



FILIÈRE
AUTOMOBILE
& MOBILITÉS

INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

L'HEURE DU SURSAUT

PRIORITÉS ET PROPOSITIONS DE LA FILIÈRE
AUTOMOBILE EN VUE DE L'ÉLECTION
PRÉSIDENTIELLE DE 2027

LIVRE BLANC · PRÉSIDENTIELLE 2027



SOMMAIRE

ÉDITO	> p3
DIAGNOSTIC : DÉFIS ET URGENCES DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE	> p4
SYNTHÈSE : PRIORITÉS ET PROPOSITIONS	> p10
LIVRE BLANC : QUATRE GRANDS CHANTIERS PRIORITAIRES POUR L'AUTOMOBILE FRANÇAISE	> p14
01 Défendre l'industrie automobile française à Bruxelles	p15
02 Faire de la compétitivité la mère des batailles	p20
03 Refaire de la fiscalité un levier de croissance, et non de décroissance, du marché	p28
04 Défendre l'emploi, les femmes et les hommes qui font l'industrie automobile au cœur de nos régions	p31
GLOSSAIRE DES SIGLES	> p33

IL EST MINUIT MOINS UNE



Luc Chatel

Ancien ministre, président de la Plateforme automobile (PFA), président du Comité stratégique de filière (CSF)



Voulons-nous encore, oui ou non, une industrie automobile dans notre pays ? C'est la question qui est posée aux candidats à l'occasion de l'échéance présidentielle de 2027.

Il est minuit moins une. Notre industrie automobile, en France comme en Europe, est en passe d'être balayée. Et il ne s'agit pas, comme l'ont vécu d'autres secteurs, d'une bascule technologique qui, dans un scénario à la Kodak, s'impose et efface les acteurs historiques n'ayant pas su s'adapter... Jamais l'industrie automobile n'a autant innové ! Jamais elle n'a autant investi ! Non, c'est le résultat de choix politiques.

Sommes-nous prêts à retrouver notre rôle de leader européen, ou a-t-on définitivement choisi de déléguer la production de nos voitures à la Chine ? Avec toutes les dépendances et l'abandon de souveraineté que cela suppose. Au-delà du seul secteur automobile, c'est en réalité la question de notre ambition industrielle qui est posée en 2027. Amplifier le décrochage ou retrouver notre rôle de puissance industrielle ?

Mais ce qui est en train de se passer pour le secteur automobile ne se limite pas au seul enjeu industriel. La voiture, c'est la vie des Français. Les choix politiques européens de ces dernières années n'organisent pas seulement les conditions de la décroissance d'une industrie. Ils ont eu pour effet d'exclure la classe moyenne du marché automobile. Au risque d'une fracture, sociale et territoriale, au cœur du pays. Les Français ont bien compris que, derrière la question industrielle, ce qui pour eux est en jeu, et leur apparaît plus que jamais menacée, c'est la liberté de se déplacer.

Face au décrochage et au déclin, il n'y a pas de fatalité. Le choix du sursaut est possible. Avec ce livre blanc, la filière automobile n'a pas d'autre ambition que d'y contribuer. »

LUC CHATEL

Président de la Plateforme automobile

DÉFIS ET URGENCES DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE

La filière automobile doit faire face, simultanément, à la plus grande transformation de son histoire, et à une crise inédite du marché qui se traduit par un effondrement de plus d'un quart des volumes de ventes depuis 2020.

+ d'1/4

des volumes de ventes perdus depuis 2020

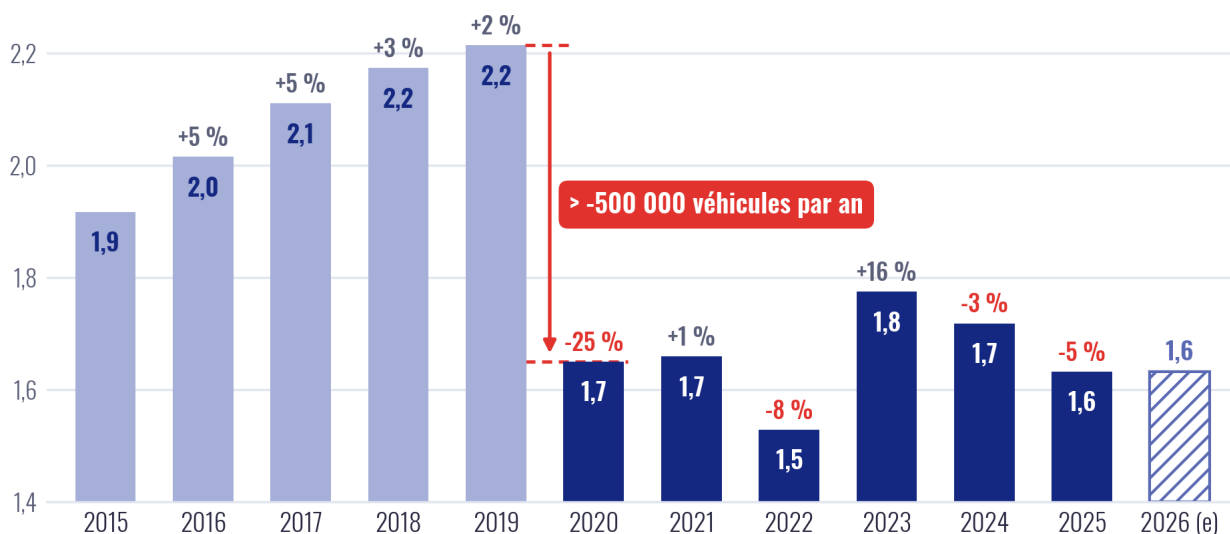
6 Md€

de dépenses annuelles de R&D

1 sur 5

des brevets déposés en France le sont par le secteur

Immatriculations de voitures particulières neuves en France · millions d'unités et évolution annuelle, 2015-2026



Source : AAA Data, analyse PFA.

Pour relever le défi du véhicule électrifié et connecté, de l'automatisation et des nouveaux usages, la filière investit comme jamais et apparaît aujourd'hui, avec 6 milliards d'euros de dépenses annuelles de R&D et un brevet sur cinq déposé par le secteur, comme le premier moteur de l'innovation dans notre pays. Et, au cœur de la bataille climatique, la filière automobile (constructeurs, équipementiers et fournisseurs) s'est clairement positionnée comme une industrie des solutions pour relever le défi de ce qui constitue l'un des enjeux majeurs de notre siècle.

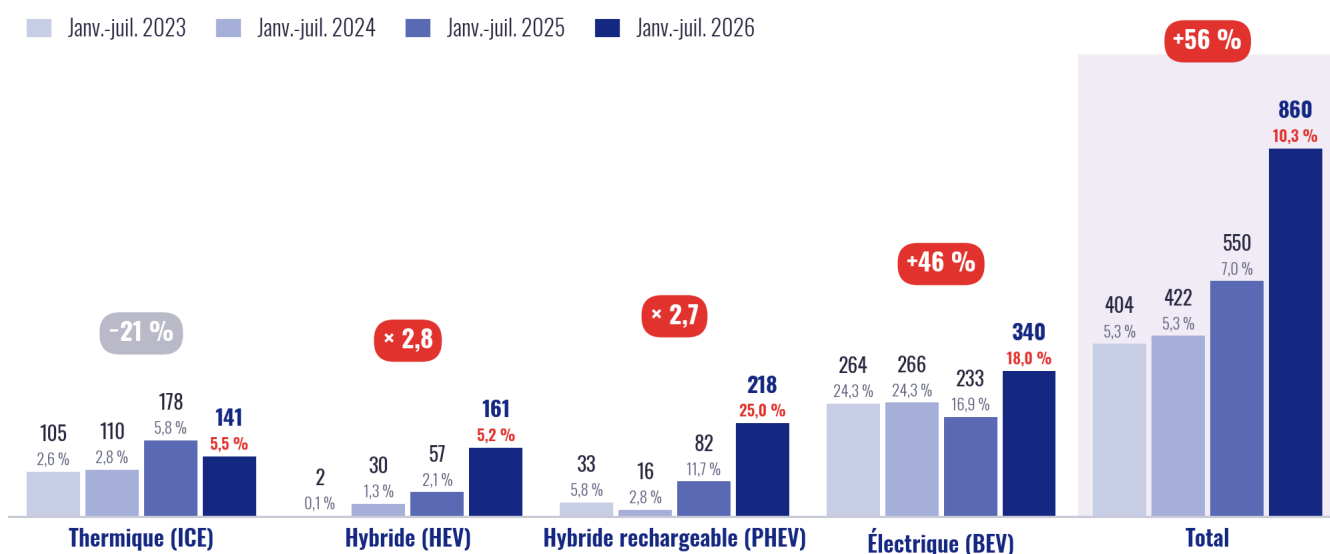
UNE CRISE EUROPÉENNE, UNE OFFENSIVE CHINOISE

Cette stratégie se trouve aujourd'hui percutée par une crise des volumes qui, au-delà même de la seule industrie française, est en réalité une crise européenne. Depuis 2020, le marché automobile européen a lui-même dévissé de plus de 20 %. C'est 2,5 millions de voitures vendues en moins chaque année, soit l'équivalent de la production d'une dizaine d'usines.

Dans le même temps, sur la même période, la Chine, déjà premier marché et premier producteur au monde, est devenue le premier exportateur mondial en 2023. Or, ni les droits de douane en Europe, ni l'éco-score en France, ne parviennent à enrayer l'offensive chinoise. En France, sur un an, les ventes de véhicules de marque chinoise progressent de plus de 100 % en s'appuyant majoritairement sur la vente de véhicules hybrides. En Europe, la part de marché des importations chinoises a doublé entre 2023 et 2026.

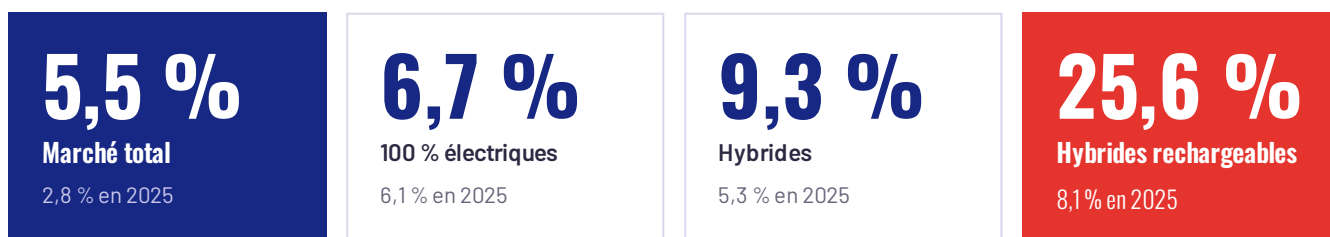
Importations de voitures particulières en Europe depuis la Chine, par motorisation

Toutes marques · milliers d'unités et part de marché par motorisation · janvier-juillet · UE 27, Royaume-Uni, AELE



Source : Eurostat, analyse PFA.

Part de marché des marques chinoises en France, janvier-août 2026



Données de janvier à fin août 2026, comparées à la même période de 2025.

DIAGNOSTIC

LA FILIÈRE AUTOMOBILE JOUE SA SURVIE

Une telle crise, loin des classiques effets de cycle, est de nature à remettre en cause l'existence même de notre industrie, en France comme en Europe. Depuis 2020, le niveau moyen de la production automobile française s'est réduit de près d'un million d'unités produites chaque année (de 2,2 millions d'unités produites en 2019 à 1,4 million en 2025), l'équivalent de ce qui avait été perdu en 20 ans depuis le début des années 2000 (de 3,3 millions d'unités à 2,2 en 2019).

Production de VP et VUL en France · millions d'unités, 2000-2025

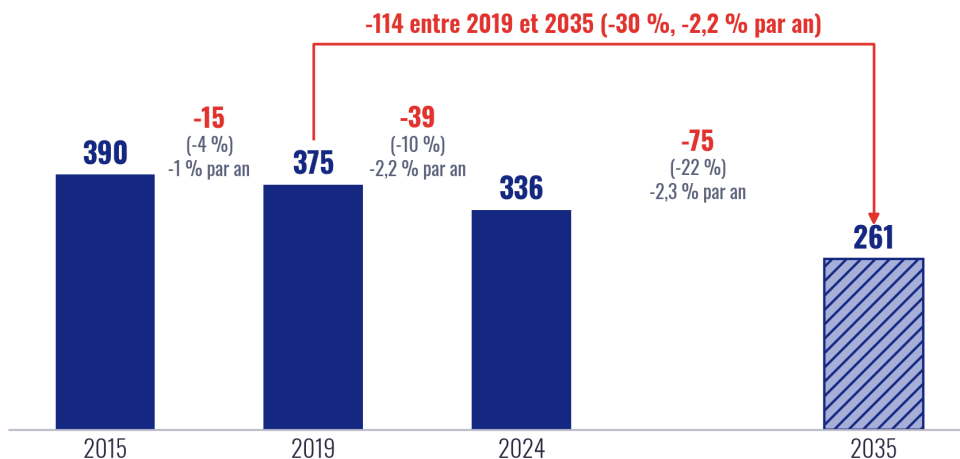


Source : CCFA, analyse PFA.

75 000

Un tel affaissement du niveau de la production s'est déjà traduit par la perte de près de 50 000 emplois (2019-2025). Et le nombre d'emplois menacés sur l'ensemble de la filière est désormais évalué à 75 000 d'ici à 2035 (étude Xerfi Edec Auto, 2025).

Évolution de l'emploi dans la filière automobile · milliers d'emplois, 2015-2035



Source : Xerfi (juin 2025), étude EDEC automobile. Scénario du statu quo réglementaire (tout électrique 2035).

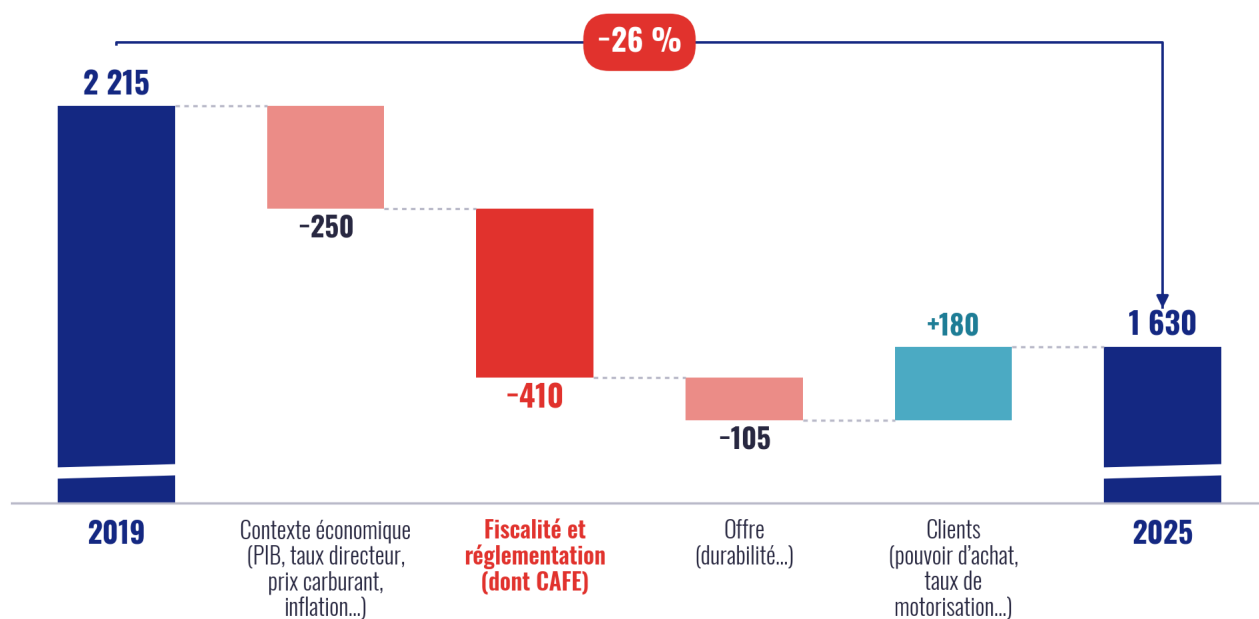
UNE DOUBLE PEINE RÉGLEMENTAIRE ET FISCALE

Comment en est-on arrivé là ? Au regard de l'ampleur de la crise inouïe que traverse le marché automobile, il s'agit d'être en mesure d'objectiver les déterminants de ce recul inédit des volumes de vente, dont les lourdes conséquences économiques et sociales viennent d'être soulignées. C'est l'objet de l'étude de référence réalisée par le cabinet Roland Berger pour la filière automobile (la PFA, en partenariat avec Mobilians, AVERE et Sesame-Ild). Trois enseignements majeurs sont à relever.

1 Cette crise résulte principalement de l'impact de la réglementation européenne à 2035

La trajectoire européenne imposée à ce rythme (réglementation CAFE) a pour effet un renchérissement des prix, dont la conséquence préoccupante est la sortie de la classe moyenne du marché automobile.

Impact des inducteurs sur les volumes de ventes de VP · milliers d'unités, 2019-2025



Source : Roland Berger.

À RETENIR

La hausse des prix provoquée par la réglementation fait sortir la classe moyenne du marché automobile.

2

Double peine réglementaire

Parallèlement à la réglementation CAFE, l'inflation réglementaire, multipliant en particulier les équipements obligatoires s'imposant aux constructeurs comme aux consommateurs, atteint désormais un niveau incompatible avec le modèle économique du segment A.

Ainsi, cette double peine réglementaire a fait sortir du marché les petites voitures (segment A), prisées des ménages populaires comme de la classe moyenne, et dont les constructeurs français sont pourtant les champions.

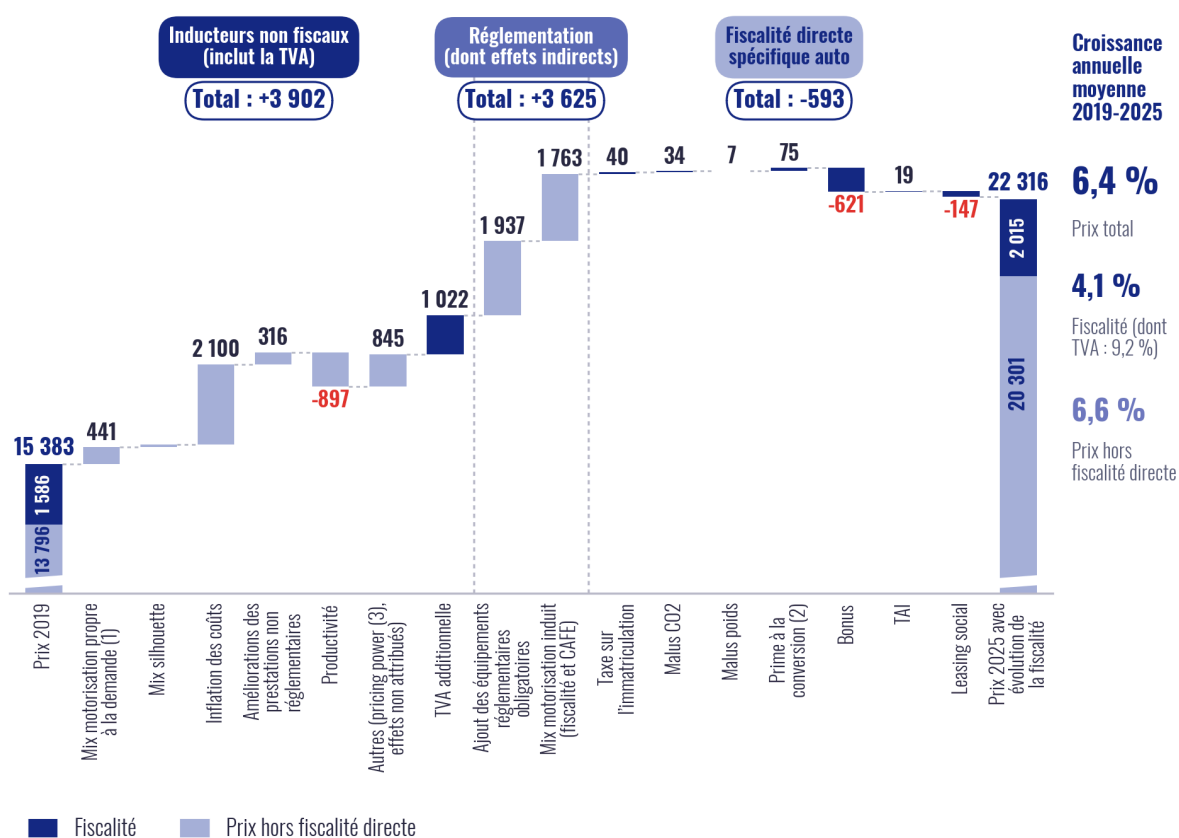
+12 %

d'équipements obligatoires

1/4

du prix du véhicule (segment A) : c'est l'impact de cette inflation réglementaire

Analyse des impacts prix par VP du segment A · euros, 2019-2025, rabais inclus, moyennes pondérées



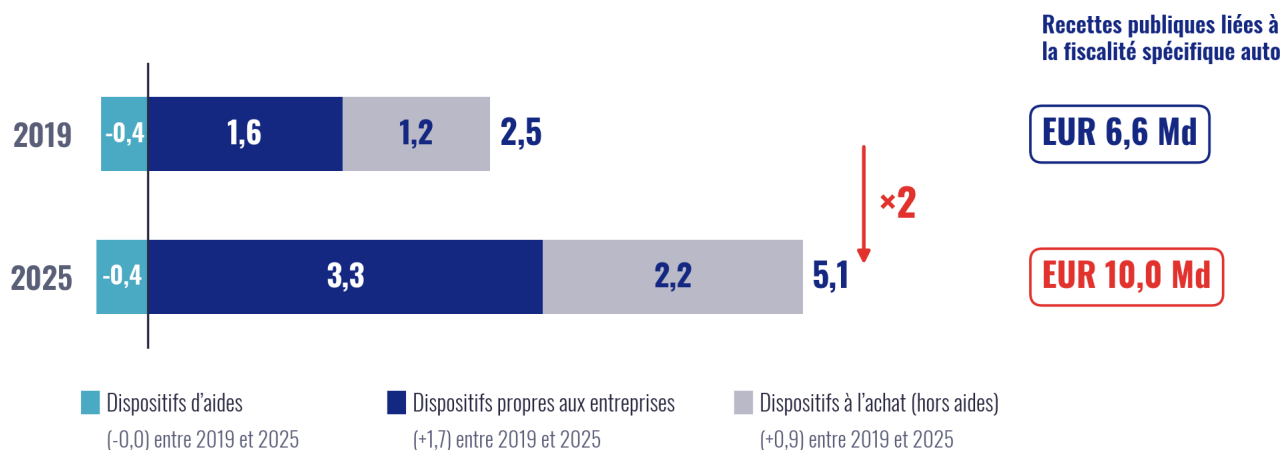
(1) Évolution du mix propre à la demande, sans prise en compte des effets indirects de la fiscalité et de la réglementation CAFE. (2) Portée par les CEE depuis 2025. (3) Pricing power considéré comme négligeable au regard de la baisse de marge des acteurs de la filière. Source : ministère de l'Économie et des Finances, Assemblée nationale, Sénat, Cour des comptes, Mobilians, AAA Data, Roland Berger.

3

Double peine fiscale

Si la crise du marché n'est pas une crise française, mais européenne, notre fiscalité, toutes choses étant égales par ailleurs, amplifie cependant le phénomène en jouant un rôle d'accélérateur.

Fiscalité spécifique à l'automobile par véhicule neuf · milliers d'euros, 2019-2025



Source : ministère de l'Économie et des Finances, Assemblée nationale, Sénat, Cour des comptes, Mobilians, AAA Data, Roland Berger.

Parallèlement à l'effondrement des ventes sur la même période, la fiscalité spécifique à l'automobile par véhicule a doublé de 2019 à 2025. Rappelons, en particulier, que dès 2027 en principe, deux voitures neuves sur trois seront taxées par un malus.

×2

la fiscalité spécifique par véhicule entre 2019 et 2025

2 sur 3

voitures neuves taxées par un malus dès 2027

PRIORITÉS ET PROPOSITIONS

Quatre chantiers pour sortir du décrochage et faire le choix du sursaut.

1 Défendre l'industrie automobile française à Bruxelles

2 Faire de la compétitivité la mère des batailles

3 Refaire de la fiscalité un levier de croissance, et non de décroissance, du marché

4 Défendre l'emploi, les femmes et les hommes qui font l'industrie automobile au cœur de nos régions

CHANTIER 1

Défendre l'industrie automobile française à Bruxelles

■ METTRE FIN À LA FOLIE RÉGLEMENTAIRE QUI ASSÈCHE LE MARCHÉ ET PÈSE SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES FLEURONS EUROPÉENS

Redonner le choix au consommateur

Réintroduire de la neutralité technologique dans une réglementation à l'origine d'une chute inédite des volumes et d'une sortie de la classe moyenne du marché automobile.

Une urgence : lisser les objectifs 2030

Réaligner la trajectoire CAFE avec les réalités du marché et éviter le scénario absurde de pénalités records.

Gel de la réglementation pendant 10 ans

Gel réglementaire de dix ans pour la catégorie M1E (véhicules sous 20 000 €, jusqu'à 4,20 m).

SYNTHÈSE · PRIORITÉS ET PROPOSITIONS

■ UNE EUROPE QUI EN FINIT AVEC LA NAÏVETÉ ET DÉFEND SON INDUSTRIE

Instaurer une vraie préférence européenne

IAA (Industrial Accelerator Act) : des mesures fortes de contenu local applicables sur la géographie de l'UE 27, et sur une part suffisante du marché, pour assurer la pérennité du tissu industriel.

Conditionner les investissements étrangers

Renforcer les dispositions prévues par l'IAA en termes de JV, gouvernance, seuils (100 M€, 1 % R&D, % salariés, % sourcing UE...).

Une défense commerciale réactive et élargie

Une Europe qui utilise plus et mieux les instruments de défense commerciale à sa disposition.

CHANTIER 2 Faire de la compétitivité la mère des batailles

■ RESTAURER LA COMPÉTITIVITÉ DU SITE FRANCE

Aligner la fiscalité de production en France sur la médiane européenne

En volume, la France détient le record des impôts de production en Europe. Avec France Industrie, nous plaidons pour une nouvelle étape indispensable de baisse de la fiscalité de production.

Fournir une électricité décarbonée à un prix garanti

Un prix prévisible sur 10 à 20 ans, compatible avec l'investissement industriel.

Réduire les contraintes réglementaires sur l'industrie

Permitting / méthode « Notre-Dame », mettre fin aux surtranspositions, instaurer un « principe d'innovation » face au « principe de précaution ».

Coût du travail

Création d'un crédit d'impôt compétences.

■ RECONQUÉRIR NOTRE SOUVERAINETÉ SUR LA CHAÎNE DE VALEUR AUTOMOBILE

Lancer un programme d'investissements « France 2040 » autour de filières stratégiques

Repositionner la France autour de 5 à 10 filières critiques pour la souveraineté française et européenne. Dans une logique de planification, orienter les dispositifs (recherche publique et privée, formation et compétences, commande publique...) autour de ces filières multisectorielles (électronique, logiciel, humanoïdes...).

Créer un mécanisme de soutien à la compétitivité des batteries européennes

Sur le modèle de l'Advanced Manufacturing Production Credit de l'Inflation Reduction Act américain, plaider en Europe pour un mécanisme, temporaire et dégressif, sous la forme d'une prime par kWh produit sur le territoire de l'UE.

Lancer un fonds européen « chaînes de valeur critiques »

Positionner l'UE sur les chaînes de valeur critiques en focalisant le futur fonds de compétitivité européen sur les filières critiques. Financement de la R&D préindustrielle et du passage à l'échelle. Financement des projets industriels et des PME.

■ RENFORCER LA BASE R&D DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

Un nouveau CORAM dans le cadre du plan « France 2040 »

Reconduire le fonds R&D automobile « CORAM » pour soutenir des projets d'innovation de filière associant constructeurs, équipementiers, PME, laboratoires et territoires industriels.

Sanctuariser le Crédit d'impôt recherche (CIR)

Pérenniser un levier majeur de compétitivité et de productivité au moment du basculement logiciel, batterie et IA. Stabilité de l'assiette et du taux du CIR après le rabot de 2025. Définir un bonus ciblé sur les filières critiques (batterie, logiciel, électronique de puissance, recyclage).

Soutenir les pôles de compétitivité

Sécuriser l'action déterminante des pôles de compétitivité en matière d'innovation automobile, dans le cadre de conventions de financement pluriannuelles (5 ans) entre l'État, les régions et les pôles.

CHANTIER 3

Refaire de la fiscalité un levier de croissance, et non de décroissance, du marché

Geler le barème du malus qui pèse sur le pouvoir d'achat et accélère le recul du marché

Desserrer l'étau du malus qui couvre déjà plus de la moitié du marché. Dispenser de malus les véhicules les plus populaires pour les Français de la classe moyenne et modeste (segments cœur de marché, par exemple 208, Clio).

Simplifier et rendre lisibles les aides à l'achat : vers un dispositif unique et universel

Évoluer vers UN dispositif d'aide à l'achat, simple et universel : le bonus. **Ouvrir le bénéfice du bonus aux véhicules électriques d'occasion pour les jeunes.**

Instaurer une prime à la conversion ouverte à tous en faveur des véhicules électriques neufs et d'occasion et des véhicules neufs hybrides

Le rétrécissement du marché, qui résulte principalement de la pression réglementaire, se traduit par un parc vieillissant et plus polluant. Il est urgent d'agir en faveur du renouvellement du parc, mais aussi de soutenir les motorisations et modèles des segments susceptibles de contribuer à relancer le marché.

CHANTIER 4

Défendre l'emploi, les femmes et les hommes qui font l'industrie automobile au cœur de nos régions

Création d'un Fonds d'urgence automobile associé à un contrat social et territorial industriel

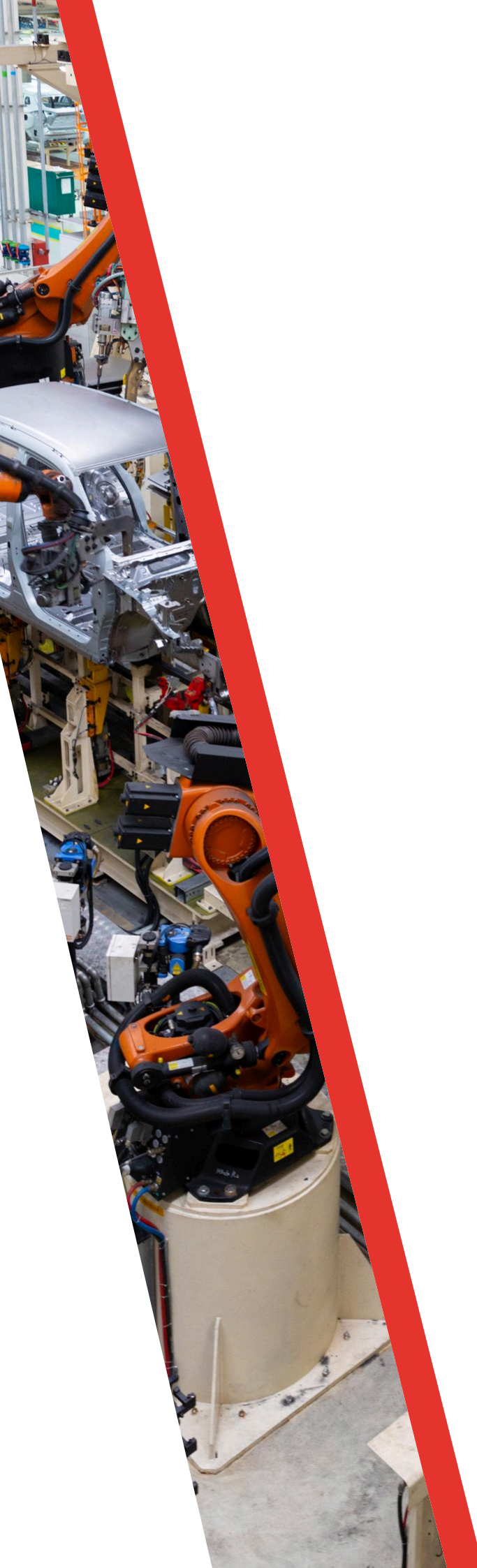
Anticiper l'accompagnement des salariés et bassins d'emplois susceptibles d'être impactés par des restructurations : 75 000 emplois menacés d'ici à 2035 sur l'ensemble de la filière (scénario « statu quo réglementaire », étude paritaire Xerfi, juillet 2025).

Création d'un crédit d'impôt compétences stratégiques et critiques

Accélérer l'investissement des entreprises dans les talents et les compétences des nouvelles chaînes de valeur, pour faire de ces compétences un levier stratégique de compétitivité et de souveraineté.

Réformer durablement le système de formation et de reconversion, renforcer les écosystèmes de compétences

Simplifier les parcours de formation et de reconversion grâce à un accès plus lisible aux dispositifs et financements. Adapter plus rapidement l'offre de formation (diplômes, certifications) aux évolutions technologiques et renforcer les liens écoles et entreprises (campus des métiers, pôles de compétitivité).



4

QUATRE GRANDS CHANTIERS PRIORITAIRES POUR L'AUTOMOBILE FRANÇAISE

Ce travail programmatique s'articule autour de quatre grandes priorités :

01 DÉFENDRE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE À BRUXELLES > p15

AXE 1 Mettre fin à la folie réglementaire qui assèche le marché et pèse sur la compétitivité des fleurons européens p15

AXE 2 Une Europe qui en finit avec la naïveté et défend son industrie p17

02 FAIRE DE LA COMPÉTITIVITÉ LA MÈRE DES BATAILLES > p20

AXE 1 Restaurer la compétitivité du site France p20

AXE 2 Reconquérir notre souveraineté sur la chaîne de valeur automobile p22

AXE 3 Renforcer la base R&D du secteur automobile en France p25

03 REFAIRE DE LA FISCALITÉ UN LEVIER DE CROISSANCE, ET NON DE DÉCROISSANCE, DU MARCHÉ > p28

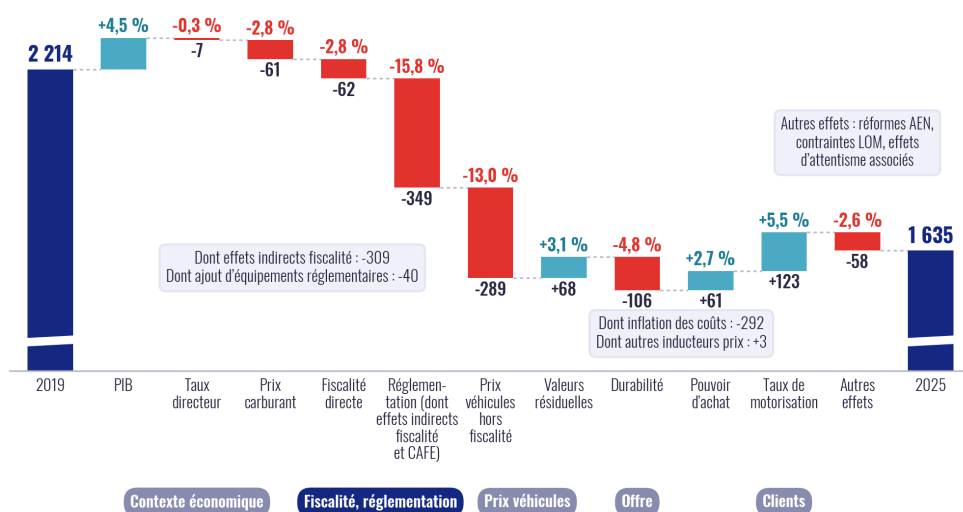
04 DÉFENDRE L'EMPLOI, LES FEMMES ET LES HOMMES QUI FONT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU CŒUR DE NOS RÉGIONS > p31

CHANTIER N° 1 · DÉFENDRE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE À BRUXELLES

AXE 1 · METTRE FIN À LA FOLIE RÉGLEMENTAIRE QUI ASSÈCHE LE MARCHÉ ET PÈSE SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES FLEURONS EUROPÉENS

CONSTAT

- L'empilement des normes.** Entre 2025 et 2035, les constructeurs devront mettre en œuvre plus d'une centaine de nouvelles exigences portant sur les émissions, la sécurité, les batteries, les substances chimiques ou encore l'économie circulaire.
- L'impact sur le prix.** La hausse des prix des véhicules particuliers neufs, de 6 000 euros entre 2019 et 2025, hors fiscalité directe, est due pour moitié à la réglementation, dont la réglementation CAFE.
- La contraction du marché.** Les immatriculations de VP restent inférieures d'environ 600 000 unités par an par rapport à leur niveau de 2019, soit un déficit cumulé de 3,3 millions de véhicules. Cette contraction durable du marché s'accompagne d'un vieillissement rapide du parc automobile, dont l'âge moyen dépasse désormais 12 ans.



Impact des inducteurs sur les volumes de ventes de VP, milliers d'unités, 2019-2025. Source : recherche documentaire, AAA Data, Roland Berger.

METTRE FIN À LA FOLIE RÉGLEMENTAIRE QUI ASSÈCHE LE MARCHÉ ET PÈSE SUR LA COMPÉTITIVITÉ DES FLEURONS EUROPÉENS

1 Une urgence : lisser les objectifs CO₂ 2030

Objectif. Répondre à l'urgence d'une électrification plus lente que celle qui a été anticipée.

- ▶ Mettre en place un lissage pluriannuel sur cinq ans des objectifs CO₂ 2030 pour les VP ;
- ▶ Mettre en place un lissage pluriannuel sur cinq ans des objectifs CO₂ 2025 et 2030 pour les VUL ;
- ▶ Adapter la trajectoire 2030-2035 au réel avec une clause de révision en 2029.

2 Redonner le choix aux consommateurs : la neutralité technologique

Objectif. Réaligner la réglementation avec la réalité du marché.

- ▶ Reconnaître la contribution des PHEV de nouvelle génération ;
- ▶ Reconnaître les carburants renouvelables ;
- ▶ Ajuster l'objectif 2035 à -90 % sans condition et 10 % supplémentaires compensés.

BÉNÉFICE ATTENDU DES PROPOSITIONS 1 ET 2

Relancer les volumes du marché et éviter le scénario de pénalités records que les constructeurs auraient à payer.

3 Réguler le futur et non le passé

Objectif. Assurer une sécurité juridique et normative.

- ▶ Appliquer les nouvelles exigences réglementaires uniquement aux nouvelles homologations et non aux véhicules déjà homologués et en production.

4 Geler la réglementation pendant dix ans

Objectif. Recréer un marché de volume rentable sur les segments A et B.

- ▶ Mettre en place un gel réglementaire de dix ans pour la catégorie M1E, c'est-à-dire les véhicules électriques abordables, en dessous de 20 000 euros et mesurant jusqu'à 4,20 mètres.

BÉNÉFICE ATTENDU DES PROPOSITIONS 3 ET 4

Garantir la compétitivité-prix des véhicules et favoriser les petits véhicules, cœur de marché.

CHANTIER N° 1 · DÉFENDRE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE À BRUXELLES

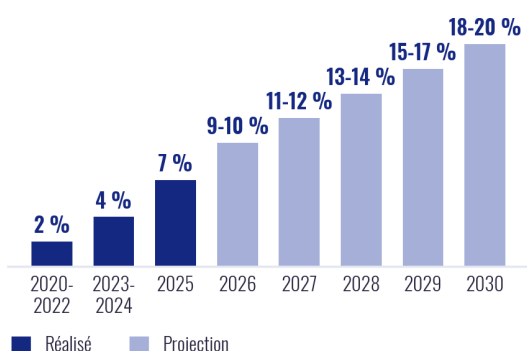
AXE 2 - UNE EUROPE QUI EN FINIT AVEC LA NAÏVETÉ ET DÉFEND SON INDUSTRIE

CONSTAT

- 1 Une concurrence inéquitable.** Selon le rapport de l'OCDE paru en juin 2026, « les entreprises chinoises ont bénéficié d'un soutien nettement plus important que leurs concurrentes ailleurs dans le monde entre 2005 et 2024, trois à huit fois plus important en moyenne ».
- 2 Les écarts de compétitivité.** Selon une étude réalisée par Roland Berger pour la filière automobile, les écarts de compétitivité avec la Chine atteignent désormais près de 25 à 30 % dans de nombreux domaines de la chaîne de valeur.
- 3 La guerre commerciale.** Dans le monde, la guerre commerciale fait rage depuis le printemps 2025 sous l'impulsion des droits de douane appliqués par l'administration américaine.

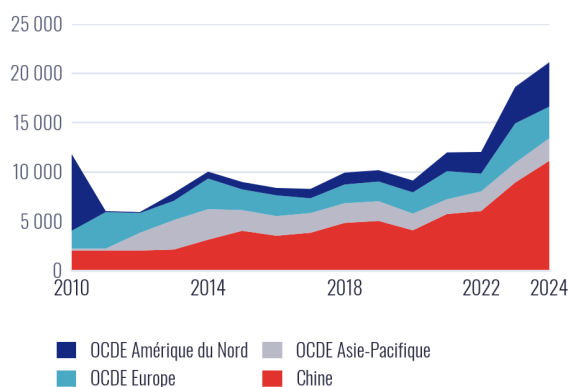
Part de marché des constructeurs chinois en Europe

% des ventes, réalisé puis projection



Subventions reçues par les constructeurs

Par siège social et par région (1), en millions USD



1) Les subventions comprennent les aides publiques, les allègements d'impôt sur les sociétés et les emprunts à taux inférieurs au marché.
Source : IHS Markit, base OECD MAGIC, recherches documentaires, analyses Roland Berger.

UNE EUROPE QUI EN FINIT AVEC LA NAÏVETÉ ET DÉFEND SON INDUSTRIE

1 Instaurer une vraie préférence européenne

Objectif. Faire de l'IAA (Industrial Accelerator Act) une politique industrielle exigeante.

- ▶ Scope géographique de l'IAA : se concentrer sur l'UE 27 ;
- ▶ Scope des véhicules concernés par l'IAA : étendre le soutien à une part significative du marché, pour que la préférence européenne soit à la hauteur des enjeux industriels et d'emploi.

BÉNÉFICE ATTENDU

Contribuer au maintien d'un tissu industriel en France et en Europe.

2 Conditionner les investissements étrangers

Objectif. Instaurer une situation de réciprocité.

- ▶ Renforcer les dispositions prévues par l'IAA en matière de JV, de gouvernance et de seuils, par exemple le seuil d'applicabilité aujourd'hui à partir de 100 millions d'euros, le seuil de 1 % du chiffre d'affaires produit localement à réinvestir dans la R&D locale, le pourcentage de salariés devant être européens ou encore le pourcentage de sourcing devant être européen ;
- ▶ Assurer un transfert effectif du savoir-faire et des technologies afin que les investissements réalisés en Europe soient véritablement utiles à l'économie européenne.

BÉNÉFICE ATTENDU

Transformer la pénétration chinoise en implantations créatrices de valeur locale.

UNE EUROPE QUI EN FINIT AVEC LA NAÏVETÉ ET DÉFEND SON INDUSTRIE

3 Une défense commerciale réactive et élargie

Objectif. Agir vite contre la concurrence déloyale, sans naïveté mais sans surenchère.

- ▶ Faciliter les enquêtes d'office (ex officio) : la Commission européenne doit être davantage en mesure de déclencher elle-même des enquêtes lorsque le dépôt d'une plainte est plus difficile pour les entreprises, du fait de leur taille et de leurs moyens dans le cas des PME, ou plus généralement en raison du risque d'exposition commerciale que peut entraîner une telle démarche ;
- ▶ Renforcer l'anti-contournement afin d'assurer l'efficacité des outils de défense commerciale et d'éviter que leurs effets puissent être contournés par une installation à proximité de l'Europe, dans son voisinage ;
- ▶ Réfléchir à l'élargissement du champ des enquêtes. Les importations en provenance d'Asie ne concernent plus seulement les véhicules 100 % électriques ;
- ▶ Parmi les instruments existants (antidumping, anti-subsidiation, sauvegarde, etc.), utiliser plus souvent les mesures de sauvegarde, plus rapides à mettre en œuvre et nécessitant des enquêtes moins longues ; cibler les chaînes de valeur critiques qui méritent des protections spécifiques, par exemple dans les secteurs électronique ou numérique.

BÉNÉFICE ATTENDU

Une Europe qui sort de sa naïveté et qui défend son industrie.

REPÈRES

×3 à ×8

de soutien public en moyenne pour les entreprises chinoises par rapport à leurs concurrentes, entre 2005 et 2024 (OCDE, juin 2026)

25 à 30 %

d'écart de compétitivité avec la Chine dans de nombreux domaines de la chaîne de valeur (Roland Berger)

CHANTIER N° 2 · FAIRE DE LA COMPÉTITIVITÉ LA MÈRE DES BATAILLES

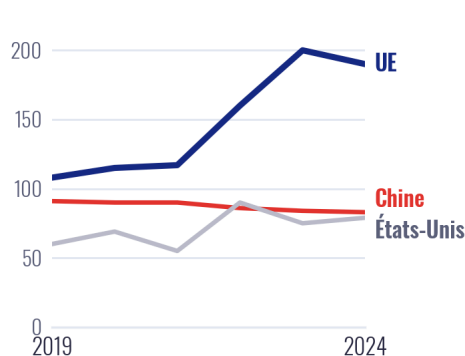
AXE 1 · RESTAURER LA COMPÉTITIVITÉ DU SITE FRANCE

CONSTAT

- 1 Coût de l'énergie.** L'électricité européenne est deux à trois fois plus chère qu'en Chine et aux États-Unis.
- 2 Coût du travail.** Le coût du travail est comparable en France et en Allemagne, mais les charges patronales en France sont parmi les plus élevées en Europe.
- 3 Les impôts de production.** Le poids des impôts de production en France est bien au-dessus de la moyenne européenne. Les recettes sont en effet quatre fois plus élevées en France qu'en Allemagne.

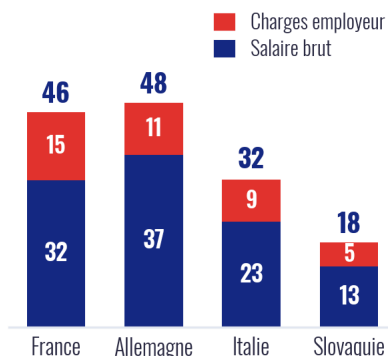
Coût de l'énergie

Prix de l'électricité, clients industriels
EUR/MWh



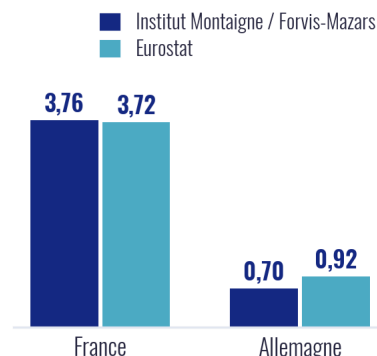
Coût du travail

Coût du travail dans l'industrie
EUR par heure, 2024



Impôts de production

Poids dans le PIB, 2023
en %



Source : European Commission, 2024, d'après Eurostat (UE), EIA (États-Unis) et CEIC (Chine), 2024 ; Euromonitor 2025 ; Baromètre européen des impôts de production, Institut Montaigne (avril 2025).

RESTAURER LA COMPÉTITIVITÉ DU SITE FRANCE

1 Aligner la fiscalité de production en France sur la médiane européenne

Objectif. Restaurer la compétitivité-coût des sites et créer les conditions de localisation ou relocalisation.

- ▶ L'objectif général est une nouvelle baisse de 15 milliards d'euros des impôts de production, avec deux pistes de réforme possibles :
 - Un scénario qui pourrait privilégier la suppression complète de la CVAE ;
 - Un autre scénario qui pourrait concentrer l'effort sur la C3S et un plafonnement des impôts de production.

BÉNÉFICE ATTENDU

Instaurer une dynamique de réindustrialisation.

2 Fournir une électricité décarbonée à un prix garanti

Objectif. Neutraliser le désavantage énergétique de l'amont, en matière de batteries, fonderie, chimie, etc.

- ▶ Bénéficier de contrats à long terme (contracts for difference) et d'une allocation nucléaire pour les sites électro-intensifs ;
- ▶ Stabiliser l'accise au plancher européen pour les sites industriels ;
- ▶ Mettre en place un guichet unique pour le raccordement prioritaire.

BÉNÉFICE ATTENDU

Avoir un prix prévisible sur dix à vingt ans, compatible avec l'investissement industriel.

3 Réduire les contraintes réglementaires sur l'industrie

Objectif. Réduire les délais, simplifier et limiter la sur-réglementation.

- ▶ Permitting / méthode « Notre-Dame » : renforcer le droit de dérogation des préfets, recourir aux lois d'accélération comme dans le dispositif dit « Notre-Dame » et recourir également aux ordonnances ;
- ▶ Sur-transpositions : déclarer irrecevable tout amendement de sur-transposition ;
- ▶ Instaurer un « principe d'innovation » en face du « principe de précaution » dans la Constitution française.

BÉNÉFICE ATTENDU

Libérer les entreprises de « l'impôt papier », et instaurer une dynamique de réindustrialisation.

CHANTIER N° 2 · FAIRE DE LA COMPÉTITIVITÉ LA MÈRE DES BATAILLES

AXE 2 · RECONQUÉRIR NOTRE SOUVERAINETÉ SUR LA CHAÎNE DE VALEUR AUTOMOBILE

CONSTAT

- 1 Les matières premières.** L'Europe produit moins de 10 % de ses besoins en lithium, en nickel et en cobalt. La majorité des projets miniers en Europe est seulement en phase d'exploration. Très peu sont en phase de production.
- 2 Les gigafactories.** On observe une forte croissance des annonces de gigafactories, mais plus de 100 GWh de capacité ont été perdus en dix-huit mois à la suite d'annulations ou de réductions de projets.
- 3 Électronique et moteurs électriques.** Une part importante de l'électronique et des composants de la chaîne de traction électrique reste aujourd'hui importée.

Niveau de dépendance de l'Europe le long de la chaîne de valeur de la batterie

MATIÈRES PREMIÈRES	RAFFINAGE	PCAM / CAM (1)	GIGAFACTORIES	RECYCLAGE
> 90 %	> 90 %	≈ 90 %	> 80 %	> 90 %
L'Europe produit moins de 10 % de ses besoins en lithium, nickel et cobalt. Majorité des projets miniers de l'UE en phase d'exploration, peu en production. Obstacles environnementaux et réglementaires importants. La dépendance de l'UE l'expose à des risques d'approvisionnement et de prix.	Plus de 60 % du raffinage mondial du lithium et plus de 80 % du cobalt réalisés en Chine. Peu de projets de raffinage opérationnels en Europe, la majorité en planification ou en construction. Plusieurs projets retardés ou abandonnés en raison de coûts élevés et de contraintes réglementaires.	Forte dépendance de l'UE aux importations asiatiques pour le pCAM et le CAM. Projets annoncés dans l'UE souvent retardés, certains annulés faute d'approvisionnement, d'incertitude de marché ou pour leur impact environnemental.	Forte croissance des annonces de gigafactories en Europe, mais plus de 100 GWh de capacité perdus en 18 mois à la suite d'annulations ou de réductions de projets. Hausse de la production de cellules en Europe, mais dépendance aux matériaux, composants et technologies importés. Réel risque d'exécution.	Des usines de broyage de batteries fonctionnent en Europe. Aucun site de raffinage à grande échelle en Europe, faute de visibilité sur l'approvisionnement, de compétitivité et de soutien public. Soutien réglementaire fort (objectif UE : 25 % de capacité de recyclage des matériaux de batteries d'ici 2030).

1) Précurseurs de matériaux actifs de cathodes (pCAM) et matériaux actifs de cathodes (CAM). Source : Roland Berger.

RECONQUÉRIR NOTRE SOUVERAINETÉ SUR LA CHAÎNE DE VALEUR AUTOMOBILE

1 Un nouveau plan d'investissement « France 2040 »

Objectif. S'inscrire dans une logique de planification et de priorisation des filières critiques.

- ▶ Identifier cinq à dix filières critiques pour la souveraineté française et européenne, notamment des filières transverses à plusieurs secteurs : électronique, humanoïdes, logiciels, batteries, etc. ;
- ▶ Redessiner les dispositifs existants autour de ces filières : collaboration entre recherche publique et R&D privée, formation, compétences, commande publique ;
- ▶ Mettre en place des entreprises « chef de file » par filière.

BÉNÉFICE ATTENDU

Repositionner la France sur un nombre limité de filières critiques.

2 Un Fonds européen « Chaînes de valeur critiques »

Objectif. Positionner l'Union européenne sur les chaînes de valeur critiques.

- ▶ Focaliser le futur fonds de compétitivité européen sur les filières critiques ;
- ▶ Financer la R&D pré-industrielle et le passage à l'échelle ;
- ▶ Financer également des projets industriels et des PME.

BÉNÉFICE ATTENDU

Regagner en souveraineté sur la chaîne de valeur automobile.

REPÈRES

< 10 %

des besoins européens en lithium, nickel et cobalt sont produits en Europe

18 mois

pour voir disparaître plus de 100 GWh de capacité de gigafactories annoncée

RECONQUÉRIR NOTRE SOUVERAINETÉ SUR LA CHAÎNE DE VALEUR AUTOMOBILE

3 Un mécanisme de soutien à la compétitivité des batteries européennes

Objectif. Améliorer la compétitivité-prix des batteries produites en Europe.

- ▶ Mettre en place un mécanisme européen sous la forme d'une prime par kilowattheure produit sur le territoire européen, sur le modèle de l'Advanced Manufacturing Production Credit de l'Inflation Reduction Act américain ;
- ▶ Prévoir un dispositif à la fois temporaire et dégressif.

BÉNÉFICE ATTENDU

Accélérer la montée en puissance des capacités européennes.

4 Compétitivité de l'économie circulaire

Objectif. Assurer la compétitivité de l'économie circulaire sur les matériaux clés de l'industrie.

- ▶ Soutenir la création de boucles pour les matériaux clés, par exemple l'aluminium, le plastique, les métaux critiques, etc. ;
- ▶ Imposer des restrictions sur les exportations de matériaux à recycler, par exemple la black mass issue des batteries ;
- ▶ Soutenir le remanufacturing.

BÉNÉFICE ATTENDU

Faire de la circularité un levier de souveraineté industrielle.

L'AMBITION

Regagner en souveraineté sur toute la chaîne de valeur.

CHANTIER N° 2 · FAIRE DE LA COMPÉTITIVITÉ LA MÈRE DES BATAILLES

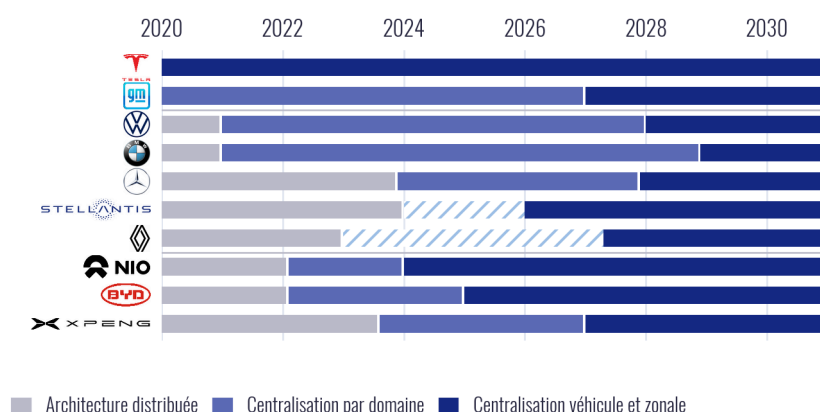
AXE 3 · RENFORCER LA BASE R&D DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

CONSTAT

- 1 Le développement logiciel.** Les acteurs américains (Tesla et, dans une certaine mesure, GM) et chinois (NIO, BYD) ont plusieurs années d'avance sur les Européens en matière de SDV (software-defined vehicle).
- 2 Les perspectives d'investissement.** Les entreprises industrielles françaises ont des perspectives d'investissement à moyen terme nettement plus faibles que les entreprises allemandes et italiennes. Voir notamment l'enquête de La Fabrique de l'industrie sur la diffusion des technologies avancées.
- 3 Le parc industriel vieillissant.** En 2024, la France comptait 195 robots pour 10 000 employés dans l'industrie manufacturière, contre 237 en Italie, 449 en Allemagne et 1 220 en Corée du Sud.

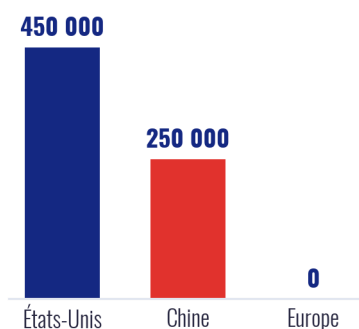
Niveau d'avancement des constructeurs en matière de SDV

Feuille de route technologique électronique, par constructeur



Véhicules autonomes

Trajets autonomes payants par semaine, T1 2026

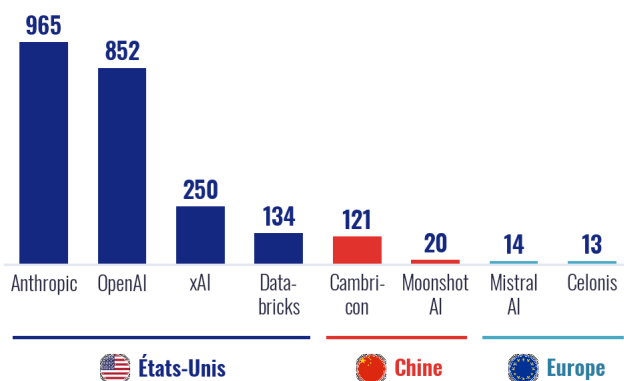


Note : 1) SDV : software-defined vehicle ; 2) VA : véhicule autonome. Source : IHS Markit, recherches documentaires, analyses Roland Berger.

RENFORCER LA BASE R&D DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

Intelligence artificielle

Valorisation des principaux acteurs de l'IA en milliards de dollars

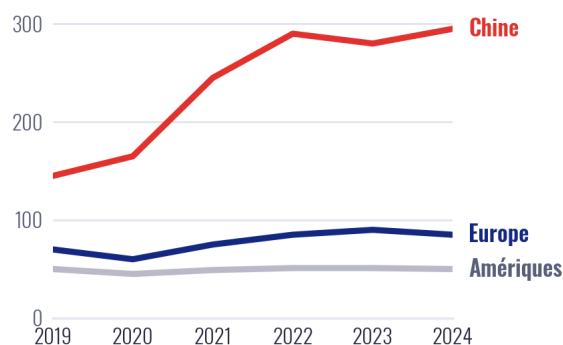


Le marché de l'IA privée connaît une forte hausse des valorisations, portée par des acteurs américains. La Chine reste derrière, avec Cambri-con et Moonshot AI, tandis que l'Europe est représentée à plus petite échelle par Mistral AI, Helsing et Celonis.

Source : IHS Markit, recherches documentaires, analyses Roland Berger.

Robotisation

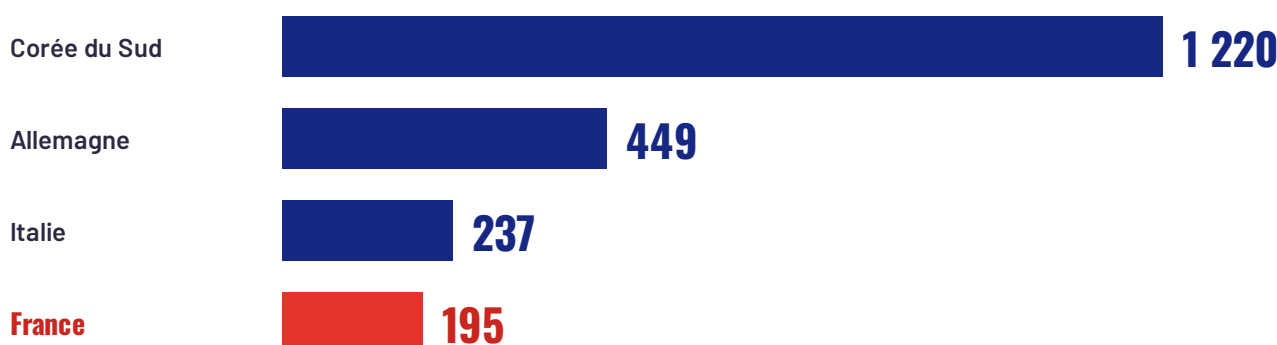
Robots industriels installés par an en milliers, par région



L'industrie automobile européenne est la plus robotisée au monde, mais la Chine installe 3 à 4 fois plus de robots par an depuis 2022 et accélère sur la mise en place des usines entièrement automatisées (dark factories).

Un parc industriel vieillissant : la France décroche sur la robotisation

Nombre de robots pour 10 000 employés dans l'industrie manufacturière, 2024



La France compte six fois moins de robots par salarié que la Corée du Sud, et plus de deux fois moins que l'Allemagne.

RENFORCER LA BASE R&D DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

1 Créer un CORAM 2028-2035

Objectif. Disposer d'un fonds sectoriel dans le cadre du programme France 2040.

- ▶ Se servir comme base de la feuille de route technologique du CTA et de la stratégie mise en place par le CSF, le Contrat stratégique de filière ;
- ▶ Cibler la R&D, les démonstrateurs et l'industrialisation ;
- ▶ Soutenir des projets de filière associant constructeurs, équipementiers, PME, laboratoires et territoires industriels.

BÉNÉFICE ATTENDU

Accélérer l'innovation, renforcer la souveraineté industrielle européenne et sécuriser les investissements dans les technologies critiques.

2 Sanctuariser le CIR (Crédit d'impôt recherche)

Objectif. Pérenniser un levier majeur de compétitivité et de productivité au moment du basculement vers le logiciel, la batterie et l'intelligence artificielle.

- ▶ Assurer la stabilité de l'assiette et du taux du CIR après le rabot intervenu en 2025 ;
- ▶ Cibler un bonus CIR sur les filières critiques : batterie, logiciel, électronique de puissance, recyclage, etc.

BÉNÉFICE ATTENDU

Maintenir la R&D en France et contribuer à sécuriser la compétitivité-coût des chercheurs français.

3 Soutenir les pôles de compétitivité

Objectif. Sécuriser l'action déterminante des pôles de compétitivité en matière d'innovation automobile.

- ▶ Renforcer leur rôle de structuration des écosystèmes d'innovation et d'accompagnement de projets ;
- ▶ Mieux articuler leur action avec les dispositifs nationaux de type France 2040 et européens de type Horizon Europe, IPCEI et Fonds européen d'innovation ;
- ▶ Mettre en place des conventions de financement pluriannuelles sur cinq ans entre l'État, les régions et les pôles.

BÉNÉFICE ATTENDU

Structurer les écosystèmes d'innovation et l'accompagnement de projets.

CHANTIER N° 3

REFAIRE DE LA FISCALITÉ UN LEVIER DE CROISSANCE, ET NON DE DÉCROISSANCE, DU MARCHÉ

CONSTAT

- 1 Le doublement de la fiscalité automobile.** La fiscalité spécifique à l'automobile, par véhicule, a doublé entre 2019 et 2025 en France, passant de 2 500 euros à 5 100 euros.
- 2 La complexité fiscale.** L'empilement des dispositifs et la multiplicité des règles et formules de calcul (bonus, malus CO₂ et poids, fiscalité des flottes, critères environnementaux...) rendent la fiscalité automobile de plus en plus complexe et brouillent le signal adressé aux ménages, aux entreprises et aux acteurs de la filière.
- 3 Le manque de stabilité et de visibilité.** Les règles et modalités de la fiscalité automobile évoluent fréquemment, notamment les barèmes, critères et conditions d'accès aux différents dispositifs. Cette instabilité, combinée à l'absence de trajectoires pluriannuelles suffisamment lisibles, réduit la visibilité des ménages, des entreprises et des acteurs de la filière et complique leurs décisions d'achat et d'investissement.

×2

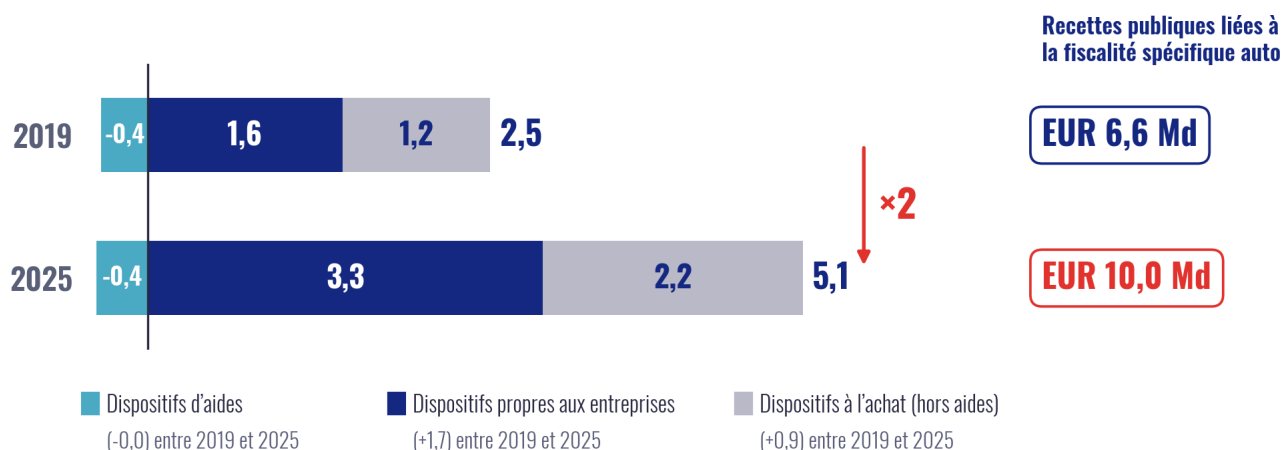
LA FISCALITÉ SPÉCIFIQUE À L'AUTOMOBILE PAR VÉHICULE EN 2025 PAR RAPPORT À 2019

Le détail des dispositifs et des recettes publiques figure page suivante.

REFAIRE DE LA FISCALITÉ UN LEVIER DE CROISSANCE, ET NON DE DÉCROISSANCE, DU MARCHÉ

La fiscalité spécifique à l'automobile par véhicule a doublé de 2019 à 2025

Fiscalité spécifique à l'automobile par véhicule neuf, en milliers d'euros



Source : ministère de l'Économie et des Finances, Assemblée nationale, Sénat, Cour des comptes, Mobilians, AAA Data, Roland Berger.

Plus de 1/2

du marché est déjà couvert par le malus

1/2

du marché automobile est porté par les entreprises,
déjà soumises à une très forte pression fiscale

REFAIRE DE LA FISCALITÉ UN LEVIER DE CROISSANCE, ET NON DE DÉCROISSANCE, DU MARCHÉ

1

Geler le barème du malus qui pèse sur le pouvoir d'achat et accélère le recul du marché

- ▶ Desserrer l'étau du malus, qui couvre déjà plus de la moitié du marché ;
- ▶ Dispenser de malus les véhicules les plus populaires pour les Français de la classe moyenne et modeste, c'est-à-dire les segments cœur de marché, par exemple la 208 ou la Clio.

2

Simplifier et rendre lisibles les aides à l'achat : aller vers un dispositif unique et universel

- ▶ Évoluer vers un seul dispositif d'aide à l'achat, simple et universel : le bonus ;
- ▶ Ouvrir le bénéfice du bonus aux véhicules électriques d'occasion pour les jeunes.

3

Instaurer une prime à la conversion ouverte à tous en faveur des véhicules électriques neufs et d'occasion et des véhicules neufs hybrides

- ▶ Le rétrécissement du marché, qui résulte principalement de la pression réglementaire, se traduit par un parc vieillissant et plus polluant. Il est urgent d'agir en faveur du renouvellement du parc, mais aussi de soutenir les motorisations et les modèles des segments susceptibles de contribuer à relancer le marché.

4

Stabiliser les coûts de la fiscalité pour les entreprises

- ▶ Les entreprises, qui représentent la moitié du marché automobile, supportent déjà une très forte pression fiscale.

5

Renforcer les aides à l'usage

- ▶ Soutenir le déploiement des bornes de recharge, dans le résidentiel et en entreprise, pour faciliter l'usage des véhicules électriques et garantir un usage optimal des hybrides rechargeables grâce à une recharge régulière.

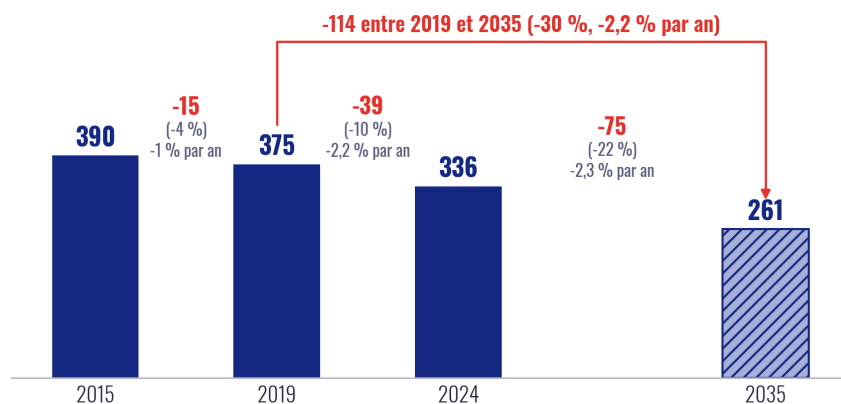
CHANTIER N° 4

DÉFENDRE L'EMPLOI, LES FEMMES ET LES HOMMES QUI FONT L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU CŒUR DE NOS RÉGIONS

CONSTAT

- 1 Emploi.** 75 000 emplois sont à risque d'ici 2035. L'enjeu est d'accompagner les entreprises en difficulté et leurs salariés, notamment par des dispositifs d'accompagnement, de reconversion externe et de diversification des entreprises.
- 2 Compétences et formation.** Les transformations technologiques accélèrent l'évolution des métiers. Les enjeux portent sur la montée en compétences, les reconversions internes mais aussi sur la transmission des compétences clés avec le départ à la retraite de 30 % des salariés du secteur d'ici 2035, ainsi que la diversification des entreprises.
- 3 Attractivité des métiers.** Des défis de recrutement demeurent : l'enjeu est d'attirer de nouveaux profils, notamment les jeunes et les femmes, et de mieux orienter les formations initiales vers les besoins du secteur.

Évolution de l'emploi dans la filière automobile · milliers d'emplois, 2015-2035



Scénario du statu quo réglementaire (tout électrique 2035) : cette baisse pourrait être partiellement compensée, dans un scénario très optimiste, par la création de près de 20 000 emplois dans les batteries. Source : Xerfi (juin 2025), étude EDEC automobile.

1

Un fonds d'urgence automobile associé à un contrat social et territorial industriel

Objectif. Anticiper et amortir les pertes potentielles d'emplois, de l'ordre de 75 000 d'ici à 2035. 100 % des salariés concernés seront accompagnés par des parcours personnalisés.

- ▶ Mettre en place un fonds quinquennal permettant d'accompagner les situations de crise, notamment l'accompagnement et le financement des reconversions des salariés licenciés économiques, des mobilités territoriales, etc. ;
- ▶ Anticiper les mutations pour agir avant que les emplois ne disparaissent ;
- ▶ Mettre en place un contrat social et territorial proposant des parcours « sans coutures » aux salariés du secteur.

BÉNÉFICE ATTENDU

Limitier les impacts économiques et sociaux des restructurations dans les territoires, sécuriser les parcours professionnels et préserver les compétences industrielles.

2

Un Crédit d'impôt compétences stratégiques ou critiques (CICS)

Objectif. Inciter les entreprises à investir dans les talents par la formation et le développement des compétences stratégiques indispensables à la nouvelle chaîne de valeur, avec notamment l'ambition de former et recruter 50 000 ingénieurs et techniciens à l'horizon 2035.

- ▶ Développer les compétences de demain ;
- ▶ Cibler les reconversions et le mentorat, c'est-à-dire la transmission des compétences des seniors, sur les compétences stratégiques ;
- ▶ Faire des compétences un investissement stratégique au même titre que la R&D, et en faire un levier de souveraineté et de compétitivité.

BÉNÉFICE ATTENDU

Accélérer l'investissement des entreprises dans les compétences de demain.

3

Réformer durablement le système de formation et de reconversion

Objectif. Garantir que l'écosystème de formation produise les compétences nécessaires au secteur.

- ▶ Construire une programmation pluriannuelle des besoins en compétences automobiles ;
- ▶ Simplifier les parcours de formation et de reconversion grâce à un accès plus lisible aux dispositifs et aux financements ;
- ▶ Adapter plus rapidement l'offre de formation, les diplômes et les certifications aux évolutions technologiques ;
- ▶ Renforcer les liens entre écoles et entreprises, notamment via les Campus des métiers et les Pôles de compétitivité.

BÉNÉFICE ATTENDU

Réduire les pénuries de talents et assurer l'adéquation entre les besoins en compétences du secteur et l'offre de formation.

GLOSSAIRE DES SIGLES

BEV Battery Electric Vehicle : véhicule 100 % électrique à batterie.

Black mass Poudre issue du broyage de batteries lithium-ion, contenant des matériaux valorisables comme le lithium, le nickel, le cobalt et le graphite.

C3S Contribution sociale de solidarité des sociétés, impôt de production assis sur le chiffre d'affaires.

CAFE Corporate Average Fuel Economy : désigne ici la réglementation européenne fixant aux constructeurs des objectifs moyens d'émissions de CO₂ pour leurs véhicules neufs.

CAM / pCAM Matériaux actifs de cathodes et leurs précurseurs, composants essentiels des batteries.

CICS Crédit d'impôt compétences stratégiques ou critiques, proposé par ce livre blanc.

CIR Crédit d'impôt recherche.

CORAM Comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilités, dispositif de soutien aux projets d'innovation de la filière.

CSF Comité stratégique de filière.

CTA Comité technique automobile de la PFA.

CVAE Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, impôt de production.

HEV Hybrid Electric Vehicle : véhicule hybride non rechargeable.

IAA Industrial Accelerator Act : proposition législative européenne de soutien à l'industrie produite en Europe.

IPCEI Important Projects of Common European Interest : projets importants d'intérêt européen commun.

IRA Inflation Reduction Act : loi américaine de 2022 qui soutient notamment la production de batteries et de véhicules électriques.

JV Joint-venture, ou coentreprise.

M1E Catégorie de véhicules électriques abordables (moins de 20 000 euros, jusqu'à 4,20 mètres) pour laquelle un gel réglementaire est proposé.

OCDE Organisation de coopération et de développement économiques.

PHEV Plug-in Hybrid Electric Vehicle : véhicule hybride rechargeable.

PME Petites et moyennes entreprises.

SDV Software-Defined Vehicle : véhicule défini par logiciel.

TAI Taxe annuelle incitative, liée à la part de véhicules à faibles émissions dans les flottes d'entreprise.

VP Voiture particulière.

VUL Véhicule utilitaire léger.

INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

LE CHOIX DU SURSAUT EST POSSIBLE

Quatre grands chantiers et des propositions concrètes
pour préserver l'emploi, reconquérir notre souveraineté
industrielle et rendre la mobilité accessible à tous.



FILIÈRE
AUTOMOBILE
& MOBILITÉS



pfa-auto.fr

Flashez pour découvrir la filière
sur notre site