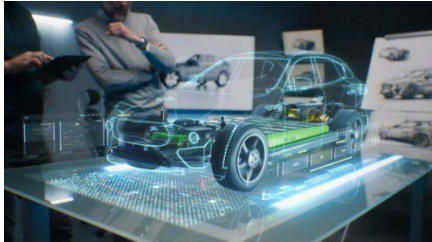


...le rapport d'information

CONTRE UN CRASH PROGRAMMÉ : MESURES D'URGENCE POUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



Le mercredi 15 octobre 2025, la commission des affaires économiques du Sénat a adopté les conclusions de la **mission d'information relative à l'avenir de la filière automobile française**.

Pilier de l'industrie française, l'industrie automobile est entrée depuis plusieurs mois dans une **crise profonde**.

Pour les rapporteurs, **la survie de l'industrie automobile française passera nécessairement par un assouplissement des règles européennes**, et notamment le **report de l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs**. Ils appellent à mettre en place des **mesures d'urgence pour sauver la filière en la protégeant de la concurrence internationale** et en **améliorant l'efficacité des mesures de soutien à la demande**. Pour pouvoir **consolider ses efforts de recherche et développement et se positionner en leader sur les véhicules du futur**, notamment sur le volet numérique, l'industrie automobile française doit restaurer ses marges. Pour cela, les rapporteurs appellent les pouvoirs publics à **agir sur les coûts et adapter la réglementation pour favoriser la création de petits véhicules abordables**.



Nombre de salariés
dans la filière amont
de l'automobile



Baisse des ventes des
véhicules particuliers
en France
après la crise sanitaire
(moyenne sur les cinq
années précédant et
suivant la crise)



Baisse de la part
de la France
dans la production
automobile européenne
entre 2000 et 2020



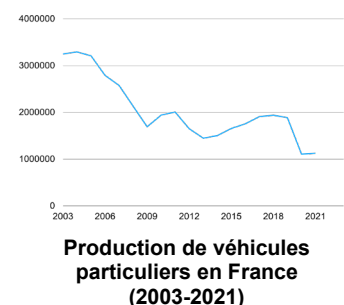
Hausse du prix
des véhicules neufs
achetés en France
entre 2020 et 2024

1. UNE INDUSTRIE STRUCTURANTE AU BORD DU CRASH

A. UNE INDUSTRIE FRAGILISÉE PAR DE MULTIPLES FACTEURS

1. Un long déclin accéléré par la crise de la covid

La crise sanitaire, à laquelle ont succédé la crise des semi-conducteurs puis la crise énergétique, ont lourdement **affecté les ventes de véhicules particuliers** : entre 2019 et 2024, le marché automobile européen a perdu plus de 2 millions d'unités. Cette tendance à la baisse s'est confirmée dans la période la plus récente, **l'essor des voitures électriques n'ayant pas été aussi rapide qu'escompté**. Après un pic en 2023, la part des ventes de voitures « tout électrique » et hybrides rechargeables a même baissé en France en 2024 et 2025, pour s'établir à moins d'un quart des ventes.



Face à ces chocs, **l'industrie française, fragilisée par deux décennies de délocalisations vers les pays à bas coût, a moins bien résisté que celle de ses voisins européens** : en 2023, la production domestique était encore de 40 % inférieure à celle de 2019.

2. Le coup de grâce d'une transition électrique menée à marche forcée

Le Pacte Vert européen a fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions carbone des véhicules, avec notamment **l'interdiction de la vente de voitures thermiques neuves sur le sol européen à compter de 2035**. Or cet objectif, pris sans réelle étude d'impact ni prise en compte des capacités industrielles, fragilise les constructeurs européens **pris en étau entre les investissements colossaux** auxquels ils doivent faire face pour assurer la transition électrique **et la contraction du marché**.

Prenant acte de ces difficultés, la Commission européenne a lancé début 2025 un **plan d'action en faveur de l'industrie automobile, qui reste néanmoins largement à concrétiser** juridiquement pour produire des effets concrets.

B. SAUVER L'INDUSTRIE AUTOMOBILE, UN ENJEU DE SOUVERAINETÉ

1. La colonne vertébrale de l'industrie française

L'industrie automobile emploie **quelque 350 000 salariés**, sur environ 4 000 sites industriels. **Industrie de volume, elle est structurante pour l'ensemble du tissu industriel national, mais aussi local**, en alimentant autour d'elle un écosystème de sous-traitants, actifs dans des domaines aussi divers que les produits métalliques, le caoutchouc, la chimie ou l'informatique, et dont certains sont peu délocalisables.

La filière automobile joue également **un rôle crucial en matière de recherche et développement** et d'innovation technologique, dont profite l'ensemble de l'industrie. **Plus de la moitié des brevets déposés en France** émanent ainsi du secteur automobile.



Part de l'industrie automobile dans les dépenses de R&D de l'industrie française

2. Des enjeux de souveraineté directs et indirects

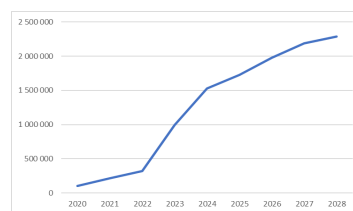
La pérennité de l'industrie automobile est d'abord **un enjeu de souveraineté économique** : alors que 80 % des batteries utilisées en Europe proviennent d'Asie, la non-maîtrise par les acteurs européens des technologies de base nécessaires à la fabrication des véhicules électriques grève **la souveraineté industrielle des constructeurs européens**. De même, le traitement des données des véhicules connectés par des acteurs extra-européens, sans possibilité de contrôle de la part des Européens, pose des questions de sécurité. Dans un contexte de tensions géopolitiques croissantes, cela représente **une menace directe sur nos capacités de mobilité**.

En outre, **certaines compétences utilisées dans l'automobile sont cruciales pour l'industrie de défense**. La disparition, faute de commandes suffisantes dans le secteur automobile, de certains sous-traitants fournissant en part minoritaire les industries d'armement, affaiblirait notre capacité de production militaire.

2. DONNER À L'INDUSTRIE LES MOYENS DE RÉUSSIR LA TRANSITION ÉLECTRIQUE, POUR ASSURER SA PÉRENNITÉ

A. CONTRER LA CONCURRENCE DÉLOYALE DES PAYS À BAS COÛT

L'industrie automobile européenne est confrontée à la **concurrence de la Chine**, qui a investi de longue date sur les technologies électriques : en 2023, la Chine assurait ainsi **près des deux tiers de la production mondiale de véhicules électriques**, et les exportations de voitures chinoises au niveau mondial ont plus que quadruplé entre 2021 et 2023, grâce à des **prix de vente environ 30 % inférieurs à celui des voitures européennes**, pour des produits de qualité au moins équivalente.



Évolution des ventes de véhicules légers chinois en Europe (chiffres et projections)

Face à cette situation, les mesures compensatoires mises en place par l'Union européenne sont insuffisantes : ce sont **tous les produits de la chaîne de valeur**,

et non pas seulement les produits finis, qui **doivent être temporairement taxés, à des taux suffisamment élevés pour protéger l'industrie européenne naissante des batteries et du véhicule électrique**. Afin de préserver l'emploi et le savoir-faire des équipementiers et sous-traitants européens sur le long terme, et, partant, la souveraineté de toute la chaîne de valeur, des **règles en matière de contenu local des véhicules devraient parallèlement être mises en place (80 % au moins de la valeur des véhicules, hors batteries)**.

B. CONSOLIDER LE MARCHÉ DE L'ÉLECTRIQUE TOUT EN ASSOUPLEISSANT LES OBJECTIFS EUROPÉENS

1. Repousser la sortie du thermique

Parallèlement, afin de laisser le temps à l'industrie de rattraper son retard dans l'électrique, et de développer d'autres technologies de décarbonation, les rapporteurs recommandent de :



repousser la fin des ventes de voitures thermiques neuves, tout en confiant à la Commission européenne le soin de fixer, en concertation avec l'industrie, une trajectoire réaliste en ce sens ;



mettre réellement en œuvre le principe de neutralité technologique qui prévaut dans la réglementation européenne, afin de valoriser par exemple les biocarburants. Les efforts de R&D en faveur des carburants neutres en carbone doivent continuer à être soutenus.

2. Consolider le marché de l'électrique en faisant baisser les coûts

Afin de soutenir le marché des voitures électriques sans grever excessivement les finances publiques nationales, les **mécanismes de soutien à la demande** devaient être **mieux ciblés et harmonisés au niveau européen**.



En vue d'améliorer la confiance dans les performances des véhicules électriques, notamment sur le marché de l'occasion, la mission recommande en outre la création d'un **diagnostic batterie certifié obligatoire**.



En outre, les rapporteurs recommandent de **créer une nouvelle catégorie réglementaire de petits véhicules** aux exigences de sécurité allégées, mais soumises en contrepartie à des restrictions de gabarit et de vitesse. Cela permettrait aux constructeurs de **proposer ces modèles à un prix plus abordable et de relancer un marché de volume, à rebours de la stratégie de montée en gamme observée ces dernières années chez les constructeurs français**.

C. RESTAURER LA COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

L'industrie automobile française souffre tant d'un déficit de compétitivité-coût que de compétitivité-hors-coût, et doit donc agir sur ces deux facteurs pour assurer sa survie.

1. Rattraper le retard sur l'électrique et devenir pionnier sur le véhicule du futur

Afin de rattraper son retard en matière de véhicules électriques, l'Europe devrait agir sur tous les leviers :



en amplifiant son effort de R & D ;



en soutenant ses **gigafactories**, y compris en phase d'industrialisation ;



mais aussi en **imposant des transferts de technologies** aux acteurs industriels qui souhaitent s'installer en Europe pour accéder au marché européen.

Pour reprendre le *leadership* technologique sur les prochaines générations de véhicules, les rapporteurs recommandent d'**investir massivement dans le logiciel, domaine d'excellence français**.

2. Dégager des marges de manœuvre pour assurer les investissements nécessaires à assurer l'avenir

Afin des restaurer la compétitivité-coût, il est crucial de **faire baisser en France le coût du travail et de l'énergie**, mais aussi de rééquilibrer les règles de concurrence intra-européenne, afin d'éviter les délocalisations vers les pays d'Europe de l'Est ou du pourtour méditerranéen.

LES PRINCIPALES RECOMMANDATIONS DE LA MISSION

Dans l'immédiat	À moyen terme	À long terme
Assurer des débouchés pour les constructeurs français	Donner à la filière du temps pour se mettre à niveau sur l'électrique	Devenir leader sur le véhicule du futur
 Lutter contre la concurrence déloyale et protéger le marché européen • Instaurer des droits de douane sur les véhicules électriques chinois au moins équivalents à ceux appliqués par la Chine • Imposer un contenu local européen (80 %) pour les véhicules vendus en Europe et fixer un objectif d'au moins 40 % de batteries produites localement en 2035  Soutenir le marché électrique • Harmoniser les politiques de soutien à la demande au niveau européen • Développer un marché de l'occasion des véhicules électriques en créant un diagnostic batterie certifié obligatoire	 Sortir du « tout électrique » • Repousser l'interdiction de la vente des voitures thermiques • Mettre en œuvre le principe de neutralité technologique  Assurer la souveraineté française et européenne en matière de véhicules électriques • Soutenir le développement et le passage à l'échelle des <i>gigafactories</i> européennes • Mettre en application dans les meilleurs délais la stratégie européenne sur les matériaux critiques et soutenir la création de « hubs minéraux » pour l'approvisionnement et la transformation des matériaux critiques • Contraindre les acteurs extra-européens qui souhaitent s'implanter en Europe à des transferts de technologie	 Regagner compétitivité en • Accompagner la restructuration de la filière en mettant en place un plan national et européen d'accompagnement pour les équipementiers • Harmoniser les règles relatives à l'investissement au sein de l'UE et réduire le coût du travail et de l'électricité en France. • Adapter la réglementation et flécher les soutiens publics pour favoriser la production de petits véhicules abordables  Soutenir et amplifier l'effort de R & D • Sanctuariser les mécanismes de soutien à la recherche, notamment le principe du crédit d'impôt recherche (CIR) • Soutenir l'émergence d'un écosystème européen du véhicule numérique



Dominique Estrosi Sassone

Présidente de la commission

Sénateur des Alpes-Maritimes (Les Républicains)



Alain Cadec

Rapporteur

Sénateur des Côtes-d'Armor (Les Républicains)



Rémi Cardon

Rapporteur

Sénateur de la Somme (Socialiste, Écologiste et Républicain)



Annick Jacquemet

Rapporteure

Sénatrice du Doubs (Union Centriste)

[Commission des affaires économiques](#)

Téléphone 01.42.34.23.20

[Consulter la page de la mission :](#)

