



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Importation de véhicules chinois

Question écrite n° 11511

Texte de la question

Mme Christine Engrand appelle l'attention de M. le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique sur l'avenir de l'industrie automobile française et européenne. Depuis deux ans, les constructeurs chinois, fortement subventionnés par leur État et bénéficiant d'une stratégie industrielle agressive, ont multiplié leur présence sur le marché européen, au point de représenter une part croissante des immatriculations de véhicules électriques. Certains modèles sont vendus à des prix anormalement bas au regard de leurs coûts de production réels, ce qui alimente les soupçons de *dumping* social, environnemental et fiscal, déjà documenté par plusieurs rapports indépendants. Les constructeurs français, confrontés à cette concurrence déloyale, alertent sur les effets potentiellement dévastateurs pour l'emploi, l'investissement et la capacité de recherche de la filière. Dans plusieurs régions industrielles, la montée en puissance des importations chinoises fait peser un risque direct sur la pérennité de chaînes d'assemblage, de sous-traitants et de fournisseurs stratégiques. À cela s'ajoute la dépendance croissante de l'Europe aux batteries produites en Asie, qui représentent plus de 70 % de la valeur ajoutée d'un véhicule électrique, renforçant encore la vulnérabilité de la souveraineté industrielle française. Les inquiétudes portent également sur l'impact environnemental réel de ces véhicules importés. Plusieurs travaux soulignent que les sites de production chinois fonctionnent largement grâce à une énergie issue du charbon, ce qui annule une partie des bénéfices climatiques mis en avant. De plus, certains matériaux critiques présents dans les batteries sont extraits dans des conditions sociales ou écologiques très éloignées des standards européens. Dans ce contexte, la réponse européenne apparaît insuffisante et tardive. Si une enquête antisubventions a bien été ouverte récemment par la Commission européenne, ses conclusions ne sont pas attendues avant plusieurs mois, laissant entre-temps le marché européen vulnérable à une offensive commerciale massive. Plusieurs États membres ont d'ores et déjà exprimé leur volonté de procéder à un rééquilibrage, là où d'autres restent réticents, au risque d'affaiblir la cohésion industrielle du continent. Elle lui demande donc quelles mesures il entend prendre pour protéger efficacement l'industrie automobile française, préserver l'emploi et garantir des conditions de concurrence équitables.

Texte de la réponse

La situation de la filière automobile française, et notamment de la sous-traitance, reste en effet dégradée malgré une légère reprise depuis 2020. De multiples facteurs conjoncturels affectent négativement la santé de la filière depuis quelques années : les crises successives du Covid-19, des semi-conducteurs et des matières premières ont entraîné une dégradation de la compétitivité des acteurs de la filière tandis que la production automobile européenne reste inférieure de 20 % à son niveau de 2019, générant des surcapacités importantes pour les industriels du secteur. Ce contexte conjoncturel difficile bénéficie principalement à de nouveaux entrants extra-européens, notamment chinois, mis en concurrence avec le tissu industriel historique et captant des parts de marché de plus en plus importantes. Afin de répondre à une concurrence déloyale, la Commission européenne a mis en place en octobre 2024 des droits de douanes anti-subsidies concernant les véhicules légers électriques produits en Chine. Cette mesure vise à rétablir une concurrence équitable sur le marché européen du véhicule électrique. De plus, la France porte au niveau européen l'inscription de la préférence européenne dans la politique industrielle automobile afin de pouvoir réserver les soutiens publics au tissu industriel européen

et favoriser les attributions de marché aux sous-traitants historiques. Un bonus écologique aidant l'achat de véhicules neufs fabriqués en Europe et en France a été mis en place en 2023 ainsi que deux programmes de « leasing social ». Il a permis de réduire la part des achats de véhicules électriques assemblés en Chine de 60% en 2023 à moins de 15% en 2025. Enfin, dans le cadre de la révision des objectifs CO2 imposés aux constructeurs et du paquet automobile, la France se mobilise par ailleurs pour obtenir la possibilité d'octroyer des avantages réglementaires et conditionner les aides à l'achat aux véhicules qui atteignent un minimum de valeur ajoutée européenne dans les véhicules afin de garantir la résilience à long terme de la filière automobile européenne. Enfin, la France met en oeuvre une politique de préférence européenne, via la bonus automobile qui incite à l'achat de véhicule made in Europe ; et plus généralement, au niveau européen, via la révision de la réglementation CAFE et l'Industrial accelerator act qui sera publié fin février. L'objectif est de favoriser la production européenne via la prise en compte dans l'octroi des aides, dans l'accès aux marchés publics ou encore via les réglementations, la production européenne

Données clés

Auteur : [Mme Christine Engrand](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (6^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 11511

Rubrique : Industrie

Ministère interrogé : [Économie, finances, souveraineté industrielle, énergétique et numérique](#)

Ministère attributaire : [Industrie](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 décembre 2025](#), page 9992

Réponse publiée au JO le : [24 février 2026](#), page 1711