www.courrierinternational.com/article/le-chiffre-du-jour-le-brexit-a-freine-le-commerce-entre-le-royaume-uni-et-l-europe>

- Courrier international. (2023, novembre 25). *Infographie. Quels sont les principaux pays producteurs de lithium ?* <https://www.courrierinternational.com/grand-format/infographie-quels-sont-les-principaux-pays-producteurs-de-lithium>
- de Calignon, G. (2024, février 15). *L'économie britannique est entrée en récession fin 2023.* <https://www.lesechos.fr/monde/europe/leconomie-britannique-est-entree-en-recession-fin-2023-2076476#:~:text=Le%20PIB%20du%20Royaume%20Uni,sous%20pression%20pour%20les%20baisser.>
- de Faultrier-Travers, V. (2023, novembre 24). *Nissan s'offre une troisième gigafactory au Royaume-Uni pour la production des trois nouveaux modèles électriques.* <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/nissan-s-offre-une-troisieme-gigafactory-au-royaume-uni-pour-la-production-des-trois-nouveaux-modeles-electriques-30030674.html>
- EURACTIV France. (2023a, mai 17). *Brexit : Inquiétudes au Royaume-Uni sur de potentielles fermetures d'usines de Stellantis.* <https://www.euractiv.fr/section/energie-climat/news/brexit-inquietudes-au-royaume-uni-sur-de-potentielles-fermetures-dusines-de-stellantis/>
- EURACTIV France. (2023b, octobre 18). *Les constructeurs automobiles britanniques s'inquiètent des droits de douane post-Brexit.* <https://www.euractiv.fr/section/transport/news/les-constructeurs-automobiles-britanniques-sinquietent-des-droits-de-douane-post-brexit/>
- EUR-Lex. (s. d.). *Retrait de l'Union européenne.* https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=LEGISSUM:withdrawal_clause#
- Fourreau, V. (2024, février 13). *Voitures électriques : Les constructeurs chinois montent en puissance.* <https://fr.statista.com/infographie/26563/parts-de-marche-des-constructeurs-de-vehicules-electriques-dans-le-monde/>
- France 2. (2023, janvier 30). *Brexit : Trois ans après la sortie officielle de l'UE, les Britanniques regrettent leur décision.* https://www.francetvinfo.fr/monde/royaume-uni/brexit-trois-ans-apres-la-sortie-officielle-de-l-ue-les-britanniques-regrettent-leur-decision_5630996.html
- George, S. (1994). Great Britain and the European Community. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 531, 44-55. JSTOR.

- Harscoët, J. (2023, décembre 6). *Report des droits de douane post-Brexit pour les voitures électriques*. <https://www.lecho.be/economie-politique/europe/economie/report-des-droits-de-douane-post-brexit-pour-les-voitures-electriques/10511450.html>
- Head, K., Martin, P., & Mayer, T. (2020). Les défis du secteur automobile : Compétitivité, tensions commerciales et relocalisation. *Notes du conseil d'analyse économique*, 58(4), 1-12. Cairn.info. <https://doi.org/10.3917/ncae.058.0001>
- Heller, F. (2024, janvier 18). *Gibraltar affirme qu'un accord sera trouvé avec l'UE en 2024*. <https://www.euractiv.fr/section/royaume-uni-en-europe/news/gibraltar-affirme-quun-accord-sera-trouve-avec-lue-en-2024/>
- Howorth, J., & Schmidt, V. A. (2016). Brexit : Que s'est-il passé ? Que va-t-il se passer ? *Politique étrangère*, Hiver(4), 123-138. Cairn.info. <https://doi.org/10.3917/pe.164.0123>
- Kren, J., & Lawless, M. (2024). How has Brexit changed EU–UK trade flows? *European Economic Review*, 161, 104634. <https://doi.org/10.1016/j.euroecorev.2023.104634>
- La Libre. (2019, juin 25). *Ce que le Brexit coûterait à l'industrie automobile selon ses prédictions*. <https://www.lalibre.be/international/2019/06/25/ce-que-le-brexit-couterait-a-lindustrie-automobile-selon-ses-predictions-ANP7NKIPH5BOJCUT64N74ZATKQ/>
- ladepeche.fr. (2020, décembre 24). *Brexit : Les 10 dates clés du divorce entre le Royaume-Uni et l'Union européenne*. <https://www.ladepeche.fr/2020/12/24/brexit-les-10-dates-cles-du-divorce-entre-le-royaume-uni-et-lunion-europeenne-9276687.php>
- Landré, B. (2023, juin 19). *Les flux commerciaux de véhicules s'amenuisent entre l'Union européenne et le Royaume-Uni*. <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/les-flux-commerciaux-de-vehicules-s-amenuisent-entre-l-union-europeenne-et-le-royaume-uni-30027653.html>
- Landré, B. (2024, mars 8). *Import-export : Les chiffres du marché automobile en Europe en 2023*. <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/import-export-les-chiffres-du-marche-automobile-en-europe-en-2023-30032592.html>
- Larousse. (s. d.). *Union européenne*. https://www.larousse.fr/encyclopedie/autre-region/Union_europeenne/147898
- Le Moniteur Automobile. (2023, novembre 22). *Stellantis et CATL veulent produire des batteries LFP en Europe*. <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/industrie-et-economie/stellantis-catl-produire-batteries-lfp->

[europe.html#:~:text=Au%20total%2C%20Stellantis%20pourra%20donc,accord%20entre%20Stellantis%20et%20CATL.](#)

Le Moniteur Automobile. (2024). *Prix Citroën*

Berlingo. <https://www.moniteurautomobile.be/modele--citroen--berlingo/prix.html>

Le Point. (2018, janvier 5). *Le marché automobile britannique s'est grippé en*

2017. https://www.lepoint.fr/automobile/le-marche-automobile-britannique-s-est-grippe-en-2017--05-01-2018-2184216_646.php

L'Echo. (2023, juillet 19). *Le Royaume-Uni décroche la giga-usine de batteries de Tata en*

Europe. <https://www.lecho.be/entreprises/auto/le-royaume-uni-decroche-la-giga-usine-de-batteries-de-tata-en-europe/10481471.html#:~:text=Démarrage%20de%20la%20production%20en,doit%20y%20démarrer%20en%202026.>

Ledroit, V. (2023, janvier 31). *Trois ans après le Brexit, les Britanniques expriment leurs*

regrets. [https://www.touteleurope.eu/l-ue-dans-le-monde/trois-ans-apres-le-brexit-les-britanniques-expriment-leurs-regrets/#:~:text=Les%20maux%20du%20Brexit,grèves%20historiques"%2C%20note%20Arte.](https://www.touteleurope.eu/l-ue-dans-le-monde/trois-ans-apres-le-brexit-les-britanniques-expriment-leurs-regrets/#:~:text=Les%20maux%20du%20Brexit,grèves%20historiques)

Lequeux, V. (2024, avril 12). *Le Brexit en 3*

minutes. <https://www.touteleurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/le-brexit-en-3-minutes/>

L'express. (2023, février 1). *Brexit : Trois ans après, les cinq chiffres qui montrent que*

l'économie britannique souffre. <https://www.lexpress.fr/monde/europe/brexit-trois-ans-apres-les-5-chiffres-qui-montrent-que-leconomie-britannique-souffre-ETL6ZZD2OBBP7M24LEN3AKDXQE/>

Louis, P. (2023, mai 19). *Brexit : Pourquoi les constructeurs automobiles demandent une*

révision de l'accord commercial. https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/industries/brexit-pourquoi-les-constructeurs-automobiles-demandent-une-revision-de-l-accord-commercial_AV-202305190492.html#

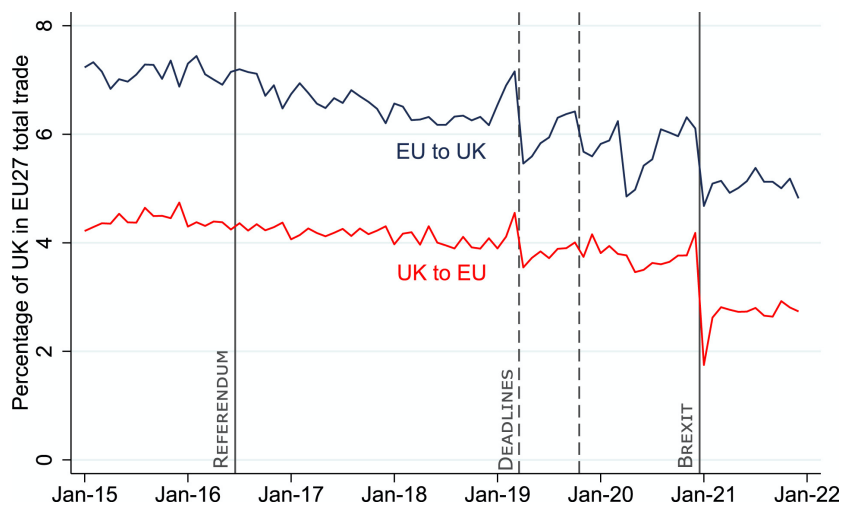
Magnien, I. (2023, mai 2). *Qu'est-ce que la*

CECA ? <https://www.touteleurope.eu/histoire/qu-est-ce-que-la-ceca/>

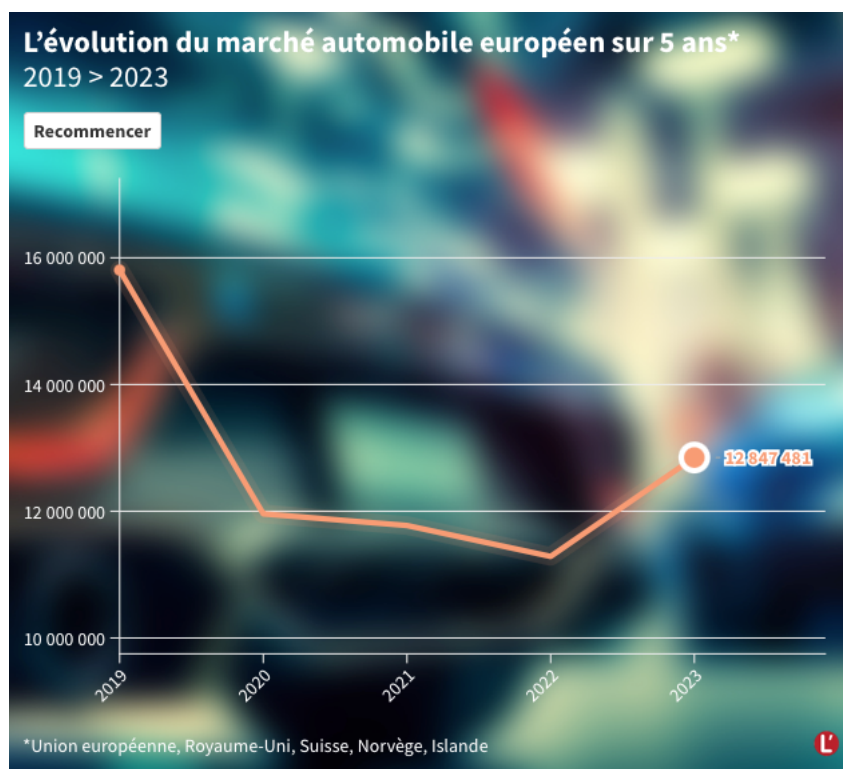
- O'Carroll, L. (2022, octobre 20). *Trade from UK to EU 16% lower than if Brexit had not happened, report finds*. <https://www.theguardian.com/politics/2022/oct/20/trade-from-uk-to-eu-16-lower-than-if-brexit-had-not-happened-report-finds>
- Parlement européen. (2023, mars 7). *Tout savoir sur l'interdiction de l'UE concernant la vente de voitures neuves à essence et diesel à partir de 2035*. <https://www.europarl.europa.eu/topics/fr/article/20221019STO44572/interdiction-de-l-ue-sur-la-vente-de-voitures-neuves-a-partir-de-2035-expliquee>
- Préault, C. (2021, avril 28). *Brexit : Les principaux points de l'accord entre le Royaume-Uni et l'Union européenne*. <https://www.touteurope.eu/fonctionnement-de-l-ue/brexit-les-principaux-points-de-l-accord-entre-le-royaume-uni-et-l-union-europeenne/>
- Schmidt, R. (2023, mai 25). *Tata Motors. Vers la construction d'une gigafactory au Royaume-Uni ?* <https://www.largus.fr/pros/actualite-automobile/tata-motors-vers-la-construction-d-une-gigafactory-au-royaume-uni-30027162.html>
- Schmitt, F., & Renaud, N. (2023, mars 27). *Automobile : L'Allemagne obtient gain de cause sur le maintien des e-carburants en Europe*. <https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/interdiction-des-moteurs-thermiques-la-commission-europeenne-et-l-allemande-enfin-d-accord-1919123>
- Slate. (2016, juin 5). *Le Brexit porterait un coup d'arrêt à la renaissance de l'industrie automobile anglaise*. <https://www.slate.fr/story/119061/brexit-porterait-coup-industrie-automobile-anglaise>
- Tupinier, V. (2023, novembre 3). *La population des pays de l'Union européenne*. <https://www.touteurope.eu/societe/la-population-des-pays-de-l-union-europeenne/>

8. Annexes

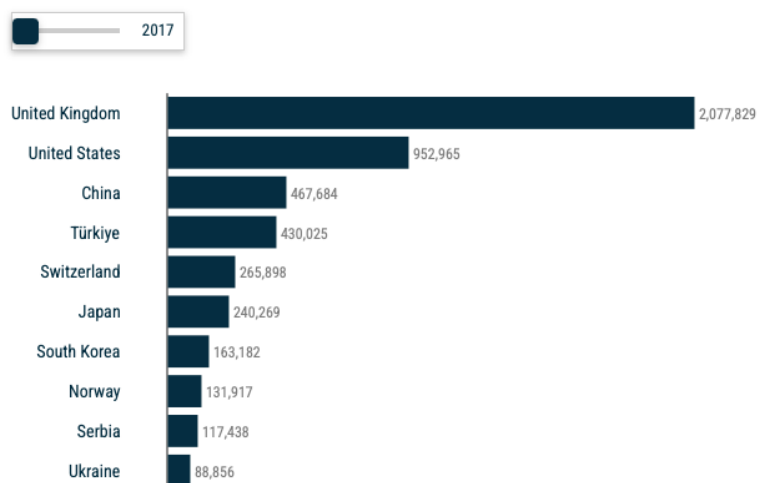
Annexe 1 : influence du Brexit sur le commerce entre le Royaume-Uni et l'Europe (Kren & Lawless, 2024)



Annexe 2 : évolution du marché automobile européen sur 5 ans (Boittiaux, 2024)

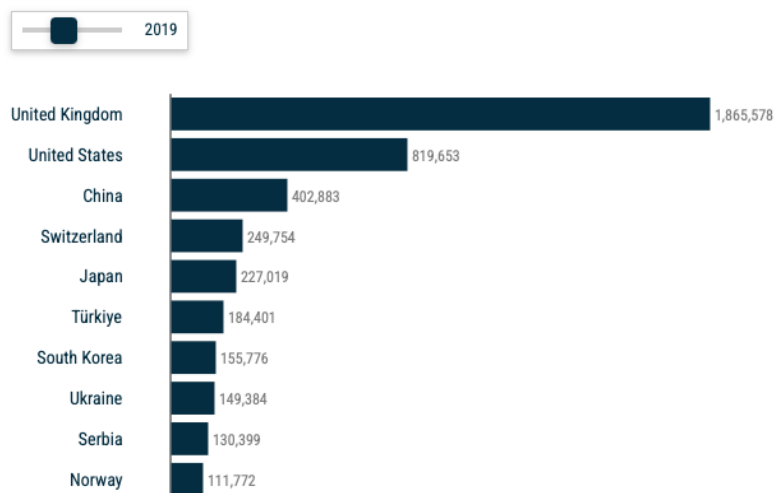


Annexe 3 : nombre de véhicules exportés depuis l'Europe par destination (ACEA, 2023)



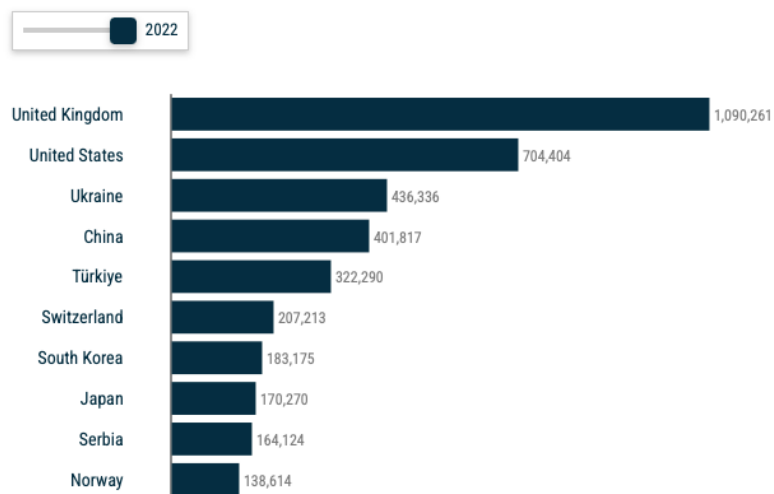
Created with LocalFocus

Source: EUROSTAT



Created with LocalFocus

Source: EUROSTAT



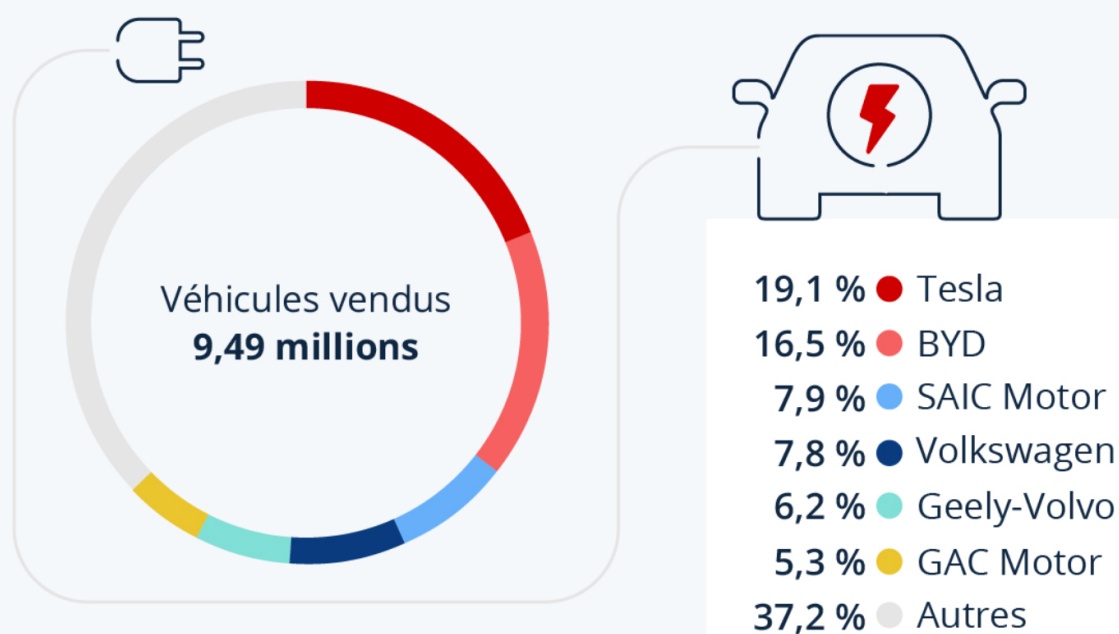
Created with LocalFocus

Source: EUROSTAT

Annexe 4 : Part de marché des constructeurs de véhicules 100 % électriques
(Fourreau, 2024)

Automobile : une concurrence électrique

Part de marché des principaux constructeurs de véhicules
100 % électriques dans le monde en 2023

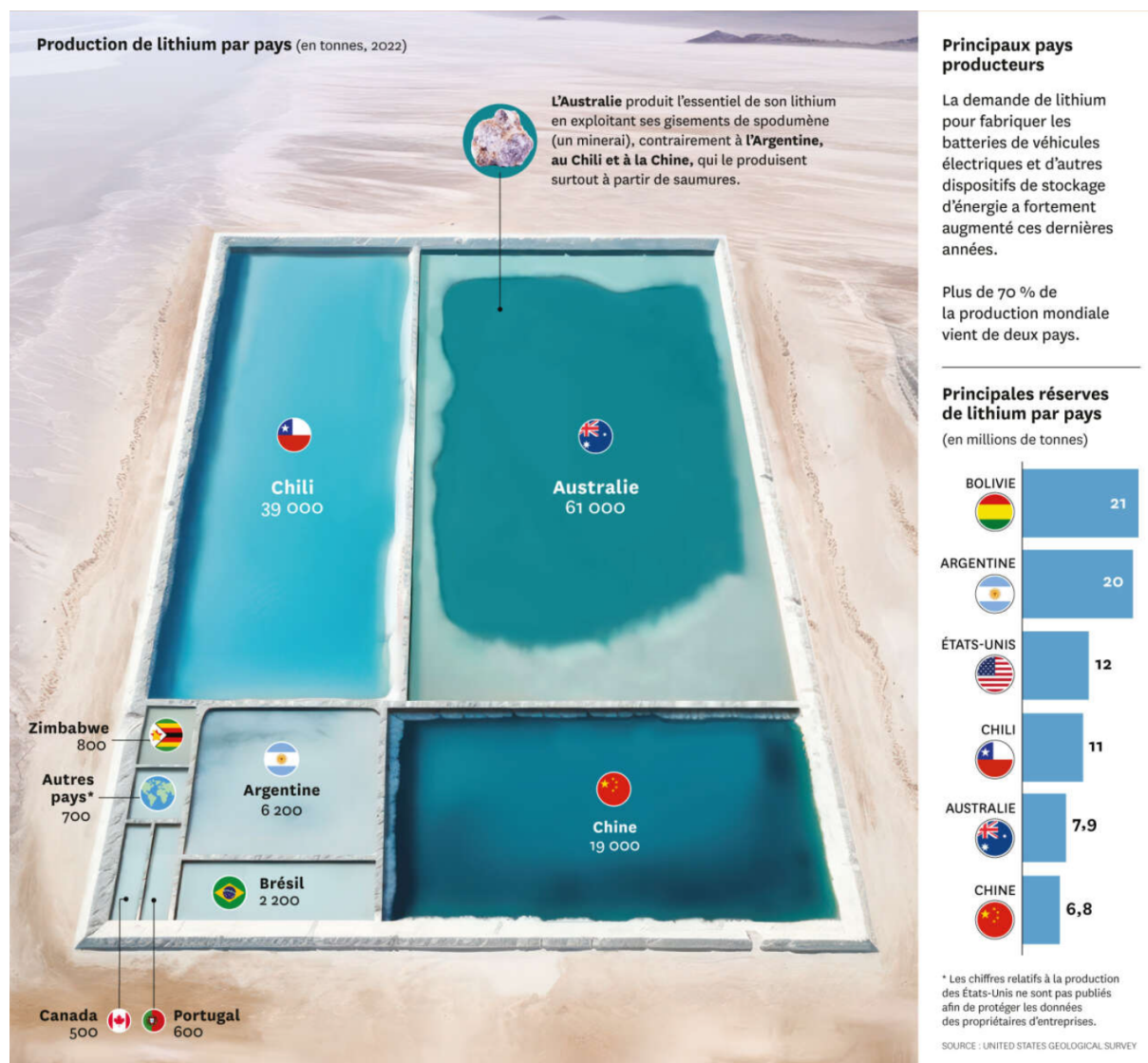


Source : CleanTechnica



statista

Annexe 5 : Production du lithium par pays (Courrier international, 2023)



Annexe 6 : EU new car trade (Landré, 2024)

Table 6: EU new car trade

Trade in value (in million €)	2023	2022	% change 23/22
Imports	72,199	53,633	+34.6
Exports	162,788	144,489	+12.7
Trade balance	90,589	90,856	-0.3
Trade in volume (in units)	2023	2022	% change 23/22
Imports	3,346,529	2,706,322	+23.7
Exports	4,730,341	4,208,443	+12.4

SOURCE: EUROSTAT

Abstract : In this master thesis, I will try to answer the following research question: "How will the Brexit impact the European and British automotive market?"

To answer this question, I started by analyzing scientific and press articles to find the most relevant and reliable information. That information helped me to understand that the biggest impact is due to the new import tax of 10% if most of the pieces used to build the car are not coming from Europe or the United Kingdom. The other impact is linked to the return of custom controls that have extended the delivery times and caused delays.

The most impacted vehicles are the electric ones, especially the ones that are produced in the United Kingdom.

To conclude this analysis, I have proposed four different recommendations to help the governments to handle the issues about those electrical vehicles.

Résumé : Dans ce travail de fin d'études, nous allons tenter de répondre à la question de recherche : « Quel impact a eu le Brexit sur les marchés de l'automobile européen et britannique ? »

Pour ce faire, il a été procédé, dans un premier temps, à une analyse d'articles scientifiques et de presse afin de disposer de toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension du contexte et des différents enjeux.

Il ressort de cette analyse que deux éléments principaux sont tout particulièrement susceptibles d'impacter les marchés de l'automobile européen et britannique. Le premier est l'ajout d'une taxe de 10% sur les véhicules produits majoritairement à partir de pièces ne provenant ni du Royaume-Uni ni d'Europe et le second est l'allongement des délais de livraison suite à la réintroduction des contrôles douaniers.

Pour conclure, quatre recommandations ont été formulées afin de soutenir le développement du marché automobile en Europe et au Royaume-Uni.

UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN
Louvain School of Management

Place des Doyens, 1 bte L2.01.01, 1348 Louvain-la-Neuve
Boulevard Emile Devreux 6, 6000 Charleroi, Belgique
Chaussée de Binche 151, 7000 Mons, Belgique

www.uclouvain.be/lsm