



SÉANCE THÉMATIQUE DE CONTRÔLE : « LA DÉFENSE DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE »

La filière automobile française, et plus généralement européenne, est en grande souffrance. Notre production nationale de voitures a été divisée par trois depuis le début des années 2000 ; des dizaines de milliers d'emplois dédiés ont déjà disparu en France, et plusieurs dizaines d'autres milliers d'emplois pourraient être perdus d'ici 2035.

La filière automobile se trouve en effet confrontée à de grands défis existentiels : réussir ses transitions énergétique, technologique et numérique, mais aussi résister à la stratégie très offensive de la Chine pour conquérir les marchés mondiaux, et particulièrement européens aujourd'hui.

En amont de la séance publique, outre des contributions écrites, les rapporteurs ont auditionné les deux grands groupes français de construction de véhicules, une *gigafactory* de production de batteries électriques, des représentants des entreprises en général et des entreprises (constructeurs et équipementiers) de la filière automobile en particulier, ainsi qu'un Pôle de compétitivité travaillant sur les solutions technologiques du futur, afin d'entendre leur diagnostic de la situation et leurs recommandations pour sauver et relancer la filière.

Pleinement conscients de la situation, les rapporteurs appellent à trouver rapidement des réponses efficaces pour enrayer la menace d'une disparition de notre tissu industriel automobile.



Julien Dive
Rapporteur
Droite républicaine
Député de l'Aisne



Laurent Mazaury
Rapporteur
Libertés, Indépendants,
Outre-mer et Territoires
Député des Yvelines



Éric Michoux
Rapporteur
Union des droites pour la
République
Député de Saône-et-Loire

I. UNE FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE EN DANGER MORTEL

A. Une filière historiquement centrale dans l'industrie et l'économie nationales

Selon une étude récente de l'Insee ([Insee Première n° 2083, décembre 2025](#)), la filière automobile proprement dite, qui regroupe les activités de conception, fabrication, transformation et recyclage de véhicules, était constituée en France, fin 2023, de 4 080 sociétés employant 329 000 salariés travaillant directement pour l'automobile, soit 1,6 % de l'emploi salarié privé dans notre pays.

Fabrication d'équipements automobiles <small>(pare-chocs, pneumatiques, tableaux de bord, etc.)</small> 123 210 salariés 10,9 M€ de VA	Construction automobile 84 620 salariés 10,3 M€ de VA	Commerce intrafilière 21 750 salariés 1,8 M€ de VA	
	Fabrication de biens intermédiaires <small>(fondrie, raidonnements, pièces de fixation, etc.)</small> 38 850 salariés 3,1 M€ de VA	Ingénierie Conception R&D 19 850 salariés 1,4 M€ de VA	Autres¹ 17 670 salariés 0,9 M€ de VA
		Transport Logistique 11 320 salariés 0,8 M€ de VA	Fab. de biens d'équipement 7 280 salariés 0,6 M€ de VA
		Serv. de mobilité automobile 4 220 salariés 0,4 M€ de VA	

¹ : Services industriels, transformation et reconditionnement de véhicules, etc.

Lecture : En 2023, le segment relatif à la fabrication d'équipements automobiles regroupe 123 210 salariés dédiés à l'automobile et génère 10,9 milliards d'euros de valeur ajoutée (VA).

Champ : France hors Mayotte.

Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023.

Cette filière a généré 31,2 milliards d'euros de valeur ajoutée, soit 1,1 % du PIB. Et ses segments industriels représentaient 11 % de la valeur ajoutée manufacturière française. L'automobile est également la filière qui dépose le plus de brevets en France : selon le Comité français des constructeurs d'automobiles (CCFA), les dépenses totales de R&D ont résisté aux dernières crises ; près de 5,7 milliards d'euros ont été investis en 2022, et quatre des plus importants dépositaires de brevets sur les dix premiers appartiennent à l'industrie automobile.

La filière est constituée à 73 % de PME et TPE et à 21 % d'entreprises de taille intermédiaire (ETI), même si ses 68 grandes entreprises concentrent 57 % de la valeur ajoutée totale de la filière.

Pour une partie des 4 080 sociétés de la filière, l'activité n'est pas exclusivement

tournée vers l'automobile, mais en mobilisant 63 % de leurs emplois en moyenne (*source : Insee*), **le recul de la production automobile menace directement ces sociétés et leurs 523 000 salariés** (au total). Il menace également, par répercussion, **l'activité des autres filières industrielles qui utilisent leurs produits** et pourraient ainsi perdre leurs fournisseurs français.

Tel est notamment le cas de la production d'acier français dont une grande partie sert la filière automobile française, ou celui d'une entreprise fabricant des moules, qui travaille essentiellement pour l'automobile mais également pour des producteurs d'électroménager nationaux.

Le secteur automobile compte aussi un volet « aval » constitué d'un écosystème dense d'entreprises de service assurant la distribution (véhicules et carburants), la maintenance automobile, les services aux automobilistes, etc. Il représenterait, selon le [Comité stratégique de filière](#), 139 000 entreprises et plus de 400 000 salariés.

Ces activités ne dépendent pas nécessairement du dynamisme de la filière « amont » française. Certaines peuvent néanmoins être touchées par le ralentissement de la demande de véhicules (voir *infra*), avec des répercussions en retour sur la filière de production : les représentants des loueurs de courte durée dénoncent ainsi le durcissement de la fiscalité appliquée à l'acquisition et à la détention de véhicules (système du malus), qui pourrait fragiliser leur viabilité et les amener à réduire leurs achats. De fait, ces acteurs représentent aujourd'hui 10 % des achats directs à l'industrie et sont les premiers repreneurs lors des renouvellements de flottes d'entreprises.

B. Une filière en souffrance depuis la crise sanitaire

La filière « amont » de l'automobile régresse inexorablement depuis 20 ans, fragilisant les grands bassins automobiles

(Île-de-France, Hauts-de-France, Normandie, Grand Est, etc.), avec une nette accélération depuis la crise du covid-19.

Selon les données communiquées par la Plateforme de l'automobile (PFA), la part de la France dans la production mondiale de véhicules légers était de 8 % en 1989 ; elle est descendue à 5,5 % en 2005, avant de chuter à 1,5 % en 2024. Quant à sa part dans le marché européen (Grande Bretagne comprise), elle est passée de 19,6 % en 2005 à 9,1 % en 2024. Enfin, la production française équivalait à 81 % de celle de l'Allemagne en 1989, proportion toutefois ramenée à 31 % en 2024.

Le marché européen dans son ensemble connaît un véritable décrochage depuis la crise sanitaire de 2020 : alors que le marché mondial de l'automobile s'est redressé après les crises successives (covid, pénurie de semi-conducteurs en 2021, guerre en Ukraine, etc.) et leurs conséquences (une forte inflation et la flambée des prix de l'énergie), le marché européen reste très en deçà de ses niveaux antérieurs.

La production automobile mondiale a ainsi rattrapé, dès 2023, son niveau moyen de la période 2015-2019, avec 93,6 millions de véhicules. Dans le même temps, celle de l'Union européenne a reculé de 22 %, à 10,6 millions d'unités. (sources : CCFA et PFA)

Si les groupes Renault et Stellantis résistent grâce à leurs implantations internationales (avec 8,3 millions de véhicules légers, soit près de 9 % de la production mondiale), ils sont confrontés à une concurrence intense sur le marché européen.

En France, le rapport de la PFA de novembre montre que le marché de l'automobile continue de se contracter sur les dix premiers mois de 2025, en déclin de 26 % par rapport à 2019.

Et la demande reculant (voir *infra*), les volumes de production sont également adaptés à la baisse : avec 1,35 million de

voitures produites en 2024, **la France a réduit sa production d'1 million d'unités depuis 2020, soit l'équivalent de ce qu'elle avait perdu en 20 ans depuis le début des années 2000.**

Cette diminution de la production automobile a d'ores et déjà entraîné d'importantes destructions d'emplois : la filière a subi une perte effective de 38 600 emplois entre 2020 et 2025. Or, les annonces de restructuration et de fermetures d'usines se multiplient depuis 2024 en Europe, en particulier en Allemagne et en France. Une [étude publiée par l'institut XERFI](#) en juin anticipe une perte supplémentaire d'environ 75 000 emplois d'ici à 2035, à peine compensée par la création de quelques 19 000 emplois, au mieux, dans le domaine des batteries, de l'hydrogène, etc. **La filière pourrait ainsi perdre 95 000 emplois nets de 2020 à 2035, soit plus du quart des effectifs** liés à l'automobile !

L'étude XERFI montre également la fragilité particulière des sous-traitants de la chaîne de valeur : 29 % des effectifs des équipementiers seraient menacés, contre 22 % chez les fournisseurs et 18 % chez les constructeurs – sachant que, selon la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV), les équipementiers de rang 1 auront déjà perdu 51 % de leurs emplois entre 2007 et 2024 (N.B. sur un périmètre plus restreint que celui de l'Insee).

Dans le même temps, alors que les équipements représentent 86 % du prix de revient d'un véhicule, la balance commerciale « Équipements pour automobiles », excédentaire jusqu'en 2015, est devenue déficitaire à partir de 2016 et n'a cessé de se dégrader depuis, dépassant les 6 Md€ en 2024 (source : FIEV et douanes).

Près de la moitié du déficit résulte des importations de batteries (2,9 Md€ en 2024), qui ont été multipliées par trois depuis 2017. Ces batteries pèsent pour 40 % dans le prix d'un véhicule électrique.

Le développement en France de *gigafactories* de batteries comme Automotive Cells Company (ACC) est récent : créée en 2020, sa production vient à peine de débuter ; et ses objectifs restent modestes (30 GWh pour des perspectives de besoins révisés à la baisse à 600 GWh).

Si les importations françaises de batteries ne sont plus exclusivement asiatiques, près des deux-tiers arrivent encore directement de Chine en 2024 (source : FIEV et douanes). Et la Chine produit toujours 90 % des cellules de batteries importées par l'Union européenne.

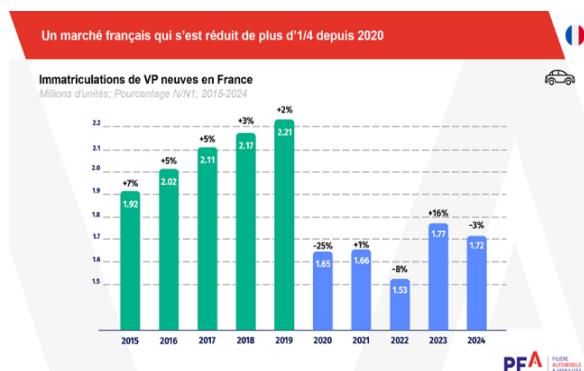
C. Une filière confrontée à des menaces directes autant qu'à des défis existentiels

1. Une demande significativement réduite et atone

La voiture occupe toujours une place importante dans la vie des Français : une [enquête du CSA](#) en octobre 2024 montre que 83 % des français jugent l'automobile indispensable au quotidien, et que 78 % ont une bonne image de l'industrie automobile française.

Au demeurant, 82 % des transports intérieurs de voyageurs se font toujours en voitures particulières en France en 2023 et 85 % des transports intérieurs de marchandises sont réalisés par la route (source : CCFA).

Malgré cela, la demande de véhicules neufs (de toutes catégories) a fortement reculé en Europe et particulièrement en France. C'est la **première cause des difficultés de la filière automobile française**.



Le président de la PFA observait début octobre : « *En septembre, nous avons un marché automobile français qui est stable à un niveau anormalement bas. (...) Nous sommes en recul par rapport au niveau d'avant crise (2019) de -28 %. (...) Comment voulez-vous qu'une activité tourne avec trois-quarts du marché qu'elle avait il y a encore cinq ans et avec les capacités de production qui vont avec ?* ».

Le marché automobile français a continué à se replier en novembre, se contractant de 4,9 % supplémentaires sur les onze premiers mois de l'année 2025 par rapport à la même période en 2024 (source : AFP).

De fait, même si elle est revenue à des niveaux plus modérés, l'inflation a renchéri les coûts de l'énergie, des matières premières et des composants essentiels à la production de véhicules neufs, tout en restreignant le pouvoir d'achat des consommateurs européens.

La PFA évoque également un certain attentisme des consommateurs et des entreprises, qui serait dû aux « *incertitudes politiques et économiques* ».

La voiture étant un bien de consommation dont on peut reporter le renouvellement, l'âge moyen du parc automobile français n'a jamais été aussi élevé, passant à 11,3 ans en 2025, contre 9,2 ans en 2019.

Les acteurs constatent un déport substantiel sur le marché de l'occasion, avec un segment électrique encore trop limité pour faire baisser significativement les prix de revente, et un marché des pièces d'occasion où les importations en provenance de Chine ont augmenté de 67 % depuis 2021.

L'insuffisant dynamisme de la demande est particulièrement criant sur le segment du tout-électrique.

Une étude de Roland Berger-Lazard de mai 2025 a constaté une nette baisse des perspectives de ventes de véhicules 100 % électrique (VE) :

– les VE ne représenteraient plus que 41 % des ventes mondiales à l’horizon 2030, contre 53 % il y a deux ans ;

– ils ne représenteraient plus que 50 à 55 % des ventes en Europe au même horizon – soit au minimum 13 points de moins qu’en 2023 (68 %).

En France, les dernières statistiques de la PFA relèvent que les VE ont dépassé, pour la première fois, le quart des immatriculations (26 % des 132 927 voitures particulières neuves mises en circulation en novembre) contre 17 % sur l’ensemble des années 2023 et 2024, grâce au succès du « leasing social » (la location avec option d’achat de véhicules électriques pour les ménages modestes soutenue par une aide de l’État, relancée en octobre) et à l’obligation faite aux entreprises d’intégrer au moins 20 % de tels véhicules dans leurs flottes.

Toutefois, l’efficacité de ces dispositifs pourrait être tempérée par la transformation des autres aides à l’acquisition de véhicules électriques en certificats d’économie d’énergie, bien moins lisibles pour les consommateurs.

Et à l’échelle de l’Union européenne, la part de marché des voitures particulières tout-électrique plafonnait toujours à 16 % fin [novembre 2025](#) (et 8 % pour les utilitaires au premier semestre) selon la PFA, bien loin des 22-25 % nécessaires en 2025 pour tenir la trajectoire souhaitée par l’Union européenne.

Enfin, **une part de plus en plus importante de cette demande de véhicules neufs (de tous types) s’adresse aux productions extra-européennes.**

2. Une concurrence chinoise agressive

Les surcapacités de production au niveau mondial ont durci la concurrence, en particulier chinoise.

En s’appuyant sur une stratégie industrielle et commerciale nationale très volontariste, la Chine est devenue, depuis la crise de

2020, le premier producteur mondial de VE (à plus de 50 %), puis le premier exportateur mondial. La guerre douanière menée en 2025 par les États-Unis la pousse désormais à renforcer sa part de marché en Europe.

Les résultats de cette opération de conquête sont visibles : selon la PFA, **un véhicule électrique sur quatre vendus en Europe serait désormais importé de Chine.** Plus globalement, les importations chinoises (toutes catégories de véhicules) sur les sept premiers mois de 2025 y auraient augmenté de 31 % ; la PFA note par ailleurs que, sur la même période, les Chinois exportent moins de véhicules tout-électrique (- 12 %), mais de plus en plus de véhicules thermiques (+ 66 % par rapport à 2024) ou hybrides (les hybrides étant multipliés par deux et les hybrides rechargeables par cinq). Or, la PFA rapporte que selon AlixPartners, **la part de marché des importations chinoises de véhicules en Europe pourrait doubler d’ici à 2030**, atteignant alors 10 %, contre environ 5 % en 2024.

En outre, la concurrence chinoise touche non seulement les produits finis, mais plus encore les composants essentiels comme les batteries et les pièces de rechange (voir *supra*).

3. Des exigences européennes décalées

a. Des réglementations peu réalistes

Pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions carbone des véhicules, l’Union européenne a adopté en 2019 le règlement dit « CAFE » (*Corporate Average Fuel Economy*), qui impose aux constructeurs de limiter progressivement les émissions de CO₂ des véhicules neufs qu’ils commercialisent, les obligeant à vendre une proportion croissante de véhicules électriques, puis a voté en 2023 la fin des ventes de véhicules thermiques sur le sol européen en 2035.

Or, ces ambitions se heurtent à deux réalités :

– le manque d’empressement des consommateurs européens à acheter des voitures tout-électrique.

L’insuffisant déploiement des bornes de recharge, en particulier des plus rapides, représente une contrainte importante pour les utilisateurs en zones rurales ou périurbaines. En outre, certains pays comme l’Espagne et l’Italie, n’investissent guère dans ces infrastructures, restreignant fortement leurs marchés.

Mais le prix est le premier motif de dissuasion : la technologie électrique coûterait, à l’achat, environ 20 % à 40 % plus cher qu’un moteur essence selon les gammes, ce qui la rend plus difficilement accessible aux consommateurs particuliers.

– la position très avantageuse de la Chine sur ce segment.

La réglementation européenne revient en pratique à privilégier une technologie largement dominée par la Chine. Ni le relèvement des droits de douane sur ses produits, ni l’écopoint français (qui réserve certaines aides publiques à l’acquisition de véhicules atteignant un score environnemental minimal, calculé sur l’empreinte carbone de leur production et de leur acheminement) ne réussissent à arrêter « *l’offensive chinoise* », selon le président de la PFA.

Les voitures chinoises bénéficient en effet d’atouts réels par rapport à leurs concurrentes européennes : une avance technologique de 15 à 20 ans, reconnaissent les acteurs français, en particulier s’agissant des performances de leurs batteries, et des prix compétitifs, même après les taxes douanières et en l’absence d’aides, grâce à un *dumping* agressif appliqué par l’État chinois à ces exportations.

Au surplus, non seulement la réglementation européenne favorise les importations chinoises, mais **elle finit par contraindre les constructeurs européens à limiter leurs ventes de véhicules pour**

éviter les pénalités. Il faut en effet vendre un véhicule électrique pour s’autoriser la vente de quatre véhicules thermiques. À défaut de respecter leurs objectifs en CO₂, les constructeurs européens encourraient déjà environ 15 milliards d’euros d’amendes.

b. Des choix technologiques trop restrictifs

Au-delà des dégâts causés par un virage technologique imposé à marche forcée, nombre d’acteurs et responsables publics s’interrogent sur la quasi-exclusivité accordée par l’Union européenne à la solution tout-électrique pour répondre au défi de la transition énergétique.

La filière automobile européenne et française n’a pas attendu la réglementation européenne pour investir dans les technologies de l’électricité : le comité stratégique de filière en avait fait l’objectif premier de son contrat de filière 2018-2022 ; une Alliance européenne de la batterie a été créée en octobre 2017, et ACC l’a été en septembre 2020... La filière française a déjà engagé des milliards d’euros dans l’adaptation de ses produits, et ne compte pas abandonner ses investissements dans une technologie à laquelle elle reconnaît diverses qualités.

Elle déplore toutefois, à l’instar de ses homologues européennes, le choix de se focaliser sur les seules émissions « à la sortie du pot d’échappement », qui privilégie la solution électrique à défaut d’une option hydrogène suffisamment mature.

Même la Chine qui dispose d’une grande avance technologique et de surcapacités de production conserve un panachage de technologies.

La solution tout-électrique n’est en effet pas exempte d’inconvénients : non seulement pour ses acheteurs et utilisateurs (son prix, son autonomie plus limitée et ses contraintes de recharge), mais aussi d’un point de vue environnemental. Une batterie en fin de

vie est très polluante. Elle dure environ une dizaine d'années et peut encore être utilisée 5 ans pour stocker de l'énergie, mais elle doit être recyclée ensuite. Or, ce recyclage est coûteux, encore incomplet, et la filière quasi-inexistante aujourd'hui.

Les voitures électriques (mais aussi les nouvelles fonctionnalités numériques embarquées : automatisation, connectivité, IA) posent en outre **de véritables défis en termes de souveraineté**, voire de sécurité.

Leur production nécessite des terres rares et des métaux critiques qu'on ne trouve pas ou peu en Europe, et leurs composants stratégiques sont très largement aux mains des plus grands concurrents des industriels européens. Jusqu'à ce qu'elles développent une stratégie de souveraineté industrielle, l'Europe et la France sont ainsi durablement dépendantes de leurs importations et du bon-vouloir des pays producteurs. Le rationnement récent en terres rares imposé par la Chine aux États-Unis en illustre le risque.

D'aucuns alertent enfin sur le fait que les voitures gérées par une électronique et des logiciels provenant de pays concurrents pas toujours bienveillants pourraient aussi représenter une menace un jour.

4. D'importants déséquilibres de compétitivité

- a. Une situation dégradée à l'échelle européenne

La filière automobile européenne pâtit d'un écart de compétitivité technologique significatif avec ses principaux concurrents. Le rapport sur le futur de la compétitivité européenne remis en septembre 2024 par l'ancien président de la Banque centrale européenne, Mario Draghi, souligne un déficit d'innovation substantiel. L'Europe a pris tardivement les tournants technologiques qui font aujourd'hui la différence sur les marchés mondiaux, et elle investit beaucoup moins

que ses concurrents américains ou chinois.

L'Europe souffre en outre d'**une compétitivité-prix dégradée**. Face au dumping chinois, les industriels européens sont plus que jamais fragilisés par l'alourdissement de leurs coûts en raison de :

- l'inflation des prix des consommables. L'étude de l'Insee précitée rappelle qu'avec la reprise économique post-crise sanitaire, puis la guerre en Ukraine, la facture énergétique des secteurs industriels a presque doublé entre 2019 et 2023. Sur la même période, le coût des matières premières a également augmenté (+ 38 % pour les matières premières industrielles importées hors énergie). Plus d'un quart des sociétés de la filière automobile interrogées en 2023 ont déclaré que ces coûts sont des freins importants à leur activité automobile ;

- l'empilement des réglementations. Les acteurs de la filière soulignent les coûts induits par des exigences supérieures à celles demandées à leurs concurrents extra-européens et par une production réglementaire soutenue leur imposant de fréquentes adaptations de leurs chaînes de production. Ils s'inquiètent en conséquence de la publication annoncée de 108 nouvelles règles d'ici 2030 !

L'écart de compétitivité entre les industries européenne et chinoise serait aujourd'hui de 25 %, selon la PFA.

- b. Des déséquilibres français qui tardent à se corriger

À ces handicaps partagés en Europe, s'ajoutent des fragilités ou des retards proprement français.

En France, le prix de l'électricité nationale, est plus avantageux que dans la plupart des pays européens, mais est devenu sensiblement supérieur aux prix payés aux États-Unis ou en Chine.

La compétitivité-prix des véhicules français est par ailleurs plombée par **un niveau de prélèvements sociaux et fiscaux qui reste l'un des plus élevés d'Europe** ([étude Rexecode d'octobre 2024](#)). Une [étude de Roland Berger](#) pour la PFA en septembre 2025 montre qu'avec des écarts de coûts « *de 15 à 35 % suivant les composants, 40 % des activités françaises dans l'automobile présentent une position compétitive dégradée qui les place face à un très fort risque de délocalisation* ».

Ces menaces pèsent d'autant plus sur les PME et TPE constituant l'essentiel de la filière que nombre d'entre elles supportent encore le remboursement des prêts garantis par l'État sollicités pendant la crise sanitaire, sans parler du poids des crédits-baux pris pour moderniser leurs machines-outils.

Car en dépit des risques, **les entreprises françaises doivent continuer à investir pour leurs transitions énergétique et digitale**. En effet, quand bien même le véhicule électrique ne serait plus une priorité absolue, elles font face à une double nécessité :

- faire basculer leur outil industriel, qui date souvent des années 1990, vers l'industrie 4.0 voire 5.0, à même de leur faire gagner en efficacité et productivité. Sur ce plan, les entreprises françaises sont beaucoup moins avancées que leurs homologues européennes malgré les aides des plans d'investissements France relance et France 2030 ;

- intégrer plus rapidement la disruption numérique du véhicule connecté ou autonome.

Les sociétés de la filière française ont enfin un dernier défi à relever : celui d'attirer les compétences nécessaires, non seulement aux nouvelles technologies mais aussi dans les métiers plus traditionnels comme celui de soudeur, qui sont en fortes tensions aujourd'hui.

L'Insee relève que pour quatre sociétés sur dix, **les difficultés de recrutement** représentent déjà un frein à leur activité.

Cela suppose de travailler l'offre de formations, mais aussi l'attractivité des métiers dans un secteur que l'on voit aujourd'hui menacé.

II. DES PISTES POUR DÉFENDRE ET RELANCER LA FILIÈRE

Les organismes et entreprises auditionnés ont identifié plusieurs actions qui leur semblent indispensables pour répondre à la crise structurelle que traverse la filière automobile nationale. Les gouvernements français ne sont pas restés passifs devant le déclin de la filière et ses défis vitaux. Mais l'aggravation de la situation exigerait aujourd'hui des mesures plus fortes.

A. Des réponses présentes, insuffisantes mais à poursuivre

1. Des soutiens publics indispensables

Outre les financements et garanties de Bpifrance, des aides fiscales ou des subventions ont été accordées aux entreprises pour les aider à moderniser leurs appareils productifs. Des soutiens gouvernementaux sont apportés à la création de sites de production de batteries. Et la France a déployé ces dernières années divers dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules vertueux (bonus écologique, prime à la conversion, leasing...).

Même si la concurrence industrielle et commerciale reste intense, même si soutenir les achats ne suffit pas à démultiplier la demande tant que le marché de seconde main des VE reste limité, le contre-exemple d'autres pays européens, qui ont vu les achats chuter après qu'ils ont supprimé ces aides, montre qu'elles restent nécessaires.

Toutefois, faute de pouvoir les renforcer en période de tensions budgétaires, l'efficacité de ces dispositifs de soutien dépend aussi de leur stabilité et de leur

lisibilité – a contrario des 17 réformes opérées ces dernières années, dont la profonde refonte de l'été dernier.

2. Une défense commerciale européenne à ne plus négliger

Face au creusement du déficit avec la Chine et à ses pratiques commerciales déloyales, l'Europe a commencé à recourir aux dispositifs *anti-dumping*, et à prendre quelques mesures de sauvegarde commerciale.

Après l'instauration, en 2018, de quotas à l'importation de certains produits sidérurgiques, l'Union européenne applique depuis le 31 octobre 2024 des surtaxes douanières pouvant aller au-delà de 40 %, selon les modèles et les équipements, sur les véhicules électriques fabriqués en Chine (en plus des 10 % de taxes déjà appliqués sur les importations de voitures), afin de rééquilibrer la concurrence de prix chinois soutenus par de généreuses subventions publiques.

La mesure semble avoir offert un relatif répit aux constructeurs européens, même si la course technologique et commerciale ne fait que commencer : les fabricants chinois ont, depuis, adapté leur stratégie commerciale, en augmentant leurs ventes d'hybrides et hybrides rechargeables qui échappent à la surtaxe, et développent plusieurs projets d'usines implantées en Europe pour contourner l'obstacle.

3. Continuer à améliorer la compétitivité de nos constructeurs

Les employeurs français ont obtenu ces dernières années diverses exonérations de cotisations sociales et patronales et des baisses d'impôts de production.

Toutefois, l'écart de charges reste encore trop au désavantage des entreprises nationales : les impôts de production, notamment, dépassent encore de l'ordre de 4,5 % de PIB la moyenne européenne, selon la FIEV.

4. S'assurer de la disponibilité des matériaux critiques

L'enjeu de sécuriser l'approvisionnement en terres rares et matériaux critiques indispensables aux transitions énergétique et numérique suppose non seulement de diversifier leurs origines, mais également de développer activement un véritable écosystème de recyclage sur le territoire européen, qui maîtrise les processus clés de la chaîne de valeur (récupération, raffinage et fabrication).

Après l'adoption d'une réglementation sur les terres rares en 2024, le lancement d'une soixantaine de projets stratégiques et la conclusion de plusieurs accords de partenariats dans les minerais critiques, la Commission européenne a présenté, le 3 décembre dernier, un plan pour accélérer la diversification de ses approvisionnements.

B. Des mesures urgentes à prendre

1. Adapter la réglementation européenne à la réalité des marchés

Les acteurs auditionnés espèrent des mesures de simplification réglementaire, mais insistent d'abord sur l'urgence d'une trajectoire de décarbonation des véhicules neufs plus en phase avec la capacité des consommateurs à passer à la mobilité électrique, et avec celle des constructeurs européens à rattraper leur retard technologique. Les auditionnés réclament donc des calendriers tenables (notamment *via* un lissage des objectifs annuels CAFE et une distinction des trajectoires des véhicules utilitaires et des voitures particulières), ainsi que de la « flexibilité ».

L'Allemagne a d'ores et déjà demandé à la Commission européenne d'autoriser l'homologation, au-delà de 2035, des moteurs à combustion à haut rendement, des voitures électriques équipées d'un prolongateur d'autonomie (dit *range extender*) thermique, ainsi que des hybrides rechargeables. Toutefois, un consensus plus large s'est dessiné en

Europe pour préserver le développement et la vente de véhicules de transition vertueux, en particulier pour les cas les plus contraints (zones rurales, flottes utilitaires, etc.).

Au demeurant, une voie crédible pour atteindre les objectifs de 2035, dans un marché qui ne souhaite pas ou ne peut pas se convertir entièrement à l'électrique, serait d'élargir l'assiette de la décarbonation en recourant à une approche en analyse du cycle de vie (ACV). Cette approche constitue d'ailleurs un levier déterminant pour une politique de préférence européenne (voir *infra*).

L'association européenne des constructeurs automobiles (AECA) a ainsi publié, le 1^{er} décembre 2025, une déclaration commune pour un cadre flexible ouvert aux technologies alternatives (hydrogène pour des usages intensifs comme les poids lourds et les bus, hybrides rechargeables, prolongateurs d'autonomie...), qui mette réellement en œuvre le principe de neutralité technologique, conjugué à l'exigence d'un contenu européen minimum dans les véhicules vendus en Europe.

Face aux difficultés de sa filière automobile et à la convergence de ses alertes et de ses demandes, l'Union européenne a fini par décider d'activer un peu plus tôt la clause de révision du « règlement CO₂ ».

2. Mettre en place une préférence européenne

Il s'agirait d'aller plus loin que la prise en compte de l'empreinte carbone des productions, que traitent l'écorescore français ou le mécanisme européen d'ajustement carbone aux frontières (MACF ou CBAM, pour *Carbon border adjustment mechanism*). Ce dernier soumet, à partir de janvier 2026, certains produits importés à une taxation du carbone équivalente à celle appliquée aux industriels européens fabriquant ces mêmes produits (dans le

cadre du système européen d'échanges de quotas carbone ou SEQE).

Le dispositif, souhaité par les industriels européens et étudié par la Commission européenne, viserait à sécuriser un minimum de contenu local dans les produits vendus en Europe, en conditionnant l'accès aux aides et aux marchés publics à un label constatant une proportion plancher de produits ou composants fabriqués sur le territoire européen. Il importe en particulier d'éviter les implantations industrielles se contentant d'assembler des pièces importées. Ce dispositif est présenté par les acteurs comme un « filet de sécurité » visant à préserver les activités industrielles automobiles encore présentes en Europe.

Toutefois, s'il y a convergence sur le principe, sa portée est encore en débat, y compris au sein de la chaîne de valeur : d'un côté, les équipementiers réclament un contenu local de 75 à 80 % par modèle (50 % pour les batteries d'ici 2030) ; de l'autre, les constructeurs plaident pour une approche plus prudente et souple. Renault par exemple la voudrait fondée sur la moyenne de contenu européen calculée sur l'ensemble des véhicules qu'il a vendus en Europe, afin de moduler cette proportion selon les technologies et leurs dépendances aux importations. L'AECA rappelle que les chaînes d'approvisionnement automobiles sont mondiales et complexes.

3. Adapter les produits à la demande et renforcer l'innovation

L'Europe et la France doivent maintenir leurs efforts d'investissements, et même les renforcer, en s'inspirant de l'*Inflation reduction act* américain par exemple, pour réussir leur transition énergétique et numérique et pour rester dans la course face à la Chine.

Les enjeux sont multiples :

– rattraper notre retard technologique, développer, et consolider, les productions

de composants « verts ». Les *gigafactories* de batteries sont un début, mais elles restent économiquement fragiles et ont encore besoin de soutien dans leur phase de production. Certains acteurs de la filière automobile recommandent aussi des *joint ventures* avec des constructeurs chinois qui leur permettent de s'implanter en échange de transferts de technologie ;

– développer la « petite voiture européenne abordable », annoncée par la présidente de la Commission européenne en septembre 2025 (dont le prix se rapprocherait de 20 000 €, contre 27 000 € en moyenne aujourd'hui) ;

– renforcer la recherche et le développement d'autres options technologiques : alternatives au tout-électrique, mais aussi biocarburants et carburants de synthèse pour « verdir » les flottes thermiques existantes.

L'audition du pôle de compétitivité Nextmove témoigne de la diversité des pistes de recherche en cours (batteries plus performantes, plateformes électriques légères, *remanufacturing*), sur lesquelles la France compte des acteurs de pointe. Toutefois, d'autres doivent être encore creusées : pour produire sa propre électronique de puissance souveraine, reprendre le contrôle des logiciels pilotant les fonctions clés des véhicules, etc.

Les rapporteurs sont convaincus que l'industrie automobile française a l'excellence et la créativité nécessaires pour rebondir, d'autant que le crédit d'impôt recherche (CIR) lui permet de conserver, sur le territoire national, plusieurs dizaines de milliers de chercheurs et ingénieurs de haut niveau.

Le Pôle de compétitivité observe cependant que si le CIR est efficace en innovations peu matures (TRL 1 à 4), il est moins efficient sur des maturités d'innovation plus avancées (TRL 5 à 7, c'est-à-dire le passage du prototype à la production), un stade où 75 % des PME

françaises décrochent. Nextmove suggère en conséquence d'étendre le CIR au financement du passage à l'industrialisation et de la maturation industrielle.

Au-delà de ces questions d'innovation et de financement, les rapporteurs constatent que les filières française et européenne doivent être davantage protégées, le temps de rattraper leurs retards.

Le 16 décembre, la Commission européenne a fait un pas en ce sens en présentant les premiers éléments de son « paquet automobile » : elle propose de réduire, avec des compensations, l'objectif de 2035 à 90 % de ventes de véhicules sans émission de CO₂ par rapport à 2021, d'autoriser, avec des garde-fous, toutes les motorisations au-delà de 2035, d'accorder un « superbonus » aux petites voitures électriques fabriquées en Europe (qui équivaldront à 1,3 VE, permettant aux constructeurs de remplir plus rapidement l'objectif de 57 % de voitures sans émission dans le total de leurs ventes en 2030), de mobiliser 1,8 milliard d'euros pour les acteurs de la batteries européenne, etc.

Mais tout reste à discuter et de nombreux éléments doivent être précisés : en particulier le label « fabriqué en Union européenne », dont la Commission ne précisera les contours que fin janvier, sans parler des simplifications réglementaires réclamées par les industriels...

* * *