

En France, en 2024, la modification du bonus écologique et l'instauration de barrières douanières par l'Union européenne ont entraîné un effondrement des importations de véhicules électriques chinois, au bénéfice de l'Allemagne

Depuis 2022, les exportations de véhicules électriques chinois ont connu une forte hausse. Face à ce dynamisme, les stratégies adoptées par les grandes économies mondiales évoluent. Aux États-Unis, l'administration cherche à stimuler la production domestique en mêlant subventions et protection douanière ; les importations chinoises de véhicules électriques y sont ainsi très faibles. À l'inverse, au Royaume-Uni, la priorité mise sur les engagements environnementaux croissants a favorisé une grande ouverture aux importations de véhicules chinois. Dans l'Union européenne, les importations de véhicules chinois se sont envolées en 2023, ce qui a poussé la réglementation européenne à durcir les tarifs douaniers à partir de mi-2024, pour protéger l'industrie automobile européenne. Les importations en provenance de Chine ont fortement reculé à l'été à la suite de cette mesure, comme anticipé par la littérature, avant de rebondir un peu à l'automne.

En France, les importations de véhicules électriques ont, de surcroît, été affectées par les changements législatifs concernant les subventions à l'achat de véhicules électriques. À partir d'octobre 2023, le bonus écologique a en effet été conditionné à un score environnemental tenant compte du lieu d'assemblage, excluant de fait les véhicules en provenance de Chine. Alors que les importations de véhicules chinois avaient fortement augmenté en 2023, elles se sont très fortement repliées en 2024. Toutefois, ce repli n'a pas profité à l'industrie nationale dont la production a légèrement diminué sur l'année et la baisse des importations de véhicules assemblés en Chine s'est surtout traduite, à ce stade, par une forte hausse de celles en provenance d'Allemagne.

Raphaële Adjerad, Mathilde Niay

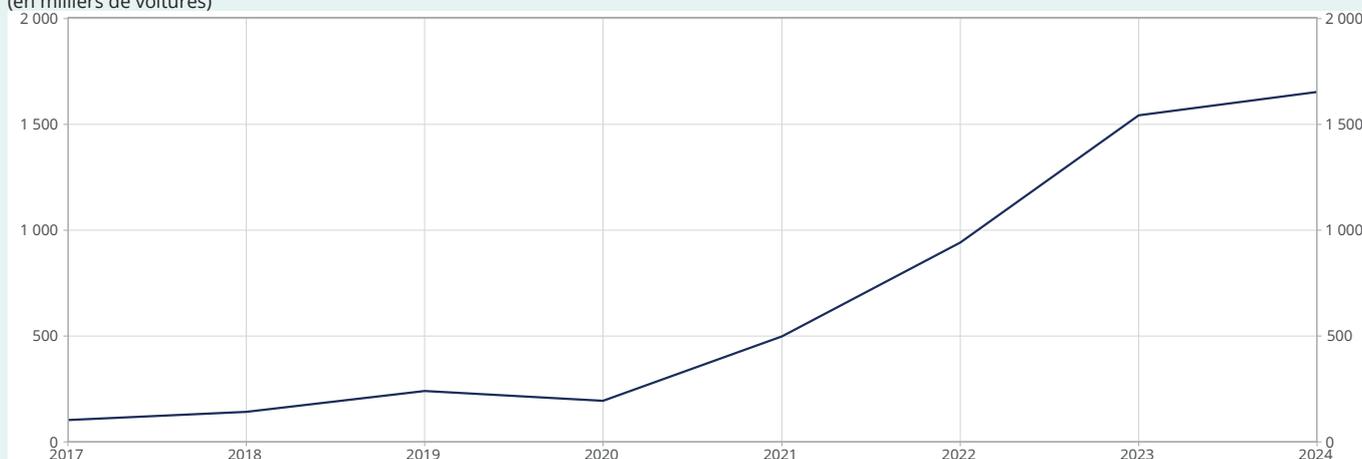
De 2021 à 2024, les exportations de véhicules électriques chinois ont connu une forte hausse

Le marché du véhicule électrique se développe rapidement : selon l'► **Agence internationale de l'énergie** (AIE, 2024), 14 millions de véhicules électriques ont été vendus dans le monde en 2023, soit près de six fois plus qu'en 2018 : près d'un véhicule vendu sur cinq est électrique contre 2 % en 2018. Cette rapide croissance est d'abord le fait du marché chinois : 60 % des véhicules électriques vendus dans le monde le sont en Chine et l'électrique représente près de la moitié du

marché automobile chinois en 2024, selon la fédération chinoise des constructeurs. Premier marché, la Chine est rapidement devenue le premier producteur de véhicules électriques, et ses exportations de véhicules électriques ont fortement augmenté de 240 000 en 2019 à près de 1,5 million en 2023 (► **figure 1**). Elles ont toutefois ralenti en 2024 (+7 % en 2024, contre +103 % en moyenne en 2021, 2022 et 2023). Ce succès provient d'une part d'une politique industrielle volontariste ayant favorisé très tôt le véhicule électrique, et d'autre part, d'une politique commerciale offensive, les prix à l'exportation reculant nettement en Chine depuis octobre 2022.

► 1. Évolution des exportations de véhicules électriques depuis la Chine

(en milliers de voitures)



Dernier point : 2024.

Note : les véhicules considérés sont ceux principalement conçus pour le transport de personnes, avec un moteur de propulsion électrique.

Lecture : en 2024, 1 653 000 véhicules électriques chinois ont été exportés.

Source : General Administration of Customs of the People's Republic of China, calculs Insee.

Les États-Unis continuent de s'engager dans une stratégie de protection industrielle

Aux États-Unis, la part de l'électrique reste faible en 2023 (autour de 10 % des véhicules vendus selon l'AIE) mais augmente rapidement. Depuis 2018, les tensions commerciales avec la Chine ont contribué à remodeler le marché des véhicules électriques outre-Atlantique. Sous la première administration Trump (2016-2020), les droits de douane ont été relevés afin de limiter significativement la progression des exportations chinoises dans plusieurs secteurs. Cette politique a favorisé un phénomène de découplage, c'est-à-dire une réduction de l'interdépendance entre les deux économies par la diversification des sources d'approvisionnement (► **FMI, 2023**), notamment dans le secteur automobile. Les importations de véhicules électriques et des composants essentiels à leur production (métaux rares, batteries) en provenance directe de Chine ont ainsi diminué.

À partir de 2021, la nouvelle administration Biden a conservé ces mesures avant de renforcer, dès 2022, le processus de découplage à travers l'*Inflation Reduction Act* (IRA). Ce dispositif vise à favoriser la production nationale et à restreindre les importations en conditionnant l'octroi de subventions et de crédits d'impôt à l'origine des matériaux utilisés (achat et assemblage aux États-Unis).

Au fil des années, ces tensions commerciales ont conduit à une réorientation des flux d'importations, la Chine étant progressivement remplacée par d'autres partenaires commerciaux, dont le Mexique. Finalement, les importations de véhicules électriques chinois sont faibles aux États-Unis. Malgré une demande en forte hausse, les importations américaines de véhicules électriques chinois ont diminué de 8 % entre les moyennes de 2020-2022 et de 2023-2024, quand les importations totales de ces produits ont presque

quadruplé (► **figure 2**). La part des véhicules chinois dans l'ensemble des véhicules électriques importés est marginale depuis fin 2020 : en 2023, elle a fluctué selon les mois entre 0 % et 4 %, et baisse jusqu'à moins de 1 % en 2024. Parallèlement, 45 % des importations de véhicules électriques aux États-Unis proviennent du Mexique en 2024, contre 2 % en 2019, et la part de marché de l'Allemagne progresse également sur la période passant de 22 % des importations en 2019 à 31 % en 2024.

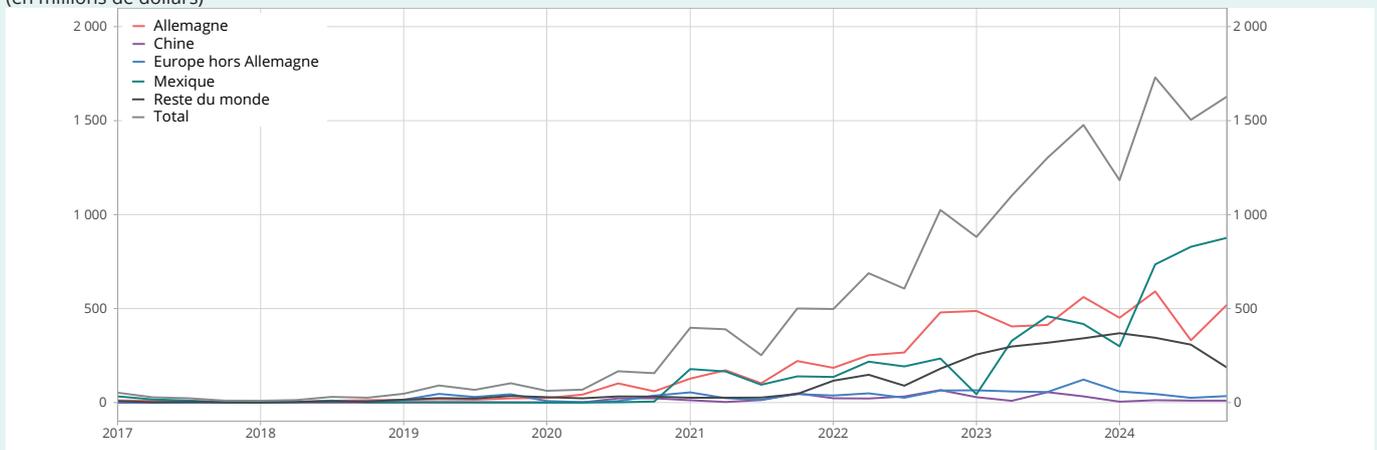
L'administration Biden a pris de nouvelles mesures en septembre 2024 contre les véhicules chinois en augmentant les droits de douane de 25 % à 100 %, mais cette mesure semble symbolique en raison de la faible proportion représentée par les importations venant de Chine. Les acteurs les plus susceptibles d'être touchés par ces mesures pourraient être *in fine* les producteurs américains qui dépendent des batteries chinoises : une perturbation des exportations chinoises de batteries aurait des conséquences majeures sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (► **Cheng L. et al., 2024**).

Au Royaume-Uni, la priorité donnée aux engagements environnementaux se traduit par une ouverture commerciale croissante aux importations chinoises

Outre-Manche, les véhicules électriques représentent environ 20 % des immatriculations en 2023, mais le pays a adopté une stratégie radicalement différente des États-Unis et de l'Union européenne concernant ses importations, en conservant inchangés les droits de douanes, notamment vis-à-vis de la Chine. Cette décision se justifie par la priorité donnée à sa politique environnementale ambitieuse. Le *Zero Emission Vehicle mandate*, entré en vigueur début 2024, oblige les constructeurs automobiles à augmenter progressivement la proportion des véhicules électriques

► 2. Importations de véhicules électriques aux États-Unis, par provenance

(en millions de dollars)



Dernier point : quatrième trimestre 2024.

Note : l'évolution des importations de véhicules électrique est présentée en moyenne trimestrielle de 2017 à 2024.

Lecture : au quatrième trimestre 2024, les importations de véhicules électriques allemands à destination des États-Unis représentaient en moyenne 520 millions de dollars.

Source : *Un Comtrade*.

Conjoncture internationale

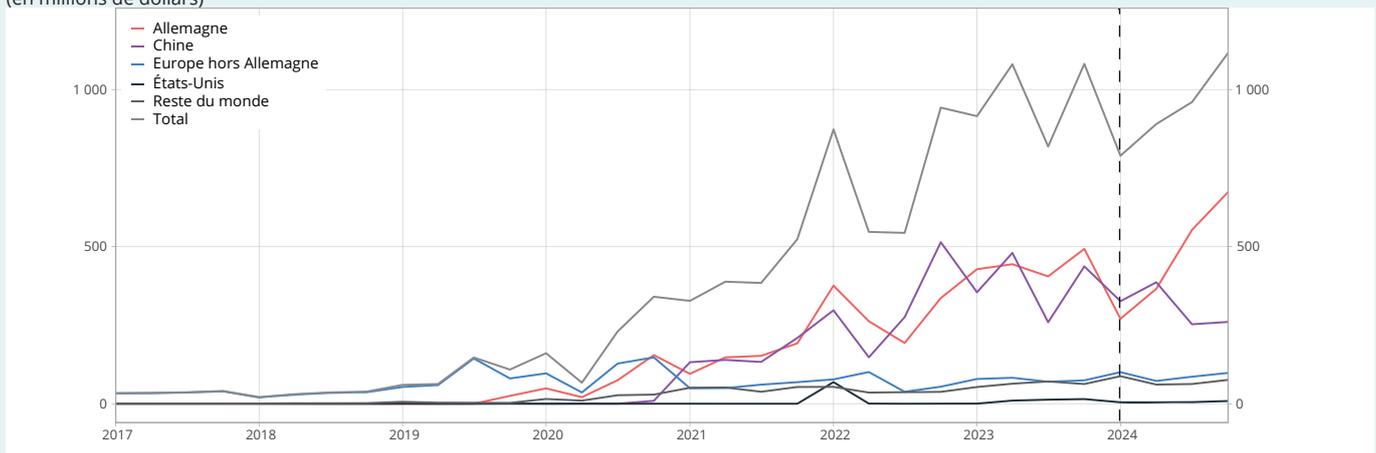
dans les immatriculations de véhicules neufs (avec une trajectoire de 80 % d'ici 2030 et 100 % en 2035). Ainsi, la part des importations de véhicules électriques chinois dans le total des importations britanniques de véhicules électriques est passée de 1 % en moyenne en 2020 à environ 40 % entre 2021 et 2023 (► **figure 3**). L'Allemagne a également nettement profité de la hausse des ventes de véhicules électriques et représente une part supérieure à celle de la Chine dans les importations de véhicules électriques (50 % en 2024), les autres pays n'occupant qu'une place marginale sur le marché britannique.

L'Union européenne intensifie ses efforts pour freiner les importations chinoises de véhicules électriques et privilégier la production domestique

Dans l'Union européenne, la part de marché des véhicules rechargeables à batterie se situe autour de 20 % en 2023, comme en 2024. En mars 2023, dans le cadre de la stratégie « zéro émission », le Parlement européen a adopté l'interdiction de la vente de nouveaux véhicules thermiques d'ici 2035, stimulant la demande du secteur. Les ventes de véhicules électriques chinois ont profité de cette demande croissante : ainsi, les importations provenant de Chine représentaient en moyenne 68 % des importations de véhicules électriques de l'UE entre 2022 et 2024, contre 2 % en 2019 (► **figure 4**). En un an, la part des importations des véhicules électriques chinois est même passée de 60 % à la mi-2023 à 74 % à la mi-2024.

► 3. Importations de véhicules électriques au Royaume-Uni, par provenance

(en millions de dollars)



Dernier point : quatrième trimestre 2024.

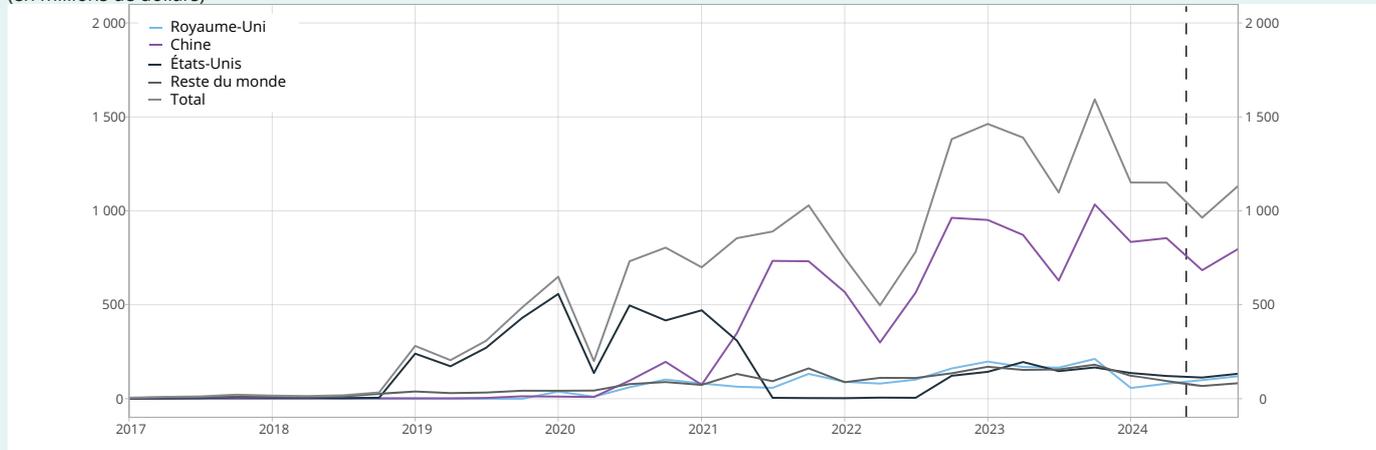
Note : moyenne trimestrielle de 2017 à 2024. La barre verticale correspond à la date de la mise en place du *Zero Emission Vehicle mandate* (en janvier 2024).

Lecture : au troisième trimestre 2024, les importations de véhicules électriques allemands à destination du Royaume-Uni représentaient en moyenne 553 millions de dollars.

Source : UN Comtrade.

► 4. Importations de véhicules électriques en Union européenne, par provenance

(en millions de dollars)



Dernier point : quatrième trimestre 2024 (acquis à fin novembre).

Note : moyenne trimestrielle de 2017 à 2024. La barre verticale correspond à la date de la mise en place des droits compensateurs provisoires envers la Chine (en juillet 2024). Les flux intra-UE ne sont pas présents dans les données.

Lecture : au troisième trimestre 2024, les importations de véhicules électriques chinois à destination de l'Union européenne représentaient en moyenne 684 millions de dollars.

Source : UNComtrade.

En juillet 2024, l'Union européenne a mis en place une hausse provisoire des droits de douanes sur les véhicules électriques chinois. Cette décision est intervenue dans le cadre de l'enquête pour concurrence déloyale dans ce secteur, ouverte en octobre 2023 par la Commission européenne, qui a estimé que la chaîne de valeur des véhicules électriques en Chine bénéficiait de subventions déloyales. La mesure provisoire consistait en un droit de douane différencié selon le degré de coopération des constructeurs et variant entre 17 % et 38 %. Ces droits de douanes sont venus s'ajouter aux 10 % déjà existants. À la suite de la mise en place de ces tarifs provisoires en juillet, les importations chinoises ont chuté par rapport à l'année précédente (-11 % en glissement annuel au second semestre 2024). L'enquête européenne ayant conclu à l'existence de subventions, des droits de douane compensateurs définitifs sur les véhicules importés de Chine (jusqu'à 35 %) ont ensuite été instaurés en octobre 2024.

La littérature prévoit une baisse des importations de véhicules électriques provenant de Chine en Europe à l'issue de la mise en place de tarifs douaniers...

D'après les simulations du *Kiel institute for the world economy* (► [Hinz J. et al., 2024](#)), une augmentation de tarifs européens de 20 % sur les véhicules électriques chinois entraînerait, à terme, un recul des importations en provenance de la Chine de 25 %, de l'ordre de 125 000 véhicules (2024). Une partie de cette baisse serait compensée par une hausse de la production européenne, ainsi que par une redirection des exportations européennes de véhicules électriques vers l'intérieur de la zone pour servir la demande intérieure européenne. En découlerait une hausse de prix pour les consommateurs, puisque les coûts de production européens sont supérieurs à ceux de la Chine. De façon plus indirecte, les exportations européennes vers la Chine se replieraient également, du fait de la baisse de la demande chinoise en intrants européens utilisés spécifiquement pour la production de véhicules électriques vers l'Union européenne.

L'*US International Trade commission* (2024) a également simulé l'impact des droits de douane *ex ante*, avec des scénarios où l'ensemble des régions considérées pour leur étude (États-Unis, Union européenne, Japon, Corée du Sud, et le reste du monde) augmenteraient les droits de douane sur les véhicules électriques chinois de 20 %. Dans ce scénario, les exportations chinoises vers l'Union européenne de véhicules électriques baisseraient de 53 %. Les flux intra-européens augmenteraient, à hauteur de 20 %.

À cet égard, ► [Mayer et al. \(2024\)](#) rappellent que malgré l'émergence récente de nouvelles marques chinoises comme acteurs majeurs de l'industrie automobile en Europe, les entreprises non chinoises « historiques » continuent de représenter une large partie des importations européennes. Les ventes locales restent également importantes : en Europe, plus de 80 % des ventes concernent des véhicules produits sur le continent.

... ce qui pourrait amener les constructeurs chinois à s'implanter localement

En outre, des stratégies de contournement existent pour faire face à ce type de barrière. ► [Mayer et al. \(2024\)](#) citent l'exemple historique de l'expansion des marques japonaises et coréennes dans les années 2000. Celles-ci ont investi massivement dans des usines locales suite à la mise en place de politiques protectionnistes aux États-Unis. Les entreprises chinoises pourraient ainsi développer ce type de stratégies. Le constructeur BYD a, par exemple, investi en Hongrie en construisant sa première usine européenne à Szeged, qui ouvrira au deuxième trimestre 2025, pour permettre de produire localement. Simultanément, BYD annonçait un nouvel investissement majeur en Turquie, qui bénéficie d'un accord de libre-échange avec l'Union européenne, pour une usine devant ouvrir avant la fin 2026. De plus, les collaborations entre constructeurs chinois et européens se multiplient : Stellantis a acheté environ 20 % des actions du chinois Leapmotor en septembre 2024 et commercialise ses modèles dans son réseau (dont une partie est assemblée en Pologne), et le constructeur chinois Geely détient une part importante du constructeur suédois Polestar.

En parallèle de ces stratégies, les exportateurs chinois ont diversifié leurs marchés vers des pays non membres de l'UE, notamment au Royaume-Uni, en Europe de l'Est ou dans des économies émergentes, pour compenser la baisse des exportations vers l'Union européenne. En particulier, les ventes de voitures électriques chinoises en Russie ont augmenté de 500 % en 2023.

En France, les importations chinoises de véhicules électriques ont fortement reculé du fait des évolutions du bonus écologique au bénéfice de ceux provenant d'Allemagne

En France, les importations de véhicules électriques chinois ont fortement reculé dès la fin de l'année 2023, soit bien avant la mise en place des droits de douane européens majorés. Ce recul semble largement imputable aux évolutions du bonus écologique (aide financière pour encourager l'achat ou la location de véhicules électriques) : depuis octobre 2023, un score environnemental a été établi pour évaluer le bénéfice écologique sur l'ensemble du cycle de vie du véhicule, incluant la fabrication des batteries

Conjoncture internationale

et les énergies utilisées. Une liste limitative de véhicules éligibles est publiée, qui évince de fait les véhicules assemblés en Chine du dispositif.

Ainsi, depuis décembre 2023, les importations en provenance de Chine ont chuté dans le total des importations françaises de véhicules électriques (► **figure 5**). La part des véhicules électriques chinois dans l'ensemble des importations de véhicules électriques, qui fluctuait entre 40 % et 50 % en 2023, a baissé à 20 % au deuxième et troisième trimestres 2024. Entre le premier trimestre 2023 et le deuxième trimestre 2024, l'ensemble des importations en provenance de Chine a ainsi reculé de 60 %. Sur la même période, les importations en provenance d'Allemagne ont progressé de 80 %, reflétant ainsi un phénomène de substitution vers les véhicules assemblés en outre-Rhin.

L'analyse précédente se concentre sur les pays d'assemblage des véhicules et non sur la nationalité des marques. Mais assembler en Chine n'est pas uniquement le fait des marques chinoises. Ainsi, la Dacia Spring, commercialisée par le groupe Renault et assemblée en Chine a largement pâti de la perte du bonus : ses ventes ont été divisées par près de 6 entre 2023 et 2024 (de près de 30 000 à un peu plus de 5 000). Les véhicules vendus par Tesla (14 % des véhicules électriques vendus en France en 2024) sont assemblés soit aux États-Unis, soit en Chine, soit en Allemagne mais seuls ces derniers

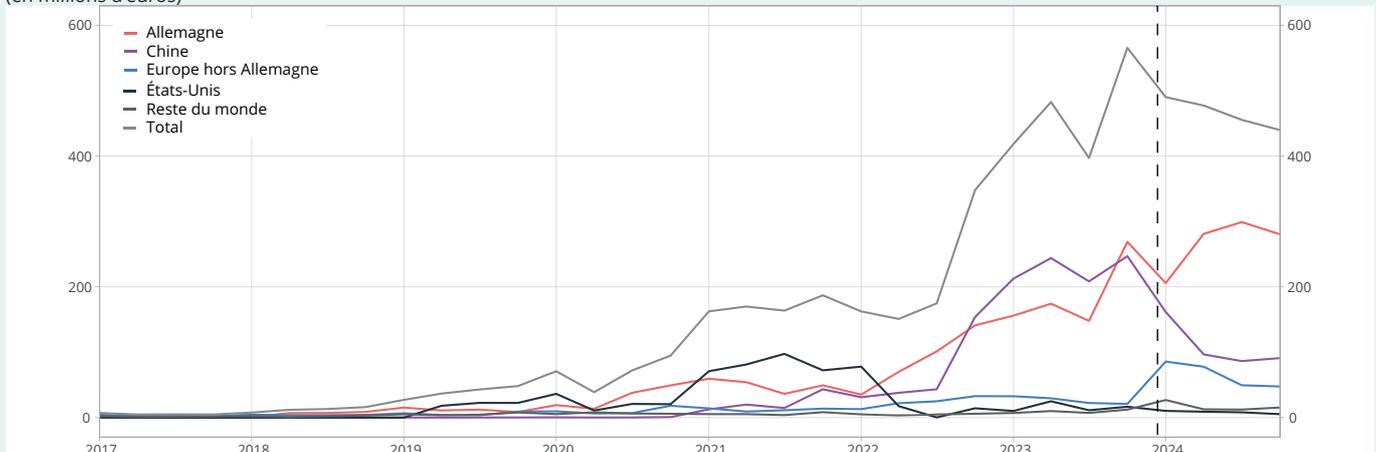
sont éligibles au bonus écologique : la marque a ainsi pu réorienter prioritairement vers le marché français les véhicules assemblés à Berlin. Les marques chinoises qui étaient déjà présentes sur le marché français ont toutefois largement pâti des évolutions du bonus : les ventes de MG (SAIC Motor) ont baissé d'environ 25 %, dont plus de 60 % pour les seuls véhicules électriques, la baisse globale étant limitée par l'essor des ventes de véhicules hybrides.

D'autres facteurs ont aussi pu affecter les importations de véhicules électriques en 2024 : en particulier, le dispositif de *leasing social*, mis en place au 1^{er} janvier 2024, permet aux ménages modestes d'accéder à un véhicule électrique moyennant un reste à charge de 100 euros par mois. Il a fortement stimulé la demande de véhicules électriques, ce qui a pu soutenir les importations de véhicules au printemps 2024.

Au total, en 2024, les immatriculations de voitures électriques ont légèrement reculé en France (-3,4 % ► **figure 6**). Sur l'année, la production domestique aurait diminué de 5 %, et les importations nettes n'ont, finalement, que faiblement diminué (-3 %), et ce malgré le très fort recul des achats de véhicules importés de Chine. Ainsi, la redéfinition des aides publiques à l'acquisition de véhicules électriques semble s'être faite au détriment des véhicules assemblés en Chine, mais au bénéfice de ceux assemblés en Allemagne, et sans effet marqué à ce stade sur la production sur le territoire français. ●

► 5. Importations de véhicules électriques en France, par provenance

(en millions d'euros)



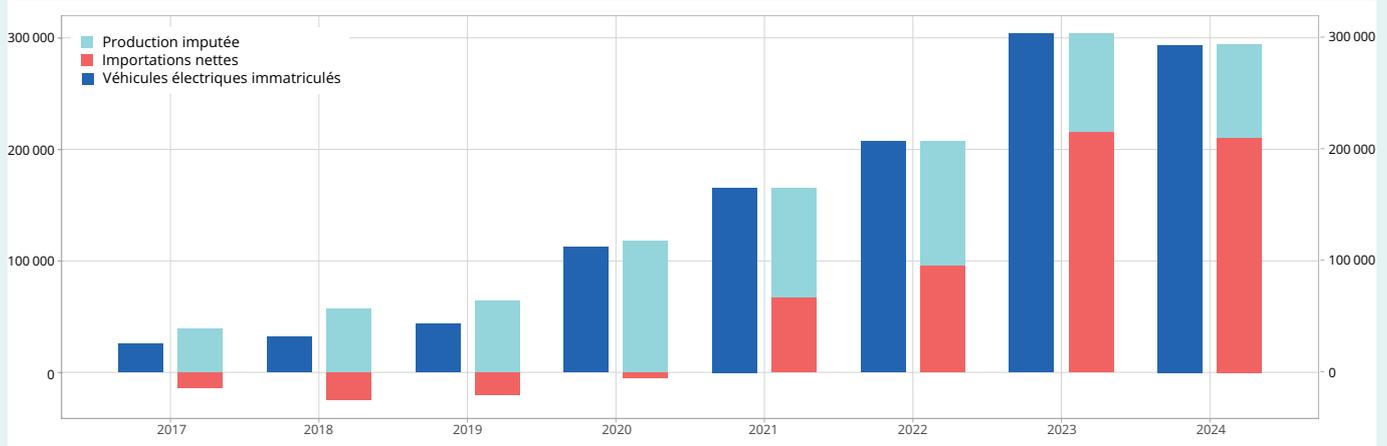
Dernier point : quatrième trimestre 2024.

Note : moyenne trimestrielle à partir des données mensuelles de 2017 à 2024. La barre verticale correspond à la date de mise en place de la liste des voitures bénéficiant du bonus écologique (décembre 2023).

Lecture : au troisième trimestre 2024, les importations de véhicules électriques chinois à destination de la France représentent en moyenne 86 millions d'euros.

Source : DGDDI, base mensuelle des douanes.

► 6. Évolution des immatriculations, de la production et des importations nettes de véhicules électriques (en nombre de véhicules)



Dernier point : 2024.

Note : la production imputée est la différence entre les immatriculations et les importations nettes. Seul est considéré ici le code produit 87038010 pour les véhicules électriques neufs, afin de pouvoir comparer aux immatriculations.

Lecture : en 2024, 293 600 véhicules électriques ont été immatriculés et les importations nettes représentaient environ 210 200 véhicules.

Source : DGDDI / DSCECE.

Bibliographie

Agence Internationale de l'Énergie (AIE) (2024), « Global EV Outlook 2024 Moving towards increased affordability », avril 2024.

Attal-Toubert K., Braun-Lemaire I., Guannel B., Vigne R. (2024), « Voitures électriques : vive expansion dans les échanges de voitures de la France depuis six ans », Département des statistiques et des études du commerce extérieur, septembre 2024.

Cheng A.L., Fuchs E. R. H., Karplus V. J., Michalek J. M. (2024), « Electric vehicle battery chemistry affects supply chain disruption vulnerabilities », Nature Communication, Department of Engineering and Public Policy, Carnegie Mellon University, mars 2024.

Tuddenham M. (2023), « Paquet « Fit for 55 » : le Conseil a pu adopter la révision du règlement fixant des normes d'émission de CO₂ des véhicules légers après l'aval final de l'Allemagne », Citepa, mars 2023.

D. Coffin, P. Crotty, J. Walling, W.J. Yuan (2024), « The impact of changes in trade policies on the electric vehicle (EV) sector – a CGE analysis », U.S International Trade Commission, mai 2024.

Commission européenne (2024), « La Commission impose des droits compensateurs provisoires sur les importations de véhicules électriques chinois », juillet 2024.

Direction des Affaires Juridiques (2024), « La Commission européenne adopte un règlement surtaxant les véhicules électriques importés de Chine », Lettre de la DAJ, Ministère de l'Économie et des Finances, mai 2024.

FMI (2023), « Is US Trade Policy Reshaping Global Supply Chains? », mai 2023.

Gouvernement britannique (2023), « Pathway for zero emission vehicle transition by 2035 becomes Law », Department for Transport, Office for Zero Emission Vehicles and Anthony Browne, janvier 2024.

Gouvernement britannique (2023), « Zero Emission Vehicle Mandate and CO₂ Regulations – joint government response Cost-Benefit Analysis », Department for Transport, octobre 2023.

Hinz J., Schularick M. (2024), « EU tariffs against China redirect trade of EVs worth almost USD 4 billion », Kiel Institute for the world economy, mai 2024.

Mayer T., Vicard V., Wibaux P. (2024), « Will Chinese Auto Export Boom Transform into Local Production in Europe? », CEPII Policy Brief n°2024-45, CEPII, juin 2024.

Ministère de l'Économie et des Finances (2024), « Comment fonctionne le bonus sur l'achat d'un véhicule ? », Centre de Documentation Économie Finances, janvier 2025.

Direction des Affaires Juridiques (2024), « La Commission européenne adopte un règlement surtaxant les véhicules électriques importés de Chine », Lettre de la DAJ, Ministère de l'Économie et des Finances, novembre 2024.

Xiao M. (2023), « How will the US Inflation Reduction Act affect China's Li-ion battery and EV industry? », Interact analysis, février 2023. ●