

- + La lutte contre le séparatisme et l'entrisme
- + L'automobile dans le cinéma
- + Il y a 80 ans : les débuts de la IV^e République

Automobile Le grand virage

- L'Europe face à la concurrence chinoise
- Électrique : la longue transition • La fin du rêve automobile ?



Sommaire

5 **Politiques publiques**

La politique de lutte contre le séparatisme et l'entrisme

Christian Vallar

15 **Dossier** **Automobile** **Le grand virage**

16/ Une industrie en recomposition : état des lieux du marché automobile

Pauline Wibaux

24/ **Grand entretien**

avec Bernard Jullien

L'Europe automobile à l'épreuve : politique industrielle et souveraineté

32/ Les politiques publiques de soutien à la filière automobile

Sarah Guillou

42/ La longue marche de l'industrie automobile chinoise

Michel Fouquin

52/ L'automobile face à l'urgence climatique

Bertrand-Olivier Ducreux, Caroline Mir

64/ Véhicules connectés, intelligents et autonomes : vers une mobilité durable... vraiment ?

Marc Prieto

74/ Nouveaux usages et mobilités : la fin du modèle automobile traditionnel ?

Yves Crozet

86/ Longue durée et persistance de l'automobilisme

Mathieu Flonneau

96/ **Les plus de la rédaction**

96/ *Ce qu'il faut retenir*

97/ *Les mots du dossier*

98/ *Les dates clés*

100/ *Les chiffres clés*

101/ *Le dossier en dessins*

102/ *Pour en savoir plus*

105 **Sur les écrans**

Automobile et cinéma : un long-métrage

Louise Dumas

115 **Le point sur**

Le maire : forces et fragilités d'une figure politique centrale

Rémi Lefebvre

121 **C'était en... décembre 1946**

La IV^e République entre en vigueur : le pari manqué du régime des partis

Jean Garrigues



→ Retrouvez l'univers *Cahiers français* sur www.vie-publique.fr/cahiers-francais

→ Les fiches au format mobile

L'Europe automobile à l'épreuve : politique industrielle et souveraineté

Bernard Jullien

Maître de conférences en économie à l'université de Bordeaux,
spécialiste de la filière automobile

Face à la fragilisation de l'industrie automobile européenne, l'UE propose-t-elle une réponse à la hauteur ? Dans cet entretien, Bernard Jullien nous aide à faire le point sur les restructurations en cours, la question des fermetures de sites et la capacité des grands groupes européens à se repositionner face à la double pression chinoise et américaine.

■ **Quel bilan dressez-vous de la situation des grands constructeurs européens en ce début 2026 ? La crise que traversent Stellantis ou Volkswagen est-elle conjoncturelle ou révèle-t-elle des fragilités structurelles plus profondes ?**

Si l'on met à part Stellantis, personne ne va très mal. Les résultats de Volkswagen en 2025 leur permettent de réaliser une marge opérationnelle qui reste de l'ordre de 5 %, ce qui entre dans le standard des années normales. Il faut d'abord souligner que l'industrie automobile a connu, avec la pandémie, ce que j'appelle la « parenthèse enchantée », c'est-à-dire un moment particulier où les profits ont été exceptionnels parce que les constructeurs pouvaient ne pas produire. À la différence de ce qui s'était

passé lors de la crise de 2009-2010, il y a eu financement du chômage partiel en France et partout en Europe, grâce au *quantitative easing*¹. Si bien que même sans produire, les entreprises ont continué à s'enrichir, sans les désagréments d'une situation de surproduction, classique dans l'automobile, où la difficulté est de « faire boire des ânes qui n'ont pas soif ». Habituellement, en effet, l'industrie cherche à vendre des voitures dont personne ne veut dans les quantités fixées : chacun calibre sa production à des niveaux optimistes par rapport à la réalité du marché. C'est la raison pour laquelle il y a toujours un moment où les constructeurs doivent un peu brader leurs produits pour qu'ils s'écoulent. Mais la Covid a temporairement cassé ce schéma, créant une



Pékin, 2022.
Siège social
de Volkswagen
Group China.

© N509FZ / CC BY-SA 4.0

conjoncture favorable jusqu'en 2023. Stellantis comme d'autres ont cru que c'était leur mérite propre qui leur valait cette prospérité. Même si on savait que cette parenthèse prendrait fin, les constructeurs, eux, ont du mal à se faire à cette réalité. Les profits élevés sont une drogue dure dont on peine parfois à s'extraire. Les patrons et les actionnaires ont cru que ce succès financier perdurerait, ce en quoi ils avaient tort. Certains P.-D. G.² ont d'ailleurs dû présenter leur démission. Il y a eu un moment où il a fallu redescendre sur terre et baisser aussi les prix unitaires des véhicules, qui ont pris en moyenne 6 200 € entre 2020 et 2024. Si les constructeurs n'ont pas réussi à maintenir des volumes, ce n'est pas à cause de l'électrique, c'est parce qu'ils avaient appliqué des tarifs tellement hauts qu'ils ont perdu des clients en cours de route. C'est ce qui est arrivé à Dacia. Les constructeurs ont oublié que les courbes de demande étaient à pente négative. Bien avant la réglementation ou la fiscalité imposées à l'automobile, ce sont les

politiques tarifaires qui sont responsables de ces décrochages.

Autre élément déterminant : bon nombre de constructeurs, en plus d'augmenter leurs prix au-delà de la limite du raisonnable, ont modifié leur catalogue pour monter en gamme, au détriment des petits modèles bon marché (telles la Citroën C1 ou la Peugeot 108 chez Stellantis). Or il n'y a pas de fatalité à ce que les voitures les moins chères soient celles qui rapportent le moins. Ce que l'on a vu dans les comptes de Renault, c'est que les marges sur le modèle Duster de leur marque Dacia étaient à 10 ou 12 points, contre 1 ou 2 points voire moins sur une Clio. Il est donc tout à fait possible de réaliser des ventes importantes si on a une position sur le marché suffisamment singulière pour ne pas être concurrencé. Ce qui me semble avoir été un peu la damnation de l'industrie française, c'est le fait qu'à vouloir monter en gamme, on est allé sur le terrain des Allemands, où il était impossible de gagner.



“

Les constructeurs ont oublié que les courbes de demande étaient à pente négative

Il faut rappeler enfin qu'avant que ne s'ouvre la parenthèse enchantée, certains choix industriels avaient nourri l'espoir que l'électrification pourrait être un outil de réindustrialisation et l'opportunité de ramener ce fameux segment B, parti depuis longtemps à l'étranger, en France. Je pense notamment à la construction de la Renault 5 E-tech électrique à l'usine de Douai. Mais ces deux, trois dernières années, la force de la Chine en matière d'électricité a rebattu les cartes.

■ La double pression de la concurrence chinoise et des exigences américaines place l'industrie européenne dans un étiau. Comment les constructeurs européens peuvent-ils se repositionner, et a-t-on encore la maîtrise technologique pour faire face à cette rivalité?

On l'a si on se la donne. Depuis maintenant trois ans, on observe quand même une prise de conscience, tardive, de la menace très lourde que fait peser Pékin, qui affirme ne plus avoir besoin ni des technologies ni des investissements occidentaux. Les États-Unis, quant à eux, avec l'administration Trump, ont considéré que l'OMC était une supercherie, pour laquelle ils ne cotiseraient plus. Et au milieu, il y a le Vieux Continent, et l'Allemagne en particulier, qui n'a pas cru que la Chine serait capable de se passer d'elle.

L'Europe s'est longtemps reposée sur le diesel, quand la Chine, elle, misait tout sur l'électricité. Le point de bascule et le sursaut de

Le constructeur automobile Stellantis a annoncé, le 16 avril 2026, l'arrêt de la production automobile dans son usine historique de Poissy après 2028, marquant ainsi un tournant dans l'histoire industrielle de la région parisienne.

© ALAIN JOCARD / AFP

l'Europe vers l'électrique ont eu lieu à la suite du Dieselgate, qui a frappé Volkswagen. Il a été révélé en 2015 que le constructeur allemand avait mis en vente des voitures diesel équipées d'un système capable de détecter les contrôles d'émissions polluantes, et qui, alors, affichait des niveaux bien inférieurs à ce que les voitures rejetaient réellement. Ce scandale de tricherie aux tests d'homologation a eu un impact délétère sur la marque, accusée de mensonge. C'est en partie à cause de cette affaire que Volkswagen a complètement arrêté le diesel et, pour se racheter une conduite et redorer son blason, s'est donné pour objectif de construire des véhicules le plus propres possible. Pendant ce temps, Pékin a annoncé son plan stratégique « Made in China 2025 », visant à transformer l'empire du Milieu en une véritable superpuissance industrielle, notamment dans le domaine de la voiture et des batteries électriques. Observant ce qui se passait en Chine, Volkswagen s'est aligné, arrivant à la conclusion que l'automobile globale de demain était électrique, nourrissant l'espoir qu'il parviendrait, grâce à cette transition, à s'imposer à nouveau dans l'industrie mondiale, comme il y était parvenu auparavant. Rappelons tout de même qu'à l'époque, l'Europe était frileuse par rapport à l'électrique. On se souvient entre autres de l'échec de la Renault Zoé. Les quelques constructeurs qui s'étaient engagés vers l'électrique faisaient tous machine arrière. Le scandale Volkswagen a inversé la tendance.

“

C'est à partir de 2023 qu'on s'est rendus compte de l'écrasante supériorité des véhicules chinois

C'est sur ces bases mouvantes que l'électrique s'est petit à petit installé, qui plus est dans un certain aveuglement vis-à-vis de la supériorité chinoise. C'est surtout à partir de 2023, quand ils ont commencé à intégrer notre parc, qu'on s'est rendu compte de l'écrasante supériorité des véhicules chinois. On avait compris que les Chinois maîtrisaient la filière des batteries et qu'on aurait du mal à se passer d'eux pour équiper nos véhicules, mais on ne s'attendait pas à ce qu'ils soient si offensifs. Thierry Breton, qui dirigeait alors la DG GROW – direction générale de la Commission européenne chargée du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME, et de renforcer la compétitivité des entreprises du Vieux Continent –, avait tiré la sonnette d'alarme en sommant les Européens de sortir de leur naïveté. Cela faisait presque dix ans qu'on avait sifflé la fin de la partie et qu'il fallait se rendre à l'évidence : nous étions sortis de la mondialisation heureuse. La seconde administration Trump a cessé de cotiser à l'OMC. Pendant ce temps, Pékin contournait les règles du commerce international en subventionnant massivement ses entreprises et en obligeant équipementiers et constructeurs à pratiquer entre eux des tarifs préférentiels auxquels les Occidentaux ne pourraient jamais prétendre. Force est de constater que l'Europe s'est voilé la face. On savait très bien qu'on ne jouait pas tous avec les mêmes armes. On aurait dû durcir le ton en répliquant par des droits de douane à 100 % sur les voitures chinoises, ce qu'ont fait les Américains et d'autres assez vite. Au lieu de cela on a appliqué des droits à 30 %. Les clauses de sauvegarde ont été rarement appliquées.

La situation économique de l'empire du Milieu n'a rien arrangé. À partir de 2018, en effet, la croissance du marché chinois a atteint son pic, si bien que le pays s'est retrouvé avec des surcapacités inédites à tous les étages de la fusée (voiture, batteries, composants). Pour écouler ses stocks, Pékin n'a pas eu d'autre choix que de brader ses produits, à des tarifs très attractifs faisant concurrence à la France

Grand entretien



et à l'Europe (allant parfois jusqu'à 50 % des prix appliqués sur le Vieux Continent). Cela a été valable pour les voitures mais aussi pour les batteries ainsi que tous les autres composants, électriques ou pas (volants, roues, boucliers...).

Il est important enfin de préciser que la Chine nous a pris par surprise. Elle est arrivée au moment même où nous étions déjà affaiblis par la concurrence intra-européenne, avec l'extension du domaine de la lutte à la Turquie et au Maghreb dans les années 2000. Pendant cette période la France a délocalisé une bonne partie de ses sites de production : PSA a ouvert l'usine Trnava en Slovaquie en 2003 pour fabriquer sa C3, modèle phare de Citroën ; l'usine Clio du constructeur Renault, qui était implantée à Flins-sur-Seine (Yvelines), s'était déjà vidée au profit du site de Bursa en Turquie. Ces délocalisations des unités d'assemblage ont eu un effet domino sur les usines de composants et les nombreux fournisseurs, qui, au bout d'un moment, n'ont pas eu d'autre choix que de les suivre. Derrière, c'est donc tout le tissu productif qui en a pâti. Et si vous ne produisez pas chez vous les voitures que

consomment vos clientèles, vous vous retrouverez forcément avec un déficit commercial et une production en berne. C'est le cas de la France, qui n'est jamais parvenue à remonter la pente, surtout pour le segment B – le cœur du marché national (56 %).

La percée de la Chine intervient ainsi dans un contexte français déjà largement dégradé antérieurement. À l'heure actuelle, si l'on regarde la part de la production européenne assurée par la France, le résultat est sans appel ; l'Espagne est largement au-dessus de nous désormais, et le plus grand producteur continental après l'Allemagne, c'est la Tchéquie-Slovaquie. La concurrence de Pékin n'a donc fait qu'enfoncer le clou. Face à la menace chinoise, l'Europe a quand même été contrainte de réagir avec l'Industrial Accelerator Act (IAA) notamment, qui vise à nous réindustrialiser et à encourager le « made in Europe ». Un vent de protectionnisme perçu comme légitime commence ainsi à souffler sur le Vieux Continent. Mais en même temps, certains constructeurs européens succombent à la tentation et font des ponts d'or à Pékin, parce qu'il est plus facile de vendre une usine que de la fermer. On voit bien que l'Europe manque

Skellefteå (Suède), janvier 2023.
Vue aérienne de l'usine Northvolt, fabricant suédois de batteries spécialisé dans la technologie lithium-ion pour les véhicules électriques.

© SPISEN / CC BY-SA 4.0