

Automobile *Made in France* : comment renouer avec une ambition industrielle ?

Présidentielle 2027 : et si on débattait sérieusement de l'avenir de la bagnole ?



Le faux débat : l'électrique, la Chine et l'Europe comme boucs émissaires

La voiture est une histoire industrielle française. Celle d'un pays pionnier, qui a inventé l'automobile moderne, dominé la production mondiale jusqu'en 1909, et conservé un rôle technologique central jusqu'à l'après-guerre.¹ Aujourd'hui encore, le secteur fait vivre **plus de 300 000 salariés, 4 000 sites et 800 entreprises**.²

Mais depuis trente ans, la filière s'enlise dans la désindustrialisation, au point que **l'avenir de l'automobile Made in France est en jeu**. La situation exige un diagnostic lucide et des choix politiques courageux.

Pourtant, le débat public s'enferme dans un récit simpliste : « **Bruxelles impose, les Chinois gagnent et la France perd** ». ³

Selon ce cadrage, la fin du thermique serait une lubie écologique de Bruxelles, qui aurait conduit l'Europe à saborder son avantage historique. Et puisque sur l'électrique, la Chine aurait déjà gagné, la filière française serait condamnée.

Ce récit est efficace politiquement et médiatiquement, mais **il rate l'essentiel**.

Cette note propose une autre voie : retracer l'histoire de l'affaiblissement de l'industrie automobile française et proposer une vision politique crédible pour la suite.

Sommaire

Le diagnostic lucide : 30 ans de laisser-faire industriel 3

Les grands constructeurs français ont perdu le cap 4

L'État-stratège en panne de stratégie 5

Le prix du laisser-faire 6

2025-2026 : une industrie automobile française prise en étau 7

2027 : Quelle vision politique pour la suite ? 11

Une Europe souveraine qui se donne les moyens de produire sur son sol 12

Une France leader et organisée qui défend ses productions stratégiques 13

Présidentielle 2027 : et si on débattait sérieusement de l'avenir de la bagnole ?

À l'approche de l'élection présidentielle de 2027, cette note est la première d'une série consacrée à l'avenir de l'automobile en France.

Cette série propose de dépasser les faux débats et avance des orientations politiques crédibles pour nourrir les programmes des candidats.

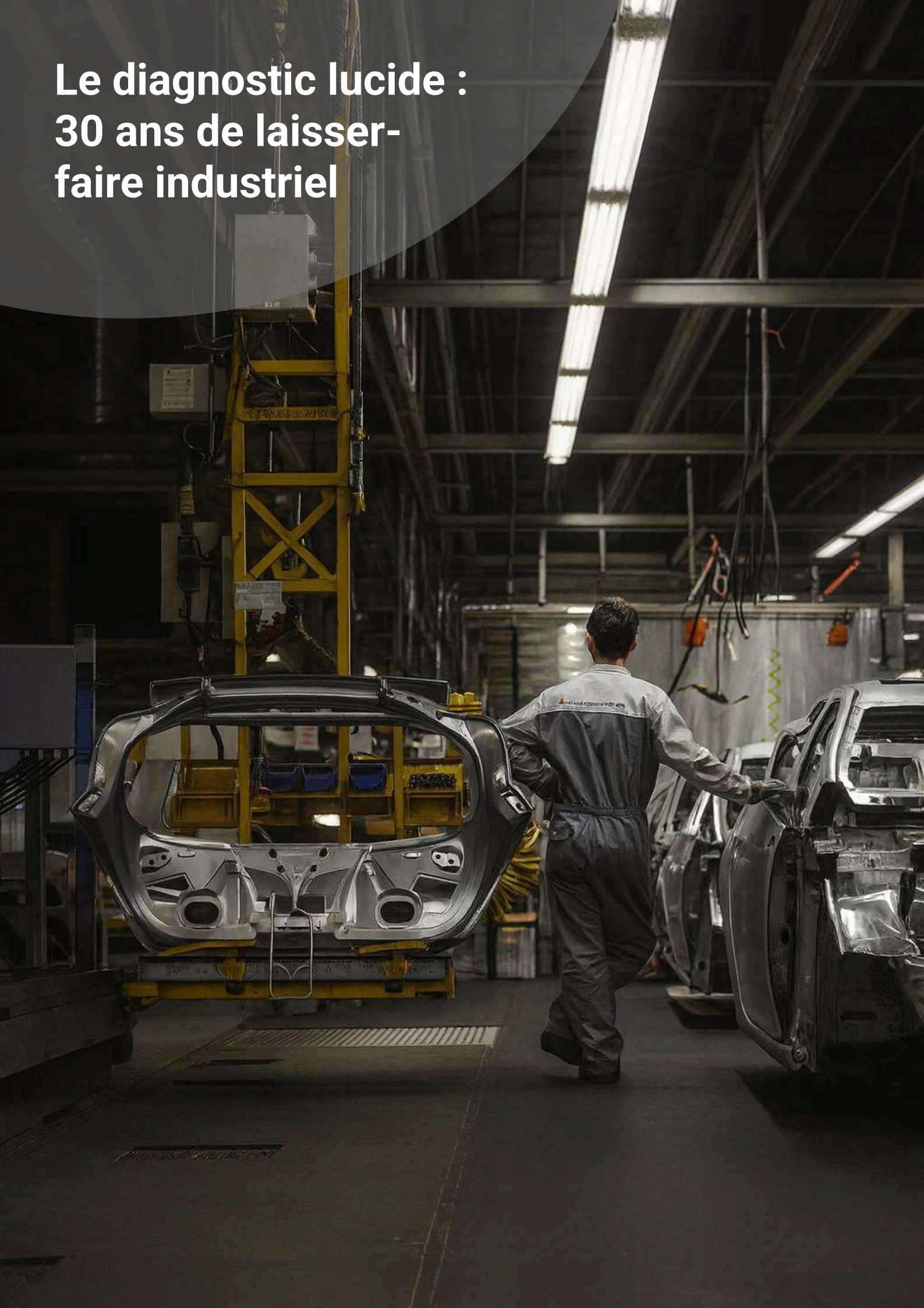
Basée sur les travaux d'experts les plus récents, elle s'adresse aux responsables publics et aux journalistes qui veulent remettre les faits et l'intérêt général au cœur de la discussion.

Auteurs : Léo Larivière (T&E), Diane Strauss (T&E) - Figure & graphisme : Rémi Grimaud

Rellecteurs : Marie Chéron (T&E), Antoine Durand (RAC), Jean-Philippe Hermine (IMT), Erwann Kerrand (I4CE), Bernard Jullien (FERIA), Pierre Leflaive (RAC), Neil Makaroff (Strategic Perspectives), Madeleine Péron (Veblen), Xavier Sol (T&E), Anaïs Voy-Gillis (IAE de Poitiers).



Le diagnostic lucide : 30 ans de laisser- faire industriel



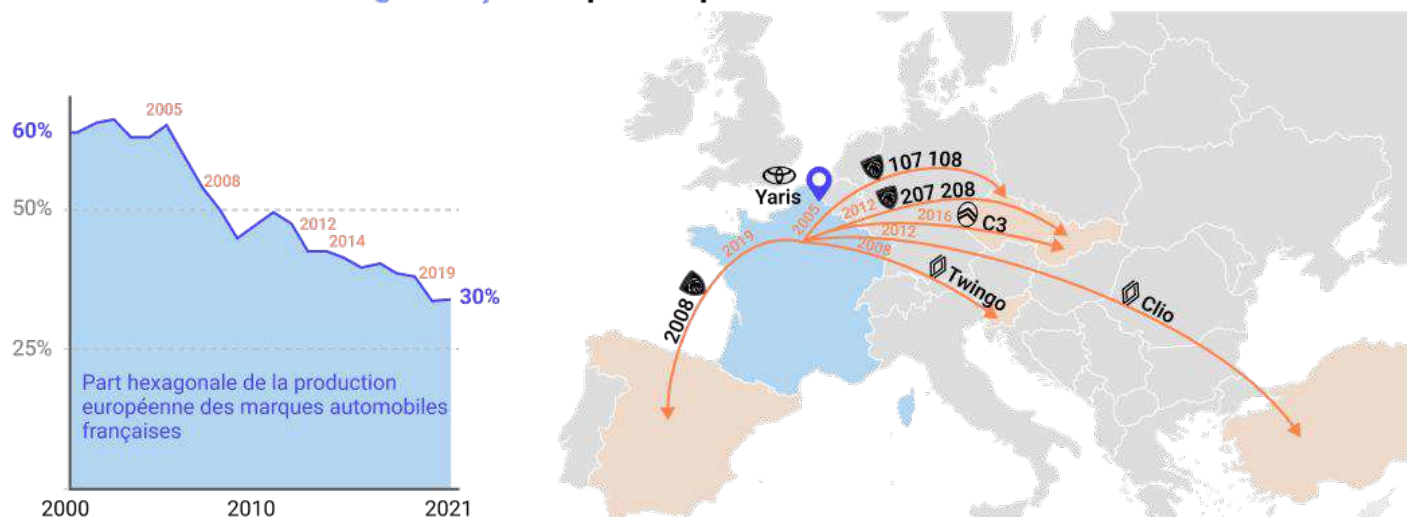
1. Les grands constructeurs français ont perdu le cap

Nos anciens « champions nationaux » ont largué les amarres

La « crise » de l'industrie automobile hexagonale est d'abord la conséquence des choix stratégiques des anciens « champions » français. À partir de 1990, Renault et PSA (groupe Stellantis) sont devenus des groupes mondiaux, guidés en priorité par un **objectif de rentabilité** et non par les intérêts de leur pays d'origine.

Pour réduire les coûts de production, ils ont mis les territoires en concurrence et **délocalisé par vagues successives leurs usines françaises et leurs sous-traitants** vers l'Espagne, l'Europe de l'Est, et au-delà vers la Turquie ou le Maghreb.⁴

Renault et PSA : un **ancrage français** de plus en plus faible



Sources : Pardi (2025) ; Institut Mobilités en Transition & Fondation pour la Nature et l'Homme (2024)

Ce sont les **voitures « grand public »**, cœur historique de la production et des ventes nationales, qui ont été délocalisées en premier. Le dernier petit modèle encore assemblé en France est étranger : la Yaris, à Valenciennes.

La fuite en avant vers le haut-de-gamme

Parallèlement, à partir des années 2010, ils ont imité la stratégie allemande : **monter en gamme, vendre plus cher, quitte à produire moins**, dans l'espoir d'accroître les marges.⁵

Ce choix s'est traduit par l'abandon des voitures les plus accessibles (C1, Modus, 108, etc.) et par **une inflation de gros modèles** : fin 2025, 75 % des modèles de la gamme Renault étaient ainsi « SUV-ifiés ».⁶

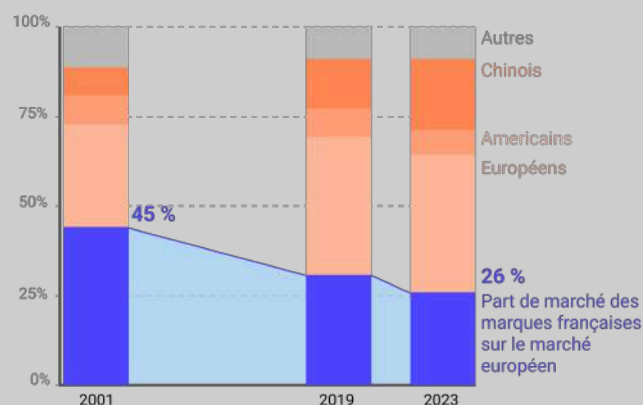
Un succès très relatif

Pour Renault et Stellantis, cette stratégie **est loin d'être un succès**. Leurs marges ont bondi en 2021-2023 (+80 % et +44 %)⁷, mais il s'agit surtout d'un effet mécanique de la pénurie post-Covid : moins d'offre, une demande soutenue, des prix qui montent.

En réalité, **leurs parts de marché en Europe ont reculé** au profit des concurrents allemands et les exportations n'ont pas compensé ce déclin.⁸

Paradoxalement, les **grands équipementiers français** (Valeo, Forvia, Michelin, OPmobility) ont mieux résisté. Mis sous pression par les constructeurs, ils se sont mondialisés par fusions et acquisitions. Ils ont ainsi bâti des positions solides dans les chaînes de valeur internationales, dans le logiciel, l'électronique et les technologies embarquées.⁹

Les **constructeurs français** perdent des parts de marché en Europe



Source : Pardi (2025)

2. L'État-stratégie en panne de stratégie

Des milliards pour les grands groupes

Autrefois moteur de son industrie, l'État stratégie n'a pas cherché à peser sur les choix stratégiques de ses anciens constructeurs nationaux. Il s'est transformé en **distributeur de chèques** : entre 2018 et 2024, plus de 27 milliards d'euros ont été versés à la filière automobile, pour l'aider à traverser les crises et à se transformer.¹⁰

Mais en retour, il a **rarement imposé des contreparties fermes**, sur la production et l'emploi en France, ou sur le développement de véhicules adaptés aux besoins et aux moyens des Français.

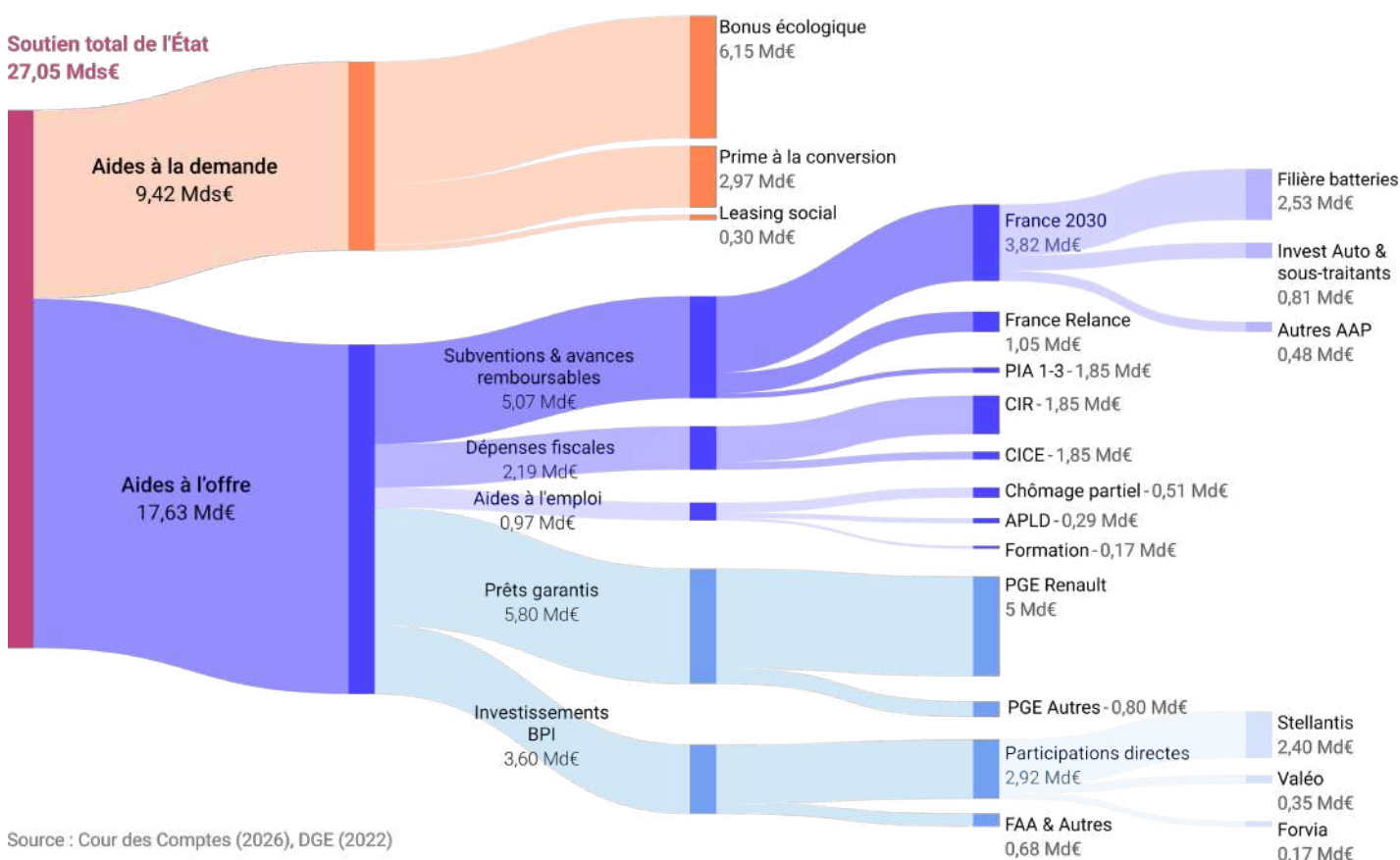
Ces dernières années, l'État a **laissé les grands groupes fixer eux-mêmes l'essentiel de la stratégie industrielle**, en espérant que cela finirait par profiter au pays.¹¹

Dans les faits, ces entreprises ont bénéficié d'un soutien public important, sans remettre en cause leur choix de délocaliser leur production et de cesser de produire les modèles les plus accessibles.¹²

Cette défaillance s'explique notamment par **une forme de « confiance réflexe »** : dans l'administration comme dans la classe politique, beaucoup continuent de percevoir les marques françaises comme « garants » naturels de l'intérêt national.¹²

Automobile : un État-stratégie devenu un chéquier

Subventions et prêts garantis alloués à la filière (2018-2024)



Source : Cour des Comptes (2026), DGE (2022)

Des soutiens timides pour les PME et les salariés

À l'inverse, les **PME de la sous-traitance** ont été **largement oubliées**, alors qu'elles représentent plus de la moitié des emplois du secteur. Les dispositifs existants (Territoires d'industrie, pôles de compétitivité, etc.) sont très insuffisants au regard des besoins.¹³

De même, le **dialogue social** n'a pas été à la hauteur. Les syndicats de salariés pèsent peu sur les choix structurants, qui reposent largement sur des discussions entre le gouvernement et les grands groupes, dans un climat de « chantage à l'emploi ». ¹⁴



3. Le prix du laisser-faire : un mauvais deal pour la France

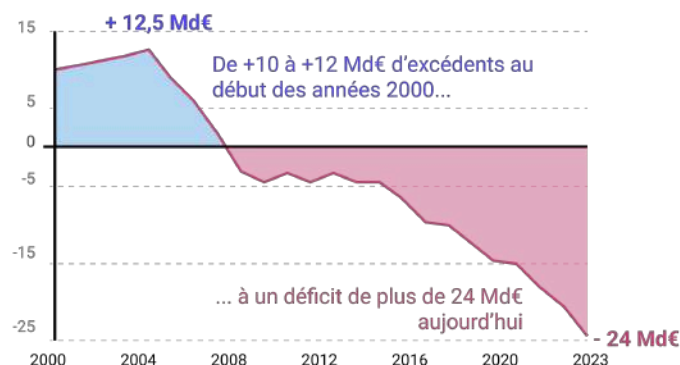
Un tissu industriel national qui se délite

Après deux décennies de délocalisations et de montée en gamme, la production française s'est **recentrée sur des volumes plus faibles et moins intensifs en emploi**. Cette contraction a d'abord eu lieu sur les sites Renault et PSA, puis s'est diffusée à leurs sous-traitants.¹⁵

Depuis 2007, la filière perd en moyenne **10 000 emplois par an**, frappant en particulier les territoires automobiles historiques (Grand Est, Hauts-de-France, Île-de-France, etc.).¹⁶ Les salariés restants, plus âgés, ont été soumis à une forte pression sur leurs conditions de travail, sans ralentir la désindustrialisation.¹⁷

De même, les **PME de la sous-traitance** ont compressé leur prix et leurs marges, pour résister à la mise en concurrence internationale permanente.¹⁸

La balance commerciale de la filière automobile française a basculé dans le rouge



Sources : Pardi (2025)

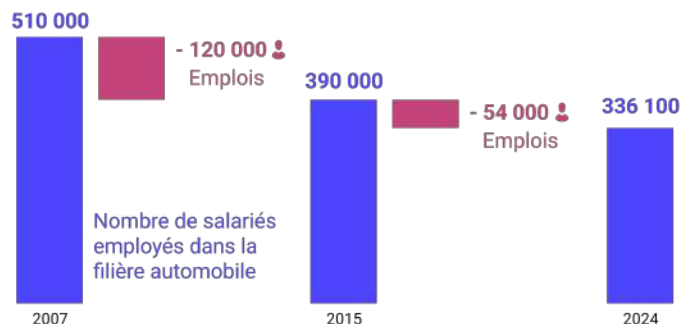
Consommateurs : un marché français en panne

Depuis 2019, la montée en gamme et la hausse des prix post-Covid décidée par les constructeurs ont fait **bondir le coût moyen des voitures neuves** (+30 %).²²

Cette flambée a accru le **décalage croissant entre l'offre de voitures et le pouvoir d'achat des automobilistes français**. Plus que jamais, les modèles neufs sont réservées aux ménages aisés et aux entreprises, tandis que la grande majorité des Français garde son ancienne voiture plus longtemps ou se replie sur l'occasion.²³

Résultat : la demande se contracte et **les ventes de voitures neuves baissent** (-22 %).²⁴

En 17 ans, 174 000 emplois ont disparu dans le secteur automobile français



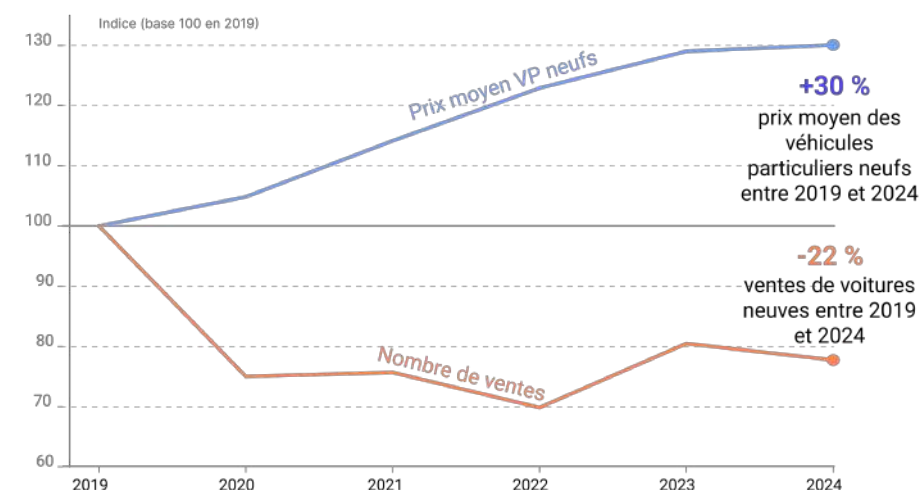
Source : Xerfi (2025)

Surtout, la filière française est devenue un simple rouage de chaînes de valeur mondialisées, **dépendante de décisions prises à l'étranger**. Cette logique s'est accentuée en 2021 et 2023 : Peugeot et Citroën sont désormais des marques parmi d'autres au sein de Stellantis, groupe transatlantique aujourd'hui dirigé depuis Détroit,¹⁸ tandis que les activités thermiques de Renault ont été transférées dans Horse, coentreprise franco-sino-saoudienne basée à Londres.¹⁹

Enfin, sur le plan macroéconomique, **la bascule commerciale** est spectaculaire : exportatrice au début des années 2000 (+12,5 M€), la France est devenue importatrice de véhicules et de pièces (-24 M€).²⁰

Voitures neuves : des modèles plus chers, pour moins de clients

Variations des prix moyens et des ventes de voitures neuves



Source : L'Argus (2019) ; IMT-Iddri (2024) ; SDES (2025)

4. 2025-2026 : une industrie automobile prise en étau

Un thermique européen qui a atteint son pic industriel et commercial

C'est dans ce contexte déjà difficile qu'intervient la révolution de la voiture électrique, qui se traduit par un recul structurel du thermique européen.

En Europe, les ventes de modèles essence, diesel et hybrides neufs ont été divisés par deux en cinq ans.²⁵

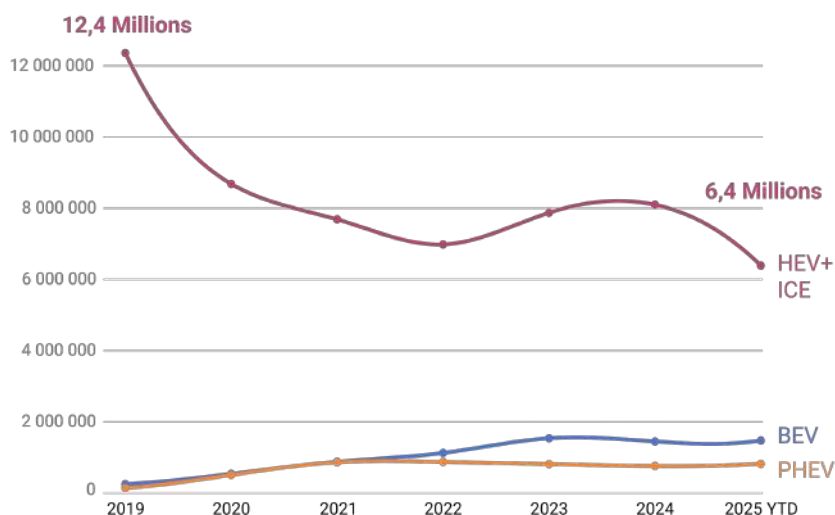
Cette contraction du marché interne **n'est pas compensée à l'export**.

Cela tient d'abord à l'avantage de la Chine, qui est loin de se cantonner à la voiture électrique. Pékin est également devenu très compétitif sur la technologie thermique et sur les composants (pneus, embrayages, etc.). Depuis 2020, les modèles thermiques représentent ainsi 76 % des exportations chinoises.²⁶

Mais cela tient aussi et surtout au **basculement électrique rapide des marchés mondiaux**.²⁸ Le marché américain, lui, se ferme, sous Trump comme sous Biden.

En Europe, les ventes de voitures thermiques et hybrides neufs s'effondrent

Ventes de voitures neuves en Europe depuis 2019, par motorisation

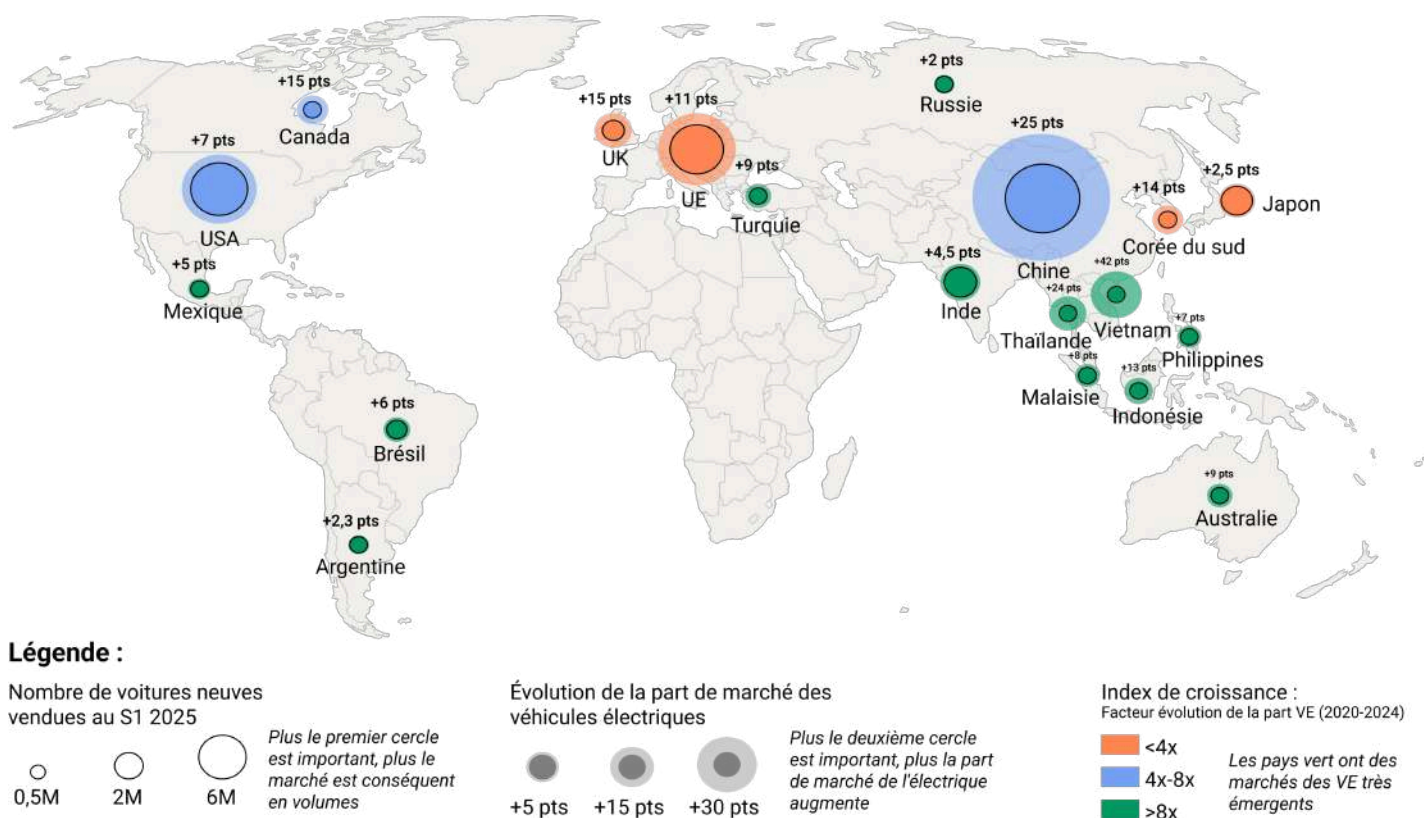


Sources : ACEA (2025).

HEV = hybride simple, ICE = essence et diesel, BEV = électrique, PHEV = hybride rechargeable.

Automobile : les marchés mondiaux basculent vers l'électrique, sous l'impulsion de la Chine

Rythme d'électrification des grands marchés automobile (2020-2025)



Sources : T&E (2025)

La montée irrésistible de la Chine sur la voiture électrique

Ce basculement électrique du monde automobile est porté par **la Chine, qui a pris le leadership** à l'appui d'une stratégie de long terme, cohérente et méthodique.²⁸

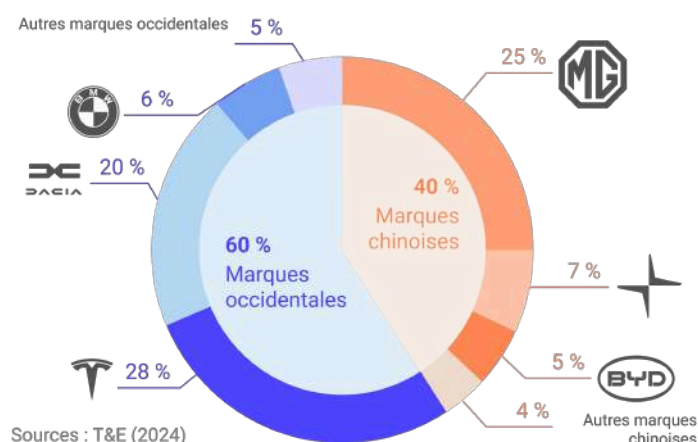
D'abord, elle a **utilisé les implantations occidentales** pour capter les technologies et le savoir-faire. La moitié des voitures électriques « chinoises » vendues en Europe sont en réalité produites pour des marques occidentales.²⁹

Ensuite, grâce à des aides publiques massives, elle a fait émerger **ses propres géants** (BYD, Chery, Geely, etc.) et **sécurisé l'ensemble de la chaîne de valeur**, des mines aux batteries. Aujourd'hui, 70 % des batteries sont produites par des entreprises chinoises.³⁰

Enfin, Pékin ne se contente plus d'exporter : le pays **investit le cœur même de la filière occidentale**, en rachetant des constructeurs historiques (Volvo) et en multipliant les coentreprises (Renault-Minh, Renault-Geely, Stellantis-Leapmotor...).

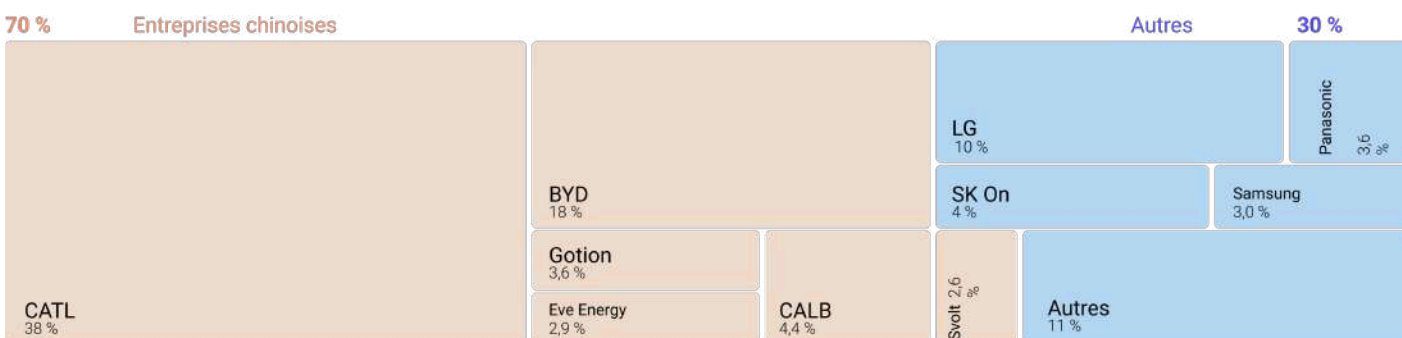
La moitié des voitures Made in China vendues en Europe sont de marques occidentales

Répartition des ventes en Europe de véhicules électriques produits en Chine, par origine des marques (2023)



70 % des batteries sont produites par des entreprises chinoises

Part de marché des principaux fabricants mondiaux de batteries pour véhicules électriques (janvier–juillet 2025)



Pendant ce temps, les constructeurs français, comme leurs homologues européens, ont préféré **continuer à tirer profit de la montée en gamme thermique**, plutôt que d'anticiper le changement.³¹ Leur virage électrique a donc été tardif et leur offre est moins compétitive. Ils disposaient pourtant d'une avance initiale. La Zoé et le Kangoo électriques ont par exemple été lancés dès le début des années 2000.

De leur côté, l'écosystème français des petits sous-traitants, sous pression de ses grands donneurs d'ordre, n'a **pas pu investir ni anticiper la transition**.³² Le legs de la politique du « tout diesel », impulsée dans les années 1980, a aussi joué, enfermant la filière française dans une technologie en déclin.

L'Europe avait une longueur d'avance sur l'électrique, mais elle ne l'a pas transformée

Comparaison des gammes électriques de Renault et de BYD en 2012 et 2025



Une dynamique de réindustrialisation par l'électrique... qui reste fragile

Face à ce déséquilibre, l'Union Européenne (UE) a acté la fin de vente des moteurs thermiques en 2035, afin de provoquer **un choc d'investissement et de se repositionner sur la voiture électrique**.³³

Rien qu'en France, plus de **25 milliards d'argent public et privé** ont été actés sur les cinq dernières années. Cela a permis la conversion électrique de sites d'assemblage, l'installation de gigafactories dans le Nord, mais aussi le lancement de projets d'extraction et de raffinage de lithium, ou de production de composants de batteries.

Au total, **30 000 emplois** dépendent déjà de cette filière émergente. De même, le secteur de la recharge s'est développé, et emploie 24 000 salariés.³⁴

Mais **cette dynamique de réindustrialisation électrique est encore fragile**. La Chine dispose en effet de plusieurs longueurs d'avance et propose des modèles compétitifs et moins chers. Or, 70 % des exportations automobiles françaises sont aujourd'hui dirigées vers des marchés où la concurrence chinoise est élevée.³⁵

Mais cette concurrence **ne se joue pas qu'à l'étranger**. L'UE n'a en effet pas su protéger son marché intérieur de l'expansion automobile chinoise, dans un monde où la compétition économique repose désormais sur les subventions publiques et le protectionnisme.³⁶ De même, les investissements asiatiques sont acceptés sans conditions, notamment sur l'emploi local ou le transfert de technologies.³⁷

La surproduction chinoise cherche ainsi à **écouler sur le Vieux continent ses modèles, thermiques et électriques, mais aussi ses pièces automobiles**.

Subissant cette concurrence, à l'export comme sur le marché domestique, les constructeurs européens sont sous pression, les sous-traitants encore plus, et une nouvelle vague de plans sociaux frappe la filière en 2025 et 2026.³⁸

Le risque est clair : celui d'une **évacuation de l'industrie française et européenne du marché automobile de demain**.

La filière française de la voiture électrique est déjà une réalité

Cartographie des activités économiques actuelles et en projet liées à l'industrie de la voiture électrique

Légende

Assemblage et pièces automobiles

- Voitures électriques
- Utilitaires électriques

Gigafactories

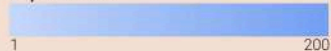
- En service
- En développement / projet

Composants batteries

- En développement / projet

Recharge

Nombre d'entreprises dans la filière par département



Métaux

- Gisement de lithium
- Site d'extraction en développement / projet
- Site de raffinage en développement / projet

Recyclage et réemploi

- En service
- En développement / projet



Sources : T&E et Transition Data Lab (2026), Xerfi (2026), ACEA (2025), BRGM (2025), Autofocus (2025)

Le risque d'un mirage populiste

Le récit dominant n'est pas seulement simpliste : il est **faux** et **dangereux**.

Faux, car il transforme en boucs émissaires l'Europe, la transition électrique ou la concurrence chinoise, pour masquer des années de désancrage industriel, de mauvais choix stratégiques des grands constructeurs, et d'absence de pilotage public de la filière automobile.

Dangereux, car si la France prétend « sauver » son industrie en freinant l'électrique, elle accélérera sa désindustrialisation et sortira elle-même du marché automobile de demain.

Il faut donc sortir de ce piège narratif.

À l'approche de la présidentielle de 2027, la question n'est plus « thermique ou électrique ? », mais :

Comment sécuriser un avenir industriel français dans un monde électrique ?



**2027 :
Quelle vision politique
pour la suite ?**



1. Une Europe souveraine qui se donne les moyens de produire sur son sol

Produire en Europe : protéger et relocaliser

Dans un monde où les grandes puissances protègent leurs industries stratégiques, l'avenir de l'automobile française se joue d'abord en Europe. La France doit porter une **Union de la souveraineté industrielle**, capable de reconstruire ses chaînes de valeur et de sécuriser son marché intérieur.

Stabiliser les règles

L'Europe ne bâtira pas de filière électrique solide si ses règles changent au rythme des pressions de certains grands groupes. Le **zigzag réglementaire sur la voiture électrique** doit cesser car il crée de l'incertitude et risque de retarder, voire d'annuler les investissements d'avenir.³⁹

Protéger le marché européen

Ensuite, **protéger le marché européen** est indispensable. Pour éviter le scénario du solaire et de l'éolien, l'Union doit cibler les importations déloyales venues de Chine. Les outils existent : **droits de douane, clauses de sauvegarde, quotas, ajustement carbone aux frontières**. Les droits de douane sur l'électricité chinoise, applicables depuis octobre 2024, sont un premier pas ; ils doivent être élargis, notamment aux batteries.

Relocaliser la valeur avec une préférence européenne

Produire en Europe, c'est aussi **relocaliser la valeur**. L'Europe en discute en 2026 : les subventions, marchés publics et avantages fiscaux doivent être réservés aux produits intégrant **une part minimale de Made in Europe**. Une préférence européenne assumée, comme le font les États-Unis et la Chine.⁴⁰

Contrôler les investissements étrangers

De même, tout investissement ou implantation étrangers doit être soumis à **un transfert de technologies et à un contrôle strict de la Commission**. C'est la garantie qu'ils contribuent aux objectifs industriels européens et respectent les règles sociales et environnementales.⁴¹

Faire émerger des champions européens

Enfin, une Europe souveraine doit pouvoir faire émerger ses propres champions. Cela suppose de moderniser les règles sur les aides d'État pour permettre la naissance de **nouveaux Airbus de l'électro-mobilité**.⁴² Pour résister à la concurrence chinoise, il faut pouvoir subventionner directement la production, par exemple de petites voitures électriques, de batteries ou leur recyclage, comme l'ont fait les États-Unis avec leur *Inflation Reduction Act*.

« Paquet automobile » : l'Europe brouille sa propre stratégie

Fin 2025, la Commission a proposé un ajustement de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves à **-90 % en 2035**, au lieu de -100 %. Cela signifie que si les constructeurs devront vendre une **large majorité d'électriques**, les thermiques et hybrides resteraient autorisés.

Le signal est ambigu : c'est **une invitation à s'enfermer dans une technologie passée**, au risque de creuser encore le retard avec la Chine.



Vendre en Europe : dynamiser la demande intérieure et soutenir les ménages

Une industrie forte doit s'appuyer sur un marché intérieur solide. L'Europe dispose ici d'un atout unique avec son marché de **450 millions de consommateurs**.

Du côté des entreprises, premières acheteuses de véhicules neufs, la transition peut être accélérée par des **objectifs d'électrification des flottes des grands groupes**, comme l'a fait la France et comme le prévoit le paquet automobile pour l'ensemble de l'UE.⁴³

Du côté des ménages, il faut permettre à ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter du neuf d'accéder à l'électrique via des soutiens budgétaires européens aux dispositifs comme **le leasing social français**.

Combinées **avec une préférence européenne et le respect des règles sociales et environnementales**, ces deux mesures garantiront des volumes d'activité aux usines européennes.⁴⁴

2. Une France leader qui défend ses atouts stratégiques

L'avenir de l'automobile française se joue ensuite en France, à condition que l'État stratège cesse de déléguer son rôle aux grands groupes industriels et **redevienne le moteur de son industrie**.

Une gouvernance refondée

Une planification industrielle claire

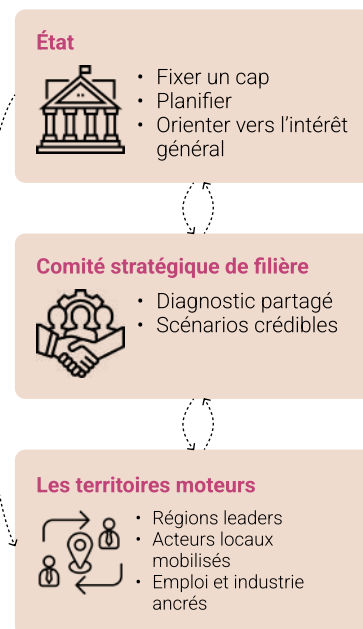
Pour redevenir une puissance automobile dans un monde électrique, la France doit se doter d'une **planification industrielle claire**, portée au niveau national. Le rôle de l'État doit être de fixer un cap, de coordonner les acteurs, et d'orienter les industriels vers l'intérêt général national.

Une gouvernance élargie

Ce pilotage peut reposer sur un **Comité stratégique de filière élargi**, associant aussi syndicats et experts. Sa première mission serait d'établir un **diagnostic** de l'état actuel de la filière, et de proposer des scénarios crédibles pour l'avenir. L'objectif est de soutenir une vision politique pour la mise en oeuvre d'un **plan offensif de réindustrialisation par l'électrique**.

Des territoires moteurs

La planification ne doit pas s'opérer **uniquement depuis Paris**. Les **Régions** doivent en être les leaders, en lien avec les **intercommunalités** et les acteurs locaux pertinents (comme les Maisons de l'emploi). Le succès de l'usine Toyota à Valenciennes démontre l'importance d'une implication locale forte pour attirer des activités sur les territoires.



Mettre l'argent public au service de ce plan

Redevenir stratège, c'est aussi **remettre de l'ordre dans l'usage de l'argent public**.

Cela suppose d'abord des **conditions claires**. Chaque euro investi doit soutenir l'emploi, la production locale et les sous-traitants. L'**éco-score**, qui conditionne bonus et niches fiscales à l'empreinte carbone des voitures électriques, est un premier pas. Il faut aller plus loin avec des **conditions économiques et sociales** et prévoir un remboursement en cas de délocalisation. De même, la transparence doit devenir la règle, avec un registre national public des aides versées.

L'État doit aussi redevenir un **actionnaire exigeant** : ses parts dans Renault (15 %) et Stellantis (6 %) doivent servir à exiger des engagements sur la stratégie industrielle et commerciale. Si nécessaire, une montée au capital peut être envisagée.

Mais l'argent public doit aussi attirer les Toyota-Valenciennes électriques de demain. La France dispose d'avantages compétitifs (infrastructures, équipementiers puissants, coûts d'implantation faibles grâce à des sites déjà amortis) qu'elle peut accroître avec un **pack attractif de soutien public conditionné**.⁴⁷

La France peut s'inspirer de l'exemple espagnol

La France peut ici s'inspirer de l'Espagne, qui a renforcé sa position dans la chaîne de valeur automobile européenne ces dernières années. Pour ce faire, elle a mobilisé un coût du travail et de l'énergie compétitif, mais elle a aussi et surtout mis en place **une politique cohérente de soutien et d'investissement conditionné à la localisation de chaînes de valeur**, notamment autour de nouveaux modèles électrifiés.⁴⁵

Son Plan *Auto España 2030* montre qu'il est possible de définir une feuille de route ambitieuse, chiffrée et co-construite, de mobiliser des investissements, d'attirer de nouveaux constructeurs et d'accélérer la transition électrique.⁴⁶



Les atouts de la France à défendre et amplifier

Redevenir stratégique, c'est ensuite savoir **sur quels maillons de la chaîne de valeur de la voiture électrique la France peut réellement devenir forte**. Elle ne sera pas leader partout, mais elle dispose de plusieurs atouts qu'il faut identifier, prioriser et défendre.

Renouer avec les modèles populaires

La France compte déjà une dizaine de sites d'assemblage de véhicules électriques, mais plus d'une usine sur deux tourne à moins de 50 %.⁴⁸

L'avenir de ces sites passe par une stratégie simple et historique : assembler des **voitures compactes et abordables** (« low-cost locales »). C'est une voie alternative aux voitures premium et aux importations chinoises, permettant de booster les volumes sur le marché des voitures neuves et d'offrir aux Français une voiture électrique populaire.⁴⁹ Le succès de la R5 Made in Douai illustre le potentiel de cette stratégie.

Consolider la spécialisation sur les utilitaires

La France dispose aussi d'un atout rare : **l'utilitaire**, avec les sites de Maubeuge, Hordain, Sandouville et Batilly.

Pour être pérennisé, cet avantage **doit être électrifié en priorité**, pour ne pas laisser la Chine prendre aussi le leadership sur ce segment.⁵⁰

Devenir le pôle européen de la batterie

Dans le Nord, une « **Vallée de la batterie** » est en cours de structuration, grâce à un investissement public massif. Pour sécuriser ce nouvel atout industriel, les pouvoirs publics doivent protéger et accompagner ces gigafactories jusqu'à leur taille critique, faute de quoi elles ne survivront pas à la concurrence chinoise.

Prendre sa part de l'industrie des métaux

De nombreux projets sont par ailleurs en cours pour implanter **une nouvelle industrie des métaux**.⁵¹ Le Grand Est et l'Allier pourraient ainsi accueillir des sites d'extraction et de raffinage du lithium, et des projets de raffineries sont à l'étude à Bordeaux et au Havre.

Pour être pérennes, ces activités doivent répondre à **des exigences sociales et environnementales élevées**, en contrepartie d'un **soutien public massif** et d'une visibilité réglementaire de long terme.

Miser sur l'économie circulaire automobile

Dans les années à venir, les rebuts de production des gigafactories (d'ici 2030) puis l'arrivée des batteries en fin de vie (d'ici 2040-2050) offriront à la France un gisement de métaux à recycler.

Grâce à ses sites pilotes (Flins, Saint-Laurent-Blangy, Dieuze, Domène, Viviez), la France dispose d'**une carte industrielle à jouer**. Mais la suspension récente de projets d'envergure (Suez-Eramet, Stellantis-Orano) témoignent de la nécessité d'accompagner cette filière.

Cette spécialisation française nécessite une **coopération étroite avec nos voisins automobiles** (Allemagne, Espagne, Europe de l'Est, Turquie, Maroc), pour éviter la concurrence fratricide.



Pour une planification innovante de la demande... et de l'offre

Dans un contexte de forte innovation technologique, la France doit aussi oser **des outils politiques nouveaux**.

Côté demande, le leasing social doit changer d'échelle. Il faut viser **un véritable parc social automobile** : à terme, jusqu'à un million de petites voitures électriques à loyer modéré, ciblées sur les ménages les moins aisés et les plus dépendants de la voiture.⁵²

Côté offre, l'État doit parallèlement structurer **un pacte industriel visant la production en France d'une voiture électrique du quotidien**, simple, robuste, autour de 15 000 euros. C'est cette voiture qui constituera le cœur du parc social. Cela passe par une plateforme nationale associant constructeurs, équipementiers et filière batterie, et la réorientation des aides publiques à la production vers ce projet.



Un contrat de transition juste pour les salariés et entreprises de la filière

Enfin, un plan industriel national ne peut réussir s'il oublie ses **forces vives** : les salariés et les PME de la sous-traitance.⁵³

Des centaines de métiers du thermique peuvent évoluer vers les métiers de l'électrique. D'autres devront se réorienter, car un moteur électrique nécessite moins de main-d'œuvre que son équivalent thermique.⁵⁴ Il faut donc **sécuriser les droits à la formation et à la reconversion**, notamment en relançant le **Fonds exceptionnel automobile**, qui avait fait ses preuves.

Les PME doivent aussi devenir des **bénéficiaires prioritaires du soutien public**, en appui d'une relance de dispositifs territoriaux (**Rebond industriel, Territoires d'industrie, pôles de compétitivité**). Cela passe par des guichets dédiés, des prêts, des aides à l'investissement, un accompagnement renforcé et un cadre exigeant pour structurer les relations avec les grands donneurs d'ordre.



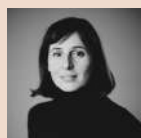
À propos

Transport & Environment (T&E) est l'organisation européenne de référence sur les enjeux de **transport durable et d'énergie**. Elle s'appuie sur des **méthodologies éprouvées** et une **modélisation rigoureuse** fondée sur les données, alignées avec les **objectifs climatiques de l'Union européenne**.

Reconnue par les **décideurs publics**, la **société civile** et les **acteurs du marché**, T&E dispose d'une **expertise unique** dans l'analyse et l'influence des normes européennes, en particulier sur les politiques d'**électrification des transports**.

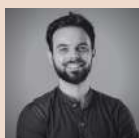
Présente dans **24 pays**, T&E fédère **50 organisations membres** et s'appuie sur **6 bureaux nationaux**, ce qui lui permet de combiner vision européenne et ancrage territorial.

L'équipe de T&E en France



Diane Strauss
Directrice

diane.strauss@transportenvironment.org



Léo Larivière
Responsable Transition automobile et relations politiques

leo.lariviere@transportenvironment.org



Marie Chéron
Experte décarbonation du fret et enjeux sociaux de la transition

marie.cheron@transportenvironment.org



Bastien Gebel
Responsable décarbonation de l'industrie automobile

bastien.gebel@transportenvironment.org



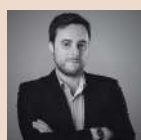
Fanny Pointet
Responsable du transport maritime

fanny.pointet@transportenvironment.org



Jérôme du Boucher
Responsable aviation

jerome.duboucher@transportenvironment.org



Nicolas Raffin
Responsable Communication et Médias - Porte-parole

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Figures et graphisme

Transition Data Lab
Rémi Grimaud
remi@transition-data-lab.com

Notes

1. Aussilloux, Frocrain, Lallement, Harfi, Les politiques industrielles en France. Évolutions et comparaisons internationales, France Stratégie.
2. Corberand, Fogelman, Vatimbella, Molière (2024), Portrait de la filière automobile à l'heure de sa transition vers l'électrique, Direction générale des entreprises.
3. Calatayud, Larivière, Strauss, Tallent (2025), Les Français, la bagnole et l'écologie : comment réussir le crash test ?, Fondation Jean Jaurès, Transport & Environment.
4. Carbonell, Pardi (2025), Can electrification reverse the decline of the French automotive industry? dans Galgóczi and all, Is 'electromobility made in Europe' still possible?, ETUI.
5. Alochet, Jullien, Klebaner, Pardi (2025), Légère et abordable : les clés d'une voiture électrique à succès, La Fabrique de l'Industrie.
6. Analyse T&E de la gamme de Renault en décembre 2025.
7. Analyse T&E des données Ernst & Young (analyse des principaux indicateurs financiers des plus grands constructeurs automobiles mondiaux).
8. Carbonell, Pardi (2025), op.cit.
9. Kanitz, Hancké (2025), Electric cars and jobs in the automotive supply chain in France dans Galgóczi and all, Is 'electromobility made in Europe' still possible?, ETUI.
10. Cour des Comptes (2026), Le soutien de l'État à la filière automobile ; DGE (2022), Transformations et défis de la filière automobile.
11. Cour des Comptes (2026), op. cit. ; Kanitz, Hancké (2025), Electric cars and jobs in the automotive supply chain in France dans Galgóczi and all, Is 'electromobility made in Europe' still possible?, ETUI.
12. Kanitz, Hancké (2025), op. cit. ; Bouvier, Camille (2025), Le poids de la filière automobile française : 329 000 salariés et 1,1 % du PIB, INSEE.
13. Cour des comptes (2026), op. cit. ; Kanitz, Hancké (2025), op. cit.
14. Carbonell, Pardi (2025), op. cit. ; Kanitz, Hancké (2025), op. cit.
15. Camille, Chelly, Lafrogne-Joussier (2026), La filière automobile entre 2010 et 2023 : Anatomie d'une chute, INSEE.
16. Xerfi (2025), Étude prospective emploi et compétences. EDEC automobile.
17. Carbonell, Pardi (2025), op. cit.
18. FIEV, citée par Cadec, Cardon, Jacquemet (2025), Contre un crash programmé : dix-huit mesures d'urgence pour l'industrie automobile française, Sénat.
19. Les Échos (10 juin 2025), « Le nouveau patron de Stellantis sera basé aux États-Unis. »
20. Renault (31 mai 2024), « Renault Group et Geely créent "HORSE Powertrain Limited", entreprise leader des moteurs et transmissions ».
21. Carbonell, Pardi (2025), op. cit.
22. Dupont-Roc, Hermine (2025), Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation des prix des véhicules entre 2020 et 2024, IMT, C-Ways.
23. SDES (2024), Le parc automobile des ménages en 2023, Ministère de la transition écologique.
24. SDES (2025), Bilan annuel transports 2024, Ministère de la transition écologique.
25. Analyse T&E des données de l'ACEA.
26. Grjebine, Lefebvre, Torres (2026), L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois, Haut Commissariat à la stratégie et au plan.
27. Mathieu, Navas Gohlke, Gimbert (2025), EV progress report - 2025, T&E.
28. Delatte (2025), Cleantech : réduire nos dépendances stratégiques à la Chine, Institut Montaigne ; Sebastian, Barkin et Kratz (2024), Ain't No Duty High Enough, Rhodium Group ; Gache, Ericher, et Petat (2024), Déploiement de l'électromobilité: comment développer l'offre européenne de batteries ?, DGE.
29. T&E (2024), One in four EVs sold in Europe this year will be made in China – analysis.
30. Kang (2025), Global EV battery market share in Jan-Jul 2025: CATL 37.5%, BYD 17.8%.
31. Analyse T&E des plans stratégiques Push to Pass de Stellantis et Drive the Future de Renault.
32. Xerfi (2025), Les équipementiers automobiles en France.
33. Calculs de T&E dans le cadre de Poggi, Poliscanova (2025), Europe's automotive industry at a crossroads, T&E.
34. Makaroff (2024), Arrivée du RN à Matignon : le risque d'un grand plan social dans l'industrie verte, Fondation Jean Jaurès ; Autofocus (2025), La filière IRVE en France.
35. Grjebine, Lefebvre, Torres (2026), L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois, Haut Commissariat à la stratégie et au plan.
36. Draghi (2024), The future of European competitiveness, European Union.
37. Meunier, Ponsa Sala (2025), A study on Asian electromobility investments in the EU, Carbone4.
38. Bensmail, Brun, Pilcer (2025), Un plan d'urgence pour sauver notre industrie automobile, Fondation Jean Jaurès.
39. Poggi, Poliscanova (2025), op. cit.
40. Poliscanova (2025), « Made in Europe' rules: how to do them », T&E ; GERPISA (2025), Feuille de route pour le contenu local ; Makaroff, Beucler (2025), The case for European preference in strategic sectors, Strategic Perspectives.
41. Poliscanova (2025), Assembly plant or battery powerhouse? Analysis of foreign battery investments in EU, T&E.
42. Dings, Sol (2025), EU Commission's State Aid plans fail to deliver for cleantech, T&E.
43. T&E (2025), Corporate fleets and the EU Automotive Industrial Action Plan.
44. T&E (2025), Social leasing: how low-price EVs can help transport vulnerable drivers
45. Beltoise, Uthayakumar, Hermine (2025), Produire les citadines électriques en France. Pourquoi est-ce pertinent et possible ?, Fondation pour la Nature et l'Homme, Institut Mobilités en Transition ; T&E (2025), T&E, ECODES y Fundación Renovables aplauden la presentación del Plan España Auto 2030, que marca el rumbo hacia la electrificación
46. Damon Schlaefflin (L'Argus), 11 mars 2025, « Plus d'une usine automobile française sur deux fonctionne à moins de 50 % de ses capacités ».
47. Beltoise, Uthayakumar, Hermine (2025), Produire les citadines électriques en France. Pourquoi est-ce pertinent et possible ?, Fondation pour la Nature et l'Homme, Institut Mobilités en Transition ; Alochet, Jullien, Klebaner, Pardi (2025), op. cit.
48. Damon Schlaefflin (L'Argus), 11 mars 2025, « Plus d'une usine automobile française sur deux fonctionne à moins de 50 % de ses capacités ».
49. Beltoise, Uthayakumar, Hermine (2025), Produire les citadines électriques en France. Pourquoi est-ce pertinent et possible ?, Fondation pour la Nature et l'Homme, Institut Mobilités en Transition ; Alochet, Jullien, Klebaner, Pardi (2025), op. cit.
50. Chéron, Hermine (2023), Leasing social. Propositions pour un mécanisme social et industriel innovant et écologique, Transport & Environment.
51. Humphreys, Schneider, Henry (2025), The Competitiveness Coordination Tool: How to make better choices in clean industrial policy, I4CE.
52. Chéron, Hermine (2023), Leasing social. Propositions pour un mécanisme social et industriel innovant et écologique, Transport & Environment.
53. Brunstein, Durand (2025), Les enjeux du secteur de la sidérurgie en débat, Réseau Action Climat.
54. Carbonell, Pardi (2025), op.cit. ; Bocquet (2025), « Accompagner les travailleurs durant la transition verte : une approche par les réseaux », dans Transformer l'esprit industriel. Une politique européenne comme force pour la décarbonation de nos économies, Institut Avant-Garde ; Chéron, Robert (2021), Automobile : comment relever le défi d'une transition juste ?, CFDT-Métallurgie, Fondation pour la Nature et l'Homme.