



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## réparation automobile

Question écrite n° 102970

### Texte de la question

Alors que le secteur automobile français se heurte à différents obstacles notamment sur le marché chinois, l'agenda de Doha offre la possibilité d'améliorer cette situation en privilégiant notamment l'élimination des obstacles non tarifaires. Ainsi, M. Dino Cinieri demande à M. le ministre délégué à l'industrie de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement quant à une éventuelle baisse des droits de douane européens sur les pièces automobiles dont il conviendrait de mesurer l'impact compte tenu des risques sur le maintien des capacités industrielles européennes.

### Texte de la réponse

Les constructeurs français d'automobiles, qui souhaitent exporter à l'étranger, se heurtent à la fois à des droits de douane très élevés et à de nombreux obstacles non tarifaires, alors que, inversement, le marché communautaire est comparativement peu protégé. Dans ce contexte, l'objectif du Gouvernement, dans le cadre du cycle de négociations commerciales à l'Organisation mondiale du commerce (OMC), est de rechercher un meilleur accès aux marchés étrangers pour nos entreprises. Cette action se traduira concrètement par une élimination des obstacles non tarifaires, notamment en Chine, et par une réduction des droits de douane. C'est pourquoi les autorités françaises, soucieuses d'obtenir un accès sans entrave au marché chinois pour leurs constructeurs, ont appuyé la Commission européenne dans sa décision de porter, avec les autorités américaines et canadiennes, la question des entraves aux importations de pièces détachées automobiles en Chine, auprès de l'organe de règlement des différends (ORD) à l'OMC. La plainte commune, qui a été déposée fin septembre, devrait logiquement déboucher sur un panel monté à cette occasion par l'ORD, qui pourrait aboutir dans ses conclusions, dans un délai de six à neuf mois, à la condamnation des dispositions chinoises. De son côté, l'Union européenne (UE) applique, pour le secteur automobile, un droit de 10 % sur les voitures de tourisme et un droit de 2 % à 4 % sur les pièces détachées. Il convient de négocier ces droits au mieux à l'OMC. La stratégie de développement international de nos constructeurs s'accompagne d'une présence industrielle croissante et indispensable dans les pays émergents. Quel que soit le degré d'intégration locale qu'ils réalisent dans ces unités de production, l'approvisionnement de ces dernières en pièces et composants importés restera une nécessité et est appelé à se développer au rythme de leur production. Dans ces conditions, les constructeurs français ont un intérêt majeur à une amélioration de l'accès au marché des pays émergents, qui constituent des potentiels de croissance importants des marchés automobiles. Ces pays représentent donc un objectif majeur de la négociation sur l'accès au marché. Or, dans bien des cas, ils maintiennent des droits de douane élevés sur les matériels automobiles, y compris sur les pièces et composants. La position de l'UE dans la négociation consiste donc à privilégier la réduction des droits de douane par le biais d'une formule de réduction globale avec un plafond, pour les produits industriels, de 15 % pour les pays en développement et de 10 % pour les pays industrialisés. Par conséquent, une éventuelle baisse des droits de douane européens sur les pièces automobiles ne s'envisagerait qu'en contrepartie d'une baisse conséquente des droits de douane de nos partenaires commerciaux, notamment dans les pays asiatiques et d'Amérique latine. Les constructeurs français d'automobiles ciblent plus spécifiquement l'Afrique du Sud, le Mercosur (en particulier, Brésil et

Argentine), la Chine, l'Inde, les pays de l'ASEAN (dont Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour, Thaïlande). Ainsi, les risques éventuels sur le maintien des capacités industrielles européennes seront plus que compensés par l'ouverture accrue des marchés extérieurs, propre à relancer l'activité et, par là même, à préserver l'emploi sur le marché intérieur européen. Tout en privilégiant toujours l'approche multilatérale en vue d'une relance de l'OMC, la Commission européenne travaille également avec les industriels sur la possibilité de négociations bilatérales avec les zones qui représentent l'intérêt le plus fort pour l'industrie automobile européenne.

## Données clés

**Auteur :** [M. Dino Cinieri](#)

**Circonscription :** Loire (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 102970

**Rubrique :** Automobiles et cycles

**Ministère interrogé :** industrie

**Ministère attributaire :** industrie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 5 septembre 2006, page 9277

**Réponse publiée le :** 31 octobre 2006, page 11369