

N° 504

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Enregistré à la Présidence du Sénat le 1^{er} avril 2026

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la commission des finances (1) pour suite à donner à l'enquête de la Cour des comptes, transmise en application de l'article 58-2° de la LOLF, sur le soutien de l'État à la filière automobile,

Par Mme Christine LAVARDE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Claude Raynal, président ; M. Jean-François Husson, rapporteur général ; MM. Bruno Belin, Christian Billhac, Michel Canévet, Emmanuel Capus, Thierry Cozic, Thomas Dossus, Albéric de Montgolfier, Mme Sophie Primas, Didier Rambaud, Stéphane Sautarel, Pascal Savoldelli, vice-présidents ; Mmes Marie-Carole Ciuntu, Frédérique Espagnac, MM. Marc Laménie, Hervé Maurey secrétaires ; MM. Pierre Barros, Arnaud Bazin, Grégory Blanc, Mmes Florence Blatrix Contat, Isabelle Briquet, M. Vincent Capo-Canellas, Mme Marie-Claire Carrère-Gée, MM. Raphaël Daubet, Vincent Delahaye, Bernard Delcros, Vincent Éblé, Rémi Féraud, Stéphane Fouassin, Mme Nathalie Goulet, MM. Jean-Raymond Hugonet, Éric Jeansannetas, Christian Klinger, Mme Christine Lavarde, MM. Antoine Lefèvre, Dominique de Legge, Victorin Lurel, Jean-Marie Mizzon, Claude Nougéin, Olivier Paccaud, Mme Vanina Paoli-Gagin, M. Georges Patient, M. Jean-François Rapin, Mme Ghislaine Senée, MM. Laurent Somon, Christopher Szczurek, Mme Sylvie Vermeillet, M. Jean Pierre Vogel.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
AVANT-PROPOS	5
LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	7
LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL.....	9
I. EXPOSÉE À DES BOULEVERSEMENTS INÉDITS, LA FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE SE TROUVE DANS UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE.....	9
A. UNE FILIÈRE ÉPROUVÉE PAR DE PROFONDS BOULEVERSEMENTS.....	9
1. <i>L'électrification suppose une transformation en profondeur de l'industrie automobile.....</i>	<i>9</i>
2. <i>Une concurrence internationale accrue par l'avance considérable de l'industrie chinoise dans le domaine des véhicules électriques</i>	<i>12</i>
3. <i>L'instabilité normative, les revirements politiques ainsi que les tensions commerciales et géopolitiques fragilisent la filière</i>	<i>15</i>
B. UNE SITUATION DE PLUS EN PLUS PRÉOCCUPANTE	16
1. <i>Une érosion progressive et massive de la base industrielle de la filière automobile et des véhicules produits en France.....</i>	<i>16</i>
2. <i>Une hausse des prix des voitures produites en Europe qui pèse sur leur compétitivité et la demande</i>	<i>19</i>
II. UNE FILIÈRE DONT LA PÉRÉNITÉ EN FRANCE DÉPEND DE SOUTIENS PUBLICS DIRIGÉS AUSSI BIEN VERS LA DEMANDE QUE VERS L'OFFRE	24
A. LES AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES : DES DISPOSITIFS CERTES UTILES MAIS « QUI SE CHERCHENT ENCORE »	24
1. <i>Des dispositifs qui ont été recentrés sur les véhicules les plus vertueux, davantage orientés vers les ménages modestes et dont les modalités de financement ont été réformées.....</i>	<i>24</i>
2. <i>Des dispositifs qui produisent des effets mais qui ne sont pas exempts de limites et pourraient être optimisés</i>	<i>29</i>
B. L'INCITATION AU VERDISSEMENT DES FLOTTES D'ENTREPRISES A ÉTÉ RENFORCÉE	37
C. LES SOUTIENS À L'OFFRE : DES RETOMBÉES POSITIVES MÊME SI LA VOIE DU RATTRAPAGE TECHNOLOGIQUE ET COMPÉTITIF S'ANNONCE LONGUE ET COMPLEXE	40
1. <i>Des soutiens à l'offre qui ont la lourde tâche de contribuer à combler le retard considérable de l'industrie automobile européenne dans la chaîne de valeur des véhicules électriques</i>	<i>40</i>
2. <i>L'enjeu stratégique de la montée en cadence compétitive de la production de batteries.....</i>	<i>45</i>
3. <i>La nécessité d'envisager des soutiens à la constitution d'une filière de recyclage des batteries</i>	<i>46</i>

III. TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ENJEUX INDUSTRIELS : UNE ARTICULATION STRATÉGIQUE À APPROFONDIR TANT AU NIVEAU NATIONAL QU'À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE.....	47
A. AU NIVEAU NATIONAL, ASSURER LA MEILLEURE ARTICULATION POSSIBLE ENTRE LES IMPÉRATIFS ENVIRONNEMENTAUX LIÉS À LA TRANSITION DU PARC DE VÉHICULES ET LES ENJEUX INDUSTRIELS	47
1. <i>Loin de s'opposer, l'impératif de transition et les enjeux industriels sont en réalité devenus indissociables, les seconds étant la condition de l'acceptabilité du premier.....</i>	<i>47</i>
2. <i>L'écoscore, l'exemple le plus abouti de cette nécessaire articulation.....</i>	<i>49</i>
B. DES AVANCÉES STRATÉGIQUES NÉCESSAIRES À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE POUR QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PARC AUTOMOBILE NE SOIT PAS DÉFAVORABLE À L'IMPÉRATIF DE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE	55
1. <i>Il est impératif d'œuvrer avec volontarisme à réconcilier les objectifs de souverainetés industrielle et énergétique.....</i>	<i>55</i>
2. <i>Pour y parvenir, l'Union européenne a commencé à mettre en œuvre des mesures et pris de premiers engagements</i>	<i>56</i>
3. <i>De nombreuses questions restent encore à régler à l'échelle de l'Union pour que l'industrie automobile ait un réel avenir en France et en Europe</i>	<i>58</i>
TRAVAUX DE LA COMMISSION : AUDITION POUR SUITE À DONNER	61
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	87
LISTE DES DÉPLACEMENTS.....	89
ANNEXE : COMMUNICATION DE LA COUR DES COMPTES À LA COMMISSION DES FINANCES	91

Mesdames, Messieurs,

La commission des finances du Sénat a demandé à la Cour des comptes la réalisation, au titre de l'article 58-2° de la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001, d'une enquête sur le soutien de l'État à la filière automobile.

Le rapport de la Cour des comptes porte sur les soutiens apportés par l'État à la filière automobile entre 2018 et 2024 dans un contexte où le secteur doit relever des défis historiques, au premier rang desquels la transition des motorisations thermiques vers les motorisations électriques, toute en faisant face à une concurrence internationale de plus en plus intense, en particulier de la Chine. L'enquête de la Cour des comptes s'est intéressée aussi bien aux soutiens orientés vers la demande, au moyen d'aides versés aux acheteurs de véhicules, qu'aux soutiens directement dirigés vers l'offre industrielle.

Pour donner suite à la remise de cette enquête, la commission a organisé le 1^{er} avril 2026, une audition réunissant Madame Carine Camby, présidente de la première chambre de la Cour des comptes ainsi que Messieurs Thomas Courbe, directeur général des entreprises, Alexandre Dozières, adjoint à la directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air au sein de la direction générale de l'énergie et du climat et Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires à la plateforme automobile.

Dans le prolongement des travaux de la Cour, le rapporteur spécial de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », Christine Lavarde, a procédé à des déplacements et a mené des auditions complémentaires de différents acteurs de la filière automobile. Ces travaux ont donné lieu au rapport d'information suivant qui complète les analyses réalisées par la Cour des comptes.

LES RECOMMANDATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

Recommandation n° 1 : Cibler davantage les aides à l'acquisition en réduisant les plafonds de prix et de poids des véhicules éligibles ainsi qu'en limitant l'octroi de ces dispositifs aux ménages des classes modestes et moyennes.

Recommandation n° 2 : Pour que le leasing social bénéficie davantage aux personnes qui en ont le plus besoin, prévoir une communication ciblée fondée à la fois sur des critères de revenus, pour toucher plus de ménages modestes, et sur les usages professionnels des véhicules.

Recommandation n° 3 : À coût constant des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres, accroître le soutien alloué aux véhicules utilitaires légers (VUL) des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME).

Recommandation n° 4 : Affiner la granulométrie du calcul de l'écoscore et l'assortir de critères d'écoconception et d'économie circulaire.

Recommandation n° 5 : Étendre l'écoscore aux véhicules utilitaires légers (VUL) ainsi qu'aux poids lourds.

Recommandation n° 6 : Renforcer les droits compensateurs mis en œuvre par l'Union européenne sur les véhicules électriques produits en Chine et les étendre à des composants de la chaîne de valeur des véhicules électriques.

Recommandation n° 7 : Continuer de défendre des règles ambitieuses, bien que réalistes et non excessivement inflationnistes, de contenu local européen et en fixer les principes dès la révision du règlement européen visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules produits par les constructeurs (règlement dit « CAFE »).

Recommandation n° 8 : Promouvoir la généralisation en Europe des obligations de verdissement des flottes professionnelles pour que les entreprises françaises ne subissent pas de distorsions de concurrence.

LES PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR SPÉCIAL

I. EXPOSÉE À DES BOULEVERSEMENTS INÉDITS, LA FILIÈRE AUTOMOBILE FRANÇAISE SE TROUVE DANS UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

A. UNE FILIÈRE ÉPROUVÉE PAR DE PROFONDS BOULEVERSEMENTS

1. L'électrification suppose une transformation en profondeur de l'industrie automobile

a) La transition des motorisations thermiques vers les motorisations électriques suppose une reconfiguration industrielle de grande ampleur qui affectera très fortement le tissu des fournisseurs de la filière

Riche d'une longue et brillante histoire, **l'industrie automobile en France et en Europe traverse actuellement des révolutions comme elle n'en a jamais connu**. Ces révolutions font vaciller ses fondements et sont **susceptibles, si elles ne sont pas suffisamment bien appréhendées et négociées**, tant par les autorités publiques, françaises et européennes, que par le secteur lui-même, de la fragiliser voire, dans la pire des hypothèses, **de remettre en cause sa pérennité** à terme.

Une part très significative de ces révolutions industrielles résulte de **la dynamique d'électrification** des véhicules. Celle-ci implique en effet d'importantes **transformations structurelles** pour l'ensemble de la filière et une adaptation en profondeur de ses outils de production. Les **investissements** qu'elle suppose pour les différents maillons de la chaîne industrielle, au premier rang desquels les constructeurs automobiles, mais aussi les équipementiers et l'ensemble des sous-traitants sont absolument **colossaux**. D'après le rapport d'information de la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 sur l'avenir de la filière automobile¹, les investissements nécessaires à la transition électrique peuvent s'élever jusqu'à **plusieurs dizaines de milliards d'euros par constructeur**.

Par ailleurs, ces transformations se traduisent également par une profonde **reconfiguration des processus industriels** et de leur composition en termes d'activités et de domaines de compétences. Au sein de la chaîne de valeur, **certains secteurs d'activité prennent une place beaucoup plus significative**, c'est le cas par exemple de **la chimie**, quand dans le même temps, **d'autres champs industriels se trouvent nettement moins mobilisés**

¹ Rapport d'information n° 37 (2025-2026) fait au nom de la commission des affaires économiques sur la filière automobile, par M. Alain CADEC, Mme Annick JACQUEMET et M. Rémi CARDON, octobre 2025.

voire disparaissent purement et simplement de la chaîne de valeur des véhicules électriques¹.

Cette reconfiguration ne sera **pas sans effet sur l'emploi**. La DGE considère ainsi que **40 000 emplois pourraient être menacés en France**². Inversement, de nouveaux emplois seront créés du fait de la transition vers l'électrique. À titre d'exemple, une note de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) de février 2026³, a constaté qu'en France, l'emploi chez les fournisseurs producteurs de batteries a fortement progressé entre 2020 et 2023, gagnant 1 000 équivalents temps plein (ETP). Cependant, toujours d'après la DGE, même en intégrant ces nouveaux emplois créés, **la diminution nette attendue** de la transition des motorisations thermiques vers l'électrique **pourrait** quand même **atteindre 5 000 emplois**.

Les effets de cette reconfiguration industrielle **se feront durement ressentir dans la chaîne de sous-traitance** de la filière. Le rapport de la mission d'information sénatoriale estime que **le chiffre d'affaires global des équipementiers** du secteur **pourrait se rétracter de 40 %** faisant peser **une menace existentielle sur les trois quarts des entreprises** concernées. Pour autant, dans sa note de février 2026 précitée, l'Insee observe qu'**en 2023, en France, les trois quarts des fournisseurs industriels de la filière automobile concouraient déjà à la chaîne de valeur des véhicules électriques**⁴.

Cette recomposition du paysage de la filière qui résulte de la transition vers les motorisations électriques emporte ainsi de profondes conséquences tant en termes industriels que d'emplois. Par-là, elle **comporte de vrais risques pour l'avenir de la filière** en France et en Europe **et doit être appréhendée avec la plus grande clairvoyance et la plus grande vigilance, par les industriels comme par les pouvoirs publics**.

b) Par des normes contraignantes très ambitieuses, l'Union européenne a cherché à encadrer, encourager et accélérer la dynamique d'électrification

À travers notamment le pacte vert européen, **l'Union européenne s'est fixée des objectifs ambitieux de transition de l'industrie automobile vers l'électrique** avec, comme mesure phare, **l'interdiction de vente de**

¹ D'après le rapport de la mission d'information qui s'appuie pour cela sur les analyses de la délégation générale à l'emploi et à la formation professionnelle (DGEFP), « les secteurs qui seront les plus impactés, et dans lesquels les pertes d'emplois seront les plus massives, sont ceux liés à la fabrication de moteurs thermiques (forge, fonderie fonte, décolletage/usinage), mais aussi des métiers administratifs liés à la digitalisation des outils ou à l'externalisation de ces fonctions (comptabilité, secrétariat...) ».

² D'après les réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

³ La filière automobile manufacturière en France entre 2010 et 2023 : entre recul et adaptation, Insee analyses n° 116, février 2026.

⁴ Toujours d'après l'Insee, parmi les sous-traitants qui étaient initialement exclusivement spécialisés dans les véhicules thermiques, plus d'un tiers auraient fait évoluer leur activité afin de s'adapter à la conception ou à la production de véhicules électriques.

véhicules thermiques neufs en Europe à l'horizon 2035¹. Toutefois, pour répondre aux difficultés rencontrées par une partie de la filière pour atteindre ces objectifs, la Commission européenne a proposé de revoir à la baisse son ambition pour 2035 en ne visant plus, sous certaines conditions, qu'une réduction de 90 % des émissions de CO₂ des véhicules légers neufs à cet horizon (voir *infra*).

Par ailleurs, **la réglementation européenne dite CAFE (pour « Corporate Average Fuel Economy »)² fixe aux constructeurs des obligations, sanctionnées par un système d'amendes, de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs qu'ils mettent en vente.**

c) Au-delà de l'électrification, une révolution plus disruptive encore de la façon de concevoir l'automobile à travers l'émergence du véhicule défini par logiciel

Une révolution de l'industrie automobile plus structurante encore est à l'œuvre aujourd'hui à travers le développement du concept de **véhicule défini par logiciel (SDV³)**. Les véhicules du futur seront fabriqués autour de leurs logiciels embarqués qui représenteront la majeure partie de leur valeur. Des acteurs de la filière ont expliqué au rapporteur à quel point cette nouvelle façon de concevoir la fabrication et la configuration d'un véhicule était **un changement majeur de paradigme** pour l'industrie automobile.

Cette technologie de rupture est notamment associée à des **systèmes d'aide à la conduite avancés** dont le spectre va jusqu'à la **conduite automatisée**. D'après la direction générale des entreprises (DGE), à ce jour, **des constructeurs tels que Tesla ou BYD sont en pointe** sur ces évolutions qui ne sont pas encore maîtrisées par les industriels européens. En effet, selon elle, *« par simplicité et rapidité, les constructeurs européens étalent leurs dépenses et compensent le déficit technologique logiciel en s'approvisionnant en solutions extra-européennes (notamment américaines ou chinoises) déjà disponibles »⁴*.

La mission d'information sénatoriale précitée a mis en exergue les **opportunités pour l'industrie française** d'investir dans ce domaine appelé à redéfinir l'ensemble de la chaîne de valeur automobile et susceptible de constituer *« un important relais de croissance »*. Elle a notamment appelé de ses vœux **un effort accru des pouvoirs publics pour encourager la filière** à se positionner résolument sur ces technologies d'avenir afin notamment **qu'elle**

¹ Fixée en 2023 par le règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat.

² Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

³ Pour « Software Defined Vehicle ».

⁴ Réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

puisse se hisser en pointe dans le domaine des véhicules autonomes. Elle recommandait ainsi de « soutenir l'émergence d'un écosystème français et européen du véhicule numérique en favorisant le développement d'entreprises spécialisées dans les logiciels embarqués et les systèmes de conduite intelligente, pour renforcer la compétitivité et l'autonomie technologique de la filière automobile ».

La préoccupation ainsi exprimée par le Sénat en 2025 rejoint le point de vue présenté par la Cour des comptes dans son rapport sur le soutien de l'État à la filière automobile. En effet, faisant le constat d'un soutien public insuffisant en la matière¹, elle recommande de « renforcer dès 2026, au sein de l'enveloppe des soutiens à l'offre, la part des aides dédiées à la production de véhicules autonomes et connectés ».

De façon paradoxale, comme a pu le souligner au rapporteur un acteur de la filière, l'antériorité et l'histoire glorieuse de l'industrie automobile en Europe apparaît davantage comme un « passif » et un handicap face à ces transitions profondes. En effet, les reconversions industrielles qu'elles supposent apparaissent souvent comme plus complexes, d'un point de vue industriel comme d'un point de vue social, et plus coûteuses que pour des industries qui partent d'une « feuille blanche ». Ainsi, d'après la direction générale des entreprises (DGE), 24 % de la valeur ajoutée de l'industrie européenne dans la filière automobile est « à risque de disparition ces prochaines années »². L'accompagnement des pouvoirs publics au niveau national comme européen n'en est que plus déterminant.

2. Une concurrence internationale accrue par l'avance considérable de l'industrie chinoise dans le domaine des véhicules électriques

a) Une concurrence chinoise de plus en plus intense...

Alors qu'elle doit relever le défi de transformations industrielles majeures, la filière automobile en France et en Europe doit dans le même temps affronter **une concurrence toujours plus féroce et menaçante** de la part de concurrents d'autres régions du monde, et en particulier de l'industrie chinoise s'agissant des véhicules électriques.

La Chine a pris une longueur d'avance très significative sur l'Europe en ce qui concerne la production de véhicules électriques. Grâce à cette avance technologique lui permettant de produire des véhicules électriques à bas coûts ou des composants qui entrent dans leur fabrication grâce à la présence dans son sous-sol de terres rares, elle occupe et domine la plus grande part de la chaîne de valeur de la filière de production du véhicule électrique.

Les gains de parts de marché des véhicules électriques chinois en Europe sont extrêmement rapides même si la France, grâce notamment au dispositif d'écoscore instauré à la fin de l'année 2023 (voir *infra*), n'est pas

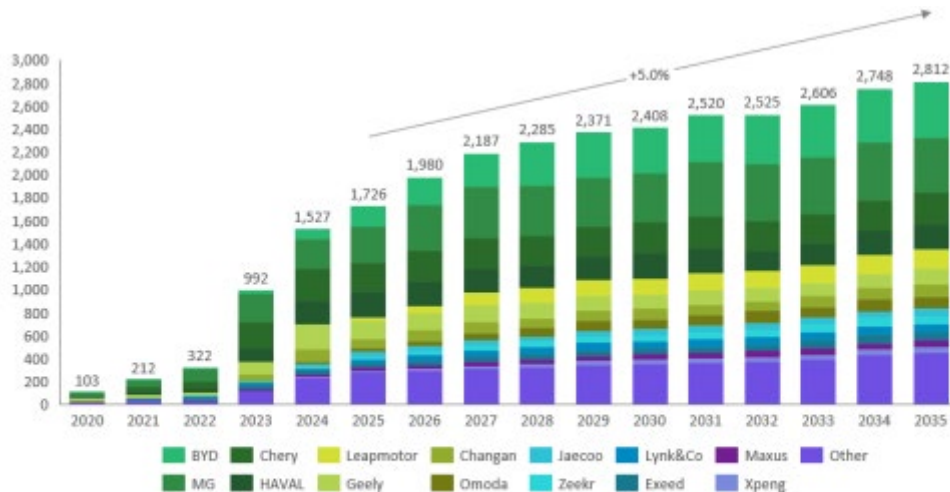
¹ 200 millions d'euros de soutiens alloués entre 2018 et 2024.

² Réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

aujourd'hui le pays le plus exposé, au contraire de l'Espagne ou de l'Italie par exemple.

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

(en milliers d'unités)



Note: classification of brands based on location of headquarters and historical origin of brand, e.g., Volvo classified as European despite Geely ownership
Source: S&P Mobility Light Vehicle Sales Forecast (November 2023); S&P Mobility Light Vehicle Sales Forecast (February 2025); BCG analysis

Source : rapport d'information de la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 sur l'avenir de la filière automobile d'après les données du Boston Consulting Group

D'après le rapport d'information de la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 précitée, « 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 2023¹, grâce à des prix de vente environ 30 % inférieurs à celui des voitures européenne ».

Par ailleurs, au-delà des véhicules produits en Chine, **la principale pénétration de la filière par l'industrie chinoise se manifeste dans les composants** des véhicules électriques produits en dehors de la Chine, y compris en Europe et en France. Ainsi, en France, **les importations de composants en provenance de Chine ont-elles été multipliées par cinq au cours des dix dernières années**. Par ailleurs, la DGE a signalé au rapporteur observer **une dynamique de rapatriement en Europe**, y compris par des constructeurs français, **de la production de petits véhicules électriques d'entrée de gamme constitués pour une très grande part de composants chinois et qui ont parfois été entièrement conçus en Chine**. En outre BYD a annoncé qu'il allait produire en Hongrie son modèle *Dolphin surf*. Cette concurrence de plus en plus intense **fragilise et menace de façon aigüe les**

¹ Pour atteindre 9 millions d'unités.

équipementiers et sous-traitants français et européens qui interviennent dans le secteur automobile.

Outre les questions de retard technologique qui sont manifestes et reconnus de tous, une part du déficit de compétitivité de l'industrie européenne a également pour origine une forme de **concurrence déloyale** qui s'explique par les **aides financières massives que l'État chinois a alloué au secteur** de l'industrie automobile, en particulier dans le cadre du programme dit « *Made in China 2025* » lancé dès 2015. Ainsi, d'après le rapport de la mission d'information sénatoriale précitée, **depuis 2010** l'État chinois aurait versé pas moins de « **230 milliards de dollars d'aides directes au marché de l'électrique, dont l'essentiel en avantages aux consommateurs, et 25 milliards de dollars d'aides en recherche et développement (R&D)** ». Pour tenir compte de ce phénomène de concurrence déloyale, la Commission européenne a notamment décidé d'appliquer des droits compensateurs aux véhicules électriques produits en Chine (voir *infra*).

Le rapporteur observe par ailleurs que **la fermeture très stricte du marché automobile des Etats-Unis** aux véhicules produits en Chine est également **susceptible d'accroître encore davantage la concurrence à laquelle sont confrontées les industries française et européenne** sur leur propre marché. En effet, cette situation **conduit à accroître les surcapacités** de production de véhicules électriques **en Chine** qui sont de plus en plus manifestes et se traduit par **un phénomène de « déversement »** sur le marché européen. Ces surcapacités résultent du fait que la Chine produit aujourd'hui environ 40 millions de véhicules légers par an, dont 15 millions de véhicules électriques, alors que son marché n'a la capacité d'absorber « que » 30 millions de voitures dont 8 millions à motorisation électrique.

b) ...qui est alimentée par son avance industrielle considérable dans le domaine des véhicules électriques

Les différents acteurs entendus par le rapporteur sont tous unanimes pour constater que **la Chine a pris au moins une vingtaine d'années d'avance sur l'Europe** dans les technologies relatives aux véhicules électriques et à leurs principaux composants, au premier rang desquels les batteries. La qualifiant dans son rapport « *d'acteur principal de la transition électrique* » la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 précitée soulignait qu'en 2023, « *la Chine assurait ainsi 62 % de la production mondiale de véhicules électriques, et 78 % de la production de batteries pour l'automobile, ce qui en fait le leader incontesté dans ce domaine, au niveau mondial* ».

Dans ce secteur, **les performances de l'industrie chinoise dans le domaine de la recherche et développement (R&D) et de l'ingénierie sont très nettement supérieures** à celles de ses homologues européennes. Ainsi, en pratique, l'industrie chinoise est-elle capable de concevoir de nouveaux véhicules électriques et des composants dans des laps de temps beaucoup plus courts qu'en Europe. D'après des informations communiquées au rapporteur,

lorsque l'industrie chinoise peut concevoir un nouveau véhicule électrique en deux ans, la même opération exige au moins quatre années en Europe. Dans ces conditions certains constructeurs et équipementiers européens nouent **des partenariats avec des acteurs chinois qui**, par construction, **augmentent la part d'approvisionnement en composants extra-européens** des véhicules, même produits en Europe.

Par ailleurs, aujourd'hui, **la dépendance de l'Europe à l'égard de la Chine** pour les composants et les matières premières, notamment certaines terres rares¹, indispensables à la fabrication des voitures électriques, est telle que **si la Chine le décide, on ne pourra plus produire aucun véhicule électrique en Europe.** Cette avance de la Chine dans le domaine des véhicules électriques constitue ainsi **un enjeu majeur de souveraineté industrielle** pour l'Europe.

3. L'instabilité normative, les revirements politiques ainsi que les tensions commerciales et géopolitiques fragilisent la filière

Au-delà des transformations profondes qu'elle traverse et de la concurrence acharnée qu'elle affronte, **l'industrie automobile en Europe doit également composer avec une inflation et une instabilité normative** probablement plus marquées qu'ailleurs dans le monde. Ces enjeux ont été particulièrement soulignés par le secteur à l'occasion des auditions conduites par le rapporteur.

La profusion et les changements permanents de normes **imposent au secteur des évolutions dans des temps souvent très courts**, parfois peu en phase avec une forme d'inertie structurelle inhérente aux activités qui caractérisent les organisations industrielles. Cette situation fait dire à certains que **le temps de l'adoption et de la modification de la norme n'est tout simplement plus compatible avec le temps industriel.** Il arrive par exemple **trop fréquemment que des industriels, souvent d'ailleurs les « meilleurs élèves »** qui avaient « joué le jeu » en se conformant à des réglementations ambitieuses, **consentent d'importants investissements en anticipant un cadre normatif national ou européen qui, in fine, pour différentes considérations, change de façon brusque et inattendue**, occasionnant d'importants **coûts échoués** pour le secteur. **Pour se prémunir de tels aléas politiques et normatifs, les industriels doivent parfois enregistrer des provisions comptables considérables.**

¹ Sur ce sujet, l'Union européenne a adopté un règlement sur les matières premières critiques (Règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020) visant à renforcer les chaînes d'approvisionnement intérieures et à diversifier les partenariats avec les pays extra-européens fournisseurs.

D'après les éléments communiqués au rapporteur par un constructeur, **en Europe environ 25 % du temps de travail des ingénieurs en technocentres est exclusivement consacré aux questions de mise en conformité avec la réglementation.** Pour les industriels, cette situation participe de façon substantielle à la fragilisation de la filière en Europe et à son manque de compétitivité.

Le rapporteur observe que **cette instabilité normative et politique n'est cependant pas propre à l'Europe** et quelle s'est probablement exprimée avec le plus d'intensité et avec les conséquences industrielles et financières les plus considérables à travers **le revirement complet de doctrine sur le véhicule électrique opéré entre l'administration de Joe Biden et celle de Donald Trump.** Par ailleurs, *via* sa politique en matière de tarifs douaniers, l'administration américaine est aussi à l'origine d'évolutions conduisant à une déstabilisation de l'économie et des marchés automobiles.

B. UNE SITUATION DE PLUS EN PLUS PRÉOCCUPANTE

Dans son rapport, la mission d'information sénatoriale précitée considère que la filière automobile en France se trouve dans une situation de « péril mortel ». D'après elle, *« en l'absence d'inflexion rapide, des pans entiers de l'industrie pourraient disparaître à court terme, et des compétences être irrémédiablement perdues, ce qui signifierait, pour l'Europe, ne plus maîtriser l'intégralité de la chaîne de la valeur de la production automobile ».*

1. Une érosion progressive et massive de la base industrielle de la filière automobile et des véhicules produits en France

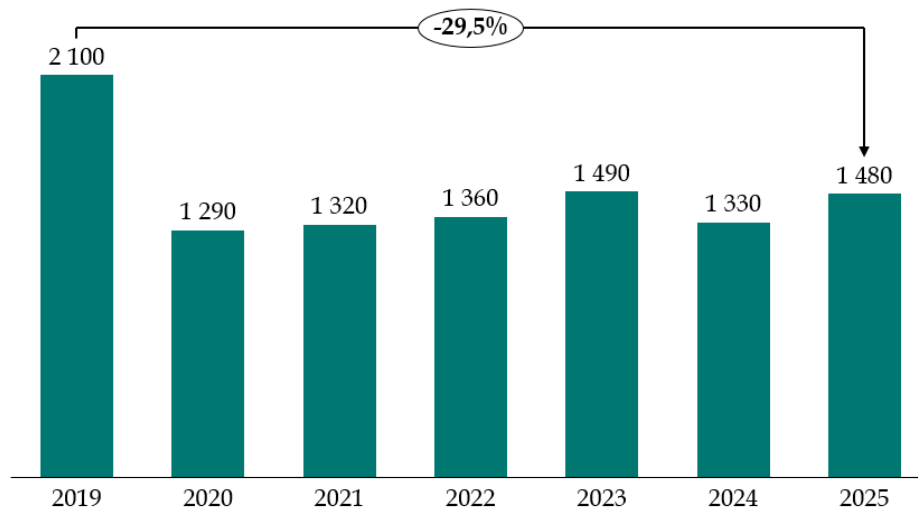
En France, la filière automobile dite amont¹ représente 330 000 salariés et plus de 4 000 entreprises². 30 modèles de véhicules légers sont actuellement assemblés sur le territoire national sur 12 sites des constructeurs Renault, Stellantis et Toyota. Si la production de véhicules légers électriques en France a plus que doublé depuis 2019, celle de véhicules thermiques s'est effondrée depuis 2020 et la crise sanitaire. De façon globale, **les volumes de production de véhicules légers ont été réduits de 600 000 véhicules environ depuis 2019** (soit une baisse de près de 30 %).

¹ La filière amont est composée des constructeurs et fournisseurs tandis que la filière aval se compose des activités de service (distribution de véhicule et de carburant, maintenance automobile, divers services aux automobilistes, éducation routière, recyclage, etc.). Cette dernière compte environ 500 000 emplois et 170 000 entreprises.

² D'après les réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

Véhicules légers produits en France (2019-2025)

(en milliers de véhicules)



Source : commission des finances du Sénat

La tendance à la baisse de la production de véhicules en France est cependant bien antérieure à la crise sanitaire. Elle dure en réalité **depuis plus de deux décennies**. En effet, **le nombre de voitures produites annuellement en France a chuté de 3,3 millions en 2000 à moins de 1,5 million en 2025**. Le rapport de la mission d'information sénatoriale précitée a ainsi souligné que « *la part de la France dans la production automobile européenne est tombée de 20 à 8 % entre 2000 et 2020, loin derrière l'Allemagne (30 %, 5 millions d'unités), l'Espagne (13 %, passée de 1 million à près de 3 millions de véhicules produits entre 2000 et 2024), la République tchèque (9 %, aux alentours de 1,5 million) et la Slovaquie (7 %) ».*

Cette chute de la production s'explique principalement par **une vague de délocalisations** initiée par les constructeurs et qui s'est par la suite propagée aux fournisseurs. **Depuis le début des années 2000, la part de la production réalisée en France par les constructeurs français a chuté de 64 % à seulement 25 %¹**. Le rapport de la mission d'information sénatoriale précitée constatait que **le recul de l'industrie automobile en France au cours des deux dernières décennies n'a pas été observé dans de telles proportions ailleurs en Europe** : « *cette dynamique de contraction de l'activité et de l'emploi sur le moyen terme n'a pas été partagée par les autres pays européens, ni même par les pays d'Europe de l'Ouest, mais semble spécifique à la France ».*

La note de l'Insee de février 2026 précitée rappelle que « *dans l'industrie automobile, les coûts de transport élevés conduisent généralement à produire les véhicules à proximité géographique du lieu de vente final ».* Aussi, les constructeurs fabriquent-ils principalement en Europe ou au Maghreb les

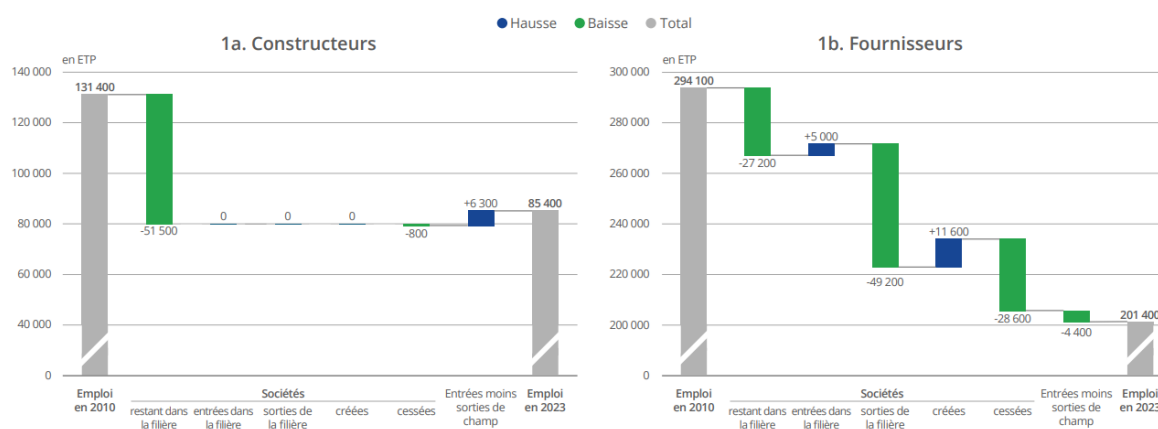
¹ Rapport de la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 précitée.

véhicules qu’ils destinent au marché européen. À ce titre, l’Insee observe que « les constructeurs français ont ainsi progressivement développé des usines d’assemblage en Roumanie, en Slovénie, en Turquie et en Espagne pour Renault ; au Maroc, au Portugal, en Slovaquie et en Espagne pour PSA-Stellantis ». Pour ces deux constructeurs, entre 2010 et 2023, l’Insee constate « à la fois une chute de la production en France et une augmentation de la production dans les pays mentionnés ».

L’affaiblissement de l’industrie automobile en France a eu **des conséquences significatives sur les emplois** de la filière. Ainsi, d’après la même note de l’Insee, « **entre 2010 et 2023, l’emploi total des sociétés de la filière automobile est passé de 425 500 à 286 800 ETP, soit une chute de 33 %** » alors que sur la même période, l’emploi est resté quasiment stable (- 1 %) dans le reste de l’industrie manufacturière. Ce recul touche tout aussi bien les constructeurs (- 35 %) que les fournisseurs (- 32 %), les ouvriers peu qualifiés étant par ailleurs les plus concernés par le phénomène.

Évolution de l’emploi chez les constructeurs et les fournisseurs de la filière automobile (2010-2023)

(en ETP)



Lecture : En 2010, les constructeurs emploient 131 400 salariés. Les constructeurs de 2010 qui ont cessé leurs activités entre 2010 et 2023 employaient 800 salariés en 2010.

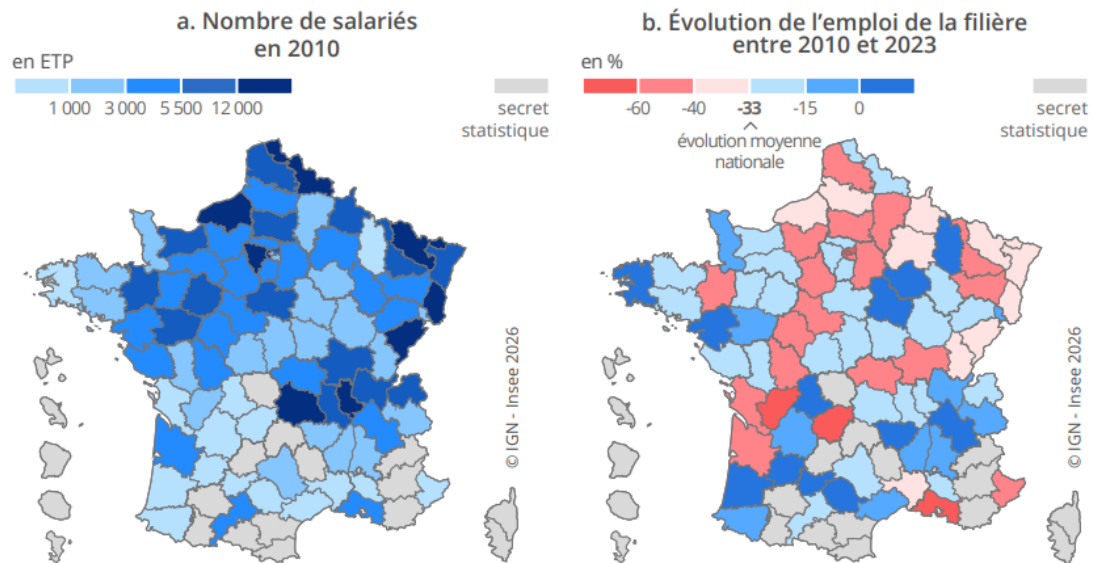
Champ : France, fournisseurs et constructeurs de la filière automobile manufacturière appartenant aux secteurs industriels en 2010 ou en 2023.

Source : Insee, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

Source : Insee

Les territoires historiques de la filière ont été particulièrement exposés au recul de l’emploi dans l’industrie automobile.

Évolution par départements de l'emploi chez les constructeurs et les fournisseurs de la filière automobile (2010-2023)



Note : Les départements en gris sont des départements pour lesquels il y a trois établissements de la filière ou moins, distinction nécessaire pour respecter le secret statistique.

Lecture : Le département du Nord employait 27 519 équivalent temps plein (ETP) de la filière en 2010. Le nombre d'ETP de la filière y a chuté de 25 %.

Champ : France, fournisseurs et constructeurs des secteurs industriels de la filière automobile en 2010 ou en 2023.

Source : Insee, Base Tous salariés, Enquêtes automobile.

Source : Insee

2. Une hausse des prix des voitures produites en Europe qui pèse sur leur compétitivité et la demande

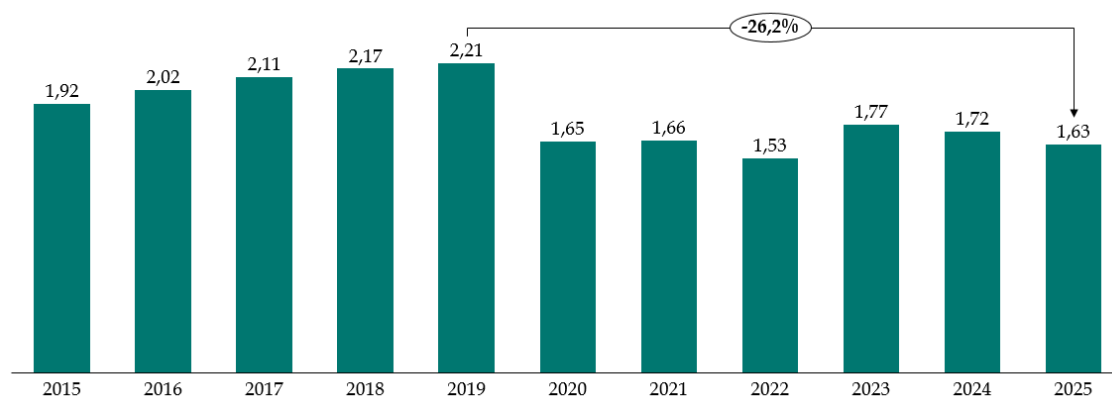
a) Un volume de ventes de véhicules neufs encore très loin de son niveau d'avant-crise

Les difficultés de la filière automobile s'expliquent également par **l'atonie du marché de la vente de voitures neuves en France**. D'après l'Insee¹, **entre 2010 et 2023, la vente de voitures neuves a reculé d'environ 20 %**. La baisse est très marquée depuis la crise sanitaire. **Les ventes de voitures neuves se sont ainsi effondrées de plus de 26 % en 2020 et ne sont pas remontées depuis**. Après une embellie en 2023, elles sont à nouveau orientées à la baisse depuis.

¹ Dans sa note d'analyse de février 2026 précitée.

Évolution des ventes de véhicules particuliers en France (2015-2024)

(en millions de véhicules)



Source : commission des finances du Sénat, d'après les données de la plateforme automobile (PFA)

b) La hausse des prix des véhicules pèse sur le marché

En France, les prix des véhicules neufs ont fortement augmenté depuis la crise sanitaire. D'après une étude de l'institut mobilités en transition de mai 2025¹, **entre 2020 et 2024, le prix des véhicules neufs en France a augmenté en moyenne de 6 800 euros TTC, soit 24 %**. La moitié de cette hausse (12 %) serait due à la montée en gamme des véhicules, un quart (6 %) à l'inflation des cours des matières premières et un dernier quart (6 %) à l'électrification des modèles. La montée en gamme des modèles peut tout aussi bien résulter d'une stratégie délibérée dite de « premiumisation » des constructeurs que de nouvelles obligations réglementaires.

La hausse du prix des véhicules pèse nécessairement sur la demande et explique une part du déficit persistant du volume de véhicules vendus en France depuis quelques années. **Elle a aussi pour conséquence d'éloigner les classes moyennes et populaires du marché des véhicules neufs**. Alors qu'elles en représentaient encore 43 % en 2019, cette part avait chuté à 31 % en 2024.

Par ailleurs, d'après certains acteurs de la filière, **la tendance à l'inflation des prix des véhicules pourrait aussi être de nature à fragiliser la compétitivité des véhicules électriques produits en Europe**. Le groupe Renault a alerté le rapporteur sur les répercussions du durcissement des normes réglementaires sur le prix des véhicules produits en Europe et leur compétitivité. En effet, si les véhicules produits à l'étranger sont soumis aux mêmes contraintes réglementaires, certaines industries auraient plus de facilité à en intégrer les coûts sans les répercuter à leurs clients. C'est notamment le cas de l'industrie chinoise qui, en raison de surcapacités

¹ Le vrai du faux sur les causes de l'augmentation du prix des véhicules entre 2020 et 2024, institut mobilités en transition, mai 2025.

massives, serait prête à vendre à perte pour écouler ses véhicules sur le marché européen.

Néanmoins, il semble bien que, s'agissant notamment des véhicules électriques, les constructeurs européens aient dans un premier temps adopté une stratégie délibérée de montée en gamme, délaissant les petits véhicules d'entrée de gamme pour lesquels la Chine dispose aujourd'hui d'un avantage compétitif extrêmement significatif. Le rapport de la mission d'information sénatoriale précitée a notamment mis en évidence et documenté, au cours des dernières années, *« une stratégie continue de « premiumisation » dont les constructeurs font aujourd'hui les frais »*.

c) Des ventes de véhicules électriques neufs en hausse tout en restant en deçà des attentes

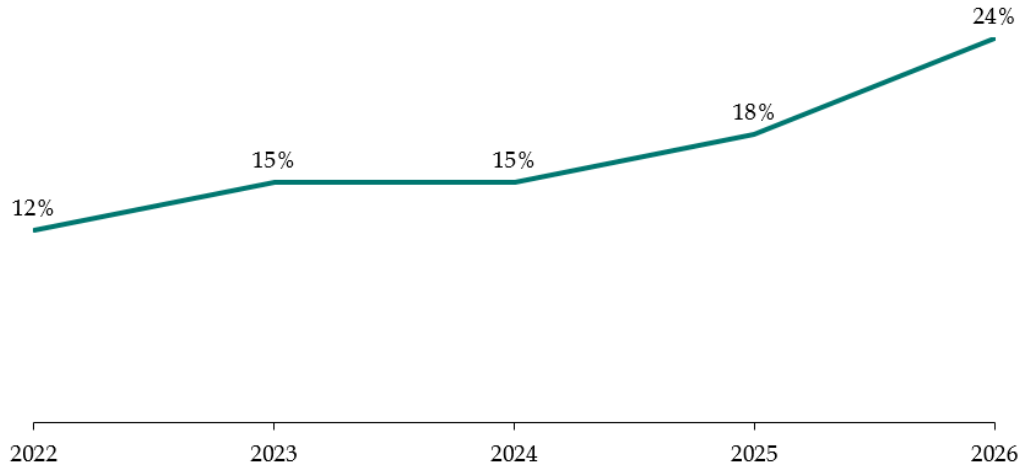
Même si elle progresse, **la demande de véhicules électriques n'est pas à la hauteur des ambitions et des objectifs** malgré les très lourds investissements qui ont été consentis par la filière dans le cadre de sa transition des motorisations thermiques vers l'électrique. **Une accélération récente, au début de l'année 2026**, de la part des véhicules électriques dans les ventes de voitures neuves est néanmoins à noter. Ainsi, en janvier 2026, les voitures électriques ont représenté 28 % des immatriculations de véhicules particuliers, un record.

Les objectifs qui avaient été fixés au niveau national, notamment dans le cadre de la troisième stratégie nationale bas carbone (SNBC 3) prévoyaient une part de **66 % de véhicules électriques** dans les ventes de voitures particulières neuves à l'horizon **2030**. Comme le soulignait une note de la DGE de décembre dernier¹, *« les achats de véhicules particuliers électriques neufs accusent un retard de plus de 300 000 unités en cumulé sur la période 2020 et 2024 par rapport aux objectifs »*.

¹ Automobile : orienter la demande vers les véhicules propres, thème n° 37, DGE, décembre 2025.

Évolution de la part des véhicules électriques dans les ventes de véhicules légers neufs en France (2022-2026)

(en % des véhicules venus)



Source : commission des finances d'après les réponses de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) au questionnaire du rapporteur

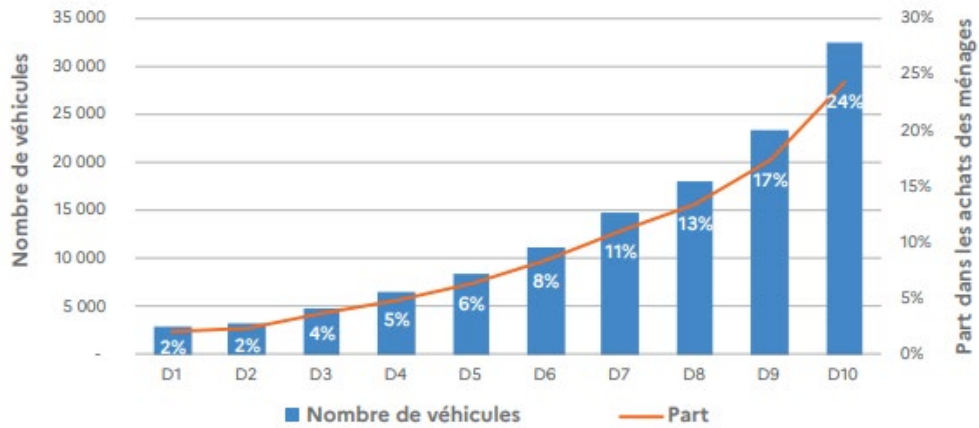
Si l'on raisonne sur l'ensemble du parc, **au 1^{er} janvier 2025, les voitures électriques représentaient 2,8 % des véhicules particuliers en circulation** en France contre 2,2 % un an auparavant.

La note de la DGE de décembre 2025 précitée souligne que **les achats de véhicules électriques neufs concernent en majorité les ménages aisés**. Les deux derniers déciles de revenus, soit les 20 % de ménages les plus aisés concentraient, en 2022, 42 % des acquisitions².

¹ Les données pour 2026 ne portent que sur les deux premiers mois de l'année.

² Les déciles six à dix représentaient 74 % des achats.

Achats de véhicules particuliers électriques neufs en 2022 par catégorie de revenus



Source : SDES RSVERO, Insee Fidéli 2021 ; calculs DGE.

Champ : Acquisitions de véhicules particuliers électriques neufs par les particuliers en 2022.

Note : Sont inclus à la fois les véhicules électriques et les véhicules à hydrogène. Le total des pourcentages ne somme pas à 100 %, en raison de 7 % d'achats pour lesquels le revenu du ménage n'est pas connu.

Clé de lecture : En France, en 2022, les ménages du D10 (10 % des ménages les plus aisés) ont acquis 32 490 véhicules électriques neufs, soit 24 % des achats de véhicules électriques neufs par les ménages.

Source : Automobile : orienter la demande vers les véhicules propres, thème n° 37, DGE, décembre 2025

II. UNE FILIÈRE DONT LA PÉRÉNITÉ EN FRANCE DÉPEND DE SOUTIENS PUBLICS DIRIGÉS AUSSI BIEN VERS LA DEMANDE QUE VERS L'OFFRE

A. LES AIDES À L'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES : DES DISPOSITIFS CERTES UTILES MAIS « QUI SE CHERCHENT ENCORE »

1. Des dispositifs qui ont été recentrés sur les véhicules les plus vertueux, davantage orientés vers les ménages modestes et dont les modalités de financement ont été réformées

Dans son rapport sur le soutien de l'État à la filière automobile, **la Cour des comptes rappelle les principales et nombreuses évolutions qu'ont connu les dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres** au cours des dernières années : **ciblage progressif vers les seuls véhicules électriques**, accentuation de la **prise en compte des critères sociaux** dans l'éligibilité et le montant des aides, **suppression de la prime à la conversion** en 2024, création d'un dispositif de **leasing social**, conditionnement de l'éligibilité des véhicules à un **dispositif d'écopcore** qui estime les émissions de CO₂ générées sur l'ensemble de leurs cycle de vie ou encore **réforme du financement** de ces dispositifs qui désormais ne sont plus couverts par des crédits du budget de l'État mais **par le mécanisme des certificats d'économies d'énergie (CEE)**. Le rapporteur ne reviendra pas en détail sur ces évolutions mais présentera les analyses les plus actualisées des deux dispositifs encore en vigueur à ce jour, à savoir la prime dite « coup de pouce » qui a succédé au bonus écologique et le leasing social créé en 2024.

D'après une note de février 2026 du service de la statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement (SDES), **en 2024, sur un total de 205 000 voitures électriques** neuves acquises par les ménages, **83 % avaient été soutenues¹** pour un montant total de **1,25 milliard d'euros**.

a) Depuis 2025, la prime « coup de pouce » a succédé au bonus écologique

Le bonus écologique, qui était financé par des crédits budgétaires suivis sur le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » **a été remplacé en juillet 2025 par une prime dite « coup de pouce » financée par le mécanisme des CEE**.

¹ Soit 169 500 véhicules.

Sont éligibles à la prime « coup de pouce » **les véhicules électriques d'un poids inférieur à 2,4 tonnes, d'un prix maximal de 47 000 euros et satisfaisant aux exigences de l'écoprocure (voir *infra*)¹. Cette prime s'adresse à tous les ménages mais son montant varie de 3 500 euros à 5 700 euros en fonction de leurs revenus. Depuis le 1^{er} octobre 2025, une surprime complémentaire de 1 200 euros à 2 000 euros a été intégrée à ces montants d'aides pour les véhicules assemblés en Europe disposant d'une batterie elle-même fabriquée en Europe.**

Entre juillet 2025 et janvier 2026, d'après la DGEC, l'achat de plus de 50 000 véhicules a été concerné par cette prime pour des montants versés de 98 millions d'euros.

b) Après des débuts mouvementés en 2024, le leasing social s'est installé dans le paysage des aides à l'acquisition de véhicules propres

Destiné aux ménages des cinq premiers déciles de revenus dont le trajet domicile-travail dépasse 15 km ou qui effectuent plus de 8 000 km par an avec leur véhicule personnel, le leasing social doit leur permettre d'accéder à des véhicules électriques via un modèle de location de longue durée pour des loyers mensuels limités². Comme pour la prime « coup de pouce », les voitures éligibles sont les véhicules électriques d'un poids inférieur à 2,4 tonnes, d'un prix maximal de 47 000 euros et satisfaisant aux exigences de l'écoprocure.

Versée au loueur qui achète le véhicule, pour réduire le montant du loyer et se substituer à l'apport initial normalement demandé au client, le montant de l'aide correspond à **7 000 euros dans une limite de 27 % du prix d'acquisition du véhicule**. D'après l'Ademe, 6 loueurs et 2 000 concessionnaires participent au dispositif qui est désormais financé par 20 obligés du mécanisme de CEE.

La première version du dispositif a été lancée au début de l'année 2024 et, victime de son succès, elle a dû être suspendu après seulement quelques semaines, 50 000 véhicules vendus et 300 millions d'euros de dépenses, alors que les prévisions étaient seulement de 20 000 à 25 000 unités pour un budget prévisionnel de 110 millions d'euros.

La deuxième édition du dispositif a été lancée en septembre 2025 pour un budget global de 369 millions d'euros et avec l'objectif de soutenir au moins 50 000 véhicules dont 5 000 dans des communes situées en zone à enjeux de qualité de l'air. D'après la DGEC, s'agissant de l'édition 2025 du leasing social, **34 % des véhicules commandés sont fabriqués en France³, 45 % des bénéficiaires appartiennent aux trois premiers déciles** de revenus,

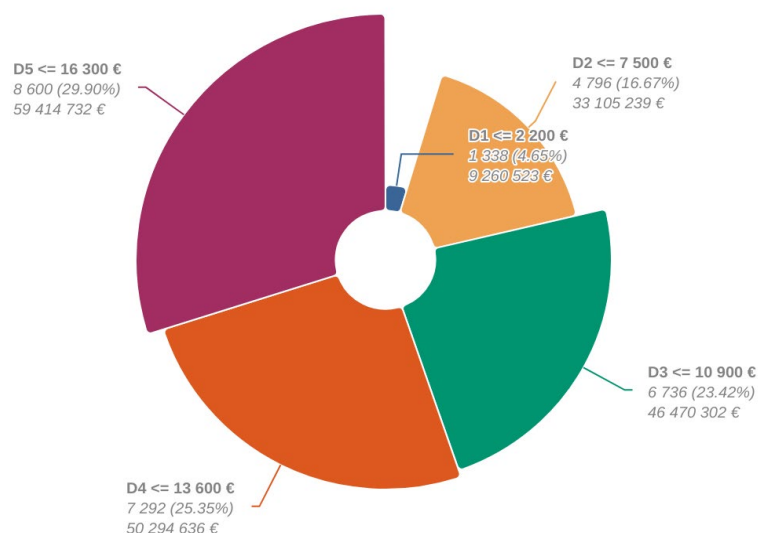
¹ D'après la DGEC, en février 2026, 75 % des modèles de voitures électriques neuves en vente en France étaient éligibles à la prime et 20 % de l'ensemble des véhicules, toutes motorisations confondues.

² Ils ne peuvent dépasser 200 euros par mois.

³ Contre 18 % pour l'édition 2024 d'après la note de la DGE de décembre 2025 précitée.

contre seulement 40 % pour la première édition, et **55 % sont domiciliés en zone rurale**. En mars 2026, sur les **50 628 véhicules commandés**, **35 000** avaient déjà été livrés pour un montant d'aides de **239 millions d'euros**.

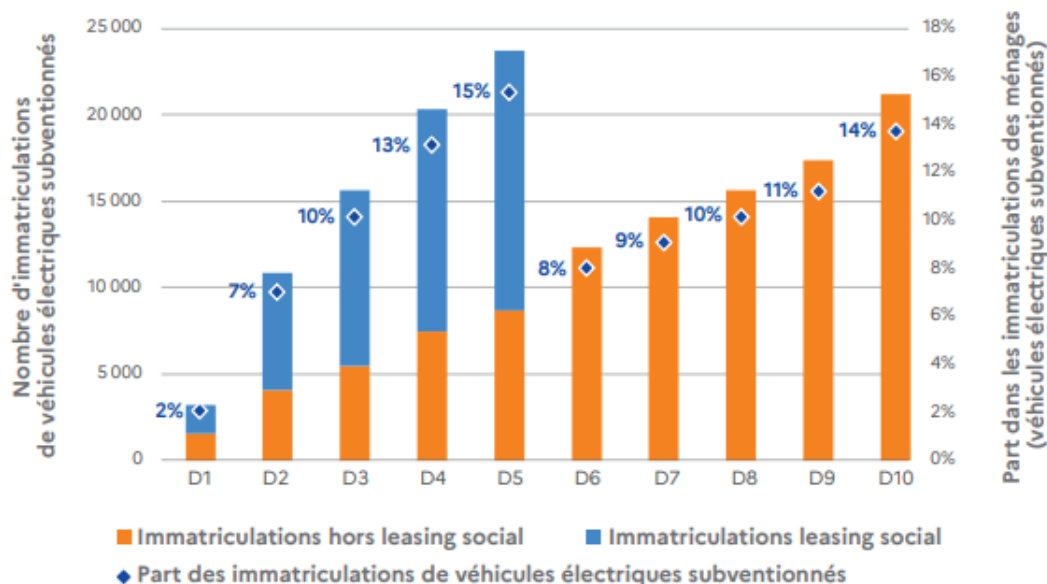
Répartition des bénéficiaires de l'édition 2025 du leasing social selon les déciles de revenus



Source : réponses de la DGEC a questionnaire du rapporteur

S'agissant de l'édition 2024, le graphique ci-après, issu de la note de la DGE de décembre 2025 précitée, illustre l'incidence du dispositif sur la répartition des immatriculations de véhicules particuliers électriques neufs selon les revenus des ménages.

Incidence du dispositif de leasing social sur la répartition des immatriculations de véhicules particuliers électriques neufs par les ménages selon les déciles de revenus



Source : SDES ; calculs DGE.

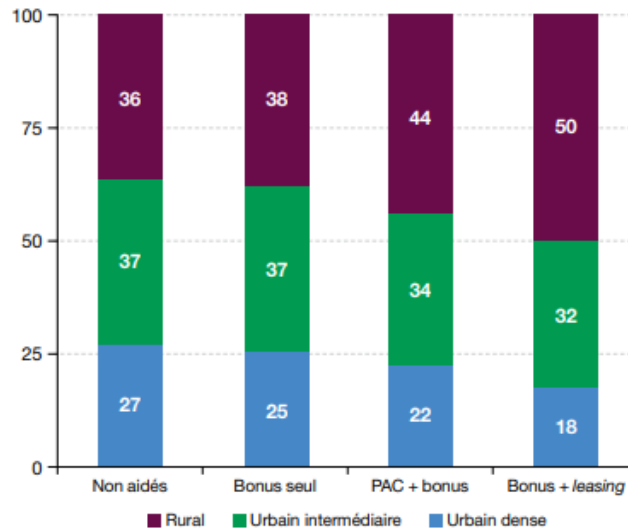
Note : Les chiffres correspondent aux immatriculations de véhicules électriques subventionnés (i.e., ayant bénéficié du bonus ou du leasing social), ce qui exclut environ 30 000 véhicules électriques non éligibles en raison de leur éco-score ou de leur prix de vente supérieur à 47 000 €. La part des ménages aisés dans les achats de véhicules subventionnés est donc biaisée vers le bas par rapport à leur part dans le total des achats de véhicules électriques.

Clé de lecture : En France, en 2024, les ménages du D2 ont acquis 4 057 véhicules électriques subventionnés neufs hors leasing social et 6 772 grâce au leasing social. Au total, ces immatriculations représentent 7% des immatriculations de véhicules électriques subventionnés neufs par les ménages en 2024 (hors immatriculations non éligibles au bonus).

Source : Automobile : orienter la demande vers les véhicules propres, thème n° 37, DGE, décembre 2025

Comme l'illustre le graphique ci-après, la note du SDES de février 2026 précitée notait également déjà, pour l'édition 2024 du leasing social, une part importante de bénéficiaires résidant en zone rurale. Plus généralement, elle a observé qu'en 2024 « *les ménages qui ont bénéficié d'une aide à l'achat résident plus fréquemment en zone rurale* ».

Zone résidentielle des acquéreurs de véhicules électriques soutenus selon le type de dispositifs d'aides



Champ : 205 100 voitures électriques neuves acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

Source : Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement (SDES)

La note de la DGE de décembre 2025 estime que le leasing social, **parce que l'éligibilité des véhicules est conditionnée à l'écoscore**, constitue **un soutien non négligeable pour les industries française et européenne**. Elle estime en effet, s'agissant de l'édition 2024, que « dans un scénario contrefactuel où les ménages bénéficiaires du leasing n'auraient pas acheté de véhicule électrique neuf, ou auraient acquis un véhicule en suivant la même distribution que les achats non financés par le leasing social, la part de marché des véhicules électriques extra-européens aurait été 3,5 points plus élevée. Le leasing social a donc potentiellement entraîné un report de la demande de véhicules électriques neufs de l'ordre de 3,5 points des véhicules extra-européens vers les véhicules européens ».

S'agissant de **la campagne 2026**, la DGEC a signalé au rapporteur « qu'un projet d'arrêté pour une nouvelle édition de ce programme a été discuté lors de la séance du 3 mars 2026 du conseil supérieur de l'énergie, pour soutenir financièrement la location longue durée d'**au moins 50 000 véhicules particuliers électriques** à destination des ménages modestes, **pour un montant n'excédant pas 390 millions d'euros** ».

2. Des dispositifs qui produisent des effets mais qui ne sont pas exempts de limites et pourraient être optimisés

a) Des aides à la demande qui restent indispensables

À ce jour, **les aides à l'acquisition de véhicules propres restent nécessaires dans la mesure où le coût d'acquisition de ces véhicules demeure un obstacle** significatif pour de nombreux ménages modestes ou de la classe moyenne. Cette nécessité ressort notamment d'une étude récente de l'UFC-Que choisir¹ qui conclut notamment qu'en 2025 « *quelle que soit sa taille, un véhicule électrique neuf est en moyenne plus onéreux pour son premier utilisateur qu'un véhicule essence neuf équivalent, hors aide à l'achat* ». Ce constat se vérifie notamment pour les petits véhicules d'entrée de gamme pour lesquels en considérant une durée de détention de quatre ans, les coûts supplémentaires s'élèvent à 2 900 euros. Selon l'étude, cette différence pourrait perdurer jusqu'en 2029 et rend nécessaire le maintien d'aides à l'achat pour ces véhicules au moins jusqu'à cette date.

La filière en France considère même que le maintien de ces aides est vital dans un contexte où la demande de véhicule reste largement atone et que le secteur souffre d'un déficit de volume de ventes très sensible. Le précédent illustré par **la décision prise par l'Allemagne en fin d'année 2023 de supprimer brusquement le bonus à l'achat** qui était en vigueur à l'époque semble leur donner raison. **Les ventes de véhicules électriques s'étaient alors immédiatement effondrées** de 16 % au cours du premier semestre 2024, obligeant dans un premier temps l'État fédéral à prendre des mesures incitatives alternatives, notamment de nature fiscale. **Enfin, en janvier dernier, le Gouvernement a annoncé le rétablissement d'une prime à l'achat** concernant les véhicules électriques et hybrides pour des montants de 1 500 à 6 000 euros. Ce programme d'aides a été doté à hauteur de 3 milliards d'euros pour la période 2026-2029.

D'une manière générale, au sein de la filière, **les aides à l'acquisition de véhicules propres sont particulièrement plébiscitées par les constructeurs tandis que les soutiens directement dirigés vers l'offre** (présentés *infra*) s'avèrent quant à eux essentiels à l'écosystème de sous-traitance, des gros équipementiers jusqu'aux plus petits fournisseurs. De ce fait, le rapporteur observe qu'il existe **une véritable complémentarité entre les soutiens orientés vers la demande et ceux qui sont directement dirigés vers l'offre**. **La combinaison de ces deux types d'outils doit permettre de soutenir l'ensemble des composantes de la filière** pour lui donner les moyens de poursuivre l'objectif stratégique de préserver la maîtrise industrielle de l'ensemble de la chaîne de valeur du véhicule électrique.

¹ Voiture électrique : toujours économique ? UFC-Que Choisir, mars 2025.

S'agissant des aides orientées vers la demande, **le leasing social est d'autant plus apprécié des constructeurs qu'il leur permet d'écouler des volumes conséquents de petits véhicules électriques qui jouent un rôle non négligeable dans l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de CO₂ auxquels ils sont astreints** en vertu de la réglementation européenne dite CAFE (pour « *Corporate Average Fuel Economy* »).

b) Un coût élevé et difficile à anticiper

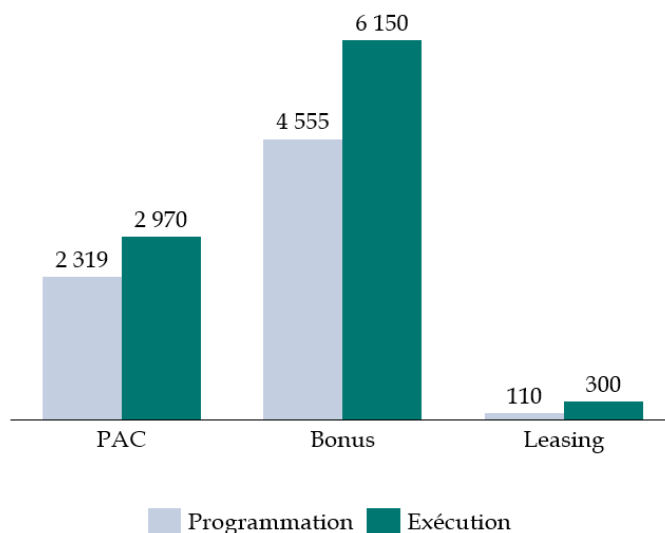
Si ces aides restent nécessaires, leur coût n'en demeure pas moins élevé, pour le contribuable hier et pour le consommateur d'énergie aujourd'hui, via le mécanisme des CEE qui les financent (voir *infra*). Ainsi, la Cour des comptes estime dans son rapport, qu'**entre 2018 et 2025**, l'ensemble des dispositifs a représenté le versement de **8,5 milliards d'euros** d'aides à 2,4 millions de bénéficiaires¹.

En outre, la Cour des comptes rappelle **les difficultés structurelles qu'a rencontrées l'administration pour prévoir à l'avance le coût de ces aides** de guichet. Elle note qu'en exécution budgétaire, **des surconsommations de crédits systématiques et massives** ont été constatées sur les différents dispositifs. L'épisode de la première édition du leasing social a déjà été présentée *supra*, son coût ayant été presque trois fois supérieur au budget prévisionnel, et le bonus et la prime à la conversion (PAC) ont connu la même tendance. **Entre 2018 et 2024**, le cumul de ces phénomènes de surconsommation de crédits en exécution a ainsi atteint **2,4 milliards d'euros**.

¹ Soit en moyenne 3 500 euros par bénéficiaire.

Crédits programmés et exécutés au titre des dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules propres entre 2018 et 2024

(en millions d'euros)



PAC : prime à la conversion.

Source : commission des finances du Sénat, d'après les données figurant dans le rapport de la Cour des comptes

À l'occasion de l'examen des textes financiers, le rapporteur avait mis en évidence ces surconsommations massives et s'était interrogé sur les causes de leur caractère systématique. À l'occasion de l'examen du projet de loi relatif aux résultats de la gestion et portant approbation des comptes de l'année 2024. Elle avait d'ailleurs observé que **durant la gestion 2024, « ces phénomènes de surconsommation des crédits consacrés aux dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres ont profondément menacé la soutenabilité budgétaire du programme 174 »¹ imposant alors une série d'expédients budgétaires** mis en œuvre en cours d'exécution au nombre desquels :

- « la suspension brusque et imprévue de dispositif de leasing social un mois seulement après son lancement ;

- le choix de la débudgétisation en début d'exercice des dispositifs de soutien à l'acquisition de poids lourds propres et à la transition énergétique des stations-services rurales, finalement financés en 2024 par l'outil des certificats d'économies d'énergie (CEE), et pour lesquels 200 millions d'euros avaient été prévus en loi de finances initiale ;

- le redéploiement de crédits provenant de dispositifs connaissant au contraire des sous-consommations de crédits, au premier rang desquels MaPrimeRenov' ».

¹ Annexe n° 11a du tome II du rapport n° 743 (2024-2025) fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi relative aux résultats de la gestion et portant approbation des comptes de l'année 2024, par Mme Christine LAVARDE.

Le rapporteur en arrivait alors à la conclusion que *« de tels bouleversements en cours d'exercice contribuent à altérer la sincérité de la programmation budgétaire initiale, et par voie de conséquence, la portée de l'autorisation donnée par le Parlement »*.

Pour résoudre le problème de ces surconsommations structurelles, les dispositifs ont été transformés en « enveloppes fermées »¹, l'attribution des aides étant suspendue dès lors que le budget alloué a été atteint.

c) Un nouveau modèle de financement qui ne va pas sans susciter certaines interrogations au regard de la raison d'être et de la philosophie des certificats d'économies d'énergie (CEE)

Le rapporteur observe que **la réforme du circuit de financement** des aides à l'acquisition de véhicules propres, opérée en 2025 pour les véhicules particuliers, **est loin d'être neutre**. Certes ce nouveau modèle présente **l'avantage de réduire le poids de la dépense publique**, ces aides n'étant désormais plus financées par des crédits du budget de l'État mais par les obligés du dispositif de CEE, c'est-à-dire les fournisseurs d'énergie et les distributeurs de carburant. Cependant, ces mêmes **obligés répercutent le coût de ces CEE sur les factures d'énergie** de leurs clients, c'est-à-dire, les consommateurs d'énergie. Aussi, pour des raisons d'acceptabilité sociale, le volume global de CEE n'est-il pas extensible à l'infini.

Certes le montant des aides a été globalement maintenu et même augmenté dans certaines configurations à travers un système de bonification des économies d'énergie que l'administration estime être permise par ces dispositifs. **Cependant la transition n'en a pas pour autant été transparente pour le secteur qui a dû se familiariser dans des délais records à un univers qui lui était complètement étranger**. Dans ses réponses écrites au questionnaire du rapporteur, la DGEC reconnaît que cette évolution n'allait pas de soi et méritait d'être accompagnée : *« la transition d'une aide initialement budgétaire vers le dispositif des CEE a demandé aux acteurs de s'adapter à un nouveau mécanisme dans des délais contraints. La DGEC a ainsi organisé plusieurs séminaires d'information sur le mécanisme des CEE à destination de la filière automobile lors de la période de bascule. En effet, les obligés CEE interagissent désormais directement avec les professionnels de l'automobile, jusqu'alors des acteurs peu connus de leurs processus et peu nombreux. Ils doivent se familiariser avec un processus administratif propre au mécanisme des CEE, et au fait que les variations du prix des CEE pourra amener une possible variabilité des montants d'aide lors des renouvellements de partenariats entre obligés CEE et constructeurs »*.

Par ailleurs, si l'administration est parvenue à « tordre » suffisamment le système des CEE pour justifier qu'il serve à financer ces aides, le rapporteur observe que cette évolution relève largement d'**une forme de détournement de la philosophie première du dispositif**. En effet, il n'est pas

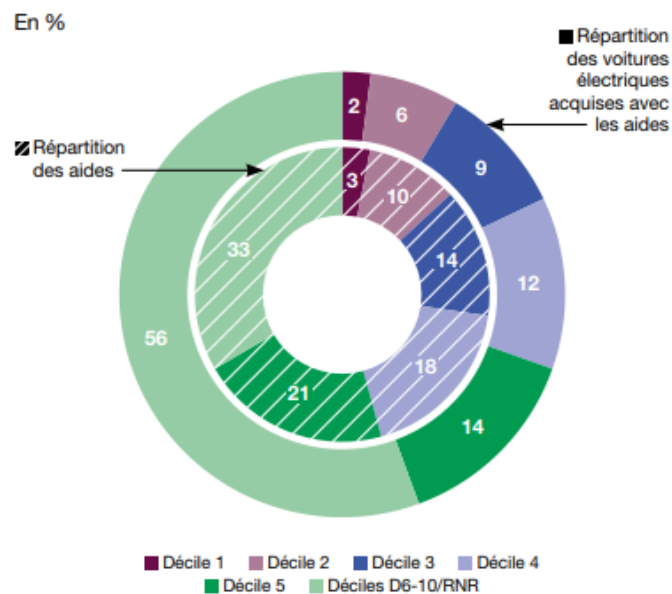
¹ Par les stipulations du décret n° 2024-1084 du 29 novembre 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants.

complètement intuitif que des subventions à l'achat de véhicules neufs, même électriques, soient systématiquement un moyen de valoriser des économies d'énergie véritables. À ce titre, **le rapporteur note que la véritable raison de cette réforme était purement et simplement budgétaire**. Il s'agissait de réaliser des économies de dépenses publiques sans pour autant sacrifier ces dispositifs de soutien. Dans ces conditions, **l'opportunité des CEE fait souvent office de « solution magique »**.

d) Indispensables, les aides à l'acquisition de véhicules propres pourraient cependant être mieux ciblées pour être optimisées

Pour les raisons soulignées *supra*, le rapporteur est convaincu que dans le contexte actuel, il est nécessaire de maintenir les aides à l'acquisition de véhicules propres existantes. Néanmoins, ces dispositifs doivent continuer d'évoluer afin d'être optimisés. Il est incontestable qu'aujourd'hui, **parce que tous les ménages y sont éligibles et qu'elle peut être accordée pour l'achat de véhicules dont le prix peut atteindre jusqu'à 47 000 euros, la prime « coup de pouce » est source d'effets d'aubaine**. En effet, certains ménages aisés, voire très aisés, qui acquièrent des véhicules de ce type, n'ont pas besoin d'être soutenus pour cela par l'ensemble des consommateurs d'énergie.

Répartition en 2024 des aides à l'acquisition de véhicules propres selon les déciles de revenus des acquéreurs



Valeurs des déciles en 2022 : D2= 7 100 €, médiane ou D5= 15 400 €, D8= 24 900 €.

Note : RNR pour revenu non renseigné.

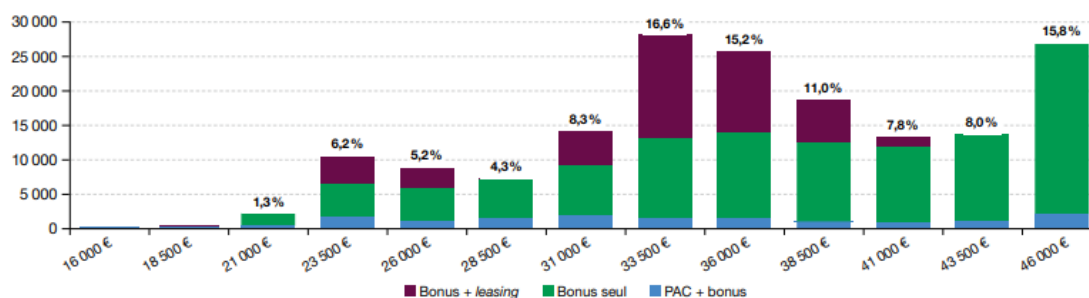
Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

Source : Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement (SDES)

En 2024, d'après la note du SDES de février 2026 précitée, 56 % des véhicules soutenus et 33 % des montants d'aides concernaient les ménages des déciles 6 à 10. Par ailleurs, dans 16 % des cas, le prix des véhicules soutenus était situé entre 46 000 euros et le plafond de 47 000 euros.

Prix des voitures électriques aidées acquises par les ménages selon le type de dispositif de soutien



Note de lecture : 25 700 (15,2 %) voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024 ont un prix d'achat autour de 36 000 € (+/- 1 250). Parmi ces voitures, 11 700 ont bénéficié du bonus combiné au leasing social, 12 600 du bonus seul et 1 400 du bonus avec la PAC.
Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.
Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

Source : Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement (SDES)

Pour réduire autant que faire ce peu les phénomènes d'effet d'aubaine, **le rapporteur recommande de limiter l'éligibilité de la prime aux ménages modestes ainsi qu'à la classe moyenne. À coût constant, cette mesure pourrait permettre de majorer le montant de soutien pour ces ménages et d'induire de façon plus efficace la décision d'achat de véhicules électriques écoscorés. Elle pourrait aussi permettre d'augmenter le montant des aides à l'achat de véhicules utilitaires légers (VUL) électriques.** En effet, comme décrit *infra*, ces aides ne sont aujourd'hui pas suffisamment incitatives pour lever les freins à l'achat par les PME et les TPE de ce type de véhicules dont le taux de verdissement accuse aujourd'hui un retard significatif.

Dans une logique de meilleur ciblage des dispositifs, **elle propose aussi de diminuer le plafond de prix des véhicules éligibles à la prime « coup de pouce »** comme au leasing social. Enfin, pour concentrer les soutiens vers les petits véhicules électriques et augmenter les volumes de vente de ces véhicules d'entrée de gamme, **une réduction du poids maximum des véhicules éligibles** aux deux mesures de soutien pourrait en outre être envisagée. L'administration réfléchit à une telle mesure, notamment dans le cadre du leasing social afin d'éviter que certains véhicules peu adaptés à la philosophie du dispositif y deviennent éligibles.

Recommandation n° 1 : Cibler davantage les aides à l'acquisition en réduisant les plafonds de prix et de poids des véhicules éligibles ainsi qu'en limitant l'octroi de ces dispositifs aux ménages des classes modestes et moyennes.

Dans son rapport, la Cour des comptes note également que le « ciblage des ménages modestes reste inabouti ». Elle recommande de réserver d'ici à 2027 les aides à la demande aux seuls ménages modestes, c'est-à-dire des déciles un à cinq.

Si le leasing social est réservé aux ménages des cinq premiers déciles, les premières évaluations du dispositif démontrent que **les ménages des deux premiers déciles en bénéficient peu**. C'est d'autant plus vrai pour les ménages du premier décile qui ne représenteraient qu'à peine 5 % des bénéficiaires.

Si des considérations financières peuvent bien entendu expliquer une part de ce phénomène, il est également très **probable que l'accès à l'information et la connaissance du dispositif par ces ménages soit également en cause**. En effet **l'essentiel de la communication relative au leasing a été réalisée par les constructeurs et les concessionnaires eux-mêmes, les campagnes de communication publiques ayant été très réduites**. Or, ces ménages ne sont pas nécessairement les plus familiers des concessions automobiles. **Aussi, afin de conforter l'objet social du dispositif, pourrait-il être utile de prévoir une campagne de communication qui ciblerait spécifiquement les ménages modestes**.

Au-delà de cette question, le rapporteur note aussi que **certains automobilistes, de par l'usage professionnel qu'ils font de leur véhicule, pourraient être plus légitime** à bénéficier du leasing social, notamment car ils sont de « très gros rouleurs » pour des raisons purement professionnelles. L'un des exemples les plus caractéristiques est peut-être celui de **l'infirmière libérale**. **Aussi semble-t-il également pertinent d'envisager des campagnes de communication spécialement ciblées sur certaines professions et certains publics en raison de leurs usages automobiles atypiques**.

Recommandation n° 2 : Pour que le leasing social bénéficie davantage aux personnes qui en ont le plus besoin, prévoir une communication ciblée fondée à la fois sur des critères de revenus, pour toucher plus de ménages modestes, et sur les usages professionnels des véhicules.

e) *L'impensé du marché de l'occasion du véhicule électrique*

La très grande majorité des véhicules acquis par des particuliers l'est sur le marché de l'occasion. Dans son rapport, la Cour des comptes observe que « *les achats de véhicules des particuliers sont réalisés à 76 % sur le marché de l'occasion, proportion qui passe à 93 % des véhicules achetés par les ménages des cinq premiers déciles* ». **Aussi, ce marché sera-t-il déterminant pour atteindre les objectifs poursuivis en matière de transition du parc des véhicules légers.** Pour autant, à ce jour **aucun dispositif de soutien** ne concerne ce marché.

Par ailleurs, le rapporteur a pu constater que **de nombreuses incertitudes entourent encore le marché de l'occasion des véhicules électriques** dont l'émergence est particulièrement attendue pour contribuer à leur démocratisation véritable à une grande échelle. En effet, à ce jour, **la décote des véhicules électriques est plus forte et plus rapide que celle de leurs équivalents thermiques**¹. Cette situation s'explique notamment par **les incertitudes et le manque de confiance** des agents économiques **quant à la longévité et l'évolution de la capacité des batteries**, composant qui concentre à lui seul environ 40 % de la valeur du véhicule.

Le rapport de la mission d'information sénatoriale d'octobre 2025 précité considérerait à ce titre que « *les freins au développement d'un marché de l'occasion de l'électrique sont largement des biais de perception, des craintes demeurant quant aux performances des batteries, et ce alors même qu'au fur et à mesure de l'avancée de l'âge des véhicules, la part de la valeur résiduelle de ces dernières au sein du véhicule augmente* ». Pourtant, le même rapport observait que les performances de batteries sont en réalité « *meilleures qu'initialement attendues* ».

Afin de réduire ce manque de confiance susceptible d'entraver le bon fonctionnement du marché de l'occasion des véhicules électriques, la mission d'information a recommandé de mettre en place « *un label européen de garantie pour les véhicules électriques d'occasion, incluant un diagnostic batterie certifié* », ainsi qu'un « *plan de communication sur les performances des batteries* ».

En outre, alors que les technologies progressent très vite, notamment en ce qui concerne l'autonomie des batteries, **des véhicules d'occasion peuvent très vite apparaître comme dépassés** technologiquement, comparativement aux nouvelles voitures mises sur le marché, qui plus est éligibles aux dispositifs d'aides.

Par ailleurs, le rapporteur a été alerté sur le fait que **le dispositif de leasing social, s'il doit alimenter rapidement le marché de l'occasion**² **est aussi susceptible de le déstabiliser.** En effet, il apparaît que **les loyers de**

¹ Aujourd'hui, d'après la DGEC, le prix d'une voiture électrique d'occasion est en moyenne inférieur de 22 % à celui d'un véhicule électrique neuf.

² Les locations étant prévues pour des durées de trois ans.

certains véhicules ont pu être fixés à des niveaux excessivement bas ne permettant pas nécessairement aux loueurs de compenser la décote subie par ces véhicules à l'issue de la période de location. L'arrivée en 2027 sur le marché de l'occasion de la première vague du leasing social et les conditions dans lesquels les véhicules concernés s'écouleront, devra à ce titre être observée et étudiée avec la plus grande attention.

Certains, arguant notamment un contexte plus général de transition d'une économie de la propriété vers une économie de l'usage, une évolution qui touche aussi le rapport à l'automobile, **préconisent de répartir les dispositifs de soutien tout au long de la vie du véhicule** dans une perspective de **subventionner l'usage du véhicule plutôt que son acquisition**. D'autres, dans une logique comparable recommandent d'instaurer des aides aux transactions effectuées sur le marché de seconde main.

Toutefois, ce type de mesures pourrait générer **des coûts significatifs difficilement finançables** dans le contexte actuel. À ce stade il semble que le Gouvernement entende plutôt temporiser et laisser la décote importante des véhicules électriques sur le marché de l'occasion faire son office, sans qu'il soit nécessaire d'apporter des mesures de soutien complémentaire aux transactions qui s'y dérouleront.

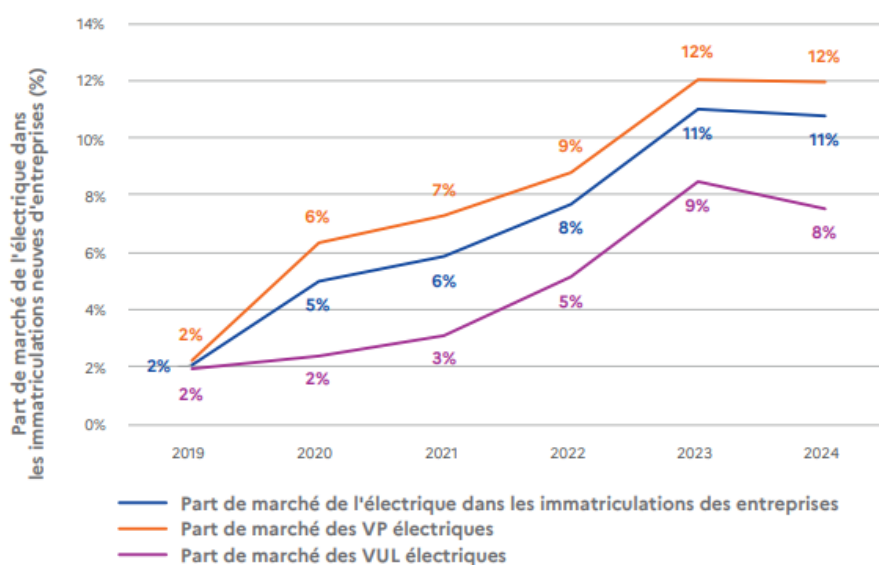
B. L'INCITATION AU VERDISSEMENT DES FLOTTES D'ENTREPRISES A ÉTÉ RENFORCÉE

Plus de la moitié des achats de véhicules légers neufs correspond au renouvellement des flottes d'entreprises¹. Dans la mesure où ce renouvellement est réalisé à un rythme soutenu, le parc des véhicules légers professionnels étant nettement moins ancien que celui des particuliers, il joue **un rôle absolument déterminant dans l'alimentation du marché de l'occasion**. Aussi, le développement des motorisations électriques dans les flottes d'entreprise apparaît comme **le principal levier pour atteindre les objectifs de transition vers l'électrique du parc de véhicules légers**.

Or, jusqu'en 2025, la transition vers l'électrique des flottes d'entreprises affichait un net retard par rapport à la pénétration des motorisations des véhicules électriques dans les ventes aux particuliers.

¹ 60 % en 2024 d'après le rapport de la Cour des comptes.

Évolution de la part de marché de l'électrique dans les achats de véhicules des entreprises (2019-2024)



Source : SDES RSVERO. Retraitement DGE.

Champ : Véhicules particuliers et véhicules utilitaires légers neufs immatriculés par les entreprises.

Clé de lecture : En France, en 2024, parmi les véhicules particuliers neufs achetés par les entreprises, 12 % étaient des VP électriques.

Source : Automobile : orienter la demande vers les véhicules propres, thème n° 37, DGE, décembre 2025

Si des objectifs de verdissement des flottes avaient été fixés dès 2019 dans la loi d'orientation des mobilités (LOM), aucune mesure contraignante ne permettait d'en assurer la mise en œuvre effective. Aussi, en 2024 environ 60 % des entreprises concernées par ces objectifs n'atteignaient-elles pas les cibles fixées.

Pour cette raison, à l'initiative notamment du rapporteur qui, avant que le Gouvernement ne dépose son propre amendement, avait proposé lors de l'examen du texte au Sénat un dispositif similaire, **l'article 28 de la loi de finances pour 2025¹ a instauré, à compter de mars 2025, une nouvelle taxe incitative au verdissement des flottes d'entreprises²**. Les entreprises concernées sont celles qui détiennent des **flottes d'au moins cent véhicules**.

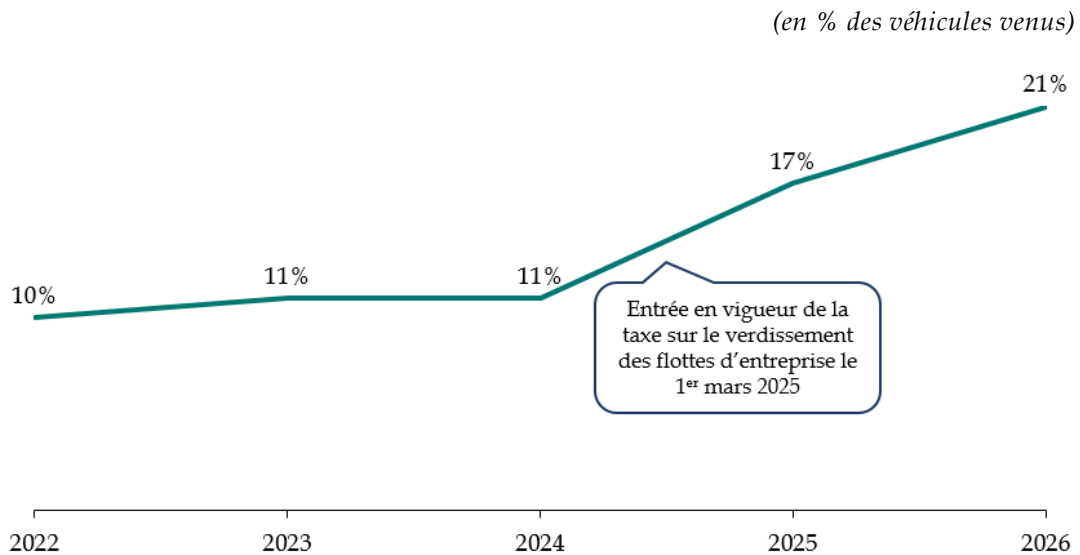
L'efficacité de ce levier fiscal a été immédiat. Depuis, les statistiques démontrent **une accélération très nette du rythme de verdissement des grosses flottes d'entreprises**. Ainsi, d'après les éléments communiqués par la DGEC au rapporteur, la part des véhicules électriques dans le renouvellement des flottes des personnes morales a bondi **de 11 % à 17 % en 2025** et atteindrait même **21 % sur les deux premiers mois de l'année 2026**. La réforme des

¹ Loi n° 2025-127 du 14 février 2025 de finances pour 2025.

² La taxe annuelle incitative relative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions.

avantages en nature¹ intervenue au 1^{er} janvier 2025 explique également une part de la hausse observée à compter de 2025.

Évolution de la part des véhicules électriques dans les ventes de véhicules légers neufs aux personnes morales en France (2022-2026²)



Source : commission des finances d'après les réponses de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) au questionnaire du rapporteur

En revanche, le rythme de verdissement des véhicules détenus par les petites et moyennes entreprises (PME) et les très petites entreprises (TPE), non concernées par la taxe sur le verdissement des flottes d'entreprises de plus de cent unités, stagne. Au-delà du prix d'achat, des questions d'usages peuvent en effet dissuader les entrepreneurs de faire le choix de l'électrique, **cette situation touchant principalement les véhicules utilitaires légers (VUL).**

Le rapporteur a pu observer que les aides actuelles destinées à accompagner l'achat de VUL n'étaient pas suffisamment incitatives pour lever ces freins. Aussi, recommande-t-elle qu'à coût constant, notamment à travers un meilleur ciblage des aides versées aux particuliers (voir *supra*), les montants des aides dédiées aux TPE et PME pour l'acquisition de VUL électriques puissent être majorés. Le rapporteur a appris que cette perspective fait actuellement l'objet de réflexions dans le cadre de la préparation du plan d'électrification des usages annoncé par le Gouvernement. Comme de façon générale pour l'ensemble des dispositifs de soutien, cette évolution devra nécessairement être assortie d'un mécanisme

¹ Visant à rendre plus incitatif l'achat de véhicules de fonction électriques et écoscorés.

² Les données pour 2026 ne portent que sur les deux premiers mois de l'année.

d'évaluation précis permettant, après un à deux ans, d'en constater les effets réels.

Recommandation n° 3 : À coût constant des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres, accroître le soutien alloué aux véhicules utilitaires légers (VUL) des très petites entreprises (TPE) et des petites et moyennes entreprises (PME).

C. LES SOUTIENS À L'OFFRE : DES RETOMBÉES POSITIVES MÊME SI LA VOIE DU RATTRAPAGE TECHNOLOGIQUE ET COMPÉTITIF S'ANNONCE LONGUE ET COMPLEXE

1. Des soutiens à l'offre qui ont la lourde tâche de contribuer à combler le retard considérable de l'industrie automobile européenne dans la chaîne de valeur des véhicules électriques

Dans son rapport, la Cour des comptes a dressé un panorama complet des **dispositifs de soutien de l'État directement dirigés vers l'offre**. Le panel des outils mobilisés par l'État s'étend des **investissements en fonds propres**¹, aux **appels à projets**, en particulier dans le cadre du plan de relance, des programmes d'investissement d'avenir (PIA) puis de France 2030, en passant par des **dispositifs fiscaux** ou des mesures de **soutien à l'emploi**.

La Cour des comptes évalue à 5 milliards d'euros le total des subventions et avances remboursables versées à la filière entre 2018 et 2024. Pour rappel, sur la même période, les aides à l'acquisition de véhicules propres ont subventionné l'achat de véhicules à hauteur de 8,5 milliards d'euros (voir *supra*).

a) De vrais effets de levier et un rôle déterminant dans certaines décisions de localisation

Lors de ses auditions, de ses déplacements et au fil de ses échanges avec des acteurs de la filière, le rapporteur a pu constater que **certains des programmes d'aides publiques dirigées vers l'offre ont généré de vrais effets de leviers** et ont pu parfois jouer **un rôle déterminant dans les décisions de localisation en France** de projets d'assemblage de véhicules ou de fabrication de composants de la chaîne de valeur des voitures électriques. Dans son rapport, pour certaines aides, la Cour des comptes met également en évidence de tels effets, en particulier dans le cadre du programme France 2030 : « *s'agissant de France 2030, bien qu'il soit à ce stade impossible d'apprécier de*

¹ Via l'Agence des participations de l'État (APE) et BpiFrance et à travers divers fonds d'investissement partagés avec les constructeurs (tels que les fonds avenir automobile par exemple).

manière globale les investissements effectivement réalisés grâce aux dispositifs de soutien, les aides ont eu un important effet de levier »¹.

Les représentants de la filière, notamment la plateforme automobile (PFA), ont notamment insisté auprès du rapporteur sur l'importance qu'ont pu revêtir les soutiens accordés dans le cadre du **plan de relance automobile**. D'après eux, **les investissements réalisés avec ces aides ont permis à l'industrie française de rester un acteur de la chaîne de valeur du véhicule électrique**.

Lors d'un déplacement effectué à l'usine Renault de Douai, le rapporteur a notamment pu mesurer **l'importance qui a pu être celle des aides publiques attribuées dans la constitution du pôle dit « ElectriCity » dans le nord de la France**. Ce pôle composé d'usines d'assemblage, comme à Douai, ainsi que de sites d'équipementiers et de sous-traitants, a permis de rassembler dans le nord de la France un écosystème complet et complémentaire centré sur la fabrication de véhicules électriques. Ainsi, l'usine de Douai, entièrement dévolue à la production de véhicules thermiques jusqu'en 2019 a été entièrement convertie pour l'assemblage de voitures électriques. Depuis 2023 elle ne produit que des véhicules 100 % électriques dont les batteries sont produites dans la gigafactory AESC qui jouxte l'usine. L'ensemble des principaux fournisseurs de l'usine se situent dans un rayon de 300 km.

Renault a assuré au rapporteur que les aides publiques reçues dans le cadre de ce projet ont été déterminantes pour sa localisation en France. **L'État a contribué aux investissements par des programmes du plan de relance ainsi que de France 2030, tandis que des aides de la région ont également soutenu le projet.**

Ainsi, après avoir atteint son plus bas historique en 2021 avec 20 000 véhicules produits, le site de Douai est monté rapidement en puissance depuis, avec 156 000 véhicules sortis des chaînes d'assemblage en 2025. Cette augmentation est notamment dynamisée par le succès de la R51², produite sur place avec un contenu en composants très majoritairement national.

b) Des aides déterminantes pour l'avenir de la chaîne de sous-traitance automobile

Comme le rapporteur l'a déjà évoqué *supra*, **les soutiens dirigés vers l'offre sont absolument déterminants pour les équipementiers et les fournisseurs de la filière. Plus encore que dans le cas des constructeurs, la pérennité du tissu des sous-traitants automobiles en France et en Europe est menacée** par la concurrence internationale accentuée par le retard technologique européen dans le domaine des composants nécessaires à la fabrication des véhicules électriques. Dans ce contexte de transition périlleux

¹ Rapport de la Cour des comptes sur le soutien de l'État à la filière automobile.

² 100 000 exemplaires déjà produits en 15 mois.

vers l'électrique, en attendant que la filière monte en puissance et gagne en compétitivité, les aides directement orientées vers l'offre industrielle peuvent revêtir à court et moyen terme une question de survie pour certains fournisseurs de la filière. Ce constat se vérifie d'autant plus qu'il est **évidemment beaucoup plus facile et plus rapide pour un donneur d'ordre de changer l'origine de l'approvisionnement pour des composants que de relocaliser en totalité l'assemblage d'un véhicule.**

Au cours de ses travaux et à travers ses échanges avec les acteurs du secteur, le rapporteur a ainsi pu constater que **les soutiens publics directement dirigés vers l'offre**, à condition qu'ils soient correctement ciblés et bien calibrés, **peuvent être tout à fait déterminants dans les choix opérés par les constructeurs en matière de fourniture de composants.**

Ainsi, la DGE a-t-elle signalé au rapporteur que **des constructeurs sont actuellement dans l'attente des évolutions normatives européennes** en cours de négociations, notamment sur les règles de contenu local (voir *infra*), ainsi que de leur traduction nationale en France **pour déterminer leurs choix d'approvisionnement** en composants, y compris de batteries. Au vu de ses échanges constants avec les acteurs de la filière et notamment les principaux donneurs d'ordre, la DGE est convaincue que **les politiques publiques qui seront mises en œuvre dans ce cadre seront décisives et orienteront largement les choix finaux des équipes achats des constructeurs.**

c) Le crédit d'impôt recherche (CIR) est plébiscité par la filière qui le considère comme un « verrou antidélocalisations » des activités de R&D

Dans son rapport, la Cour des comptes observe que « *le crédit d'impôt recherche est le principal dispositif fiscal de droit commun à la disposition des entreprises du secteur automobile français pour financer leur R&D* ». Elle a pu observer que **l'industrie automobile est « l'un des principaux utilisateurs »** de ce crédit d'impôt à hauteur de 6,4 % des créances de crédit d'impôt dédié à soutenir la recherche. **Entre 2018 et 2022** la filière aurait ainsi bénéficié de ce dispositif fiscal pour un total de **1,8 milliard d'euros**. Si les constructeurs et les grands équipementiers restent les principaux acteurs de la filière concernés par le crédit d'impôt, la Cour des comptes observe néanmoins une tendance à la progression des PME qui en bénéficient, notamment depuis l'instauration du CIR innovation.

La filière a souligné auprès du rapporteur le caractère indispensable de cet outil fiscal pour maintenir les activités de R&D de la filière actuellement localisées en France. Des acteurs du secteur vont jusqu'à qualifier ce dispositif de « **verrou antidélocalisation** » **sans lequel une fuite massive à l'étranger**, en particulier en Chine ou en Inde, **des activités de R&D pourrait se manifester de façon quasi immédiate.**

d) Dans des travaux antérieurs consacrés notamment à « France 2030 », des marges d'optimisation des soutiens à l'offre ont été identifiées par la commission des finances

Si les soutiens à l'offre, complémentaires des aides à la demande et fondamentaux pour les entreprises sous-traitantes, sont aujourd'hui indispensables pour accompagner la transition de l'ensemble de la filière en France et l'aider à se faire une place dans la nouvelle industrie automobile qui se construit, ils pourraient encore être davantage optimisés.

À ce titre, le rapporteur note qu'**une série de recommandations et de constats dressés dans le rapport de la Cour des comptes rejoint certaines des positions qui ont été défendues par les rapporteurs spéciaux de la commission des finances** du Sénat qui suivent la mission « Investir pour la France de 2030 » dans leurs rapports budgétaires relatifs aux derniers textes financiers. Ainsi, ces derniers ont-ils notamment défendu le principe d'**une meilleure évaluation** des dispositifs de soutien, d'**un renforcement des indicateurs de suivi** des projets ou encore d'**une augmentation de la part des avances remboursables** lorsque ces dernières se justifient. Ils ont aussi souligné **les enjeux relatifs aux délais d'instruction des dossiers**, notamment pour les PME, et l'impératif qu'il y avait à les contenir au maximum. Toutes ces problématiques soulevées par la commission des finances à l'occasion de l'examen des derniers textes financiers sont reprises et partagées par la Cour des comptes dans son rapport.

Le rapporteur note par ailleurs que **des progrès ont été réalisés dans le suivi de l'exécution des différents programmes et des projets soutenus ainsi que dans les méthodes d'évaluation plus macro des effets de ces dispositifs** à l'issue de leur mise en œuvre. Alors qu'il est encore trop tôt pour conduire une évaluation approfondie des programmes « France 2030 », qui sont en cours de mise en œuvre, les programmes déployés dans le cadre du plan de relance, qui arrivent à échéance, font l'objet de ce type d'évaluations globales dont la commission des finances pourra mesurer la complétude et la pertinence.

La filière a indiqué au rapporteur qu'elle **souhaiterait être mieux associée au pilotage de certains programmes**, notamment dans le cadre du comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité (CORAM), ce qui pourrait peut-être contribuer à **optimiser le ciblage de certains dispositifs** vers les secteurs d'activités et les projets qui permettraient de **maximiser les retombées et l'efficacité des aides** publiques ainsi consenties. Dans la même logique, dans une perspective d'apprentissage et de meilleure appréhension des dispositifs de soutiens publics pour les agents économiques concernés, **la filière souhaiterait que des explications plus précises soient communiquées aux entreprises dont les projets n'ont pas été retenus** lors des appels d'offres. Pour améliorer la lisibilité et l'accessibilité des dispositifs, notamment pour les PME, cette demande semble parfaitement légitime.

e) *Le retard à rattraper demeure cependant considérable et les objectifs affichés, s'ils doivent demeurer des cibles à atteindre, ne seront manifestement pas tenus aux échéances annoncées*

Si les soutiens à l'offre ont des retombées économiques indéniables, qu'elles ont pu jouer un rôle déterminant dans certaines décisions de localisations d'activités sur le territoire national ou d'origine des fournisseurs de composants, comme a pu le constater le rapporteur, notamment dans le nord de la France, **le retard accumulé** par rapport à des industries automobiles étrangères dans le domaine des véhicules électriques **est tel, en particulier vis-à-vis de la Chine, que le rattrapage s'annonce long et exigeant.**

Ainsi, les objectifs qui avaient été fixés par le Président de la République lors de la présentation des programmes France 2030 dédiés à l'industrie automobile **ne seront-ils très vraisemblablement pas tenus aux échéances annoncées.** En effet, le Président avait annoncé l'objectif de produire en France **deux millions de véhicules électriques et hybrides par an à l'horizon 2030 avec un jalon intermédiaire d'un million dès 2027.**

Alors que 480 000 véhicules électriques et hybrides ont été produits en France en 2024, la cible visée en 2027 ne sera pas atteinte et un objectif de 800 000 véhicules produits, déjà ambitieux au regard de la trajectoire actuelle, semble plus vraisemblable.

S'agissant de l'objectif de 2030, la direction générale des entreprises (DGE) reconnaît elle-même que *« les conditions pour atteindre l'objectif de deux millions de véhicules électriques et hybrides produits en France en 2030 ne sont pas réunies à ce stade. L'atteinte de cet objectif impliquerait de recouvrer une dynamique de marché et un niveau de production s'approchant de la période pré-covid et d'obtenir l'allocation de nouvelles productions de véhicules électriques en France sur les sites existants voire dans le cadre de l'implantation d'un nouveau constructeur sur le territoire national »*¹.

S'il est réaliste, **ce constat ne doit pas pour autant se traduire par une forme de résignation et l'objectif visant à produire davantage de véhicules électriques en France, avec un maximum de composants également fabriqués sur le territoire national, doit continuer à être poursuivi** par les pouvoirs publics dans leur stratégie d'accompagnement structurel de la filière. Pour cette raison, le rapporteur est parfaitement en phase avec la position de la DGE selon laquelle, *« la cible des deux millions de véhicules doit néanmoins rester un objectif à atteindre à terme car elle constitue un signal fort donné à la filière industrielle française pour maintenir la dynamique d'électrification et correspond à un taux d'utilisation des usines françaises permettant de sécuriser, à long-terme, les savoirs-faires et emplois sur le territoire national »*².

¹ Réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

² Réponses de la DGE au questionnaire du rapporteur.

2. L'enjeu stratégique de la montée en cadence compétitive de la production de batteries

En octobre 2025, la mission d'information sénatoriale sur l'avenir de la filière automobile soulignait que *« la filière des batteries est actuellement très majoritairement asiatique, particulièrement chinoise : les dix premiers producteurs de batteries mondiaux sont asiatiques, dont six chinois ; le premier producteur, CATL, détient ainsi plus de 35 % du marché mondial. En 2023, selon l'Agence internationale de l'énergie, 80 % des batteries utilisées en Europe venaient d'Asie »*.

Du fait de la place déterminante que les batteries occupent dans la chaîne de valeur des voitures électriques, la capacité des industries françaises et européennes à être autonomes et compétitives pour les fabriquer sera déterminante pour garantir le maintien d'une vraie filière automobile souveraine sur le continent. Conscients de l'enjeu crucial que revêtent les batteries, **les pouvoirs publics ont consenti des efforts financiers très conséquents** pour faire émerger une filière de production de batteries européenne. Dans son rapport, à travers son analyse des soutiens publics dirigés vers l'offre, **la Cour des comptes note la priorité accordée par l'État à cet objectif** qu'elle qualifie de *« pari industriel et financier »* mais dont elle reconnaît la légitimité : *« l'objectif est de faire émerger une industrie européenne des batteries capable d'alimenter l'ensemble de son industrie automobile. De ce point de vue, l'appui public à une industrie naissante répond à un besoin dont la satisfaction par les seuls investisseurs privés aurait été impossible »*.

France 2030 prévoit à lui seul de consacrer **3 milliards d'euros pour soutenir l'émergence d'une filière de batteries en France dont 2,7 milliards d'euros pour le seul développement des gigafactories** de production de cellules. Des aides européennes et régionales viennent également compléter les fonds publics investis dans ces projets. En France, le crédit d'impôt industrie verte a également fortement soutenu l'émergence de la filière des batteries.

Une « vallée de la batterie » doit ainsi émerger dans les Hauts-de-France avec un objectif de 100 à 120 gigawattheures (GWh) de capacités installées de cellules de batteries sur le territoire national à l'horizon 2030. **Trois de ces gigafactories (AESC, ACC et Verkor) ont déjà commencé à produire** tandis que trois autres doivent se développer d'ici à 2030 pour produire des batteries de nouvelle génération¹.

Cependant, à ce jour, les gigafactories européennes n'affichent pas les performances attendues et elles restent nettement moins compétitives que leurs homologues chinoises, **notamment en raison de taux de rebuts encore très élevés. La montée en cadence des productions s'avère plus coûteuse et plus complexe que prévue** et les gigafactories consomment plus de trésorerie que prévu. **La phase de rattrapage** technologique vis-à-vis de la Chine sera

¹ Tiamat (sodium-ion), Prologium (tout solide), Blue Solutions (tout solide).

plus longue qu'anticipé et ces usines ont encore besoin d'être protégées et soutenues avant d'atteindre un équilibre économique. Ces difficultés ont notamment conduit à la faillite retentissante d'une des entreprises pionnières du secteur, le suédois Northvolt.

Certains recommandent d'adapter le cadre européen des aides d'État pour permettre de soutenir le passage à l'échelle des gigafactories, par des soutiens aux dépenses d'exploitation. Cependant, s'engager sur cette voie exigerait vraisemblablement d'engager des fonds publics complémentaires pour des montants significatifs. En toute hypothèse, **de par son caractère stratégique** pour l'autonomie industrielle de la France et de l'Europe, **l'émergence de cette filière de batteries devra nécessairement continuer de faire l'objet de la plus grande attention de la part des pouvoirs publics.**

3. La nécessité d'envisager des soutiens à la constitution d'une filière de recyclage des batteries

Contrairement à des batteries produites ailleurs dans le monde, en particulier en Chine, **les batteries européennes présentent le grand avantage de pouvoir être réparées.** Selon le rapporteur, **cet atout indéniable mériterait d'être mieux connu et valorisé.** À titre d'exemple, le groupe Renault a installé sur son site de Flins un centre d'expertise pour la réparation des batteries de ses véhicules baptisé « *Refactory* ».

Faisant essentiellement appel à des compétences de l'industrie chimique, **l'activité de recyclage est quant à elle extrêmement capitalistique.** Actuellement **elle ne serait pas compétitive en Europe,** faute également de volumes suffisants de batteries à traiter.

L'émergence d'une telle filière **nécessiterait vraisemblablement un soutien public conséquent** avant d'arriver au seuil de rentabilité économique.

III. TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ENJEUX INDUSTRIELS : UNE ARTICULATION STRATÉGIQUE À APPROFONDIR TANT AU NIVEAU NATIONAL QU'À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE

A. AU NIVEAU NATIONAL, ASSURER LA MEILLEURE ARTICULATION POSSIBLE ENTRE LES IMPÉRATIFS ENVIRONNEMENTAUX LIÉS À LA TRANSITION DU PARC DE VÉHICULES ET LES ENJEUX INDUSTRIELS

1. Loin de s'opposer, l'impératif de transition et les enjeux industriels sont en réalité devenus indissociables, les seconds étant la condition de l'acceptabilité du premier

Les soutiens accordés au secteur automobile ont deux finalités principales qui, si elles sont mal articulées, sont susceptibles de s'avérer contradictoires. La première finalité, de nature environnementale et climatique, vise à inciter à une transition la plus rapide possible du parc de véhicules afin de réduire les émissions de CO₂ générées par le secteur des transports. La seconde finalité, de nature économique et industrielle, vise quant à elle à maintenir et développer sur le territoire national des sites et des activités de production de véhicules ainsi que de composants nécessaires à leur fabrication.

Alors que les industries française et européenne souffrent d'un retard technologique évident et d'un déficit de compétitivité manifeste dans le secteur des véhicules électriques, principalement vis-à-vis de la Chine, donner la priorité à la finalité environnementale en cherchant à accélérer au maximum la transition du parc automobile sans considérations de nature industrielle aurait pour corolaire l'importation massive de véhicules électriques assemblés en Asie et fabriqués avec des composants eux-mêmes produits hors d'Europe. Cette logique affaiblirait considérablement la filière automobile en France et en Europe. Portée à son paroxysme elle pourrait empêcher l'industrie européenne de se faire une vraie place dans la chaîne de valeur des véhicules électriques et, par voie de conséquence, à terme, annoncer le déclin voire la disparition de l'industrie automobile en France et en Europe.

Un phénomène de ce type a par exemple pu être observé jusqu'en 2023 s'agissant des dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres. Parce que les critères d'éligibilités des véhicules à ces aides ne prenaient en compte que les seules émissions de CO₂ résultant de leur usage, ces dispositifs, alors payés par les contribuables français à travers des crédits du budget de l'État, revenaient principalement à financer l'industrie chinoise en soutenant l'acquisition de véhicules assemblés en Chine ou fabriqués avec une très grande majorité de composants produits hors d'Europe.

Lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2023, le rapporteur avait alerté le Gouvernement¹ sur cette situation inacceptable. Pour mettre en exergue ce sujet déterminant pour l'avenir de la filière automobile en France et l'autonomie stratégique européenne, elle avait alors soutenu un amendement visant à réduire de 500 millions d'euros les crédits alloués à ces aides, le temps qu'un mécanisme permettant de corriger cette dérive manifeste soit mis en place. **Ce n'est finalement qu'à la fin de l'année 2023, soit un an après l'alerte qu'elle avait lancée, que le rapporteur sera entendu à travers la mise en œuvre d'un dispositif d'écoscore** permettant de concilier transition du parc automobile et défense de la filière automobile française et européenne (voir *infra*).

Le rapporteur estime que **le fait que les aides à l'acquisition de véhicules propres étaient, lorsqu'elles étaient financées par des crédits budgétaires, suivies sur le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » de la mission « Écologie, développement et mobilité durables » a pu entretenir une certaine confusion** et laisser sous-entendre que ces soutiens ne devaient être guidés que par les seuls impératifs écologiques, sans considération pour les enjeux économiques et industriels.

La DGEC a expliqué au rapporteur que **la volonté d'amorcer la transition du parc de véhicules explique que les enjeux industriels aient pu être négligés dans un premier temps**. La recherche d'un « effet masse » pour lancer la dynamique d'électrification du parc a conduit l'administration à être peu regardante sur l'origine des véhicules soutenus. **Désormais, alors que la transition vers l'électrique a passé la phase de lancement et atteint une certaine forme de maturité, la DGEC semble attachée à ce que la conception des dispositifs d'aides concilie les objectifs de verdissement du parc de véhicules avec l'accompagnement de la transition de la filière automobile en France et en Europe, une préoccupation tout particulièrement portée par la direction générale des entreprises (DGE).**

Ces deux administrations pilotent désormais de manière coordonnée les différents dispositifs d'aides à l'acquisition de véhicules propres au sein d'un groupe de travail élargi à la direction général du Trésor, à la direction du budget ainsi qu'au secrétariat général de la planification écologique (SGPE), et qui se réunit à un rythme hebdomadaire.

Le rapporteur a acquis la conviction qu'il n'y aurait pas de transition écologique du parc automobile sans que celle-ci se concrétise par une réussite industrielle en France et en Europe. **Loin de s'exclure, les deux finalités, environnementales et industrielles, sont indissociables, en particulier car l'acceptation, la justification et la légitimité des montants consacrés aux aides à l'acquisition dépend étroitement du fait qu'ils servent à renforcer l'industrie française et pas l'inverse. Le contribuable hier, le consommateur d'énergie aujourd'hui, du fait du financement de ces**

¹ Annexe n° 11a du tome II du rapport n° 115 (2022-2023) fait au nom de la commission des finances sur le projet de loi de finances pour 2023, Mme Christine LAVARDE.

dispositifs par le mécanisme des CEE, **ne comprendrait pas et n'accepterait pas que son argent serve à subventionner des industries étrangères qui concurrencent, parfois de façon déloyale, des entreprises localisées sur le territoire national.** D'ailleurs, le rapporteur observe que ce n'est pas un hasard si les réticences exprimées par certains États-membres au sujet des trajectoires d'électrification trouvent principalement leur origine dans des considérations industrielles.

2. L'écoscore, l'exemple le plus abouti de cette nécessaire articulation

Le meilleur exemple à ce jour de l'indispensable articulation entre les enjeux industriels et l'impératif de transition écologique du parc de véhicules est représenté par l'instauration du dispositif d'écoscore. Dès la fin de l'année 2022, dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2023, le rapporteur avait demandé la mise en œuvre d'un dispositif de cette nature (voir *supra*) afin de remédier à la situation qui prévalait jusqu'ici et qui voyait le contribuable français financer des industries automobiles extra-européennes. L'idée défendue alors par le rapporteur était de mettre en œuvre un dispositif qui permettrait de tenir compte des émissions de CO₂ du véhicules calculées sur l'ensemble de son cycle de vie et non seulement de celles qui résultent de son seul usage. Du fait d'un mix électrique quasiment intégralement décarboné, principalement grâce à son parc électronucléaire, la France dispose de fait d'un atout significatif dans le cadre de mécanismes de cette nature.

S'il ne constitue pas précisément une analyse en cycle de vie, **l'écoscore français a été conçu selon cette philosophie** et il s'en rapproche. Il a pour objet **d'estimer les émissions produites par un véhicule depuis l'extraction des premières matières premières nécessaires à ces composants jusqu'à sa mise en vente.** Il n'inclut ni les émissions liées à son usage, ni celles relatives à sa fin de vie. La méthodologie de son calcul, prévue par un arrêté du 7 octobre 2023¹, a été coconstruite par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), la DGE et la DGEC.

L'empreinte carbone totale pour chaque modèle de véhicule est déterminée en additionnant les empreintes carbone des étapes suivantes constituant son cycle de vie jusqu'à sa mise en vente :

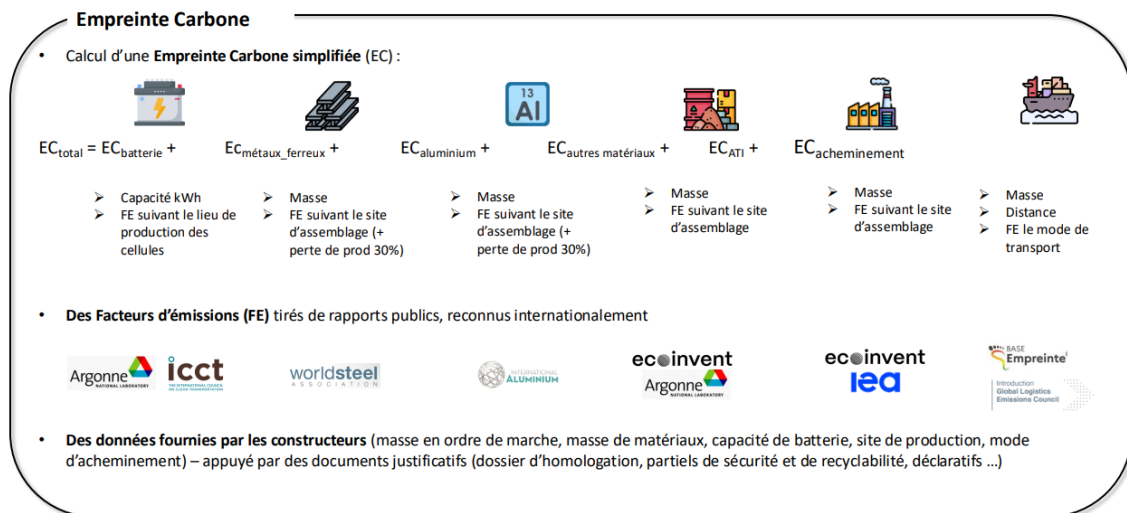
- la production des matériaux consommés pour sa fabrication, en particulier les métaux ferreux et l'aluminium ;
- la production de sa batterie ;
- les transformations intermédiaires et l'assemblage du véhicule ;

¹ Arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques.

- son acheminement du site de son site de fabrication jusqu'à son lieu de distribution.

L'empreinte carbone standard de chaque étape ou matériau est **multipliée par un facteur d'émission qui est déterminé à l'échelle du pays** dans lequel le process concerné se déroule, en référence notamment à son mix énergétique. Ces facteurs d'émission ont été établis sur la base de publications scientifiques faisant référence et reconnues au niveau international.

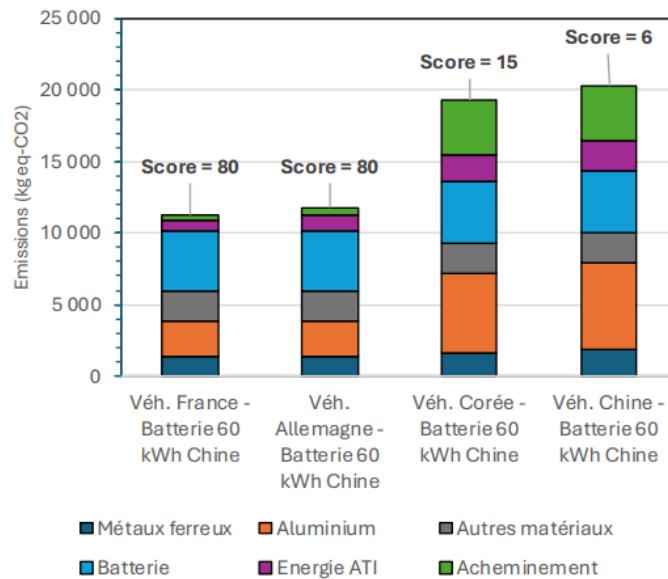
Méthodologie de calcul de l'écocore



Source : Ademe

L'empreinte carbone totale d'un modèle de véhicule qui résulte de ce calcul, exprimée en kilogramme de CO₂ (kg eq CO₂), est ensuite **convertie en un score pouvant aller jusqu'à 80. Pour remplir les conditions** fixées par le dispositif, un véhicule doit obtenir un score **minimum de 60**.

Illustrations du calcul de l’empreinte carbone de certains véhicules types



Source : Ademe

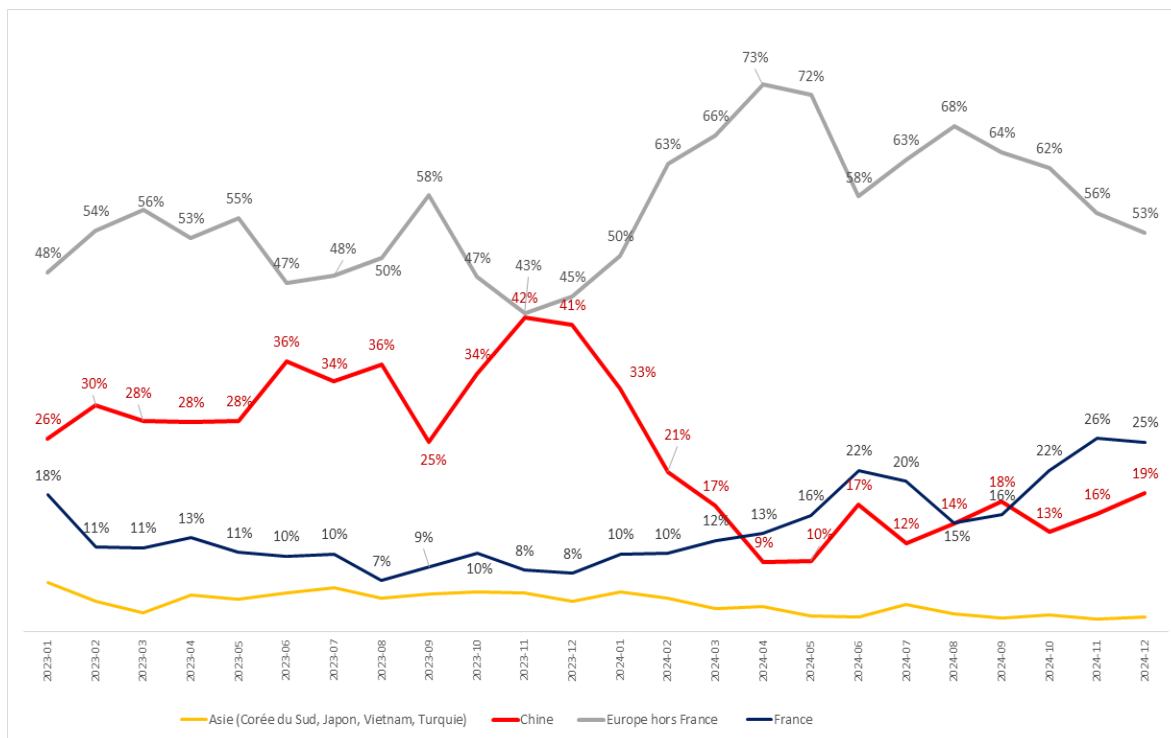
Les dossiers de demande d'éligibilité sont déposés par les constructeurs et l'Ademe dispose de trois mois pour les instruire. Chaque mois, un arrêté modificatif actualise la liste des véhicules qui atteignent un score de 60.

La quasi intégralité des véhicules qui satisfont au dispositif d'écoscore sont fabriqués en Europe, un tiers environ est produit en France et plus de 70 % des véhicules électriques vendus sur le territoire national sont « écoscorés ».

L'introduction de ce dispositif, qui conditionne l'éligibilité des véhicules aux aides à l'acquisition, a conduit à une hausse de la part de marché des véhicules fabriqués en Europe et à une baisse de celle des véhicules importés d'Asie dans les immatriculations de voitures particulières neuves en France : la part de marché des véhicules électriques assemblés en Asie a ainsi diminué de 41 % en décembre 2023 à 19 % un an plus tard, tandis que dans le même temps celle des véhicules assemblés en Europe a augmenté de 45 % à 53 %. Sur la même période on observe également un accroissement de la part de marché des véhicules produits en France. Celle-ci a en effet progressé de 8 % à 25 %.

Parts de marché des véhicules particuliers immatriculés en France en fonction des origines de production

(en %)



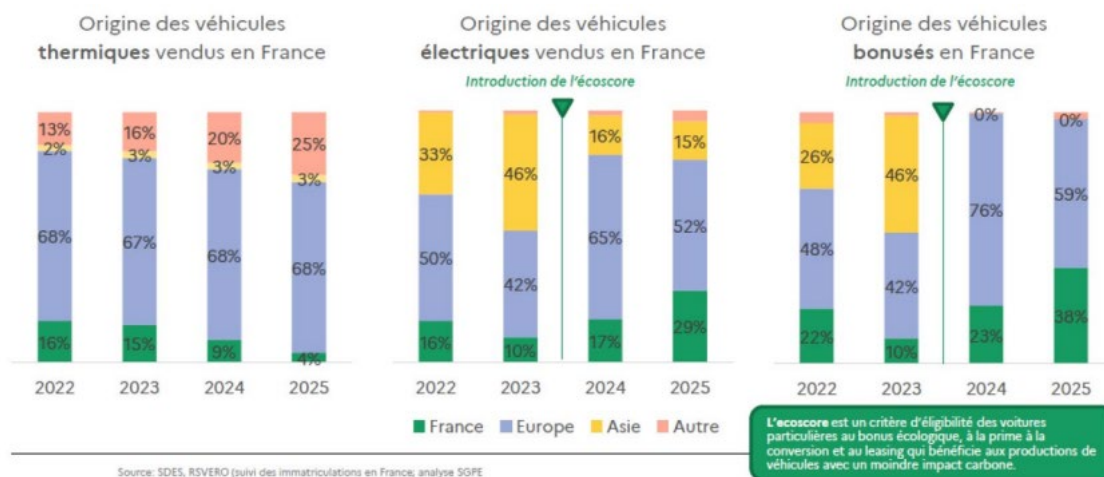
Source : réponses de la DGEC au questionnaire du rapporteur

Issu d’une publication du SGPE, le graphique ci-après illustre les conséquences de la mise en place de l’écopart sur l’origine de la production des véhicules dont l’acquisition a été subventionnée par les dispositifs de soutien publics. **À compter de 2024, presque aucun véhicule produit hors d’Europe ne fait plus l’objet d’aides à l’acquisition et plus aucun véhicule produit en Chine n’est éligible à ces dispositifs. Inversement, entre 2023 et 2025, la part des véhicules produits en France et ayant été concernés par les dispositifs d’aide a progressé de 10 % à 38 % (soit + 28 points) tandis que celles des véhicules assemblés en Europe mais hors de France est passée de 42 % à 59 % (soit + 17 points).** D’après la DGE, désormais, sur les dix véhicules électriques les plus vendus en France, trois sont fabriqués sur le territoire national et un seul est assemblé en Chine¹.

¹ Mais de marque française.

Origine des véhicules vendus en France et dont l'acquisition a été soutenue avant et après l'instauration du dispositif d'écorescore (2022-2025)

(en %)



Source : secrétariat général à la planification écologique (SGPE)

La note de la DGE de décembre 2025 précitée précise cependant qu'une partie non négligeable de ces évolutions de parts de marchés, favorables aux véhicules électriques produits en France et en Europe, s'explique par des effets hors prix, notamment l'arrivée sur le marché de nouveaux modèles : « la diminution de la part des modèles assemblés hors de l'Union européenne dans les achats de véhicules électriques par les ménages observée en 2024 s'explique à environ 20 % par l'effet du dispositif de leasing social conditionné par l'éco-score, 40 % par l'effet prix du recentrage des aides sur les modèles existants et 40 % par des effets hors prix dont l'introduction de nouveaux modèles éligibles à l'écorescore ».

En outre, d'après l'Ademe, depuis l'instauration de l'écorescore, **l'empreinte carbone des véhicules dont l'achat est soutenu en France a été réduite de 25 %**. L'Ademe a noté que l'instauration de l'écorescore a conduit des constructeurs à modifier certains de leurs choix de production, d'approvisionnements ou de modes d'acheminements afin de s'adapter aux critères du dispositif et atteindre le score de 60.

D'après le rapporteur, **l'introduction de l'écorescore a ainsi permis de relégitimer les montants consacrés** par les contribuables et désormais par les consommateurs d'énergie **au financement des aides à l'achat** de véhicules électriques. Sans lui, l'acceptabilité ainsi que le maintien de ces dispositifs auraient été sérieusement remis en question. Le rapporteur observe qu'aujourd'hui **ce dispositif fait l'unanimité en France**. La filière comme les différentes administrations se rejoignent pour souligner son efficacité et sa nécessité.

Le dispositif est en revanche critiqué par les importateurs de véhicules étrangers, représentés notamment par la chambre syndicale des importateurs d'automobiles et de motocycles (CSIAM), **qui y voient une barrière à l'entrée à la légitimité contestable**. Les constructeurs corréens sont ainsi particulièrement hostiles à ce mécanisme. Leurs critiques portent notamment sur **la précision qu'ils jugent insuffisante des modalités de calcul, notamment car les facteurs d'émissions pris en compte pour déterminer l'empreinte carbone associée à chaque composante du calcul sont établis à l'échelle des pays**. Ces constructeurs invoquent que leurs stratégies d'approvisionnement en matériaux et en énergie peuvent s'avérer plus vertueuses que le mix moyen calculé à l'échelle du pays concerné.

Le rapporteur admet qu'idéalement, il serait plus juste d'analyser de manière plus fine les conditions réelles de fabrication de chaque véhicule, des pièces et matériaux qui le composent ainsi que l'origine des matériaux et intrants utilisés dans le processus de fabrication. **Cependant, il est évident qu'un principe de réalité et d'opérationnalité s'impose également** et qu'une analyse aussi fine, véhicule par véhicule, demanderait des moyens et un temps d'instruction trop importants qui affecterait la mise en œuvre effective du mécanisme.

Sur cette question, le rapporteur note qu'**une procédure dérogatoire**, prévue au II de l'article D 251-1-A du code de l'énergie, **permet aux constructeurs de proposer leur propre analyse en cycle de vie d'un véhicule**, basée sur des valeurs et des critères alternatifs à ceux retenus pour le dispositif de droit commun. **En définitive, si un constructeur conteste la méthodologie de calcul prévue par l'écoscore de droit commun, la charge de la preuve lui revient pour démontrer que les conditions de production de ses véhicules correspondent à une empreinte carbone compatible avec un score de 60 ou plus**. Cependant, à ce jour, aucun constructeur n'a proposé une telle analyse alternative. Entendue par le rapporteur, l'Ademe considère que ce constat témoigne de la robustesse du mécanisme de calcul actuel.

Même s'il a déjà fait ses preuves, le rapporteur considère que le dispositif d'écoscore aurait vocation à être amélioré afin d'en conforter encore davantage la légitimité. Sans nuire à l'opérationnalité du dispositif, **il pourrait ainsi être envisagé d'affiner la granulométrie du calcul**, notamment, lorsque cela est possible, de descendre à un niveau plus précis que l'échelle du pays s'agissant des facteurs d'émissions. En outre, devrait être envisagé **d'assortir le calcul de critères d'écoconception et d'économie circulaire**. L'Ademe a indiqué au rapporteur travailler, en collaboration avec les administrations de l'État concernées, à des réflexions visant à évaluer la faisabilité et la pertinence d'évolutions de cette nature.

Recommandation n° 4 : Affiner la granulométrie du calcul de l'écoscore et l'assortir de critères d'écoconception et d'économie circulaire.

Par ailleurs, **certains plaident également pour faire évoluer le dispositif en lui greffant des critères extra-environnementaux de résilience industrielle ou de préférence européenne** afin notamment d'éviter que dans un avenir proche, certains petits véhicules électriques produits en Chine ou assemblés en Europe avec une très grande part de composants chinois n'atteignent un écoscore supérieur à 60. Si un critère de préférence européenne a déjà été intégré dans le dispositif de prime « coup de pouce » à travers la surprime de 1 000 euros réservée aux véhicules équipés de batteries produites en Europe, certains souhaiteraient que l'écoscore en général, notamment dans sa dimension fiscale, puisse également inclure des critères de nature industrielle.

Enfin, le rapporteur estime que **le dispositif d'écoscore, aujourd'hui cantonné aux seuls véhicules légers, devrait pouvoir être étendu aux véhicules utilitaires légers (VUL) ainsi qu'aux poids lourds**. Elle a appris que l'administration conduit actuellement des réflexions visant à mettre en œuvre une telle extension. À plus long terme, il pourrait aussi être envisagé de l'appliquer aux autocars ainsi qu'aux bus.

Recommandation n° 5 : Étendre l'écoscore aux véhicules utilitaires légers (VUL) ainsi qu'aux poids lourds.

B. DES AVANCÉES STRATÉGIQUES NÉCESSAIRES À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE POUR QUE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PARC AUTOMOBILE NE SOIT PAS DÉFAVORABLE À L'IMPÉRATIF DE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE

1. Il est impératif d'œuvrer avec volontarisme à réconcilier les objectifs de souverainetés industrielle et énergétique

Avec le recul, **certains considèrent qu'en fixant les principales normes relatives au pacte vert consacrées à la filière automobile, l'Union européenne a d'une certaine manière mis « la charrue avant les bœufs » en négligeant de mesurer précisément les implications et enjeux industriels** de ses choix de transition du parc automobile. Lors de ces prises de décisions initiales, il semble en effet que les implications industrielles pour l'Europe des objectifs de transition vers les motorisations électriques, compte-tenu du retard considérable des industries du continent vis-à-vis de l'Asie, ont été

insuffisamment prises en compte ou, selon toute vraisemblance, sous-estimées¹.

Ce défaut d'anticipation initial des effets de bord industriels des trajectoires définies au niveau européen n'est **probablement pas étranger aux velléités actuelles exprimées** par certains États-membres et des acteurs de la filière automobile en Europe **d'assouplir voire de remettre en cause certains des jalons normatifs, qui avaient été fixés à l'échelle de l'Union européenne sur la voie de la transition du parc automobile**, vers les motorisations électriques.

Pour autant, et les effets sur les prix des énergies fossiles des crises géopolitiques actuelles le démontrent avec acuité, **le chemin vers la mobilité électrique est indispensable pour** placer l'Europe sur la voie de la **souveraineté énergétique**. Or, les dimensions et implications énergétiques des différents bouleversements géopolitiques qui se sont déroulés depuis l'agression de l'Ukraine par la Russie en 2022 doivent convaincre l'Europe qu'**une véritable indépendance stratégique ne pourra se réaliser sans une amélioration notable de la souveraineté énergétique** du continent.

Pour cette raison, à l'échelle européenne comme à l'échelle nationale² le rapporteur estime qu'**il est impératif d'œuvrer sans relâche à concilier les exigences de souverainetés énergétique et industrielle**.

2. Pour y parvenir, l'Union européenne a commencé à mettre en œuvre des mesures et pris de premiers engagements

a) *« Timidement », l'Union européenne a commencé à user de ses outils de défense commerciale face à la concurrence des véhicules électriques chinois*

En octobre 2023, la Commission européenne a ouvert une enquête pour pratiques commerciales anticoncurrentielles visant les véhicules électriques produits en Chine. À compter de juillet 2024 elle a imposé un relèvement des droits de douanes sur certains de ces véhicules dans une fourchette de 7,8 % à 35,3 % selon les constructeurs.

La mission d'information sénatoriale précitée a observé que « suite à l'imposition de ces mesures, les volumes d'importation de véhicules chinois ont diminué de près de 20 % : la part de marché des importations chinoises sur le marché européen, qui avait atteint 27 %, se situe à présent légèrement en-dessous de 20 % ». Le rapport de cette mission d'information note cependant que **« ces droits compensateurs sont arrivés trop tard, et leur champ d'application demeure trop limité, puisqu'ils ne s'appliquent qu'aux produits finis, et non aux importations de composants, ni même aux véhicules semi-finis ».** Par ailleurs, cette même mission

¹ C'est notamment l'avis exposé par la mission d'information sénatoriale sur l'avenir de la filière automobile dans son rapport d'octobre 2025 précité.

² Voir supra les enjeux d'articulation des finalités environnementales et industrielles poursuivies par les dispositifs d'aides à l'achat de véhicules électriques.

a signalé qu'au-delà de l'outil de défense commerciale antisubventions, le seul à avoir été activé par la Commission européenne à ce stade, **des experts estiment que l'outil antidumping aurait également pu être mobilisé**, justifiant une hausse supplémentaire des tarifs appliqués aux véhicules électriques chinois.

Le rapporteur partage l'analyse et les préoccupations de la mission d'information et estime également que les droits compensateurs mis en œuvre au niveau européen doivent être renforcés et étendus, au-delà des seuls véhicules, à certains des composants de la chaîne de valeur, nécessaires à leur production.

Recommandation n° 6 : Renforcer les droits compensateurs mis en œuvre par l'Union européenne sur les véhicules électriques produits en Chine et les étendre à des composants de la chaîne de valeur des véhicules électriques.

b) Par pragmatisme, l'Union européenne a prévu d'assouplir les normes et les objectifs de transition des flottes de véhicules

Face aux difficultés rencontrées par le secteur automobile en Europe, la Commission européenne a annoncé au printemps 2025 un plan d'action en faveur de la filière dont certains des enjeux, notamment en matière de « préférence européenne », sont présentés *infra*. À la demande de certains constructeurs et États-membres, ce plan de soutien a également inclus deux mesures d'assouplissement des normes européennes qui encadrent la transition électrique du parc automobile.

Ainsi, la Commission a-t-elle proposé **d'assouplir l'interdiction de vente des véhicules particuliers neufs thermiques en 2035 à travers un objectif de réduction de 90 % des émissions de CO₂ des flottes de véhicules mises en vente par les constructeurs à cet horizon sous certaines conditions**¹.

Par ailleurs, notamment pour tenir compte du retard constaté en matière de demande de véhicules électriques, elle a aussi proposé **d'assouplir la réglementation dite « CAFE » en prévoyant un lissage sur trois ans du calcul des obligations de réductions d'émissions de CO₂ qui devaient s'appliquer aux constructeurs en 2025**, afin d'éviter que certains constructeurs européens n'aient à s'acquitter de lourdes amendes dès cette année.

¹ *Compensations par un mécanisme de crédit carbone.*

3. De nombreuses questions restent encore à régler à l'échelle de l'Union pour que l'industrie automobile ait un réel avenir en France et en Europe

a) *Instaurer des règles de contenu local exigeantes pour que l'Europe ne disparaisse pas de la chaîne de valeur des véhicules*

Alors que des règles dites de « contenu local » sont mises en œuvre dans différentes régions du monde pour protéger une industrie automobile exposée à des transformations historiques et face à la concurrence asiatique, **le rapporteur considère que l'Europe ne devrait pas continuer à se passer de ce type d'outils.**

Les règles de « contenu local européen », ou de « préférence européenne »¹ viseraient à donner aux États-membres des outils tendant à protéger des secteurs industriels en leur permettant de conditionner des aides, des marchés publics ou encore des dispositifs fiscaux à l'exigence que les produits concernés, en l'occurrence ici des véhicules, comportent une certaine part de composants produits en Europe. Ces règles de préférence européenne sont actuellement âprement **négociées dans le cadre de la proposition de règlement dit IAA** (pour *Industrial Acceleration Act*).

L'instauration de critères ambitieux de contenu local dans l'industrie automobile, une position fermement défendue par la France, devrait être **un moyen efficace pour soutenir la chaîne de sous-traitance de la filière face à l'augmentation de l'importation de composants automobiles fabriqués hors d'Europe**. Cet outil aurait ainsi pour objet de **prévenir la délocalisation ou de relocaliser en France et en Europe une part de la chaîne de valeur** du véhicule électrique. **Ainsi, les équipementiers et les fournisseurs de l'industrie automobile européenne sont-ils très favorables à cette perspective.**

Dans sa proposition, **la Commission a proposé des règles de contenu local qui pourraient exiger qu'au moins 70 % de la valeur des composants des véhicules électriques hors batterie soit d'origine européenne**. Ces règles de contenu local pourraient aussi s'étendre à certains des composants des batteries. **Le rapporteur signale que l'exonération potentielle de ces règles pour les 80 pays avec lesquels l'Union européenne a signé des accords de libre-échange, comme certains le défendent, viderait le dispositif de sa substance, le rendant en pratique inopérant.**

S'ils n'y sont pas fondamentalement opposés, les constructeurs généralistes, comme les constructeurs français, appellent néanmoins à trouver le bon équilibre pour éviter que cette réglementation ne soit trop inflationniste sur les prix des véhicules, en particulier s'agissant des petites voitures d'entrée de gamme. Dans cette perspective, certains constructeurs souhaiteraient notamment que les règles de contenu local puissent intégrer

¹ Parfois qualifiée de « *Made in Europe* ».

une dimension prenant en compte l'ensemble de leur flotte plutôt qu'une analyse qui ne serait réalisée que véhicule par véhicule. Il s'agirait de prévoir que si un certain pourcentage des véhicules produits par un constructeur respecte les règles de contenu européen, il soit considéré que l'ensemble de sa flotte y soit conforme¹.

Les constructeurs allemands dits « premium »² dont la stratégie se concentre sur la production de véhicules hauts de gamme, parce qu'ils étaient historiquement présents sur le marché chinois, **sont défavorables** à la préférence européenne, **craignant des mesures de rétorsion de la part de la Chine. Cependant, alors que leurs ventes en Chine sont en chute libre, leur posture semble de moins en moins compréhensible**, notamment aux yeux des acteurs français de la filière et d'autres constructeurs allemands au profil généraliste tel que le groupe Volkswagen qui soutient quant à lui le principe de la préférence européenne. Il n'en reste pas moins qu'au sein des États membres, **l'Allemagne reste le pays le plus réticent** à l'instauration des règles de contenu local européen.

Si les règles de contenu local ont vocation à être entérinées dans le cadre du règlement IAA, la DGE a signalé au rapporteur que **la France plaide pour en introduire de premiers principes dès la révision du règlement « CAFE »** qui devrait être effective dans un calendrier bien plus court. **Sur la base de ces premiers principes, la France pourrait le cas échéant appliquer en droit national de premières mesures** de préférence européenne en faveur du secteur automobile dans son droit national.

Recommandation n° 7 : Continuer de défendre des règles ambitieuses, bien que réalistes et non excessivement inflationnistes, de contenu local européen et en fixer les principes dès la révision du règlement européen visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules produits par les constructeurs (règlement dit « CAFE »).

b) Pour créer une forme de réciprocité bénéfique à l'industrie automobile nationale, des dispositifs mis en œuvre en France tels que l'écoscore ou les obligations de verdissement des flottes d'entreprises gagneraient à se diffuser à l'échelle du continent

D'après les informations recueillies par le rapporteur au cours de sa mission de contrôle, **le dispositif d'écoscore français fait des envieux en Europe** et commence à se diffuser chez ses voisins. **Plusieurs pays d'Europe**

¹ La proposition de la Commission européenne prévoit ainsi que si 85 % des véhicules concernés qu'un constructeur vend sur une année civile respectent les critères de contenu local, l'ensemble de ses véhicules seront réputés les respecter.

² Mercedes, BMW...

se renseignent auprès de l'administration française sur le dispositif dans la perspective de s'en inspirer.

Le Royaume-Uni a mis en place son propre dispositif¹ qui conditionne ses aides à l'achat de véhicules électriques². L'Espagne réfléchit à mettre en œuvre un mécanisme très inspiré du modèle français et a instauré, à l'instar de la surprime de 1 000 euros créée en France, un bonus assorti d'un critère de préférence européenne³. La DGE note qu'une certaine dynamique européenne est née de l'initiative française.

Le rapporteur voit d'un bon œil ces différentes initiatives, puisqu'à l'instar du dispositif mis en œuvre en France, il a vocation, en pratique à donner un avantage compétitif, ou plutôt à compenser le déficit compétitif, aux véhicules produits en Europe avec des composants fabriqués sur le continent. **Alors que l'écoscore français a permis à des véhicules produits en Europe de gagner des parts de marché sur le marché du véhicule électrique en France au détriment des véhicules importés de pays extra-européens, l'instauration de systèmes équivalents dans d'autres pays d'Europe profiterait nécessairement à l'industrie automobile hexagonale.** Ainsi, le développement de dispositifs d'écoscore dans d'autres pays européens pourrait permettre d'instaurer **une forme de réciprocité** profitable à l'industrie automobile du continent.

Le rapporteur estime par ailleurs **nécessaire de généraliser au sein de l'Union européenne les obligations de verdissement des flottes d'entreprises**. Cette généralisation se justifie non seulement par **l'efficacité de la mesure** au regard des impératifs de transition du parc de véhicules légers (voir *supra*) **mais aussi pour que les entreprises françaises** qui y sont exposées **ne subissent pas de distorsions de concurrence** par rapport à leurs homologues européennes.

Des discussions sur ce point se tiennent actuellement à l'échelle de l'Union européenne dans le cadre des négociations relatives à la **proposition de règlement européen sur les véhicules d'entreprise propres⁴**. **À juste titre, la France promeut cette nécessaire généralisation.**

Recommandation n° 8 : Promouvoir la généralisation en Europe des obligations de verdissement des flottes professionnelles pour que les entreprises françaises ne subissent pas de distorsions de concurrence.

¹ Un score simplifié prenant principalement en compte l'empreinte carbone liée à la production de l'énergie consommée pour la fabrication du véhicule et de sa batterie.

² L'Electric car grant.

³ Un dispositif baptisé Programa Auto +.

⁴ Dit « Clean corporate vehicles ».

TRAVAUX DE LA COMMISSION : AUDITION POUR SUITE À DONNER

Réunie le mercredi 1^{er} avril 2026, sous la présidence de M. Claude Raynal, président, la commission des finances a procédé à l'audition pour suite à donner à l'enquête de la Cour des comptes, réalisée en application de l'article 58-2° de la LOLF, sur le soutien de l'État à la filière automobile.

M. Claude Raynal, président. – Nous procédons à l'audition pour suite à donner à l'enquête de la Cour des comptes, réalisée à la demande de notre commission en application du 2° de l'article 58 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (Lolf), sur le soutien de l'État à la filière automobile.

Secteur à l'histoire glorieuse en France, la filière automobile est actuellement confrontée à des défis technologiques majeurs. L'électrification, ainsi que la digitalisation se traduisent évidemment par des révolutions industrielles profondes qui supposent une reconfiguration radicale de la filière.

À cela s'ajoutent un contexte international porteur d'incertitudes et une concurrence extraeuropéenne toujours plus intense. Dans le domaine des véhicules électriques, le retard technologique de l'industrie européenne par rapport à la Chine est maintenant très significatif.

Déjà fragilisée, la filière automobile française pourrait voir sa pérennité menacée à terme. Par « filière française », j'entends non seulement les constructeurs, mais aussi, évidemment, le tissu des équipementiers et des fournisseurs, composé de PME qui irriguent nos territoires. C'est sur ce tissu industriel diffus et ses centaines de milliers d'emplois que pèsent les risques les plus concrets et immédiats.

En parallèle, l'Europe et la France se sont fixé des objectifs ambitieux de transition du parc automobile des motorisations thermiques vers les motorisations électriques, même si ceux-ci ont fait l'objet de discussions intenses et, parfois, de retards d'exécution. Cette politique est l'un des leviers qui doivent nous permettre d'atteindre nos objectifs climatiques de réduction du CO₂ émis dans l'atmosphère. Assortis de normes contraignantes pour les différents agents économiques concernés, ces objectifs ont des conséquences majeures et très concrètes sur la filière.

Dans ce contexte, il n'est pas sans intérêt d'étudier les soutiens financiers que l'État accorde à la filière automobile, ainsi que leur efficacité et leur efficacité, pour soutenir tant l'offre que la demande. Dans quelle mesure la manière dont ils sont conçus et articulés permet-elle de concilier la poursuite de nos objectifs climatiques avec l'accompagnement de l'industrie automobile en France ?

Pour toutes ces raisons, sur la proposition du rapporteur spécial des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », notre collègue Christine Lavarde, il a semblé utile à la commission des finances de faire le point sur les soutiens de l'État à la filière automobile.

Pour aborder ces questions, nous recevons ce matin Mme Carine Camby, présidente de la première chambre de la Cour des comptes, qui nous exposera les conclusions de cette enquête. Christine Lavarde, rapporteur spécial, prendra ensuite la parole pour indiquer les principaux enseignements qu'elle retient de ce travail et pour nous faire part de sa réflexion.

Pour prolonger nos échanges et répondre aux observations de la Cour et du rapporteur spécial, je donnerai ensuite la parole à MM. Thomas Courbe, directeur général des entreprises, Alexandre Dozières, adjoint à la directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air au sein de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), et Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires de la Plateforme de la filière automobile et des mobilités (PFA).

Évidemment, je laisserai ensuite la parole aux collègues qui le souhaitent pour poser leurs questions, avant de relancer un tour de table permettant de leur apporter les réponses attendues.

À l'issue de notre réunion, je demanderai aux membres de la commission des finances leur accord pour publier l'enquête remise par la Cour des comptes et les recommandations formulées en complément par le rapporteur spécial.

Je vous indique enfin que cette audition fait l'objet d'une captation vidéo et qu'elle est retransmise sur le site internet du Sénat.

Mme Carine Camby, présidente de la première chambre de la Cour des comptes. – J'ai le plaisir de vous présenter le rapport résultant de la saisine de votre commission au titre de l'article 58 alinéa 2 de la Lolf. Ces travaux, qui portent sur les soutiens de l'État à la filière automobile, ont été réalisés par l'équipe qui m'entoure – Érik Linquier, Marie-Christine Delpech Colonna d'Istria, Laura Souty, Quitterie Martin-Vidal et un *data scientist*, Clément Gras – avec le soutien de Maya Bacache-Beauvallet, contre-rapporteuse, et je les en remercie vivement.

Cette enquête s'inscrit dans un contexte de mutations profondes de la filière automobile, déjà évoqué dans un rapport récent du Sénat, alors que ce secteur doit répondre à des objectifs européens et nationaux ambitieux en matière de décarbonation. Je rappelle que le règlement de l'Union européenne de 2019 a fixé un objectif majeur, celui de la fin de la vente des véhicules émettant du CO₂ dans l'Union européenne à partir de 2035.

L'enquête de la Cour vise à apprécier le niveau et les effets des soutiens publics à la filière, qu'il s'agisse des soutiens à l'offre – c'est-à-dire aux entreprises – ou à la demande – c'est-à-dire aux acheteurs de véhicules – et ce, sur la période comprise entre 2018 et 2024.

En France, l'État a toujours joué un rôle actif dans le secteur automobile, qui est un secteur central pour l'emploi, le commerce extérieur et l'innovation. Jusqu'à la fin de la décennie 2010, l'action de l'État était principalement motivée par des enjeux de politique industrielle, complétée par la suite par un volet environnemental permettant de soutenir le développement des véhicules propres, puis des véhicules sans CO₂. Elle s'est traduite par des mesures réglementaires au niveau européen et national, mais surtout par des soutiens massifs et continus à l'achat de véhicules propres, progressivement recentrés sur les véhicules électriques neufs acquis par les ménages, en parallèle de soutiens directs à la filière industrielle elle-même.

En 2013, dans ses derniers travaux sur les soutiens publics à la filière automobile, la Cour des comptes concluait que ce soutien, caractérisé par une gouvernance complexe, avait été massif, mais que pour autant l'industrie automobile française n'avait pas réussi à relever les défis auxquels elle était confrontée : concurrence asiatique, mutation vers l'électrique, changement des usages.

Le constat reste globalement similaire en 2026, dans un contexte encore plus contraignant, voire existentiel, pour l'avenir de la filière française.

Je rappellerai quelques chiffres. La vente de véhicules neufs en France subit une baisse tendancielle, avec 1,6 million de véhicules vendus en 2025 contre 2,2 millions en 2019. La production de véhicules particuliers en France par les trois constructeurs Renault, Stellantis et Toyota a chuté de 59 % entre 2000 et 2024, passant de 3,3 à 1,3 million de véhicules par an.

La concurrence internationale est toujours plus exacerbée, la Chine détenant la première place sur le marché des voitures particulières avec 40,7 % de la production mondiale et près des deux tiers de la production de véhicules électriques. Le solde du commerce extérieur des produits automobiles dans leur ensemble ne cesse de se dégrader depuis 2004 et est désormais négatif de 22,5 milliards d'euros en 2024.

Enfin, l'emploi industriel est en forte baisse depuis 2009. L'État a accompagné cette transformation profonde de l'industrie automobile. Les soutiens publics à la filière, au cours de la période 2018-2025, ont représenté près de 18 milliards d'euros, dont 8,2 milliards pour le soutien à l'offre, c'est-à-dire aux entreprises, et 9,4 milliards pour le soutien à la demande, c'est-à-dire aux consommateurs. L'ampleur de ces dépenses est à mettre en regard des nombreux objectifs recherchés par l'État : atténuation des conséquences de la disparition de la filière thermique sur l'emploi et le tissu industriel local, appui à la transformation du parc automobile pour atteindre 100 % de véhicules neufs électriques en 2035, incitation à développer en

France les différents segments de production de véhicules électriques et soutien à l'acquisition de véhicules pour les ménages modestes.

Le rapport qui vous est soumis présente d'abord l'état de la filière dans ses différentes composantes. Cette filière française revêt un caractère stratégique, car elle est au cœur de l'activité de nombreux autres secteurs industriels : métallurgie, électronique, chimie, logiciel. Elle est portée par deux grands acteurs historiques, Renault et Stellantis, et un troisième acteur, Toyota, qui a installé des usines en France. L'industrie automobile française occupe encore une place importante dans notre pays. Elle a produit 23 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2023, soit 11 % de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière. L'ensemble de la filière, qui inclut également des segments non industriels comme l'ingénierie, la recherche-développement ou les services proposés par les grands constructeurs, a généré plus de 31 milliards d'euros de valeur ajoutée en 2023, soit plus de 1 % du PIB.

En 2024, le volet amont de la filière, qui regroupe les constructeurs, les équipementiers et les sous-traitants, emploie 330 000 salariés en France, hors intérimaires, sur environ 4 000 sites de production. Les trois producteurs présents emploient 90 000 salariés. Cette forte empreinte sur le territoire est toutefois fragilisée par des fermetures de sites, l'ampleur du recours à l'activité partielle et la poursuite d'un phénomène déjà ancien de délocalisation.

Le déclin de la filière est plus rapide en France que chez nos voisins européens. La France, qui était le troisième producteur mondial d'automobiles en 2000, est passée à la neuvième place en 2019 et au quatorzième rang en 2024. Désormais, les constructeurs présents en France produisent majoritairement hors de France et font partie de groupes dont la stratégie s'est internationalisée. Ils doivent répondre à la concurrence chinoise, qui les expose à une double contrainte, celle d'une innovation permanente et de prix de vente très attractifs fondés sur des coûts de production plus faibles et un positionnement de gamme différent.

Les sous-traitants et les fournisseurs, après avoir largement délocalisé en Europe centrale pour se rapprocher des constructeurs, sont particulièrement exposés aux restructurations, entraînant des fermetures de sites et des pertes d'emplois. D'après les projections effectuées en 2024 par la direction générale des entreprises (DGE), 40 000 emplois ou plus seraient menacés en France par le passage à une production entièrement électrique. En complément des constructeurs et des équipementiers, de nouveaux acteurs ont émergé, notamment pour la production de batteries, dont la réussite sera l'un des facteurs clés du maintien durable en France d'une industrie automobile électrique.

La transformation de la filière est d'autant plus complexe que le retard technologique européen sur la batterie est difficile à résorber. Les coûts de production sont en effet structurellement plus élevés en Europe, en raison

notamment des problèmes de disponibilité des métaux critiques et des prix élevés de l'énergie. À ces difficultés du côté de l'offre s'ajoute une demande encore faible de véhicules électriques, notamment en raison du prix élevé à l'achat, d'autant plus que les constructeurs en France se sont plutôt positionnés sur des véhicules haut de gamme.

La deuxième partie du rapport met en exergue la multiplication des soutiens accordés par l'État. Deux politiques publiques coexistent. L'une vise au maintien d'activités jugées structurantes pour les territoires et l'ensemble de l'industrie française, qui sont soutenues par une vaste palette d'outils : subventions, avances remboursables, crédits.

L'autre soutient la demande de véhicules électriques, en subventionnant leur achat par les particuliers. Son objectif est d'atteindre des cibles de décarbonation des transports, tout en recentrant progressivement l'aide sur les ménages modestes. Cette aide n'a que très récemment – depuis l'introduction de l'éco-score fin octobre 2023 – pris en compte le contenu local des véhicules produits.

Le premier constat de la Cour est celui d'une articulation insuffisante entre ces deux grands objectifs de politique publique. Les deux contrats stratégiques de filière, qui portaient respectivement sur les périodes 2018-2022 et 2024-2027, ne hiérarchisent pas suffisamment les priorités poursuivies. La définition de la stratégie, de ce point de vue, est encore insuffisante, ses objectifs étant complexes à articuler et devant justifier une plus forte coordination interministérielle.

De plus, les modalités de ces aides évoluent très vite, sans grande visibilité pour les acteurs. Les mesures de soutien doivent donc être considérées comme un tout et être mieux articulées entre elles, en assurant une meilleure cohérence de leurs effets sur la production de véhicules et la demande des ménages. Ceci suppose un bon alignement des administrations chargées de piloter le soutien public à la filière : la DGE et la DGEC. En dépit d'actions communes, la Cour estime que ce pilotage interministériel est aujourd'hui insuffisant, ce qui nuit à la cohérence et à l'efficacité des dispositifs de soutien.

De plus, les intérêts respectifs des constructeurs et des sous-traitants demeurent divergents en dépit des initiatives publiques de structuration de la filière. Plus de quinze ans après la mise en place de la plateforme automobile en 2008 et l'élaboration de plusieurs contrats stratégiques de filière, la filière automobile peine encore à se structurer face à ces défis communs. Ces constats et la situation économique dégradée de la filière nécessiteraient que l'État rende publique sa stratégie en faveur de la filière automobile et qu'il mette en place, à cette occasion, une meilleure articulation de ses interventions. C'est l'objet de la première recommandation formulée par la Cour.

La situation actuelle se caractérise également par un certain empilement des différentes formes d'aides publiques, dont le montant total est pourtant très significatif. Entre 2018 et 2024, les soutiens à la demande se sont élevés à 9,4 milliards d'euros, notamment *via* la prime à la conversion, le bonus écologique et le *leasing* social. Quant aux soutiens à l'offre, ils ont représenté 8,2 milliards d'euros sur la même période, dont plus de 5 milliards d'euros de subventions et d'avances remboursables bénéficiant directement aux entreprises, 2,2 milliards d'euros de dépenses fiscales – dont, bien sûr, le crédit d'impôt recherche (CIR) – et près de 1 milliard d'euros d'aides à l'emploi.

Compte tenu de la pluralité de ces dispositifs et de leur coût – 18 milliards d'euros – il nous semble indispensable de pouvoir disposer d'une vision exhaustive de ces soutiens, recensant tous les programmes de soutien à l'offre et à la demande, de consolider les indicateurs de suivi et de réaliser tous les deux ans un bilan de leur impact. C'est le sens de notre troisième recommandation.

La troisième partie du rapport souligne que, malgré ces financements massifs, dont le contrôle demande à être renforcé, le déclin de la filière n'a pas été enrayeré. Nous considérons que les soutiens à la demande des ménages sont insuffisamment ciblés. Ils reposent d'ailleurs sur des crédits budgétaires en fort dépassement jusqu'en 2025, qui ont été depuis débudgétisés avec le recours aux certificats d'économie d'énergie. Sur la période 2018-2024, 9,4 milliards d'euros ont été versés, alors que l'enveloppe votée par le Parlement s'élevait à moins de 7 milliards d'euros. Il y a donc eu des dépassements importants.

De plus, les dispositifs ont fortement évolué au cours de la période, avec des hésitations sur le ciblage et des phénomènes d'à-coups, reflétant des difficultés de calibrage et de choix des objectifs à poursuivre. Les aides à l'achat, telles que la prime à la conversion arrêtée en 2024, le bonus écologique et le *leasing* social répondent à deux objectifs : favoriser l'émergence de la demande de véhicules électriques neufs et permettre aux ménages modestes d'acquérir des véhicules dont le coût reste élevé. Ces aides ont partiellement atteint leurs objectifs, avec un recentrage progressif sur les ménages modestes et une part de véhicules électriques qui représente 17 % des immatriculations de véhicules neufs en 2024 et 20 % en 2025. L'évolution est donc positive. Je rappelle cependant que l'objectif pour 2025 était de 26 % et que le coût budgétaire est important, puisque selon une évaluation réalisée dans le cadre du plan de relance, le bonus écologique a favorisé l'acquisition de 56 000 véhicules en 2021 pour un coût moyen par véhicule de 17 800 euros.

L'effet sur les émissions de CO₂ est cependant retardé, car, lorsque l'achat d'un véhicule neuf électrique se traduit par la vente prématurée d'un véhicule thermique, celui-ci a une valeur résiduelle sur le marché de l'occasion. En outre, ces aides ont eu des effets non souhaités sur la production en favorisant l'importation de véhicules moins onéreux fabriqués notamment

en Asie, faute, en particulier, d'une offre d'entrée de gamme suffisamment développée par les constructeurs français de véhicules électriques. Le bonus écologique a ainsi bénéficié à seulement 20 % des voitures assemblées en France jusqu'en 2024. L'introduction, fin 2023, d'un score environnemental a toutefois permis d'infléchir cette tendance. L'évaluation de cette disposition encore récente devra évidemment être menée.

Le marché de l'occasion, qui représente 75 % des achats de véhicules, n'est pas concerné, puisque l'abandon de la prime à la conversion en 2024 a mis fin aux soutiens à ce marché. Or, les trois quarts des achats de véhicules s'effectuent sur le marché de l'occasion, et cette proportion passe à 93 % pour les ménages modestes des cinq premiers déciles de revenus.

Aujourd'hui, dans un contexte budgétaire qui devrait inciter à plus de sélectivité, et alors que les tensions sur le pouvoir d'achat sont ravivées par la hausse des prix de l'énergie, la Cour estime qu'il convient de réserver des soutiens à la demande des ménages modestes - c'est le sens de notre quatrième recommandation. La Cour remarque également que la débudgétisation intervenue à l'occasion du passage en 2025 aux certificats d'économie d'énergie (CEE) pour financer les mesures d'aide rend le pilotage de ces dispositifs plus complexe, sans compter un risque d'effet d'éviction sur d'autres dispositifs de soutien à la transition écologique, également financés par ces certificats.

S'agissant des achats de véhicules par les entreprises, la trajectoire de verdissement du parc automobile accuse un retard dans l'atteinte des objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM). La cible de 40 % de véhicules électriques en 2027 ne sera vraisemblablement pas atteinte. En 2024, 60 % des immatriculations relèvent pourtant de personnes morales, ce qui fait de ce segment de marché un levier indispensable au soutien des constructeurs à l'électrification du parc et, indirectement, au dynamisme du marché de l'occasion. Il importe donc de mettre en cohérence les mesures incitatives au verdissement des flottes des entreprises avec les aides à l'acquisition par les ménages de véhicules propres, en excluant les véhicules hybrides de leur périmètre. C'est l'objet de notre cinquième recommandation. Ce changement de périmètre ne pourrait intervenir qu'en 2029, compte tenu des modalités de la taxe incitative au verdissement des flottes, qui repose sur une composition calculée en année N-3.

En ce qui concerne maintenant les soutiens à l'offre, la Cour relève une progression significative des aides publiques depuis 2018, fréquemment octroyées à la suite d'appels à projets. Elles ont eu pour objet d'accélérer la modernisation de sites dans le cas du plan de relance, puis d'accompagner l'électrification de la filière dans le cadre de France 2030. Les soutiens aux véhicules autonomes ont cependant été limités, de l'ordre de 200 millions d'euros. La filière automobile a également largement bénéficié des dépenses fiscales : 2,2 milliards d'euros jusqu'en 2022, dont 1,8 milliard au titre du

crédits d'impôt recherche (CIR), et des soutiens à l'emploi pour près de 1 milliard d'euros.

Les aides budgétaires n'ont cependant pas évité trois écueils. D'abord, malgré une hausse des parts consenties sous la forme d'avances remboursables, la part des subventions reste très importante. Par ailleurs, en dehors des aides consenties à la filière batterie, l'efficacité des aides pâtit d'un ciblage insuffisant ; les soutiens doivent être réservés aux investissements sur les maillons de la chaîne de valeur pour lesquels l'impact est susceptible d'être le plus fort. Troisième écueil, la conditionnalité des aides, qui a modestement commencé, devrait être précisée, notamment s'agissant des subventions. Des réflexions ont été amorcées.

Il faudrait approfondir et préciser la démarche consistant à demander aux porteurs de projets la restitution de l'aide versée en cas de non-atteinte d'un certain nombre d'objectifs en matière d'emploi et d'environnement. Il conviendrait donc d'actualiser la doctrine des différents types d'aides afin, notamment, de privilégier les avances remboursables pour financer les projets présentant un fort risque technologique, pour lequel la réussite est aléatoire et le financement par le marché inexistant. C'est l'objet de notre deuxième recommandation. Par ailleurs, les pouvoirs publics ont également souhaité favoriser l'émergence d'une industrie de la batterie, laquelle a bénéficié d'un soutien public massif. Ce soutien, selon le secrétariat général pour l'investissement (SGPI), aurait eu un effet de levier fort sur les investissements économiques et soutenu des innovations de rupture. Cependant, la phase d'industrialisation est loin d'être achevée. Un seul des projets aidés semble aujourd'hui au démarrage de cette phase, et de manière encore fragile. Il est probable que cette industrie sera durablement fragile en Europe et en France, avec le risque déjà visible d'une demande de soutien public supplémentaire. Au final, les dispositifs de soutien à l'offre ont eu des effets difficilement perceptibles sur la production de véhicules électriques en France. Celle-ci reste encore modeste au regard de l'ampleur du rattrapage nécessaire : 180 000 véhicules électriques et 300 000 véhicules hybrides ont été produits en 2024, alors que France 2030 fixait un objectif de production de 2 millions de véhicules électriques en 2030 - nous en sommes loin !

De plus, les efforts nous semblent encore insuffisants sur le segment des véhicules connectés et autonomes, pour lequel la France, comme d'ailleurs ses homologues européens, semble avoir pris du retard. La Cour recommande donc d'accroître la part des soutiens réservés aux véhicules connectés à partir de 2026 ; c'est le sens de la recommandation n° 6. En conclusion, les dispositifs de soutien à la filière automobile n'ont, à ce stade, pas permis de combler le retard technologique sur les véhicules électriques, ni d'accélérer significativement la production de véhicules électriques en France. Leur efficacité globale doit donc être améliorée.

Enfin, la stratégie française doit s'inscrire nécessairement dans un cadre européen, combinant les dispositifs de soutien à l'industrie et des mesures de politique commerciale portant notamment sur les droits de douane. Il s'agit de favoriser l'adoption de règles de contenu local pour la production de véhicules, à l'instar des règles de préférence européenne récemment adoptées pour les énergies renouvelables. Les autorités françaises ont soutenu l'adoption de ce type de règles pour l'industrie automobile en 2025.

Cette démarche doit être poursuivie en 2026 dans le cadre de la révision du règlement CAFE (*Corporate Average Fuel Economy*).

Mme Christine Lavarde, rapporteur spécial des crédits de la mission « Écologie, développement et mobilité durables ». - Je remercie la Cour de son travail. En étudiant une longue période, vous apportez du crédit aux remarques ponctuelles qu'avait pu faire notre commission. Nous avons dénoncé le fait que les dispositifs de *leasing* et de bonus étaient mal calibrés et ne bénéficiaient pas majoritairement aux ménages les plus modestes. Nous avons déploré les surconsommations au-delà des enveloppes votées par le Parlement ; depuis lors, ces dispositifs, qui étaient des aides « de guichet » sont devenus des enveloppes budgétaires fermées. Nous avons aussi dénoncé le fait que les dispositifs de bonus bénéficiaient à des véhicules produits en dehors des frontières européennes. Nous avons largement soutenu la mise en place de l'éco-score, qui produit des résultats et qui aboutit à ce que la France se trouve moins exposée que d'autres pays de l'Union européenne, notamment l'Espagne et l'Italie, au déferlement de véhicules chinois.

Nous devons tous avoir à l'esprit que la Chine, historiquement grand producteur, se trouve confrontée à deux défis : la fermeture du marché américain et la diminution de sa demande intérieure. Elle produit donc toujours autant, mais avec un marché de vente intérieur qui se réduit ; le marché qui reste est donc le marché européen. Avec la mise en place de l'éco-score, nous avons réussi à nous doter d'une sorte de barrière normative regardée avec un grand intérêt par plusieurs de nos partenaires et voisins. La Grande-Bretagne envisage d'en mettre un en place. L'Espagne est aussi en train de définir son propre éco-score. Il serait donc peut-être judicieux de définir un dispositif normalisé à l'échelle de l'Union européenne.

Sur la transition de la filière, la Cour dresse un constat assez cruel de la perte d'emplois et du décrochage de la filière automobile. J'ai tout de même envie de voir les aspects positifs : des études assez récentes de l'Insee montrent des créations d'emplois dans la filière batterie. J'ai eu la chance de visiter une usine automobile située sur le territoire national, qui s'est complètement reconvertie et qui a créé autour d'elle un environnement de construction du véhicule électrique. Là où, précédemment, l'usine fonctionnait avec une seule équipe, donc environ huit heures par jour, elle est désormais passée à une cadence de 2,5 équipes par jour, donc presque les 3x8. Cela montre les perspectives d'évolution favorable de la filière.

Il serait intéressant que nous étudions collectivement un élément qui manque dans le rapport, à savoir le rapport coûts-bénéfices pour l'État. Nous savons assez facilement mettre en avant les coûts pour l'État des différents soutiens apportés à la filière automobile. Cette filière crée beaucoup de valeur ajoutée et représente une part significative du PIB. Il conviendrait également de mesurer et de chiffrer les recettes fiscales induites par l'existence de salariés, et par la vente des véhicules qui génère de la TVA. Cela aurait pu contrebalancer et équilibrer ce qui peut apparaître, sans cela, comme de l'argent versé à fonds perdu. Notamment dans la mesure où la Cour considère que ses constats de 2013 sont toujours d'actualité en 2026.

Dans le cadre de mon rapport complémentaire, je me suis notamment intéressée à un sujet spécifique, le calcul de l'éco-score. J'ai ainsi rencontré les équipes de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) en charge de ce sujet. J'ai constaté que la méthode est robuste, quand bien même elle est remise en cause par les constructeurs extraeuropéens. Alors que ceux-ci ont la possibilité de proposer leurs propres facteurs d'émission, aucun à ce jour n'est allé jusqu'au bout de la démarche, ce qui démontre que la méthode française est bien robuste. Il me semblerait pertinent d'étendre l'usage de l'éco-score à d'autres filières que les véhicules légers, notamment les véhicules utilitaires, et demain aux flottes de camions.

Il y a cinq ans, lors des débats relatifs à la loi Climat et résilience, qui a fait suite à la Convention citoyenne, je vous avais dit que nous n'étions pas prêts à passer à l'électrique pour les véhicules de transport de marchandises. Les échanges que nous avons pu avoir démontrent que la filière a bien avancé d'un point de vue technologique : Aujourd'hui le camion électrique n'est plus un impensé ou une vue de l'esprit, et les choses se concrétisent.

Je voudrais également insister sur un point que la Cour a mentionné en filigrane, qui est crucial si l'Europe et la France ne veulent pas rater une deuxième transformation. Nous avons connu la transformation du véhicule thermique au véhicule électrique. Une autre transformation est en cours dans la manière même de concevoir les véhicules. Précédemment, on concevait une carrosserie, puis on intégrait des logiciels dans la voiture. Désormais, l'avenir consiste à concevoir un logiciel et à l'habiller d'une carrosserie. Les Chinois ont bien compris cette nouvelle manière de procéder. Nous sommes encore un peu dans l'ancienne méthode. Cela a des conséquences très pratiques : le temps de développement d'un nouveau véhicule est quasiment divisé par deux lorsque l'on part du logiciel pour ensuite ajouter la carrosserie par rapport à la méthode qui consiste à concevoir la carrosserie puis le logiciel. Ce point est d'autant plus important qu'aujourd'hui, particulièrement en France et en Europe, la plus grande difficulté à laquelle la filière est confrontée est l'instabilité normative. Il faut donc pouvoir réagir rapidement. Selon un constructeur, 25 % du temps des ingénieurs de son technocentre est uniquement consacré à la prise en compte des évolutions normatives et réglementaires. Cela explique aussi pourquoi nos véhicules sont si chers. Il

faut bien rémunérer ces ingénieurs, ce qui se répercute sur le prix d'achat des véhicules.

M. Thomas Courbe, directeur général des entreprises. – Notre politique industrielle est effectivement orientée autour de l'objectif de faire de la transition écologique une opportunité pour réindustrialiser ce secteur, marqué depuis plusieurs décennies par des délocalisations massives. Actuellement, le faible niveau de la demande en Europe et la pression de la concurrence internationale font que les conditions pour atteindre l'objectif que nous nous sommes fixés – avoir deux millions de véhicules électrifiés, donc électriques ou hybrides, produits en France – ne sont pas réunies. Cet objectif était associé à un objectif intermédiaire d'un million de ces véhicules produits en France en 2027. Notre meilleure estimation prévoit 800 000 véhicules à cette date, mais cela dépend, d'une part, de la manière dont la demande évoluera et, d'autre part, de la réponse européenne à la pression concurrentielle.

Cet objectif doit être atteint grâce à des investissements massifs des constructeurs – ils ont été engagés, avec le soutien de l'État. On peut citer le site de Renault à Douai, entièrement thermique en 2019, qui est devenu 100 % électrique depuis 2024 et qui a renoué avec les volumes de la période d'avant le covid. C'est un exemple très concret d'une transition réussie vers l'électrique, en maintenant un niveau de production équivalent à ce qu'il était sur le thermique. Dans cette même région des Hauts-de-France, trois gigafactories ont, à des stades divers, toutes commencé leur production. Les exemples dans le reste de l'Europe démontrent que ces usines de batteries n'auraient pas pu voir le jour sans un soutien public. La France est désormais le principal pays accueillant des usines de batteries, notamment portées par des entreprises européennes.

Nous avons donc, dans cette région, un résultat très concret : le véhicule électrique le plus vendu en France est la Renault 5, produite à Douai, alors que les véhicules thermiques les plus vendus sont la Clio produite en Turquie et la Sandero produite au Maroc. Cela illustre aussi de manière très concrète cet objectif que nous nous sommes fixés de relocaliser en France la production des véhicules électriques. On constate que les véhicules électriques ont en moyenne une part de produits fabriqués en France supérieure à celle des véhicules thermiques.

Cette politique se heurte à des difficultés : une demande insuffisante, une baisse très significative des ventes et une concurrence étrangère chinoise. À cela s'ajoute la concurrence qui s'exerce sur les sous-traitants, premiers affectés par les délocalisations, concurrence particulièrement importante et expliquant une partie des destructions d'emplois.

De notre point de vue, le passage à l'électrique doit permettre de compenser les destructions d'emploi dans la filière thermique. Si les projets de batteries ou de fournitures pour les véhicules électriques se développent correctement, nous pourrions avoir un bilan de 40 000 destructions d'emplois

liées à l'abandon du thermique et de 35 000 créations d'emplois liées à une nouvelle industrialisation de la production sur l'électrique et sur l'ensemble de la chaîne de valeur du véhicule électrique.

La France n'est pas la seule à connaître les difficultés exposées par la Cour, puisque la situation est très difficile en Allemagne. Ce pays a fait un choix moins rapide de passage à l'électrique, ce qui montre que ce dernier n'est pas la principale explication de la situation du secteur automobile européen ; 50 000 emplois ont été supprimés en Allemagne dans le secteur automobile durant l'année écoulée, surtout chez les équipementiers.

Le contexte européen incite un certain nombre d'États membres à demander de réviser l'objectif de 100 % de véhicules électriques en 2035 fixé par la réglementation européenne. En décembre dernier, le projet de règlement de la Commission européenne a revu cet objectif pour l'amener à 90 %, avec des compensations ; il sera négocié.

L'intérêt de notre économie est de maintenir un signal clair en faveur de l'électrification, non seulement pour des raisons de transition écologique, mais aussi du fait des investissements importants réalisés dans l'électrique et de l'opportunité que l'électrification apporte en termes de relocalisation d'activité. Il faut, à l'occasion de cette renégociation du règlement, apporter un certain nombre de flexibilités qui doivent, selon nous, être associées à une valorisation du « fabriqué en Europe », désormais indispensable.

Nous concentrons donc notre action autour de quatre grands axes.

Le premier axe est celui que je viens d'indiquer : l'éco-score, comme le rappelait Mme le rapporteur spécial, a eu une efficacité spectaculaire en termes de modification de l'orientation de la demande. Mais nous en voyons aussi les limites, puisqu'un grand nombre de véhicules produits hors d'Europe améliorent leur score environnemental ; par conséquent, la différenciation apportée par cet éco-score va s'atténuer dans le temps. C'est pourquoi il est indispensable d'obtenir, au niveau européen, une exigence de contenu européen – comme nous le plaidons d'ailleurs dans d'autres secteurs industriels. Nous portons cette exigence depuis plus de deux ans ; la Commission, dans sa proposition de décembre, a intégré notre demande. C'est une étape très importante.

Nous devons maintenant négocier en détail les conditions dans lesquelles cette préférence européenne va s'appliquer dans le secteur automobile. Entre la proposition spécifique à l'automobile de décembre et le projet de règlement pour l'accélération de l'industrie européenne (IAA pour *Industrial Accelerator Act*) présenté début mars et qui contient également, à la demande de la France, des exigences de préférence européenne, les modalités d'application sont différentes. La négociation engagée au Conseil permettra de préciser la manière dont cette préférence européenne s'appliquera.

Le deuxième axe consiste à obtenir des constructeurs actuellement présents ou qui pourraient s'installer en France qu'ils produisent des modèles électrifiés plus abordables, comme dans l'exemple que j'ai cité.

Le troisième axe concerne le soutien à l'investissement. Il nous semble que l'effort réalisé au cours des dernières années pour soutenir l'investissement de la filière, notamment des sous-traitants, doit être maintenu. Cet effort a eu un effet de levier sur des investissements privés, a permis de repositionner et de diversifier un certain nombre de sous-traitants. Il est essentiel pour accompagner la filière et maintenir son ancrage en France.

La quatrième axe concerne le soutien à la demande, nécessaire pour les véhicules électriques. En effet, la demande est très insuffisante et se situe encore - en France, mais aussi en Europe - à un niveau éloigné des cibles fixées par la réglementation européenne et par la trajectoire censée mener au 100 % électrique en 2035. Ces dispositifs, dans un certain nombre de leurs évolutions, ont pu être améliorés et doivent désormais intégrer la préférence européenne de manière plus systématique.

M. Alexandre Dozières, adjoint à la directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air au sein de la direction générale de l'énergie et du climat. - En complément des propos du directeur général des entreprises, avec qui nous travaillons quotidiennement, je reviendrai sur les dynamiques globales et les leviers.

Le transport est l'activité émettant le plus de gaz à effet de serre en France, avec 34 % des émissions nationales, ce qui représente 120 millions de tonnes équivalent CO₂. La quasi-totalité de ces émissions, soit 94 %, provient de la route. La plupart concernent le transport de voyageurs, à hauteur de 60 %, et le reste le transport de marchandises, pour 40 %.

Ces émissions ont augmenté depuis les années 1990 ; la baisse de la trajectoire n'est amorcée que depuis 2020. Cela signifie que, pendant longtemps, le report modal et l'amélioration des véhicules n'ont pas du tout compensé l'augmentation du trafic de voyageurs et de marchandises. Actuellement, nous sommes à un niveau 1 % plus élevé qu'en 1990 ; le chemin est encore très long.

Toutefois, les trajectoires sont en baisse depuis 2020, ce qui est majoritairement lié aux dynamiques d'électrification du parc de véhicules. Enfin, l'amélioration de la performance des véhicules est plus forte que l'augmentation du trafic. Nous disposons de plusieurs leviers au niveau national, et même au niveau européen, pour contribuer à l'amélioration des performances des voitures, aussi dit « verdissement » des voitures. Cela concerne également les camionnettes et les poids lourds.

Le cadre européen est en cours de négociation, à la fois sur les trajectoires, sur la facilitation industrielle, mais aussi sur les trains de réglementations - concernant les émissions d'abrasion des freins, des pneus, tout ce qui est lié aux logiciels, comme le logiciel de freinage. Il y a aussi des

points réglementaires très importants pour la sécurité des conducteurs et des usagers de la route.

Nous disposons également de trajectoires au niveau national avec la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) ou la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) qui est en cours de consultation et qui fixe des objectifs pour les ventes de véhicules électriques : pour 2030, nous visons 66 % des voitures, 50 % des poids lourds et véhicules utilitaires légers et 90 % des bus qui seraient électriques.

Nous disposons d'un plan d'électrification, démarche menée avec toutes les parties prenantes, pour accélérer les trajectoires. Celles-ci sont actuellement bonnes, voire très bonnes, mais demeurent en deçà des objectifs de la SNBC 2030.

Pour les voitures, nous sommes à 20 % en 2025 : c'est vingt fois plus qu'il y a huit ans ! La France compte désormais 185 000 points de recharge, contre 20 000 en 2017.

Concernant les camionnettes et les véhicules utilitaires légers, nous sommes à 13 % d'immatriculations neuves électriques, contre 10 % l'année précédente.

Alors qu'il n'y avait pas de poids lourds électriques voilà cinq ans, comme l'indiquait Mme le rapporteur spécial, les poids lourds électriques représentent désormais 2 % des ventes et, en janvier dernier, ce taux est passé à 3 %. De même, nous observons des dynamiques très fortes sur les points de recharge, avec 800 points de recharge pour poids lourds installés en France.

Je ne détaillerai pas les chiffres pour les bus et les cars, mais nous enregistrons également des dynamiques importantes, notamment pour les cars.

Il existe des aides à l'acquisition de véhicules à zéro émission, notamment la prime « coup de pouce » pour tous les types de véhicules que je viens d'indiquer, ainsi que le *leasing* social de voitures électriques qui bénéficie essentiellement aux ménages ruraux et aux ménages les plus précaires. Il existe aussi des dispositifs de fiscalité pour dissuader l'achat des véhicules les plus polluants et pour verdir les flottes, avec une obligation nationale, sur laquelle nous négocions afin qu'elle devienne européenne. Des trajectoires sont également prévues pour les chargeurs de fret dans le projet de loi-cadre pour le développement des transports.

Enfin, il y a le développement des infrastructures de bornes de recharge, lié à des obligations réglementaires, mais aussi à des soutiens financiers pour leur raccordement. Des mesures de simplification pour celui-ci sont en cours de discussion dans le cadre du plan d'électrification.

M. Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires de la Plateforme de la filière automobile et mobilités. – Je suis ravi d'être devant vous pour représenter l'ensemble des

acteurs de la filière automobile française et vous prie de bien vouloir excuser l'absence du président de la PFA, M. Luc Chatel.

J'articulerai mon propos en trois points. Premièrement, je reviendrai sur le contexte et l'état de santé de la filière automobile. Deuxièmement, j'évoquerai le positionnement de la filière en matière d'électrification, au rendez-vous de ses engagements. Troisièmement, j'aborderai la nécessité d'un niveau d'aides important, tant pour l'offre que pour la demande, dans le cadre du nouveau contexte européen.

La filière automobile française et européenne connaît une crise profonde de volume. La question est existentielle : y aura-t-il encore une industrie automobile française et européenne demain ? Le marché européen est en recul depuis six ans. Deux millions de véhicules ont été perdus depuis 2020. En France, près d'un quart du marché a été perdu depuis 2020, soit une année blanche d'immatriculations. La production est à un point bas, à 1,3 million de véhicules. Nous avons perdu la production d'un million de véhicules depuis 2020. Cela correspond à la perte enregistrée entre 2000 et 2020. On constate donc une véritable accélération de la perte. Notre filière étant bâtie sur une logique de volume, les conséquences sont importantes.

Cette crise de volume met l'ensemble des acteurs de la filière automobile sous tension, en particulier les fournisseurs, qui disparaissent. Selon les acteurs de la filière mécanique, à l'échelle européenne, le rythme de perte d'entreprises correspond à une entreprise par semaine. Cela signifie que notre base industrielle est en train de se rétrécir. Nous estimons la perte à 40 000 emplois depuis 2018 et prévoyons un niveau d'emplois à risque de l'ordre de 75 000 d'ici à 2035 en France, compensé partiellement par des créations d'emplois dans le secteur de la batterie.

La concurrence chinoise ne cesse de s'accroître. L'importation de véhicules en provenance de Chine – que les droits anti-subsidies n'arrêtent plus – représente un million de véhicules à l'échelle européenne, soit l'équivalent de quatre usines d'assemblage en Europe. Il faut y ajouter les 3,5 millions de véhicules liés aux surcapacités structurelles existantes à l'échelle européenne du fait de cette baisse de volume. Nous sommes donc engagés dans un important processus de reconfiguration de l'appareil productif européen.

S'y ajoute la trajectoire d'électrification extrêmement ambitieuse de l'Union européenne, qui entraîne une intensité de main-d'œuvre plus faible pour la production des véhicules électriques et encourage les acteurs à incorporer toujours davantage de composants chinois dans les véhicules, ceux-ci profitant d'un différentiel de compétitivité de 30 %. En effet, pour réussir à vendre les véhicules électriques et respecter les objectifs de la réglementation européenne, il faut afficher des tarifs absorbables par les consommateurs.

Si rien n'est fait, c'est l'existence de la filière automobile qui est menacée – nous remercions les autorités françaises de défendre le principe de préférence européenne.

Néanmoins, dans ce contexte, soyons très clairs : il n'y a pas de retard de l'industrie automobile sur l'électrification. La filière a été au rendez-vous de ses engagements. La crise covid a percuté de plein fouet notre premier contrat stratégique de filière 2018-2023. Mais, dès 2020, avec le concours des services de l'État, nous avons mis en place toute une série de soutiens, tant à l'offre qu'à la demande, avec des bonus allant jusqu'à 8 000 euros, des fonds de soutien à la modernisation, à la diversification, le Comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité (Coram) pour les aides à l'innovation et à la recherche et développement... Au total, sur cette période, près de 800 millions d'euros d'aides d'État se sont traduits par 3 milliards d'euros d'investissements industriels.

Les résultats sont là : la filière a investi comme jamais et nous avons multiplié par dix les ventes de véhicules électriques à la fin de 2023. Cette performance dépasse largement l'objectif du contrat de filière de multiplier les ventes par cinq. Nous profitons encore de cette situation, car en France, la part de marché des véhicules électriques est supérieure à ce que l'on observe en moyenne sur les marchés européens et même en Allemagne.

En 2024, nous avons subi un coup d'arrêt. La progression des ventes de véhicules électriques s'est enrayée sur le cœur du marché des ménages de la classe moyenne qui, le plus souvent, ne possèdent qu'un seul véhicule et sont bien plus sensibles au surcoût technologique des véhicules électriques. La pression de la concurrence chinoise s'est intensifiée. Les aides, en Allemagne, se sont brutalement arrêtées, conduisant à un effondrement des ventes de véhicules électriques. Le marché européen a également reculé de 6 % en 2024, et de 18 % en France au deuxième semestre 2024.

Dans ce contexte, les constructeurs sont pris en étau entre la demande de véhicules électriques en baisse et les contraintes associées aux ventes de véhicules thermiques, puisque si l'on ne peut pas vendre de véhicules électriques, l'on ne peut pas non plus vendre de véhicules thermiques, compte tenu de la contrainte européenne et des pénalités associées.

La filière automobile française n'a pas de retard sur l'électrique, mais affronte des conditions de marché qui entravent la progression de l'électrique, le consommateur n'étant pas au rendez-vous.

Dans ce contexte, les aides à la demande sont absolument déterminantes, conditionnées à l'éco-score pour être favorables à la production française et européenne. L'Agence internationale de l'énergie (AIE) indique que le coût d'un véhicule électrique est structurellement plus important de 50 %, compte tenu de la technologie associée. Ces aides constituent une condition de l'existence d'un marché du véhicule électrique. En témoigne la suppression des aides en Allemagne à la fin de 2023, qui s'est

soldée, sur l'ensemble de l'année 2024, par une baisse du marché des véhicules électriques de 30 % : un véritable effondrement !

Nous saluons l'effort des autorités françaises pour soutenir le marché.

Nous déplorons en revanche un manque de stabilité et de visibilité, en raison des coups de barre à chaque loi de finances. Ceux-ci affectent les industriels, mais aussi les consommateurs, qui s'interrogent sur leur éligibilité aux aides. Les enquêtes d'opinion montrent que la disponibilité d'une aide peut déclencher l'acte d'achat chez le consommateur. Nous plaillons pour une meilleure visibilité et une plus grande stabilité des aides à la demande.

Cibler les aides exclusivement sur les ménages modestes serait une erreur. Cela risquerait précisément de couper l'accès des ménages des classes moyennes et modestes aux véhicules électriques d'occasion. En ciblant, on risque en réalité d'exclure. En effet, en France, le marché repose majoritairement sur l'occasion : sept véhicules achetés sur huit sont d'occasion. Le véhicule neuf est acheté par un consommateur âgé de 55 ans en moyenne et doté d'une certaine capacité d'achat. S'il n'accède pas aux véhicules électriques, il n'y aura tout simplement pas de véhicules électriques d'occasion disponibles par la suite sur le marché pour les ménages des classes modestes et moyennes.

La fiscalité sur les véhicules d'entreprise est favorable à la mise sur le marché de véhicules d'occasion, mais il faut aussi compter sur les particuliers. Nous souhaitons donc le maintien d'aides universelles. Ce n'est pas le *leasing*, avec 50 000 véhicules, qui fait le marché du véhicule électrique.

Notre contrat stratégique de filière 2024-2027 a été fondé sur la trajectoire actuelle de la réglementation européenne, qui se décline par des engagements nationaux, notamment celui de 2 millions de véhicules électrifiés d'ici à 2030. C'est toutefois la trajectoire européenne révisée qui devra déterminer la stratégie de soutien à l'offre et à la demande des autorités françaises. Les discussions portent sur la réglementation sur les émissions de CO₂ et sur une préférence européenne. L'enjeu est de réaligner ambition climatique, compétitivité industrielle et réalité de marché. Cela suppose d'introduire de la flexibilité dans la réglementation relative au CO₂. Concrètement, c'est ce qui déterminera la place du véhicule électrique, mais aussi des autres solutions que sont le véhicule hybride rechargeable et le véhicule à prolongateur d'autonomie. Cela suppose de renforcer les conditions de production en Europe par la valorisation du « fabriqué en Europe » et, en parallèle, de renforcer la compétitivité industrielle européenne chère à Mario Draghi, pour que tout cela ne se traduise pas par un renchérissement massif et global des prix de la filière.

Si nous voulons rester dans la course, ces soutiens, tant à l'offre qu'à la demande, devront être maintenus à un niveau élevé dans un cadre stable et lisible.

M. Claude Raynal, président. – Monsieur Le Bigot, la chute du nombre de véhicules fabriqués en France n'est-elle pas aussi liée à la préférence de quelques industriels importants pour une montée en gamme plutôt que pour le volume ? Je me souviens de chefs d'entreprise exprimant clairement cette position dont la conséquence était de produire moins de volumes en France et de construire ces véhicules d'entrée de gamme en Turquie ou ailleurs. Je pense que c'est aussi une explication très significative de la chute du nombre de véhicules produits en France. Le confirmez-vous ?

Vous réfutez tout retard dans l'électrique. C'est difficile à entendre. L'électrique a démarré très tôt en France. En tant que maire, j'avais acheté pour ma commune les premiers véhicules électriques proposés. Il s'agissait de Kangoo.

Ainsi, la France n'était pas en retard lors du démarrage de cette technologie. Par la suite, je constate qu'il y a eu un décalage, en matière de recherche et développement sur l'électrique, entre la Chine et la France. Nous ne sommes peut-être pas en retard par rapport au dernier plan de relance, certes, mais si l'on s'inscrit dans un temps plus long, j'en doute.

M. Jean-François Husson, rapporteur général. – Je remercie la Cour des comptes et notre rapporteur spécial, qui traite ce sujet avec détermination, perspicacité et efficacité. Ses observations ont, à plusieurs reprises, conduit les gouvernements à évoluer. Je remercie aussi la direction générale des entreprises, la direction générale de l'énergie et du climat et la Plateforme de la filière automobile et mobilités.

Il faut certainement rendre publique la stratégie de la PFA. À en croire les différentes observations, il y a un problème de coordination du travail. Soit il y a trop d'intervenants, et il faut une simplification, soit il faut des réunions collectives pour déterminer une stratégie qui privilégie l'efficacité.

Dans mon département de Meurthe-et-Moselle est implanté Renault Sovab, à Batilly, plateforme européenne du véhicule utilitaire. Depuis huit jours, il y a une reprise des emplois, avec des CDI, mais, auparavant des centaines de postes en intérim ont été supprimés. Sénateur depuis plus de dix ans, je vois bien les courbes sinusoïdales. La sinusoïde dépend bien sûr du marché, mais aussi de l'intégration de la production sur un même site. À Batilly, le constructeur est en train de densifier sa présence. Le modèle est-il robuste ? Dans le Nord, l'usine Toyota semble réussir son pari dans la durée.

Cela ne relève pas du législateur ni du Gouvernement. C'est à l'industriel de se donner le maximum de moyens de gagner le défi de la compétitivité. Pour cela, je fais davantage confiance aux industriels qu'à la puissance publique, qui peut surtout accompagner – à ce titre l'éco-score est une bonne formule et le rapporteur spécial Christine Lavarde y a grandement contribué.

Je ne suis pas aussi optimiste que d'autres sur les enjeux environnementaux. Je voudrais souligner notamment que la décarbonation et la pollution sont deux choses qui doivent être distinguées. La fin du moteur thermique doit réduire sensiblement la pollution liée au dioxyde de soufre, mais elle augmentera probablement sensiblement l'émission de particules fines PM2,5, qui attaquent la santé humaine en s'insérant dans le système pulmonaire. Cette préoccupation est insuffisamment prise en compte.

Le bilan 2025 de la qualité de l'air pour la région Grand-Est a montré que l'année 2025 était moins bonne que 2024, notamment en raison des aléas climatiques. Les épisodes de chaleur, tout comme les temps froids, humides et sans vent, entraînent des pics de pollution, affectant notre environnement.

Nous courons plusieurs lièvres à la fois : le premier est celui de la compétitivité qu'il faut absolument améliorer ; le second est celui de l'environnement qui doit également être pris en compte.

Mme Sophie Primas. – J'irai dans le sens de M. le rapporteur général : j'entends les demandes de soutien à l'offre et, surtout, à la demande, qui sont extrêmement coûteuses pour les finances de l'État.

Le premier besoin de notre industrie automobile, secteur majeur en France, est celui de la compétitivité. L'Europe a, collectivement, fait le choix d'une rupture technologique majeure il y a quelques mois. Au lieu de choisir un objectif, nous avons choisi une technologie, ce qui, à mon sens, est une erreur importante. Les industriels, par leur savoir-faire, étaient capables d'obtenir des résultats en procédant autrement, en s'appuyant sur des technologies qu'ils maîtrisent depuis plus d'un siècle et demi.

Notre rapporteur spécial a souligné le poids des changements permanents de normes. C'est un facteur de non-compétitivité absolue, puisque la moitié des ingénieurs passent leur temps à modifier leurs travaux pour s'adapter aux normes. Je plaide pour un moratoire sur ces normes, ou, au moins, l'instauration d'une durée minimum entre deux changements de normes. Le temps de l'industrie est différent du temps des producteurs de normes.

Des décisions telles que l'instauration de la taxe carbone sur l'acier sont un facteur de non-compétitivité de notre industrie. Lorsque l'on prend de telles décisions, il faut penser à ceux qui produisent.

Les composants chinois deviennent un facteur de compétitivité, parce que nous ne sommes pas en capacité de les produire. La préférence européenne protège notre industrie, mais ne répond pas au manque de compétitivité. Il faut donc s'interroger sur la manière dont nous produisons ces composants, et pas uniquement en imposant un pourcentage dans une voiture.

Néanmoins, l'industrie automobile s'est beaucoup transformée et les efforts se sont beaucoup portés sur la production, avec toute une économie circulaire naissante, mais prometteuse – j'en sais quelque chose dans la vallée de la Seine.

Nous assistons aussi à une transformation des modes de production, avec des chaînes qui recourent à l'intelligence artificielle et améliorent la productivité, mais demandent un besoin massif de formation. Il serait utile, plutôt que de soutenir la demande, de soutenir la formation. Un soutien massif à la recherche et développement est indispensable.

Nos industriels doivent aussi mener une réflexion sur la transformation commerciale. Nous voyons bien que l'on ne consomme plus de véhicules aujourd'hui comme hier. On s'oriente de plus en plus vers le *leasing*, même si ce n'est pas encore la formule dominante. Il s'étend même aux véhicules d'occasion.

Des investissements sont nécessaires sur l'électricité et l'intégration des frais de déploiement des réseaux de bornes électriques. La situation s'améliore, mais ce n'est pas encore suffisant, surtout pour les véhicules lourds.

Enfin, le soutien à la demande, qu'il s'agisse d'aide à l'achat de véhicules électriques ou de *leasing* social, est invraisemblable quand il concerne les véhicules chinois. C'est pourtant encore le cas.

Je suis d'accord pour un maintien de l'aide à la demande, mais elle ne peut pas être éternelle. On ne peut pas soutenir un secteur économique uniquement par de la dette. Il faut rapidement en sortir par davantage de compétitivité.

M. Thierry Cozic. – Merci à l'ensemble des intervenants, dont l'analyse sur la filière est extrêmement intéressante.

Le secteur automobile affronte de nombreux défis : concurrence de la Chine, droits de douane américains, suppressions d'emplois. Face à une telle situation, l'Union européenne a finalement renoncé en fin d'année dernière au tout électrique pour 2035. Dans la Sarthe, le secteur représente un peu plus de 5 000 emplois, soit près de 40 % de la filière dans la région. Les constructeurs souffrent d'un manque de visibilité, alors même que les défaillances d'entreprises augmentent très fortement. Comment évaluez-vous l'impact de ce revirement européen, conduit notamment par l'Allemagne, sur notre tissu productif à court et à moyen terme ?

Une étude de l'Insee révèle que les coûts de production sont un frein majeur à l'activité du secteur automobile. Nos industriels sont particulièrement préoccupés par les coûts de l'énergie. Avec le conflit en Iran, nous assistons à une flambée des prix du pétrole qui menace d'une nouvelle vague inflationniste. Avec une hausse des prix de 1,7 % ce mois-ci, le secteur

automobile risque d'être encore plus fragilisé. Quelles mesures spécifiques pourriez-vous proposer pour limiter ce risque ?

M. Michel Canévet. – Merci à la Cour pour ses excellents éléments d'analyse de la situation, qui confortent notre point de vue. Je partage totalement les recommandations formulées.

Nous avons un secteur industriel d'excellence ; or, la production s'est totalement effondrée. Elle a été divisée par trois en vingt ans. On peut se demander avec inquiétude si l'aéronautique ne va pas, bientôt, connaître le même sort. Les normes et contraintes excessives pénalisent lourdement les filières économiques. Ma question est adressée aux représentants de l'administration : ces normes et contraintes n'handicapent-elles pas sérieusement nos acteurs économiques ?

Il faut être beaucoup plus sélectif sur les aides de l'État. À titre d'exemple, l'intervention financière de l'État par le crédit d'impôt ne peut se justifier que dès lors que l'on a recours à des bornes électriques intelligentes.

Nous n'avons pas les moyens, compte tenu de la situation des finances publiques, de tout financer. Il faut être plus sélectif dans les incitations à l'acquisition de véhicules électriques et permettre à ceux qui en ont véritablement besoin, sans en avoir les moyens, d'y accéder.

Le représentant de la PFA estime-t-il que l'on peut continuer à financer extrêmement massivement l'achat de véhicules, compte tenu de la situation des finances publiques ?

M. Jean-Raymond Hugonet. – Monsieur Le Bigot, pour un membre de la commission des finances, vos propos ont quelque chose de kafkaïen. Les deux mamelles de la France sont l'aide à la demande et les niches fiscales. On sait comment tout cela se termine : dans le déficit abyssal et l'endettement monstrueux.

J'avoue un faible coupable pour les véhicules d'outre-Rhin. Avec le groupe d'amitié France-Allemagne, nous avons rencontré il y a moins d'un an l'ambassadeur d'Allemagne en France, M. Stephan Steinlein. Je lui ai demandé si l'objectif vertueux du 100 % électrique en 2035 était toujours poursuivi en Allemagne. Il m'a répondu, avec un sourire un peu coincé, qu'il reconnaissait dans cette question une taquinerie. On devinait, dans ses propos, que l'Allemagne allait faire bouger les choses. Quel est l'état de nos relations avec nos amis allemands, qui sont les pilotes de l'industrie automobile et de la rédaction du document de l'Union européenne en préparation ?

M. Raphaël Daubet. – On parle de stratégie de filière, de concurrence internationale, de conditions de marché qui, depuis 2024, empêchent le consommateur d'être au rendez-vous, mais on ne parle pas des produits. La stratégie de filière est-elle bien en adéquation avec les attentes ? Les mobilités, dans les territoires, connaissent des évolutions sociologiques très fortes. Je ne suis pas sûr qu'une petite citadine ait besoin des mêmes atouts qu'un véhicule

électrique ou électrifié destiné au monde rural, où l'on va rechercher moins de connectivité, mais un coût à l'achat plus faible. Les études de marché se font-elles bien l'écho de ces évolutions sociologiques ? Ne peut-on améliorer la rencontre entre le consommateur et le marché ?

M. Claude Raynal, président. – Monsieur le directeur général des entreprises, lorsque les Européens se sont implantés en Chine et y ont beaucoup vendu, ils devaient passer par des partenariats. L'entreprise chinoise détenait 51 % des parts de la nouvelle entité et l'entreprise européenne, 49 %. Pourquoi ne pas mettre en place une équivalence rapidement ? Je suis las du temps de réaction face à l'attaque. Je ne voudrais pas que nous montions des co-entreprises quand c'est fini, qu'il n'y a plus d'industrie française. Ne peut-on pas être plus réactif ?

M. Nicolas Le Bigot. – Au sujet de la montée en gamme et, plus généralement, du défi de la compétitivité, permettez-moi un bref retour en arrière.

Du fait du choc d'offre et de demande lié à la crise covid, et des difficultés d'approvisionnement en ayant découlé, les constructeurs ont eu tendance à affecter les pièces disponibles sur les véhicules de segment supérieur pour pouvoir subsister. Ils n'ont pas exprimé, ensuite, une volonté manifeste de délaissier les véhicules de segments inférieurs. Mais la concurrence sur ces gammes – à l'intérieur de l'Europe ou avec des pays très proches – poussent les acteurs, par pure rationalité économique, à aller produire les véhicules dégageant peu de marges là où c'est le plus avantageux pour eux, et les structures de coûts de production en France conduisent à un ciblage de la production sur les segments supérieurs.

Par ailleurs, les échéances réglementaires ne cessent de s'ajouter les unes aux autres, obligeant les constructeurs automobiles à procéder à des développements et à demander, derrière, des homologations. Tout cela est extrêmement coûteux. Il y a donc actuellement une interrogation sur l'intérêt de geler la réglementation européenne pour les petits véhicules électriques. Ce serait très profitable.

S'agissant de l'amélioration de la qualité de l'air, vous avez parfaitement raison, monsieur le rapporteur général : la solution électrique présente un gain évident, mais il y a tout de même des émissions de particules. Je voudrais également observer que le parc de véhicules vieillit en France, d'où l'intérêt de mettre à la casse les plus vieux véhicules. Nous encourageons donc l'établissement d'une prime à la conversion, qui permettrait à des ménages possédant de très vieux véhicules d'acheter, soit des véhicules électriques d'occasion, soit des véhicules thermiques à essence récents.

J'en viens à la question d'un revirement européen. Il n'y en a pas véritablement à ce stade. Certes, la Commission européenne propose de ramener l'objectif de réduction des émissions de CO₂ à échéance de 2035 de 100 % à 90 %, mais les conditions encadrant cette flexibilité sont tellement

strictes que pour nous, constructeurs généralistes, cela ne change rien en réalité. À titre d'exemple, si prévoir une compensation des émissions résiduelles par l'intégration d'acier vert aux véhicules va dans le bon sens, le coût de l'acier vert est pour l'heure prohibitif. Ce n'est donc pas une solution pour nous.

La crise pétrolière en cours est une opportunité et nous allons rapidement en mesurer les conséquences sur le niveau des commandes de véhicules électriques. On s'attend à un rebond, notamment sur le marché de l'occasion.

Sur l'impact des aides à l'achat, nous parlons, je veux le dire, de mécanismes neutres pour les finances de l'État. Les aides à l'achat ont été basculées sur les certificats d'économie d'énergie. Les énergéticiens sont ainsi à la recherche de toute opération standardisée permettant à leurs clients de dégager des économies d'énergie. Les fiches Transport afférentes au calcul des CEE sont une réelle opportunité pour eux.

Je termine avec les coentreprises. Le texte européen instituant la préférence européenne prévoit qu'au-delà de 100 millions d'euros, les investissements sont conditionnés à la mise en place de *joint-ventures*. Mais en réalité, sur le terrain, l'activité des entreprises rachetées par les acteurs chinois est bien en deçà de ce seuil, ces rachats participant à la désertification industrielle de nos territoires.

M. Jean-Raymond Hugonet. - *Quid* de l'Allemagne ?

M. Nicolas Le Bigot. - Nous avons d'excellentes relations avec nos homologues allemands représentant l'industrie automobile et nous travaillons pour essayer de faire converger nos positions au regard des textes discutés à l'échelle européenne.

M. Claude Raynal, président. - Merci pour cette réponse très diplomatique !

M. Alexandre Dozières. - Je débiterai ma réponse par la question des usages. Les bus et les cars se ressemblent beaucoup ; pourtant, 44 % des bus sont électrifiés quand ce taux n'est que de 1 % pour les cars. L'usage n'est en réalité pas le même. Dans ce domaine, les évolutions sont importantes : nous avons maintenant, par exemple, des démonstrations de tournée quotidienne de 500 à 600 kilomètres par jour avec des poids lourds électriques.

Par ailleurs, il faut distinguer les besoins réels des gens et ceux qu'ils s'imaginent. C'est dans cet espace que la puissance publique peut agir. Prenons le cas du verdissement des flottes automobiles : avant l'obligation et la taxe incitative, les flottes automobiles des grandes entreprises étaient moins électrifiées que celles des petites entreprises et des particuliers ; après, les volumes d'électrification se sont égalisés, ce qui laisse penser que le besoin n'est guère différent entre les unes et les autres.

Autre illustration, le *leasing* social concerne certes 50 000 véhicules par an, mais le dispositif a été écoulé en trois mois, ce qui relève tout de même une forte appétence des ménages. Parmi les bénéficiaires, 45 % appartiennent aux trois premiers déciles de revenu fiscal de référence – un taux en augmentation – et 55 % sont domiciliés en territoire rural. Ce résultat démontre que l'idée répandue d'un véhicule électrique ne correspondant pas au besoin rural ne se vérifie pas forcément.

En matière de réglementation, l'approche retenue est bien celle d'un travail en « paquet ». Ainsi, la Commission européenne a présenté plusieurs textes en décembre : préférence européenne, trajectoire sur les véhicules légers, trajectoire sur les véhicules lourds, règlement sur le verdissement des flottes et règlement omnibus. Nous menons un travail collectif avec nos interlocuteurs : Commission européenne ou autre État membre, comme l'Allemagne ou l'Italie.

M. Thomas Courbe. – Je tiens à insister sur l'exemple de la Renault 5 électrique produite en France. C'est, me semble-t-il, une bonne illustration d'une évolution réussie de la production française en termes de positionnement de gamme.

On constate que certains constructeurs européens effectuent un mouvement inverse à celui qu'ils avaient fait au cours des dernières années : ils réinstallent des unités d'assemblage de véhicules d'entrée de gamme en Europe, mais avec une très forte part de composants chinois. Le mouvement ne correspond donc pas entièrement à nos objectifs de relocalisation d'activité.

Nous espérons que la création d'une catégorie de véhicules électriques légers, dite M1e, dans la réglementation européenne facilitera la production de véhicules d'entrée de gamme en Europe. Notons cependant qu'environ la moitié de l'augmentation du prix des automobiles est liée à l'accroissement des exigences réglementaires, dont une partie importante concerne la sécurité. Il ne sera donc pas forcément facile de limiter ces obligations.

Sur l'articulation, nous nous réunissons une fois par semaine avec la DGEC et d'autres directions pour piloter les dispositifs de soutien à la demande et réfléchir à leur évolution. Ces dispositifs se sont en effet sensiblement transformés au cours des dernières années : leur passage d'un financement budgétaire à un financement par CEE permettra, je l'espère, d'assurer une meilleure stabilité.

Vous avez évoqué les pratiques chinoises en matière d'investissement, monsieur le président. Depuis un an, la France demande l'introduction dans la réglementation européenne de dispositions comparables, ce qui a été fait dans la proposition d'*Industrial Accelerator Act* présentée en mars dernier par la Commission européenne. Ce texte doit maintenant être négocié, mais la proposition de principe que nous avons obtenue nous semble déjà très positive.

Je partage le propos de Sophie Primas sur l'enjeu de compétitivité. Nous avons évoqué le véhicule conçu par logiciel, technologie dont les constructeurs chinois tirent une partie de leur compétitivité. C'est un bon exemple de la façon dont l'innovation, telle que nous la soutenons, peut améliorer la compétitivité de nos productions. Nous avons aussi travaillé en ce sens avec le soutien à l'investissement apporté aux sous-traitants.

S'agissant de l'impact du revirement d'objectif européen, la négociation est en cours et, dans ce cadre, nous parlons à la fois aux constructeurs et au gouvernement allemands. La question de savoir si l'évolution de l'objectif de réduction de 100 % à 90 % sera l'option retenue à l'issue des discussions est encore ouverte. Il y a, d'ailleurs, un débat sur le sujet au sein de la coalition allemande et entre les constructeurs de ce pays. Notre position à nous est claire : comme je l'ai indiqué précédemment, tant du point de vue de la transition écologique que sous l'angle industriel, nous estimons qu'il y a tout intérêt à maintenir un signal très fort sur l'électrique.

Mme Carine Camby. - Beaucoup ayant été dit, je m'en tiendrai à un point qui, peut-être, n'a pas encore été abordé : la nécessité de s'assurer de l'efficacité des aides, dans la situation actuelle de nos finances publiques et compte tenu de l'ampleur des soutiens versés. C'est le sens des quatre premières recommandations du rapport de la Cour des comptes.

Il faut d'abord rendre publique une stratégie de l'État permettant d'articuler clairement les différents objectifs. Il faut également disposer d'indicateurs consolidés pour pouvoir évaluer l'efficacité des aides. Celles-ci doivent être mieux ciblées, notamment au niveau du soutien à la demande. Je rappelle à cet égard que le bonus écologique, à 43 %, profite à des ménages des déciles 6 à 10, donc des ménages aisés, alors qu'il devrait être réservé aux ménages modestes, et que les véhicules d'occasion proviennent très majoritairement de flottes d'entreprise qui, elles, ne sont pas subventionnées. Il faut clarifier la doctrine d'emploi des aides, dans un souci de bonne gestion des deniers publics, en favorisant les systèmes d'avances remboursables. Enfin, il faut stabiliser les normes et améliorer la visibilité donnée aux entreprises sur les appels à projets.

Je rappelle également que la Cour des Comptes a récemment produit un rapport sur les certificats d'économie d'énergie. Celui-ci montre que leur coût pèse *in fine* sur les consommateurs, avec des risques de fraude majorés et une perte en ligne de 30 % liée aux frais de gestion et aux taxes qui s'appliquent. Ce n'est donc pas la panacée.

La commission a autorisé la publication de l'enquête de la Cour des comptes, ainsi que du compte rendu de la présente réunion en annexe à un rapport du rapporteur spécial Christine Lavarde. Elle a adopté également les recommandations du rapporteur spécial qui figureront dans le rapport d'information.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Cour des comptes

- Mme Mathilde LIGNOT-LELOUP, conseillère maître, présidente de section concernée à la première chambre ;
- M. Érik LINQUIER, conseiller maître à la première chambre ;
- Mme Laura SOUTY, conseillère référendaire en service extraordinaire à la première chambre ;
- Mme Marie-Christine DELPECH, conseillère référendaire en service extraordinaire à la première chambre ;
- Mme Quitterie MARTIN-VIDAL, vérificatrice à la première chambre ;
- Mme Maya BACACHE-BEAUVALLET, conseillère maître à la première chambre.

Direction générale des entreprises (DGE)

- Mme Constance MARÉCHAL-DEREU, cheffe du service de l'Industrie ;
- Mme Manon MEARY, directrice de projet industrie automobile ;
- M. Quentin MOLIÈRE, chef de projet au sein de la direction industrie automobile.

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

- M. Alexandre DOZIÈRES, adjoint à la directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air ;
- Mme Caroline MAHÉ-DECKERS, sous-directrice de de la sécurité et des émissions des véhicules.

Direction générale de la plateforme automobile (PFA)

- M. Nicolas LE BIGOT, directeur pour les affaires techniques et réglementaires ;
- Mme Louise d'HARCOURT, responsable des affaires publiques et parlementaires.

Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle (CSIAM)

- Mme Athina ARGYRIOU, présidente déléguée ;
- Mme Marie DEFRANCE, adjointe à la présidente déléguée ;
- M. Étienne BODARD, Blue Star Strategies.

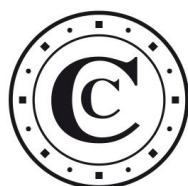
LISTE DES DÉPLACEMENTS

**Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) -
19 février 2026**

Usine Renault de Douai - 12 mars 2026

**ANNEXE :
COMMUNICATION DE LA COUR DES COMPTES
À LA COMMISSION DES FINANCES**

Cour des comptes



LE SOUTIEN DE L'ÉTAT À LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Communication à la commission des finances du Sénat

Février 2026

Sommaire

PROCÉDURES ET MÉTHODES	5
SYNTHÈSE	7
RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS	15
INTRODUCTION	17
CHAPITRE I UNE FILIÈRE DÉJÀ FRAGILE CONFRONTÉE AUX ENJEUX DE DÉCARBONATION	21
I - UN SECTEUR INDUSTRIEL EN DIFFICULTÉ DANS UN CONTEXTE CONCURRENTIEL	22
A - Un parc automobile toujours dominé par les véhicules thermiques malgré la progression des véhicules électriques et hybrides	22
II - DES ACTEURS FRAGILISÉS QUI DOIVENT SE TRANSFORMER RADICALEMENT	27
A - Des constructeurs français qui résistent en accélérant leur internationalisation	27
B - Un tissu industriel d'équipementiers et de sous-traitants fragilisé	29
C - L'émergence de nouveaux acteurs tirés par la conversion au véhicule électrique	33
III - DES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION AMBITIEUX QUI EXIGENT UNE MUTATION PROFONDE DE LA FILIÈRE	34
A - Des objectifs européens de décarbonation initialement ambitieux qui font l'objet d'adaptation.....	35
B - En France, des objectifs ambitieux complémentaires de ceux de l'Union européenne.....	35
C - Pour toute la filière, une mutation des processus de production	36
CHAPITRE II UN EMPILEMENT DE DISPOSITIFS DE SOUTIEN AU PILOTAGE ÉCLATÉ	39
I - UNE ABSENCE DE STRATÉGIE CLAIRE DE L'ÉTAT	40
A - Des tentatives de structurations de la filière sans effet réel sur les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants	40
B - Des objectifs difficiles à articuler dans le contrat stratégique de filière et nécessitant une clarification des priorités de l'État	41
II - DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN À LA DEMANDE DE VÉHICULES EN CONSTANTE ÉVOLUTION	43
A - La prime à la conversion, un dispositif ambitieux, recentré après 2019 puis arrêté fin 2024	44
B - Le bonus écologique : un recentrage sur les ménages modestes et les véhicules électriques neufs écoscorés.....	44
C - Le <i>leasing</i> social, un dispositif pour les ménages modestes.....	46
D - Un dérapage des dépenses budgétaires jusqu'au recours aux certificats d'économie d'énergie à partir de 2025, avec un risque d'éviction sur d'autres dispositifs	47
E - Le verdissement des flottes : un levier majeur pour la décarbonation de l'ensemble du parc automobile	49
III - DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN À L'OFFRE NOMBREUX ET SOUVENT INSUFFISAMMENT CIBLÉS	51
A - De nombreux dispositifs mais une absence de vision d'ensemble.....	52
B - Le recours important à des dispositifs fiscaux et budgétaires de droit commun	65

CHAPITRE III DES SOUTIENS PUBLICS QUI NE PARVIENNENT PAS À ENRAYER LE DÉCLIN DE LA FILIÈRE	71
I - DES RARES ÉTUDES SUR UN SUJET PARTICULIÈREMENT COMPLEXE À ÉVALUER	71
II - DES DISPOSITIFS DE SOUTIEN À LA DEMANDE QUI PERDENT EN EFFICACITÉ EN RAISON D'OBJECTIFS MULTIPLES	73
A - Un effet des soutiens à l'achat de véhicules limité au regard des montants alloués	74
B - Des objectifs multiples partiellement atteints et un ciblage à renforcer	77
C - Des dispositifs qui ne bénéficient que partiellement aux voitures assemblées en France	79
D - Une trajectoire de verdissement des flottes qui ne prend pas assez en compte l'effet levier pour le marché de l'occasion.....	82
III - DES SOUTIENS À L'OFFRE POUR LIMITER UN RETARD TECHNOLOGIQUE PERSISTANT DE L'INDUSTRIE FRANÇAISE, AUX EFFETS INÉGAUX.....	86
A - Une émergence de l'industrie de la batterie incontestable mais fragile	86
B - Des dispositifs de soutien à l'offre pour la filière automobile « historique » qui n'ont pas empêché son déclin	87
C - Des aides à la reconversion et à l'emploi aux effets stabilisateurs sur les effectifs des constructeurs mais limités sur les équipementiers.....	93
IV - UNE FILIÈRE DONT L'AVENIR DÉPEND D'UNE MEILLEURE COORDINATION EUROPÉENNE.....	94
LISTE DES ABRÉVIATIONS	97
ANNEXES	99

Procédures et méthodes

Les rapports de la Cour des comptes sont réalisés par l'une des six chambres thématiques que comprend la Cour ou par une formation associant plusieurs chambres et/ou plusieurs chambres régionales ou territoriales des comptes.

Trois principes fondamentaux gouvernent l'organisation et l'activité de la Cour ainsi que des chambres régionales et territoriales des comptes, donc aussi bien l'exécution de leurs contrôles et enquêtes que l'élaboration des rapports publics : l'indépendance, la contradiction et la collégialité.

L'**indépendance** institutionnelle des juridictions financières et l'indépendance statutaire de leurs membres garantissent que les contrôles effectués et les conclusions tirées le sont en toute liberté d'appréciation.

La **contradiction** implique que toutes les constatations et appréciations faites lors d'un contrôle ou d'une enquête, de même que toutes les observations et recommandations formulées ensuite, sont systématiquement soumises aux responsables des administrations ou organismes concernés ; elles ne peuvent être rendues définitives qu'après prise en compte des réponses reçues et, s'il y a lieu, après audition des responsables concernés.

Sauf pour les rapports réalisés à la demande du Parlement ou du Gouvernement, la publication d'un rapport est nécessairement précédée par la communication du projet de texte, que la Cour se propose de publier, aux ministres et aux responsables des organismes concernés, ainsi qu'aux autres personnes morales ou physiques directement intéressées. Dans le rapport publié, leurs réponses sont présentées en annexe du texte de la Cour.

La **collégialité** intervient pour conclure les principales étapes des procédures de contrôle et de publication. Tout contrôle ou enquête est confié à un ou plusieurs rapporteurs. Le rapport d'instruction, comme les projets ultérieurs d'observations et de recommandations, provisoires et définitives, sont examinés et délibérés de façon collégiale, par une formation comprenant au moins trois magistrats. L'un des magistrats assure le rôle de contre-rapporteur et veille à la qualité des contrôles.

**

Le Parlement peut demander à la Cour des comptes la réalisation d'enquêtes, sur la base du 2^o de l'article 58 de la loi organique du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances (commissions des finances), de l'article LO 132-3-1 du code des juridictions financières (commissions des affaires sociales) ou de l'article L. 132-6 du code des juridictions financières (présidents des assemblées).

La Cour des comptes a ainsi été saisie par le président de la commission des finances du Sénat, en application de l'article 2 de l'article 58 de la loi organique du 1^{er} août 2001, d'une demande d'enquête sur le soutien de l'État à la filière automobile.

Par une lettre de cadrage datée du 12 mai 2025, le Premier président a précisé le périmètre et les modalités d'organisation des travaux demandés à la Cour. L'objet de l'enquête est de dresser un panorama des soutiens de l'Etat à la filière automobile. En revanche, la fraude aux aides n'est pas incluse dans le périmètre de l'enquête.

L'enquête a été notifiée notamment à la direction du budget, à la direction générale du Trésor, à la direction générale des entreprises, au secrétariat général pour l'investissement, à Bpifrance et à la direction générale de l'énergie et du climat. Le président de la plateforme automobile (PFA), association professionnelle créée en 2010 et regroupant les principaux acteurs de la filière, a été informé de l'ouverture de cette enquête.

Des questionnaires ont été transmis aux principaux interlocuteurs. Plus de 70 personnes ont été rencontrées dans les administrations mais aussi au sein de la filière automobile (membres de la plateforme automobile et syndicats professionnels, constructeurs et équipementiers ...).

Les données budgétaires ont été analysées pour établir un chiffrage exhaustif et inédit de l'ensemble des soutiens publics. Un travail d'analyse des données de la filière et de la situation financière des entreprises a été mené en se fondant notamment sur le secteur 29 de la nomenclature des activités française pour appréhender l'ensemble de la filière de production de véhicules automobiles (particuliers et véhicules utilitaires légers), incluant les constructeurs, les sous-traitants, fournisseurs et prestataires de services. Les activités situées en aval de la production, telles que les concessions automobiles, ne sont pas incluses dans le périmètre.

*

**

Le projet de rapport a été préparé, puis délibéré le 2 février 2026, par la 1^{ère} chambre, présidée par Mme Camby, présidente de chambre et composée de Mme Lignot-Leloup, conseillère maître, de M. Soubeyran et M. Gobelet, conseillers maîtres, de M. Linquier, conseiller maître, Mme Delpech-Colonna d'Istria, conseillère référendaire en service extraordinaire, Mme Souty, conseillère référendaire en service extraordinaire, en tant que rapporteurs, Mme Martin-Vidal, en tant que vérificatrice, et Mme Bacache-Beauvallet, conseillère maître en tant que contre-rapporteuse.

Il a été examiné et approuvé, le 24 février 2026, par le comité du rapport public et des programmes de la Cour des comptes, composé de Mme de Montchalain, Première présidente, M. Hayez, Rapporteur général, Mme Camby, M. Meddah, Mme Mercereau, M. Lejeune, M. Cazé, présidentes et présidents de chambre de la Cour, M. Glimet, président par intérim de la chambre du contentieux, M. Oseredczuk, président de section représentant Mme Thibault, présidente de la cinquième chambre, M. Albertini, M. Vught, M. Roux, Mme Daussin-Charpantier, Mme Renet et Mme Daam, présidentes et présidents de chambre régionale des comptes, et Mme Hamayon, Procureure générale, entendue en ses avis.

*

**

Les rapports publics de la Cour des comptes sont accessibles en ligne sur le site internet de la Cour et des chambres régionales et territoriales des comptes : www.ccomptes.fr.

Synthèse

En France, l'État a soutenu activement le secteur automobile, central pour l'emploi, le commerce extérieur et la capacité d'innovation. Jusqu'à la fin de la décennie 2010, son action était principalement motivée par des enjeux de politique industrielle, complétée par la suite par des objectifs de politique environnementale visant à soutenir le développement du véhicule propre (diminution des émissions polluantes) puis du véhicule sans émission de CO₂. Cette action a pris la forme de mesures réglementaires, mais surtout de soutiens massifs et continus à l'achat de véhicules électriques, progressivement recentrés sur les véhicules neufs à destination des ménages, et de soutiens directs aux entreprises de la filière.

En 2013, dans ses derniers travaux sur les soutiens publics à la filière automobile, la Cour des comptes¹ concluait que celui-ci avait été massif depuis 2008, avec une gouvernance complexe. Pour autant, l'industrie automobile française n'avait pas réussi à relever les défis auxquels elle était confrontée (concurrence asiatique, mutation vers l'électrique, changement des usages). Le constat reste similaire en 2025 dans un contexte encore plus contraignant et sans doute existentiel pour la filière française :

- la vente de véhicules neufs en France connaît une baisse tendancielle avec 1,6 million de véhicules en 2025 contre 2,2 millions en 2019 ;
- la production de véhicules particuliers en France des trois constructeurs (Renault, Stellantis et Toyota) a chuté de 59 % entre 2000 et 2024, passant de 3,3 millions à 1,3 million de véhicules par an ;
- la concurrence internationale est toujours plus exacerbée, la Chine détenant la 1^{ère} place sur le marché des voitures particulières, avec 40,7 % de la production mondiale et près des deux tiers de la production de véhicules électriques ;
- le solde du commerce extérieur de produits automobiles dans son ensemble ne cesse de se dégrader en France depuis 2004 et est désormais négatif (- 22,5 Md€ en 2024).

C'est dans ce contexte, marqué par des mutations profondes de l'industrie automobile avec la perspective de l'arrêt de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035 au sein de l'Union européenne, que la Cour des comptes a été saisie par la commission des finances du Sénat pour mener une enquête sur le soutien de l'État à la filière automobile depuis 2018.

Une filière automobile confrontée au défi de l'électrification et à une concurrence internationale accrue

La filière française représente un pan important de l'emploi industriel et revêt un caractère stratégique car elle est au cœur de l'activité de nombreux autres secteurs industriels (métallurgie, électronique, chimie, logiciels, etc.). Elle est portée par deux grands acteurs historiques de l'industrie française, Renault et Stellantis (anciennement Peugeot-Citroën).

¹ Cour des comptes, *Les soutiens publics à la filière automobile depuis 2008*, 2013.

L'industrie automobile française a produit 23 Md€ de valeur ajoutée en 2023, soit 11 % de la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière. L'ensemble de la filière, qui inclut aussi des segments non industriels comme l'ingénierie, la recherche-développement ou des services de mobilité automobile proposés par les grands constructeurs, a généré 31,2 Md€ de valeur ajoutée en 2023 soit 1,1 % du produit intérieur brut national.

En 2024, le volet amont de la filière, qui regroupe les constructeurs automobiles, les équipementiers et les sous-traitants, emploie 330 000 salariés en France hors intérimaires sur environ 4 000 sites de production. Les trois constructeurs présents en France (Stellantis, Renault, Toyota) emploient près de 90 000 salariés. Cette forte empreinte sur le territoire est toutefois fragilisée par les fermetures de sites, l'ampleur du recours à l'activité partielle et la poursuite d'un phénomène ancien de délocalisation.

Le déclin de la filière est plus rapide en France que chez nos voisins européens : la France, qui était le 3^{ème} producteur mondial d'automobiles en 2000, est passée de la 9^{ème} place en 2019 à la 14^{ème} en 2024.

Les constructeurs présents en France produisent majoritairement hors de France et font partie de groupes (Toyota, Stellantis) dont la stratégie n'est plus seulement nationale. La concurrence chinoise les expose à une double contrainte d'innovation permanente et de prix de vente attractifs fondés sur des coûts de production plus faibles et un positionnement de gamme différent.

Les sous-traitants et les fournisseurs, après avoir largement délocalisé en Europe centrale pour se rapprocher des constructeurs, sont particulièrement exposés aux restructurations, entraînant des fermetures de sites et des pertes d'emplois. D'après les projections effectuées en 2024 par la direction générale des entreprises (DGE) du ministère chargé de l'économie, 40 000 emplois ou plus seraient menacés en France par le passage à une production entièrement électrique, hors créations d'emplois liées aux véhicules électriques.

Enfin, en complément des constructeurs et équipementiers, ont émergé de nouveaux acteurs, notamment pour la production de batteries, dont la réussite sera l'une des clés du maintien durable en France d'une industrie automobile électrique.

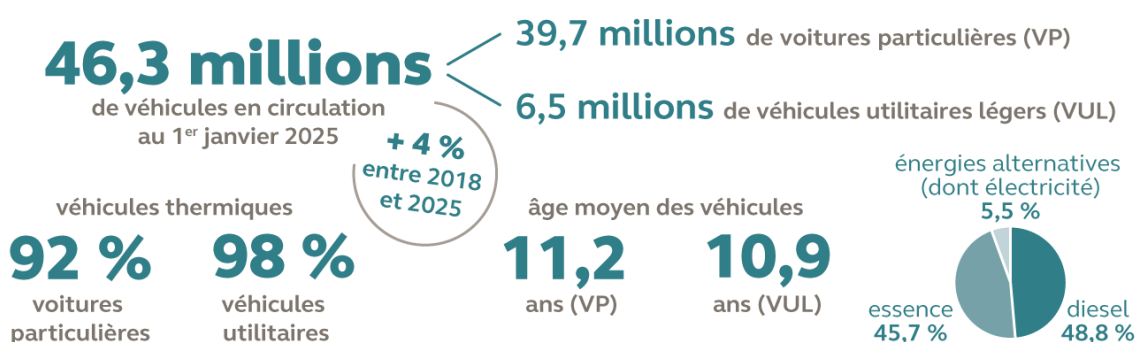
La transformation de la filière est d'autant plus complexe que le retard technologique européen sur la batterie, élément essentiel du véhicule électrique, est difficile à résorber. Le coût de production est en effet structurellement plus élevé en Europe (disponibilité des métaux critiques et prix élevés de l'énergie). À ces difficultés du côté de l'offre s'ajoute une demande encore faible pour les véhicules électriques, en raison notamment du prix à l'achat d'autant plus élevé que les constructeurs, en France, se sont positionnés sur des véhicules haut de gamme.

Chiffres clés

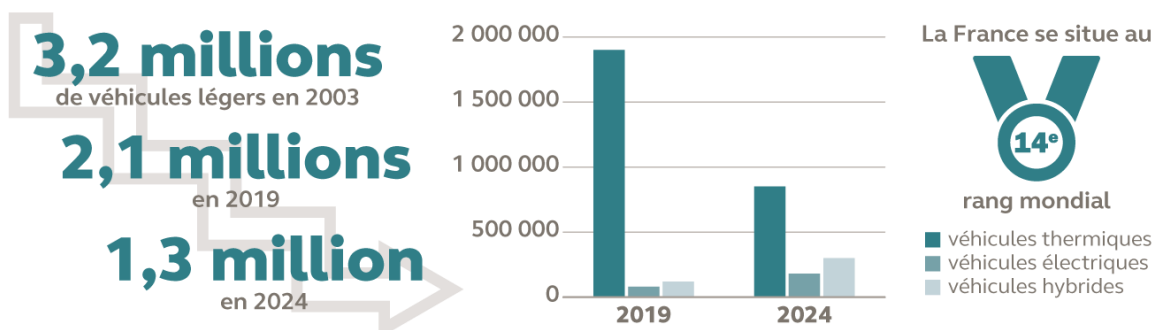
La filière automobile



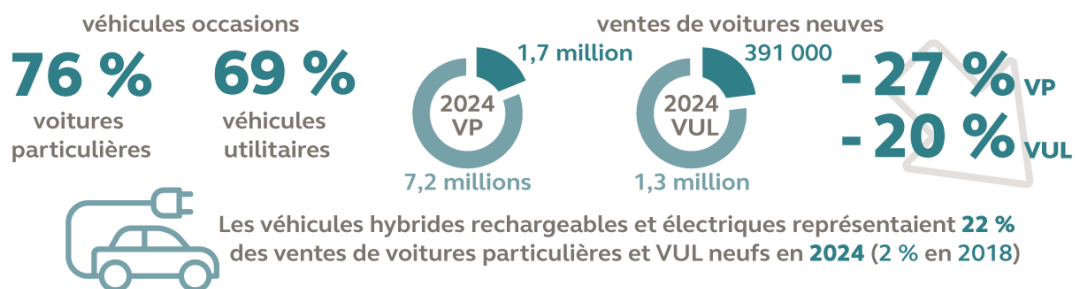
Le parc automobile



Production de véhicules



Ventes



Une stratégie de l'État dont les différents objectifs doivent être hiérarchisés

Des contrats stratégiques de filière (CSF) sont périodiquement conclus entre l'État et les acteurs de la filière pour définir les priorités de développement et les soutiens publics apportés. La période examinée à l'occasion du présent rapport comprend les contrats 2018-2022 et 2024-2027.

Le soutien à l'industrie automobile et l'impératif de transition écologique sont des objectifs potentiellement contradictoires dans leur rythme de mise en œuvre, ce qui impliquerait une forte coordination interministérielle pour dégager une stratégie et des choix clairs. En effet, compte tenu du temps nécessaire pour faire émerger une offre industrielle française et européenne dans le domaine des batteries et au regard de l'avance en la matière de ses concurrents internationaux, l'objectif de transition écologique oblige à accroître à court terme les importations de véhicules électriques, produits aujourd'hui notamment en Asie, et à subventionner leur acquisition. Dans le même temps, les pouvoirs publics accompagnent les entreprises en France pour adapter leur offre à cette demande de véhicules électriques. Ainsi, soutien à la demande et soutien à l'industrie, dont les modalités évoluent rapidement et sans grande visibilité pour les acteurs, peuvent avoir des effets contradictoires ou se neutraliser. Les mesures de soutien doivent être considérées comme un tout et mieux articulées entre elles, en assurant une meilleure cohérence de leurs impacts sur la filière de production et la demande des ménages.

La réalisation de cet objectif suppose un bon alignement des administrations chargées de piloter le soutien public à la filière. Or, deux administrations interviennent, l'une organisant les soutiens à l'offre (la direction générale des entreprises – DGE), l'autre les soutiens à la demande (la direction générale de l'énergie et du climat – DGEC). En dépit d'actions communes, le pilotage interministériel est aujourd'hui insuffisant, ce qui nuit à la cohérence et l'efficacité des dispositifs de soutien.

Le risque est en outre aggravé par les relations complexes entre constructeurs et sous-traitants, dont les intérêts demeurent divergents, en dépit des initiatives publiques de structuration de la filière. Plus de 15 ans après la mise en place de la plateforme automobile en 2008 et l'élaboration de plusieurs contrats stratégiques de filière, la filière automobile peine à se structurer pour faire face aux défis communs. Sa situation économique actuelle nécessiterait que l'État rende publique sa stratégie en faveur de la filière automobile, permettant de hiérarchiser les priorités qu'il entend poursuivre.

Un soutien public massif à la filière qui nécessite un suivi renforcé

Le montant des soutiens accordés à la filière entre 2018 et 2024 est important : 9,4 Md€ de manière indirecte (soutiens à la demande), à travers les dispositifs d'aides orientés vers les consommateurs tels que la prime à la conversion, le bonus écologique et le *leasing* social, qui bénéficient à la filière en France mais également aux importations de véhicules ; environ 8,2 Md€ de soutiens à l'offre, répartis entre plus de 5 Md€ de subventions et avances remboursables bénéficiant directement aux entreprises, plus de 2,2 Md€ de dépenses fiscales, venant notamment soutenir la recherche à travers le crédit d'impôt recherche (1,8 Md€ sur 2018-2022), et près d'1 Md€ d'aides à l'emploi.

Compte tenu de la pluralité de ces dispositifs et de leur coût total – près de 18 Md€ sur la période 2018-2024 – il est indispensable de disposer d'une vision exhaustive de ces soutiens, en recensant tous les programmes de soutien à l'offre et à la demande, de consolider les indicateurs de suivi et de réaliser tous les deux ans un bilan de leur impact.

Des soutiens à la demande des ménages insuffisamment ciblés reposant sur des crédits budgétaires en dépassement jusqu'en 2025

Les dispositifs de soutien à la demande des ménages ont été massifs et l'enveloppe votée largement dépassée en exécution. Sur la période 2018-2024, 9 420 M€ ont été versés alors que l'enveloppe votée dans les différentes lois de finances initiales s'élevait à 6 984 M€. Les dispositifs ont fortement évolué au cours de la période, avec des hésitations sur le ciblage et des phénomènes d'à-coups reflétant des difficultés de calibrage.

Les aides à l'achat, telles que la prime à la conversion (arrêtée en 2024), le bonus écologique (désormais rebaptisé « prime coup de pouce ») ou le *leasing* social, répondent à plusieurs objectifs : émergence de la demande de véhicules électriques neufs et accès des ménages modestes à des véhicules coûteux. Ces aides ont partiellement atteint ces objectifs avec un recentrage progressif sur les ménages modestes et une part des véhicules électriques qui représentait 17 % des immatriculations de véhicules neufs en 2024 et 20 % en 2025 (alors que l'objectif pour 2025 était de 26 %). L'effet sur les émissions de CO₂ est cependant retardé lorsque l'achat d'un véhicule neuf électrique se traduit par la vente prématurée d'un véhicule thermique ayant une valeur résiduelle sur le marché de l'occasion. En outre, ces aides ont eu des effets non souhaités sur la production en accompagnant l'acquisition de véhicules moins onéreux, fabriqués ailleurs qu'en France et hors Union européenne, faute notamment d'une offre suffisamment développée par les constructeurs français de véhicules électriques d'entrée de gamme : le bonus écologique a ainsi bénéficié à seulement 20 % des voitures assemblées en France jusqu'en 2024. L'introduction fin 2023 d'un score environnemental (écoscore) a toutefois permis d'infléchir cette tendance en favorisant les véhicules produits dans l'Union européenne et en France. L'évaluation de cette mesure récente devra être réalisée pour quantifier son impact sur la vente de véhicules électriques produits en France.

Par ailleurs, le marché de l'occasion, qui constitue 75 % des achats de véhicules, n'est pas ciblé par ces dispositifs de soutien et ne peut prendre le relais de la demande de véhicules neufs. Aujourd'hui, dans un contexte budgétaire qui devrait inciter à plus de sélectivité, la Cour recommande de réserver les soutiens à la demande aux ménages modestes. Si le bonus écologique (prime coup de pouce) était réservé aux ménages les plus modestes, soit les cinq premiers déciles de revenus en fonction du revenu fiscal de référence², l'économie réalisée, à comportement d'achat inchangé, serait de l'ordre de 515 M€ (chiffage estimatif à partir des données 2024). En outre, le financement de ces aides à la demande par les certificats d'économie d'énergie (CEE) à partir de 2025 s'est traduit par leur débudgétisation, ce qui rend leur pilotage complexe et leur effet plus incertain, avec des risques d'éviction sur d'autres dispositifs de soutien à la transition écologique.

² Revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 16 300 €.

Un retard dans la trajectoire de verdissement des flottes d'entreprises

Du côté des flottes d'entreprises, la trajectoire de verdissement du parc automobile accuse un retard dans l'atteinte des objectifs fixés par la loi de finances pour l'année 2025 ayant introduit la taxe annuelle incitative à l'acquisition de véhicules légers à faible émission. La cible de 48 % de véhicules propres pour 2030 sera difficile à atteindre au rythme actuel de verdissement de ces flottes. Or, en 2024, 60 % des immatriculations relèvent de personnes morales, faisant de ce segment du marché un levier indispensable au soutien des constructeurs, à l'électrification du parc et au dynamisme du marché de l'occasion. Aussi, même si la taxe incitative et la réforme des règles de l'avantage en nature ont contribué à augmenter la part de marché des véhicules électriques d'entreprise en 2025, il importe de mettre en cohérence les mesures incitatives au verdissement des flottes des grandes entreprises avec les aides à l'acquisition par les ménages de véhicules propres, en excluant tous les véhicules hybrides de leur périmètre. Ce changement de périmètre pourrait intervenir à compter de 2029 compte tenu des modalités de calcul des objectifs de verdissement des flottes et des délais d'adaptation.

Des soutiens à l'offre qui devraient être davantage ciblés et mieux évalués

Les dispositifs de soutien à l'offre ont été dirigés vers la transformation de l'industrie et le maintien des emplois. Entre 2018 et 2024, environ 5 Md€ de subventions et avances remboursables ont été attribués à la filière automobile, pour soutenir les investissements et la R&D, auxquels il faut ajouter 1 Md€ d'aides accordées dans le cadre de *France 2030* aux projets « électroniques » et « numériques » ayant une application automobile. Le montant des soutiens accordés a sensiblement progressé depuis les programmes d'investissements d'avenir, puis le plan de relance, jusqu'à *France 2030*. Sur les 3,8 Md€ accordés à la filière dans le cadre de *France 2030*, environ 2,5 Md€ ont été consacrés à la filière batterie, notamment au soutien aux *gigafactories*, pour soutenir un besoin d'investissement massif.

La filière automobile a également largement bénéficié de dépenses fiscales, dont le crédit-impôt recherche, à hauteur de presque 2,2 Md€ jusqu'en 2022 et de soutiens à l'emploi à hauteur de 967 M€.

Les aides budgétaires n'ont cependant pas évité trois écueils. Malgré une hausse de la part des aides consenties sous forme d'avances remboursables dans la période récente, elles sont principalement accordées sous forme de subventions, qui favorisent moins le partage des risques et pèsent plus lourdement sur les finances publiques. Par ailleurs, en dehors des aides consenties à la filière batteries, l'efficacité des aides a pâti d'un ciblage insuffisant. Enfin, la conditionnalité des aides devrait être précisée, afin de s'assurer que les porteurs de projets atteignent à l'issue de la mise en œuvre du projet soutenu les objectifs annoncés lors de sa présentation. Il conviendrait d'actualiser la doctrine d'utilisation des différents outils économiques, afin notamment de privilégier les avances remboursables pour financer les projets présentant un fort risque technologique et de s'assurer du respect des conditions fixées au versement des aides.

L'émergence de l'industrie de la batterie, appuyée sur un soutien public massif, est incontestable, même si la phase d'industrialisation est loin d'être achevée. Les financements publics auraient eu, selon le secrétariat général pour l'investissement (SGPI), un effet de levier sur les investissements et soutenu des innovations de rupture, permettant d'accompagner un début de rattrapage technologique. Toutefois, les dispositifs de soutien à l'offre pour la filière automobile « historique » ont des effets difficilement perceptibles sur la production de véhicules

électriques en France, qui reste modeste au regard des enjeux de rattrapage : 180 000 véhicules électriques en 2024 contre 80 000 en 2019, et respectivement 300 000 et 120 000 hybrides alors que le plan *France 2030* fixe un objectif de production de 2 millions de véhicules électriques en 2030. Des efforts insuffisants ont été réalisés sur le segment des véhicules connectés et autonomes, pour lequel la France (comme ses homologues européens) a pris beaucoup de retard et la part des soutiens aux véhicules connectés devrait donc être renforcée dès 2026.

Les dispositifs de soutien à la filière n'ont à ce stade pas permis de combler le retard technologique sur les véhicules électriques. Ils souffrent en outre d'un manque d'efficacité globale en n'articulant pas assez les mécanismes de soutien à l'offre et à la demande. La stratégie française doit s'inscrire dans un cadre européen en combinant les dispositifs de soutien à l'industrie automobile avec des mesures de politique commerciale (droits de douane notamment) et en favorisant la préférence européenne avec l'adoption de règles de contenu local européen minimum pour la production de véhicules, à l'instar des règles de préférence européenne récemment adoptées pour les énergies renouvelables. Les autorités françaises ont soutenu l'adoption de ce type de règles pour l'industrie automobile en 2025 et cette démarche doit être poursuivie pour aboutir dans les réglementations européennes concernant l'automobile, notamment lors de la révision du règlement n° 2025/0070 du 27 mai 2025 sur les normes en matière d'émission de CO₂³ en 2026.

³ Norme européenne qui s'applique depuis le 1^{er} janvier 2021 et impose aux constructeurs automobiles européens un taux maximum de CO₂ émis pour les véhicules neufs.

Récapitulatif des recommandations

1. D'ici 2027, rendre publique la stratégie de l'État vis-à-vis de la filière automobile et hiérarchiser les priorités de politique publique (*Premier ministre*).
2. Dès 2026, privilégier les avances remboursables pour les projets présentant un risque technologique et s'assurer du respect des conditions fixées au versement des aides (*Premier ministre – Secrétariat général pour l'investissement, ministère chargé de l'industrie*).
3. Après avoir recensé en 2026 l'ensemble des programmes de soutien à l'offre et à la demande existants et consolidé les indicateurs de suivi, effectuer tous les deux ans une évaluation de leurs effets (*ministère chargé de l'industrie, ministère chargé de la transition écologique*).
4. D'ici 2027, réserver les aides à la demande aux ménages modestes (*ministère chargé de la transition écologique*).
5. Exclure les véhicules hybrides des véhicules comptabilisés pour l'atteinte des objectifs de verdissement des flottes à compter de 2029 (*ministère chargé de l'industrie, ministère chargé de la transition écologique*).
6. Dès 2026, augmenter la part des soutiens affectés à la production de véhicules connectés (*ministère chargé de l'industrie*).

Introduction

La filière automobile⁴ regroupe, selon l'INSEE, l'ensemble des entreprises qui participent à la conception, à la fabrication, à la transformation et au recyclage de véhicules circulant sur la voie publique. Elle englobe les constructeurs automobiles mais aussi l'ensemble des sous-traitants, fournisseurs et prestataires de services qui participent à la chaîne de valeur aboutissant à la production d'un véhicule automobile, quelle que soit la part de cette activité dans leur chiffre d'affaires. En revanche, les activités situées en aval de la production, telles que les concessions automobiles ou les auto-écoles, ne sont pas incluses dans cette définition. Elles n'entrent pas non plus dans le périmètre de l'enquête de la Cour.

Ce rapport traite du soutien de l'État à cette filière entre 2018 et 2024 en incluant l'année 2025 lorsque les données sont disponibles. Le précédent contrôle de la Cour sur cette filière remonte à 2013⁵. Il traitait des soutiens publics depuis 2008 et concluait qu'ils avaient été massifs, avec une gouvernance complexe. Pour autant, l'industrie automobile française n'avait pas réussi à surmonter les défis auxquels elle était confrontée (concurrence asiatique, mutation vers l'électrique, changement des usages). Un peu plus de dix ans plus tard, ces conclusions demeurent d'actualité, dans un contexte encore plus contraignant pour l'industrie automobile française. Celle-ci est en effet confrontée à plusieurs enjeux :

- la baisse tendancielle de la vente de véhicules neufs en France. Celle-ci est forte : après avoir atteint un sommet en 2019 avec 2,2 M de véhicules, les ventes se sont élevées à 1,75 M en 2024. Elles baissent encore à 1,67 million d'immatriculations en 2025.
- la baisse structurelle de la production de véhicules particuliers en France, qui concerne les trois constructeurs (Renault, Stellantis et Toyota) depuis les années 2000. L'ensemble de la production a chuté de 59 % entre 2000 et 2024, passant de 3,3 millions à 1,3 million de véhicules. La baisse de la production française est particulièrement marquée comparée à celle de l'Allemagne (13 %) ;
- une concurrence toujours plus exacerbée. Sur le seul marché des voitures particulières, la Chine affirme sa position de premier producteur, avec une production en croissance, assurant 40,7 % de la production mondiale ;
- un solde du commerce extérieur de produits automobiles dans son ensemble qui ne cesse de se dégrader en France depuis 2004, et qui est désormais négatif (- 22,5 Md€ en 2024).

⁴ La filière automobile se distingue du secteur automobile. Un secteur, selon la définition donnée par l'INSEE, « regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. »

⁵ Cour des comptes, *les soutiens publics à la filière automobile depuis 2008*, 2013.

À l'échelle de l'Union européenne, comme l'a mis en évidence le rapport Draghi⁶, l'industrie automobile fait face à des transformations profondes, comme la croissance de nouveaux concurrents ou la modification des chaînes de valeur. M. Draghi plaide ainsi pour l'élaboration d'un plan d'action industriel européen pour le secteur automobile.

Pour l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050, l'Union européenne impose un cadre contraignant aux constructeurs européens pour faire évoluer leur production vers les véhicules propres. Au niveau national, cet objectif est inscrit dans la loi d'orientation des mobilités (LOM). Dans ce cadre, l'électrification des véhicules impose à la filière une transformation en profondeur de ses technologies, de ses processus de production et de ses acteurs. Une telle mutation est compromise par, d'une part, un retard européen technologique sur la conception de batteries, élément essentiel du véhicule électrique et, d'autre part, les stratégies de positionnement des constructeurs français, dans le passage à la production électrique, sur les véhicules haut de gamme, plus onéreux. Le retard en matière de production de batteries est d'autant plus difficile à rattraper que leur coût de production est structurellement plus élevé en Europe (disponibilité des métaux critiques et coût de l'énergie). Dans ce contexte, la Commission européenne a publié le 16 décembre 2025 sa proposition d'adaptation de l'objectif 2035⁷ qui sera discutée au Conseil et au Parlement européen en 2026.

En France, l'État a joué un rôle actif dans le secteur automobile, conscient qu'il s'agissait à la fois d'une activité stratégique pour l'emploi, le commerce extérieur et la capacité d'innovation. Il n'est plus, depuis la privatisation de Renault en juillet 1996, directement producteur d'automobiles. Pour autant, il n'a cessé d'encourager l'offre et de stimuler la demande. Jusqu'à la fin de la décennie 2010, il était mû uniquement par des enjeux de politique industrielle (pilotés par la direction générale des entreprises – DGE). Il a ensuite accompagné le volet de politique environnementale de l'automobile (piloté par la direction générale de l'énergie et du climat – DGEC). Celle-ci, structurée autour des enjeux du véhicule propre (diminution des émissions polluantes) puis du véhicule sans CO₂, s'est traduite par des mesures réglementaires, mais surtout par des soutiens massifs et continus à l'achat de véhicules, progressivement recentrés sur les véhicules neufs à destination des ménages.

Ainsi, les interventions publiques, portées par deux ministères distincts⁸, poursuivent des objectifs qui peuvent entrer en contradiction, celui d'assurer le passage au véhicule électrique et celui de protéger une filière automobile française mal positionnée sur ce nouveau marché. C'est dans ce contexte que la commission des finances du Sénat a demandé à la Cour de réaliser un bilan du soutien de l'État à la filière automobile depuis 2018, en parallèle de travaux menés au sein de la commission des affaires économiques portant plus largement sur l'avenir de la filière⁹. L'analyse se centre ici sur les dispositifs mis en œuvre par l'État, tant en direction de

⁶ « *The future of European competitiveness* », Mario Draghi, septembre 2024.

⁷ Elle propose notamment d'abaisser de 100 % à 90 % l'objectif 2035 de réduction des émissions de CO₂ à l'échappement des véhicules neufs vendus par rapport à 2021. Les 10 % restants pourraient être compensés soit par des crédits « carburant renouvelables durables », soit par des crédits liés à l'emploi d'acier bas-carbone produit dans l'Union européenne.

⁸ La DGEC est, depuis 2024, placée sous l'autorité conjointe du ministre chargé de l'industrie et du ministre chargé de la transition écologique.

⁹ Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques du Sénat sur la filière automobile, par M. Alain Cadec, Mme Annick Jacquemet et M. Rémi Cardon, sénateurs et sénatrice, octobre 2025.

la demande (ménages, flottes d'entreprises) que des entreprises de la filière (soutiens à l'offre, y compris dispositifs de droit commun comme les aides à l'emploi ou le crédit impôt recherche mais hors allègements de cotisations sociales), pour en établir le montant, identifier les effets et les améliorations qui pourraient être apportées.

Après avoir rappelé l'état de l'industrie et du marché automobile en France en 2025 (chapitre I), ce rapport dresse un panorama des soutiens publics et examine leur cohérence (chapitre II), avant d'en apprécier l'efficacité au regard des objectifs d'accompagnement des mutations de la filière et de la transition écologique (chapitre III).

Chapitre I

Une filière déjà fragile confrontée aux enjeux de décarbonation

La filière automobile regroupe l'ensemble des activités qui concourent à la réalisation du produit automobile, depuis l'acier jusqu'au véhicule fini. Cette logique de chaîne de valeur met en évidence des interdépendances économiques entre les acteurs industriels, qui dépassent le cadre sectoriel. À l'inverse, le secteur automobile¹⁰ inclut uniquement les entreprises ayant la construction automobile pour activité principale.

Les acteurs de la filière automobile française interviennent sur un marché mondialisé caractérisé par une forte pression concurrentielle. Soumise à des législations européenne et nationale qui fixent des objectifs de décarbonation ambitieux, la filière peine à assurer sa mutation vers la motorisation électrique. La proportion de véhicules électriques en circulation progresse lentement, freinée par le coût encore élevé des véhicules et l'absence de marché de l'occasion.

La filière automobile française est en difficulté dans un contexte de concurrence internationale accrue (I) ; fragilisés, ses acteurs doivent se transformer (II) afin de répondre aux enjeux de décarbonation ambitieux qui leur sont imposés (III.).

¹⁰ Le secteur automobile est identifié dans la nomenclature de l'INSEE par le code activité NAF 29. Une entreprise a un code APE unique qui définit son secteur, mais son chiffre d'affaires peut être ventilé dans plusieurs branches. Une branche regroupe des unités de production homogènes fabriquant des produits identiques.

I - Un secteur industriel en difficulté dans un contexte concurrentiel

Alors que l'atteinte des objectifs de décarbonation repose sur le renouvellement du parc, l'âge moyen des véhicules en circulation augmente et la motorisation thermique demeure largement dominante. La part des véhicules hybrides et électriques progresse mais elle est freinée par le prix plus élevé des véhicules et les réticences des acquéreurs à investir dans une technologie encore jugée non mûre. Concernant la production, l'atteinte de l'objectif de deux millions de véhicules électriques ou hybrides produits en France en 2030 se heurte à la baisse des ventes et aux difficultés structurelles des constructeurs et des équipementiers.

A - Un parc automobile toujours dominé par les véhicules thermiques malgré la progression des véhicules électriques et hybrides

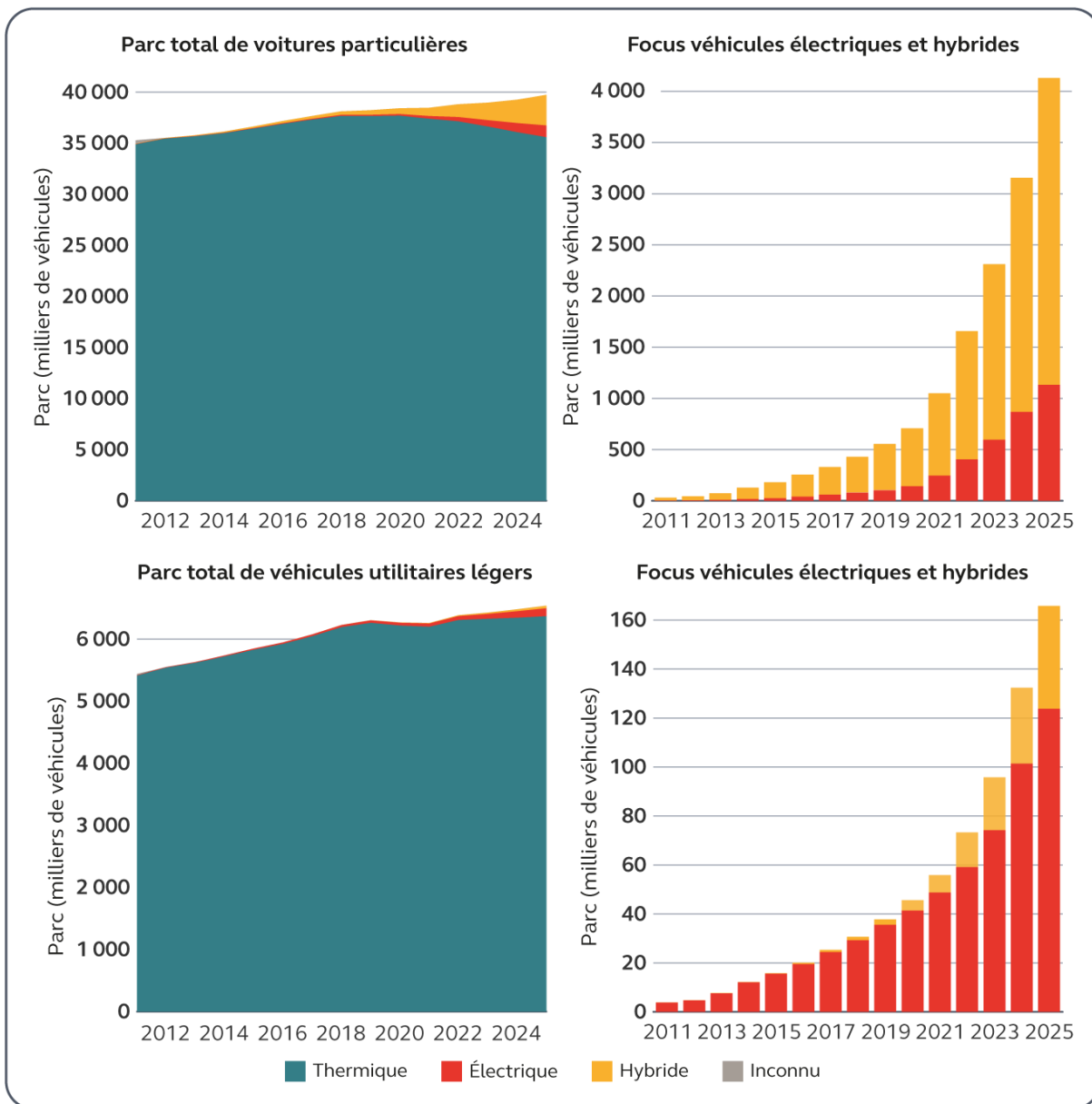
La voiture reste le principal mode de transport, malgré une diminution de la distance annuelle parcourue depuis 2011. Le parc automobile français comptait 46,3 millions de véhicules en 2025, avec une croissance de 4 % depuis 2018. Les particuliers privilégient les véhicules de petit ou moyen gabarit et l'âge moyen des véhicules a augmenté, passant de neuf ans en 2011 à 11,2 ans en 2024 pour les voitures particulières, et de 9,2 ans à 10,9 ans pour les véhicules utilitaires légers (VUL). Cette tendance à conserver plus longtemps son véhicule concerne toutes les catégories de motorisation.

Les véhicules thermiques représentent l'essentiel des véhicules en circulation, avec 92 % des voitures particulières et 98 % des VUL. La part des véhicules électriques et hybrides¹¹ progresse tout en restant très minoritaire, et représentait 8 % des voitures particulières et 2 % des VUL en 2024.

¹¹ Les différentes motorisations :

- véhicule thermique : véhicule équipé d'un moteur thermique ;
- véhicule hybride non rechargeable : véhicule équipé d'un moteur thermique et d'un moteur électrique qui se recharge en roulant (sur le modèle de la dynamo) et présente une faible autonomie. L'énergie électrique n'est utilisée qu'au démarrage et lorsque le véhicule roule à faible vitesse ;
- véhicule hybride rechargeable : véhicule équipé d'un moteur thermique et d'un moteur électrique. Il se distingue du véhicule hybride non rechargeable par sa batterie qui se recharge par branchement sur une source d'électricité externe. L'autonomie de la batterie lui permet de couvrir de plus grandes distances. Une fois la batterie épuisée, le moteur thermique prend le relais ;
- véhicule électrique : véhicule qui fonctionne entièrement grâce à l'électricité stockée dans sa batterie. Celle-ci se recharge sur une source d'électricité externe.

Graphique n° 1 : évolution du nombre de voitures particulières et véhicules utilitaires légers en circulation en France, par type de motorisation au 1^{er} janvier 2025



Source : Cour des comptes à partir des données SDES

A - Un marché marqué par la baisse des immatriculations et la progression lente des véhicules électriques

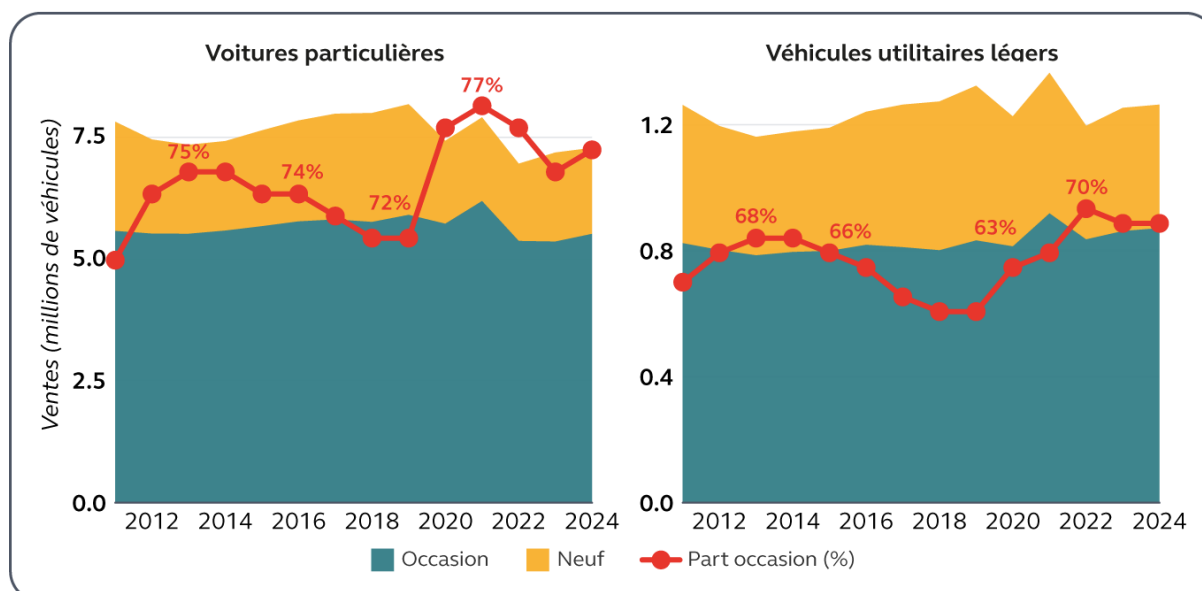
1 - Des ventes de véhicules neufs en baisse depuis 2018 sur un marché largement dominé par les ventes de véhicules d'occasion

Les ventes de voitures particulières sont en baisse de 10 % alors que celles de véhicules utilitaires sont stables (- 1 %) depuis 2018. Le marché de l'occasion représentait l'essentiel des transactions, soit 76 % des ventes de voitures particulières et 69 % des ventes de VUL en 2024. La baisse des ventes de véhicules neufs est sensible depuis la crise sanitaire : les ventes de voitures neuves ont ainsi diminué de 27 % et les ventes de véhicules utilitaires neufs de 20 % entre 2018 et 2024.

Cette tendance s'observe également pour le premier semestre de l'année 2025 par rapport à la même période en 2024. Selon l'ACEA, les ventes de voitures particulières neuves, au nombre de 842 000 véhicules de janvier à juin 2025, sont en baisse de 7,9 % par rapport à 2024. Seules les ventes de voitures hybrides non rechargeables, moins chères que les véhicules électriques et hybrides rechargeables, progressent (+ 34 %) alors que les ventes de véhicules électriques diminuent de 6,4 %. Ce ralentissement du marché est moins marqué à l'échelle européenne.

La prédominance du marché de l'occasion s'explique par la hausse des prix des voitures neuves, notamment entre 2021 et 2024 (+ 10 000 €), due à l'inflation, au coût de l'énergie pour les véhicules thermiques, aux normes d'émission et au coût des véhicules hybrides et électriques. Le marché de l'occasion, majoritairement composé de véhicules thermiques, correspond aux préférences de certains ménages et professionnels¹².

Graphique n° 2 : évolution des ventes et prix de VP et de VUL neufs et d'occasion en France



Source : Cour des comptes d'après SDES répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO)

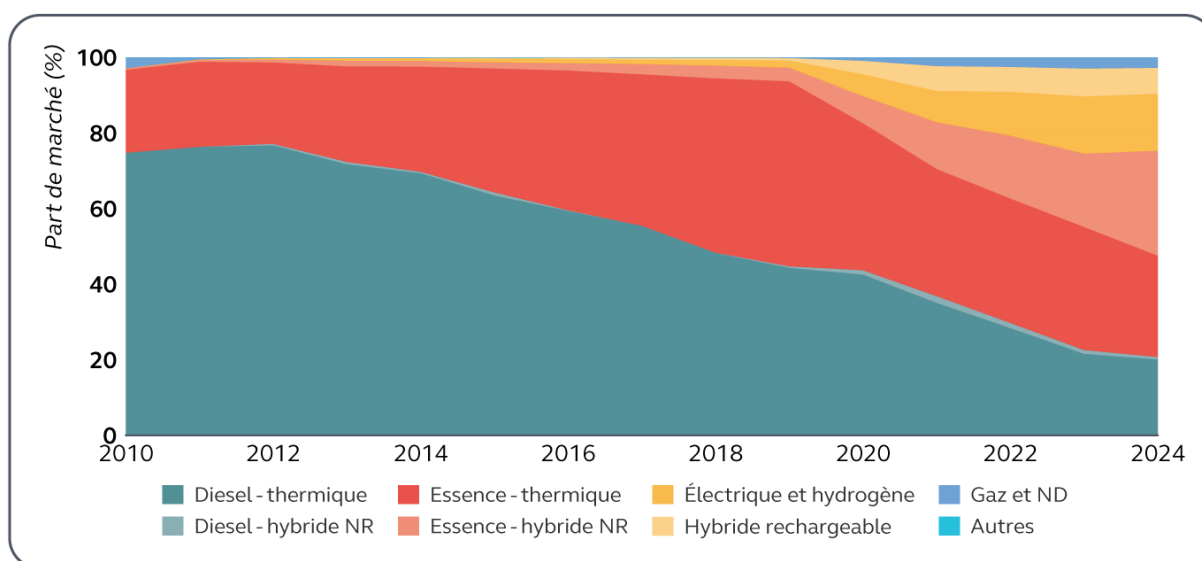
¹² Cf. annexe n° 2

2 - Une progression des ventes de véhicules électriques neufs en décalage avec la trajectoire cible

La part des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables progresse depuis 2018, passant de 2 % des ventes de véhicules neufs en 2018 à 22 % en 2024. Les ventes de voitures électriques représentaient 16,8 % des immatriculations en 2024 et 20 % en 2025, dont 25 % sur le mois de novembre 2025. Les véhicules neufs les plus vendus sont les hybrides non rechargeables (44,8 % des immatriculations au premier semestre 2025). Cette tendance s'écarte toutefois de la cible intermédiaire déterminée par le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) de 26 % de véhicules électriques en 2025, le retard estimé à 300 000 véhicules électriques représentant l'équivalent d'une année de ventes.

Les achats de véhicules légers neufs se répartissent entre particuliers et professionnels. Les professionnels représentaient 58 % des acheteurs de véhicules hybrides rechargeables en 2024, tandis que les particuliers privilégient les véhicules thermiques, hybrides non rechargeables et électriques. Le *leasing* ((location avec option d'achat – LOA) est largement utilisé, notamment pour les véhicules électriques, permettant d'éviter un achat ferme et de répondre à l'incertitude technologique.

Graphique n° 3 : immatriculations de VP et VUL neufs par type d'énergie 2010-2024



Source : Cour des comptes d'après les données SDES RSVERO

B - Une baisse de la production française dans un contexte de forte concurrence à l'échelle mondiale

La production française de véhicules a chuté de 59 % entre 2000 et 2024, passant de 3,3 à 1,3 million d'unités, en raison de délocalisations accrues. La production en Europe centrale et orientale a augmenté de 38 %, tandis que celle de la Chine a plus que décuplé. Cette tendance française s'explique par un déficit de compétitivité-prix, lié à la hausse du coût du travail, et par un déficit de compétitivité hors-prix, les constructeurs nationaux se positionnant sur des gammes moyennes et basses, plus susceptibles d'être délocalisées.

Depuis la crise sanitaire et la pénurie de semi-conducteurs, la Chine s'affirme comme le premier producteur mondial de voitures particulières (27,5 millions sur 67,7 millions en 2024). En Europe, la production s'est redressée mais reste en baisse de 19 % par rapport à 2019, avec une chute particulièrement marquée en France (- 45 %) comparée à l'Allemagne (- 13 %)¹³. Le solde commercial français se dégrade depuis 2004, atteignant un déficit de 22,5 Md€ en 2024, contrairement à l'Union européenne qui maintient un solde positif.

Le secteur automobile doit également faire face aux tensions commerciales mondiales entre l'Union européenne, la Chine et les États-Unis. Les États-Unis ont mis en place des mesures de préférence nationale et des taxes douanières¹⁴. Depuis un accord-cadre de principe du 27 juillet 2025, les droits additionnels sont supprimés et remplacés par un taux de droit de douane unique de 15 % sur toutes les importations aux États-Unis depuis l'Union européenne.

En 2015, la Chine a mis en place un plan *Made in China 2025* de développement économique, qui cible, parmi plusieurs secteurs, celui des véhicules à nouvelles énergies, appuyé par des subventions massives¹⁵. L'Union européenne, après une enquête sur les subventions publiques chinoises en octobre 2023, a imposé en octobre 2024 des droits compensateurs¹⁶ pour freiner les importations de véhicules électriques chinois. Les constructeurs chinois représentent 3,6 % du marché automobile en Europe et environ 10 % du marché des voitures électriques.

C - Une activité qui se contracte pour l'ensemble de la filière et se traduit par des pertes d'emplois

La filière automobile (construction carrosserie et équipements) avait en 2022 un taux de valeur ajoutée de 13,6 %, inférieur à celui de l'industrie manufacturière (24 %), à celui de la construction navale (31 %) et de la construction aéronautique et spatiale (21 %) notamment.

Le nombre d'entreprises dans la filière automobile reste stable, mais les effectifs diminuent, atteignant 330 000 salariés en 2024. La moitié des entreprises et de l'emploi relève du noyau de la filière (constructeurs, équipementiers et carrossiers), dont les effectifs ont baissé de 16 % entre 2009 et 2019, tandis que les entreprises de la périphérie ont perdu 50 % de leurs emplois. Cette tendance s'est poursuivie entre 2019 et 2023. Les conséquences de l'électrification sont difficiles

¹³ cf. annexe n °3.

¹⁴ Aux États-Unis, l'*Inflation Reduction Act*, loi adoptée le 16 août 2022 subventionne des secteurs de l'industrie américaine, dont le secteur automobile, pour un montant estimé à 432 MdUSD sur 10 ans¹⁴. Cette loi vise également à restreindre les importations en subordonnant des subventions et crédits d'impôts à l'achat et assemblage des matériaux aux États-Unis. Par ailleurs, depuis le 26 mars 2025, les États-Unis imposent des droits additionnels de 25 % sur certains véhicules.

¹⁵ Un rapport de la chambre de commerce des États-Unis estime les soutiens publics chinois à au moins 330 Md de dollars en 2017 (cf. rapport de la commission d'enquête du Sénat sur l'utilisation des aides publiques aux grandes entreprises et à leurs sous-traitants : « Transparence et évaluation des aides publiques aux entreprises : une attente démocratique, un gage d'efficacité économique », 1^{er} juillet 2025).

¹⁶ Règlement d'exécution (UE) 2024/2754 de la Commission du 29 octobre 2024 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine.

à prévoir mais une étude de la PFA, association rassemblant les principaux acteurs de la filière,¹⁷ soutient qu'elle pourrait conduire à une perte brute de 46 000 à 87 000 emplois d'ici 2030, soit 15 % à 30 % des effectifs de 2019. Elle s'accompagnerait aussi de la création de 23 000 emplois chez les constructeurs et fournisseurs (électronique, extrusion et fonderie).

II - Des acteurs fragilisés qui doivent se transformer radicalement

A - Des constructeurs français qui résistent en accélérant leur internationalisation

Après des décennies où la France occupait le troisième rang dans l'industrie automobile, elle a connu un repli de sa production et des délocalisations vers l'Europe de l'Est dans les années 2000. Les constructeurs français, initialement centrés sur le marché national, se sont internationalisés pour rester compétitifs. En 2024, trois groupes (Stellantis, Renault, Toyota) produisent 1,32 million de véhicules légers en France, soit une baisse de 37 % depuis 2019. Ces données de production diffèrent dans leur périmètre des données de ventes mentionnées dans le tableau n° 2, illustrant la démarche de délocalisation des constructeurs.

Tableau n° 1 : nombre de véhicules légers produits en France (en milliers)

<i>Production de véhicules en milliers</i>	2019	2020	2021	2022	2023	2024
<i>Renault</i>	680	510	480	430	470	480
<i>Stellantis</i>	1200	590	630	670	730	560
<i>Toyota</i>	220	190	200	250	270	280

Source : DGE d'après les données des constructeurs

Les trois constructeurs automobiles produisant en France

Un constructeur automobile est une entreprise qui conçoit, fabrique, assemble et vend des véhicules automobiles. Toutefois, il est aujourd'hui difficile d'apprécier la nationalité des constructeurs. On peut combiner plusieurs critères : la localisation du siège social, le lieu de conception des véhicules, leur lieu de production et la composition du capital des entreprises.

Renault remplit plusieurs de ces critères. C'est une entreprise fondée en France, dont le siège social est situé à Boulogne-Billancourt et dans laquelle l'État est actionnaire à hauteur de 15 % du capital. Toutefois, si ses sites de production restent encore bien implantés en France, Renault produit certains modèles de sa gamme dans l'Union européenne comme la Renault Captur produite en Espagne et hors Union européenne, comme par exemple la Clio produite en Turquie.

¹⁷ La Plateforme automobile (PFA) rassemble les principaux acteurs de la filière automobile française.

Stellantis est un groupe largement international dont le siège social est situé aux Pays-Bas. Il est né de la fusion entre PSA (Peugeot/Citroën) et Fiat Chrysler. Il possède encore des sites de production emblématiques sur le sol français et Bpifrance détient 6,6 % de son capital.

Toyota France fait désormais partie des constructeurs présents sur le sol français. Filiale du groupe japonais, l'entreprise possède le site de production d'Onnaing près de Valenciennes dans les Hauts-de-France où il produit près de 300 000 Toyota Yaris.

Tableau n° 2 : indicateurs pour les trois constructeurs produisant en France en 2024

Constructeurs	Chiffre d'affaires (en Md€)		Marge opérationnelle en % du CA		Emplois		Ventes de véhicules VP et VUL en millions	
	France*	Groupe	France*	Groupe	France	Monde	France	Monde
<i>Stellantis</i>	62,6	156,9	1,1	5,5	40 000	248 243	0,57	1,98 (hors FCA)
<i>Renault</i>	52,5	56,2	3,8	7,6	38 730	98 000	0,54	2,26
<i>Toyota</i>	3,6	287,2	1,1	11,8	10 000	380 000	0,28	10,82

Source : Cour des comptes d'après les données publiques des constructeurs

*Il s'agit ici du chiffre d'affaires et des marges opérationnelles des entités françaises des groupes mais qui ne recouvre pas la seule part de leur chiffre d'affaires ou de leur marge découlant de leur seule activité sur le sol français.

La santé économique et financière des constructeurs repose en grande partie sur leur activité internationale : leur chiffre d'affaires découle de leur logique de groupe ; leur marge opérationnelle encore satisfaisante ne résulte pas de leur activité sur le sol français mais de délocalisations destinées à maintenir leur compétitivité face à leurs concurrents asiatiques. La part des salariés en France de Stellantis et Renault est désormais minoritaire.

Des constructeurs au défi de l'électrification et de la connectivité des véhicules

Stellantis et Renault développent des stratégies différentes face au défi de l'électrification et à la concurrence toujours plus forte de l'Asie : Renault mise sur sa filiale Ampère installée dans les Hauts-de-France, qui regroupe les activités électriques du groupe. L'ambition affichée est celle de bien différencier les véhicules électriques du reste de la gamme, d'abaisser les coûts de production et de raccourcir les délais de développement. Stellantis adopte quant à lui une approche multi-énergies pour la production de ses véhicules.

Renault s'est doté de son plan stratégique « Renaultion » en 2021. L'objectif initial fixait 65 % de véhicules électrifiés en 2025 et 90 % de véhicules électriques en 2030 en visant la neutralité carbone en Europe d'ici 2040 et dans le monde d'ici 2050.

Le plan stratégique de Stellantis « Dare Forward 2030 », adopté en mai 2022, ambitionnait d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2038, avec une baisse de 50 % des émissions de CO₂ d'ici 2030, la vente de 100 % de véhicules électriques en Europe et de 50 % aux États-Unis à cette même échéance. Toutefois, ce plan stratégique a été révisé en février 2026. Le groupe adapte ses sites pour accueillir des moteurs hybrides, voire thermiques, alors qu'ils étaient initialement prévus pour l'électrique.

Les plans stratégiques des constructeurs prennent en compte le fait que la transformation de l'automobile la conduit vers une intégration croissante de composants électroniques permettant de développer la sécurité et le pilotage des véhicules. Au-delà du véhicule autonome, le véhicule connecté devient la norme, faisant appel à des compétences externes au secteur automobile traditionnel : logiciels embarqués, connexion à des plateformes d'informations et de services, optimisation de l'usage du véhicule, notamment électrique.

Les constructeurs ont fait le choix de gérer cette mutation sous forme d'alliances avec les grands acteurs de la technologie (cf. *infra*). Par ailleurs, ils recherchent une meilleure maîtrise de l'approvisionnement en composants électroniques, largement produits en Asie. La crise de l'approvisionnement de 2022 a révélé cette forte dépendance, incitant les États européens à développer leur industrie micro-électronique. Le véhicule connecté, au-delà des enjeux techniques, change également le modèle économique des véhicules en accroissant fortement leur coût. Il incite les constructeurs à monter en gamme, pour amortir plus facilement les surcoûts.

B - Un tissu industriel d'équipementiers et de sous-traitants fragilisé

1 - Hors constructeurs, des acteurs de la filière industrielle automobile très divers

Hors constructeurs automobiles, les entreprises qui fournissent des produits et services entrant dans la fabrication d'une voiture sont très diverses. Deux sous-ensembles peuvent être distingués. Les équipementiers sont des entreprises spécialisées dans la conception, la fabrication et l'assemblage de pièces ou de systèmes destinés aux véhicules (allumage, freinage, éclairage, climatisation, confort de l'habitacle et sécurité). D'après la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV), 200 équipementiers installés en France emploient 56 498 personnes et ont réalisé en 2023 un chiffre d'affaires de 16,4 Md€, dont 9 Md€ à l'export¹⁸. Le Grand-Est, l'Île-de-France et l'Auvergne-Rhône-Alpes regroupent 44 % des effectifs.

Interviennent également à la périphérie de la filière des « sous-traitants », fournissant des pièces, matières premières ou sous-ensembles aux équipementiers. Ces fournisseurs appartiennent à des branches d'activité différentes correspondant à la nature de leur produit, et leur degré de dépendance à la filière dépend de la part de leur activité consacrée à des produits qui entrent dans la chaîne de valeur automobile. Les sous-traitants représentaient, en 2019, 53 % des entreprises de la filière automobile, 45 % de ses effectifs et 30 % de son chiffre d'affaires. Ils concernaient 869 entreprises employant 51 000 équivalents temps plein (ETP) affectés à l'automobile et réalisent ainsi un chiffre d'affaires dans l'automobile de 14,5 Md€.

Le paysage concurrentiel de la fabrication d'équipements automobiles en France est diversifié, comprenant à la fois de grands équipementiers mondiaux (Bosch, Valeo, Forvia, Michelin, Continental), les équipementiers internationaux étant fortement implantés en France, ainsi qu'un réseau de PME/ETI spécialisées, intervenant sur des expertises spécifiques (plasturgie, fonderie, électronique, décolletage, forge, etc.).

¹⁸ Ce chiffre d'affaires se décompose entre équipements du groupe motopropulseur (40,9 %), habitacle (22 %), équipements de carrosserie (18,8 %), organes de liaison au sol (12,7 %) et équipements de mesure, contrôle, diagnostic et réparation (5,6 %). En annexe sont présentés leur indice de chiffre d'affaires et la moyenne de leur production industrielle par code NAF.

Deux grands équipementiers français, Forvia et Valeo, qui adaptent leurs offres à l'évolution des mobilités

Le groupe Valeo est spécialisé dans l'électrification, les aides à la conduite, les véhicules définis par logiciel (*Software defined vehicle*) et l'éclairage automobile. En 2024, il réalisait un chiffre d'affaires mondial de 21,5 Md€ et un bénéfice avant impôt, intérêt et amortissement de 2,9 Md€. Avec 155 sites de production et 64 sites de R&D, dont 23 sites de production et 14 centres R&D en France, il emploie 106 100 salariés. Valeo était le premier déposant français de brevets en 2024 et investit 9 % de son chiffre d'affaires dans la R&D. Le groupe a accéléré sa transition vers l'électrification, notamment en acquérant la participation de Siemens dans Valeo Siemens e-automotive et en développant des moteurs électriques innovants en collaboration avec Renault.

Le groupe Forvia, né en 2022 de l'union de Faurecia et Hella, fabrique des sièges, des intérieurs de véhicules, des solutions électroniques, hydrogène et d'éclairage. En 2024, son chiffre d'affaires mondial s'élevait à 26,9 Md€ et son bénéfice avant impôt, intérêt et amortissement à 3,35 Md€. Avec 249 sites industriels et 78 centres de R&D, il consacrait 3,5 % de son chiffre d'affaires à la R&D. En 2023, il a inauguré une plateforme industrielle en France dédiée à la mobilité du futur.

Presque la moitié des revenus de Forvia et Valeo est réalisée en Europe.

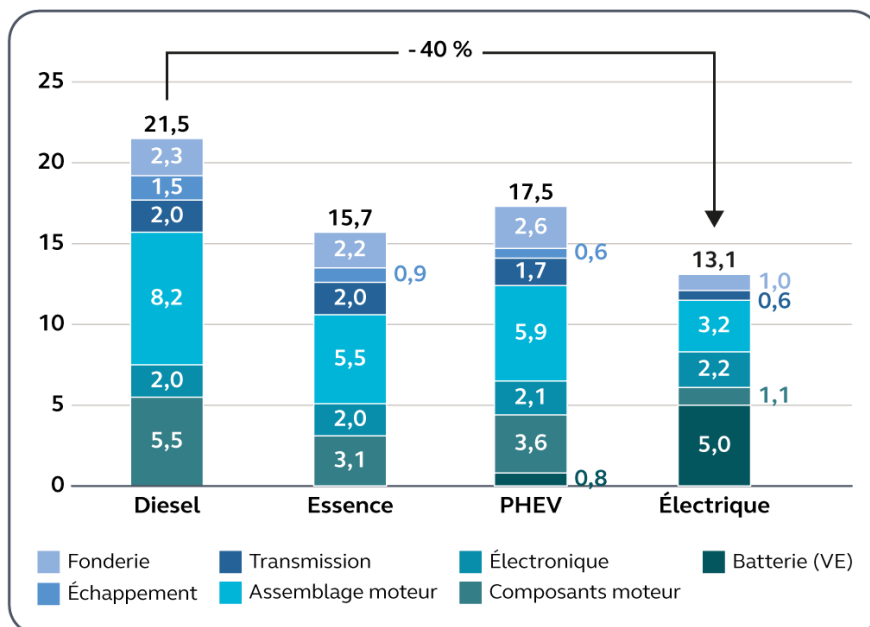
2 - Des fournisseurs en grande difficulté en raison de la concurrence internationale et de la diminution de la production de véhicules thermiques

Les équipementiers automobiles rencontrent des difficultés en raison des délocalisations et de l'approvisionnement accru dans les pays à bas coût, comme l'illustre l'objectif de Stellantis d'acheter 80 % de ses pièces dans ces pays d'ici 2028. Les constructeurs exercent une pression sur les prix, tandis que les fournisseurs subissent les coûts accrus des matières premières, de l'énergie et la pénurie de semi-conducteurs. La baisse des motorisations diesel, une technologie historique en France, a également affecté les fournisseurs.

Enfin, la diminution de la production de véhicules thermiques au profit de véhicules électriques entraîne une moindre demande des constructeurs pour de nombreux composants moins utilisés pour la conception des véhicules électriques. L'architecture du groupe motopropulseur est profondément bouleversée. Les sous-filières les plus à risque sont le décolletage, l'emboutissage, la fonderie/fonte, la forge, le traitement des métaux ; les sous-filières du caoutchouc, fonderie/extrusion aluminium, de la plasturgie, du textile et de la fixation connaîtraient un impact modéré ou nul. En revanche, les sous-filières de l'électronique/électrique et de l'*e-powertrain*¹⁹ ont des perspectives de croissance et de création d'emplois. De manière générale, les motorisations électriques ont une moindre intensité en emplois. S'agissant de la périphérie de la filière, certaines branches sont plus exposées à la transition vers le véhicule électrique, notamment la fabrication d'autres matériels de transport, la fabrication de machines ou équipements et la métallurgie.

¹⁹ Groupe motopropulseur électrique de pointe.

**Graphique n° 4 : emplois générés par type de motorisation
(nombre d'emplois pour 1000 moteurs)**



Source : rapport final « Sous-traitance automobile française : opportunités de développement et de localisation en France », PFA/DGE, septembre 2023, p. 8. – PHEV « Plug-in Hybrid Electric Vehicle » (véhicule hybride rechargeable)

3 - Des équipementiers et sous-traitants particulièrement exposés aux restructurations

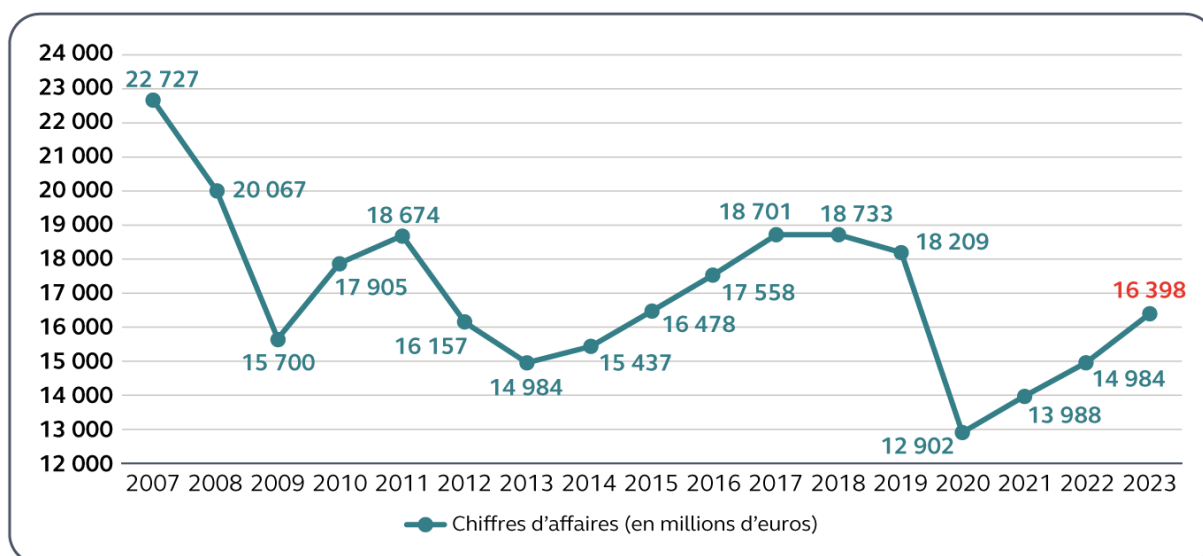
Depuis 2007, le chiffre d'affaires des équipementiers automobiles a fortement diminué. Malgré une augmentation pour la troisième année consécutive, le chiffre d'affaires de 2023 restait en repli par rapport à 2019. Cette évolution masque une grande hétérogénéité : les grands équipementiers réduisent leurs coûts et délocalisent, tandis que les PME risquent la fermeture. En 2024, 38 % des équipementiers ont connu une baisse d'au moins 20 % de leur chiffre d'affaires depuis 2019, mais 18 % maintenaient ou augmentaient leur chiffre d'affaires. La rentabilité d'exploitation restait inférieure à son niveau d'avant la crise sanitaire, avec un taux de marge brute de 4,7 % en 2023 contre 5,4 % en 2019.

Près d'une entreprise sur quatre du secteur (hors constructeur) était déficitaire en 2023²⁰. En raison d'un déficit de fonds propres, la sous-traitance française se caractérise par un effort d'investissement insuffisant²¹, se traduisant par des dépenses de R&D inférieures au reste de l'industrie, et des équipements plus vétustes. Cette situation obère les opportunités de transformation de ces sous-traitants, qui leur permettraient d'améliorer leur performance ou de se diversifier dans d'autres secteurs économiques²².

²⁰ Étude Banque de France-ACSEL, *Situation économique et financière des entreprises de la filière automobile*, octobre 2024.

²¹ Taux d'investissement d'exploitation de 21 % en 2023 pour la filière automobile, pour 30 % pour l'industrie France. Par ailleurs, l'effort d'investissement est très concentré sur quelques entreprises. Le degré d'obsolescence des immobilisations d'exploitation est beaucoup plus élevé que dans le reste de l'industrie (71 % vers 58 % en 2022).

²² Rapport de M. Bertrand Barthélémy, président de la société Flowbird, rédigé à la demande du ministre chargé de l'industrie : *Le soutien public aux sous-traitants automobiles : une transformation nécessaire pour réussir la transition vers l'électrique*, juillet 2024.

Graphique n° 5 : évolution du chiffre d'affaires des équipementiers en France

Source : « données clés 2024 » de la FIEV

Les effectifs des fournisseurs ont été ajustés à la baisse. Ainsi, pour les équipementiers, sous-traitants et carrossiers, d'après une étude de la PFA et de la DGE, les emplois en France sont passés de 280 000 en 2010 à 236 000 en 2022, en raison de la concurrence des pays à bas coût. La DGE relève qu'entre 2009 et 2019, la baisse des effectifs a été beaucoup plus marquée chez les sous-traitants (50 % pour les effectifs dédiés à l'automobile) que dans les entreprises du noyau de la filière (16 % de baisse). Le mouvement récent d'électrification des véhicules devrait encore aggraver cette tendance, en raison de la moindre intensité en emplois des véhicules électriques et de la plus grande localisation en Asie de la valeur ajoutée. D'après les projections effectuées par la DGE, 40 000 emplois seraient menacés en France à terme.

Une aggravation de la situation de la filière automobile aurait des effets systémiques, en raison des interdépendances nombreuses avec d'autres filières industrielles. Plus la dépendance à l'industrie automobile des sous-traitants est forte, plus leur situation est risquée (secteurs de la fabrication d'autres produits minéraux non métalliques, de la fabrication de textiles, de machines, de la production métallique par exemple²³). Aussi, le déclin des sous-traitants automobiles est-il susceptible d'affecter d'autres champs de l'économie, compte tenu de ses effets d'entraînement importants²⁴.

²³ Voir schéma en annexe n° 7. 42 % des sous-traitants hors équipementiers sont fortement dépendants de la filière avec plus de 50 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile, et 22 % ont même réalisé plus de 90 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile.

²⁴ Dans son rapport sur *Dix ans de politiques publiques en faveur de l'industrie*, publié en novembre 2024, la Cour des comptes relevait qu'une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile en génère 4,1 à travers les consommations intermédiaires nationales et que ce multiplicateur est le plus élevé parmi les secteurs pris en compte par l'INSEE, après la construction aéronautique et spatiale.

C - L'émergence de nouveaux acteurs tirés par la conversion au véhicule électrique

1 - L'industrie automobile devient un client stratégique des industries électroniques et de la filière des métaux critiques

L'automobile thermique est consommatrice de métaux pour ses différentes composantes. En outre, le mouvement vers plus de connectivité dans les véhicules depuis le début du XXI^{ème} siècle (apparition du GPS) s'est accentué avant même qu'apparaisse l'enjeu des véhicules électriques. Au cours de la période sous revue, les enjeux autour de l'électronique se sont accentués et montrent la criticité des approvisionnements en métaux, notamment pour la fabrication de batteries, qui représentent 40 % de la valeur des véhicules électriques. L'accroissement des besoins en matière d'électronique conduit à considérer que le véhicule sera d'abord un SDV (*Software designed vehicle*). Deux tendances émergent : l'autonomie (le véhicule se déplace seul) et la connexion (le conducteur est assisté dans toutes les dimensions de sa conduite).

Le nombre d'objets connectés au sein d'une voiture est passé d'un peu plus de 600 en 2018 à 850 en 2022 et devrait atteindre 1 100 en 2028. Parmi ces objets, la moitié se situe sur les systèmes embarqués (freins, moteurs), une centaine sont des capteurs intelligents (radars et autres) et une autre centaine sert à la conduite autonome. Le marché mondial de l'électronique pour automobile devrait passer de 43 Md de dollars en 2022 à 84 Md de dollars en 2028²⁵. Les situations des « puces » électroniques et de l'industrie du logiciel sont différentes. Dans le premier cas, la production de semi-conducteurs est dépendante des entreprises taiwanaises, chinoises et coréennes. L'enjeu est donc pour les constructeurs et les équipementiers de sécuriser les approvisionnements. En matière de logiciels (à la fois embarqués, c'est-à-dire permettant de piloter le véhicule, et connectés, permettant une supervision externe par le constructeur ou des sociétés de service), l'enjeu de la capacité de calcul a conduit les constructeurs à conclure des alliances avec les fournisseurs de logiciels et de plateformes numériques. Renault-Nissan s'est ainsi allié dès 2018 à Google pour développer les logiciels destinés à ses véhicules. Cette alliance a été élargie en 2022. Stellantis, de son côté, a développé la plateforme STLA avec l'éditeur américain Qualcomm.

L'industrie automobile est par ailleurs un utilisateur croissant des métaux et minerais dits critiques, compte-tenu de leur importance dans les batteries des véhicules électriques (cuivre, cobalt, nickel, lithium, terres rares et aluminium) et dans l'électronique embarquée. Pour faire face aux risques de rupture, la politique d'approvisionnement s'appuie sur deux axes : la sécurisation des flux miniers, d'une part, et le recyclage, d'autre part. Des moyens financiers publics importants ont été mobilisés sur la période récente : au total, ce sont 2 Md€ d'investissements, aides ou avances remboursables qui sont déployés depuis novembre 2020, dans le cadre du plan de relance, pour aider les entreprises, alors qu'un deuxième appel à projet sur les métaux critiques vient d'être lancé en mai 2025. À l'échelle européenne, un cadre législatif stabilisé permet désormais le lancement de projets industriels. S'agissant du recyclage, l'industrie naissante se heurte au manque de visibilité sur les prix de marché des matières premières et à la faible maîtrise technique des processus de recyclage. L'industrialisation n'est pas mature, conduisant par exemple à raffiner ou à recycler l'essentiel du cuivre collecté hors de France.

²⁵ Étude Yole Group.

2 - Un investissement massif dans l'industrie de la batterie, largement dominée par les acteurs asiatiques

Les batteries sont au centre de la mutation vers la motorisation électrique. Elles remplacent le moteur (thermique) et deviennent le principal centre de valeur et de coût de celui-ci (40 % du coût total en moyenne). Leur rôle varie selon la gamme du véhicule et selon sa technicité (autonomie) et leur production est au cœur d'une nouvelle filière automobile. L'industrie des batteries pour l'automobile doit faire face à des évolutions technologiques rapides et la domination de la R&D et des capacités de production de la Chine. Celle-ci a investi 60 Md€ entre 2017 et 2023 et produit 83 % des batteries pour véhicules en 2023 contre 7 % pour l'Europe (sur une production totale de 2 400 GWh). Cette même année cette dernière avait importé pour 27 Md€ de batteries (dont 87 % en provenance de Chine), et produit pour 23 Md€ (soit 45 % de plus qu'en 2021). Trois entreprises concentrent les deux tiers du marché mondial de batteries pour véhicules électriques : le chinois CATL, leader mondial avec 37 % des parts de marché en 2023, le coréen LG Chem et le japonais Panasonic. Cette domination technologique a contraint les acteurs européens à se regrouper.

Depuis 2016, les importations de batteries en France ont été multipliées par sept, atteignant une valeur de 2,8 Md€ en 2023. La Chine reste le principal fournisseur, représentant 40 % des importations, suivie par la Pologne (30 %) et le Japon (8 %). Les besoins, avant même l'échéance de 2035 sur les ventes de véhicules thermiques, sont importants puisque le marché européen est estimé en 2030 à 740 GWh de capacités de batteries, alors que la capacité actuelle de production de batteries est d'environ 100 GWh d'après les données de l'alliance européenne des batteries.

Les constructeurs automobiles européens ont dû choisir entre investir ou sous-traiter la production de batteries. La plupart ont opté pour la co-production, investissant dans des *gigafactories* en Europe, ce qui soulève des questions sur la viabilité de ces projets et leurs débouchés. En France, quatre usines de production de batteries sont en cours de construction. Ces projets d'ACC, d'Envision AESC, de Verkor et de Prologium devraient garantir des capacités de production de 115 GWh par an à partir de 2030. Celles-ci permettraient d'atteindre l'objectif du plan *France 2030* prévoyant la production de deux millions de véhicules électriques ou hybrides. Par ailleurs, après 2030, le projet de Blue Solutions pourrait significativement augmenter les capacités françaises et équiper les véhicules électriques européens de batteries nouvelle génération.

III - Des objectifs de décarbonation ambitieux qui exigent une mutation profonde de la filière

Pour l'atteinte de la neutralité carbone d'ici 2050, l'Union européenne impose un cadre contraignant aux constructeurs européens pour faire évoluer leur production vers les véhicules propres. Au niveau national, cet objectif est inscrit dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) et est assorti de paliers transitoires. Face aux difficultés de transformation des chaînes de production, une adaptation de cette trajectoire est en discussion et a déjà été opérée en matière de normes d'émissions.

A - Des objectifs européens de décarbonation initialement ambitieux qui font l'objet d'adaptation

L'Union européenne a lancé en 2019 le Pacte vert pour l'Europe pour atteindre la neutralité carbone en Europe d'ici 2050. Le secteur automobile, considéré comme un secteur stratégique, est soumis à l'obligation de réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules neufs. Depuis 2021, le règlement (UE) n° 2029/631 sanctionne par des amendes le non-respect de seuils moyens d'émissions de CO₂ par kilomètre.

Ces mesures font actuellement l'objet d'adaptations suite aux demandes d'une partie des acteurs. Un amendement ciblé portant sur les normes d'émission est intervenu avec le règlement n° 2025/0070 du 27 mai 2025, pour assouplir les obligations des constructeurs en leur octroyant un délai de trois ans, au lieu d'une obligation annuelle, pour s'y conformer. De même, l'obligation issue des textes « *Fit for 55* » ou « ajustement à l'objectif 55 » de réduction des émissions de CO₂ de 100 % à partir de 2035 pour les voitures et les véhicules utilitaires légers neufs par rapport à leur niveau de 2021 est en cours de révision. La commission européenne, à la suite du dialogue stratégique engagé avec la filière automobile, a présenté en décembre 2025 un paquet de mesures ramenant notamment l'objectif à une baisse de 90 % des émissions. Cette proposition, qui inclut un super-crédit pour les petits véhicules électriques conditionné à un critère de fabrication dans l'Union européenne, doit être examinée par le Conseil et le Parlement européen en 2026.

Le dialogue stratégique sur l'avenir de la filière automobile engagé par la Commission européenne avec les acteurs de la filière va dans le sens d'une meilleure concertation. Le plan d'action en faveur de l'industrie automobile européen annoncé en septembre 2025 montre la prise en compte des défis technologiques et de l'intensification de la concurrence : trois domaines sont privilégiés, l'innovation et la transition numérique, la décarbonation et la compétitivité industrielle.

B - En France, des objectifs ambitieux complémentaires de ceux de l'Union européenne

Au niveau national, plusieurs textes et programmes imposent des objectifs de décarbonation qui concernent au premier chef les constructeurs et la filière amont. À la suite du Plan Climat de 2017, la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 prévoit d'atteindre la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050 ainsi qu'un objectif transitoire de réduction de 37,5 % des gaz à effet de serre d'ici 2030 et l'interdiction des ventes de voitures thermiques d'ici 2040. La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi climat et résilience) a complété ces dispositions en 2021 par l'interdiction des ventes des voitures neuves les plus polluantes en 2030. D'autres annonces renforcent ces orientations en matière de décarbonation des véhicules. Depuis 2021, l'objectif de production en France de deux millions de véhicules zéro émissions à l'horizon 2030 figure dans le plan *France 2030* (objectif 4). La stratégie nationale bas carbone, actuellement en cours de révision, prévoit dans sa version en vigueur une part de 66 % de véhicules électriques et de 10 % d'hybrides rechargeables en 2030.

Les infrastructures de recharge des véhicules électriques font également l'objet de mesures spécifiques. L'objectif, fixé par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, est de 7 millions de bornes de recharge d'ici 2030, toutes catégories confondues. En 2024, 2,35 millions de bornes ont été installées. La LOM a fixé des objectifs en matière de bornes de recharge pour véhicules électriques, en imposant des obligations d'équipement en bornes aux bâtiments neufs et rénovés, tertiaires et résidentiels, financées principalement par les certificats d'économie d'énergie (CEE).

C - Pour toute la filière, une mutation des processus de production

Cette trajectoire de décarbonation, qui oriente la production vers le véhicule électrique conduit à des transformations majeures des processus de production des constructeurs, de leurs équipementiers et des autres fournisseurs.

En effet, la production et les composants d'un véhicule électrique diffèrent largement de ceux d'un véhicule thermique. Un véhicule électrique contient jusqu'à 40 % de pièces en moins qu'un véhicule thermique et la valeur est concentrée dans la batterie, qui représente 30 à 40 % de la valeur du véhicule. Alors que les compétences et savoir-faire nécessaires à la production de véhicules thermiques concernent la forge, la fonderie, le décolletage et l'emboutissage, celles relatives aux batteries électriques relèvent en grande partie du domaine de la chimie²⁶.

La filière automobile est encore fortement dépendante de la production de véhicules thermiques, qui représentait 36 % du chiffre d'affaires du noyau du secteur en 2019 selon la DGE.

²⁶ Cf. annexe n °3.

CONCLUSION

Les objectifs de décarbonation imposent à une filière déjà fragilisée une trajectoire ambitieuse de mutation de l'outil de production, qui concerne aussi bien les constructeurs, leurs équipementiers et leurs sous-traitants. Confrontée à un marché où la concurrence chinoise sur les véhicules électriques et sa domination sur la technologie des batteries conduisent à une pression sur les prix de ventes, la filière française connaît une situation difficile. Elle fait face à ces difficultés en poursuivant une stratégie de délocalisation et de diminution des emplois, qui vient accentuer les lacunes structurelles qui existaient avant la crise sanitaire.

Le retard technologique sur la batterie est d'autant plus difficile à résorber que les coûts de l'énergie et des métaux critiques jouent en défaveur des acteurs européens. À ces difficultés s'ajoute une demande faible, en raison notamment des contraintes liées à l'autonomie des batteries, d'une incertitude sur la valeur de revente des véhicules électriques et du prix élevé de ces véhicules électriques, les constructeurs français s'étant positionnés sur des véhicules haut de gamme. Les interventions publiques doivent donc concilier deux objectifs potentiellement contradictoires, celui d'assurer le passage au véhicule électrique et celui de protéger une filière automobile française, mal positionnée sur ce nouveau marché, mais au cœur de l'activité de nombreux autres secteurs industriels (métallurgie, électronique, chimie, électronique, logiciels, etc.).

Chapitre II

Un empilement de dispositifs de soutien au pilotage éclaté

Les soutiens publics à la filière automobile portent sur la demande et sur l'offre. Concernant la demande, ils prennent la forme d'incitations à l'achat de véhicules électriques (aides directes, taxes, mesures réglementaires), dans un contexte de recherche de baisse des émissions du parc automobile auquel s'ajoute l'objectif de soutenir les ménages modestes pour l'acquisition d'un véhicule propre. Ces mesures ne bénéficient pas nécessairement à la filière française lorsque la demande se porte sur des véhicules importés. Elles ont fait l'objet de nombreuses évolutions pour s'adapter à des objectifs mouvants et des contraintes budgétaires qui les rendent plus complexes et moins prévisibles. Concernant l'offre, les soutiens publics prennent la forme de subventions, d'aides à l'investissement, de prêts et de crédits d'impôt qui bénéficient directement aux entreprises du secteur. Faute de stratégie d'ensemble, ils répondent à des objectifs différents qui peuvent se révéler discordants : décarbonation mais également maintien et modernisation du tissu industriel et protection de l'emploi.

La stratégie de l'État vis-à-vis de la filière automobile pâtit d'un manque de hiérarchisation claire des objectifs pour assurer la cohérence entre les dispositifs de soutien à la demande de véhicules et les dispositifs de soutien à l'offre (I). Ces différents dispositifs pourraient être améliorés : en effet, les mesures de soutien à la demande sont en constante évolution (II), tandis que les aides à l'industrie automobile, nombreuses, sont insuffisamment ciblées (III.).

Tableau n° 3 : montant des dispositifs de soutien à la filière automobile sur la période 2018-2024 (en Md€)

<i>Dispositif</i>		Montant
<i>Aides à la demande</i>	Prime à la conversion	2,97
	Bonus écologique	6,15
	Leasing social	0,3
	Total	9,42
<i>Aides à l'offre</i>	Aides à l'emploi	0,967
	Subventions et avances remboursables ²⁷	5,065
	Dépenses fiscales	2,193 ²⁸
	Total	8,225
<i>Recettes</i>	Malus	+ 4,397

Source : Cour des comptes

I - Une absence de stratégie claire de l'État

A - Des tentatives de structurations de la filière sans effet réel sur les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants

La structuration de la filière automobile a été entamée sous l'égide du ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi afin de relancer et soutenir la filière industrielle de la construction automobile française, dans le cadre du « pacte automobile » de 2009. L'association « plateforme de la filière automobile » (PFA) a été créée en juillet 2010, avec pour objet de contribuer à définir, coordonner et promouvoir les actions nécessaires à l'amélioration de la compétitivité et au renforcement de la filière automobile française. Elle a notamment pour mission de développer l'activité d'étude dans le secteur, de représenter l'ensemble de la filière française, de mener toute action de nature à valoriser la filière et à renforcer sa compétitivité, d'assurer la promotion de la filière et de contribuer aux relations harmonieuses entre acteurs de la filière.

Parallèlement, à la suite des états généraux de l'industrie ouverts en 2009, un comité stratégique de la filière automobile a été créé, qui rassemble les principales entreprises industrielles et de service de la filière, les fédérations professionnelles représentatives des constructeurs, équipementiers et fournisseurs, les organisations syndicales de salariés, les organismes de branche pour l'amont et l'aval, des représentants de l'État (ministères) et des collectivités locales. Le président de la PFA a été désigné par les pouvoirs publics comme président du comité stratégique de filière, qui se réunit une fois par an. Cette structuration n'est pas propre à la filière automobile, puisque les travaux du Conseil de l'industrie ont abouti pour la plupart des grandes filières économiques à l'installation de comités stratégiques de filière et à la conclusion de contrats stratégiques de filière.

²⁷ Montants d'aides attribués aux entreprises.

²⁸ Ce montant n'inclut le CIR que jusqu'en 2022 (dernières données disponibles).

Un code de performance et de bonnes pratiques (CPBP) relatif à la relation client fournisseur au sein de la filière de la construction automobile, a été adopté en 2009 par les principaux constructeurs, équipementiers et fédérations professionnelles. Il couvre plusieurs domaines jugés essentiels pour la stabilité des relations commerciales (contrats, délais de paiement, gestion des commandes et des volumes, etc.).

Cependant, les rapports commerciaux restent déséquilibrés entre constructeurs et sous-traitants (pression sur les prix, absence de visibilité du carnet de commandes, engagements contractuels non tenus). En effet, l'application du contrat stratégique de filière et du code de bonnes pratiques, juridiquement non contraignants, dépendent de la volonté des acheteurs. Ainsi, un avis du 27 février 2023 de la commission d'examen des pratiques commerciales (CEPC) estime que les clauses des documents contractuels d'un constructeur pourraient contrevenir à l'article L. 442-1, I du code de commerce, qui proscrie l'avantage sans contrepartie et le déséquilibre significatif dans les droits et obligations des parties. Un rapport parlementaire relevait, comparativement à d'autres filières, la fréquence des mauvaises pratiques des services achats des grands donneurs d'ordre dans la filière automobile²⁹.

Ces rapports commerciaux complexes entre les constructeurs automobiles, engagés dans des stratégies commerciales au niveau mondial, et leurs sous-traitants implantés en France, desservent la capacité de ces derniers à se transformer. Par ailleurs, la disparition des sous-traitants français ou leur rachat par des acteurs étrangers est susceptible de fragiliser les chaînes d'approvisionnement de l'industrie automobile française.

B - Des objectifs difficiles à articuler dans le contrat stratégique de filière et nécessitant une clarification des priorités de l'État

Au travers de deux contrats stratégiques de filière (2018-2022 et 2024-2027), l'État et la filière automobile ont partagé un certain nombre d'objectifs permettant de faire face aux défis de transformation de la filière. Le contrat stratégique de filière (CSF) 2018-2022 comprenait quatre projets structurants : être acteur de la transition énergétique et écologique, créer l'écosystème du véhicule autonome et l'expérimenter à grande échelle pour offrir de nouveaux services de mobilité, anticiper l'évolution des besoins en compétence et en emplois, et renforcer la compétitivité de la filière automobile. À la suite d'un avenant au CSF 2018-2022 intervenu en 2021, les axes du contrat stratégique de filière 2024-2027 ont été réorientés vers la préservation de la compétitivité du tissu industriel et des emplois français.

Les grands objectifs de politique publique (dits « projets structurants ») exprimés dans les contrats stratégiques sont susceptibles, s'ils sont poursuivis dans la même temporalité, d'avoir des implications contradictoires. Il en a ainsi été de l'articulation dans le contrat stratégique de 2018 des projets concomitants d'accélération de la transition énergétique et écologique (qui nécessite de multiplier par cinq d'ici fin 2022 les ventes de véhicules 100 % électriques) et de renforcement de la compétitivité de la filière automobile française, voire de préservation des emplois.

²⁹ Rapport d'information déposé par la commission des affaires économiques de l'Assemblée nationale sur les relations entre les grands donneurs d'ordre et les sous-traitants dans les filières industrielles, présenté par M. Denis Sommer, député, 26 juin 2019.

En effet, compte tenu notamment du retard technologique européen et français en matière de batteries, l'objectif de transition énergétique poursuivi par l'État conduit à importer des véhicules électriques produits hors d'Europe, aux États-Unis et principalement en Asie. De ce fait, la filière automobile française, déjà fragilisée, et ne disposant pas du temps nécessaire pour se transformer, voit sa pérennité remise en cause, en contradiction avec l'objectif de renforcement de sa compétitivité inscrit dans le contrat stratégique de filière.

Comme le souligne le rapport Draghi de 2024, le secteur automobile illustre l'absence de planification de l'Union européenne et la mise en œuvre d'une politique climatique en l'absence de politique industrielle, l'objectif de 2035 n'ayant pas été accompagné de manière synchronisée par une conversion de la chaîne d'approvisionnement. Ce rapport relève que la Commission européenne n'a lancé l'Alliance européenne pour les batteries, visant à construire une chaîne de valeur des batteries en Europe, qu'en 2017, alors que l'Europe, dans son ensemble, accuse un important retard dans l'installation d'infrastructures de recharge. La Chine, en revanche, se concentre sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques depuis 2012, ce qui lui a permis d'avancer plus rapidement et à plus grande échelle et de disposer désormais d'une génération d'avance dans la technologie des véhicules électriques.

En France, la stratégie de l'État demeure ambiguë. L'échéance de la fin de la production de véhicules thermiques en 2035 représente un objectif clair, justifiant la mise en œuvre de dispositifs de soutien à la demande de véhicules électriques, qui ne bénéficient que partiellement à des véhicules produits en France. Ces soutiens à la demande, progressivement réorientés sur les ménages modestes, contribuent également au soutien de leur pouvoir d'achat. En parallèle, afin d'atténuer les effets négatifs de la réglementation CAFE sur la filière automobile française, l'État a récemment étoffé les dispositifs de soutien à l'industrie automobile, tant en matière d'investissement que de soutien à l'emploi.

L'absence de hiérarchie dans les choix stratégiques se traduit également à travers une gouvernance des aides morcelée, avec une articulation insuffisante entre la politique de transition énergétique et la politique industrielle, alors que ces différents volets de l'action publique sont interdépendants. Les politiques de soutien à la demande ont un effet direct sur les choix stratégiques industriels des acteurs du secteur de favoriser un type de véhicule (électrique, moyenne gamme, etc.).

La mise en place du score environnemental fin 2023 pour les aides à la demande, concomitante au renforcement des droits de douane européens, a constitué un changement permettant de réduire la part de marché des véhicules assemblés hors Union européenne. L'évolution sur la période récente de la part des véhicules électriques produits en France est encourageante (par exemple, la Renault 5 produite à Douai est le premier véhicule électrique vendu en France en 2025). Cette tendance doit cependant être confirmée dans la durée et ses effets sur la production en France bien analysés. En effet, elle ne doit pas masquer les difficultés de la filière industrielle dans son ensemble mais inciter à poursuivre l'articulation des différents dispositifs entre eux.

L'État devrait donc clarifier sa stratégie et sa gouvernance, en mettant l'accent sur une amélioration de la cohérence des différentes aides et un renforcement de leur pilotage

interministériel³⁰. Cette évolution doit permettre d'améliorer la performance du soutien à la filière, tant relative à l'offre qu'à la demande. Par ailleurs, la situation économique complexe de la filière, au sein de laquelle les acteurs réagissent publiquement en ordre dispersé face à l'échéance de 2035, nécessiterait que l'État organise une concertation générale avec les acteurs privés pour partager un état des lieux et fixer des orientations communes et cohérentes à court et moyen terme.

Pour clarifier la stratégie de l'Etat vis-à-vis de la filière automobile, la Cour recommande de la rendre publique et de hiérarchiser les priorités de politique publique.

II - Des dispositifs de soutien à la demande de véhicules en constante évolution

Le soutien à la demande des véhicules vise à encourager la mise en circulation des véhicules propres, objectif auquel s'est ajouté l'aide aux ménages modestes. Il n'est donc pas spécifiquement destiné à soutenir la filière automobile française puisqu'il peut bénéficier aux véhicules importés. Il repose sur deux grandes familles de dispositifs.

En premier lieu, les soutiens à la demande peuvent prendre la forme d'aides financières destinées à diminuer le coût effectif d'achat des véhicules électriques. Ces aides peuvent être versées à l'occasion de l'achat d'un véhicule neuf (bonus électrique) ou être conditionnées à la mise au rebut d'un véhicule polluant (prime à la conversion). L'aide peut aussi prendre la forme d'une réduction du loyer dans le cas d'une location de véhicule avec option d'achat (*leasing social*). L'aide peut être directement versée au bénéficiaire ou être avancée par le concessionnaire. L'aide cherche à accélérer la décision d'achat d'un véhicule neuf et la mise sur le marché secondaire du véhicule thermique. Les soutiens à la demande ciblés sur le marché du neuf peuvent donc avoir un effet retardé sur les émissions de CO₂.

Les soutiens à la demande peuvent également prendre la forme de taxes incitatives, visant à décourager les achats des véhicules polluants. Le malus automobile taxe les véhicules à fortes émissions (malus CO₂) et les véhicules les plus lourds (malus poids). C'est un dispositif similaire qui a été mis en place pour inciter les grandes entreprises à accroître la proportion de véhicules à faibles émissions dans leurs flottes. La taxe annuelle incitative à l'acquisition de véhicules légers à faibles émissions s'applique lorsqu'un écart est constaté entre la part réelle des véhicules à faibles émissions dans la flotte et l'objectif qui lui est fixé (15 % en 2025).

Depuis 2018, ces mesures ont connu de nombreuses évolutions qui rendent leur articulation et leur compréhension difficiles, à la fois pour les particuliers et les entreprises qui doivent s'adapter aux changements, parfois subits, de réglementation (comme l'arrêt brusque, début 2024, du *leasing social*) et pour les constructeurs, qui doivent anticiper les niveaux d'aides à l'achat des véhicules. Entre 2018 et 2025, ce sont près de 2,4 millions de bénéficiaires qui ont été aidés à hauteur de 8,5 Md€ versés³¹.

³⁰ La gouvernance de *France 2030* présente d'ores et déjà l'avantage de rassembler l'ensemble des parties prenantes de l'administration, notamment la DGE et la DGEC, le SGPI étant chargé d'assurer la cohérence de la politique d'investissement de l'État.

³¹ Cf. annexe n°6.

A - La prime à la conversion, un dispositif ambitieux, recentré après 2019 puis arrêté fin 2024

Conditions et montants de la prime à la conversion

Bénéficiaires : personnes physiques sous condition de revenu (revenu fiscal de référence inférieur à 24 900 €) ou personnes morales

Conditions relatives au véhicule : mettre à la destruction un véhicule ancien polluant, acheter ou louer un véhicule peu polluant électrique ou hybride, neuf ou d'occasion dont le coût d'acquisition est inférieur ou égal à 47 000€ et dont la masse en ordre de marche est inférieure à 2 400 kg

Montant de la prime (cas des voitures particulières) :

5 000 € dans la limite de 80 % du coût d'acquisition pour les véhicules électriques et/ou hydrogène (3 000 € pour les autres motorisations) pour les ménages très modestes et ménages modestes « gros rouleurs »

1 500 € (véhicules électriques et/ou hydrogène) ou 500 € pour les ménages modestes

La prime à la conversion est une aide financière versée aux personnes morales ou aux personnes physiques sous condition de ressources qui mettent à la destruction un véhicule ancien polluant contre l'acquisition d'un véhicule neuf ou d'occasion peu polluant. Il s'agit d'un dispositif ancien, créé par le décret du 30 décembre 2014, cumulable avec le bonus écologique. Il a été plusieurs fois modifié. Le dispositif s'est étendu après le décret du 28 décembre 2018 qui a élargi les conditions d'octroi de la prime attribuable à tous les ménages et doublé la prime pour les ménages les plus modestes. Toutefois, à partir d'août 2019 les conditions ont été progressivement resserrées. Le décret du 12 février 2024 a diminué de 1 000 € le montant de la prime pour les personnes physiques ou morales, supprimé la prime pour les voitures neuves non électriques ou à hydrogène et encadré les véhicules d'occasion éligibles à la prime à la conversion. Il a introduit également un critère lié au score environnemental (écoscore) en ce qui concerne les véhicules électriques neufs avant d'être arrêté par le décret du 29 novembre 2024, pour toutes les voitures commandées après le 2 décembre 2024. Le dispositif a été arrêté en décembre 2024.

B - Le bonus écologique : un recentrage sur les ménages modestes et les véhicules électriques neufs écoscorés

Le bonus écologique est une aide financière pour l'achat d'un véhicule neuf électrique, modulée en fonction du revenu du bénéficiaire. Les véhicules éligibles doivent afficher un score environnemental minimum depuis 2023.

Conditions et montants de la prime « coup de pouce » (ex bonus écologique)

Véhicule : véhicule neuf d'un coût d'acquisition inférieur ou égal à 47 000 €, de masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg, d'un score environnemental minimum.

Montant de l'aide : 4 200 € pour les ménages des cinq premiers déciles (revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 16 300 €), 3 100 € pour les autres ménages. Depuis le 1^{er} octobre 2025, le montant de l'aide est majoré de 1 000 € pour les véhicules assemblés en Europe et équipés d'une batterie européenne.

Le bonus écologique constitue l'aide la plus massive à l'achat de véhicule propre que ce soit en montant versé ou en nombre de bénéficiaires. Au départ distribué largement, il a progressivement évolué pour être recentré sur l'achat des véhicules électriques neufs qui remplissent des conditions de prix et de poids et avec un montant majoré pour les ménages modestes. Toutefois, les ménages plus aisés (à partir du 6^{ème} décile) bénéficient de 43 % des crédits distribués, soit 515 M€ sur un total de 1 185 M€ versés en 2024. Depuis mi-2025, le bonus est financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE) et devient la prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques ».

Entré en vigueur en octobre 2023, le score environnemental (écoscore), calculé par l'ADEME, est devenu un critère d'éligibilité au bonus puis de la prime « coup de pouce ». Son calcul repose sur l'empreinte carbone du véhicule électrique, depuis sa production jusqu'à son acheminement. Le score favorise ainsi les véhicules et leurs composants fabriqués au sein de l'Union européenne et exclut les modèles produits à bas coût et à forte empreinte carbone, notamment d'origine extra-européenne. Le secrétariat général à la planification écologique (SGPE) estime que ce dispositif permet, en analyse de cycle de vie, de réduire l'empreinte carbone française de une à deux mégatonnes de CO₂ par an, soit l'équivalent annuel des émissions à l'échappement de 850 000 voitures thermiques. À l'écoscore s'ajoute, depuis l'arrêté du 8 septembre 2025, une surprime de 1 000 € accordée aux véhicules munis d'une batterie européenne. Cette évolution va dans le sens d'une bonification de l'aide en fonction du lieu de production du véhicule.

Un dispositif de malus écologique complète le bonus. Il se compose d'un malus CO₂ sous forme de taxe à l'immatriculation pour les véhicules les plus émetteurs et d'un malus au poids³². Le malus a évolué avec un élargissement progressif des véhicules concernés et une augmentation de la taxe.

³² Cf. annexe n 6.

C - Le *leasing* social, un dispositif pour les ménages modestes

Conditions et montants du *leasing* social

Véhicule électrique neuf, d'un écoscore minimal, d'un coût d'acquisition inférieur ou égal à 47 000 € et d'une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg

Bénéficiaires : ménages

Condition de revenu : revenu fiscal de référence inférieur ou égal à 16 300 €

Conditions liées au kilométrage dans le cadre de l'activité professionnelle : trajet domicile-travail de plus de 15 km ou trajets de plus de 8 000 km par an effectué avec le véhicule personnel

Montant de l'aide : 7 000 € sur la durée du contrat de location (3 ans ou plus), dans la limite de 27 % du prix d'achat. Le loyer mensuel est de 200 € maximum.

La mise en place du *leasing* social pour l'année 2024 devait réduire les difficultés des ménages modestes « gros rouleurs » à acquérir des véhicules électriques neufs ou d'occasion présentant un score environnemental minimal et d'un prix d'acquisition inférieur à 47 000 TTC. L'objectif du *leasing* est en effet de supprimer les coûts d'entrée des ménages modestes à l'acquisition d'un véhicule en proposant une prise en charge d'une partie du loyer dans le cadre d'un contrat de location avec option d'achat de véhicule.

Lancée en janvier 2024, la première version du *leasing* social a donné lieu à un afflux de demandes nettement plus élevé qu'anticipé (50 000 demandes pour une enveloppe budgétaire calibrée entre 20 et 25 000 demandes par an), ce qui a conduit à un brusque arrêt du dispositif au bout de six semaines. Depuis le 30 septembre 2025, le programme a été relancé et financé sur une enveloppe fermée par recours aux CEE à l'instar du bonus écologique. Les premières données montrent que le nombre de demandes est à la hauteur de la précédente édition : en une semaine, 32 500 demandes ont été déposées sur une enveloppe annuelle prévue pour 50 000 demandes. La DGEC a indiqué avoir informé les constructeurs en amont de la reprise du dispositif, pour leur permettre de constituer des dossiers en prévision de la réouverture du *leasing*. Ce mode de gestion suscite des interrogations sur le volume des aides disponibles, qui risquent de bénéficier aux ménages les mieux informés et les plus rapides.

D - Un dérapage des dépenses budgétaires jusqu'au recours aux certificats d'économie d'énergie à partir de 2025, avec un risque d'éviction sur d'autres dispositifs

Tableau n° 4 : crédits de paiement votés et exécutés pour le bonus, le *leasing* social et la prime à la conversion et recettes liées au malus de 2018 à 2024 (M€)

<i>Total 2018-2024 (en M€)</i>		<i>LFI</i>	<i>Exécution</i>	<i>Différence</i>
Dépenses	<i>Prime à la conversion</i>	2 319	2 970	651
	<i>Bonus</i>	4 555	6 150	1 595
	<i>Leasing social</i>	110	300	190
	Total	6 984	9 420	2 436
Recettes	<i>Malus</i>		4 397	

Source : Cour des comptes d'après les données de la direction du budget et les notes d'exécution budgétaire

Les dépenses budgétaires destinées à soutenir la demande des véhicules sont des aides de guichet au volume difficilement maîtrisable. Elles ont donné lieu à des dépassements importants et fréquents par rapport à la prévision budgétaire. Ainsi, entre 2019 et 2024, le dispositif de bonus écologique est systématiquement supérieur en exécution à son montant voté en loi de finances initiale, avec un dépassement de près de 1,6 Md€ par rapport aux 4,5 Md€ initialement prévus. En cumulant le leasing social, la prime à la conversion et le bonus écologique, plus de 2,4 Md€ de dépassements budgétaires sont constatés sur la période. Les aides effectivement versées par l'Agence de service et de paiement (ASP) se montent à 8,5 Md€ entre 2018 et août 2025. En parallèle, le malus écologique a représenté une recette de près de 4,4 Md€.

Sur la seule année 2024, le risque de sur-exécution³³ a fait l'objet de plusieurs alertes en cours d'année de la part du contrôleur budgétaire et comptable ministériel et de la direction du budget. Si les besoins liés au *leasing* social, lancé au 1^{er} janvier 2024, étaient difficiles à anticiper concernant un dispositif nouveau, les crédits relatifs au bonus auraient pu être mieux ajustés. La direction du budget a observé que « *les prévisions du MTE [ministère de la transition écologique] affichent un biais récurrent de sous-estimation du niveau des ventes ou du taux de recours attendus, conduisant à des barèmes d'aides surdimensionnés et des dérapages budgétaires systématiques* ». En 2023 et en 2024 la sur-exécution du programme 174 a été compensée par un redéploiement des crédits sous-consommés d'autres actions du programme, notamment *MaPrimeRénov'*.

Dans le cas du *leasing* social, un mois après son lancement en janvier 2024, l'administration anticipait déjà un dépassement des crédits pour 2024 de 700 à 900 M€ d'une enveloppe arbitrée en loi de finances initiale (LFI) à 110 M€. L'aide, initialement prévue pour permettre au public cible d'accéder à des véhicules pour 100 € par mois, a financé en réalité des offres à partir de 54 € par mois, notamment pour la Citroën ë-C3 de Stellantis produite en Slovaquie. Le nombre des demandes (29 000 dossiers au 24 janvier 2024) a largement dépassé

³³ Cour des comptes, notes d'exécution budgétaire 2023 et 2024 : mission Écologie, développement et mobilités durables, mai 2024 et mai 2025.

la prévision de 20 000 demandes. L'arrêt soudain du *leasing* en février 2024 n'a pas suffi à contenir les dépenses, qui se sont élevées à près de 300 M€ d'après la direction du budget. En 2025, le risque de dépassement de l'enveloppe budgétaire ne s'est finalement pas matérialisé avec, au contraire, une sous-exécution de 40 M€. Celle-ci s'expliquerait par le comportement des acheteurs qui ont différé leur acquisition après le 1^{er} juillet pour basculer sur le nouveau régime du bonus, financé par les CEE et plus élevé de 1 000 €.

À ces difficultés s'ajoute une architecture budgétaire qui s'est complexifiée, d'une part, pour tenir compte du déséquilibre des ressources et dépenses du compte d'affectation spéciale (CAS) *Aides à l'acquisition de véhicules propres* portant initialement le bonus-malus. Les dépenses du bonus et de la prime à la conversion ont alors été rattachées au programme 174 *Energie climat et après-mines*. D'autre part, une partie de la dépense a été assurée par des crédits du plan *France Relance* en 2021 et 2022. La Cour des comptes a souligné en 2024 la faible intelligibilité des crédits entre les programmes 174 et 362³⁴.

Pour remédier au risque d'insoutenabilité budgétaire déjà identifié dans les notes d'exécution budgétaire de la Cour, plusieurs mesures mises en place en 2025 devaient permettre d'améliorer le pilotage des aides à l'achat des véhicules propres : le resserrement du bonus, l'arrêt de la prime à la conversion en novembre 2024 et le décret du 29 novembre 2024, qui dispose que le bonus repose désormais sur une enveloppe budgétaire fermée.

À partir du 1^{er} juillet 2025, le bonus écologique et le *leasing* ne sont plus financés par le budget de l'État mais par les certificats d'économies d'énergie (CEE), ce qui risque d'entraîner un effet d'éviction des programmes de sobriété énergétique.

Créés par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, les CEE consistent, à travers un mécanisme de marché, à obliger les fournisseurs d'énergies et les vendeurs de carburants automobiles, à soutenir des actions d'économies d'énergie, par le financement de travaux chez les particuliers (isolation) conduisant à la réduction de la consommation d'énergie. Les entreprises (du secteur du bâtiment pour l'essentiel) reçoivent une subvention des « obligés », qui permet une baisse du prix facturé aux particuliers. En contrepartie, l'obligé reçoit un certificat prouvant qu'il remplit ses obligations d'économie d'énergie. La Cour a relevé la complexité, le coût et les résultats incertains du dispositif CEE³⁵ : initialement axé sur les économies d'énergie les plus rentables, il a connu de multiples aménagements pour inclure des objectifs supplémentaires comme le soutien aux ménages précaires (CEE précarité), des programmes de formation ou d'innovation, ou des bonifications temporaires au profit de certaines opérations comme le changement de chaudière ou l'isolation des combles. Ces évolutions ont complexifié le dispositif, qui repose désormais sur des règles et mécanismes multiples et instables, différenciés selon les énergies, les fournisseurs assujettis, le niveau d'obligation, la valorisation des économies d'énergie ou encore les modalités de contrôle des dossiers.

L'utilisation des CEE pour financer l'acquisition de véhicules électriques neufs conduit donc à accroître ou à maintenir la consommation d'énergie finale et non à la diminuer, ce qui

³⁴ Cf. annexe n° 6.

³⁵ Cour des comptes, *Les certificats d'économie d'énergie : un dispositif à réformer car complexe et coûteux pour des résultats incertains*, communication à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, juillet 2024.

était pourtant le cœur du dispositif des CEE. Certes, la possibilité de financer des véhicules électriques à travers les CEE existait depuis 2015 mais de manière marginale. Elle a permis, entre 2023 et 2025, de faire bénéficier 60 000 véhicules de ce financement.

En outre, l'élargissement du champ des CEE accroît significativement le coût pour les consommateurs d'énergie. En effet, le dispositif des CEE, répercuté par les fournisseurs d'énergie dans leur prix de vente, pèse *in fine* sur le consommateur final (164 € par consommateur en 2023).

Il est difficile, au démarrage du dispositif de financement du bonus écologique (puis du *leasing*) par les CEE, d'estimer le coût additionnel qu'il représente par rapport au coût de 6 Md€ par an évalué par la Cour des comptes. Toutefois, en prolongeant la tendance en année pleine pour 2024, on peut estimer qu'environ 200 000 véhicules particuliers bénéficieront des CEE au titre du bonus. Parmi ceux-ci, 42 % des ménages appartiennent aux cinq premiers déciles de revenus de la population française (bonus de 4 242 €) et 58 % appartiennent aux cinq déciles supérieurs (bonus de 3 181 €³⁶). Le financement du bonus par les CEE en année pleine représenterait alors 725 M€ pour les véhicules destinés aux particuliers.

À cette estimation de 725 M€ par an pour le bonus s'ajoute le financement du *leasing* social. Un plafond de 50 000 bénéficiaires a été défini, pour un montant maximal de 7 000 € par véhicule. Le coût estimé est donc de 350 M€. Le budget CEE correspondant a été estimé par la DGEC à 370 M€, en intégrant le portage par l'ADEME, les frais de gestion de l'Agence de services et de paiement (ASP) et les coûts de contrôle.

La débudgétisation du bonus et du *leasing* transfère ainsi sur le dispositif des CEE environ 1,1 Md€ dès la première année, entraînant en 2025-2026 un surcoût minimal de 20 % pesant sur les entreprises et sur le consommateur final. Par ailleurs, ce dispositif est coûteux (les frais de gestion et les taxes représentent un tiers du montant des CEE) et difficile à contrôler alors que la gestion des aides par l'ASP permettait le contrôle et le suivi de l'évolution des aides y compris infra-annuelle.

E - Le verdissement des flottes : un levier majeur pour la décarbonation de l'ensemble du parc automobile

Les flottes de véhicules professionnels constituent un maillon essentiel de la transition et de la structuration de la filière automobile française et présentent un double enjeu : c'est un vecteur de transformation du parc dans le contexte de la fin annoncée de la motorisation thermique en 2035 et un levier majeur de son renouvellement par la diffusion de la motorisation électrique sur le marché de l'occasion.

Les flottes des personnes morales recourent les « flottes réelles » qui désignent les flottes professionnelles classiques composées de véhicules de service et de fonction³⁷ mais aussi les « flottes de loueurs » qui désignent les groupes de location de véhicules. Parmi elles, les grandes flottes désignent les parcs professionnels de plus de 100 véhicules. Ces grandes flottes

³⁶ Arrêté du 27 juin 2025.

³⁷ Les flottes regroupent, d'une part, les voitures de fonction fournies de manière permanente à l'employé, sans obligation de restitution lors de son départ du lieu de travail et, d'autre part, les véhicules de service dont l'usage est exclusivement réservé aux déplacements professionnels.

représentant moins de 1 % des groupes sur le territoire français, ont acquis 31 % du total des véhicules neufs immatriculés par les flottes professionnelles françaises. Les cinq principaux loueurs de longue durée sont à l'origine de 65 % des immatriculations des grandes flottes et le même échantillon pour les loueurs de courte durée pèsent 59 % des véhicules immatriculés par ce segment.

En 2024, 60 % des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers sont immatriculés par des personnes morales³⁸. La structure du parc professionnel est différente de celui des particuliers dans la mesure où le renouvellement des véhicules professionnels s'opère à une fréquence comprise entre trois et cinq ans.

Or, si la part des acquisitions de véhicules par des personnes morales est fortement prépondérante et la rotation de ce type de véhicules plus rapide, les flottes professionnelles ont un taux d'électrification plus faible que celui des véhicules acquis par les ménages (21,3 % pour les ménages contre 10,8 % pour les entreprises en 2024).

À ce jour, le cadre réglementaire repose essentiellement sur un objectif de décarbonation dans la mesure où l'électrification du parc automobile permettrait une réduction importante des émissions du secteur des transports dans son ensemble.

La réglementation relative au verdissement découle de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 renforcée par la loi climat et résilience du 20 juillet 2021 qui, pour atteindre la décarbonation complète à horizon 2050 fixe des quotas de véhicules à faible émissions (VFE) et à très faibles émissions (VTFE) à respecter lors du renouvellement d'une flotte de véhicules entrés dans le parc lors d'une année calendaire donnée.

S'agissant des véhicules d'entreprises, la LOM vise les entreprises ayant une flotte de 100 véhicules et plus, de poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes et les véhicules utilitaires légers dont le poids est supérieur ou égal à 2,6 tonnes depuis le 1^{er} janvier 2023. Elle prévoit des parts minimales de véhicules à faibles émissions (électriques ou hybrides rechargeables) à respecter au moment du renouvellement annuel des flottes en prenant en compte les véhicules sur les trois années précédentes. Fixé à 20 % jusqu'en 2027, cette part passera à 40 % en 2027 puis à 70 % à partir de 2030.

Constatant fin 2024 que le verdissement des flottes décrochait fortement de cette trajectoire³⁹, la loi de finances pour 2025 a créé, à compter du 1^{er} mars 2025, une taxe annuelle incitative au verdissement des flottes. Elle est calculée en fonction de l'écart entre le nombre de véhicules à faibles émissions et l'objectif fixé pour l'entreprise en prenant en compte le taux de renouvellement des véhicules thermiques⁴⁰. Elle s'applique annuellement aux entreprises dont les acquisitions de véhicules à faible émission sont insuffisantes.

³⁸ Au sein des données d'immatriculations issues de SDES/RSVERO, les termes « immatriculations par des personnes morales » englobe l'ensemble des immatriculations qui ne sont pas effectuées par des particuliers et ne recouvre pas seulement les immatriculations des grandes flottes privées mais bien toutes les immatriculations professionnelles.

³⁹ Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, mission d'information flash sur le verdissement des flottes automobiles, décembre 2024.

⁴⁰ Les quotas de la taxe sont fixés à 15 % en 2025, 18 % en 2026, 25 % en 2027 pour aller jusqu'en 48 % en 2030.

Exemple de calcul de la taxe

Une flotte est composée de 300 véhicules.

L'objectif de renouvellement 2025 est de 15 % de véhicules à faibles émissions soit 45 véhicules.

Si en 2025, l'entreprise a renouvelé 10 véhicules à faibles émissions, l'écart est de 35 véhicules :

- Taxe brute = $35 \times 2\,000 \text{ €}$ (tarif de la taxe pour 2025) = 70 000 €

Si l'entreprise a renouvelé 40 % des véhicules très émetteurs de sa flotte, son taux de renouvellement est de 40 %.

La taxe est alors la suivante :

- $2\,000 \times 35 \times (1 - 0,40)$, soit $2\,000 \times 35 \times 0,60$

- 42 000 €, soit une diminution de la taxe de 28 000 € basée sur le renouvellement des véhicules très polluants

Cette taxe vient compléter les règles fiscales applicables aux véhicules d'entreprises qui prennent déjà en compte les seuils d'émissions des véhicules. En effet, les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés se voient appliquer des règles d'amortissement plus favorables pour les véhicules les moins émetteurs. De la même manière, les règles modifiées en 2025 relatives à l'évaluation forfaitaire de l'avantage en nature lié à la mise à disposition d'un véhicule par les employeurs ouvrant droit à un abattement fiscal reposent désormais en partie sur la motorisation du véhicule. Il rend la fiscalité plus avantageuse pour les véhicules électriques qui bénéficient de l'écoscore.

Par ailleurs, la LOM impose des quotas de verdissement à l'État et aux collectivités territoriales pour le renouvellement de leurs flottes : 50 % pour l'État et 30 % pour les collectivités de véhicules à faible émission (y compris véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement de leur parc jusqu'en 2030.

Or, si la part de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) à faibles émissions (électriques et hybrides rechargeables) en 2023 est bien de 30 % au sein des flottes des collectivités territoriales, elle n'est que de 35 % au sein des flottes de l'État. Ce retard de l'État par rapport à l'objectif visé par la LOM est d'autant plus important que les véhicules opérationnels des ministères des armées et de l'intérieur et de la direction générale des douanes⁴¹ ont été exclus du périmètre de verdissement.

III - Des dispositifs de soutien à l'offre nombreux et souvent insuffisamment ciblés

La filière automobile bénéficie de nombreux dispositifs spécifiques de soutien pour accompagner sa transformation par le biais d'investissements en fonds propres, d'appels à projets dans le cadre des programmes de relance et d'investissement qui viennent compléter les dispositifs fiscaux ou de soutien à l'emploi. La gestion par dispositif, par plusieurs

⁴¹ Cour des comptes, *La consommation d'énergie de l'État : des objectifs ambitieux, un suivi à fiabiliser*, observations définitives, juillet 2025.

administrations et opérateurs, des soutiens à l'offre, parfois non spécifiques à la filière automobile (crédit d'impôt recherche par exemple), induit un risque de perte de cohérence de la logique de filière, alors même que l'État lui accorde des montants d'aide significatifs. La pluralité de dispositifs d'aide spécifiques entraîne une perte de vision d'ensemble des soutiens à l'industrie automobile (A). L'industrie automobile bénéficie également dans une large mesure des dispositifs fiscaux et budgétaires de droit commun (B).

A - De nombreux dispositifs mais une absence de vision d'ensemble

1 - Les investissements en fonds propres

L'État, comme Bpifrance, interviennent comme investisseurs avisés en économie de marché. L'État, à travers l'agence des participations de l'État (APE) détient une participation de 15 % dans le capital de Renault. Au 31 décembre 2024, l'ensemble des participations de Bpifrance dans la filière automobile s'élevait à 3,6 Md€ (valeur historique des investissements à leur coût d'acquisition) et était valorisé à hauteur de 2,7 Md€. Bpifrance a pris des participations dans des sociétés appartenant à la filière automobile soit à travers les Fonds avenir automobile (voir *infra*), soit à travers d'autres véhicules d'investissement⁴². Elle a aussi acquis des participations dans le capital de fabricants de batteries⁴³. Les trois participations dans le capital de Stellantis, Valéo et Forvia (à hauteur de respectivement 2,4 Md€, 345 M€ et 171 M€) représentaient, fin 2024, 86 % des montants investis par Bpifrance.

Créé en 2009, le Fonds Avenir Automobile 1 (FAA 1), abondé par les constructeurs automobiles et Bpifrance (600 M€ divisés à parts égales entre Bpifrance, Renault et PSA), a eu pour objectif d'intervenir en urgence de manière volontariste en prenant des participations minoritaires auprès de sous-traitants automobiles fragilisés par la crise financière de 2008. Depuis sa création, le FAA 1 a réalisé 44 opérations d'investissements et de réinvestissements dans 23 sociétés issues de toutes les filières de la sous-traitance automobile et 17 opérations dans 12 sociétés à travers le FAA rang 2⁴⁴, qu'il détient à hauteur de 50 %. Sur le portefeuille correspondant à la période 2009-2012, 10 des 23 sociétés investies ont été provisionnées, entraînant une perte de valeur significative et une moins-value latente représentant, en 2013, plus d'un tiers de la valeur brute du portefeuille. Depuis 2015, la doctrine du FAA a évolué en focalisant ses investissements sur des sociétés en croissance et en favorisant les réinvestissements dans les sociétés en portefeuille pour les accompagner dans leur développement. La période d'investissement du fonds a été clôturée en février 2021. Au 31 décembre 2025, la moins-value latente du fonds, avec une valeur résiduelle brute du portefeuille de 150,6 M€, était de - 79,4 M€, le portefeuille du FAA étant valorisé à 71,2 M€. Néanmoins, plusieurs équipementiers importants ont été renforcés ou pérennisés à la suite d'un ou de plusieurs apports en fonds propres par le FAA depuis 2009 (Trèves, SNOP, Setforge, Pernat).

⁴² S'agissant de ses interventions en fonds propres, Bpifrance a accompagné depuis 2009 près de 40 sociétés à travers des fonds dédiés aux investissements dans les équipementiers français auxquels Renault, Stellantis, et, plus récemment, l'État, ont souscrit.

⁴³ Prise de participation à hauteur de 50 M€ dans Verkor à travers le fonds SPI géré par Bpifrance pour le compte de l'État dans le cadre de *France 2030*.

⁴⁴ Fonds d'investissement dans lequel a investi le FAA 1.

Depuis 2021, le Fonds Avenir Automobile 2 (dit FAA 2), doté d'une enveloppe de 525 M€ apportée par Stellantis, Renault, Bpifrance, et l'État, et d'une durée de 15 ans, permet des participations minoritaires, comprises entre 3 M€ et 50 M€. Le fonds vise à accélérer la croissance et l'innovation des sous-traitants automobiles français pour faire émerger des entreprises plus solides et rentables. 80 % du fonds a vocation à être directement investi auprès des sous-traitants automobiles français et 20 % dans des fonds d'investissement privés dont l'action est complémentaire de celle du FAA 2. Au 31 décembre 2024, les souscripteurs ont été appelés à hauteur de 26 % de leur engagement total dans le fonds, soit 85,8 M€. Depuis le lancement du FAA 2 jusqu'à fin septembre 2025, 32 dossiers (y compris les dossiers de fonds de fonds) ont été présentés au comité stratégique pour seulement huit réalisations (81 M€ engagés et environ 69 M€ effectivement investis dans six sociétés et deux fonds d'investissement). Seulement 19 opérations éligibles au fonds se sont effectivement concrétisées sur cette période, 10 ayant été réalisées par des industriels tandis que sur les neuf résiduelles, six opérations ont été réalisées par le FAA2 et seulement 3 par des investisseurs financiers tiers. La faiblesse du taux de réalisation interroge sur la pertinence de cet outil d'intervention.

2 - Des aides spécifiques croissantes à la filière prenant majoritairement la forme de subventions et d'avances remboursables

Les soutiens apportés spécifiquement à la filière automobile prennent majoritairement la forme de subventions, et de manière minoritaire d'avances récupérables. Les subventions sont accordées notamment à l'issue d'appels à projets (AAP), dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir (PIA), de *France relance* et de *France 2030*. Sur la période de contrôle, des programmes d'investissements d'avenir (PIA 1, 2, 3) à *France 2030*, les dispositifs de soutien sont devenus de plus en plus spécifiques à la filière automobile et les montants de subventions attribués ont crû de manière importante. Les aides accordées doivent respecter la réglementation en matière d'aides d'État, ce qui influe sur leur montant, la nature des dépenses prises en compte, ou encore les zones géographiques concernées⁴⁵.

Au total, entre 2018 et 2024, ce sont environ 5 Md€ de subventions et avances remboursables, accordées dans le cadre de dispositifs nationaux et européens, qui ont été attribuées par l'État à la filière automobile, auquel il faut ajouter 1 Md€ d'aides accordées dans le cadre de *France 2030* aux projets « électroniques » et « numériques » ayant une application automobile, qui ont également bénéficié à la filière micro-électronique.

La pluralité des appels à projets, le financement fréquent des projets par plusieurs régimes d'aides et le caractère non spécifique à la filière de certains appels à projets rendent complexe la consolidation annuelle des différents dispositifs, retraçant les montants alloués et effectivement versés.

⁴⁵ Par exemple, ces aides peuvent être accordées sur le fondement du règlement (UE) n° 651/2014 modifié (dit « règlement d'exemption par catégorie »), qui autorise sous certaines conditions des aides à finalité régionale, des aides en faveur des PME prenant la forme d'aides à l'investissement, d'aides au fonctionnement ou d'aides en faveur de l'accès des PME au financement, des aides à la protection de l'environnement, des aides à la recherche, au développement et à l'innovation, des aides à la formation, des projets d'intérêt commun européen (voir sur ce dernier point la communication de la Commission (2021/C 528/02) « critères relatifs à l'analyse de la compatibilité avec le marché intérieur des aides d'État destinées à promouvoir la réalisation de PIIEC »).

Les financements accordés dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir, principalement orientés vers le soutien à l'innovation, ont conduit, compte tenu de la pluralité des dispositifs et du nombre de projets soutenus, à un émiettement des soutiens.

Tableau n° 5 : montant des aides accordées à la filière automobile postérieurement à 2017 dans le cadre des PIA 1 à 3 (en M€)

<i>Projets relevant du/des :</i>	Nombre de bénéficiaires	Total des engagements (en M€)	Total des décaissements (en M€)
<i>PIA 1 et 2</i>	29	45,6	43,8
<i>PIA 2</i>	6	5,4	0,5
<i>PIA 3</i>	87	152,2	60
<i>Total</i>	122	203,2	104,3

Source : Cour des comptes d'après données SGPI.

Note : Les projets de R&D pré-orientés CORAM 2020 (comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité) et financés par les dispositifs de soutien mentionnés dans le tableau, au nombre de 23, sont inclus ; ils représentent 131,6 M€ de soutiens.

Les dispositifs du plan de relance spécifiques à la filière automobile ont abouti à une progression significative des soutiens. Ils ont permis d'accorder à la filière environ 403 M€ d'aides au 31 décembre 2024, pour environ 440 projets. D'après un récent comité opérationnel de suivi du plan de relance de juillet 2025, l'essentiel des projets de la filière automobile est terminé et 83 % des aides ont été décaissées par rapport aux montants prévus dans l'appel à projets. Le tableau suivant souligne également que plusieurs projets relatifs au véhicule hydrogène ont fait l'objet de montants d'aides significatifs, notamment dans le cadre du PIIEC hydrogène, avant que les perspectives de développement d'une filière de construction de véhicules légers hydrogène ne se dégradent.

Tableau n° 6 : montant des aides accordées dans le cadre de *France relance*, dans le cadre du PIA 4, et hors cadre de l'objectif 4 de *France 2030* « produire deux millions de véhicules zéro émission d'ici 2030 » (en M€)

<i>Aides</i>	Nombre de projets retenus au 31/12/24	Montant d'aides attribuées au 31/12/24	Montants d'aides versées au 31/12/24	Opérateur pilote
Soutien aux investissements de modernisation de la filière automobile (MIE), financé par le plan de relance	444	403,4	337,4	Bpifrance
Soutien aux investissements de modernisation de la filière automobile financé par le PIA4		36,7	26,7	Bpifrance
<i>CORAM 2021</i>	17	91,4 (aides non imputées dans les stratégies sectorielles (batterie, mobilité routière))	71,3	Bpifrance
Décarbonation de l'industrie	3	3,4	2,2	ADEME
AAP projets de réindustrialisation des territoires	2 concernant les véhicules	7,3	Nc	DGE
PIIEC Hydrogène	2 : Projets de Hyvia et de Faurecia.	473,3	305,9	ADEME
AAP Hydrogène	7	31,2	16,8	ADEME
Total		1 046,6	760,3	

Source : Cour des comptes d'après données SGPI, Bpifrance et DGE

Enfin, le plan *France 2030*, doté de 54 Md€ déployés sur cinq ans, comporte l'objectif de produire en France, à l'horizon 2030, près de deux millions de véhicules électriques et hybrides, objectif doté d'une enveloppe de 4,8 Md€ au 31 décembre 2023. 4,3 Md€ ont été consacrés au périmètre de l'automobile et de la mobilité routière ; au 31 décembre 2024, 3,8 Md€ ont été engagés (3,9 Md€ en mai 2025, se décomposant entre 3,4 M€ de subventions, et 437 M€ d'avances remboursables), dont environ 2,5 Md€ consacrés à la filière batterie, témoignant de la prépondérance du soutien à cette nouvelle filière et du besoin d'investissements auquel elle est confrontée.

Tableau n° 7 : montant des soutiens accordés et versés dans le cadre de l'objectif 4 de France 2030 et du soutien à la filière batteries (en M€)

<i>Dispositifs de soutiens</i>	Nombre de bénéficiaires	Total des engagements (en M€)	Total des décaissements (en M€)
<i>Invest Auto</i>	136	633,2	241,2
<i>Soutien aux projets de diversification des sous-traitants</i>	83	91,3	36,9
<i>CORAM 2022 et 2024</i>	18	82,4	11,8
<i>Mobilités routières automatisées</i>	16	154,3	42,8
<i>Autres appels à projets</i>	188	44,1	22,8
<i>Déploiement des bornes de recharge</i>	19	106,8	17,8
<i>Aides consenties de gré à gré (hors batteries)</i>	7	106,5	74,7
<i>Aides aux projets batteries consenties de gré à gré (soutien aux gigafactories)</i>	2	1944,1	410,6
<i>PIIEC Batterie</i>	5	349,9	312,5
<i>Autres aides consenties aux batteries</i>	50	233,1	61,7
<i>Compétences et métiers d'avenir</i>	6	68,9	25,9
Total	530	3 814,8	1258,6

Source : Cour des comptes, d'après données SGPI et Bpifrance

3 - Les soutiens à la transformation de la filière automobile

Ces nombreux appels à projets ont poursuivi plusieurs objectifs. Plusieurs soutiennent la R&D. Il en est ainsi des appels à projets *CORAM* (comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité) successifs et réguliers (2021, 2022, 2024). Le soutien de ces projets doit permettre d'accélérer la mise sur le marché de technologies de services et/ou de solutions ambitieuses innovantes et durables en matière de mobilité, depuis les phases de recherche industrielle jusqu'à la démonstration plus en aval de l'intérêt d'un système dans son environnement opérationnel. La liste des thématiques prioritaires est large (véhicule zéro émission, amélioration de la performance environnementale du véhicule, véhicules connectés et automatisés, etc.).

D'autres appels à projets ont eu pour objectif de soutenir l'investissement, tel que l'appel à manifestation d'intérêts « programme de soutien aux investissements de modernisation de la filière automobile », dans le cadre du plan de relance. Cet appel à projets visait à recenser des projets d'investissement en vue d'accélérer notamment la modernisation des sites de production, la transformation numérique, et l'amélioration de la performance environnementale des sites de production, dans un contexte de fragilité des chaînes d'approvisionnement. L'appel à projets de 2021/2022 « Soutien aux projets de diversification des sous-traitants de filière automobile" dans

le cadre de *France 2030*, devait quant à lui soutenir les projets de diversification et d'investissement de sous-traitants de la filière automobile, soit au sein de la filière pour produire de nouvelles solutions de mobilité, soit dans d'autres secteurs industriels (aéronautique, ferroviaire, construction navale, médical, nucléaire, défense, bornes de recharge, etc.).

Plusieurs appels à projets ont plus spécifiquement soutenu les investissements en matière d'électrification des véhicules, tels que les programmes « véhicules routiers et mobilité du futur », dans le cadre des programmes d'investissements d'avenir. Dans le cadre de *France 2030*, un nouvel appel à projets « soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants » (dit *Invest Auto*) a été lancé en 2023, pour aider l'investissement productif de la filière automobile.

Les projets *France 2030* électroniques et numériques ayant un domaine d'application automobile (levier 2), dont l'enveloppe est d'environ 1 Md€, n'ont cependant pas été uniquement présentés par des acteurs de la filière automobile.

Enfin, la numérisation et la connectivité accrue des véhicules, de même que le soutien au véhicule autonome⁴⁶, ont également été visés par les soutiens à l'offre. L'appel à projets *Mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectées et bas carbone*, concerne le développement d'une offre souveraine de systèmes, composants et services dans la mobilité routière automatisée, connectée et bas carbone. Cependant, pour la période 2018-2024, selon le SGPI, les montants d'aide aux projets de type « véhicules connectés et/ou autonomes » ont été de l'ordre de 205 M€ (une vingtaine de projets), soit des montants assez limités à l'aune de l'ensemble des soutiens attribués à la filière.

De grands acteurs du secteur bénéficiaires des programmes d'investissement du SGPI

Depuis 2020, Renault a bénéficié d'un important soutien public sur 41 projets d'innovation et d'investissements pour un montant de l'ordre de 460 M€, trois projets étant inclus dans le cadre du *CORAM 2020* pour un montant d'aides contractualisées de 11 M€, et 41 projets dans le cadre de *France 2030* pour un montant d'aides contractualisées de 395 M€. Les financements du pôle Electricity de Renault en décembre 2022 ont sécurisé la production en France de plusieurs modèles de véhicules électriques. Renault a également bénéficié d'un soutien de l'État à travers le projet d'investissement porté par sa filiale Hyvia dans le cadre du PIIEC Hy2tech en juillet 2022, 40 M€ ayant été versés par l'État avant le placement en liquidation judiciaire de la société en février 2025.

⁴⁶ Le véhicule connecté est fondé sur la communication et le partage d'informations entre véhicules ou entre les véhicules et l'infrastructure routière ou de communication, grâce à des systèmes de connectivité sans fil. Le développement progressif de ces technologies de connectivité doit permettre le déploiement de services de mobilité automatisés. Une stratégie nationale de développement des véhicules autonomes a été lancée en 2018, actualisée en 2020 et 2023. Un cadre réglementaire a été mis en place en France en 2021.

Stellantis a bénéficié en propre d'aides publiques à l'innovation et à l'investissement octroyées au niveau national pour 13 projets pour un montant de l'ordre de 38 M€, soit deux projets dans le cadre du *CORAM* pour un montant de 13 M€, un dans le cadre de *France Relance* (1M€), et cinq projets dans le cadre de *France 2030* pour un montant d'aides contractualisées de 24 M€. Stellantis a également bénéficié d'un soutien significatif de l'État à travers les projets d'investissement portés par certaines de ses filiales, notamment ACC, dont Stellantis est actionnaire à hauteur de 45 %, soutenu à hauteur de 690 M€ par l'État pour son projet de *gigafactory*, Symbio (dont il est actionnaire avec Forvia et Michelin) pour son projet Hymotive à hauteur de 669 M€, ou encore Emotors (dont il est co-actionnaire avec Nidec) à hauteur de 22 M€

Michelin a été soutenu par l'État depuis 2020 pour ses développements innovants dans la décarbonation de son outil de production et de ses produits, ainsi que pour la diversification de ses activités dans d'autres secteurs. Neuf projets ont été soutenus dans le cadre de *France 2030*, pour un montant de 22 M€ d'aides contractualisées. Michelin a également bénéficié de subventions pour sa filiale Symbio.

4 - Des dispositifs massifs de soutien à la filière des batteries, un pari industriel et financier pour les collectivités publiques

Compte-tenu du « pari industriel » que représente la création *ex nihilo* d'une industrie française de la batterie, dans un contexte de fragilité technologique (retard important par rapport aux acteurs asiatiques) et d'une forte concurrence intra européenne (cf. *supra*), l'État a fait le choix d'accorder la priorité, au sein de l'ensemble des soutiens à l'industrie automobile, aux investissements dans les usines de batteries (*gigafactories*). Cette priorité s'inscrit par ailleurs dans une stratégie visant à développer une offre nationale intégrée allant de l'extraction des métaux stratégiques au recyclage.

En outre, les collectivités territoriales ont abondé les subventions de l'État, pour un total de fonds publics de 2,9 Md€. S'y ajoutent les dispositifs en fonds propres (Banque des Territoires) et en dette (notamment la BEI), ainsi que la garantie des projets stratégiques, des crédits d'impôt C3IV ou des aides européennes à travers *l'Innovation Fund*

La DGE prévoit notamment, sur le fondement des plans d'affaire des quatre usines en cours de construction en France, 100 à 120 GWh de capacités installées de cellules de batteries d'ici à 2030, et la création d'environ 10 000 emplois directs à horizon 2030 (près de 15 000 avec le maintien d'emplois existants).

Tableau n° 8 : synthèse des financements des projets de *gigafactories* (en M€)

<i>Entreprises</i>	Subventions région HDF et autres collectivités	Dont versé	État	Total montant investissements annoncés
ACC	121	121	690	3 200
AMPERE47	22,3	10,7	0	275
VERKOR	60	0	590*	3 900
TIAMAT	8,2	2,9	146	300
ENVISION Phase 1	20	0	48**	2 000
Prologium	12	0	1375	5 200
Total	243,5	134,6	2849	14 875

Source : Cour des comptes

Notes : *649 M de prêts de la BEI ** 450 M de prêts BEI et 73M en fonds propres de la Banque des Territoires

L'objectif est de faire émerger une industrie européenne des batteries capable d'alimenter l'ensemble de son industrie automobile. De ce point de vue, l'appui public⁴⁸ à une industrie naissante répond à un besoin dont la satisfaction par les seuls investisseurs privés aurait été impossible ou incompatible avec l'échéance de 2035. La mise au point des processus industriels de fabrication de batteries, maîtrisés par les acteurs asiatiques, demeure extrêmement lente pour des équipementiers européens partis plus tard dans la course. Elle conduit à des surcoûts significatifs qui pèsent sur la compétitivité des batteries fabriquées en Europe. Ainsi, l'enjeu du rattrapage technologique vis-à-vis des producteurs asiatiques est central car il permettra, s'il est atteint, de rendre durablement compétitive l'industrie européenne.

Dans un contexte européen foisonnant de projets, la France a fait le choix d'appuyer simultanément plusieurs projets pour créer une masse critique industrielle dans le nord de la France. Compte-tenu des incertitudes pesant sur certains projets, et du stade précoce de leur développement, une appréciation définitive serait aujourd'hui prématurée. La capacité à rattraper le retard technologique avec l'Asie, ainsi que celle d'articuler le développement avec les besoins de l'industrie automobile seront les deux facteurs-clés de réussite.

5 - Des aides majoritairement accordées sous forme de subventions, un ciblage des projets à renforcer

Les modalités d'attribution des différentes aides sont susceptibles de nuire à leur efficacité.

Tout d'abord, la multiplicité des appels à projets induit une perte de lisibilité pour les acteurs de la filière. Dans son rapport de 2023, le comité de surveillance des investissements d'avenir (CSIA) mentionne que la cinquantaine ou soixantaine de dispositifs ouverts en continu

⁴⁷ Ampere n'est pas à proprement parler une *gigafactory* mais plutôt le regroupement des activités de véhicules électriques du groupe Renault dans le pôle Electricity.

⁴⁸ La faillite de Northvolt au printemps 2025 montre de la nécessité de disposer de financements, publics et privés, solides pour résister à la phase de mise au point des produits.

restent d'accès délicat pour de nombreux petits porteurs de projets⁴⁹. Des mesures sont en cours pour réduire la complexité des appels à projets (dossier technique et annexes financières).

La longueur des procédures de sélection constitue une deuxième limite. L'allongement des délais d'attribution des aides, en partie lié à la longueur des procédures de sélection, ponctuées de multiples étapes, est en effet susceptible de freiner la transformation de la filière.

Le rapport du comité de surveillance des investissements d'avenir de 2023 relevait qu'au cours des deux premières années du plan *France 2030*, les délais de certaines procédures s'étaient allongés, et que le délai médian d'instruction complète s'était établi à plus de six mois à l'ADEME, à huit mois pour Bpifrance et la Caisse des dépôts et consignations (CDC) et à dix mois à l'agence nationale de la recherche (ANR), avec d'important écarts. L'instruction dure plus de 250 jours pour 30 % des appels à projets, avec un goulot d'étranglement récurrent au moment de la décision formelle de financement par l'État et de la contractualisation avec le porteur de projet. Les procédures d'instruction ne sont toutefois pas parfaitement similaires entre les différents opérateurs. S'agissant des principaux appels à projets concernant la filière automobile pilotés par Bpifrance, la durée du processus de sélection s'est élevée respectivement à 12,4 mois pour le *CORAM 2022*, 9,6 mois pour le *CORAM 2024*, 3,5 mois pour l'appel à projets relatif à la diversification des sous-traitants, et 10 mois pour l'appel à projets *Invest'auto*. Certes, des mesures ont été initiées par le SGPI fin 2022 pour fluidifier les procédures et réduire les délais, avec pour effet un premier raccourcissement des procédures d'instruction. Cependant, il conviendrait de renforcer le dispositif de contrôle de gestion par des objectifs et indicateurs mesurables concernant la durée d'instruction (moins de 100 jours), les délais de versement des aides par les opérateurs, et le respect des échéances de réunion des comités de pilotage.

Par ailleurs, l'opportunité de procéder à des appels à projets pourrait dépendre des candidatures potentielles. Lorsqu'il est établi qu'un nombre limité de porteurs est en mesure de répondre à un besoin spécifique de la stratégie nationale, un processus de gré à gré pourrait remplacer des procédures d'appels à projets longues et coûteuses. Dans le cadre du plan de relance, s'agissant des appels à projets concernant la filière automobile, la sélectivité s'est progressivement accrue (45 % de dossiers sélectionnés sur le total des dossiers soumis dans le premier appel à projets, puis 30 % pour les deux suivants), ce qui témoigne de l'opportunité de procéder par appel à projets ; pour *France 2030*, la sélectivité est variable (autour de 50 % pour l'appels à projets *Invest Auto*, 44 % pour celui relatif à la diversification des sous-traitants et 20 % pour le *CORAM*).

Enfin, la lourdeur de ces procédures induit des frais de gestion significatifs (1,16 M€ pour le *CORAM 2021*, 582 000 € pour le *CORAM 2022*, 3,59 M€ pour *Invest Auto*, ou encore 2,57 M€ pour l'appel à projets diversification des sous-traitants).

Une troisième limite tient aux modalités de ciblage des projets soutenus.

Dans le cadre du plan de relance, qui a principalement soutenu des PME sous-traitantes, 325 projets ont concerné des entreprises de moins de 250 salariés et 102 des entreprises de plus de 250 salariés, et le montant des subventions est resté globalement bien inférieur à 1 M€.

⁴⁹ Cependant, cette appréciation peut être nuancée pour certains appels à projets récurrents dans le secteur.

Tableau n° 9 : répartition des projets subventionnés par montant de subventions pour l'appel à projets automobile dans le cadre de *France relance*

<i>Montant des subventions</i>	Moins de 200 000€	200 000€ à 500 000€	500 000€ à 800 000€	800 000€ à 1M€	1M€ à 1,8M€	Plus de 1,8 M€
<i>Nombre de projets sélectionnés</i>	5	64	89	185	56	25

Source : Cour des comptes à partir des données du rapport final du comité d'évaluation du plan France Relance. Tome 2 -évaluation des dispositifs.

Dans le cadre de *France 2030*, le nombre de projets soutenus est important (134 pour *Invest Auto*, 84 pour l'appel à projets relatif à la diversification des sous-traitants). Par ailleurs, pour les appels à projets de *France 2030* relevant de l'objectif de production de véhicules électriques, les grandes entreprises ont bénéficié en mai 2025 de 79 % des aides en montant concernant 288 bénéficiaires⁵⁰, soit un montant moyen d'aide de 10,6 M€, avec un impact fort de certains gros projets. En revanche, les PME et ETI, ont bénéficié de 16,5 % des aides, concernant 507 bénéficiaires, ce qui aboutit à un montant d'aide moyen assez faible, de l'ordre de 1,3 M€. Par ailleurs, presque 60 % des versements ont concerné des aides inférieures à 1 M€⁵¹.

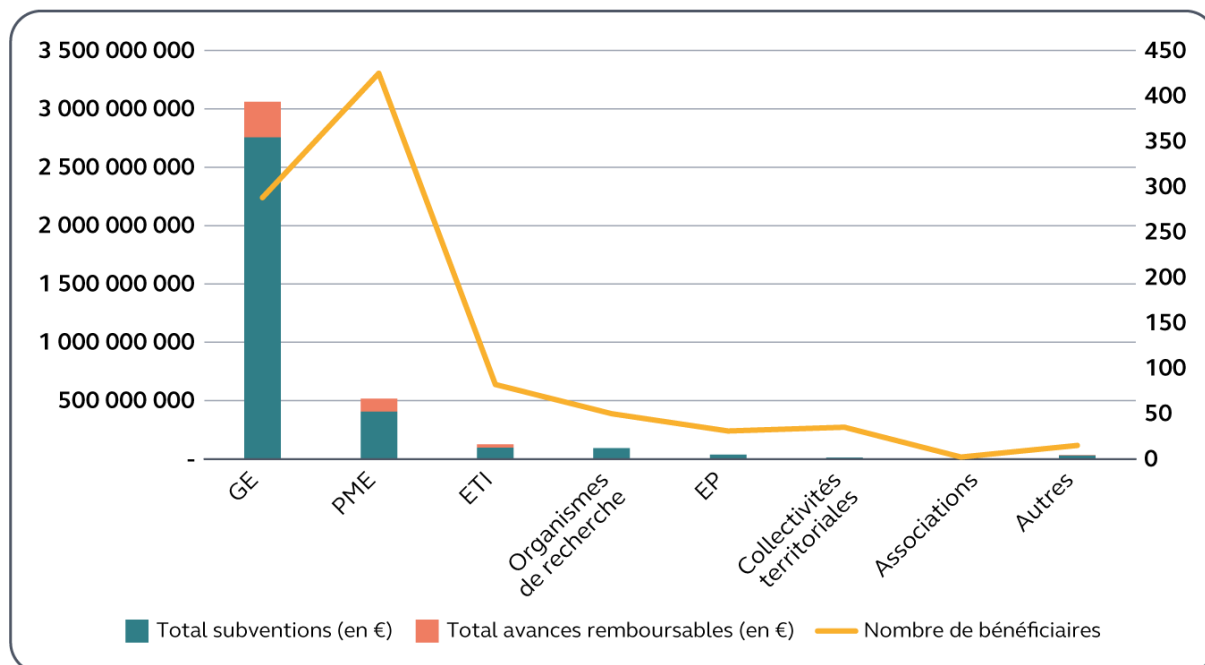
Le soutien aux PME et ETI est nécessaire afin de maintenir un tissu industriel compétitif et modernisé. Par ailleurs, même si les montants accordés peuvent être faibles, ils peuvent représenter un important effet de levier pour ces sociétés.

Cependant, les éléments objectifs et chiffrés permettant de caractériser la dimension structurante des projets sélectionnés pour la transformation de la filière et traduisant une stratégie de ciblage des aides (en fonction de la taille des sociétés, du type de sous-filière et du type de projets et d'innovations soutenues) restent limités.

⁵⁰ Une même entreprise peut être plusieurs fois bénéficiaire dans le cadre de différents projets.

⁵¹ Les éléments d'analyse figurant dans le présent paragraphe sont globaux. Certains appels à projets ont davantage que d'autres soutenu de petits projets, à l'instar de l'AAP *Rebond Industriel* qui visait à soutenir des projets à l'échelle d'un territoire donné, ou encore l'AAP *eXtrême Défi*. Ainsi, une fois exclus ces deux dispositifs, ainsi que les dispositifs soutenant la recherche en amont (PEPR), la part des projets bénéficiant d'une aide inférieure à 1 M€ représente 40 % des projets.

Graphique n° 6 : répartition par type et par nombre de bénéficiaires du montant des aides (en €) pour l'objectif de production de véhicules zéro émission de *France 2030*



Source : Cour des comptes à partir des tableaux de suivi France 2030 à mai 2025

Graphique n° 7 : ventilation des bénéficiaires en fonction du montant des soutiens (par tranche) pour l'ensemble des aides relevant de l'objectif de production de véhicules zéro émission de *France 2030*

Montant des soutiens	Part des bénéficiaires (%)	Part des montants (%)
Inférieur à 1M€	59 %	53 %
1 à 5 M€	32 %	9 %
5 à 10 M€	6 %	5 %
10 à 30 M€	4 %	8 %
30 à 100 M€	0,1 %	1 %
Supérieur à 100 M€	0,2 %	25 %

Source : Cour des comptes à partir des tableaux de suivi France 2030, à mai 2025

Aussi, convient-il de renforcer la concentration des moyens et de cibler les soutiens aux investissements sur les maillons de la chaîne de valeur pour lesquels l'impact est susceptible d'être le plus fort.

Une quatrième limite a trait à la doctrine d'utilisation des différents types d'aides, qui demanderait à être précisée et ajustée. Le plan de relance a essentiellement procédé à des soutiens par le biais de subventions, pour des raisons d'impulsion conjoncturelle, *France 2030* ayant eu davantage tendance à procéder à une combinaison de subventions et d'avances

remboursables⁵². Cependant, les aides reçues dans le cadre de *France 2030* restent, de manière extrêmement majoritaires, composées de subventions, y compris s'agissant des aides apportées aux grandes entreprises (à hauteur de 90 % pour ces dernières), même si le pourcentage d'avances remboursables a récemment progressé. Ainsi, le nouvel appel à projets « soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants », ouvert jusqu'en octobre 2026, prévoit que les aides aux entreprises seront attribuées à 50 % sous forme de subventions, et à 50 % sous forme d'avances remboursables (avec une dérogation à cette règle pour les établissements de recherche), alors que dans le cadre du précédent appel à projets de 2023, les subventions ont représenté environ 70 % du total des aides attribuées. À ce stade, peu de remboursements des avances sont intervenus, en raison du caractère récent des projets (moins d'un million d'euros, selon Bpifrance).

Le SGPI devrait davantage préciser les conditions d'utilisation des différentes catégories de soutiens (fonds propres, subventions, avances remboursables). En effet, si les subventions sont efficaces pour soutenir les innovations en phase d'amorçage et de faisabilité, avant la phase de développement et de commercialisation, une combinaison de subventions et d'avances remboursables est plus adaptée pour les projets proches du marché ou portés par des acteurs non émergents. Les soutiens en fonds propres quant à eux ne sont pas nécessairement substituables aux subventions, car ils s'inscrivent dans la trajectoire de capitalisation d'une société alors que les subventions participent à réduire le risque des projets spécifiques.

Les avances remboursables, adaptées pour les projets situés en aval de la chaîne de valeur, sont un outil vertueux qui pourrait être davantage utilisé. Elles permettent un partage des risques entre acteurs privés et publics et réduisent l'effet d'aubaine des aides publiques. Elles sont particulièrement indiquées pour soutenir la mise en œuvre des projets présentant un risque technologique, à l'issue de la phase de recherche et développement. La mention dans les cahiers des charges des appels à projets de taux importants d'avances remboursables est susceptible d'encourager le dépôt de projets présentant des perspectives économiques effectives. Elles ont un effet de levier en facilitant les cofinancements privés, les investisseurs ou les banques pouvant en effet s'appuyer sur la sélection préalable des projets réalisée par les opérateurs publics. Enfin, les avances remboursables sont recouvrables par l'État en cas de réussite du projet, contrairement aux subventions⁵³.

Leur calibrage est cependant essentiel pour s'assurer de leur efficacité, de même que le seuil au-delà duquel elles peuvent être utilisées, car leur coût de gestion administratif est supérieur à celui des subventions. Il convient également d'éviter les éventuels effets d'aubaine liés au mécanisme d'abandon de créance d'une partie de l'avance remboursable en fin de projet, en cas de dépassement des objectifs initiaux du projet⁵⁴.

Ainsi, une grille d'emploi des subventions et avances remboursables pourrait préciser la combinaison pertinente de ces deux types d'aides en fonction de l'état d'avancement des projets

⁵² Une subvention est une aide financière apportée à un projet, avec ou sans contrepartie. Une avance remboursable est une aide financière apportée à un projet, qui doit être remboursée en cas de succès du projet, avec paiement d'intérêts défini en fonction du type de projet. Elle se distingue donc du prêt, qui est toujours remboursable.

⁵³ Ce type d'aide n'est également pas prohibé par le droit de l'OMC (voir décision de 2018 de l'OMC relative aux avances remboursables accordées à Airbus).

⁵⁴ Le cahier des charges de l'appel à projets *Invest Auto* de 2023 prévoit la possibilité de procéder à un abandon de créances d'un tiers de l'avance récupérable, en fin de projet, en s'appuyant sur des justifications étayées des bénéficiaires, si ces derniers atteignent ou dépassent les objectifs en termes de performance environnementale, économique et en termes d'innovation prévus dans les annexes du cahier des charges de l'appel à projets (par exemple, démonstration d'une amélioration de l'empreinte carbone, atteinte des niveaux d'emplois visés par les objectifs initiaux du projet, augmentation de la part de R&D en pourcentage de chiffre d'affaires, etc.).

et de leur maturité technologique (soutien à l'innovation, soutien à l'investissement pour des projets d'industrialisation), de leur coût, et du type de porteur de projet.

Par ailleurs, le rapport Barthélémy⁵⁵ met en exergue le déficit de fonds propres des sous-traitants automobiles français de rang 2, qui ne leur permet pas d'investir dans la transition vers les véhicules électriques, et souligne que les modalités du soutien public apporté à ces sous-traitants, essentiellement des subventions, ne sont pas pleinement efficaces. En effet, les subventions ne sont pas substituables au rôle des fonds propres dans la structuration bilantielle des sous-traitants. Ils ne sont pas en mesure de mobiliser leurs actionnaires de référence et les établissements bancaires en vue de réaliser les investissements nécessaires à leur transition. Le rapport relève à cet égard que le FAA 2 piloté par Bpifrance ne peut intervenir qu'en actionnaire minoritaire⁵⁶ et ne répond pas au besoin d'investissement que refusent de couvrir les actionnaires majoritaires, ou les situations les plus complexes. Il invite à une réflexion sur la doctrine d'intervention publique en fonds propres.

Enfin, il existe une cinquième limite susceptible de nuire à l'efficacité des soutiens à l'offre, tenant à leur insuffisante « conditionnalité » ou « conditions de retour » pour l'État, s'agissant notamment des subventions : l'évaluation finale des projets à l'aune des objectifs prévisionnels initiaux des porteurs de projets est encore insuffisante, et, par conséquent, l'atteinte finale de ces objectifs n'est pas garantie. Certes, les contrats conclus avec les porteurs de projets prévoient déjà qu'en cas d'écart trop grand avec les objectifs du projet permettant de justifier d'un manquement des porteurs de projet ou de modification substantielle du projet, le contrat peut être actualisé par des avenants. Par ailleurs, certaines conditions posées aux étapes clés de réalisation du projet peuvent parfois donner la possibilité d'arrêter un financement et de ne pas procéder au versement des tranches suivantes. Cependant, aucune conséquence n'est tirée de l'absence d'atteinte finale des objectifs annoncés lors du versement des aides, ce qui est susceptible de fragiliser l'efficacité des aides.

Ce n'est que récemment, dans le cahier des charges de l'appel à projets Invest Auto lancé en 2025, que les conditions de retour pour l'État mentionnent que les porteurs de projets peuvent être soumis à des obligations liées au maintien et à la création d'emploi ainsi qu'à l'atteinte d'objectifs environnementaux et sociétaux ; en cas de non-respect de ces obligations, ils s'exposent à la restitution totale ou partielle de l'aide accordée dans le cadre du programme financé. Cette formulation a été retenue à la suite de débats au sein de l'État sur la possible introduction de pénalités en cas de non atteinte des objectifs, qui est apparue complexe à mettre en œuvre, s'agissant notamment du quantum de la pénalité. Bpifrance indique que la formulation retenue au conditionnel dans le cahier des charges de l'AAP, ouvre la voie à une possible restitution de l'aide dans certains contrats spécifiques, par exemple pour des grandes entreprises⁵⁷. Cette nouvelle clause de conditionnalité devrait permettre de mieux s'assurer du respect des conditions imparties au porteur de projet.

⁵⁵ Rapport de M. Bertrand Barthélémy, président de la société Flowbird, rédigé à la demande du ministre chargé de l'industrie : *Le soutien public aux sous-traitants automobiles : une transformation nécessaire pour réussir la transition vers l'électrique*, juillet 2024

⁵⁶ Le FAA 2 a toutefois investi dans deux fonds d'investissement capables d'investir en actionnaires majoritaires dans des entreprises rencontrant des situations complexes, mais Bpifrance indique, à date, qu'une seule opération aurait été réalisée dans ce cadre dans le secteur automobile.

⁵⁷ Cette réflexion devrait être approfondie. Tout en préservant une certaine souplesse dans l'exécution des projets, et sans renchérir de manière excessive le coût de gestion des procédures d'appels à projets, les cahiers des charges des appels à projets pourraient néanmoins davantage préciser le cadre de l'éventuelle restitution des aides.

La Cour recommande donc de privilégier les avances remboursables pour les projets présentant un risque technologique et de s'assurer du respect des conditions fixées au versement des aides.

B - Le recours important à des dispositifs fiscaux et budgétaires de droit commun

Outre les dispositifs qui lui sont spécifiques, la filière automobile a accès aux dispositifs de droit commun, soit en matière fiscale (crédit d'impôt recherche, crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi, crédit d'impôt à l'investissement industrie verte), soit en matière de soutiens à l'emploi (financés en particulier par le Fonds national pour l'emploi -FNE-)⁵⁸. La commande publique de véhicules pour l'État et les collectivités territoriales constitue un levier de soutien indirect et limité à la filière automobile⁵⁹.

1 - Le crédit d'impôt recherche (CIR)

Le crédit d'impôt recherche est le principal dispositif fiscal de droit commun à la disposition des entreprises du secteur automobile français pour financer leur R&D. Or celle-ci, contrairement aux sites de production, est essentiellement localisée en France (ex. Technocentre de Renault à Guyancourt, ou Technocentre de PSA à Vélizy).

L'industrie automobile dans son ensemble est l'un des principaux utilisateurs du dispositif. L'industrie manufacturière bénéficie sur la période de 59,7 % des créances de crédit d'impôt pour la partie recherche (la partie innovation est réservée aux PME). Au sein de cette enveloppe, l'industrie automobile atteint 6,4 %, à comparer à 6,7 % pour la construction navale, ferroviaire et aéronautique, ou encore 15,5 % pour l'industrie électrique et électronique. Au sein de l'industrie automobile, les constructeurs sont les principaux bénéficiaires, avec les équipementiers de premier rang (Forvia, Valeo...). On note toutefois une progression des PME bénéficiaires, sous l'effet de l'introduction du CIR Innovation.

Sur la période 2018-2022, la filière a donc bénéficié de 1 849 M€ au titre du CIR.

Tableau n° 10 : bénéficiaires du CIR par segment au sein du secteur automobile (M€)

	2018	2019	2020	2021	2022
Total constructeurs	24 *	296	254	*	238
Total équipementiers	143,2	135,3	127,2	129	109,5

Source : Cour des comptes –

Note : les données sont incomplètes ou manquantes en raison du secret statistique (une entreprise bénéficie à elle seule de plus de 85 % du CIR). De ce fait, les données de ce tableau ne sont pas réconciliables avec celles du tableau suivant. La série complète est toutefois cohérente.

⁵⁸ Les données reprises ici concernent le secteur automobile, et non la filière, au sens des définitions de l'INSEE.

⁵⁹ L'impact des achats publics de véhicules n'a cependant pas pu être mesuré en l'absence de données disponibles sur le lieu de production des véhicules achetés. En tout état de cause, cet impact resterait marginal puisqu'en 2025, 1 % des immatriculations de voitures particulières neuves et 3,2 % des véhicules utilitaires légers neufs concernaient des véhicules de l'État ou des collectivités territoriales.

Tableau n° 11 : bénéficiaires du CIR par taille au sein du secteur automobile (M€)

	2018	2019	2020	2021	2022
PME	13	9,3 (1,8 %)	12,6 (2,9 %)	10,2 (3 %)	11,5 (3,3 %)
ETI	68,6	60,7 (11,9 %)	56,4 (12,9 %)	58,6 (17,2 %)	52,8 (13 %)
Grands groupes	92,4 *	432,3 (86,3 %)	366,1 (84,2 %)	271,3 (79,8 %)	
Total	174	502,3	435,1	340,1	398,4

Source : Cour des comptes

Note : les données sont incomplètes ou manquantes en raison du secret statistique (une entreprise bénéficie à elle seule de plus de 85 % du CIR). La série complète est toutefois cohérente.

2 - Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

Le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE) a été supprimé au 31 décembre 2018, et transformé en allègement pérenne de charges. Au cours de la période sous revue, les entreprises du secteur automobile ont bénéficié du CICE uniquement en 2018 (abaissement de 6 % du taux de cotisations sociales pour les salaires inférieurs à 2,5 SMIC, estimés en 2014 par l'INSEE à 600 000 salariés). Au total, les entreprises du secteur de l'automobile ont bénéficié de 343,9 M€.

3 - Le crédit d'impôt à l'investissement industrie verte

Le taux du crédit d'impôt à l'investissement industrie verte (C3IV) est de 20 % des investissements réalisés dans le cadre d'un projet lié au verdissement de l'économie, et peut être majoré, en fonction de la taille de l'entreprise et de la localisation du projet. Ce crédit d'impôt est destiné à promouvoir la production industrielle en France de quatre produits considérés comme essentiels à la transition énergétique : les batteries, l'éolien, les panneaux solaires et les pompes à chaleur.

Les bénéficiaires potentiels relèvent de l'amont de la filière des batteries, avec le retraitement ou la production de composants chimiques des batteries : Tokai Cobex Savoie, Electro Mobility Materials Europe, Borax français, Neomat Cam Orano, Viridian, Imerys.

À ce stade, la tranche batteries du C3IV est celle qui a bénéficié du soutien le plus important, avec six agréments délivrés par la DGFIP depuis 2024, correspondant à un montant de 845 M€ de crédit d'impôt potentiel pour des projets d'un montant global de 15,1 Md€ (soit 75 % des projets autorisés et 65 % des crédits d'impôt potentiels). Aucun décaissement n'a encore été effectué au titre des six agréments délivrés. Il est donc difficile d'apprécier le coût final pour l'État de ce dispositif pour ce qui concerne l'industrie des batteries.

Tableau n° 12 : les agréments au C3IV (M€)

Secteur	Agréments demandés	Agréments délivrés	Agréments refusés	Montant des investissements	Montant du crédit d'impôt potentiel
Batteries	40	6	11	15 118	845
Pompes à chaleur	24	10	2	398	56
Éolien	12	4	1	1 415	184
Photovoltaïque	12	2	7	3 723	195
Total	88	22	21	20 655	1 281

Source : DGFIP

Pour le secteur automobile comme pour d'autres secteur d'activité, il n'existe pas de vision consolidée des prêts garantis par l'État (PGE) accordés par les établissements bancaires aux entreprises de la filière. La DGE indique que le groupe Renault a bénéficié de 5 Md€ de PGE, et la filière 5,8 Md€ au total. À titre illustratif, Bpifrance a inclus des PGE dans ses outils pour la filière automobile. Au total, 59 entreprises en ont bénéficié, essentiellement des PME sous-traitantes. L'encours total prêté a été de 57 M€, dont 22,4 M€ ont été remboursés au 30 septembre 2025.

4 - Les aides à l'emploi

L'industrie automobile est fortement consommatrice des dispositifs d'aide à l'emploi, qu'il s'agisse de « traitement social du chômage » ou d'appui à la reconversion des salariés vers les nouveaux métiers de l'automobile.

Les dispositifs spécifiques au secteur automobile ont accompagné la montée en compétence sur les nouveaux segments de l'industrie automobile. Il s'agit essentiellement du programme EDEC (engagement pour le développement de l'emploi et des compétences), de l'appel à manifestation d'intérêt *France 2030* sur les dispositifs de formation (*compétences et métiers d'avenir*) et du fonds automobile du FNE. L'accord EDEC de la filière automobile a été signé en avril 2019 entre l'État et les acteurs de la filière automobile. Mis en œuvre jusqu'en juin 2025, il bénéficie d'un budget global de 1,7 M€ dont une participation de l'État de 600 000 €. Il finance essentiellement des études prospectives sur l'évolution du marché du travail dans le secteur automobile.

L'AMI *France 2030* a financé au total neuf projets de montée en compétences des salariés du secteur automobile pour un montant cumulé de 85 M€. Ces projets ont concerné pour l'essentiel l'industrie de la batterie (projet MVEB pour former 100 000 personnes du secteur des batteries ; École de la batterie de Verkor – 5 000 personnes – ; ElectroMob, porté par les constructeurs – 10 000 personnes – ; BATTENA, pour la région Nouvelle-Aquitaine, porté par les industriels de la batterie – 35 000 personnes – ; FODUBLI, ciblé sur les besoins de l'usine Renault de Douai – 1 000 personnes), mais aussi les autres segments innovants de l'industrie automobile (FOREP Vé2030 pour l'électronique de puissance – 16 000 personnes – ; REMED sur l'hydrogène – 6 000 personnes – ; campus ICM pour le recyclage – 8 000 personnes – ; CYMOVE sur la cybersécurité – 30 000 personnes).

Le fonds automobile du FNE est un dispositif co-financé par les constructeurs (Renault et Stellantis) à hauteur de 20 M€, et par l'État jusqu'à 30 M€. Créé en 2021, il a permis de financer des programmes de formation dans 26 entreprises sous-traitantes du secteur, à travers

des cellules d'appui à la reconversion et des formations. Ce programme a plus particulièrement bénéficié aux entreprises du secteur de la fonderie. Il a été clôturé au 30 juin 2025 (épuisement des financements des entreprises).

En complément, au sein du FNE, la filière automobile a bénéficié depuis 2020 de 35,6 M€ au titre du FNE-Formation, pour 50 000 actions de formation financées et 1,7 million d'heures de formation.

Les dispositifs de droit commun d'activité partielle ont permis de gérer des reconversions difficiles mais traduisent aussi la baisse d'activité globale du secteur. Le FNE finance les dispositifs d'activité partielle qui, pour l'industrie automobile, permettent essentiellement de gérer le plan de charge des usines. Sans être particulièrement ciblée, l'industrie automobile en est un des principaux bénéficiaires, dans les différents programmes existants : activité partielle de droit commun, activité partielle de longue durée (APLD) et APLD Rebond.

Depuis 2018, les entreprises du secteur ont bénéficié de 508 M€ d'allocations d'activité partielle de droit commun pour 42,5 millions d'heures chômées au bénéfice de 1 270 entreprises. 19 % des demandes d'indemnisation sont déposées en Auvergne-Rhône-Alpes, 12 % en Grand Est et 11 % en Île-de-France. Pour les deux tiers, ce dispositif bénéficie aux constructeurs (entreprises de plus de 1 000 salariés). L'essentiel du dispositif a toutefois été utilisé durant la crise sanitaire.

L'APLD et l'APLD Rebond répondent à une logique différente puisqu'ils ont été conçus pour accompagner des industries qui, en raison de la crise sanitaire ou pour d'autres motifs, connaissent des difficultés durables. Contrairement au dispositif de droit commun, ils supposent au préalable un accord d'entreprise ou de branche, pour permettre d'inscrire le financement dans un processus durable de reconversion. Autant le dispositif de droit commun (hors crise sanitaire) est un outil de gestion du plan de charge des usines, autant l'APLD est l'instrument de reconversion (ou de disparition) de sites automobiles traditionnels confrontés à la baisse de la demande.

L'industrie automobile en a été un utilisateur important depuis 2020 et jusqu'au terme de l'APLD au 31 décembre 2022. Depuis 2018, les entreprises du secteur ont bénéficié de 287 M€ d'allocations APLD pour 25,3 millions d'heures chômées au bénéfice de 217 entreprises. 21 % des demandes d'indemnisation ont été déposées en Grand Est, 20 % en Hauts-de France et 13 % en Île-de-France.

Qu'il s'agisse de soutiens spécifiques ou de droit commun, la filière automobile aura donc bénéficié sur la période de près d'1 Md€ d'aides à l'emploi. L'effort de reconversion des salariés sur les nouvelles compétences liées au véhicule électrique a été massif et a permis d'anticiper des besoins de recrutement, en particulier en région Hauts-de-France. Les aides liées à la fermeture de sites industriels ont permis d'amortir les conséquences sociales.

Tableau n° 13 : aides à l'emploi (2018-2025) en M€

Dispositif	EDEC	AMI	Fonds auto	Chômage partiel	APLD	FNE formation	Total
Montant	1,7	85	50	508	287	35,6	967,3

Source : DGEFP

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les dispositifs de soutien public à la filière automobile sont multiples, s'adressant directement à la filière ou influant sur les comportements d'achat des consommateurs. Il manque un pilotage global permettant d'assurer leur cohérence, de vérifier l'absence d'effets contradictoires et de donner de la visibilité aux acteurs du secteur et au consommateur final, dont les choix, orientés par les aides à l'achat de véhicules électriques neufs, sont structurants pour les industriels.

Les soutiens à la demande, destinés à encourager l'acquisition de véhicules électriques neufs (bonus et leasing social essentiellement), souffrent de changements fréquents de leurs modalités d'application et d'un stop and go dans leur mise en œuvre. Le suivi de leur exécution budgétaire montre un dépassement récurrent et important des montants alloués par rapport aux crédits initiaux votés en loi de finances. À partir de 2025, ces aides ont été débudgétisées au profit d'un financement par le biais des certificats d'économie d'énergie, ce qui présente des risques de pilotage des aides, d'éviction d'autres dispositifs ou de coût pour le consommateur d'énergie.

Les soutiens à l'offre découlent pour l'essentiel des différents plans d'investissement de l'État dont France 2030. La pluralité des appels à projets et le ciblage insuffisant des soutiens nuisent à leur efficacité ; ils se caractérisent par une prépondérance des subventions au détriment des avances remboursables et un manque de contrôle de la réalisation des objectifs annoncés par les porteurs de projets en fin de projet. Environ la moitié du montant de ces soutiens sur la période de contrôle a été accordée à la filière batteries.

Au-delà des soutiens spécifiques à la filière, l'industrie automobile bénéficie des dispositifs de droit commun, notamment du CIR, qui a été largement utilisé pour conserver en France des capacités de R&D pour accompagner le passage au véhicule électrique.

Le caractère massif et continu de ces soutiens (plus de 17 Md€ de 2018 à 2024) invite à définir une gouvernance stable et interministérielle pour piloter et renforcer la cohérence des aides à la demande et à l'offre.

La Cour formule les recommandations suivantes :

- 1. d'ici 2027, rendre publique la stratégie de l'État vis-à-vis de la filière automobile et hiérarchiser les priorités de politique publique (Premier ministre) ;*
 - 2. dès 2026, privilégier les avances remboursables pour les projets présentant un risque technologique et s'assurer du respect des conditions fixées au versement des aides (Premier ministre – secrétariat général pour l'investissement ministre chargé de l'industrie).*
-

Chapitre III

Des soutiens publics qui ne parviennent pas à enrayer le déclin de la filière

L'appréciation des effets des soutiens sur la filière est complexe à réaliser, en l'absence d'évaluation existante de leur impact. Il est indéniable que les objectifs de transformation du parc automobile et de la filière sont loin d'être atteints : les immatriculations de véhicules électriques stagnent, la production de véhicules électriques en France progresse lentement et le tissu industriel continue à se déliter, avec des plans de suppression d'effectifs annoncés chez les équipementiers et sous-traitants. La revue des études existantes et l'analyse des bénéficiaires des aides réalisée par la Cour soulignent les limites liées notamment au manque de ciblage et de cohérence dans la durée des dispositifs.

Bien que les études menées sur l'impact des dispositifs de soutien demeurent rares (I), deux constats peuvent être réalisés. D'une part, les dispositifs de soutien à la demande perdent en efficacité en raison d'objectifs multiples (II). D'autre part, les dispositifs de soutien à l'offre, qui visent à limiter le retard technologique français, notamment en matière de batteries, ont eu des effets limités et n'ont pas permis d'enrayer le déclin de la filière automobile française (III). Une meilleure coordination européenne sur les grands enjeux de la filière est indispensable (IV).

I - Des rares études sur un sujet particulièrement complexe à évaluer

Peu d'évaluations des dispositifs de soutien à la demande sont disponibles. Elles sont rendues particulièrement délicates par le nombre de paramètres qui influent sur le marché de l'automobile. Le rapport d'évaluation de *France Relance* indique d'ailleurs que l'évaluation des dispositifs de soutien aux véhicules propres « *est un exercice particulièrement complexe* ». Ainsi, il n'existe pas d'évaluation du bonus pour l'électrique d'occasion ni de ses évolutions. La prime à la conversion a été étudiée dans le cadre de l'évaluation du plan *France Relance* en janvier 2024 mais son arrêt serait l'occasion de dresser un bilan de ses effets.

De même, s'agissant des soutiens à l'offre, leur efficacité n'a pas fait l'objet d'évaluation causale. Le comité *France Relance* indique, s'agissant des soutiens à l'investissement et à la modernisation de l'industrie, qu'il n'a pas pu réaliser d'évaluation causale en construisant un

contrefactuel afin d'identifier un effet d'aubaine, et que par conséquent, l'impact des projets soutenus sur la résilience ou sur la vulnérabilité des chaînes de production n'est pas certain⁶⁰.

Cependant, plusieurs initiatives récentes devraient permettre à l'avenir de disposer d'éléments d'analyse plus fins. Ainsi, dans les « livrables » du contrat stratégique de filière couvrant la période 2024-2027, à côté d'indicateurs de moyens (montant d'aides investies et leur décomposition, nombre d'entreprises bénéficiant des aides), figurent quelques indicateurs de résultat (montant d'investissements mobilisés, nombre d'implantations de nouvelles entreprises/usines en France, montants investis dans des projets de R&D, nombre de brevets déposés, tonnes de CO2 évitées par exemple). Une première évaluation du contrat stratégique devrait débiter à l'automne 2025.

Par ailleurs, dans le cadre de *France 2030*, une « grille d'impacts » unifiée entre opérateurs a été mise en place en 2023⁶¹. Annexée au cahier des charges et devant être remplie pour chaque projet candidat, elle mentionne notamment les impacts humains attendus (maintien ou création d'emplois), économiques (investissement généré, chiffre d'affaires généré par le projet, brevets déposés) et environnementaux. Les indicateurs des grilles d'impact font l'objet d'un suivi aux étapes clés du projet, ainsi qu'à la fin du projet. Cependant, ils ne sont pas transmis de manière dématérialisée et ne sont pas encore consolidés au niveau de chaque appel à projets, ce qui réduit à ce stade les possibilités d'évaluation de l'impact global des projets soutenus.

Dans sa première évaluation *in itinere* de *France 2030* en juin 2023, le comité de surveillance des investissements d'avenir recommandait de poursuivre le renforcement de l'évaluation des investissements et d'intégrer davantage les données d'impacts ainsi que les résultats des évaluations dans le processus de décision. Le SGPI indique qu'un plan d'action a été adopté pour renforcer la mesure de l'évaluation du plan, comprenant notamment les mesures suivantes : intégration des SI des opérateurs et du SGPI et centralisation des données dans un SI, renforcement du suivi de la performance par des indicateurs clés, lancement d'études d'évaluation sur des thématiques transverses, et accélération en 2026 de la production de bilans des dispositifs par les opérateurs.

Il est nécessaire de réaliser des évaluations des effets des soutiens à la demande et à l'offre, mais également de leurs impacts réciproques et de leur modalité de financement (notamment par les CEE). En effet, comme indiqué *supra* (voir partie 2), les dispositifs de soutiens à la demande de véhicules électriques sont susceptibles d'orienter la stratégie industrielle des constructeurs.

Aussi la Cour recommande-t-elle de recenser en 2026 l'ensemble des programmes de soutien à l'offre et à la demande existants et de consolider leurs indicateurs de suivi. Ce recensement permettra d'effectuer tous les deux ans une évaluation de leurs effets, qui sera utile au Parlement.

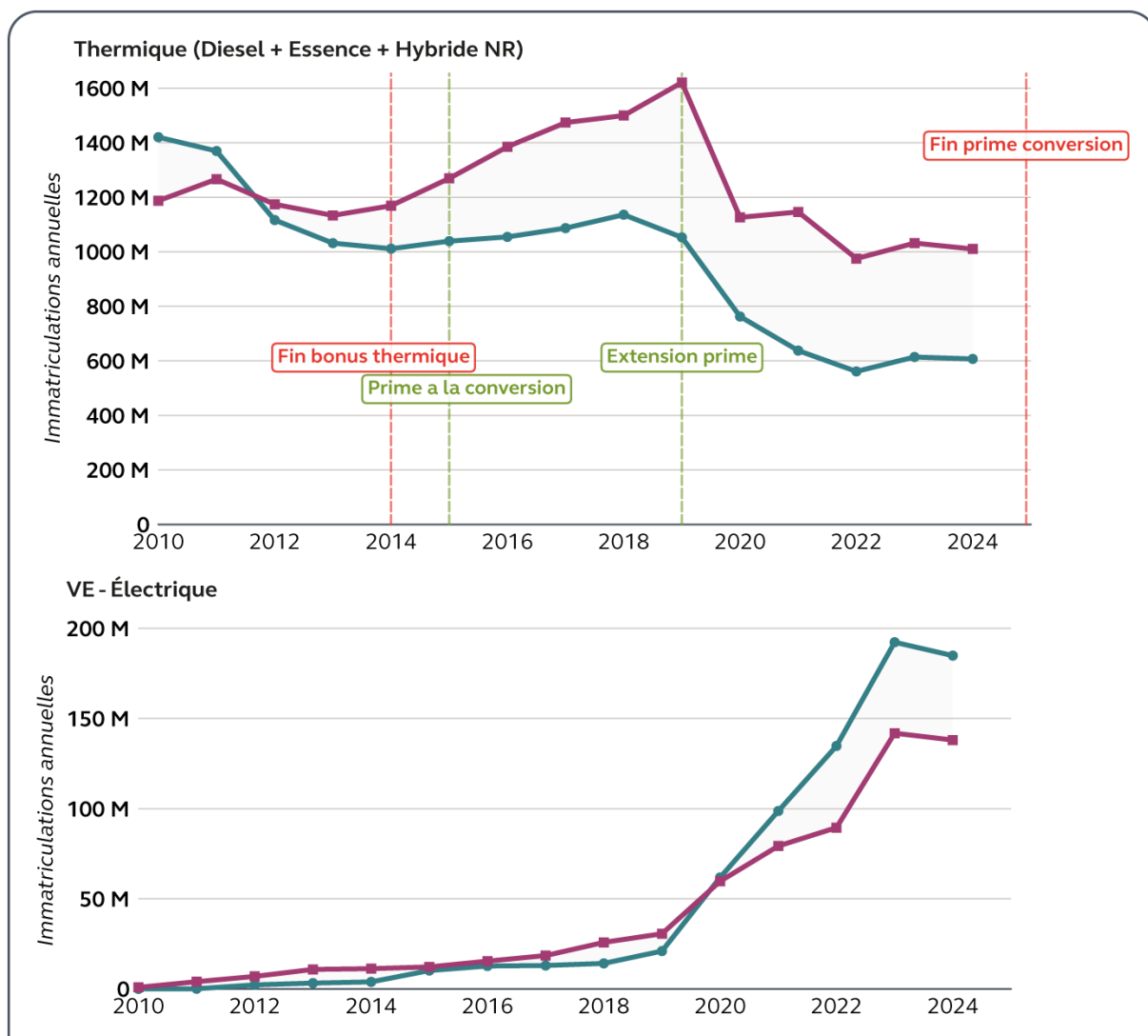
⁶⁰ France stratégie, *évaluation du plan France relance*, synthèse du rapport final, 2024.

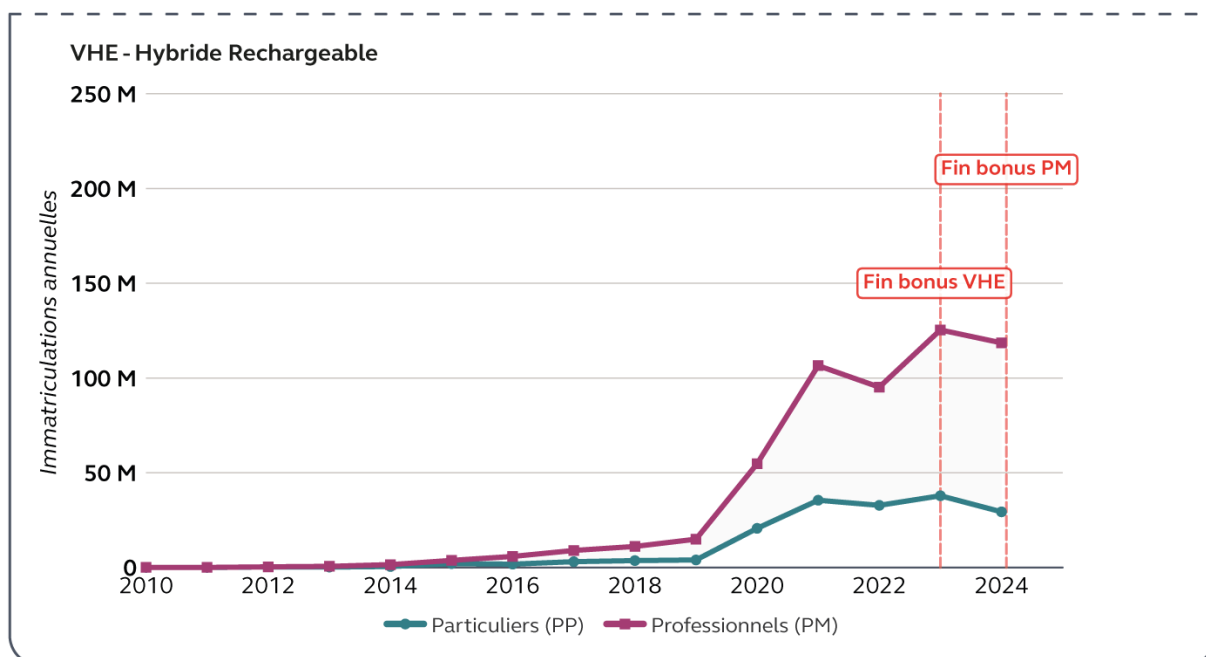
⁶¹ Bpifrance utilise une telle grille depuis 2021 et réalise un état des lieux consolidé de l'avancement des projets.

II - Des dispositifs de soutien à la demande qui perdent en efficacité en raison d'objectifs multiples

Les dispositifs de soutien à la demande se caractérisent, en plus de leur instabilité, par une pluralité d'objectifs qui s'articulent difficilement entre eux. Au départ conçus pour aider à l'achat des véhicules à faible émission, leur recentrage progressif a poursuivi deux objectifs différents. D'une part, le soutien à l'achat des véhicules électriques neufs pour répondre aux exigences de décarbonation mais également de production de 2 millions de véhicules électrifiés par an en France en 2030. D'autre part, la priorité accordée aux ménages des premiers déciles poursuit un objectif social partiellement atteint qui se heurte au prix élevé des véhicules électriques et au fait que les ménages achètent majoritairement sur le marché de l'occasion, non concerné par les aides. Ces aides ont un impact limité sur les ventes de la filière automobile française même si la mise en place de l'écoscore depuis 2023 permet de favoriser un contenu local.

Graphique n° 8 : ventes de véhicules neufs et grandes étapes des dispositifs de soutien à la demande



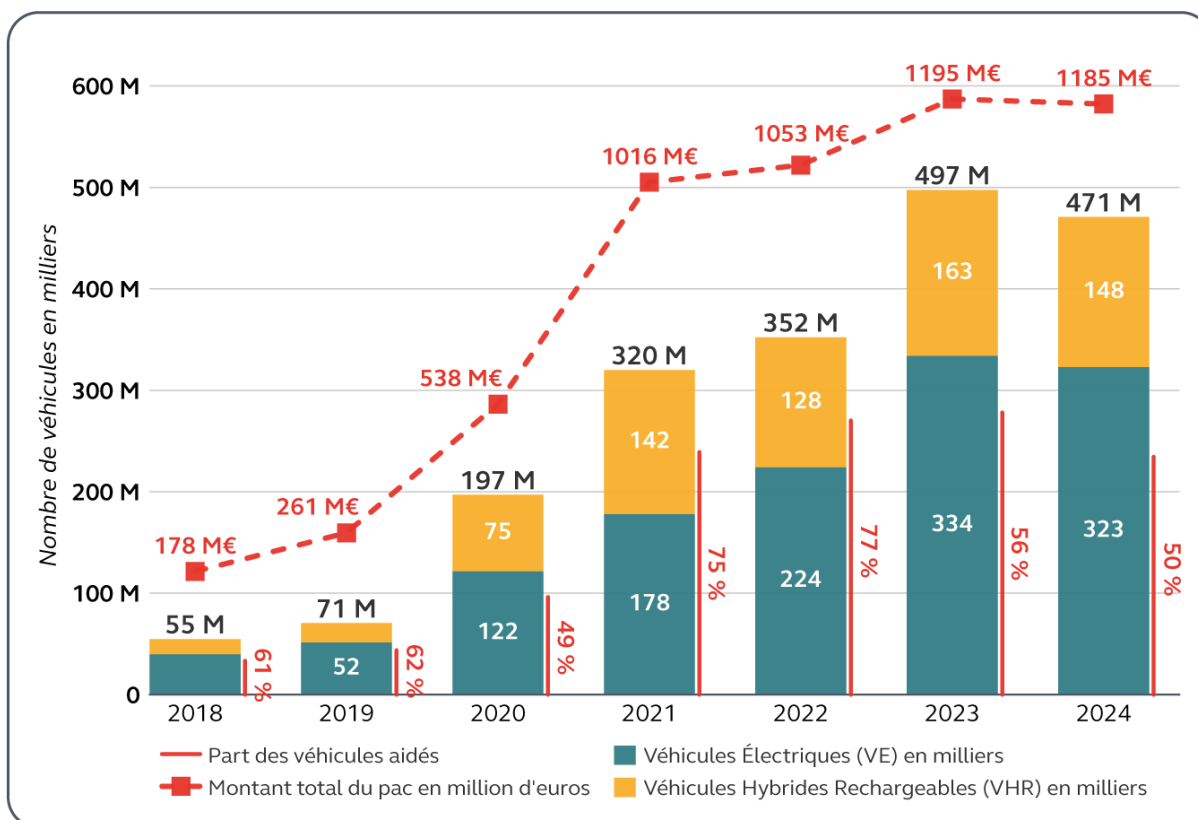


Source : Cour des comptes – données SDES RSVERO

A - Un effet des soutiens à l'achat de véhicules limité au regard des montants alloués

Le bonus écologique est le dispositif qui a été le plus massivement mobilisé par les acheteurs de véhicules, à la fois en nombre de bénéficiaires et en montant. Il est intervenu dans plus de 66 % des cas d'achat de véhicules électriques et le nombre de bénéficiaires a crû sans discontinuer entre 2018 et 2023 pour atteindre le point haut de 334 000 véhicules électriques aidés avant une baisse en 2024. Cette période correspond à la sortie des véhicules d'occasion et des véhicules hybrides du dispositif puis au resserrement sur les ménages modestes en 2024.

Graphique n° 9 : évolution des immatriculations de véhicules neufs électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR) et des bénéficiaires du bonus automobile



Source : Cour des comptes à partir des données ASP et SDES RSVERO

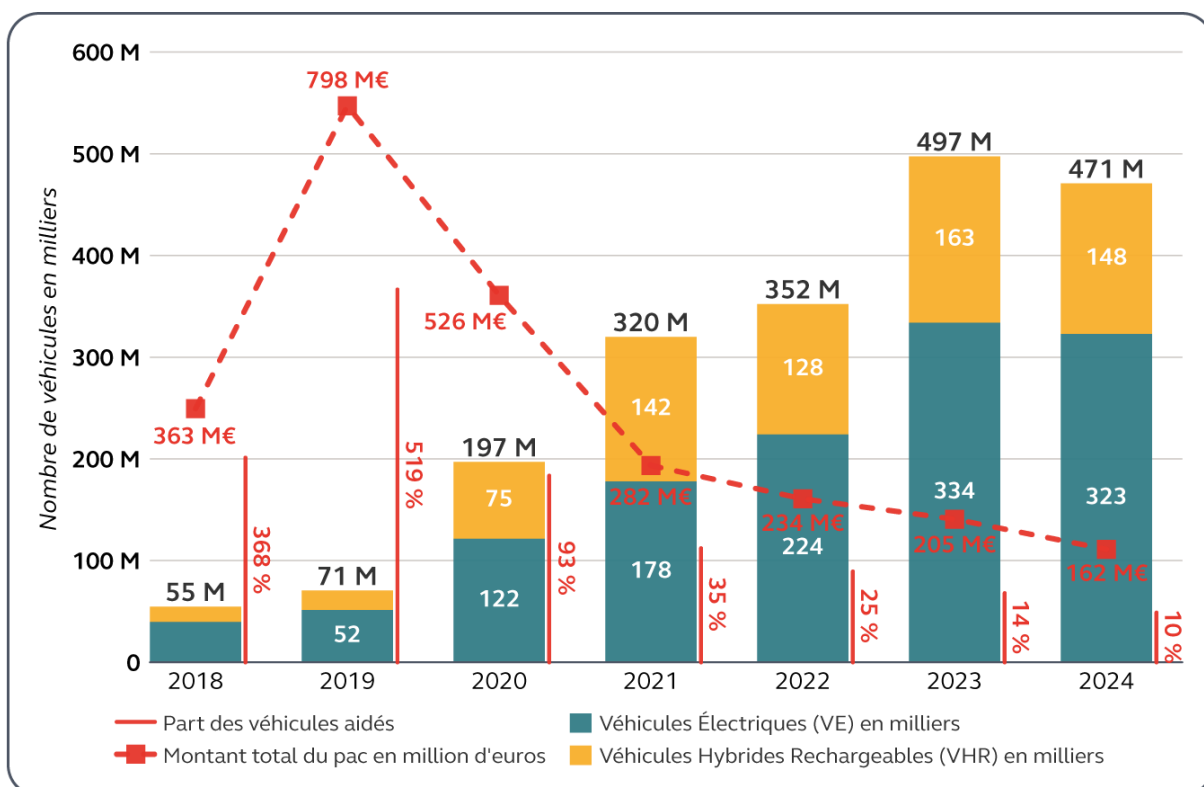
L'effet du bonus est complexe à déterminer en particulier en raison de ses nombreuses évolutions. Une étude de l'Institut des politiques publiques (IPP) conclut que le bonus aurait contribué à une baisse de 3 % des émissions de voitures neuves. Selon une estimation de la Cour réalisée à partir de l'étude du comité d'évaluation de *France Relance*, l'effet du bonus expliquerait la vente de 56 000 véhicules sur un total de 165 000 en 2021, pour un coût budgétaire de 1,023 Md€ (soit en moyenne 17 857 € par véhicule).

Concernant l'effet du malus, une étude économétrique de l'IPP montre qu'une hausse du malus de 1 000 € entraînerait une baisse des ventes d'un véhicule de 11 points. Le malus agit comme une pénalité selon le niveau des émissions de CO₂ et peut aller jusqu'à 60 000 € pour les véhicules les plus émetteurs. Le malus sur le poids permet de limiter les externalités négatives des véhicules lourds en termes d'émissions de CO₂, comme l'a montré le Conseil d'analyse économique (CAE). Le comité d'évaluation de *France Relance* a également mis en évidence que jusqu'en 2020 les véhicules assemblés en France sont moins touchés par le malus mais cette tendance s'inverse depuis 2020.

La mise en évidence des effets de la prime à la conversion est fragile. Après un déploiement ambitieux du dispositif en 2019, ses conditions ont été progressivement resserrées jusqu'à son extinction en novembre 2024. Une étude de France Stratégie indique que « le type de motorisation des véhicules achetés semble corrélé au taux de recours à la prime » et qu'une hausse du recours de 10 points de la prime à la conversion serait associée à une hausse moyenne de la part de marché des véhicules électriques de 0,8 %. Toutefois France Stratégie indique que les conclusions doivent

être nuancées au regard du périmètre restreint étudié. Le comité d'évaluation de *France Relance* formule également des conclusions prudentes sur l'effet de la prime à la conversion. Il indique qu'aucun impact n'est détecté entre la prime à la conversion et la mise au rebut des véhicules exigibles mais il précise qu'elle « *pourrait néanmoins accélérer la transition du parc automobile en influant sur le choix des véhicules neufs* ». L'évaluation de l'IPP va dans le même sens sur l'impossibilité de conclure aux effets de la prime à la conversion.

Graphique n° 10 : évolution des immatriculations neuves électriques (VE) et hybrides rechargeables (VH) et des montants et bénéficiaires de la prime à la conversion (PAC)



Source : Cour des comptes à partir des données ASP et SDES RSVERO

Concernant le *leasing* social, au regard de l'absence d'études économétriques et de la faible durée d'activation de ce dispositif, il est difficile de déterminer son effet sur les locations de véhicules électriques. En 2024, pour six semaines de dispositif, 45 542 véhicules ont bénéficié du *leasing* social sur un total de 295 584 véhicules électriques immatriculés sur l'année, soit un total de 15,4 %, davantage que le bonus sur une période comparable (27 045 véhicules). Le *leasing* atténué pour les ménages des cinq premiers déciles la barrière à l'entrée que représente le coût d'achat d'un véhicule. Toutefois il est difficile de déterminer son efficacité à long terme dans la mesure où le *leasing* ne peut être renouvelé qu'une seule fois.

France Stratégie constate un plus fort recours des ménages des cinq premiers déciles au *leasing* qu'au bonus, mais ces conclusions doivent être nuancées. Elles se vérifient bien en 2023 (24 248 ménages des cinq premiers déciles ont eu recours au bonus en 2023 contre 45 582 pour six semaines d'activation du *leasing* en 2024). Elles doivent être examinées au regard de la dynamique du bonus sur les cinq premiers déciles de revenus, qui a plus que triplé entre 2023 et 2024 pour atteindre 84 906 bénéficiaires.

Mesures d'aide à l'achat dans plusieurs pays de l'Union européenne

En 2024, dix pays de l'Union européenne ont mis en place des mesures de soutien à la demande de véhicule électrique. Les mesures comportent des primes semblables au bonus (par exemple en Italie une prime de 7 500 € sous condition de ressources, en Espagne à hauteur de 4 500 €) ou des primes à la casse comparables à la prime à la conversion (en Italie et en Espagne par exemple).

L'Allemagne a brutalement supprimé son bonus en décembre 2023 ; dans les mois qui ont suivi, les ventes de véhicules électriques ont diminué de manière significative : de 18 % des ventes en 2023, les véhicules électriques ne représentaient que 11 % des ventes en janvier 2024 et 13 % en février 2024. Toutefois, l'effet de la suppression du bonus semble s'être atténué par la suite, puisque les ventes de véhicules électriques représentaient 16,5 % des ventes en septembre 2024 et 19,3 % en septembre 2025, soit un niveau comparable à la France à la même date (source ACEA). En 2025, le gouvernement a mis en place un cadre fiscal avantageux pour les véhicules électriques et a annoncé en janvier 2026 la relance d'un bonus pour les véhicules à faibles émissions, non conditionné à des critères de contenu local.

Source : direction générale du Trésor

Enfin, les aides à l'achat ont potentiellement des effets contraires aux objectifs recherchés. D'une part, les aides à la demande entraînent généralement une augmentation des prix de vente des véhicules. D'autre part, leurs critères n'incitent pas les constructeurs à modifier leur stratégie économique pour par exemple se tourner vers la conception de petits véhicules légers moins chers et moins émetteurs, en dépit d'un encadrement du prix maximal des véhicules aidés et d'un malus fondé sur les émissions de CO₂ et le poids des véhicules. Le prix maximal des véhicules aidés, de 47 000 €, est en effet au-dessus de la moyenne du prix des véhicules électriques de 40 000 €, bien supérieur à celui des véhicules d'entrée de gamme. À titre d'exemple le prix d'une Citroën ë-C3 neuve est autour de 20 000 €.

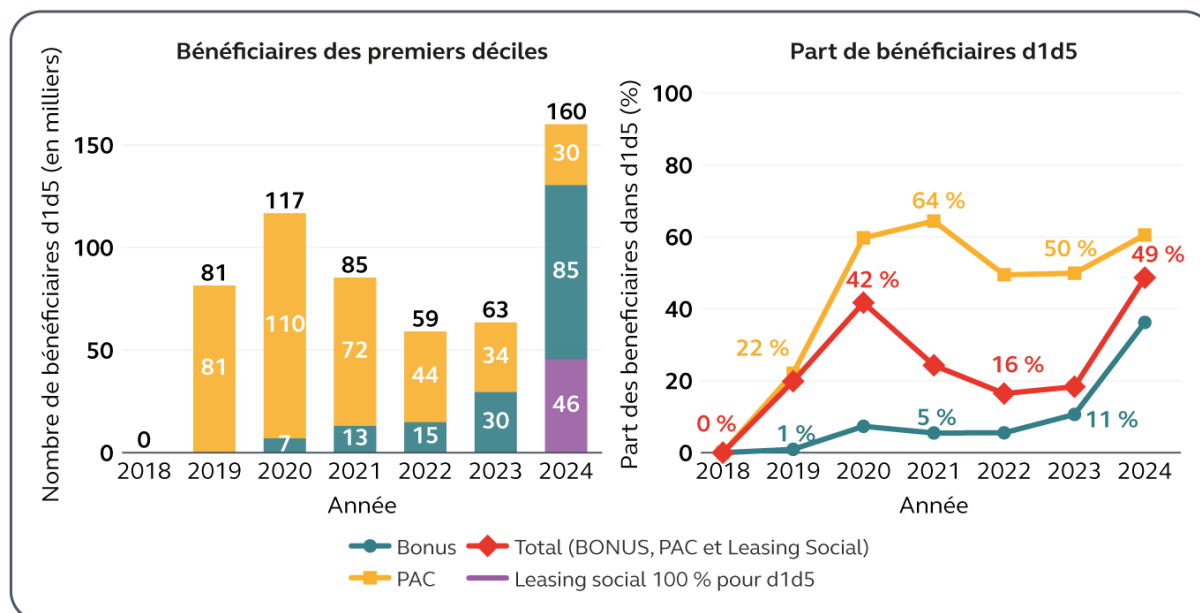
B - Des objectifs multiples partiellement atteints et un ciblage à renforcer

1 - Des aides qui concernent l'achat de véhicules neufs et ne prennent pas en compte toutes les caractéristiques du marché

Les aides à l'achat des véhicules, recentrées sur les véhicules neufs, ne concernent qu'une minorité de ménages puisque les achats de véhicules particuliers sont réalisés à 76 % sur le marché de l'occasion, proportion qui passe à 93 % des véhicules achetés par les ménages des cinq premiers déciles. La première version du *leasing* social et la prime à la conversion étaient les seuls dispositifs qui concernaient les véhicules d'occasion mais ils ont été recentrés sur les véhicules neufs. Dans les prochaines éditions du *leasing*, une attention particulière devra être portée à l'impact du dispositif sur le marché de l'occasion. Le marché de l'occasion électrique est en effet en phase de création et la stabilité des prix sur ce marché est un facteur favorable à la confiance des consommateurs, qui s'interrogent aussi sur la durabilité des véhicules électriques (durée de vie des batteries). Par ailleurs, afin de préserver une valeur résiduelle acceptable en fin de *leasing*, il est possible que les concessionnaires évitent de conclure des contrats avec les plus « gros rouleurs » qui usent le véhicule davantage, privant ainsi du dispositif ceux qui en auraient le plus besoin : ce risque de sélection devrait faire l'objet d'une attention particulière en approfondissant l'analyse des bénéficiaires.

2 - Un ciblage des ménages modestes limité par l'arrêt des dispositifs et le maintien d'aides à l'achat sans condition de ressources

Graphique n° 11 : évolution du nombre cumulé de bénéficiaires du *leasing* social, de la PAC et du bonus écologique parmi les cinq premiers déciles



Source : Cour des comptes à partir des données ASP. Ce graphique ne tient pas compte d'éventuels cumuls des aides par certains bénéficiaires.

La priorité accordée à l'aide aux ménages modestes depuis 2024 se manifeste dans la structure des bénéficiaires des mesures. En effet, le recentrage progressif des soutiens à la demande (bonus et *leasing*) sur les ménages modestes est sensible. Alors que le nombre de bénéficiaires du *leasing* et du bonus dans leur ensemble reste stable entre 2022 et 2024, la proportion de ménages des cinq premiers déciles⁶², est passée de 11 % des bénéficiaires en 2023 à 47 % en 2024, malgré l'arrêt du *leasing* en février 2024. Le *leasing* social a une part déterminante dans cette évolution : en six semaines en 2024, il représentait plus d'un tiers des bénéficiaires d'aides des ménages des déciles 1 à 5. L'évolution du bonus entre 2022 et 2024 a également un effet sensible. Alors que le nombre total de bénéficiaires du bonus est stabilisé entre 2022 et 2024, la proportion des ménages modestes passe de 6 % des bénéficiaires en 2022 à 36 % en 2024. La prime « coup de pouce » définie en 2025 reste, comme le bonus écologique, davantage bonifiée pour les ménages modestes et l'administration indique que le dispositif de *leasing* social a vocation à être reconduit dans la durée.

Toutefois le ciblage des ménages modestes reste inabouti. Le bonus reste largement utilisé par les ménages relativement plus aisés puisqu'ils ont reçu 515 M€ alors que les ménages modestes représentaient 49 % des bénéficiaires soit 578 M€ du bonus versé en 2024 sur un total de 1 184 M€⁶³. La Cour a déjà relevé, dans sa note de synthèse sur les mesures d'aide

⁶² c'est-à-dire 50 % des ménages ayant le revenu le plus bas, inférieur ou égal à 16 300 € par an,

⁶³ Le reste des sommes a été versé aux personnes morales.

exceptionnelles en janvier 2025⁶⁴, qu'un ajustement des barèmes des aides selon les tranches de revenu pourrait s'ajouter à une limitation du bonus en fonction du poids des véhicules, pour cibler des véhicules plus légers, moins polluants et moins chers. Elle avait estimé les économies générées par cette dernière mesure à 200 M€ en 2025 et à horizon 2027.

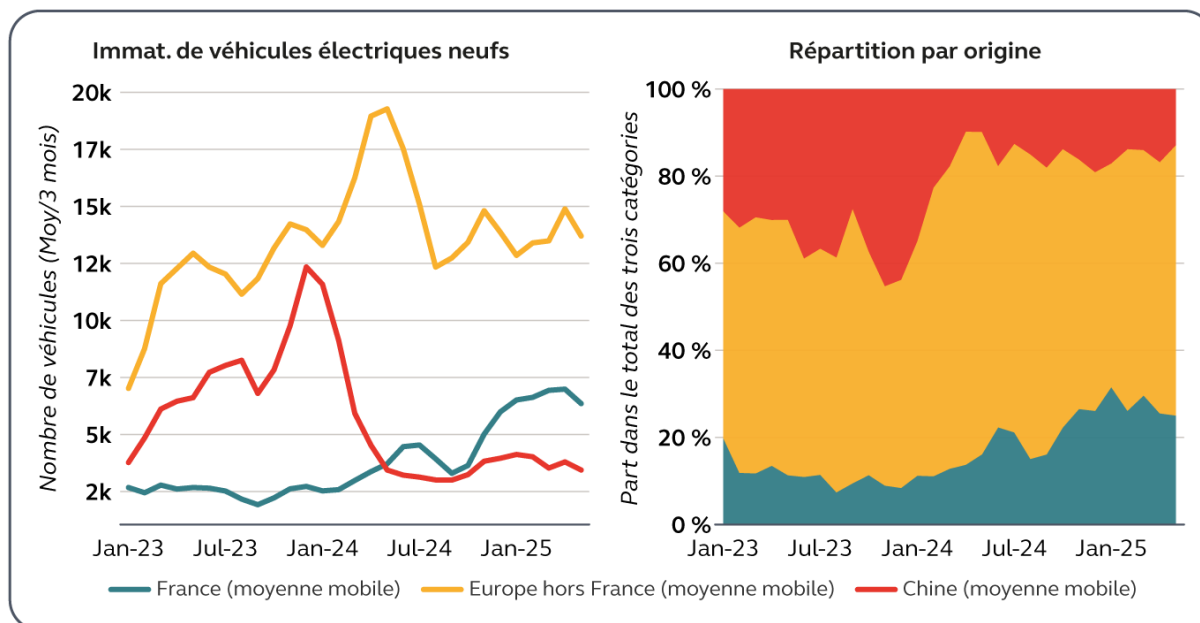
Enfin, dans la mesure où l'enveloppe des aides, *leasing* et bonus, est désormais fermée, une partie des ménages modestes éligibles risque d'être évincée de l'accès aux aides par les ménages plus aisés qui bénéficieront de la prime « coup de pouce » (ex-bonus écologique). Une attribution réservée aux ménages les plus modestes permettrait de rendre plus effectif l'objectif poursuivi et de limiter les effets d'aubaine dans un contexte de finances publiques dégradées.

De ce fait, la Cour recommande de réserver d'ici 2027 les aides à la demande aux ménages modestes.

C - Des dispositifs qui ne bénéficient que partiellement aux voitures assemblées en France

Si les soutiens à la demande ciblent les véhicules électriques, ceux-ci ne représentent qu'une part de la production des constructeurs français. Par ailleurs, les aides à l'achat profitent diversement à la filière automobile française.

Graphique n° 12 : origine des véhicules électriques vendus en France (janvier 2023 à mai 2025)



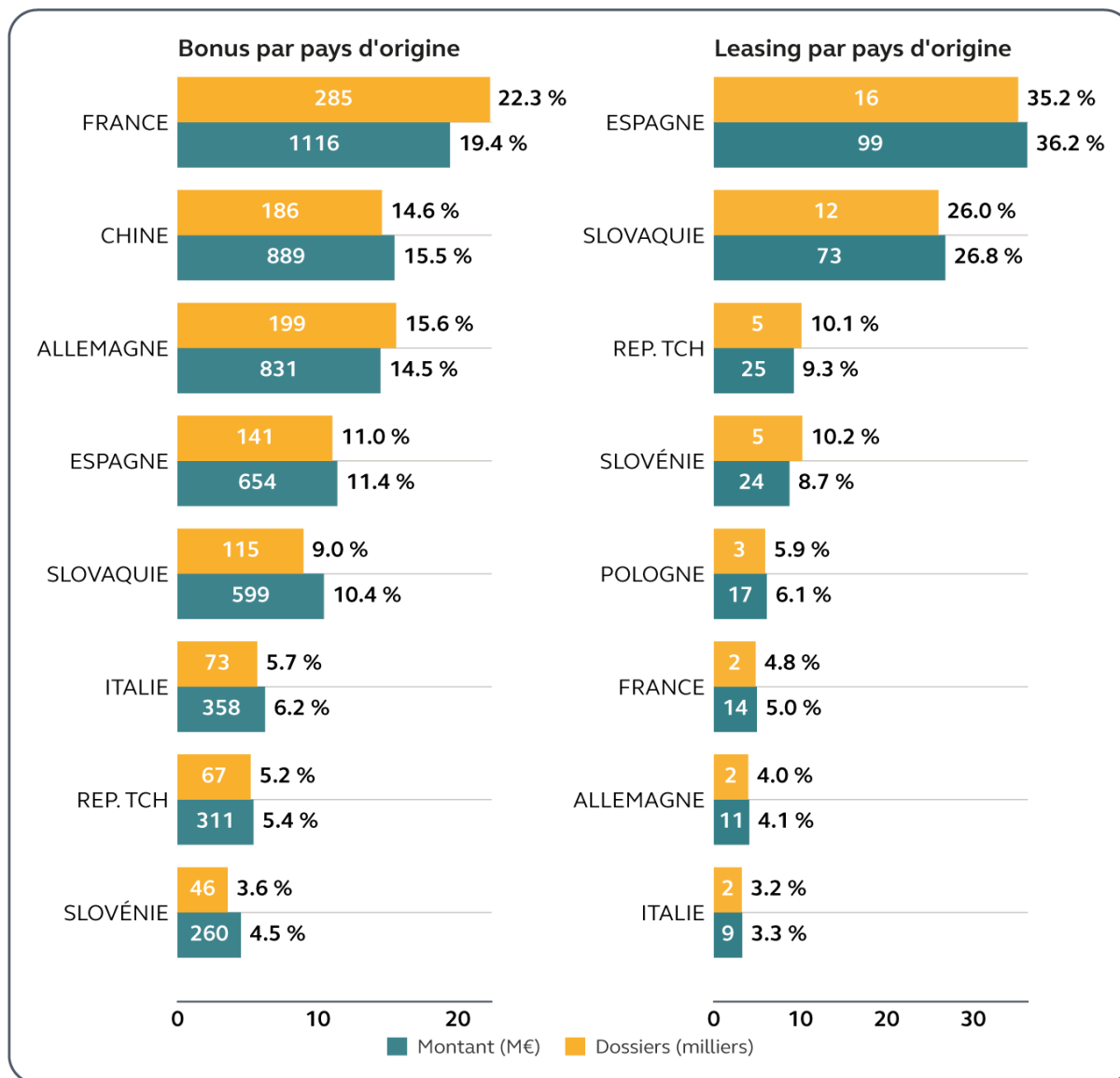
Source : Cour des comptes à partir des documents DGE-INOVEV

Note de lecture : moyennes mobiles sur 3 mois, pourcentages calculés sur total France + Europe hors France + Chine

⁶⁴ Cour des comptes, *Les mesures d'aides exceptionnelles : une sortie de crise à achever pour le budget de l'État*, note de synthèse, janvier 2025.

1 - La part des véhicules assemblés en France dans les véhicules achetés avec les aides

Graphique n° 13 : aides distribuées par origine d'assemblage des véhicules



Source : Cour des comptes d'après les données ASP, DGE, INONEV et véhicule du futur

Note de lecture : échelle en pourcentage du total depuis la création du dispositif (2018 et 2024)

Alors que le bonus écologique a, sur la période, principalement aidé les véhicules assemblés en France, les résultats sont plus contrastés concernant le *leasing* social, d'après les données de la DGE retraitées par la Cour. Selon cette analyse, sur la période 2018-août 2025, les véhicules assemblés en France représentaient la plus forte proportion (22,3 %) de véhicules aidés par le bonus. Les autres véhicules provenaient de l'Union européenne à plus de 50 % et à 15,6 % d'Allemagne. Les véhicules assemblés en Chine représentaient 14,6 % des véhicules aidés sur la période, mais cette proportion devra être réévaluée après plusieurs années de fonctionnement de l'écorescore.

En revanche, le *leasing* social, qui a été mis en place après l'écoscore d'octobre 2023, aurait bénéficié largement aux véhicules assemblés dans l'Union européenne et à 4,8 % aux véhicules assemblés en France. La DGE présente une analyse à partir d'une définition différente du lieu d'assemblage, liée aux retraitements opérés sur les données de lieux d'assemblage, qui conclut que les marques françaises sont parmi les dix les plus financées par le *leasing* social⁶⁵. Selon la direction générale du Trésor, en octobre 2024, le *leasing* social a ainsi bénéficié pour près de 20 % à des véhicules de marques françaises.

2 - L'écoscore, une première mesure de contenu européen qui a surtout favorisé les concurrents des constructeurs français en Europe

L'écoscore est la première mesure permettant de favoriser indirectement les véhicules produits en Europe. Au regard de leur score environnemental calculé par l'ADEME, plus aucun véhicule de marque chinoise ne peut bénéficier du bonus. À partir de fin 2023, après la mise en place de l'écoscore, la tendance favorable aux ventes de véhicules électriques neufs assemblés en Chine s'est inversée. La proportion de véhicules chinois est passée de plus de 50 % fin 2023 à 16 % en mars 2024. Il est toutefois difficile de déterminer avec précision la part de l'écoscore dans cette évolution qui peut également être due aux effets des mesures tarifaires prises au niveau de l'Union européenne vis-à-vis des véhicules électriques chinois importés.

La mise en place de l'écoscore peut desservir les constructeurs français qui ont mis en place des stratégies d'internationalisation ou favoriser des comportements de contournement. Depuis la mise en place de l'écoscore, les ventes de véhicules de groupes français mais assemblés hors de l'Europe ont subi des baisses sensibles : celles de la Dacia Spring commercialisée par le groupe Renault et assemblée en Chine ont été divisées par six entre 2023 et 2024. À l'inverse, les véhicules de marque Tesla vendus en France ont été réapprovisionnés prioritairement depuis l'Allemagne au lieu de la Chine ou des États-Unis, pour bénéficier de l'écoscore.

Dans l'ensemble, l'écoscore a principalement bénéficié aux constructeurs implantés en Europe et dans une moindre mesure aux véhicules assemblés en France. Alors que la part des véhicules assemblés en Europe est passée de 50 % en 2023 à 62 % en 2024, les véhicules assemblés en France sont passés de 11 % à 17 % des ventes de véhicules électriques en France entre 2023 et 2024. À titre d'illustration, les importations en provenance d'Allemagne ont progressé de 80 % entre le premier trimestre 2023 et le deuxième trimestre 2024, bénéficiant d'un effet de substitution avec les véhicules chinois. La DGE et la DGEC estiment que la part de marché des véhicules hors Union est passée de 36 % à 14 % en 2025 en moyenne. Elles considèrent qu'en 2025, sur les 10 véhicules électriques les plus vendus, trois seraient assemblés en France, le véhicule électrique le plus vendu étant la Renault 5 produite à Douai.

Une généralisation de l'écoscore au niveau européen ou une mesure équivalente favorisant les véhicules assemblés dans l'Union européenne permettrait aux véhicules assemblés en France d'en bénéficier sur les autres marchés européens, au même titre que les autres constructeurs européens en bénéficient aujourd'hui en France.

⁶⁵ Cf. annexe n° 6.

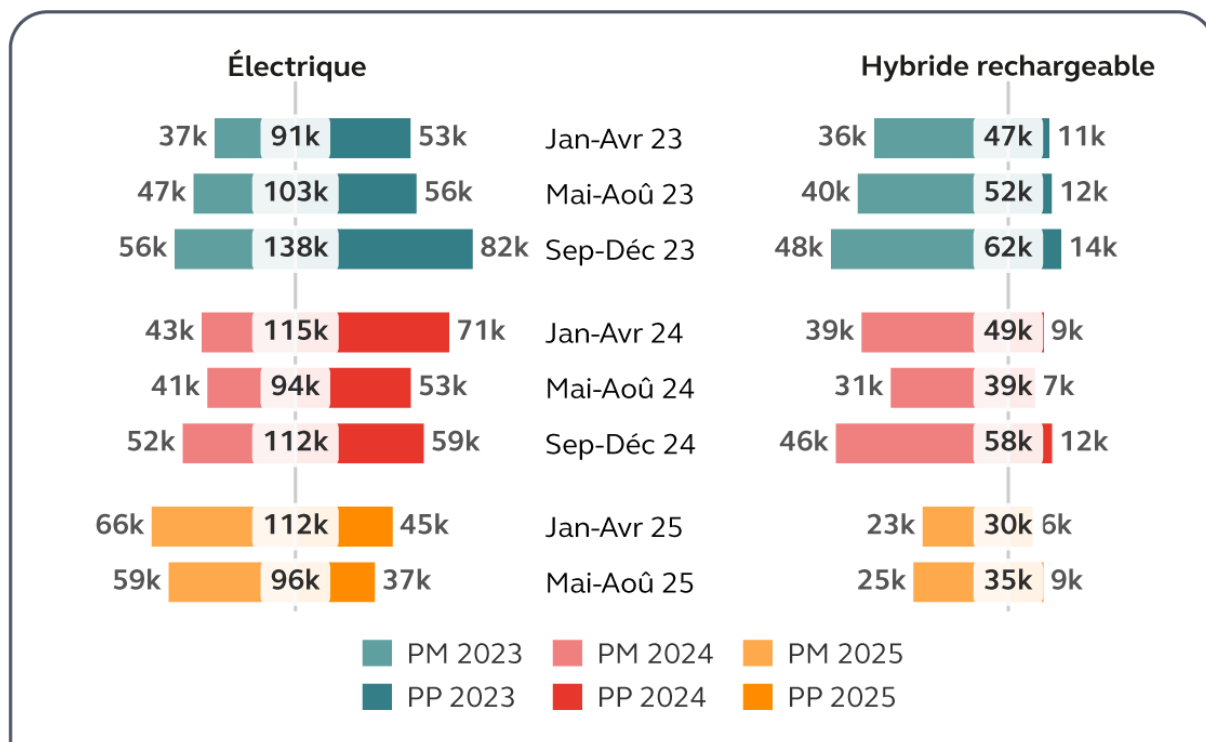
D - Une trajectoire de verdissement des flottes qui ne prend pas assez en compte l'effet levier pour le marché de l'occasion

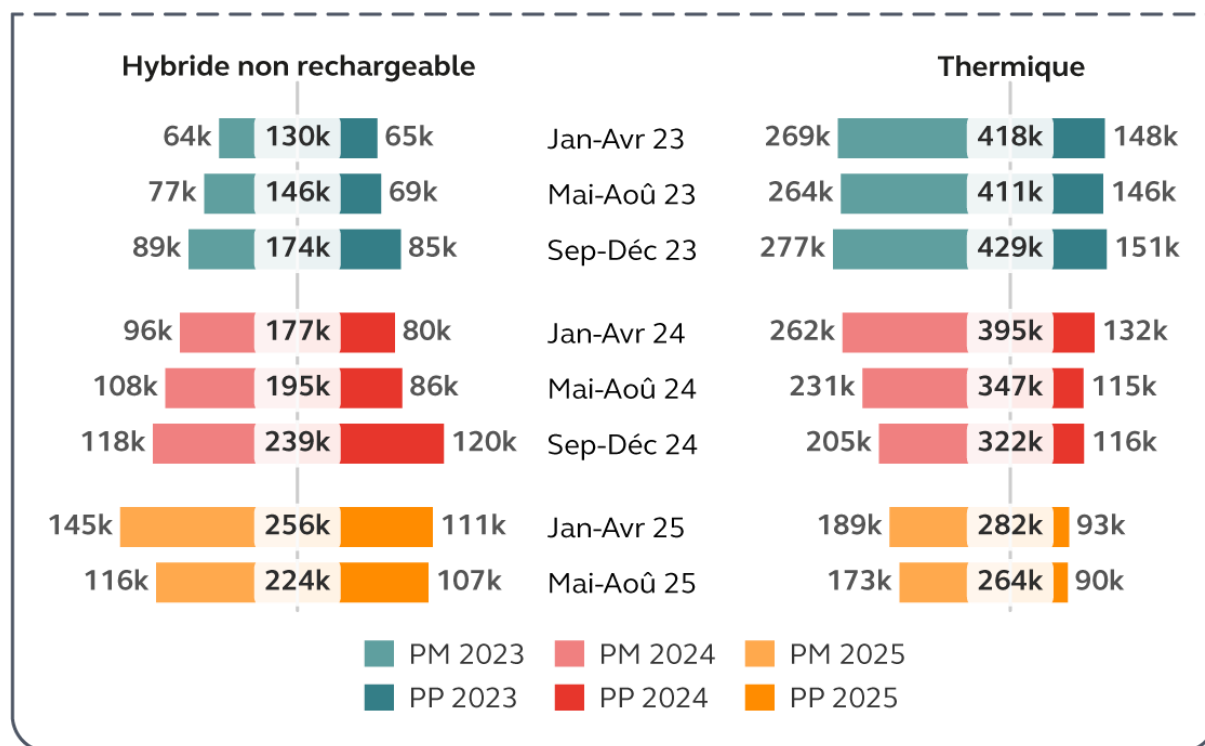
La prise en compte de la nature des véhicules dans la fiscalité relative aux flottes et l'introduction de la taxe annuelle incitative en 2025 (cf. chapitre 2) ont entraîné une accélération de l'électrification du parc professionnel au cours du premier semestre 2025.

De janvier à avril 2025, les immatriculations de véhicules électriques par des personnes morales ont augmenté de 78 % par rapport à la même période en 2023 et de 53 % par rapport à la même période en 2024. De la même manière, les immatriculations de véhicules électriques par les personnes morales au cours des mois de mai à août 2025 ont augmenté d'environ 60 % par rapport à la même période de 2023 et d'environ 44 % par rapport à 2024.

Toutefois si on constate une baisse des immatriculations de véhicules thermiques par les personnes morales en 2025, le choix pour la motorisation hybride non rechargeable se maintient à un niveau élevé alors même que ce type de véhicules n'est pas considéré comme un véhicule à faible émission pour le calcul de la taxe.

Graphique n° 14 : nombre d'immatriculations de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers neufs par type d'énergie en 2023, 2024 et 2025 (par période de 4 mois)





Source: Cour des comptes d'après les données SDES RSVERO

Parmi les véhicules immatriculés par des personnes morales entre janvier et août 2025, 18 % étaient des véhicules électriques, en progression d'environ 28 % par rapport à la même période de 2024. Toutefois, en dépit de l'effet positif des mesures introduites par la loi de finances 2025, la trajectoire de la LOM est encore difficile à atteindre au rythme actuel de verdissement.

Or, les acquisitions ou *leasing* de véhicules électriques par les entreprises constituent un levier essentiel de renouvellement du parc automobile permettant de dynamiser le marché de l'occasion.

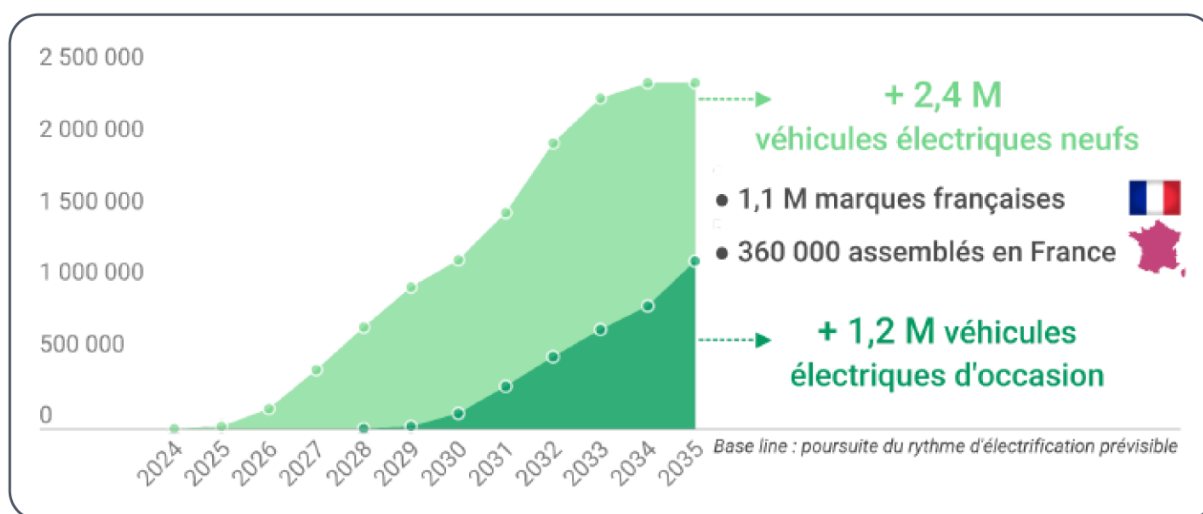
Les acquisitions de véhicules électriques par les entreprises concernent pour une grande partie des véhicules éco-scorés. En effet, traditionnellement les entreprises acquièrent plutôt des véhicules des constructeurs nationaux souvent assemblés en France. En 2024, 51 % des véhicules légers neufs immatriculés par les grandes flottes étaient de marque française et un quart étaient assemblés en France contre respectivement un tiers et un dixième chez les particuliers. Ce phénomène est accentué pour les « flottes réelles » pour lesquelles 63 % des nouveaux véhicules étaient de marque française et 28 % assemblés en France.

Aussi le périmètre de la taxe incitative pourrait-il être modifié pour accélérer encore davantage l'électrification des flottes. Cette évolution doit tenir compte de l'architecture de la taxe qui est calculée sur la base de la composition des flottes constatée trois années auparavant. Cette évolution permettrait de mettre en cohérence le cadre national avec le cadre européen dans la mesure où le projet de règlement *Green Corporate Vehicles* prévoit l'instauration de quotas obligatoires de véhicules zéro émission pour les flottes d'entreprises.

Une étude de Transport & Environnement, association non gouvernementale visant à favoriser la décarbonation du transport dans l'Union européenne, de février 2025 soutient que l'introduction de mesures complémentaires, comme la sortie des hybrides rechargeables, la linéarisation des quotas, l'atteinte du 100 % électrique en 2032 ou l'introduction de sanctions

pour faire respecter la trajectoire d'électrification, pourrait entraîner l'immatriculation de 2,4 millions de véhicules électriques neufs entre 2025 et 2035 dont 1,2 million de marques françaises et 360 000 assemblés en France, ce qui pourrait générer un surplus de 1,2 million de véhicules électriques sur le marché de l'occasion représentant un peu plus de 20 % du nombre de ventes de véhicules d'occasion en 2024. La demande des grandes entreprises en véhicules électriques peut provoquer un effet d'entraînement sur le choix des ménages.

Graphique n° 15 : immatriculations de véhicules électriques supplémentaires générées par la LOM



Source : étude de T&E de février 2025 sur le bilan des quotas de verdissement de la LOM de février 2025

Note : modélisation des mesures suivantes appliquées en 2025 : sortie des hybrides rechargeables, linéarisation des quotas, atteinte du 100 % électrique en 2032 et introduction de sanctions pour faire respecter la trajectoire d'électrification.

Or, à ce stade, l'effet incitatif de la taxe de verdissement des flottes est encore modéré dans la mesure où le montant de la taxe par véhicule manquant est encore faible par rapport à l'écart de coût d'acquisition entre un véhicule thermique et un véhicule à faible émission : le taux de renouvellement thermique qui entre dans le calcul de la taxe est en effet basé sur le stock total de véhicules et non sur le flux, ce qui limite l'incitation. Par ailleurs, pour le calcul de la taxe, les véhicules hybrides rechargeables sont considérés comme des véhicules à faible émission (seuil d'émission de CO₂ inférieur ou égal à 50g/Km). Enfin, à ce stade, la taxe incitative ne s'accompagne pas de sanctions financières complémentaires pour le non-respect des obligations de verdissement.

Les obligations imposées aux entreprises en matière de verdissement ne correspondent pas entièrement aux objectifs assignés aux aides accordées aux ménages pour l'acquisition de véhicules propres. Ces dernières ont été recentrées sur les véhicules électriques alors que la taxe incitative au verdissement n'exclut pas les véhicules hybrides rechargeables de la comptabilisation pour l'atteinte de l'objectif. Si ces différences s'expliquent essentiellement par les enjeux d'autonomie et de facilité de recharge des batteries, elles n'en révèlent pas moins des contradictions dans les objectifs affichés pour soutenir la demande des ménages et celle des entreprises. Il est nécessaire d'harmoniser les critères de soutien à la demande en excluant les véhicules hybrides de la comptabilisation des objectifs de verdissement des flottes d'entreprises. Dans la mesure où le calcul de la taxe repose sur la composition des flottes en

année n-3, le changement de règle ne devrait s'appliquer qu'à compter de 2029 pour éviter un effet de rétroactivité en s'appliquant à des décisions d'acquisition déjà réalisées mais il devrait être annoncé bien à l'avance pour permettre aux acteurs d'anticiper la trajectoire attendue.

La Cour recommande donc d'exclure à compter de 2029 les véhicules hybrides des véhicules comptabilisés pour l'atteinte de l'objectif de verdissement des flottes.

De la même manière, les règles d'amortissement et l'avantage en nature qui représentent une dépense fiscale se traduisent par une perte de recettes pour la sécurité sociale et l'État (baisse des cotisations salariales et patronales pour l'avantage en nature et baisse de l'impôt sur les sociétés pour l'amortissement). Elles pourraient être davantage considérées comme des leviers de verdissement des flottes en renforçant l'exigence de recours à des véhicules propres dans la mesure où leur mise en œuvre entraîne un manque à gagner estimé à 4 Md€.

L'exemple belge

En 2024, 86 % des immatriculations de véhicules électriques en Belgique étaient le fait d'entreprises. Les véhicules électriques, sans plafond de prix, bénéficient d'une déduction fiscale de 100 % dans la mesure où l'intégralité du coût d'achat à l'usage et à l'entretien du véhicule peuvent être déduits du bénéfice imposable. Cette réglementation s'appliquera jusqu'au 31 décembre 2026, la déductibilité devant être réduite à partir de 2027 pour atteindre 67,5 % en 2031 tout en conservant l'avantage maximal pour toute la durée d'utilisation aux véhicules achetés avant cette date.

Par ailleurs, l'avantage en nature est ajouté au revenu imposable du salarié en tenant compte pour son calcul de la valeur catalogue du véhicule, de ses émissions de CO₂ et de son âge⁶⁶.

La France a amorcé une trajectoire similaire à celle de la Belgique pour les règles d'amortissement mais en appliquant une différenciation moindre entre véhicules électriques et véhicules thermiques et hybrides rechargeables. Les plafonds d'amortissement pourraient évoluer pour accentuer davantage l'écart entre les véhicules à faible émission et les autres en évaluant au préalable l'intérêt d'appliquer de nouveaux seuils aux hybrides rechargeables.

L'amélioration de la trajectoire de verdissement des flottes passe enfin par une réflexion à mener sur les usages et les freins identifiés à l'électrification. Une étude d'opinion réalisée par Avere France⁶⁷ en juin 2025 indique que les freins à l'électrification perçus par les entreprises relèvent de l'incompatibilité de certains usages avec des véhicules électriques, l'autonomie des véhicules et l'offre de marché trop faible pour les VUL électriques et que la réticence des salariés se concentre sur l'autonomie, la capacité à faire de longs trajets et la durée de la recharge.

L'accompagnement des entreprises à déployer une méthodologie de cartographie des usages des véhicules mis à disposition de leurs salariés pourrait permettre de mieux cibler les véhicules à renouveler en priorité chaque année.

Par ailleurs, la question de la valeur résiduelle des véhicules devrait être examinée pour ne pas peser sur les comportements des entreprises qui redoutent une dévaluation excessive de leurs actifs au moment de la revente des véhicules électriques sur le marché de l'occasion.

⁶⁶ Étude du service économique de l'Ambassade de France en Belgique pour la DGT de novembre 2024.

⁶⁷ Association professionnelle de la mobilité électrique.

III - Des soutiens à l'offre pour limiter un retard technologique persistant de l'industrie française, aux effets inégaux

A - Une émergence de l'industrie de la batterie incontestable mais fragile

Représentant environ 25 % à 30 % du coût d'une voiture électrique, la batterie est le principal facteur différenciant dans la concurrence entre constructeurs automobiles. C'est pourquoi la plupart des constructeurs européens, fortement appuyés par les États membres concernés et la commission européenne, ont lancé des projets de production en Europe, justifiés notamment par le surcoût engendré par le transport des batteries produites en Asie mais aussi de souveraineté et de captation de la valeur en Europe.

Jusqu'en 2020, l'industrie européenne de la batterie (avec des acteurs historiques comme Saft, filiale de Total Energies) souffrait de deux handicaps face aux acteurs asiatiques (Chine, Japon, Corée, Taiwan) :

- la R&D n'avait pas permis d'atteindre un niveau de technologie comparable à celui des producteurs asiatiques, faisant stagner la performance (durée de charge et durée de vie) de la batterie face aux exigences des consommateurs et des constructeurs ;
- le démarrage tardif de la production industrielle créait un déphasage concurrentiel entre les producteurs asiatiques en fin de cycle d'apprentissage industriel (faible taux de rebut des batteries) et capables d'afficher des prix en baisse constante pour les constructeurs automobiles européens, et les producteurs européens, en début de cycle, avec des coûts de production alourdis par des taux de rebut importants (ils peuvent atteindre 50 % des pièces produites en phase d'industrialisation).

Face à cela, les financements inscrits dans un cadre européen (PIIEC) et ceux gérés uniquement dans un cadre national ont permis de combler une partie du retard dans le domaine de la R&D. Celle-ci tend à rejoindre les performances de production industrielle des producteurs asiatiques, qui continuent par ailleurs à avancer sur des technologies innovantes. Le rattrapage technologique demeure donc incertain. Ainsi le producteur ACC, le plus avancé en France, a recours aux services d'une entreprise chinoise de la filière des batteries pour l'appuyer dans la phase de montée en cadence, en particulier pour opérer les machines. Le partenaire chinois a détaché du personnel qui opère dans la *gigafactory* d'ACC à Douvrin. La finalité de cette décision est de gérer la phase cruciale du processus d'industrialisation, mais aussi de permettre un transfert de compétence vers les employés d'ACC. Il convient à cet égard de rappeler que la quasi-intégralité des équipements pour la production de cellules de batteries proviennent d'Asie (Corée et Chine). Maîtriser ces équipements et assurer le réglage des lignes est un défi pour les industriels européens, dont beaucoup ont conclu à la nécessité de rechercher des partenariats avec des acteurs asiatiques.

Cela explique que le cycle d'apprentissage soit aujourd'hui plus long qu'anticipé. Selon le cabinet spécialisé Avicenne Energy, ces difficultés industrielles prises dans leur ensemble pourraient provoquer un taux de réalisation des capacités annoncées d'environ 60 % en 2030. Trois producteurs européens, ACC, Verkor et Powerco ont d'ailleurs rendu public le 4 septembre 2025 une demande faite de soutien public (national ou européen) spécifique pour compenser le surcoût lié à cette phase d'industrialisation, de manière à neutraliser le retard de calendrier par rapport aux producteurs asiatiques.

Enfin, se pose la question de la surcapacité compte-tenu de la multiplication des projets soutenus par nombre de gouvernements européens, sans vision globale de la capacité de production européenne. Parmi ceux-ci, l'Allemagne, l'Espagne, la Hongrie et la Suède ont développé le plus grand nombre de projets. Une étude du cabinet Inovey rappelait en 2023 que les besoins de l'industrie européenne en 2030 pour se conformer à la trajectoire de 100 % électrique en 2035 s'élevaient à 350 GWh de capacités de production de batteries. Or, l'ensemble des projets annoncés à cette date atteignaient déjà 665 GWh.

Ce risque de surproduction à moyen terme se combine avec un marché du véhicule électrique qui démarre plus lentement que prévu. Ce dernier constat explique l'abandon de projets entre 2023 et 2025 : BritishVolt et Farasis en 2023, ACC (Allemagne et Italie) en 2024, Northvolt en 2025. Le projet Prologium, en France, est fragile, de même que celui de Verkor. Tesla, en outre, a revu à la baisse les volumes de production de batteries en Allemagne (notamment pour réallouer des volumes aux États-Unis dans le cadre de l'IRA).

La production européenne de batteries s'inscrit en outre dans un contexte mondial de développement de capacités de production excédentaires. En particulier, la Chine produit des volumes de batteries qui dépassent ses besoins domestiques et qui sont donc destinés aux marchés à l'exportation. En 2023, la production effective de batteries sur le sol chinois aurait atteint 1 100 GWh pour une demande interne de seulement 600 GWh⁶⁸, alors même que les usines de batteries et de leurs composants sont loin de fonctionner au maximum de leurs capacités. Pour sa part, l'Amérique du nord pourrait essentiellement produire à hauteur de ses besoins intérieurs, malgré l'accélération des investissements⁸ et une adoption limitée des véhicules électriques par les consommateurs.

À ce stade, aucun projet en France n'est menacé. Mais leur pérennité est liée aux volumes de véhicules électriques français ou européens vendus en France, compte-tenu des contrats de long terme signés avec les constructeurs européens. Elle est aussi liée à leur capacité à être compétitifs par rapport aux usines asiatiques en Europe (LGES, CATL...). Cette compétitivité nécessite une augmentation rapide de la performance industrielle avec une diminution des taux de rebut. Par ailleurs, les projets français ont été orientés sur des chimies « NMC », alors qu'une forte croissance est désormais attendue sur les chimies « LFP » (*low cost*), spécialité de la Chine.

B - Des dispositifs de soutien à l'offre pour la filière automobile « historique » qui n'ont pas empêché son déclin

1 - Les effets difficilement appréciables des soutiens aux investissements et à l'innovation

a) Un effet de levier des soutiens aux investissements mais un taux d'investissement de la filière qui reste faible

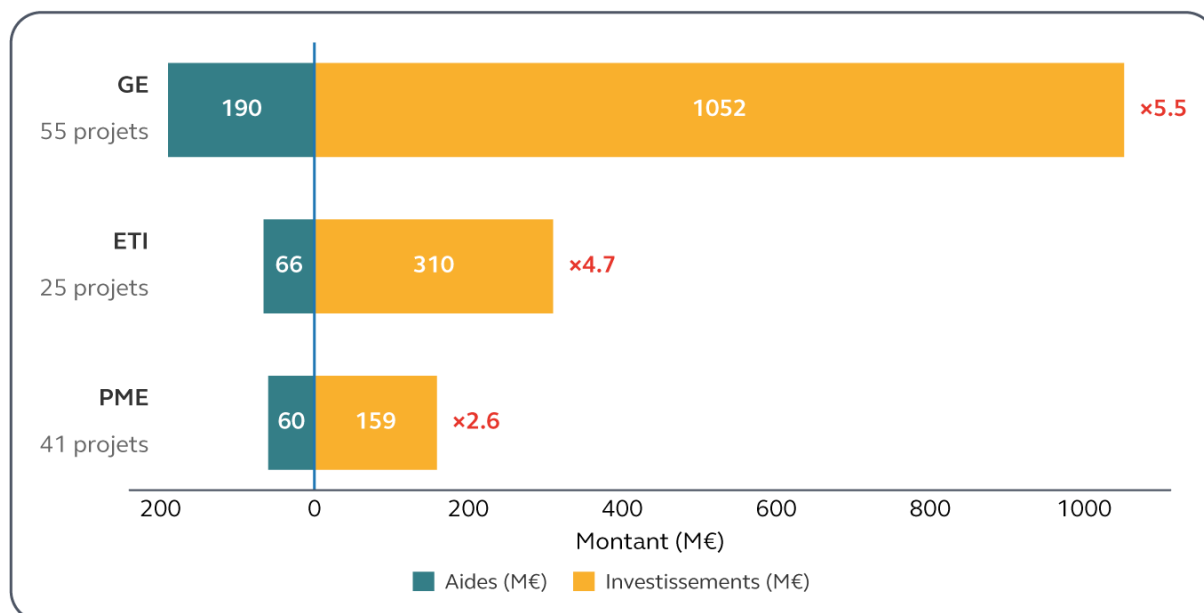
À compter de la mise en œuvre de *France 2030*, les aides publiques ont fortement soutenu les dépenses d'investissement et de R&D afin de permettre la transition de la filière. En effet, précédemment, dans le cadre du plan de relance, qui avait pour objectif d'impulser une

⁶⁸ Étude Avicenne Energy 2024.

dynamique de reprise des investissements, notamment pour les PME, la majeure partie des projets avait été orientée vers la modernisation, l'automatisation, et le développement de nouveaux procédés (42 % de projets sans diversification). Ainsi, le plan de relance a soutenu peu de projets d'innovation, liés aux batteries, au véhicule électrique, à la recharge et au véhicule autonome. Certes, le renouvellement du parc de machines-outils a pu avoir un effet positif sur la compétitivité du secteur, mais cette impulsion est restée limitée dans ses effets au regard des enjeux massifs de transition de la filière.

S'agissant de *France 2030*, bien qu'il soit à ce stade impossible d'apprécier de manière globale les investissements effectivement réalisés grâce aux dispositifs de soutien, les aides ont eu un important effet de levier. D'après les éléments fournis par Bpifrance, en juin 2025, pour l'appel à projets *Invest Auto*, le montant total des investissements retenus pour l'aide s'élevait à 2,7 Md€, pour un montant d'aide de 608 M€, et pour l'appel à projets *Diversification des sous-traitants*, à 420 M€ pour un montant d'aide de 91 M€. D'après les données fournies par le SGPI, l'effet de levier aurait également été élevé pour l'appel à projets *Rebond industriel* (4,2), mais aussi pour le *CORAM 2022* (1,6). Le graphique ci-après illustre cet effet s'agissant des aides octroyées pour les besoins d'investissements des sous-traitants, dont environ 40 % pour des ETI et PME de la filière, dans le cadre de l'appel à projets *Invest Auto* de 2023 (environ 316 M€ d'aides accordées à fin 2023). Il rend compte d'un effet de levier plus élevé pour les grandes entreprises, sans qu'il soit possible de déterminer la part de cette dynamique liée à un éventuel effet d'aubaine.

Graphique n° 16 : répartition du nombre de projets soutenus, des aides attribuées et des investissements productifs par type d'entreprise pour l'appel à projets *Invest Auto* en 2023 – données 2023

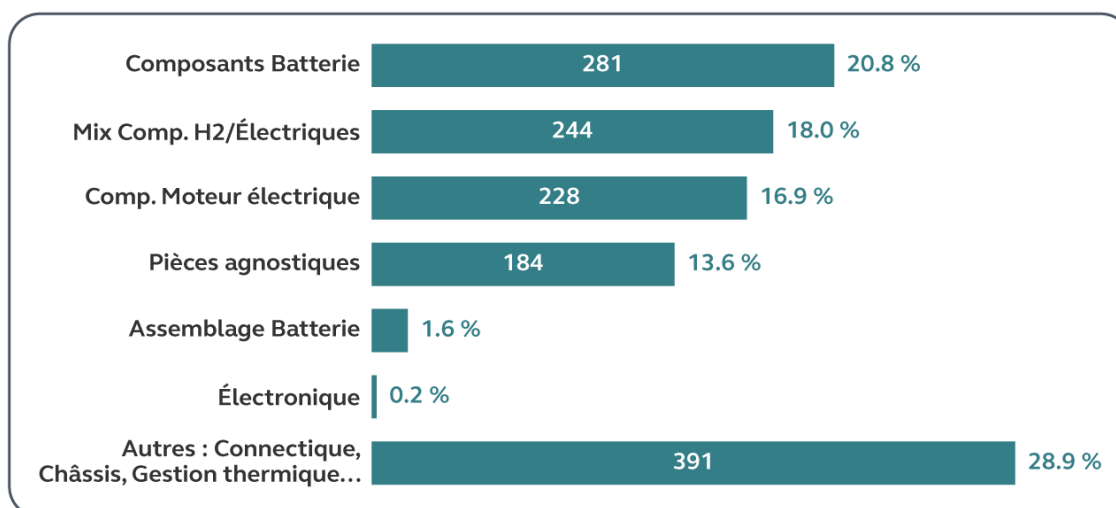


Source : Cour des comptes d'après données analyses par la DGE de données Bpifrance

Selon le SGPI, les soutiens publics auraient été déterminants pour la localisation en France des grands projets d'assemblage de véhicules électriques comme la plateforme Renault Electricity à Douai, celle d'Alpine à Dieppe ou les plateformes innovantes de véhicules

utilitaires légers, ainsi que pour le soutien à des acteurs émergents comme Whylot⁶⁹. En 2022, dans l'appel à projets relatif à la diversification des sous-traitants, 216 M€ (sur 382 M€ d'investissements productifs) ont concerné des projets de production des nouveaux composants et équipements du véhicule électrique, montant bien supérieur à celui investi pour la diversification des sous-traitants hors du secteur automobile⁷⁰.

Graphique n° 17 : répartition des investissements productifs du volet 2 de l'AAP Invest Auto par catégorie de projet à fin 2023 (en M€)



Source : Cour des comptes d'après les analyses par la DGE de données Bpifrance

Enfin, une logique de territorialisation des soutiens a été retenue, en soutenant principalement les régions les plus engagées dans la filière automobile, mais avec un certain équilibre sur le territoire.

Il est plus hasardeux d'apprécier si les projets soutenus financièrement par l'État ont pu localement contribuer à maintenir ou préserver le tissu des sous-traitants locaux, alors que les données d'impact sont inexistantes. Renault indique qu'Ampere assemble sept véhicules électriques en France avec une politique volontariste de sourcing français (127 fournisseurs français pour Electricity, et, à partir de 2026, 53 % de la valeur totale des pièces qui équipent la Renault 5 sera achetée en France – 82 % en Europe). Les effets d'entraînement des aides sur la chaîne de valeur sont également difficiles à quantifier. À cet égard, Renault Group cite l'exemple du nouveau « Master » (véhicule utilitaire) fabriqué à Batilly (54), dont 84 % des fournisseurs et 75 % de la masse d'achat sont localisés en France, le réseau de fournisseurs régionaux s'étant accru de 12 % avec le projet.

Cependant, si ces soutiens ont pu contribuer à l'émergence de certains projets, leurs effets sur la situation générale de la filière sont plus difficilement appréciables. Ainsi, bien que le taux d'investissement d'exploitation de la filière automobile ait légèrement augmenté entre 2020

⁶⁹ PME française spécialisée dans le développement et l'innovation des moteurs électriques.

⁷⁰ Selon le bilan de l'appel à projets effectué par la DGE, 46 % des investissements soutenus concernent des projets tournés vers une diversification au sein de la filière automobile, contre 20 % pour des projets de diversification exclusivement dédiés à des activités hors automobile (i.e. aéronautique, ferroviaire, construction navale, médical, nucléaire, défense, etc.), et 34 % pour des projets mixtes.

(19 %) et 2023 (21 %), il reste bien inférieur à celui de l'industrie française (30 %), et cet écart avec le reste de l'industrie s'est creusé de quatre points depuis 2020 (taux d'investissement de 26 % pour l'ensemble de l'industrie en 2020), entraînant une obsolescence des immobilisations d'exploitation. Par ailleurs, ce taux est variable selon la taille des entreprises, avec en 2023 un décalage de huit points entre les grandes entreprises et les PME. L'effort d'investissement est concentré : un quart des entreprises de la filière a investi plus de 16,4 % de leur valeur ajoutée (plus de 15 % pour l'industrie française dans sa globalité).

b) Des soutiens publics à l'innovation qui conduisent à des effets d'aubaine

Depuis son lancement en 2020, le *CORAM* a permis de soutenir environ 40 projets d'innovation de rupture dans l'industrie automobile, aidés à hauteur d'un peu plus de 200 M€ d'argent public (subventions et avances remboursables). Six lauréats ont été sélectionnés dans le cadre de la première relève du *CORAM 2024*, concernant 14 entreprises dont 50 % de PME, qui seront soutenues à hauteur de 35,5 M€ d'aides de l'État et totalisent près de 75 M€ d'investissements en R&D. La moitié des projets lauréats sont le fruit d'une collaboration entre plusieurs acteurs. Plus des deux tiers des structures impliquées dans les projets lauréats sont des laboratoires de recherche. Dans le cadre de la deuxième relève de l'appel à projets *CORAM 2024*, 13 projets de 31 entreprises présélectionnées ont donné lieu à 128 M€ d'investissements dans l'innovation de rupture.

Quelques exemples de projet sélectionnés dans le cadre des appels à projets *CORAM*

Projet « HyMot » porté par Bosch, Renault, Faurecia, OSA (PME) et Total : l'objectif principal du projet est de démontrer la faisabilité de la décarbonation d'un véhicule utilitaire par conversion de son moteur à combustion interne à l'hydrogène. Ce projet permettra la pérennisation de 180 emplois chez Renault, 50 emplois chez Bosch à Saint Ouen à l'horizon 2030 et 150 emplois chez Faurecia à l'horizon 2035. Une aide de 6,17 M€ a été attribuée dont 25 % d'avances remboursables (SA Hydrogène). Le premier moteur a été livré en 2023.

Projet « Neveos » porté par Renault, Continental et Actia : le projet vise à développer une nouvelle architecture électronique centralisée et un nouveau système d'exploitation logiciel pour les véhicules. Ce projet s'est vu attribuer 25 M€ d'aides.

Projets « eAWD 48V » et « Battery Spray Cooling » de Stellantis : l'objectif est de développer une chaîne de traction hybride rechargeable composée à l'avant par un moteur électrique parallèle à la transmission et découpable du moteur thermique et un moteur électrique 48V à l'arrière, lié à la roue par un réducteur de vitesse. Ce projet, auquel 16,5 M€ d'aides ont été attribuées, a permis le déploiement de la technologie de moteurs électriques 48V, développés et produits en France par la joint-venture entre Stellantis et Nidec.

Projets *Decore* (avec le CEA, Renault et MTB) et *Oscar* de Faurecia : l'objectif est de décarboner l'habitacle intérieur du véhicule, et de développer et produire à Caligny des systèmes d'actionnement intelligent de siège. Les projets se sont vu attribuer 15,6 M€ d'aides et ont abouti à plusieurs innovations.

Par ailleurs, plusieurs projets ont été construits à l'interface entre la filière automobile et la filière électronique (composants clés de l'électrification, véhicule autonome et connecté). Le projet *SAM* (sécurité et acceptabilité de la conduite et de la mobilité autonome – programme *EVRA*, doté de 42 M€) mené par un consortium d'acteurs de la mobilité et coordonné par la PFA a permis de travailler sur des cas d'usage ; le projet *ENA* (expérimentations de navettes

autonomes) a testé des services de navettes automatisées et de desserte en zone rurale ; le projet *5G OpenRoad* vise à expérimenter l'apport de la 5G sur la route en Europe. La deuxième édition du *CORAM* a soutenu quelques projets visant à développer des briques du véhicules autonome et connecté avec quasiment la moitié des aides octroyées sur cet axe de la feuille de route.

L'impact des aides issues du *CORAM* sur le déclenchement des investissements doit cependant être nuancé. En effet, la DGE relève dans un bilan du *CORAM* que les projets proposés lors de la première édition ont été essentiellement proposés par les grandes entreprises leader de la filière (seulement 3,6 % des aides attribuées à des PME ou ETI). Ces projets préexistaient pour la plupart au dispositif d'aide, qui n'a donc pas joué un rôle déterminant pour la réalisation de l'innovation. Pour la deuxième édition du *CORAM*, des progrès ont été réalisés sur la participation des PME, qui bénéficient par ailleurs d'une part croissante du CIR⁷¹.

Tableau n° 14 : dépenses intérieures de R&D, effectif total de R&D et de chercheurs de l'industrie automobile

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Dépenses intérieures de R&D (en Md€)	4,5	4,6	4,5	3,9	4,2	4,3
Effectif total de R&D (chercheurs et personnel de soutien en milliers d'ETP)	32,2	30,7	28,1	26,7	25,1	22,5
Effectif de chercheurs (en millier d'ETP)	20,4	20,1	19,4	18,8	17,8	15,6

Source : *Cour des comptes*, à partir des données du ministère chargé de l'enseignement supérieur et de la recherche. Notes SIES annuelles sur les dépenses de R&D des entreprises. ETP : emploi équivalent temps plein.

2 - Des soutiens publics qui n'ont pas empêché la baisse de la production de véhicules et un retard sur le segment des véhicules connectés

La décroissance de la production de véhicules thermiques est manifeste à compter de 2020 et s'explique principalement par la délocalisation d'une partie des productions de Renault et PSA, ainsi que par les effets de la crise sanitaire. La production de véhicules thermiques en France a continué à diminuer après 2021. À rebours de la stratégie de Renault et Stellantis, le groupe japonais Toyota a fait croître sa production de véhicules (notamment de Toyota Yaris) en France, de 220 000 en 2019 à 280 000 en 2024.

Quant à la production de véhicules légers électriques en France, elle progresse assez lentement (+ 23 % entre 2021 et 2022, et + 6 % entre 2022 et 2023 puis 2023 et 2024), pour atteindre 180 000 véhicules en 2024, auxquels il faut ajouter 300 000 véhicules hybrides, encore loin cependant de l'objectif de deux millions de véhicules électriques et hybrides en 2030. Par ailleurs, les véhicules produits en France sont rarement équipés de batteries elles-mêmes fabriquées en France, à l'exception des véhicules Peugeot E-3008 et E-5008 grande autonomie, Opel Grandland grande autonomie et Renault 5 E-tech Electric. Les dispositifs de soutien ont échoué à faire émerger à ce jour en France la production d'un véhicule électrique d'entrée de gamme.

⁷¹ Les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile sont les plus élevées des industries manufacturières en France. Les grands constructeurs et équipementiers sont toujours très représentés parmi les principaux déposants de brevets en France, Stellantis restant le premier en 2024. Voir annexe n°13.

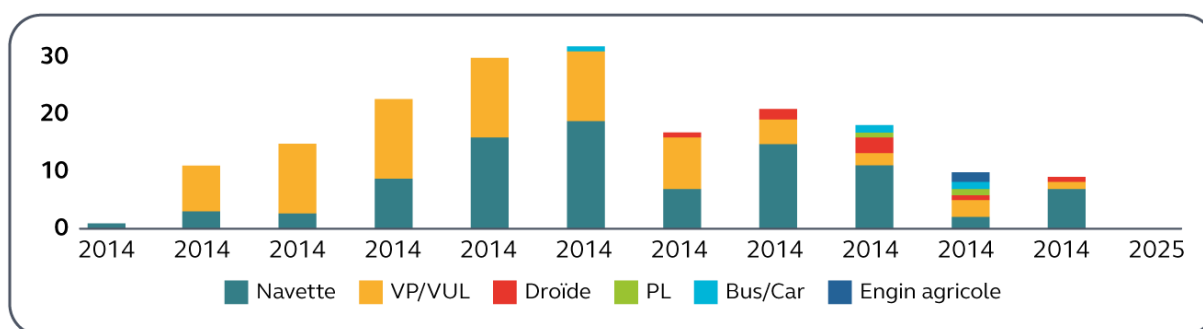
**Tableau n° 15 : production de véhicules particuliers et utilitaires légers en France
(en milliers)**

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total production	2 100	1 290	1 320	1 360	1 490	1 330
dont électriques	80	110	130	160	170	180
dont hybrides	120	160	260	300	340	300
dont thermiques	1 900	1 020	930	900	980	850

Source : données des constructeurs communiquées par la DGE. Il s'agit des véhicules sortant des lignes de production des sites français.

Des travaux ont été conduits relatifs au déploiement de la connectivité véhicules-infrastructures, dans le cadre de la stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée de février 2023. Le quatrième objectif du contrat stratégique de filière 2024-2027 est consacré à la création d'un écosystème du véhicule connecté et autonome, en vue de développer de nouveaux services de mobilité. Cependant, le nombre d'expérimentations, qui avait crû entre 2015 et 2019, a tendanciellement baissé après la période de la crise sanitaire. Par ailleurs, depuis 2021, les expérimentations ont surtout concerné des transports publics et des navettes autonomes, dans l'objectif de constituer une spécificité française en matière d'exploitation de ces véhicules, et le champ du véhicule particulier (robot taxi) a donc été peu investi. *A contrario*, les États-Unis et la Chine ont commencé à déployer ces technologies à grande échelle, avec des croissances de l'ordre de 10 % à 20 % par an⁷².

Graphique n° 18 : nombre d'expérimentations en matière de véhicule autonome autorisées par catégorie de véhicules en France



Source : CEREMA, graphique figurant dans le rapport *Mobilités routières automatisées et connectées, stratégie nationale, bilan et propositions de mise à jour*, avril 2025

Selon le bilan de la stratégie nationale effectué en 2025 par la Haute représentante pour le développement des véhicules autonomes, le cadre expérimental en vigueur depuis 2018 n'est plus adapté aux besoins des expérimentations, notamment en raison d'une maturité

⁷² Selon le rapport de bilan de la stratégie française de 2025, les marchés mondiaux devraient représenter en 2030 de l'ordre de 1 000 Md€ pour le véhicule automatisé et 200 Md€ pour les services de connectivité.

technologique accrue des systèmes. La Commission européenne a annoncé en mars 2025 la constitution d'une Alliance européenne des véhicules connectés et autonomes, rassemblant une masse critique d'acteurs européens du secteur automobile afin d'assurer la mise au point de composants matériels et logiciels partagés, ainsi que le développement d'une architecture commune pour les véhicules connectés et autonomes⁷³. Cette alliance, portée par le dialogue stratégique automobile, a permis de cadrer les premiers groupes de travail avec les industriels fin 2025 (intelligence artificielle, hardware, software, connectivité), afin de mettre en cohérence les différentes briques techniques nécessaires à la transformation de la filière sur un plan plus stratégique et de fédérer les expertises. Une initiative européenne visant à créer des zones d'expérimentation transnationales de véhicules autonomes, dite « Test Bed » devrait être également adoptée, avec un mémorandum en cours de signature regroupant plusieurs pays dont la France, l'Allemagne et le Luxembourg.

Au niveau national, des appels à projets ciblés ont vocation à être lancés afin d'accompagner l'innovation dans des domaines tels que l'intelligence artificielle embarquée, les systèmes de perception et de fusion de données, et la cybersécurité des systèmes de transport connectés. Ils visent à renforcer la compétitivité de la filière dans un secteur stratégique en cours de structuration. Une attention particulière devra être toutefois portée à la capacité des clients à absorber les surcoûts liés à l'automatisation en supplément de l'électrification.

Dans ce contexte, la Cour recommande de renforcer dès 2026, au sein de l'enveloppe des soutiens à l'offre, la part des aides dédiées à la production de véhicules autonomes et connectés, qui sont restées limitées sur la période 2018-2024 (environ 200 M€).

C - Des aides à la reconversion et à l'emploi aux effets stabilisateurs sur les effectifs des constructeurs mais limités sur les équipementiers

Le recours massif aux financements publics de soutien à l'emploi n'a pas enrayer la baisse structurelle des effectifs de la filière. On constate en revanche que l'emploi s'est stabilisé après 2020 chez les constructeurs, principaux bénéficiaires des aides à l'emploi. Les derniers chiffres disponibles de l'INSEE indiquent, à fin 2023, 205 351 emplois dans le secteur industriel automobile se répartissant en 104 352 pour la construction propre dite, et 79 500 pour les équipements (le reste se répartissant sur différents sous-traitants). Les gains de productivité des constructeurs, l'automatisation, les accords de compétitivité limitant la progression de la masse salariale et le recours massif aux intérimaires expliquent ce repli.

Cette stabilité risque d'être remise en cause par la diminution progressive de l'activité thermique. Elle traduit en revanche l'impact positif des programmes de formation et de reconversion autour des nouvelles activités électriques (production des véhicules et des batteries). Le seul AMI de *France 2030* sur les compétences et métiers d'avenir a ainsi financé, pour 85 M€, 211 000 formations sur ces nouveaux métiers (batteries, hydrogène, sécurité, électronique). L'accélération de la fermeture de sites liés à la production thermique se précise, à la fois pour les constructeurs mais surtout pour les équipementiers.

⁷³ Plusieurs pistes d'actions ouvertes par le rapport de bilan de la stratégie nationale, consistent à massifier la demande, soutenir le passage entre expérimentation et régime de déploiement, préparer la montée en puissance du besoin de compétences, conforter le cadre réglementaire français, faciliter les échanges de données.

Les politiques d'emploi ont donc accompagné la montée en puissance des nouveaux métiers de l'automobile et limité temporairement l'impact du déclin du véhicule thermique. En revanche, elles doivent aujourd'hui préparer la disparition de celui-ci, en particulier chez les équipementiers.

IV - Une filière dont l'avenir dépend d'une meilleure coordination européenne

Compte tenu du contexte concurrentiel international, la politique de soutien à la filière automobile française ne peut être mise en œuvre de manière isolée. Pour être efficace, elle doit pouvoir s'appuyer sur une meilleure coordination entre les pays européens.

Face à la stratégie de montée en puissance rapide des entreprises chinoises, qui disposent de 60 % des parts de marché des ventes de véhicules électriques dans le monde, les États-Unis ont réagi par des mesures fortes. Depuis 2016, les droits de douane ont été relevés pour atteindre 100 % ; s'ajoutant au « *Buy American Build American Act* » (BABAA), l'« *Inflation Reduction Act* » de 2022 a renforcé la protection de la production nationale par l'octroi préférentiel des subventions. La part des véhicules chinois importés aux États-Unis est désormais marginale, de moins de 1 % en 2024⁷⁴. L'Union européenne a également adopté des mesures douanières, mais dans une proportion moindre, avec l'imposition depuis 2024 d'une surtaxe pouvant aller jusqu'à 35,3 % sur les véhicules électriques fabriqués en Chine, s'ajoutant aux droits de douane de 10 % de la valeur du véhicule s'appliquant aux véhicules importés de pays tiers.

Début 2025, plusieurs équipementiers automobiles européens ont demandé que la Commission européenne oblige les nouveaux constructeurs non européens à produire une partie de leurs pièces dans l'UE, en s'inspirant de l'accord mis en place entre les États-Unis, le Mexique et le Canada (USMCA, ex Alena) qui stipule qu'un véhicule doit être fabriqué à 75 % (en valeur) de pièces locales pour éviter les droits de douane. Une étude propose quant à elle une règle de contenu local européen à 80 % pour les véhicules particuliers et à 75 % pour les pièces, en cohérence avec le contenu local des véhicules fabriqués en Europe au cours des dix précédentes années, en s'appuyant sur une règle d'origine qui aurait vocation à s'appliquer dans toutes les politiques européennes (commerciales, marchés publics, etc.)⁷⁵ ; pour les batteries, une règle d'origine spécifique pourrait être mise en œuvre, avec un contenu local moins élevé, afin de tenir compte de l'actuelle dépendance technologique européenne en la matière. La mise en œuvre d'une telle règle présenterait l'avantage de faciliter le développement de nouvelles filières sur le territoire européen et de limiter à court terme le transfert de certaines activités non compétitives dans le contexte de concurrence internationale accrue.

Dans son plan d'action pour stimuler l'innovation, la durabilité et la compétitivité du secteur automobile du 5 mars 2025, la Commission européenne annonçait la proposition dans le courant de l'année d'une législation qui préciserait les exigences en matière de contenu local

⁷⁴ Note de conjoncture de l'INSEE, mars 2025.

⁷⁵ Gerpisa. Le réseau international de l'automobile. « *Made in Europe, local content policy for the European automotive industry* », Tommaso Pardi, Marc Alochet, Bernard Jullien, Alexandre Kuyo, avril 2025. L'étude du Gerpisa relève la fréquence des politiques de contenu local hors Union européenne (5 330 dans 57 pays entre 2009 et 2024, mais seulement 1 % en Europe).

applicables aux batteries et à leurs composants. La DGE indique que la commission européenne prépare actuellement une proposition de règlement (*Industrial Acceleration Act*) qui devrait introduire des exigences de contenu européen dans les véhicules ainsi que sur certains composants critiques, dont les batteries.

Par ailleurs, il existe au moins un précédent d'instauration de règles de préférence européenne. En effet, suite au constat d'un approvisionnement majoritaire de l'Union européenne en technologies liées aux énergies renouvelables en Chine, la Commission européenne a adopté des règles de contenu local, nécessitant d'appliquer des critères autres que le prix -tels que la contribution à la résilience - dans les marchés publics, les enchères pour les énergies renouvelables et d'autres formes d'intervention publique, afin de maintenir une base industrielle pour ces technologies, sécuriser l'approvisionnement énergétique de l'Union européenne et éviter les dépendances des approvisionnements. Ainsi, le règlement européen 2024/1735/UE relatif à l'établissement d'un cadre de mesures en vue de renforcer l'écosystème européen de la fabrication de produits de technologie « zéro net », dit règlement pour une industrie « zéro net »⁷⁶, prévoit que, lorsqu'au regard de données fournies par la Commission, l'approvisionnement de l'Union européenne, s'agissant d'une technologie donnée, provient à plus de 50 % de pays tiers, les acheteurs et autorités concédantes doivent inclure dans leurs contrats des clauses s'opposant à ce que plus de 50 % de la valeur de la technologie « zéro net » ou de ses composants proviennent d'un seul et même pays tiers. La Commission a ensuite adopté le 23 mai 2025 plusieurs actes de droit dérivé, ainsi qu'une communication précisant l'application de cette règle (pour les technologies photovoltaïques, aimants permanents pour éoliennes, la plupart des composants des batteries, ainsi que les technologies des réseaux électriques). Cette réglementation entre en vigueur à compter du 30 décembre 2025.

Dans le cadre de la filière automobile, d'éventuelles règles de contenu local concerneraient principalement les acteurs privés. Elles devraient par ailleurs être mises en œuvre en lien étroit avec d'autres types de mesures, douanières et de soutien à la politique industrielle, de manière à en atténuer certaines limites ou effets négatifs (notamment risques d'augmentation du coût total du véhicules et absence d'application aux véhicules importés). À court terme, compte tenu du retard technologique européen dans l'industrie de la batterie, et des risques de défaillances de pans entiers de la sous-traitance automobile, ce type de règle pourrait constituer une mesure de sauvegarde permettant de préserver le tissu industriel français et européen et le futur de la filière automobile française, relocaliser les chaînes de valeur, et favoriser la croissance d'une industrie de la batterie européenne, ce qui aurait un effet positif sur les revenus économiques et fiscaux des États.

La mise en œuvre de règles de contenu local, qui demeurent à préciser, serait donc cohérente avec l'atteinte des objectifs fixés par la réglementation CAFE. Compte tenu de l'écart structurel des coûts de production de véhicules électriques en Europe avec ceux de ses concurrents, ces règles de contenu local favoriseraient la création d'une filière de production de véhicules électriques en Europe, même si elles seraient susceptibles de renchérir le prix d'achat des véhicules.

Les autorités françaises indiquent avoir porté en 2025 plusieurs demandes d'instauration d'exigences de contenu européen pour l'industrie automobile auprès de la Commission européenne et du Conseil. Dans le cadre du « paquet automobile » présenté le 16 décembre

⁷⁶ Publié au JOUE du 28 juin 2024.

2025, la Commission européenne a proposé une révision du règlement CAFE pour revoir l'objectif 2035 de réduction des émissions de CO₂ à l'échappement de ces véhicules de 100 % à 90 %⁷⁷. L'introduction dans la réglementation CAFE d'un « super-crédit » pour les petits véhicules électriques, conditionné au respect d'un critère de fabrication dans l'Union européenne, pourrait permettre de discuter en 2026 les enjeux de contenu européen.

La démarche engagée par la France doit donc être poursuivie pour aboutir au niveau européen.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les soutiens publics n'ont pas réussi à enrayer le déclin de la filière automobile française. Les études sont prudentes sur les conséquences des différents dispositifs, qu'ils soient dirigés vers l'offre ou vers la demande. Concernant les aides à l'achat des véhicules, l'effet du ciblage récent en direction des ménages modestes se retrouve bien dans l'analyse de la structure des bénéficiaires. Toutefois la persistance de l'éligibilité au bonus indépendamment du niveau de revenu du demandeur entraîne une dispersion de l'aide. L'écoscoring a participé à la baisse significative des ventes de véhicules assemblés en Chine au profit des véhicules assemblés en Europe et en France.

Si les soutiens à l'industrie ont joué un rôle d'effet de levier sur le déclenchement des investissements et ont favorisé des innovations de rupture, il est plus difficile d'apprécier leurs effets d'entraînement sur la filière automobile dans son ensemble. Ainsi le taux d'investissement d'exploitation reste inférieur à celui de la moyenne de l'industrie française. La production de véhicules thermiques a fortement diminué depuis 2018, alors que l'augmentation du nombre de véhicules électriques produits en France reste modeste et que le segment du véhicule connecté et autonome particulier est insuffisamment investi. Dans ce contexte, les politiques de soutien à l'offre pourraient être utilement conjuguées à la mise en place d'une règle de contenu local, actuellement en cours de négociation au niveau européen.

La Cour formule les recommandations suivantes :

- 3. après avoir recensé en 2026 l'ensemble des programmes de soutien à l'offre et à la demande existants et consolidé les indicateurs de suivi, effectuer tous les deux ans une évaluation de leurs effets (ministère chargé de l'industrie, ministère chargé de la transition écologique) ;*
- 4. d'ici 2027, réserver les aides à la demande aux ménages modestes (ministère chargé de la transition écologique) ;*
- 5. exclure les véhicules hybrides des véhicules comptabilisés pour l'atteinte des objectifs de verdissement des flottes à compter de 2029 (ministère chargé de l'industrie, ministère chargé de la transition écologique) ;*
- 6. dès 2026, augmenter la part des soutiens dédiés à la production de véhicules connectés (ministère chargé de l'industrie).*

⁷⁷ Les 10 % restants ont vocation à être compensés soit à travers des crédits « carburants renouvelables durables » (jusqu'à 3 % de l'objectif de référence 2021), soit à travers des crédits liés à l'emploi d'acier bas carbone produit dans l'Union européenne (jusqu'à 7 %).

Liste des abréviations

AAP	Appel à projet
ACC	<i>Automotive Cells Company</i>
ACEA	<i>European Automobile manufacturers' association</i>
ACV	Analyse du cycle de vie
ADEME	Agence de la transition écologique
AEN	Avantage en nature
AMI	Appel à manifestation d'intérêt
APLD	Activité partielle de longue durée
ARIA	Association régionale
ASML	<i>Advanced Semiconductor Material Lithography</i>
ASP	Agence de services et de paiement
C3IV	Crédit d'impôt pour l'industrie verte
CA	Chiffre d'affaires
CAE	Conseil d'analyse économique
CAFE	<i>Corporate Average Fuel Economy</i>
CAS	Compte d'affectation spéciale
CDC	Caisse des dépôts et consignations
CEE	Certificat d'économie d'énergie
CEPC	Commission d'examen des pratiques commerciales
CICE	Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi
CIR	Crédit impôt recherche
CIRI	Comité interministériel de restructuration industrielle
CLEPA	<i>European association of automotive suppliers</i>
CMFA	Centre de médiation de la filière automobile
CO2	Dioxyde de carbone
CORAM	Comité d'orientation pour la recherche automobile et mobilité
CPBP	Code de performance et de bonnes pratiques
CPMO	Comité de pilotage ministériel opérationnel
CSF	Contrat stratégique de filière
CSIA	Comité de surveillance des investissements d'avenir
CUMAC	Cumulé et actualisé
DB	Direction du budget
DGCCRF	Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
DGE	Direction générale des entreprises
DGEC	Direction générale de l'énergie et du climat
DGEFP	Direction général de l'emploi et de la formation professionnelle

DGFIP	Direction générale des finances publiques
DIAMMS	Délégation interministérielle aux approvisionnements en minéraux et métaux stratégiques
DRIETTS	Direction régionale interdépartementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités
EBE	Excédent brut d'exploitation
EBITDA	<i>Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization</i>
EDEC	Engagement de développement de l'emploi et des compétences
ETI	Entreprises de taille intermédiaire
ETP.....	Équivalent temps plein
FAA.....	Fonds avenir automobile
FIEV.....	Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules
FNE.....	Fonds national de l'emploi
GPS	<i>Global Positioning System</i>
Gwh.....	Gigawattheure
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
IPP.....	Institut des politiques publiques
Kwh.....	Kilowattheure
LFI.....	Loi de finances initiale
LFP.....	Lithium Fer Phosphate
LOM.....	Loi d'orientation des mobilités
MESR.....	Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche
NMC.....	Nickel Manganèse Cobalt
OFREMI.....	Observatoire français des ressources minérales pour les filières industrielles
OICA.....	Organisation internationale des constructeurs automobiles
PAC.....	Prime à la conversion
PFA	Plateforme automobile
PIA	Programme d'investissements d'avenir
PIB	Produit intérieur brut
PIIEC.....	Projet important d'intérêt européen commun
PME	Petites et moyennes entreprises
R&D	Recherche et Développement
SDES.....	Statistique publique de l'énergie, des transports, du logement et de l'environnement
SDV.....	<i>Software Defined Vehicle</i>
SGPE.....	Secrétariat général à la planification écologique
SGPI.....	Secrétariat général pour l'investissement
SMIC.....	Salaire minimum interprofessionnel de croissance
SNBC	Stratégie nationale bas carbone
STLA.....	<i>Small/Medium/Large/Frame</i>
VP.....	Véhicules particuliers
VUL	Véhicules utilitaires légers
ZFE.....	Zone à faible émission

Annexes

Annexe n° 1 : lettre de cadrage.....	100
Annexe n° 2 : le marché des véhicules automobiles.....	102
Annexe n° 3 : la production de véhicules en France et dans le monde.....	103
Annexe n° 4 : principaux ratios financiers de l'industrie automobile en 2023.....	105
Annexe n° 5 : les constructeurs automobiles.....	106
Annexe n° 6 : les dispositifs de soutien à la demande.....	107
Annexe n° 7 : annexe méthodologique.....	111
Annexe n° 8 : les flottes de véhicules d'entreprises.....	114
Annexe n° 9 : comparaison avec les soutiens de la filière aéronautique.....	116
Annexe n° 10 : détail des subventions et avances remboursables versées dans le cadre des PIA et de <i>France 2030</i>	118
Annexe n° 11 : typologie des projets financés par le plan de relance automobile.....	120
Annexe n° 12 : activité des équipementiers.....	121
Annexe n° 13 : comparaison internationale des soutiens à l'offre.....	123

Annexe n° 1 : lettre de cadrage

Cour des comptes



Le Premier président

Le 12 MAI 2025

Monsieur le Président, *Claude,*

Par lettre du 8 janvier 2025, vous avez sollicité la Cour des comptes, en application du 2 de l'article 58 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances, afin qu'elle réalise une enquête sur le soutien de l'État à la filière automobile. Je vous ai confirmé le 17 janvier dernier mon accord pour cette enquête dont l'instruction sera pilotée par la première chambre de la Cour des comptes, présidée par Mme Carine Camby, au sein de la deuxième section de celle-ci, présidée par Mme Mathilde Lignot-Leloup.

À la suite de la réunion de travail qui s'est tenue le 17 avril dernier avec la sénatrice de votre commission, Mme Christine Lavarde, je souhaite vous apporter les précisions suivantes sur le périmètre, les modalités et le calendrier de ces travaux.

L'industrie automobile française, dans ses différentes composantes (constructeurs, équipementiers, fournisseurs de services) bénéficie de longue date d'un soutien constant de l'État, complété par le recours à des financements européens et des collectivités locales. Sur la période 2018-2024 (durée des deux derniers contrats stratégiques de la filière automobile), on estime l'ensemble de ces soutiens publics à environ dix milliards d'euros.

Ces soutiens ont eu pour objectif de favoriser l'innovation, de dynamiser les ventes de véhicules ou encore de préserver l'emploi. Depuis quelques années, ces différents objectifs s'inscrivent dans une perspective extrêmement structurante fixée par le règlement européen 2023/851 du 19 avril 2023 : la fin de la vente sur le territoire de l'Union européenne de véhicules thermiques neufs, en 2035. Cette obligation se traduira par la conversion de l'essentiel de la production thermique vers la production électrique et aura aussi un impact sur les métiers de services en aval. Dans ce cadre, le plan France 2030 prévoit la production de 2 millions de véhicules électriques par an à l'horizon 2030.

Ces objectifs s'inscrivent également dans un environnement concurrentiel très intense, qu'il soit intra-européen (puissances industries automobiles italienne, allemande, britannique, délocalisations de sites de production en Europe centrale et orientale ...) ou extra-européen. En particulier, la Chine est, depuis une décennie, devenue la première puissance productrice de voitures au monde (avec un tiers de la production mondiale) mais aussi le centre de la R&D et de la production de véhicules électriques, dominant la technologie des batteries et s'appuyant sur des conditions de coûts extrêmement compétitives. La place des véhicules chinois est croissante sur le marché européen et ce mouvement pourrait être accéléré par la fermeture possible du marché américain sous l'effet de la politique commerciale et tarifaire des États-Unis.

Monsieur Claude Raynal
Président de la Commission des finances
Sénat
15, rue de Vaugirard
75291 PARIS Cedex 06

Dans ce contexte, l'enquête de la Cour s'articulera autour des points suivants :

- Après avoir présenté les grands paramètres économiques de la filière automobile française, son évolution et sa situation en termes de compétitivité, elle dressera un panorama de l'ensemble des dispositifs de soutiens publics (budgétaires et extra-budgétaires, y compris via des mesures réglementaires) dont a bénéficié la filière automobile française depuis 2018. L'analyse, centrée sur les soutiens de l'État, intégrera aussi la façon dont les acteurs économiques français mobilisent les aides européennes notamment en comparaison avec leurs compétiteurs européens.
- La Cour analysera le ciblage et l'efficacité des principaux dispositifs, qu'ils bénéficient directement aux entreprises du secteur ou bien qu'ils constituent un soutien à la demande des consommateurs (comme la prime à la conversion et le bonus/malus). Elle s'attachera en particulier à vérifier la cohérence des différents dispositifs entre eux ainsi que la pertinence des mesures de soutien fiscales ou budgétaires.
- Elle appréciera si ces dispositifs, dans un contexte international fortement compétitif, mettent la France en mesure d'atteindre l'objectif de conversion en 2035. Elle prendra en compte les enjeux de maintien après 2035 d'une double filière de production thermique/électrique et d'un parc automobile durablement dual. L'analyse de la Cour pourra identifier les dispositifs inefficaces ou à l'inverse les leviers (financiers, réglementaires...) devant être le cas échéant davantage mobilisés.

Outre les interactions avec les administrations compétentes (direction générale des entreprises, direction générale du Trésor, direction générale de l'énergie et du climat notamment), cette enquête s'appuiera sur les travaux existants au sein des institutions publiques (l'Insee a ainsi procédé à une importante enquête à l'automne-hiver 2024-2025 sur la situation des entreprises de la filière) ainsi que sur les instances professionnelles compétentes, en particulier la Plateforme automobile (PFA). Des déplacements sur des sites industriels en France pourront être envisagés.

L'enquête sera conduite par M. Érik Linquier, conseiller maître, Mmes Marie-Christine Delpech Colonna d'Istria et Laura Souty, conseillères référendaires en service extraordinaire, Mme Quitterie Martin-Vidal, vérificatrice. Mme Maya Bacache-Beauvallet, conseillère maître, en assurera le contre-rapport. L'équipe s'attachera à la bonne articulation de ses travaux avec ceux de la deuxième chambre de la Cour des comptes, réalisés sur la même période à la suite d'une saisine citoyenne et consacrés aux bornes de recharge et aux aides à l'acquisition de véhicules électriques. Elle prendra également en compte les travaux menés par la commission des affaires économiques du Sénat dans le cadre de sa mission d'information sur l'avenir de la filière automobile.

Des points d'étape seront réalisés en septembre et novembre 2025 avec Mme la sénatrice Lavarde. Au regard de la contradiction qui sera menée avec les administrations et organismes concernés, la Cour devrait être en mesure de vous remettre son rapport en février 2026.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Amicalement,



Pierre MOSCOVICI

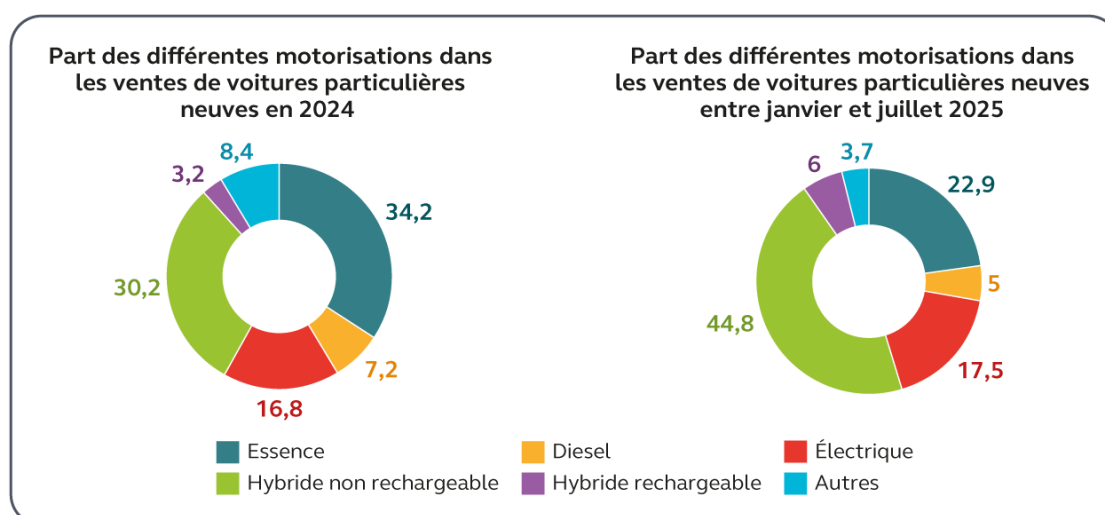
Annexe n° 2 : le marché des véhicules automobiles

Tableau n° 16 : écart de prix entre les différentes motorisations en France (en euros)

Comparaison	Écart de prix
Véhicules électriques vs. véhicules hybrides rechargeables	+ 20 753
Véhicules essence vs. motorisations électriques (BEV)	+ 14 813
Véhicules hybrides non rechargeables (HEV) vs. motorisations électriques (BEV)	+ 6 804
Véhicules électriques vs. véhicules diesel	+ 3 882

Source : Cour des comptes d'après Intelligence Auto - la newsletter du marché automobile - AAA DATA

Graphique n° 19 : immatriculations de voitures particulières neuves, en pourcentage



Source : ACEA New car registrations: -0.7 % in July 2025 year-to-date; battery-electric 15.6 % market share - ACEA - European Automobile Manufacturers' Association

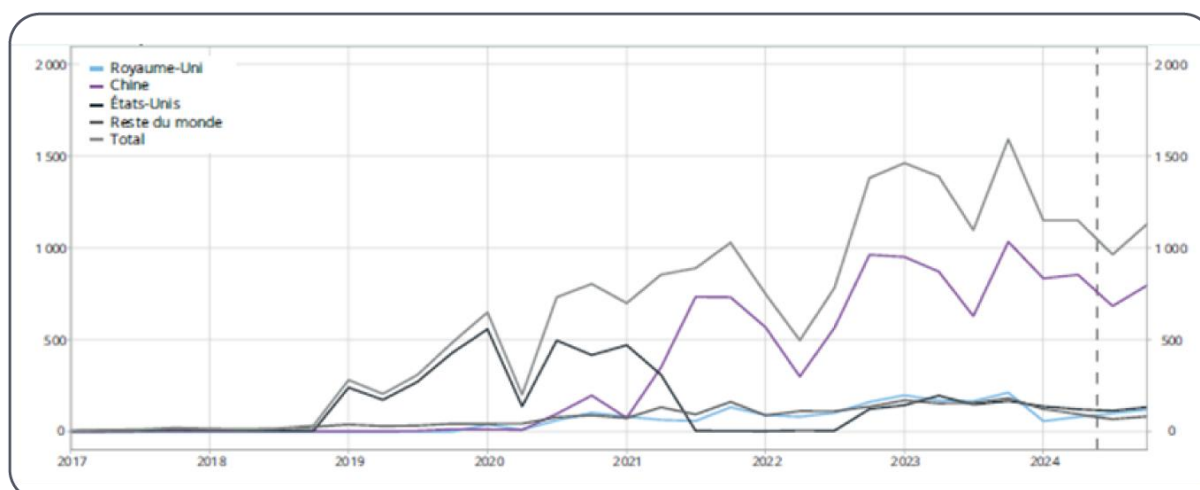
Tableau n° 17 : parts d'acquisition par type d'acteurs (achats et location de longue durée) de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations françaises en 2023

Pourcentage dans les acquisitions de VP/VUL neufs de chaque acteur en 2023	Voitures particulière (VP) électriques	Voitures particulière (VP) hybrides rechargeables	Véhicules utilitaires légers (VUL) électriques	Véhicules utilitaires légers (VUL) hybrides rechargeables
Particuliers	22,0 %	4,4 %	22,0 %	4,4 %
État	38,0 %	6,0 %	38,0 %	6,0 %
Collectivités territoriales	33,0 %	3,0 %	33,0 %	3,0 %
Entreprises	11,0 %	13,2 %	11,0 %	13,2 %
Grandes entreprises - parc > 100 véhicules	9,0 %	10,0 %	9,0 %	10,0 %

Source : Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de décembre 2024, communication sur la mission flash sur le verdissement des flottes

Annexe n° 3 : la production de véhicules en France et dans le monde

Graphique n° 20 : importations de véhicules électriques dans l'Union européenne, par provenance



Source : INSEE, note de conjoncture⁷⁸

Tableau n° 18 : évolution de la production de véhicules, voitures particulières et VUL dans le monde, en unités

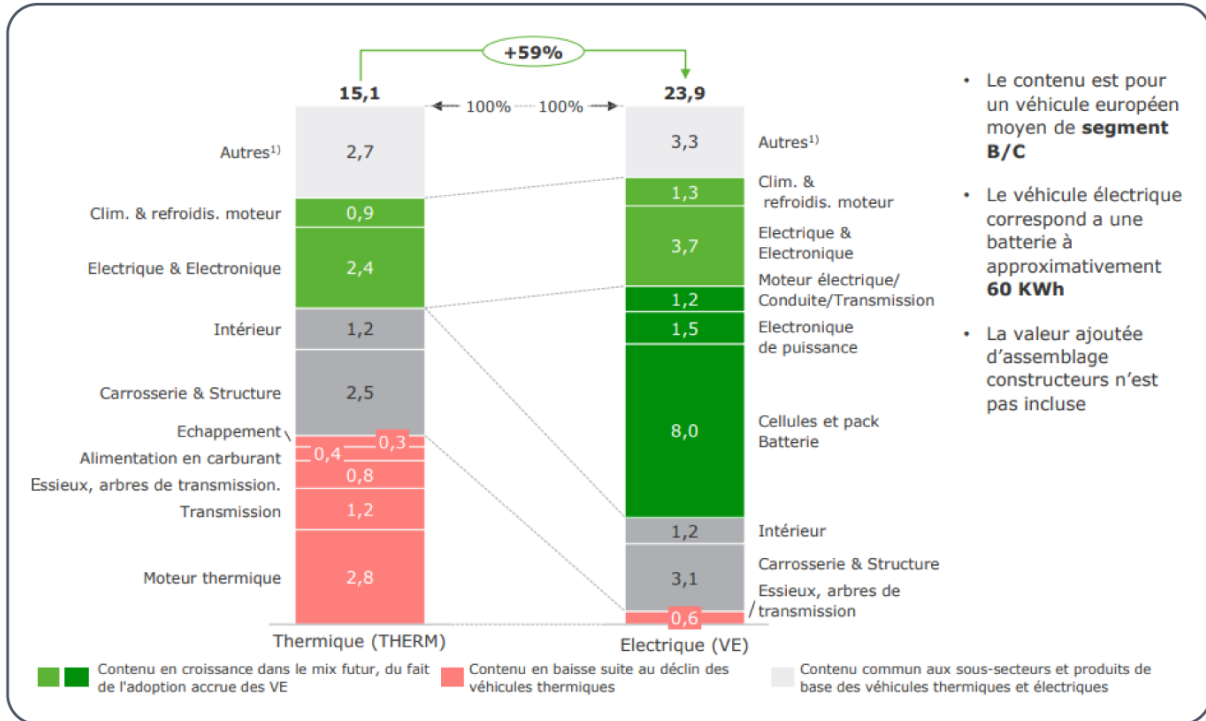
<i>Production de voitures particulières</i>	2019	2021	2022	2023	2024
<i>Union européenne</i>	14 532 784	10 479 363	11 246 124	12 504 336	11 760 147
<i>dont France</i>	1 662 963	918 825	1 010 466	1 026 693	910 243
<i>dont Allemagne</i>	4 663 749	3 096 165	3 480 357	4 109 371	4 069 222
<i>Chine</i>	21 389 833	21 444 743	23 836 083	26 123 757	27 476 886
<i>États-Unis</i>	2 511 711	1 562 717	1 703 608	1 741 083	1 432 615
TOTAL	67 127 316	57 078 733	61 551 871	67 991 002	67 674 745

Production de VUL	2019	2021	2022	2023	2024
Union européenne	1 612 376	1 33 6947	1 301 454	1 570 443	1 439 108
dont France	509 552	433 401	372 707	478 386	447 458
dont Allemagne	283 567	212 527	197 463	nc	nc
Chine	2 002 284	2 174 102	1 846 256	2 298 161	2 029 329
États-Unis	nc	Nc	nc	nc	nc
TOTAL (incluant pour certains pays les minibus)	20 278 557	18 450 203	19 745 446	21 488 361	20 898 694

Source : OICA

⁷⁸ Ecl-8 Vehicule Chinois 180325.indd

Schéma n° 1 : comparaison du contenu moyen par véhicule par domaine, en milliers d'euros par véhicule



Source : PFA- étude Alix partners- rapport d'étude Accompagner la filière automobile dans la transition énergétique, connectée et partagée, 30 novembre 2021

Annexe n° 4 : principaux ratios financiers de l'industrie automobile en 2023

Tableau n° 19 : ratios de l'industrie automobile par activité⁷⁹. Données annuelles 2023

Secteur d'activité	Valeur ajoutée (en M€)	Taux de valeur ajoutée	Taux de marge ¹	Taux d'exportation	Taux d'investissement
Construction de véhicules automobiles	14 679	10,9	40,7	59,4	23,2
Fabrication de carrosseries et remorques	1 532	26,4	19	13,9	12,5
Fabrication d'équipements automobiles	6 831	23,2	9,3	54	12,6
Ensemble	23 042	13,6	29,8	56,9	19,3

Source : INSEE-Esane *Ratios de l'industrie automobile par activité* | INSEE

⁷⁹ Le taux de marge est calculé avec la valeur ajoutée aux coûts des facteurs alors que le taux de valeur ajoutée est calculé avec la valeur ajoutée hors taxes.

- Lecture : en 2023, les entreprises de l'industrie automobile ont un taux de valeur ajoutée de 13,6 % .
- Champ : France, entreprises des secteurs de l'industrie automobile.

Annexe n° 5 : les constructeurs automobiles

Tableau n° 20 : classement des pays en fonction de leur part dans la production mondiale de véhicules particuliers

<i>2019</i>	<i>2024</i>
<i>1-Chine</i>	<i>1-Chine</i>
<i>2-Japon</i>	<i>2-Japon</i>
<i>3-Allemagne</i>	<i>3-Inde</i>
<i>4-Inde</i>	<i>4-Allemagne</i>
<i>5-Corée du Sud</i>	<i>5-Corée du Sud</i>
<i>6- États-Unis</i>	<i>6-Espagne</i>
<i>7-Brésil</i>	<i>7-Brésil</i>
<i>8-Espagne</i>	<i>8-République tchèque</i>
<i>9-France</i>	<i>9- États-Unis</i>
	<i>10-Indonésie</i>
	<i>11-Slovaquie</i>
	<i>12-Iran</i>
	<i>13-Mexique</i>
	<i>14-France</i>

Source : Cour des comptes d'après les données de l'OICA

Annexe n° 6 : les dispositifs de soutien à la demande

Évolution de l'architecture budgétaire des dépenses liées au soutien à la demande de véhicules

Au départ, le compte d'affectation spéciale *Aides à l'acquisition de véhicules propres* (programmes 797 et 798) finançait le bonus et la prime à la conversion et portait en recettes le malus automobile. En 2019, la prime à la conversion qui a donné lieu à une dépense de 820 M€, contre 374 M€ en 2018 ; a été sortie du CAS pour ne pas compromettre son équilibre⁸⁰ et rattachée au programme 174. *Energie climat et après-mines*. La loi de finances pour 2020 est revenue sur le principe de recette affectée. Le CAS a été supprimé et le bonus inclus dans le programme 174. Créé en 2024, le *leasing social* est également porté par le programme 174. En 2021, à la suite de la mise en œuvre des mesures d'urgence pour faire face à la crise sanitaire, le plan de relance a porté des actions visant à relancer des secteurs stratégiques, notamment en termes de décarbonation et de développement industriel. Dans ce cadre, le programme 362. *Écologie*, portant des crédits destinés à contribuer à la transition écologique, alimente le bonus écologique et la prime à la conversion, en plus du programme 174. *Aides à l'acquisition de véhicules propres*.

Tableau n° 21 : montants versés (M€) et nombre de bénéficiaires du bonus écologique, du leasing social et de la prime à la conversion

année	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		Bonus au 16/06/2025	
	bénéficiaires	montant	bénéficiaires	montant	bénéficiaires	montant	bénéficiaires	Montant	bénéficiaires	montant	Bénéficiaires	montant	bénéficiaires	montant	bénéficiaires	montant
bonus	33 366	177,8	43 741	261,1	96205	538,3	239068	1 016	270204	1 053,1	278099	1 195,	234396	1 184,6	51048	220,7
prime à la conversion		363,5	366 500	797,6	183 484	525,9	112 155	282,1	89 310	234,3	67 987	205,1	48 892	162	7 196	24,7
leasing social													45582	265,7	1147	6,4
total	33366	541,2	410 241	1 058,8	279 689	1 064,2	351 223	1 298,2	359 514	1 287,4	346 086	1 400,5	328 870	1 612,3	59 391	251,8

Source : Cour des comptes d'après les données de l'ASP. Les montants versés diffèrent des montants budgétairement exécutés en raison des décalages liés temps d'instruction des dossiers pour le versement des aides.

⁸⁰ Cour des comptes, *note d'exécution budgétaire 2019*, aides à l'acquisition de véhicules propres.

Tableau n° 22 : montants votés et exécutés relatifs aux soutiens à la demande de véhicules (2018-2024)

En M€	LFI2018	exécution 2018	LFI2019	exécution 2019	LFI 2020	Exécution 2020	LFI 2021	Exécution 2021	LFI 22	Exécution 2022	LFI 2023	Exécution 2023	LFI 2024	Exécution 2024
prime à la conversion	122	365	596	823	405	800	400	250	416	282	150	250	230	200
bonus écologique	266	186	264	326	392	600	773	1023	760	1145	1150	1470	950	1400
leasing social													110	300
DEPENSES														
CAS aides	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP
bonus particuliers (P797)			132	150										
bonus pers morales (P798)			132	176										
bonus (p791)	266	186												
prime à la conversion (p792)	122	365												
total CAS	266	186	264	326	-	-								
Programme 174					CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP	CP
Prime à la conversion			596	823	405	800	128	128	128	150	150	250	230	200
Bonus					392	600	378	435	378	828	1150	1470	950	1400
Leasing social					-	-	-	-	-	-	-	-	110	300
Total aides véhicules hors borne et poids lourds (CEE) sur 174	0	0	596	823	797	1 400	506	563	506	978	1 300	1 720	1 290	1 900
Programme 362														
Prime à la conversion							272	122	288	132				
Bonus							395	588	382	317				
Total aides véhicules sur 362	0,00	0,00	0	0	0	0	667	710	670	449	0	0	0	0
Total dépenses	266	186	860	1 148	797	1 400	1 173	1 273	1 176	1 427	1 300	1 720	1 290	1 900

Source : Cour des comptes d'après les données de la direction du budget et des notes d'exécution budgétaires.

Le bonus et le malus automobile

Le bonus écologique a été mis en place en 2008 pour encourager l'achat de véhicules à faibles émissions de CO₂⁸¹. Le dispositif, s'appliquait initialement aux véhicules émettant jusqu'à 130 g CO₂/km, sans condition de motorisation du véhicule et de ressources du bénéficiaire, personne physique ou morale. Entre 2008 et 2022, le bonus a été progressivement recentré pour concerner des véhicules de moins en moins émetteurs de CO₂, excluant les véhicules thermiques. Le bonus est recentré sur les véhicules électriques et, jusqu'en 2023 sur les véhicules hybrides rechargeables⁸². En 2020, les ménages les plus modestes sont ciblés par le dispositif, en bénéficiant d'une majoration spécifique⁸³. Le dispositif est encore recentré en 2024, année de la création du *leasing* social et les montants d'aides réduits⁸⁴. Il ne concerne désormais que les véhicules électriques neufs remplissant des conditions de prix et de poids maximum et diminue l'aide à destination des ménages des cinq plus hauts déciles de revenus⁸⁵. L'aide est supprimée pour les personnes morales. Le malus CO₂, introduit dès 2008, impose une taxe lors de l'immatriculation de véhicules neufs émettant plus de 113 g CO₂/km (seuil 2024) et peut atteindre jusqu'à 60 000 € pour les véhicules très émetteurs (au-dessus de 193 g/km), selon le barème fixé chaque année en loi de finances. En complément, un malus au poids (ou malus masse en ordre de marche) a été instauré en 2021⁸⁶. Il s'applique aux véhicules

⁸¹ loi de finances rectificative n° 2007-1824 du 25 décembre 2007 et le décret n° 2007-1873 du 26 décembre 2007.

⁸² Loi de finances n°2014-1654 du 29 décembre 2014 de finances pour 2015.

⁸³ Décret n° 2020-656 du 30 mai 2020 relatif aux aides à l'acquisition ou à la location des véhicules peu polluants.

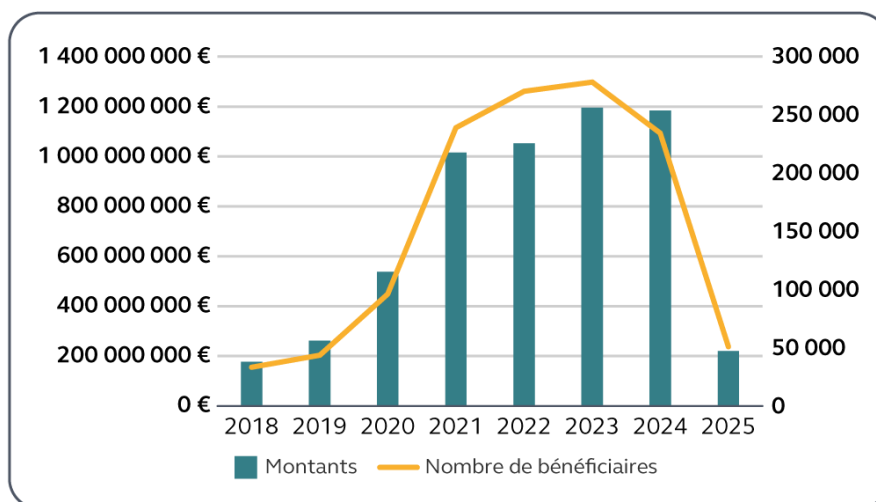
⁸⁴ Décret n° 2024-102 du 12 février 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants.

⁸⁵ Décret n° 2024-102 du 12 février 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants. Pour l'achat d'une voiture particulière, l'aide se monte à 4 000 € pour les cinq plus hauts déciles de revenu (revenu fiscal de référence supérieur ou égal à 15 400 € par part). L'aide est supprimée pour les personnes morales. Concernant les véhicules utilitaires légers, l'aide est conservée à 8 000 € pour les personnes physiques de 5 premiers déciles et abaissée de 6000 € à 5000 € pour les autres personnes physiques. Le montant passe de 4000 € à 3000 € pour les personnes morales.

⁸⁶ Article 55 de la loi de finances pour 2021, loi du 29 décembre 2020), entré en vigueur le 1^{er} janvier 2022, article L421-30 du code des impositions des biens et services.

de catégorie M1⁸⁷ dont la masse excède 1 800 kg, au tarif de 10 €/kg supplémentaire⁸⁸. Ce malus a été modifié en 2024⁸⁹ pour abaisser le seuil de déclenchement du malus à 1 600 kg au lieu de 1 800 kg tout en instaurant une structure de taux marginaux croissants. Bien que sa portée soit plus réduite que celle du malus CO₂, il vise spécifiquement les véhicules lourds, thermique ou hybrides non rechargeables.

Graphique n° 21 : bénéficiaires et montant du bonus écologique



Source : Cour des comptes d'après les données de l'ASP

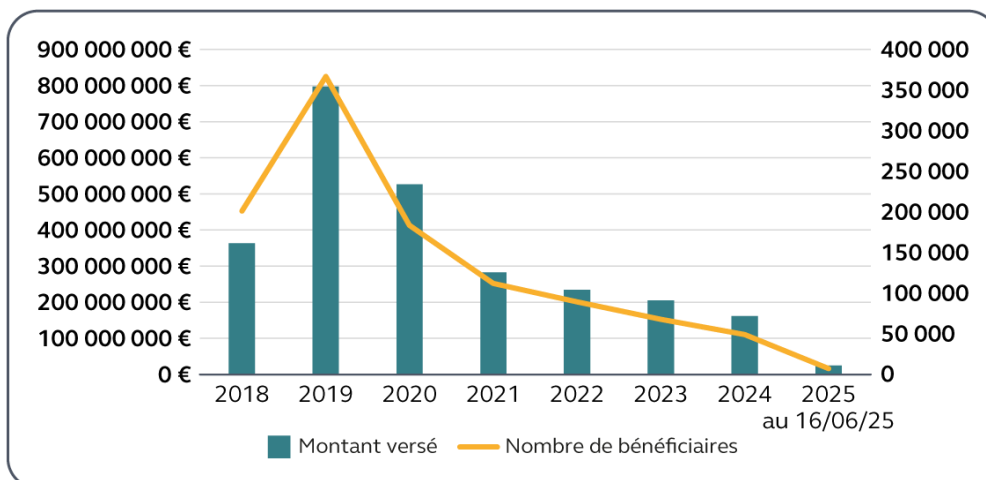
Tableau n° 23 : bénéficiaires et montants versés au titre du *leasing* social automobile

	Bénéficiaires	Montants
2024	45 582	265 754 695 €
2025	1 147	6 427 547 €
Total	46 729	272 182 242 €

⁸⁷ Véhicule conçu et construit pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

⁸⁸ Hors véhicules électriques, hybrides rechargeables ≥ 50 km d'autonomie ou familles nombreuses.

⁸⁹ Loi du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

Graphique n° 22 : bénéficiaires et montants de la prime à la conversion

Source : Cour des comptes d'après les données de l'ASP

Annexe n° 7 : annexe méthodologique

Périmètre retenu

L'INSEE produit des statistiques sectorielles annuelles à travers le dispositif ESANE (photographie des entreprises combinant données administratives et enquêtes), complétées périodiquement par des enquêtes filière qui prennent en compte l'écosystème automobile au-delà du noyau (code NAF 29), révélant les relations de sous-traitance et les logiques de spécialisation.

Cette analyse nécessite toutefois de clarifier l'unité d'observation retenue. L'entreprise constitue « *la plus petite combinaison d'unités légales formant une unité organisationnelle de production jouissant d'une autonomie de décision* », se distinguant de l'unité légale, entité juridique identifiée par un SIREN. Si 90 % des entreprises sont indépendantes (mono-unité légale), le profilage des 10 % restants génère un effet de recombinaison : des unités légales industrielles peuvent appartenir à une entreprise non-industrielle et inversement. La consolidation au niveau entreprise évite les doubles comptes intra-groupe, faisant mécaniquement baisser le chiffre d'affaires consolidé par rapport à la somme des unités légales et reflétant mieux la réalité économique, particulièrement pour les grands groupes automobiles intégrés⁹⁰.

Périmètre sectoriel : division NAF 29

- **29.10Z Construction de véhicules automobiles** : véhicules particuliers, utilitaires, camions, moteurs
- **29.20Z Fabrication de carrosseries et remorques** : carrosseries, remorques, aménagement de véhicules
- **29.31Z Équipements électriques automobiles** : systèmes d'allumage, climatisation, faisceaux électriques
- **29.32Z Autres équipements automobiles** : freins, transmissions, sièges, ceintures de sécurité

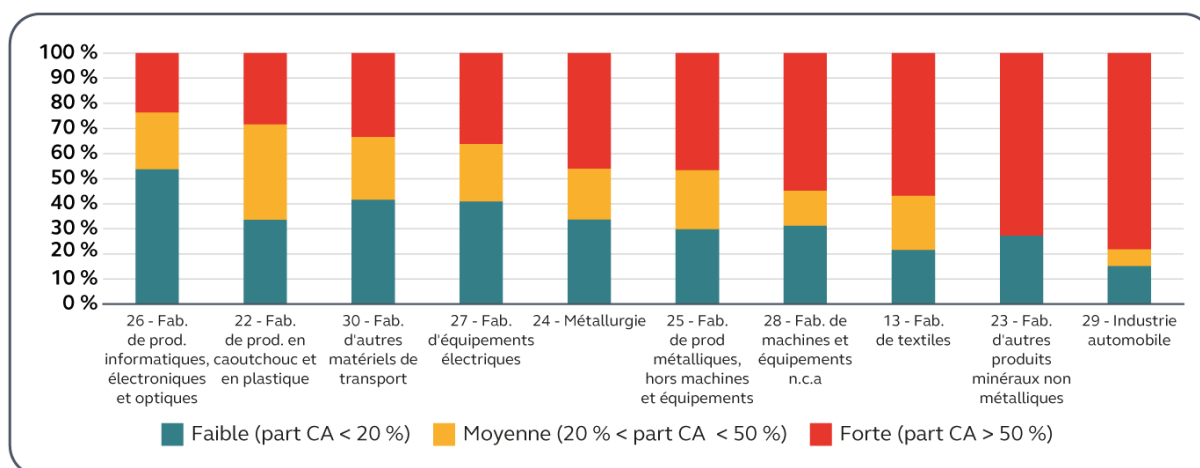
Approche filière : six domaines d'activité

- **Construction automobile (noyau)** : établissements 29.10Z, constructeurs généralistes, spécialisés et carrossiers
- **Fabrication d'équipements automobiles** : Établissements qui produisent des équipements directement intégrés dans le produit final (carrosseries, pneus, phares, équipements électriques ou électroniques, serrures, organes mécaniques de transmission, pièces techniques en plastiques, etc.)
- **Fabrication de biens intermédiaires** : sous-traitants spécialisés dans les produits moins finis (caoutchouc, fonderie, découpage-emboutissage)
- **Commerce intra-filière** : commerce de gros d'équipements automobiles
- **Études, conception, analyse** : ingénierie, essais et inspections techniques
- **Fabrication de biens d'équipement** : machines et outils nécessaires à la production automobile

⁹⁰ Cf. INSEE, *Les entreprises en France*, INSEE Références, édition 2023, p. 113.

Ces acteurs ne réalisent qu'une part variable de leur activité dans l'automobile, nécessitant une estimation des effectifs « dédiés » à la filière pour mesurer sa contribution économique réelle

Graphique n° 23 : implication des entreprises de la périphérie dans la filière automobile selon leur activité



Source: INSEE (EAP, Fare); DGE.

Champ : Liste de produits identifiés comme appartenant à la filière automobile.

Données utilisées au cours de l'instruction et méthodologie

Périmètre d'analyse et approche comparative

La Cour a mené des analyses comparatives au sein et en dehors du périmètre du code d'activité NAF 29 qui correspond à la filière automobile. Elle comprend les constructeurs de voitures particulières, de véhicules de loisir, de véhicules utilitaires, les équipementiers spécialisés, les carrossiers, les assembleurs ou les prestataires de services d'aménagement de véhicules automobiles. L'analyse a utilisé comme points de comparaison la section C (industrie manufacturière) dans son ensemble ainsi que sur les secteurs 28 (fabrication de machines et équipements) et 30 (fabrication d'autres matériels de transport), et a examiné les sous-classes du code NAF 29 pour identifier les spécificités de la construction automobile stricto sensu.

Les données d'entreprises

Les données utilisées pour l'instruction sont issues des administrations et de bases disponibles en *open data* ou disponibles sur le Centre d'accès sécurisé aux données (CASD) : Fare (Fichiers annuels de résultats d'Esane, Élaboration des statistiques annuelles des entreprises), BTS (Base Tous Salariés), DOU NC8 (Douanes), MVC CIR (Mouvement de Créance Crédit d'Impôt Recherche), MVC CICE (Mouvement de Créance Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi), BRC (Bordereaux Récapitulatifs de Cotisations).

Le fichier Fare constitue un élément fondamental du dispositif Esane qui vise à constituer un ensemble cohérent de statistiques sur les entreprises. Il combine des données administratives obtenues à partir des déclarations annuelles de bénéfices des entreprises à l'administration fiscale et des données annuelles sociales sur les salariés, avec les données du périmètre de l'enquête.

Dans le rapport, la filière automobile, identifiée par le code 29 de la nomenclature d'activités française (NAF), correspond à la construction automobile. Les traitements ont été réalisés au niveau des entreprises profilées selon la méthodologie INSEE à partir du fichier "Contours des Entreprises Profilées" (CEP). Une entreprise est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens et de services, jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes.

Application du secret statistique

Les données d'entreprises disponibles à travers le CASD sont soumises au secret statistique selon la règle des trois entités : les résultats ne peuvent être diffusés que si au moins trois entités contribuent à la valeur agrégée et qu'aucune entité ne représente plus de 85 % du total. Cette contrainte conduit à masquer certaines données dans les analyses sectorielles fines. Des règles supplémentaires s'appliquent aux données individuelles (micro-entreprises et données BTS).

Les données INSEE en open data

Les données macroéconomiques de contexte proviennent des bases INSEE en accès libre, notamment l'indice de chiffre d'affaires dans l'industrie corrigé des variations saisonnières et du nombre de jours ouvrables, l'indice de la production industrielle et l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH).

Ces séries statistiques, disponibles en base 2021 pour la France métropolitaine, permettent de situer l'évolution de la filière automobile dans le contexte économique général.

Les données SDES RSVERO

Les données sur les immatriculations et le parc automobile proviennent du Répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) géré par le Service des données et des études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique. Ces données retracent les ventilations par type de véhicule (VP, VUL), d'énergie (classification VE/VH/VT basée sur les codes ENERG), de catégorie d'acheteur (particuliers/personnes morales selon les variables UTI_STATUT) et de segment marché (neuf/occasion). La période d'analyse s'étend de 2010 à 2024. Par ailleurs, des données pour les premiers mois de 2025 ont été obtenues auprès de la direction générale des entreprises.

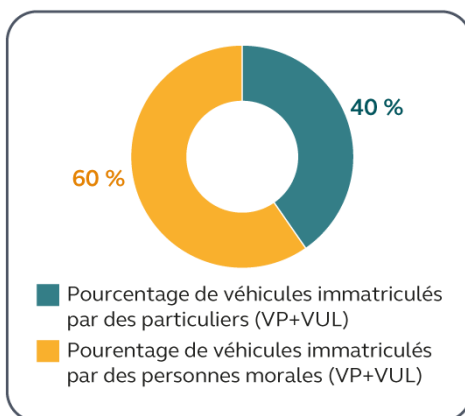
La méthodologie pour identifier l'origine des véhicules bénéficiant des aides

Les données de suivi des aides aux entreprises ont été obtenues auprès de l'Agence de services et de paiement (ASP) et de la direction générale des entreprises (DGE). Elles ont fait l'objet de retraitements pour isoler les dispositifs ciblant la filière automobile afin de produire des statistiques descriptives.

En l'absence de documentation d'une colonne « *made in France* » la Cour a produit un algorithme afin d'identifier l'origine des véhicules bénéficiaires des aides. Pour identifier l'origine des véhicules par marque et modèle, un algorithme de rapprochement flou (*fuzzy matching*) a été développé à partir des données de la DGE et du programme "Véhicules du futur", enrichies par la Cour. L'algorithme procède en plusieurs étapes : normalisation des noms de marque et modèles (suppression des accents, harmonisation des variantes), correspondances exactes prioritaires, puis correspondances approximatives basées sur la similarité de caractères et de mots-clés. L'algorithme intègre une hiérarchie de marques (logique de groupe vs marques véhicules) et applique des règles hiérarchiques pour améliorer la précision du rapprochement.

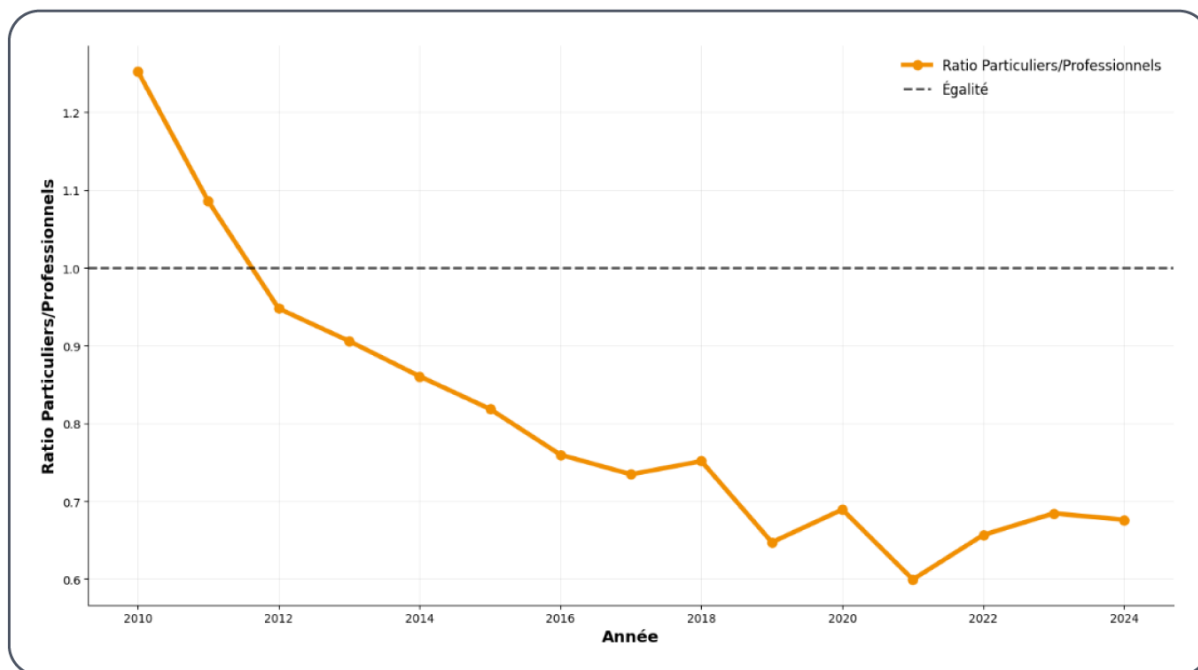
Annexe n° 8 : les flottes de véhicules d'entreprises

Graphique n° 24 : répartition des immatriculations de véhicules selon le type d'acquéreur en 2024



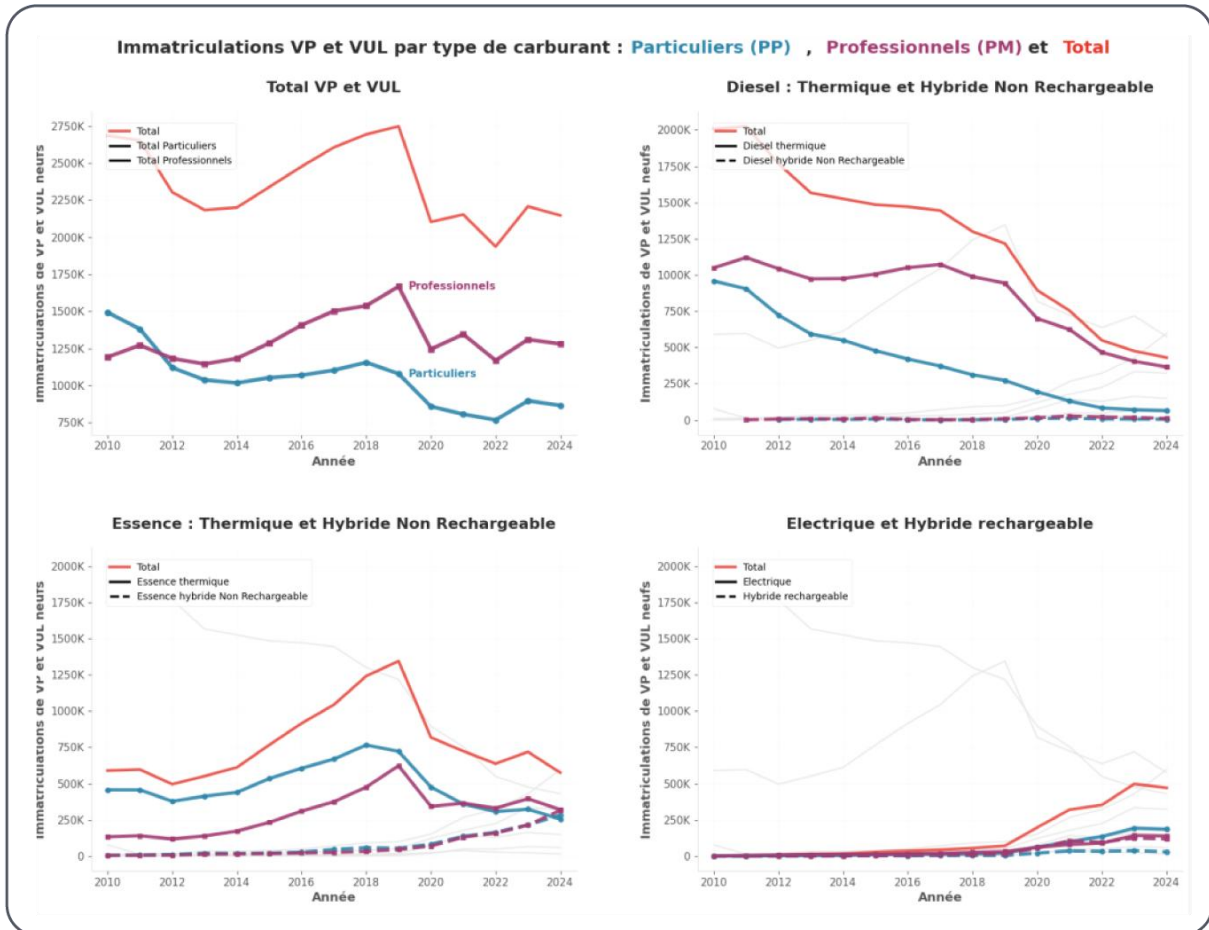
Source : SDES, RSVERO pour 2024

Graphique n° 25 : évolution du ratio des immatriculations de véhicules neuf entre ménages et professionnels



Source : Cour des comptes d'après SDES/RSVERO

Graphique n° 26 : répartition des immatriculations de véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers par type de carburant et type de détenteur



Source: Cour des Comptes d'après les données SDES/RSVERO

Annexe n° 9 : comparaison avec les soutiens de la filière aéronautique

La filière aéronautique comporte des points communs autant que des différences avec la filière automobile. Elles ont toutefois en commun d'être deux secteurs de l'industrie française parmi les plus importants et les plus aidés.

Leur principale différence réside dans le type de marché : l'aéronautique a des clients professionnels (compagnies aériennes ou loueurs) et des donneurs d'ordre limités et complémentaires tandis que l'automobile a essentiellement une clientèle particulière (même si le poids des flottes nuance cette différence). En outre, le marché aéronautique se partage entre le militaire et le civil. En outre l'aéronautique est une industrie dont les cycles sont longs et les volumes de production relativement faibles.

En revanche, elles partagent des points communs : forte concentration des constructeurs (Airbus et Dassault d'un côté, Renault et Stellantis de l'autre), tissu de sous-traitants dense, forte intégration européenne qui conduit à répartir entre plusieurs pays la chaîne de valeur.

La filière aéronautique en France bénéficie de plusieurs types de soutiens financiers publics, tous pilotés par la DGAC dans le cadre du CORAC, organisme de concertation de la filière.

Les principaux dispositifs sont les suivants⁹¹ :

- en premier lieu, des crédits de soutien à la R&D aéronautique sont inscrits sur le programme 190 - Recherche dans les domaines de l'énergie, en 2024 à hauteur de 70 M€ AE (subventions et avances remboursables), dont seulement 54 M€ ont été engagés et 129,9 M€ de CP correspondant en partie au solde de conventions passées.
- en outre, depuis 2020, le BOP « Recherche aéronautique » du programme porte les crédits alloués au volet R&D aéronautique du plan de relance du secteur aéronautique. Ces engagements, financés en partie par des transferts depuis le programme 362 – Écologie de la mission Plan de relance, se sont étalés jusqu'en 2022 inclus et se sont élevés à 1 230 M€ d'AE. Si les engagements sont désormais clos, des CP continuent d'être décaissés pour couvrir les restes à payer qui s'élevaient à 333,4 M€ fin 2023 et à 205 M€ fin 2024. Les créances devraient s'éteindre en 2025 ou 2026.
- enfin, en 2022 et 2023, une partie des crédits du programme 424 - Financement des investissements stratégiques de la mission *Investir pour la France 2030* sont gérés par la DGAC sous la forme d'une convention de délégation de gestion, en dehors du programme 190, bien qu'il s'agisse d'investissements analogues. Cela traduit budgétairement l'ambition du plan *France 2030* en la matière avec 300 M€ AE exécutés en 2022 et 435 M€ AE exécutés en 2023.
- garanties et soutiens à l'exportation : l'État, à travers Bpifrance et ses dispositifs d'assurance export, propose des garanties pour les PME, ETI et exportateurs, pour faciliter l'accès au financement et soutenir l'activité internationale.

⁹¹ Cour des comptes, *NEB Mission Recherche et enseignement supérieur*, avril 2025.

Au final, sur la période 2020-2024 a bénéficié de 1,9 Md€ de financement public direct (hors crédit d'impôt recherche).

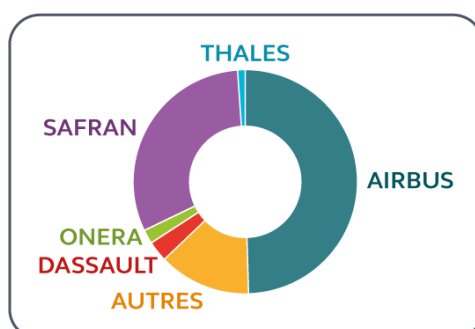
Le rapport entre le montant d'aides attribuées et le poids de la filière dans l'économie est dans un étiage assez similaire entre filière aéronautique et filière automobile.

Tableau n° 24 : consommation des crédits du plan de soutien à la R&D aéronautique

Financement	2020		2021		2022		2023		2024		Exécution totale 2020-2024	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE	CP
P190 ⁵⁸	300	195	270	111,4		115	- 1,3	111,7	53,4	123,6	622,1	656,7
Dont mise en réserve			- 10,8	- 4,5		- 4,6					- 10,8	- 9,1
P362 ⁵⁹			744	233	186	335		307,2	- 0,4	82,4	929,6	957,6
P424 ⁶⁰					300	75	435	95,4	230	210	965	380,4
Total	300	195	1 003,2	340	486	520,4	433,7	514,3	53	206,1	2505,9	1985,6

Source : Cour des comptes, d'après le CGDD et la DGAC. Les retraits d'autorisations d'engagement ne sont pas pris en compte dans le présent tableau.

Graphique n° 27 : bénéficiaires des crédits du plan de relance aéronautique en 2024 (en AE, par mandataire de projet)



Source : Cour des comptes, NEB 2024 Mission Recherche et enseignement supérieur, avril 2025

Annexe n° 10 : détail des subventions et avances remboursables versées dans le cadre des PIA et de *France 2030*

**Tableau n° 25 : montant des aides accordées à la filière automobile postérieurement
à 2017 dans le cadre des PIA 1 à 3**

Projets	Nombre de bénéficiaires	Total des engagements	Total des décaissements
PIA1 & PIA2	29	45 600 492	43 843 439
Véhicules du futur	29	45 600 492	43 843 439
EVRA	28	31 625 014	29 867 961
Véhicule routier et mobilité du futur_2015	1	13 975 478	13 975 478
PIA2	6	5 448 652	532 183
Projets industriels d'avenir Aides d'État diversification entreprises	6	5 448 652	532 183
PIA3	87	152 154 776	59 972 151
Accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants Transports et mobilité durables	22	74 376 597	41 358 513
Transport et mobilité durables	18	69 237 030	37 170 425
Transports et mobilité durable	4	5 139 567	4 188 088
Adaptation et qualification de la main d'œuvre - French tech tickets et diversité (concours French Tech Tremplin)	3	78 800	72 845
Concours d'innovation ADEME	3	1 599 425	1 599 425
Concours d'innovation_iNov2_ADEME	2	815 140	815 140
Concours d'innovation_iNov4_ADEME	1	784 285	784 285
Concours d'innovation Bpifrance transport mobilité agriculture écosystèmes énergies stockage et systèmes énergétiques	6	522 657	522 657
Démonstrateurs et territoires d'innovation de grande ambition Aides d'État	7	14 523 856	6 170 454
Briques technologiques et démonstrateurs hydrogène	6	14 066 537	5 804 599
Systèmes énergétiques Villes et Territoires durables	1	457 319	365 855
Projets industriels d'avenir Aides d'État innovation et diversification d'entreprises spécialisées dans le diesel	1	1 157 437	771 649
Projets structurants de R&D pour la compétitivité 3	44	59 775 478	9 380 187
Projets de recherche et développement structurants pour la compétitivité vague 7	3	2 244 585	1 940 931
PSPC_regions_vague 1	1	60 891	nc
PSPC_vague 9	37	57 245 290	7 279 637
Reprise FUI 24 25	3	224 711	159 619
Véhicules du futur	1	120 526	96 421
EVRA	1	120 526	96 421
Total général	122	203 203 920	104 347 773

Source : Cour des comptes d'après données SGPI, DGE, Bpifrance

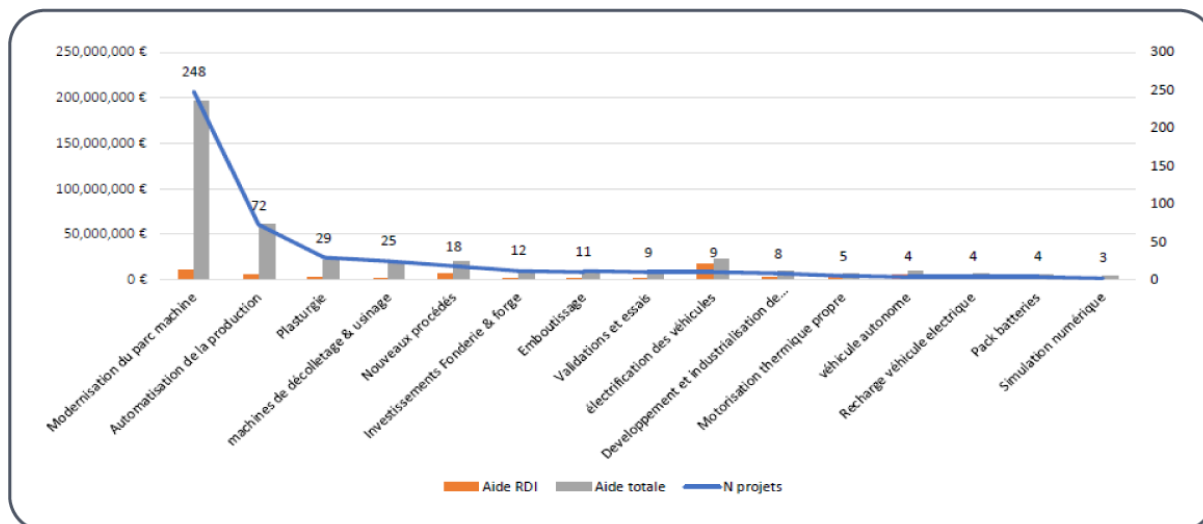
Tableau n° 26 : montant des soutiens accordés et versés dans le cadre de l'objectif 4 de France 2030 et du soutien à la filière batteries

	Nombre de projets retenus au 31/12/24	Montant d'aides attribuées au 31/12/24	Montants d'aides versées au 31/12/24
Invest Auto	136	633 190 632	241 159 409
Soutien aux projets de diversification des sous-traitants	83	91 327 243	36 885 352
<i>CORAM 2022</i>	12	47 022 478	11 135 944
<i>CORAM 2024</i>	6	35 412 472	713 320
Mobilités routières automatisées	16	154 314 175	42 768 467
Rebond industriel	137	41 451 424	22 204 343
Prototypes de l'eXtrême défi	51	2 660 107	580 352
Soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules intermédiaires de demain et leurs composants	0	-	-
autres : déploiement des bornes de recharge	19	106 820 267	17 766 329
gré à gré hors batteries	7	106 487 639	74 669 081
PEPR Batteries	16	43 882 170	13 943 455
AMI pour identifier des projets stratégiques sur la chaîne de valeur des batteries	1	24 996 886	8 748 910
Projets batteries gré à gré/soutien aux <i>gigafactories</i>	2	1 944 135 341	410 645 801
PIIEC Batterie	3	324 979 343	296 498 057
IPCEI EUBatIn	2	24 964 800	15 991 187
Autres - solutions et technologies innovantes pour les batteries (stratégie d'accélération batterie - PIA4 et projets réorientés ou imputés sur cette ligne (Première usine, <i>CORAM 2021</i> et autres)	33	164 221 679	38 975 789
AMI Compétences et métiers d'avenir	6	68 885 812	25 864 441
Total		3 814 752 468	1 258 550 237
Projets <i>France 2030</i> électroniques et numériques ayant un domaine d'application automobile	56	1 034 710 194	

Source : Cour des comptes d'après données SGPI, DGE, Bpifrance.

Annexe n° 11 : typologie des projets financés par le plan de relance automobile

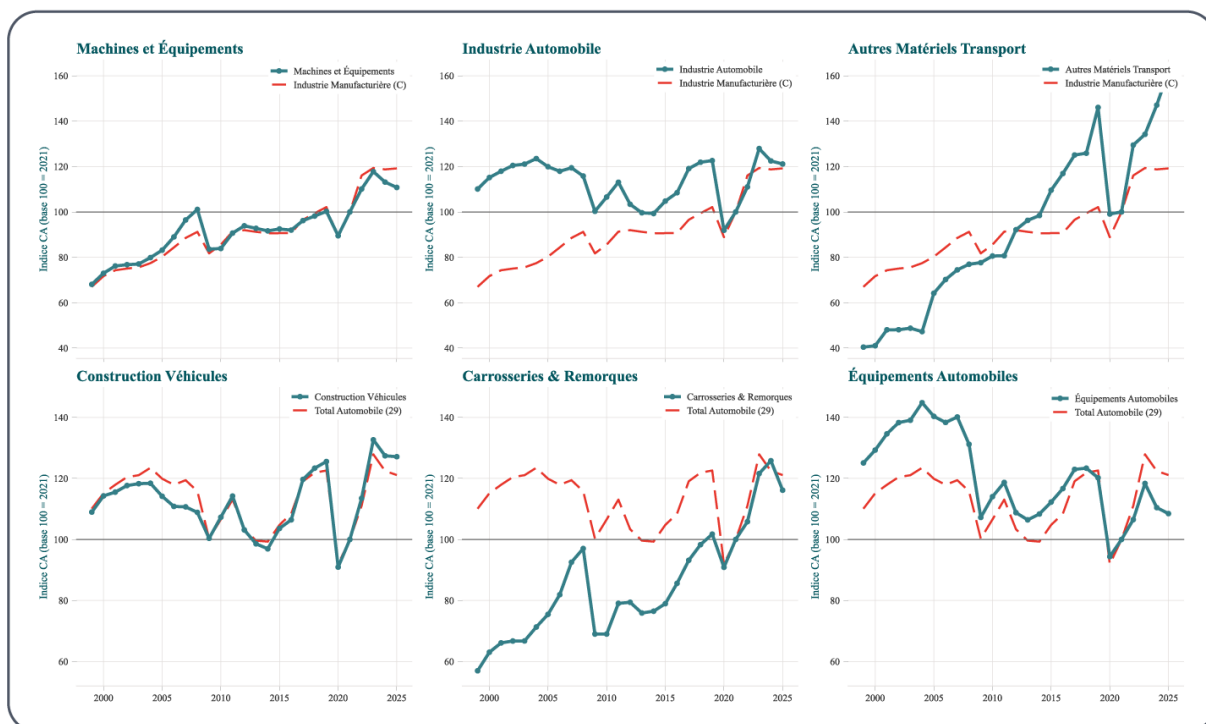
Graphique n° 28 : thématiques financés par le plan de relance



Source : BPI France

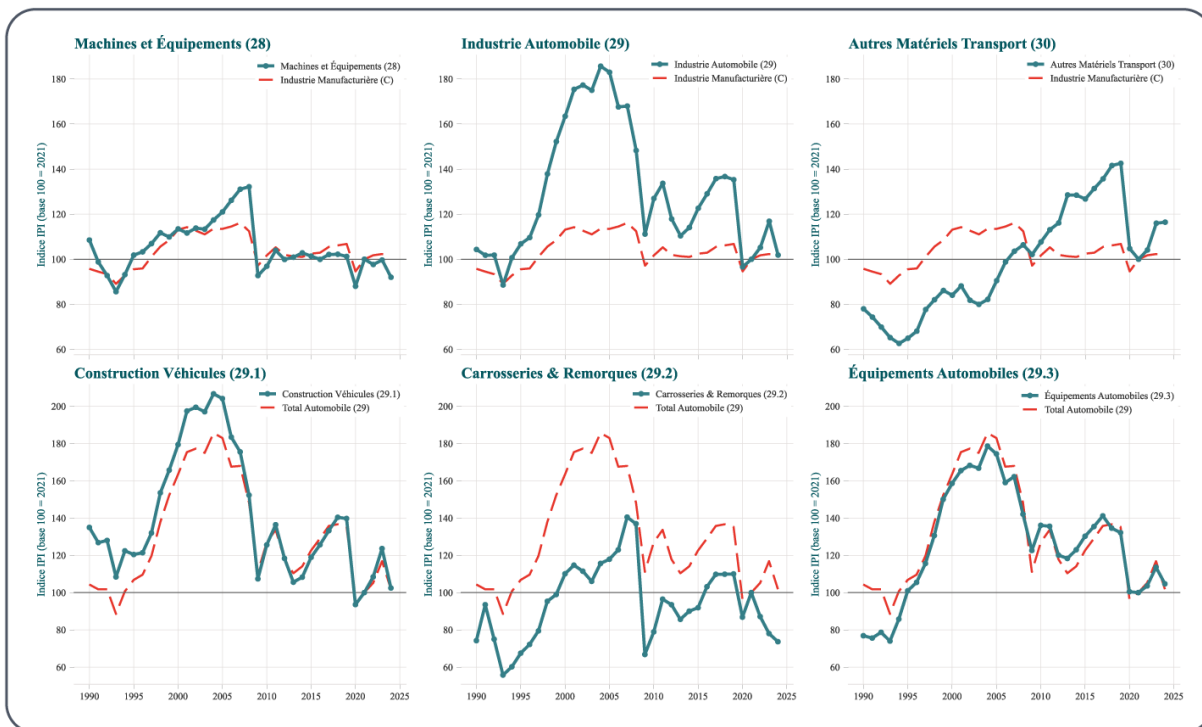
Annexe n° 12 : activité des équipementiers

Graphique n° 29 : indice de chiffre d'affaires (base 100 en 2021) par code NAF et classe



Source : Cour des comptes, d'après INSEE : Indice de chiffre d'affaires corrigé - Marché intérieur et export

Graphique n° 30 : moyenne annuelle de la production industrielle (base 2021)



Source : Cour des comptes, d'après INSEE : Moyenne annuelle de l'indice de la production industrielle

Note de lecture : sur la première ligne l'industrie manufacturière (rouge) est comparée aux divisions NAF 28, 29 et 30 (bleu). Sur la seconde ligne, l'industrie automobile (rouge) est comparée aux classes qui la composent.

Annexe n° 13 : comparaison internationale des soutiens à l'offre

Plusieurs autres pays de l'Union européenne ont mis en œuvre des mesures de soutien à l'industrie automobile, parfois similaires à celles déployées en France⁹².

L'**Allemagne** a mis en place plusieurs dispositifs de soutien à l'offre. Le gouvernement fédéral a d'abord institué, dans le cadre du plan de relance de juin 2020, un programme d'aide aux investissements des constructeurs automobiles et équipementiers, budgété à hauteur de 2 Md€ en pluriannuel, donnant lieu à des dépenses annuelles de l'ordre de 0,2 Md€. Dans le cadre de ce programme, le module relatif à la modernisation de la production a permis d'accompagner plus de 500 projets grâce à presque 200 M€ de subventions publiques. Un autre module a soutenu la numérisation des constructeurs et équipementiers automobiles, grâce à 360 M€ de subventions. Des projets collaboratifs concernant de nouveaux systèmes technologiques ainsi que des *clusters* régionaux ont également été soutenus dans ce cadre.

En 2021, le gouvernement fédéral a créé le fonds pour l'avenir de l'automobile afin de renforcer la compétitivité de l'industrie automobile allemande et soutenir sa transformation. Ce fonds a été doté d'un budget de 1 Md€ en pluriannuel, donnant lieu à des dépenses annuelles de l'ordre de 0,1 Md€.

En 2024, le ministère de l'économie a mis en place un programme de soutien « ADN de la mobilité durable », qui appuie les projets de recherche et de développement axés sur les applications, afin de produire des solutions innovantes dans le contexte de la mobilité routière et ferroviaire ; ce programme de soutien doit se déployer jusqu'en 2027 et 55 M€ y sont consacrés annuellement.

Par ailleurs, le crédit d'impôt recherche (*Forschungszulage*) a été renforcé à compter de 2026 à travers l'élargissement du périmètre des dépenses éligibles et l'augmentation du plafond des dépenses éligibles de 10 M€ à 12 M€.

Enfin, l'Allemagne a soutenu deux PIIEC consacrés aux batteries. Dans le cadre du PIIEC Batteries de 2019, l'Allemagne a soutenu cinq entreprises (BASF, BMW, Opel dans le projet ACC, Umicore et Varta), la Commission européenne ayant autorisé une aide gouvernementale à hauteur d'1 Md€. Puis dans le cadre du PIIEC « EuBatIn » autorisé en 2021, l'Allemagne a soutenu 11 entreprises (ACI Systems, Alumina Systems, BMW, CellForce Group, ElringKlinger, Liofit, Northvolt, Manz, SGL Carbon, Skeleton Technologies et Tesla) ; une aide à hauteur de 1,6 Md€ a été autorisée par la Commission. Le gouvernement fédéral a donc soutenu ces PIIEC batteries à hauteur de presque 3 Md€.

En **Espagne**, l'industrie automobile, représentant 10 % du PIB en 2024, a bénéficié de plusieurs dispositifs de soutien à l'offre. Dans le contexte de la crise sanitaire, des prêts remboursables, accordés par l'Institut du crédit officiel (ICO), sont venus soutenir des projets d'investissement industriels (à hauteur de 3,2 M€ en 2020). Des soutiens à l'emploi ont également été déployés (chômage partiel, *Expediente de Regulacion de Empleo* – ERTE, assorti d'engagements de maintien dans l'emploi et de reconversion professionnelle).

Enfin, dans le cadre des « projets stratégiques pour la relance et la transformation économique » (PERTE) dédiés aux véhicules électriques et connectés, les constructeurs,

⁹² Source : DG Trésor.

équipementiers et sous-traitants se sont vus attribuer des subventions et prêts destinés à stimuler la production de véhicules électriques et connectés ainsi que les *gigafactories* de batteries. Le montant de ce programme, approuvé en 2021, dépasse les 4 Md€ ; en 2024, les trois premiers appels à projets ont permis de mobiliser près de 2,5 Md€ bénéficiant à environ 300 entreprises.

En **Italie**, l'industrie automobile, représentant 5,6 % du PIB en 2022, a bénéficié d'aides conjoncturelles dans le contexte de la crise sanitaire : prêts garantis, accordés notamment aux grandes entreprises (FCA – Fiat Chrysler Automobile, ayant par exemple bénéficié d'un prêt de 6,3 Mds€ sur trois ans, garanti à hauteur de 80 %), chômage partiel et fonds issus du plan national de relance et de résilience - PNRR (sans que la part de ces soutiens consacrée à l'industrie automobile ne soit connue).

Par ailleurs, outre des aides transverses (plan *Transizione 4.0*, plan de soutien aux investissements des entreprises, financé en grande partie dans le cadre du PNRR, et *Fondo Nuove Competenze*, consacré aux formations de reconversion, en partie financé par le fonds social européen), la plupart des soutiens sectoriels dédiés ont été rassemblés en 2022 dans le *Fondo Automotive*, fonds pour la transition verte, la recherche et les investissements du secteur automobile, doté pour la période 2022-2030 de 8,7 Md€. Si les montants alloués à ce fonds ont principalement soutenu la demande (bonus automobile), 750 M€ ont cependant été consacrés, pour les années 2023 et 2024, au soutien à l'offre à travers deux dispositifs. Les « contrats de développement » ont permis d'accorder aux entreprises de la filière 525 M€ en 2023 et 2024 afin de soutenir des projets d'investissement. Destinés aux projets d'une valeur supérieure à 20 M€ (ou 7,5 M€ dans certaines zones prioritaires), les contrats de développement associent plusieurs formes de soutien (prêts à taux réduit, subvention directe). Sur la même période, les « accords pour l'innovation » ont permis de flécher 225 M€ vers des projets de R&D. La loi de finances pour 2025 a conduit à fortement diminuer les dotations futures du fonds (- 4,6 Md€ sur la période restante 2025-2030), après un constat mitigé sur l'efficacité des soutiens à la demande ; subsiste un budget prévisionnel d'environ 200 M€ par an, destiné à soutenir l'offre.

Par ailleurs, dans le cadre du PIIEC Batteries, des soutiens ont été attribués à hauteur de 100 M€ en 2019 puis de 323 M€ en 2021. Toutefois, le soutien à la filière batteries a été marqué par l'échec de la *gigafactory* de Termoli (ACC) ; l'État s'était engagé à apporter un soutien d'environ 400 M€, mais, compte tenu de la lenteur de la mise en œuvre du projet, les montants alloués ont été retirés.