Cour des comptes

LE SOUTIEN DE L'ÉTAT À LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Communication à la commission des finances du Sénat

Avril 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 *leasing* 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 99

ANNEXES 101

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° de l'article 58 de la loi organique du 1er 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 1er 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 1ère 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-rapporteure.

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 Montchalin, 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 CO_2. 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 comptes[1] 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 connait 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 1ère 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 3ème producteur mondial d'automobiles en 2000, est passée de la 9ème place en 2019 à la 14ème 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

4 000 entreprises

330 000 salariés

solde du commerce extérieur
- 22.5 Md€
en 2024

Le parc automobile

46,3 millions
de véhicules en circulation au 1er janvier 2025

39,7 millions de voitures particulières (VP)

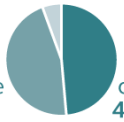
6,5 millions de véhicules utilitaires légers (VUL)

+ 4 % entre 2018 et 2025

véhicules thermiques
92 % voitures particulières
98 % véhicules utilitaires

âge moyen des véhicules
11,2 ans (VP)
10,9 ans (VUL)

énergies alternatives (dont électricité) 5,5 %

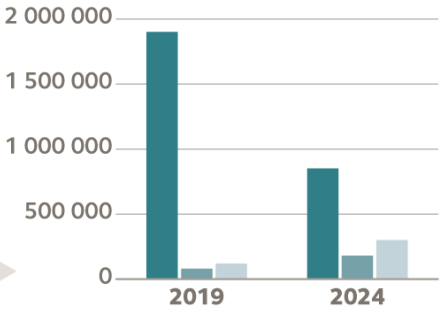


Production de véhicules

3,2 millions de véhicules légers en 2003

2,1 millions en 2019

1,3 million en 2024



La France se situe au

rang mondial

- véhicules thermiques
- véhicules électriques
- véhicules hybrides

Ventes

véhicules occasions
76 % voitures particulières
69 % véhicules utilitaires

ventes de voitures neuves

- 27 % VP
- 20 % VUL

Les véhicules hybrides rechargeables et électriques représentaient **22 %** des ventes de voitures particulières et VUL neufs en **2024** (2 % en 2018)

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 CO_2 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 référence[2], l'économie réalisée, à comportement d'achat inchangé, serait de l'ordre de 515 M€ (chiffrage 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 CO_2[3] en 2026.

[3] Norme européenne qui s'applique depuis le 1er janvier 2021 et impose aux constructeurs automobiles européens un taux maximum de CO_2 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 automobile[4] 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 2013[5]. 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 Draghi[6], l'industrie automobile fait face à des transformations profondes, comme la croissance de nouveaux concurrents ou la modification des chaines 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 2035[7] 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 de 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 CO_2, 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 distincts[8], 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 filière[9]. L'analyse se centre ici sur les dispositifs mis en œuvre par l'État, tant en direction de

[6] « *The future of European competitivness* », Mario Draghi, septembre 2024.

[7] Elle propose notamment d'abaisser de 100 % à 90 % l'objectif 2035 de réduction des émissions de CO_2 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 automobile[10] 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 mature. 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

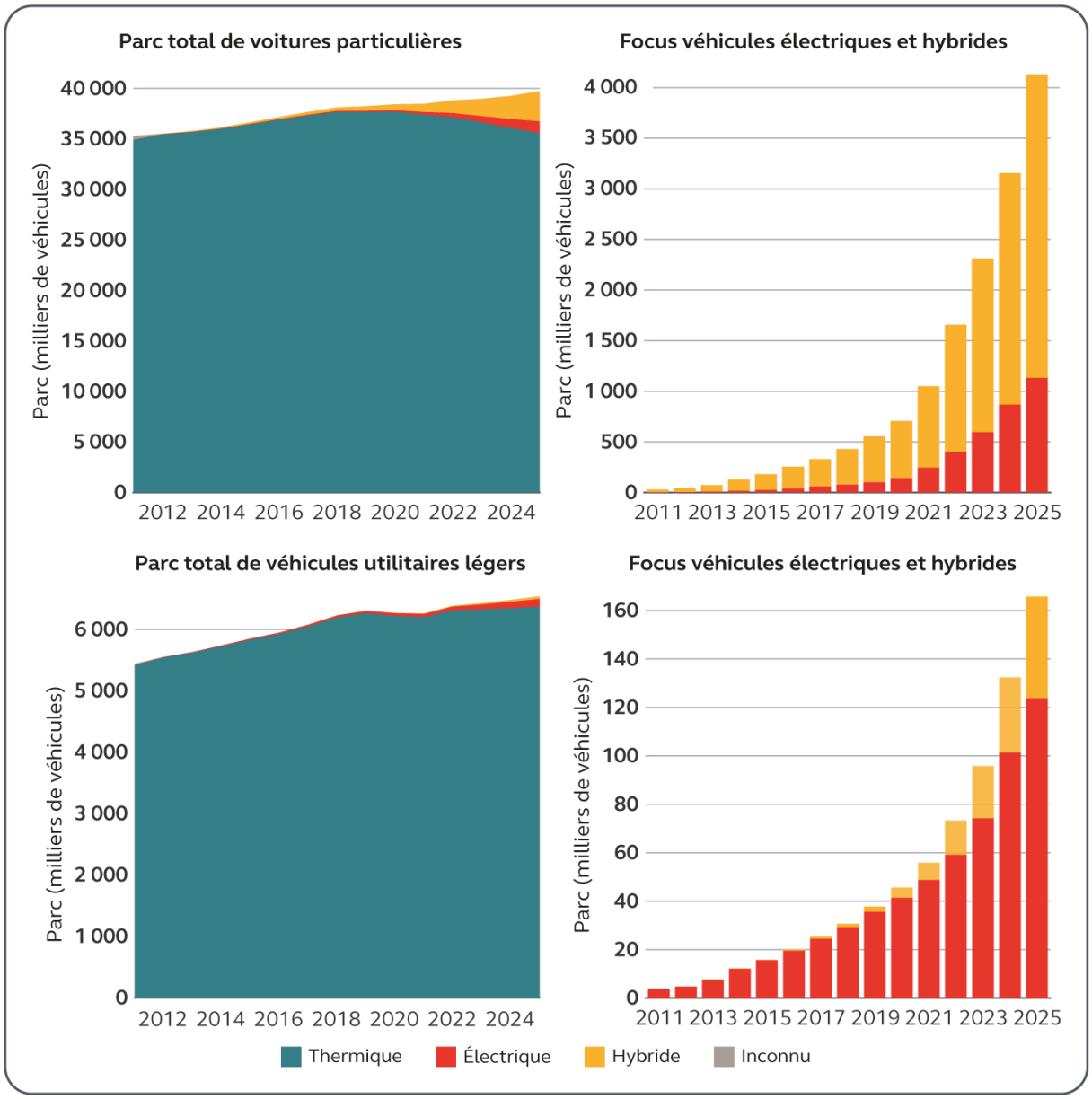
La voiture reste le principal mode de transport, malgré une diminution de la distance annuelle parcourue depuis 2011. Le parc automobile français comptait 46,3 millions de véhicules en 2025, avec une croissance de 4 % depuis 2018. Les particuliers privilégient les véhicules de petit ou moyen gabarit 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 hybrides[11] 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 1er 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

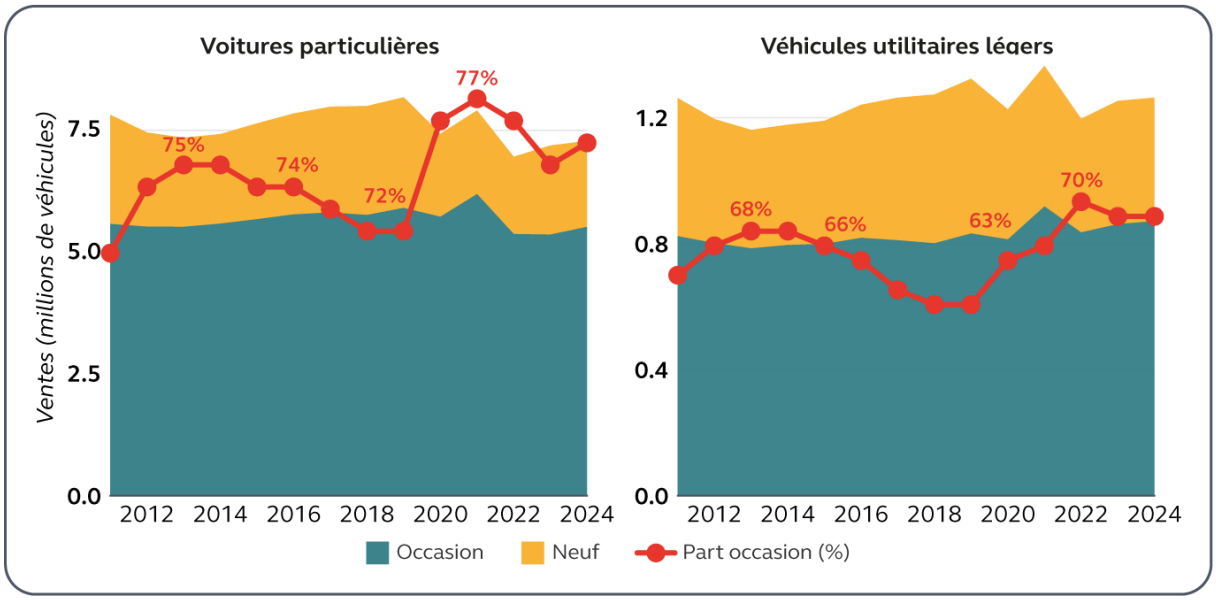
1 - Des ventes de véhicules neufs en baisse depuis 2018 sur un marché largement dominé par les ventes de véhicules d'occasion

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 professionnels[12] .

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)

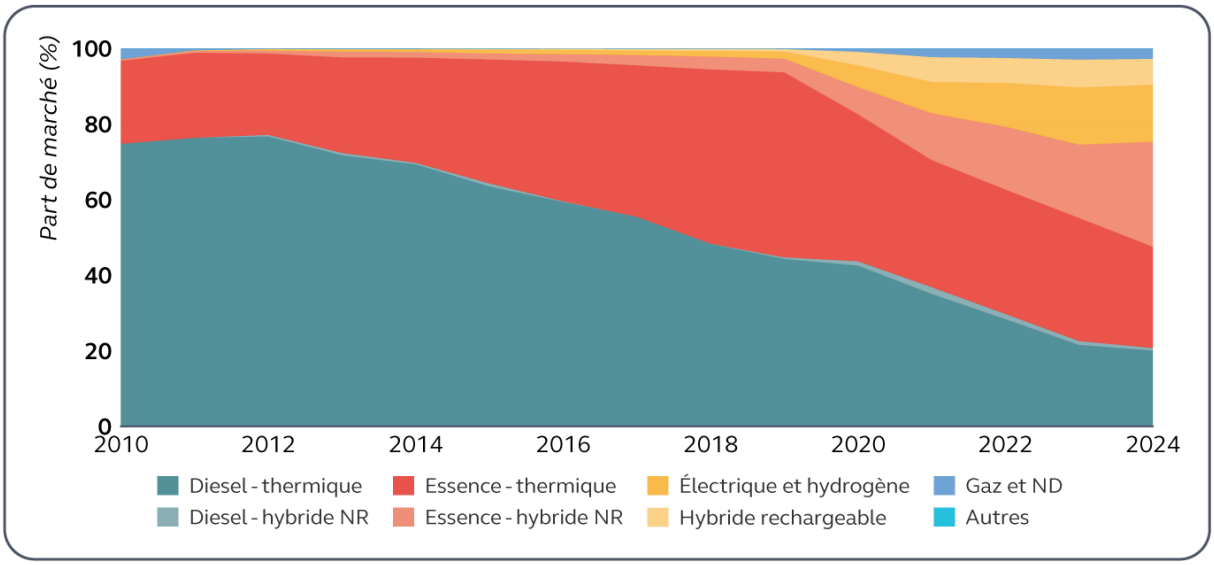
[12] Cf. annexe n° 2

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 douanières[14]. 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 massives[15]. L'Union européenne, après une enquête sur les subventions publiques chinoises en octobre 2023, a imposé en octobre 2024 des droits compensateurs[16] 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 ans[14]. 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 », 1er 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)

Production de véhicules en milliers	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Renault	680	510	480	430	470	480
Stellantis	1200	590	630	670	730	560
Toyota	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
Stellantis	62,6	156,9	1,1	5,5	40 000	248 243	0,57	1,98 (hors FCA)
Renault	52,5	56,2	3,8	7,6	38 730	98 000	0,54	2,26
Toyota	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 « Renaulution » 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 CO_2 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 maitrise 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'export[18]. 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.

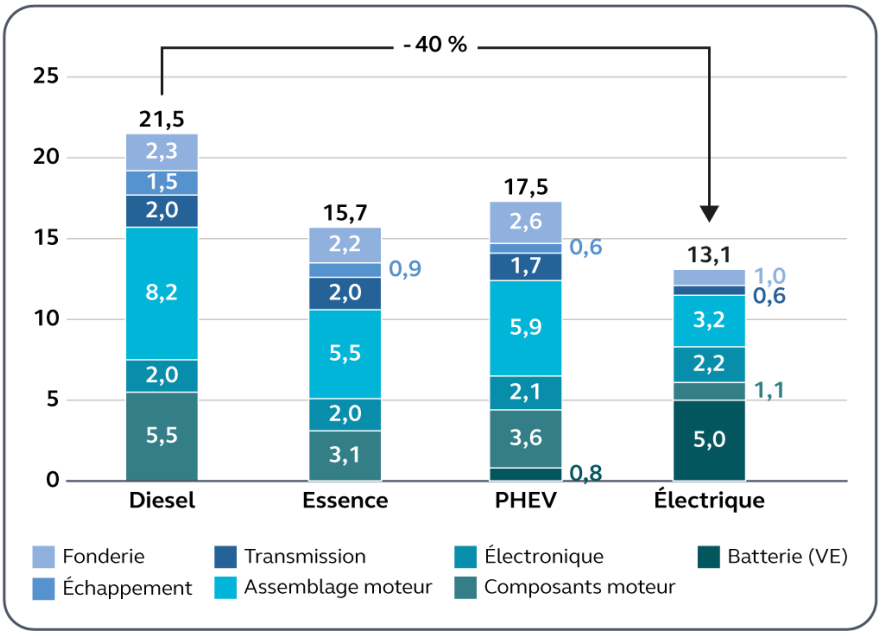
2 - Des fournisseurs en grande difficulté en raison de la concurrence internationale et de la diminution de la production de véhicules thermiques

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)*

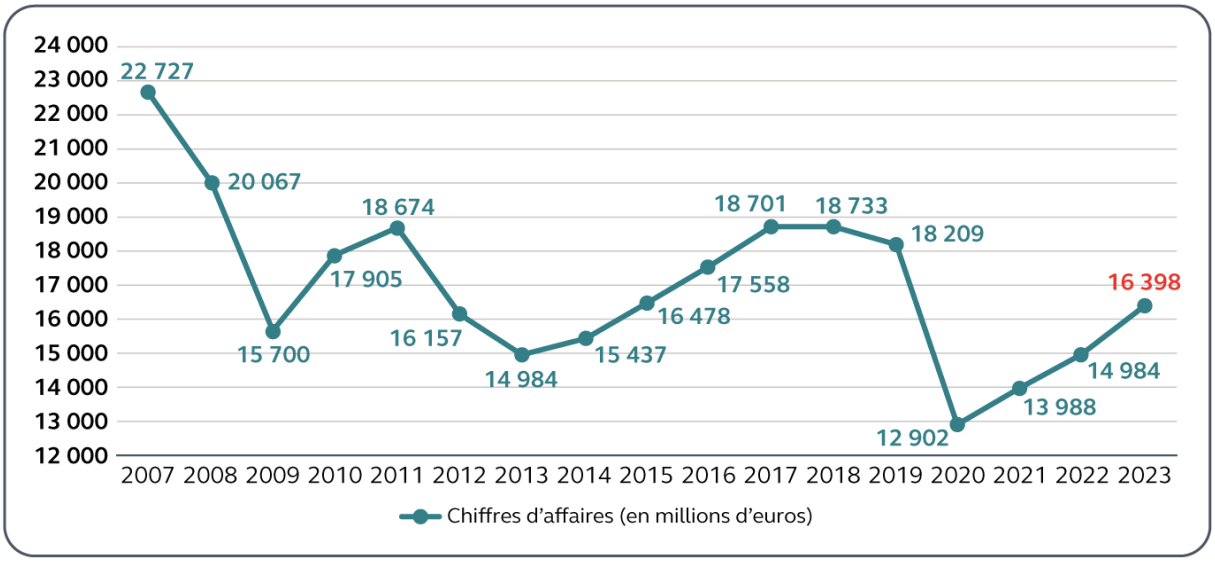
3 - Des équipementiers et sous-traitants particulièrement exposés aux restructurations

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 2023[20]. En raison d'un déficit de fonds propres, la sous-traitance française se caractérise par un effort d'investissement insuffisant[21], 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 économiques[22].

[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 exemple[23]). 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 importants[24].

[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 XXIème 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 2028[25]. 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 maitrise 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 (CO_2) des véhicules neufs. Depuis 2021, le règlement (UE) n° 2029/631 sanctionne par des amendes le non-respect de seuils moyens d'émissions de CO_2 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 CO_2 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 chimie[26].

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 connait 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€)

Dispositif		Montant
Aides à la demande	Prime à la conversion	2,97
	Bonus écologique	6,15
	Leasing social	0,3
	Total	**9,42**
Aides à l'offre	Aides à l'emploi	0,967
	Subventions et avances remboursables[27]	5,065
	Dépenses fiscales	2,193[28]
	Total	**8,225**
Recettes	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 proscrit 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 automobile[29].

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 ambigüe. 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

interministériel[30]. 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 CO_2.

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 CO_2) 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€ versés[31].

[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 arrêtée 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 1er 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 6ème 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 CO_2 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 CO_2 sous forme de taxe à l'immatriculation pour les véhicules les plus émetteurs et d'un malus au poids[32]. 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€)

Total 2018-2024 (en M€)		*LFI*	*Exécution*	*Différence*
Dépenses	*Prime à la conversion*	2319	2 970	651
	Bonus	4555	6 150	1 595
	Leasing social	110	300	190
	Total	**6 984**	**9 420**	**2 436**
Recettes	*Malus*		**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-exécution[33] 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 1er 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 1er 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 362[34].

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 1er 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'entrainer 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 CEE[35] : 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 recoupent les « flottes réelles » qui désignent les flottes professionnelles classiques composées de véhicules de service et de fonction[37] 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 morales[38]. 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 règlementaire 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 1er 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 trajectoire[39], la loi de finances pour 2025 a créé, à compter du 1er 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 thermiques[40]. 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 × 2 000 € (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 × 35 × (1 – 0,40), soit 2 000 × 35 × 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 douanes[41] 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'investissement[42]. Elle a aussi acquis des participations dans le capital de fabricants de batteries[43]. 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 2[44], 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 concernées[45].

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€)

Projets relevant du/des :	Nombre de bénéficiaires	Total des engagements (en M€)	Total des décaissements (en M€)
PIA 1 et 2	29	45,6	43,8
PIA 2	6	5,4	0,5
PIA 3	87	152,2	60
Total	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€)

Aides	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
CORAM 2021	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€)

Dispositifs de soutiens	Nombre de bénéficiaires	Total des engagements (en M€)	Total des décaissements (en M€)
Invest Auto	136	633,2	241,2
Soutien aux projets de diversification des sous-traitants	83	91,3	36,9
CORAM 2022 et 2024	18	82,4	11,8
Mobilités routières automatisées	16	154,3	42,8
Autres appels à projets	188	44,1	22,8
Déploiement des bornes de recharge	19	106,8	17,8
Aides consenties de gré à gré (hors batteries)	7	106,5	74,7
Aides aux projets batteries consenties de gré à gré (soutien aux gigafactories)	2	1944,1	410,6
PIIEC Batterie	5	349,9	312,5
Autres aides consenties aux batteries	50	233,1	61,7
Compétences et métiers d'avenir	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 autonome[46], 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€)

Entreprises	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 public[48] 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, maitrisés 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 projets[49]. 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*

Montant des subventions	**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€**
Nombre de projets sélectionnés	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 bénéficiaires[50], 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].

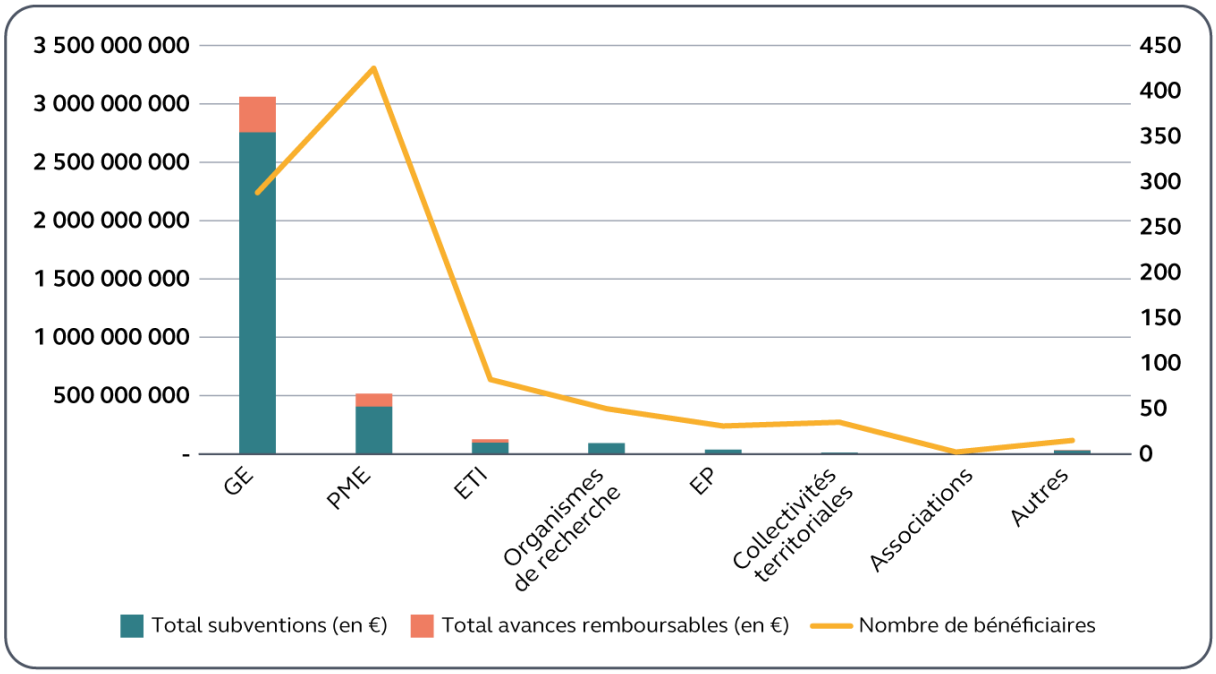
Le soutien aux PME et ETI est nécessaire afin de maintenir un tissu industriel compétitif et modernisé. Par ailleurs, même si les montants accordés peuvent être faibles, ils peuvent représenter un important effet de levier pour ces sociétés.

Cependant, les éléments objectivés 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 *eXtrème 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

remboursables[52]. 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 subventions[53].

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 projet[54].

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 Barthélémy[55] 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 pas 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 minoritaire[56] 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 entreprises[57]. 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 automobile[59].

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 certain[60].

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 débuter 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 2023[61]. 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.

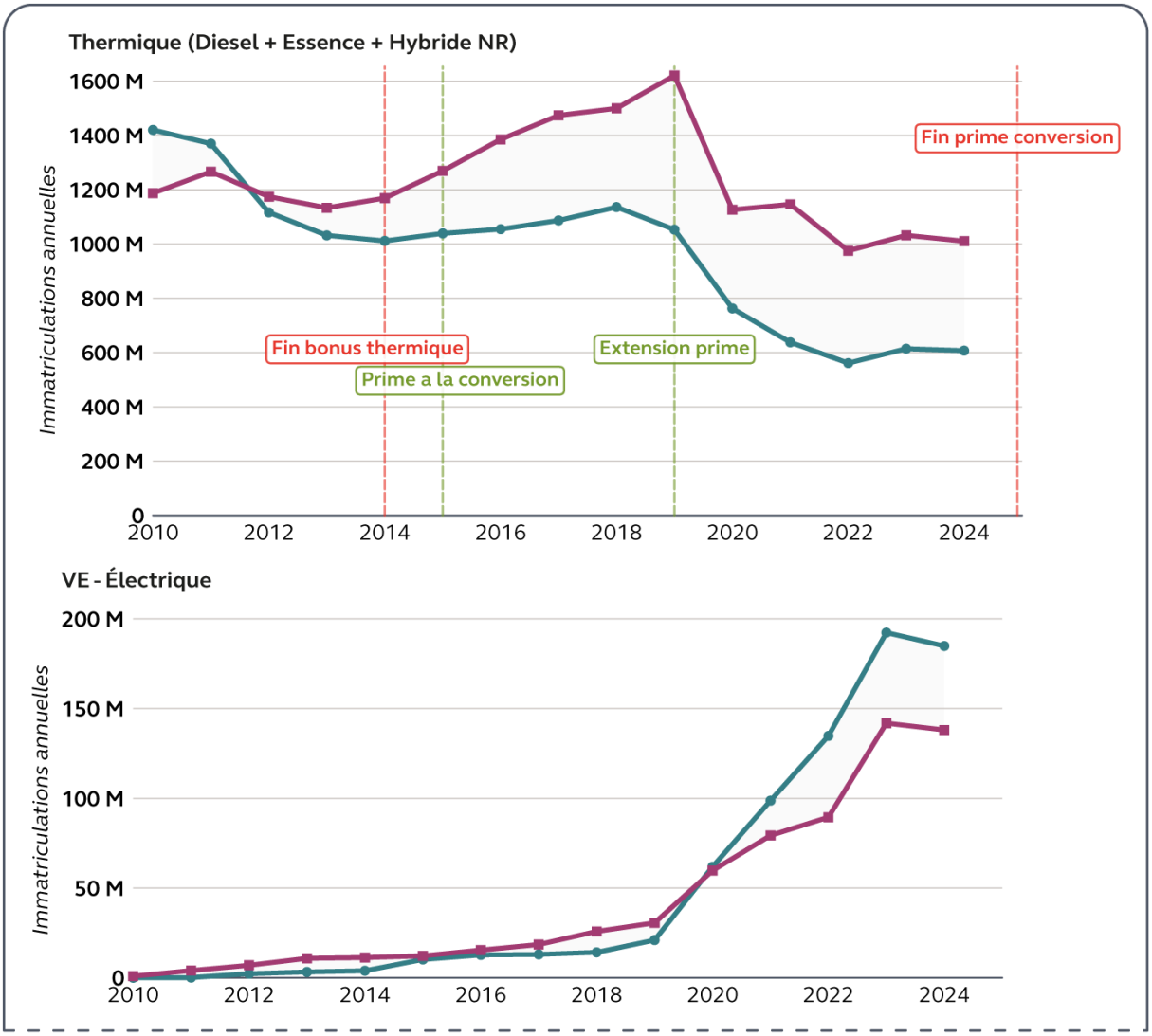
Aussi la Cour recommande-t-elle de recenser en 2026 l'ensemble des programmes de soutien à l'offre et à la demande existants et de consolider leurs indicateurs de suivi. Ce recensement permettra d'effectuer tous les deux ans une évaluation de leurs effets, qui sera utile au Parlement.

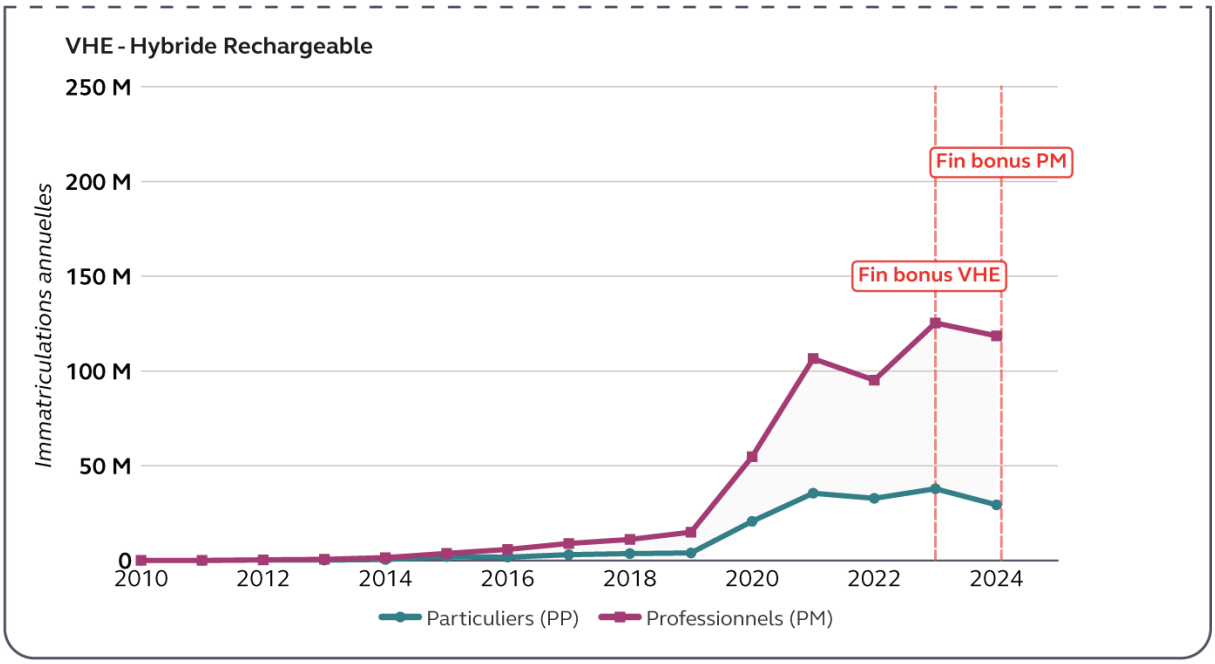
[60] France stratégie, *évaluation du plan France relance*, synthèse du rapport final, 2024.
[61] Bpifrance utilise une telle grille depuis 2021 et réalise un état des lieux consolidé de l'avancement des projets.

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



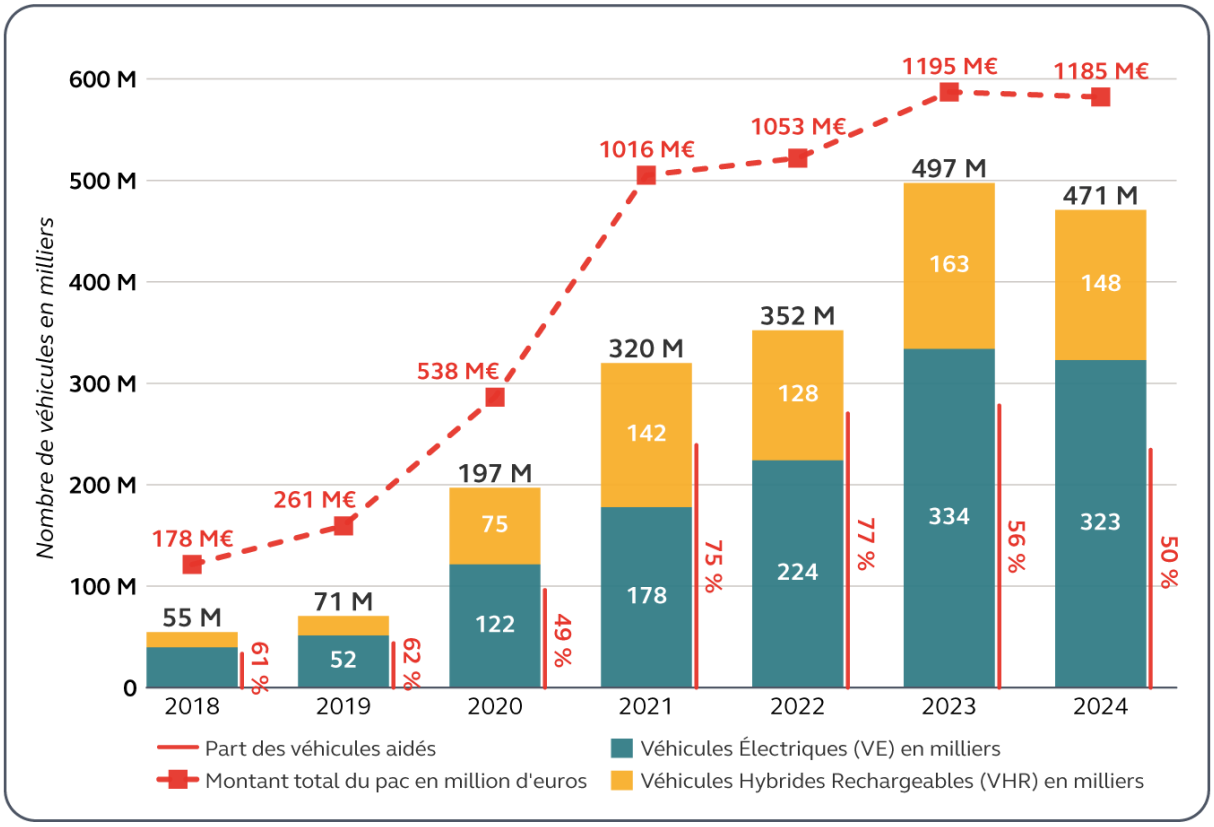


Source : Cour des comptes – données SDES RSVERO

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

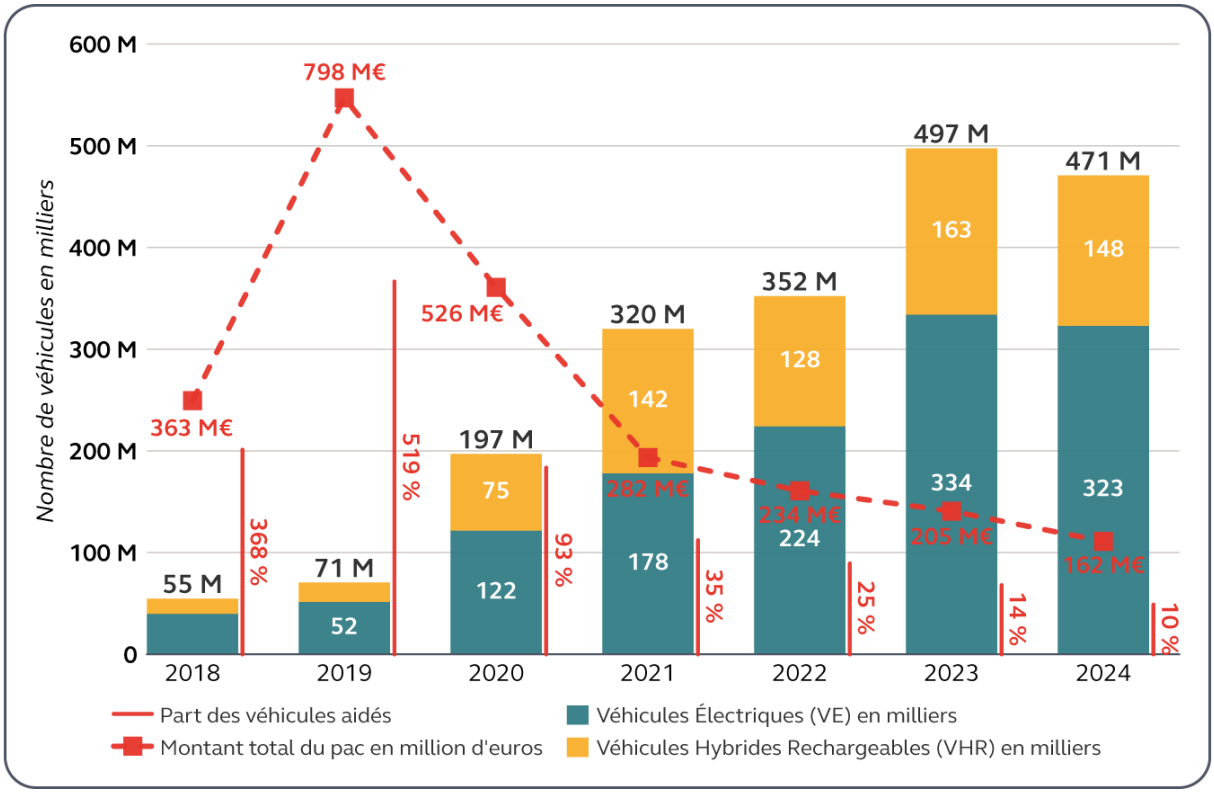
L'effet du bonus est complexe à déterminer en particulier en raison de ses nombreuses évolutions. Une étude de l'Institut des politiques publiques (IPP) conclut que le bonus aurait contribué à une baisse de 3 % des émissions de voitures neuves. Selon une estimation de la Cour réalisée à partir de l'étude 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 € entrainerait une baisse des ventes d'un véhicule de 11 points. Le malus agit comme une pénalité selon le niveau des émissions de CO_2 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 CO_2, comment 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 neufs 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* atténue 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 CO_2 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€.

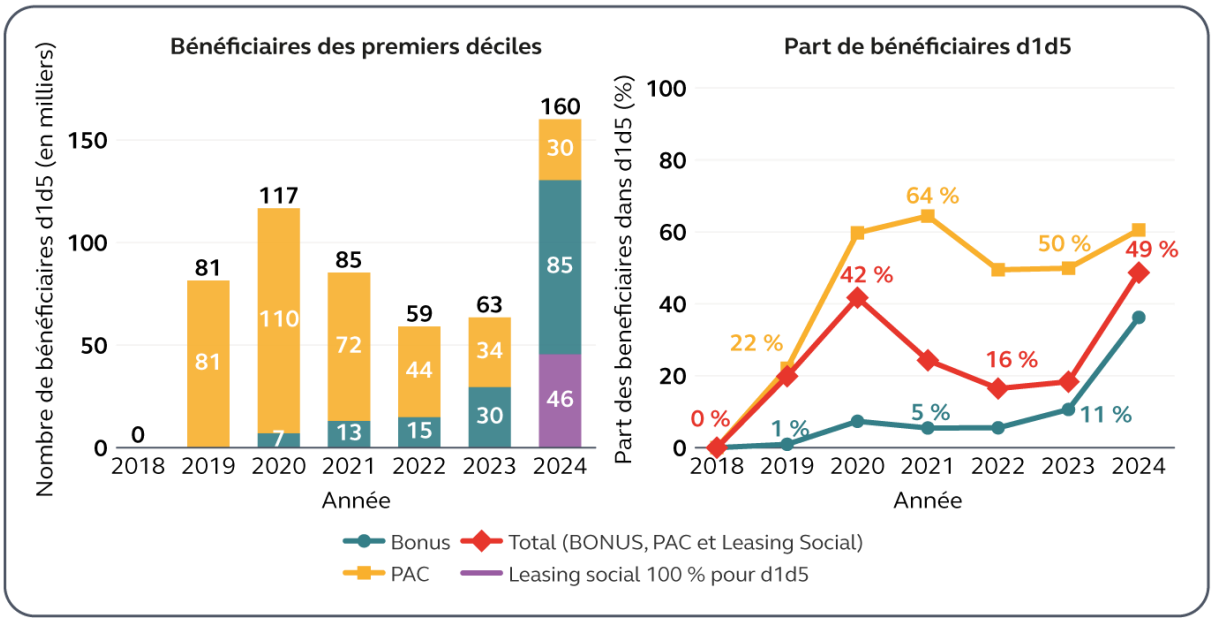
B - Des objectifs multiples partiellement atteints et un ciblage à renforcer

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 déciles[62], 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 2025[64], 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.

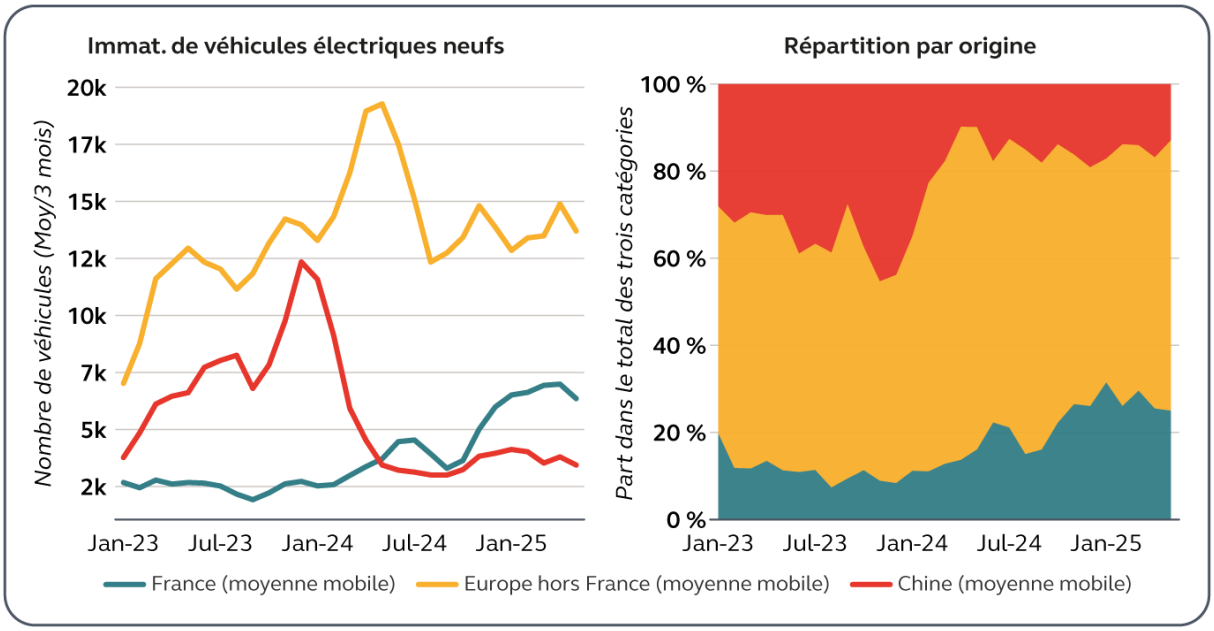
Enfin, dans la mesure où l'enveloppe des aides, *leasing* et bonus, est désormais fermée, une partie des ménages modestes éligibles risque d'être évincée de l'accès aux aides par les ménages plus aisés qui bénéficieront de la prime « coup de pouce » (ex-bonus écologique). Une attribution réservée aux 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)

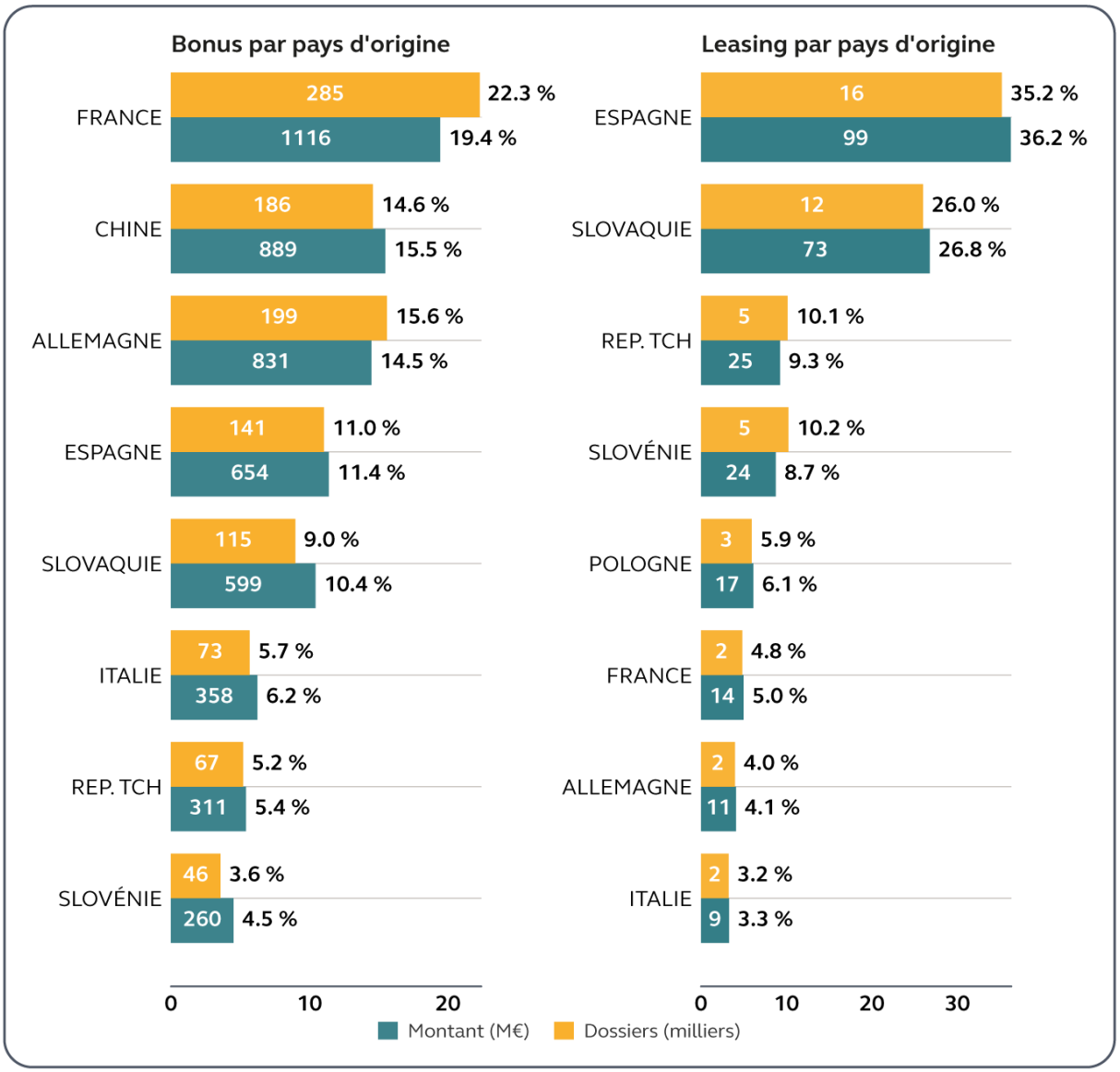


Source : Cour des comptes à partir des documents DGE-INOVEV
Note de lecture : moyennes mobiles sur 3 mois, pourcentages calculés sur total France + Europe hors France + Chine

[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'écoscore.

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* social[65]. 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.

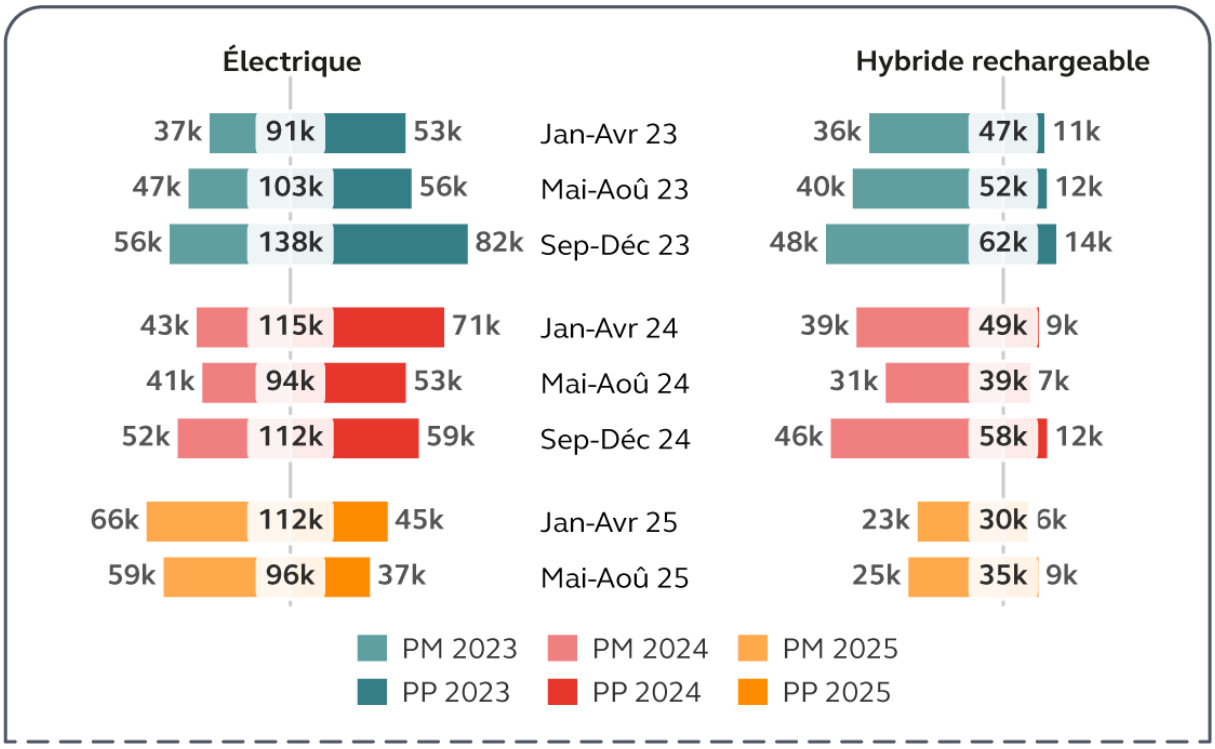
D - Une trajectoire de verdissement des flottes qui ne prend pas assez en compte l'effet levier pour le marché de l'occasion

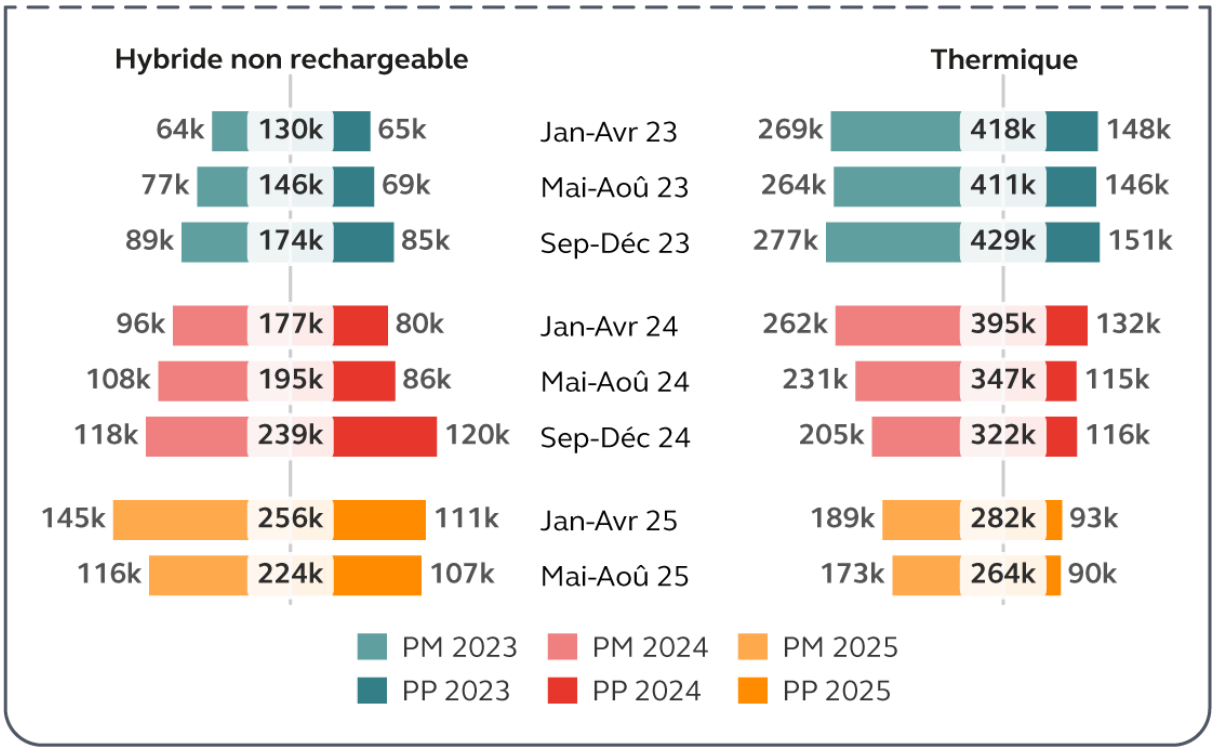
La prise en compte de la nature des véhicules dans la fiscalité relative aux flottes et l'introduction de la taxe annuelle incitative en 2025 (cf. chapitre 2) ont entraîné une accélération de l'électrification du parc professionnel au cours du premier semestre 2025.

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.

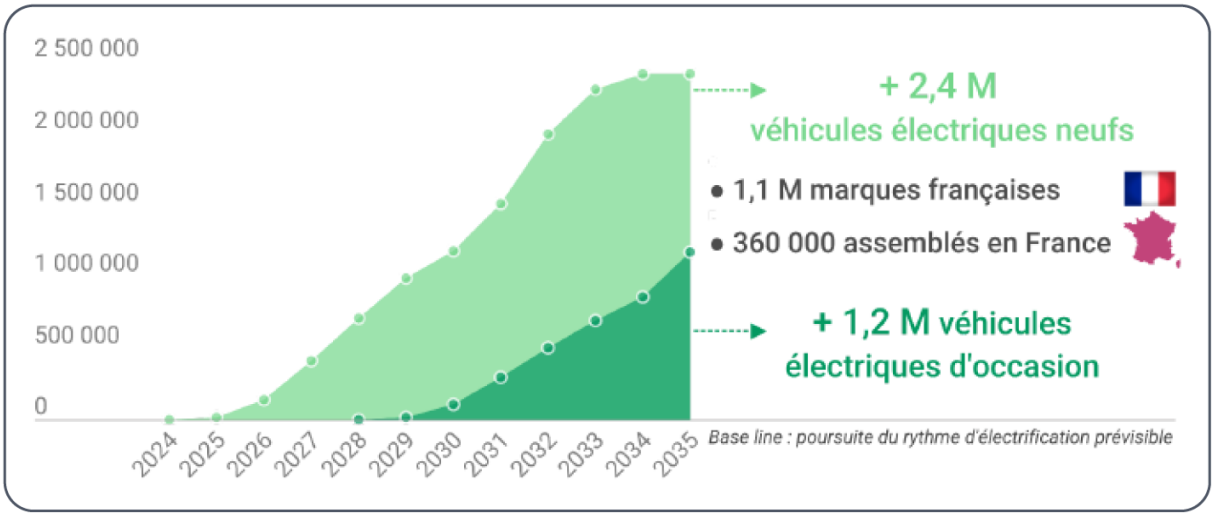
Les acquisitions de véhicules électriques par les entreprises concernent pour une grande partie des véhicules éco-scorés. En effet, traditionnellement les entreprises acquièrent plutôt des véhicules des constructeurs nationaux souvent assemblés en France. En 2024, 51 % des véhicules légers neufs immatriculés 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 CO_2 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 règlementation 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 CO_2 et de son âge[66].

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 France[67] 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 GWh[68], 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 investissements[8] 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

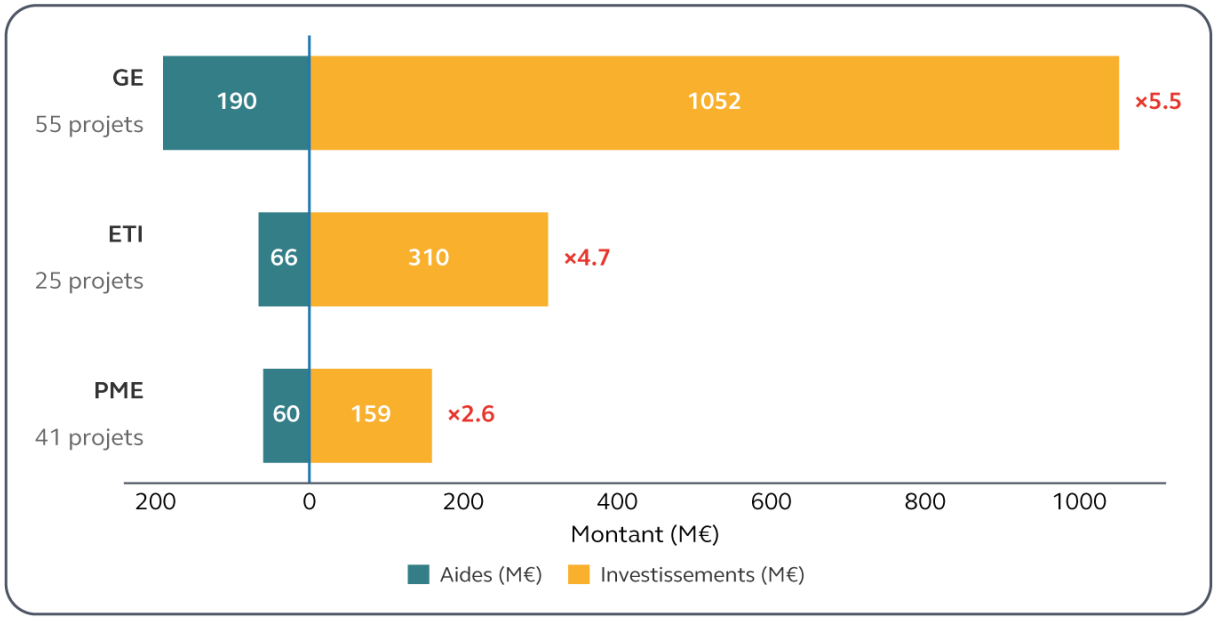
À compter de la mise en œuvre de *France 2030*, les aides publiques ont fortement soutenu les dépenses d'investissement et de R&D afin de permettre la transition de la filière. En effet, précédemment, dans le cadre du plan de relance, qui avait pour objectif d'impulser une

[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 de soutenus, des aides attribuées et des investissements productifs par type d'entreprise pour l'appel à projets *Invest Auto* en 2023 – données 2023

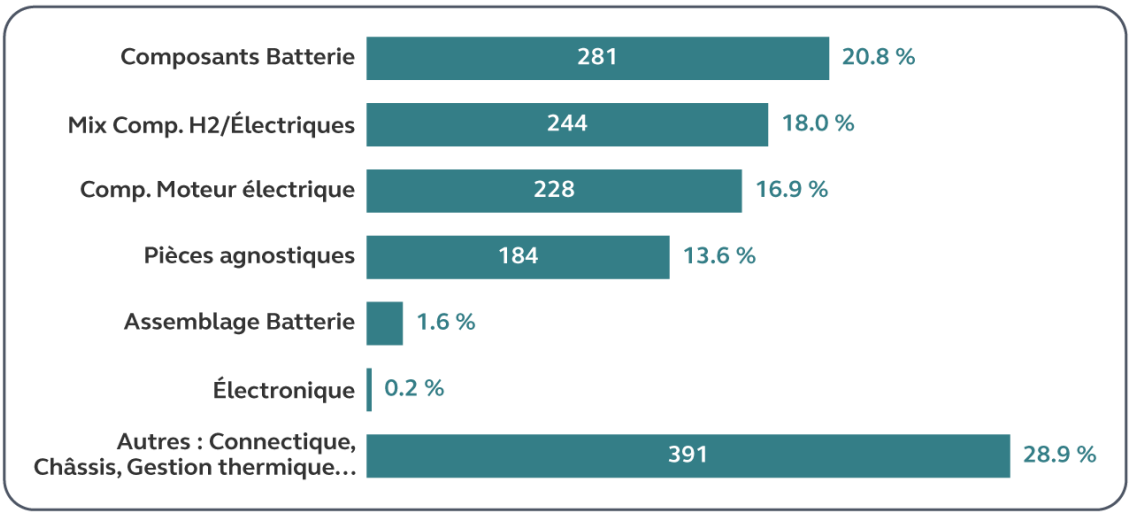


Source : Cour des comptes d'après données analyses par la DGE de données Bpifrance

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 Whylot[69]. 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 automobile[70].

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 sourçage 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 *Osccar* de Faurecia : l'objectif est de décarboner l'habitacle intérieur du véhicule, et de 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 CIR[71].

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.

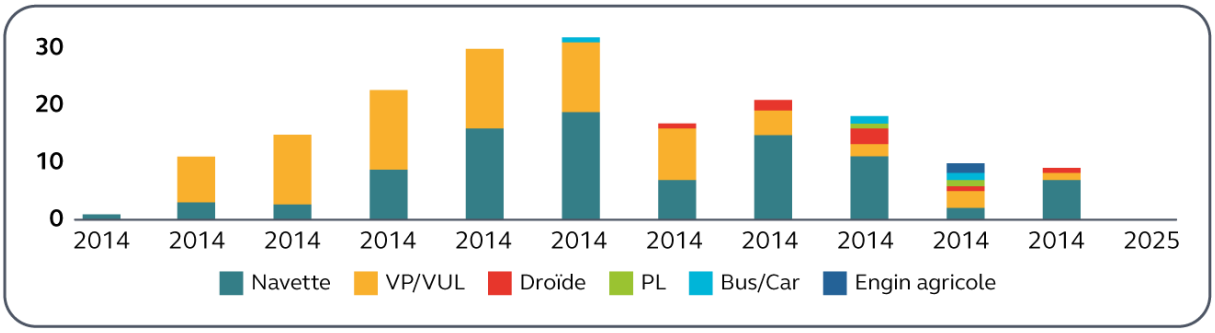
Tableau n° 15 : production de véhicules particuliers et utilitaires légers en France (en milliers)

	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 an[72].

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 autonomes[73]. 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 enrayé 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 2024[74]. 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.

[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 %).

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'écoscore 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).*

Liste des abréviations

AAP..... Appel à projet
ACC ..... *Automotive Cells Company*
ACEA..... *European Automobile manufacturers'association*
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..... *Advanced Semiconductor Material Lithography*
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 ..... *Corporate Average Fuel Evonomy*
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 ..... *European association of automotive suppliers*
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 ..... *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*
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 ..... *Global Positioning System*
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..... *Software Defined Vehicle*
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..... *Small/Medium/Large/Frame*
VP..... Véhicules particuliers
VUL ..... Véhicules utilitaires légers
ZFE..... Zone à faible émission

Annexes

Annexe n° 1 : lettre de cadrage 102
Annexe n° 2 : le marché des véhicules automobiles 104
Annexe n° 3 : la production de véhicules en France et dans le monde 105
Annexe n° 4 : principaux ratios financiers de l'industrie automobile en 2023 107
Annexe n° 5 : les constructeurs automobiles 108
Annexe n° 6 : les dispositifs de soutien à la demande 109
Annexe n° 7 : annexe méthodologique 113
Annexe n° 8 : les flottes de véhicules d'entreprises 116
Annexe n° 9 : comparaison avec les soutiens de la filière aéronautique 118
Annexe n° 10 : détail des subventions et avances remboursables versées dans le cadre des PIA et de *France 2030* 120
Annexe n° 11 : typologie des projets financés par le plan de relance automobile 122
Annexe n° 12 : activité des équipementiers 123
Annexe n° 13 : comparaison internationale des soutiens à l'offre 125

Annexe n° 1 : lettre de cadrage

Cour des comptes

Le Premier président

Le 12 MAI 2025

Monsieur le Président, Cher 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 1er 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 (puissantes 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

1/2

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, intègrera 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 maitre, 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.

Amitiés,

Pierre

Pierre MOSCOVICI

2/2

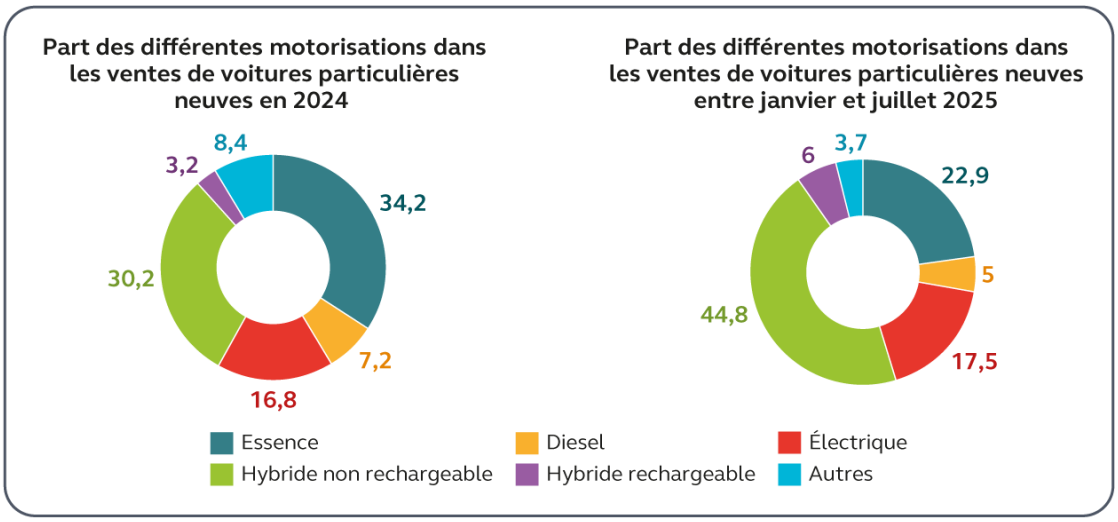
Annexe n° 2 : le marché des véhicules automobiles

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

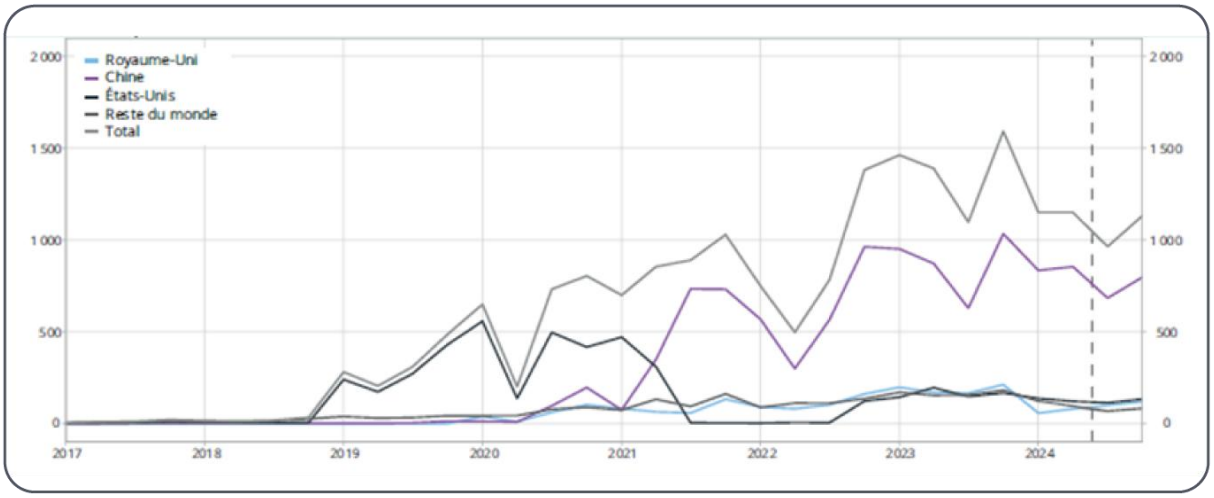
Tableau n° 17 : parts d'acquisition par type d'acteurs (achats et location de longue durée) de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations françaises en 2023

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

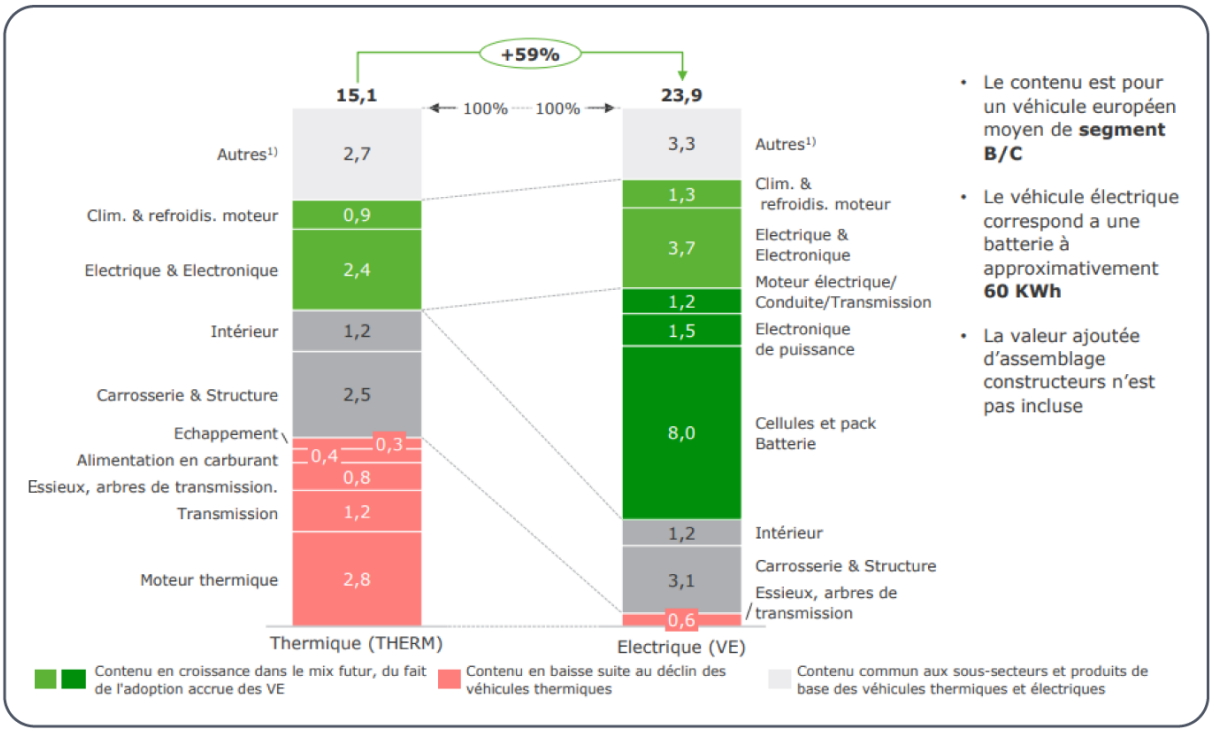
Production de voitures particulières	**2019**	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Union européenne	14 532 784	10 479363	11 246 124	12 504 336	11 760 147
dont France	1 662 963	918 825	1 010 466	1 026 693	910 243
dont Allemagne	4 663 749	3 096 165	3 480 357	4 109 371	4 069 222
Chine	21 389 833	21 444 743	23 836 083	26 123 757	27 476 886
États-Unis	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 activité[79]. Données annuelles 2023

Secteur d'activité	Valeur ajoutée (en M€)	Taux de valeur ajoutée	Taux de marge[1]	Taux d'exportation	Taux d'investis-sement
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

2019	*2024*
1-Chine	*1-Chine*
2-Japon	*2-Japon*
3-Allemagne	*3-Inde*
4-Inde	*4-Allemagne*
5-Corée du Sud	*5-Corée du Sud*
6- États-Unis	*6-Espagne*
7-Brésil	*7-Brésil*
8-Espagne	*8-République tchèque*
9-France	*9- États-Unis*
	10-Indonésie
	11-Slovaquie
	12-Iran
	13-Mexique
	14-France

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 équilibre[80] 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	
dispositif	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	1 150	1 470	950	1 400
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	1 149	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.

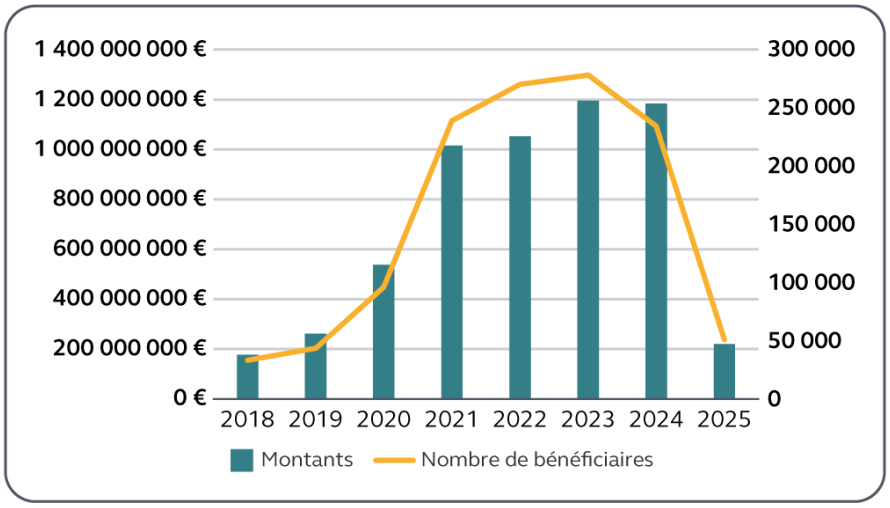
Le bonus et le malus automobile

Le bonus écologique a été mis en place en 2008 pour encourager l'achat de véhicules à faibles émissions de CO_2[81]. Le dispositif, s'appliquait initialement aux véhicules émettant jusqu'à 130 g CO_2/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 CO_2, excluant les véhicules thermiques. Le bonus est recentré sur les véhicules électriques et, jusqu'en 2023 sur les véhicules hybrides rechargeables[82]. En 2020, les ménages les plus modestes sont ciblés par le dispositif, en bénéficiant d'une majoration spécifique[83]. Le dispositif est encore recentré en 2024, année de la création du *leasing* social et les montants d'aides réduits[84]. 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 revenus[85]. L'aide est supprimée pour les personnes morales. Le malus CO_2, introduit dès 2008, impose une taxe lors de l'immatriculation de véhicules neufs émettant plus de 113 g CO_2/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 2021[86]. 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 revenus (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 1er janvier 2022, article L421-30 du code des impositions des biens et services.

de catégorie M1[87] dont la masse excède 1 800 kg, au tarif de 10 €/kg supplémentaire[88]. Ce malus a été modifié en 2024[89] 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 CO_2, il vise spécifiquement les véhicules lourds, thermique ou hybrides non rechargeables.

Graphique n° 21 : bénéficiaires et montant du bonus écologique



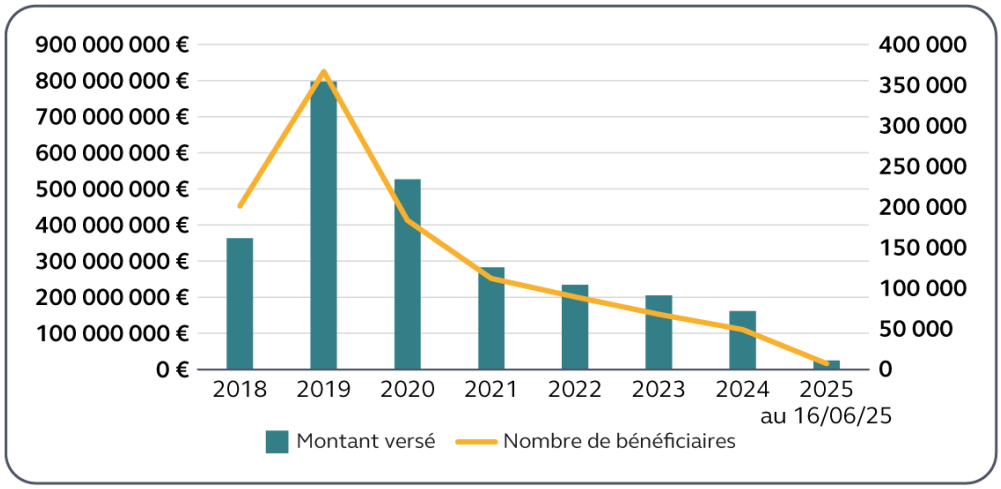
Source : Cour des comptes d'après les données de l'ASP

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 recomposition : 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 intégrés[90].

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

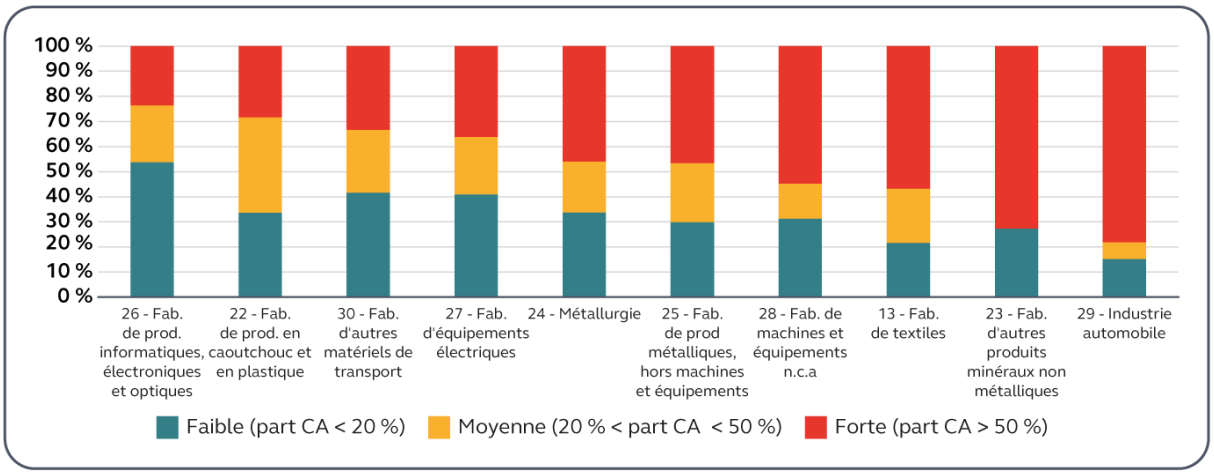
Approche filière : six domaines d'activité

- **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.

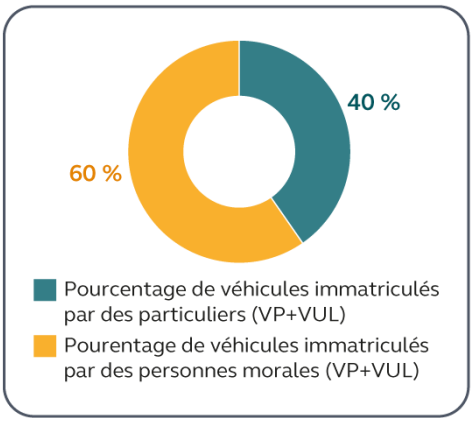
La méthodologie pour identifier l'origine des véhicules bénéficiant des aides

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.

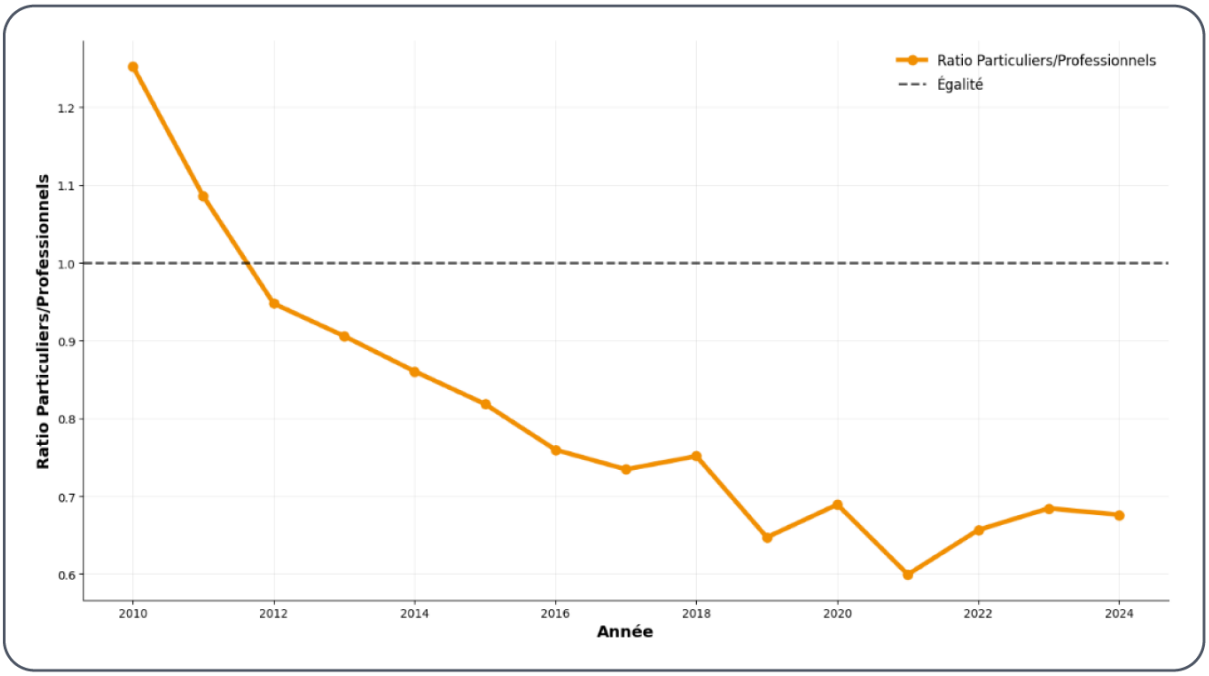
Annexe n° 8 : les flottes de véhicules d'entreprises

Graphique n° 24 : répartition des immatriculations de véhicules selon le type d'acquéreur en 2024



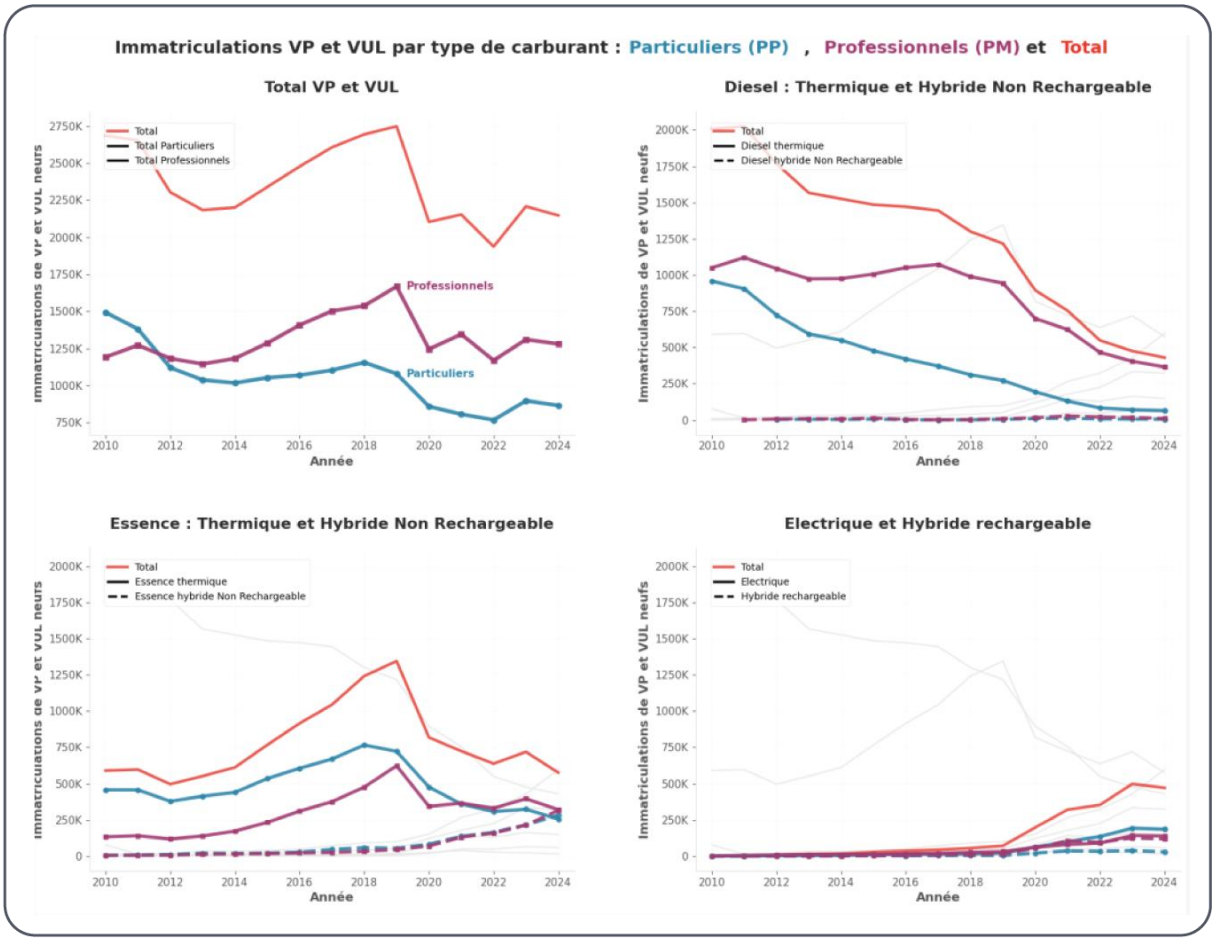
Source : SDES, RSVERO pour 2024

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 suivants[91] :

- 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).

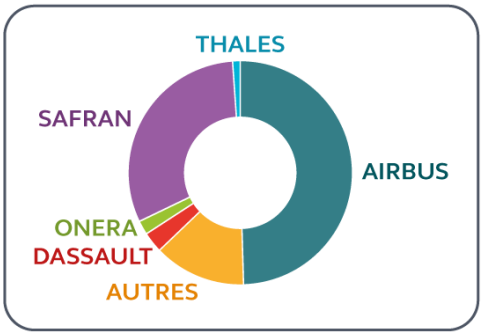
Le rapport entre le montant d'aides attribuées et le poids de la filière dans l'économie est dans un étiage assez similaire entre filière aéronautique et filière automobile.

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

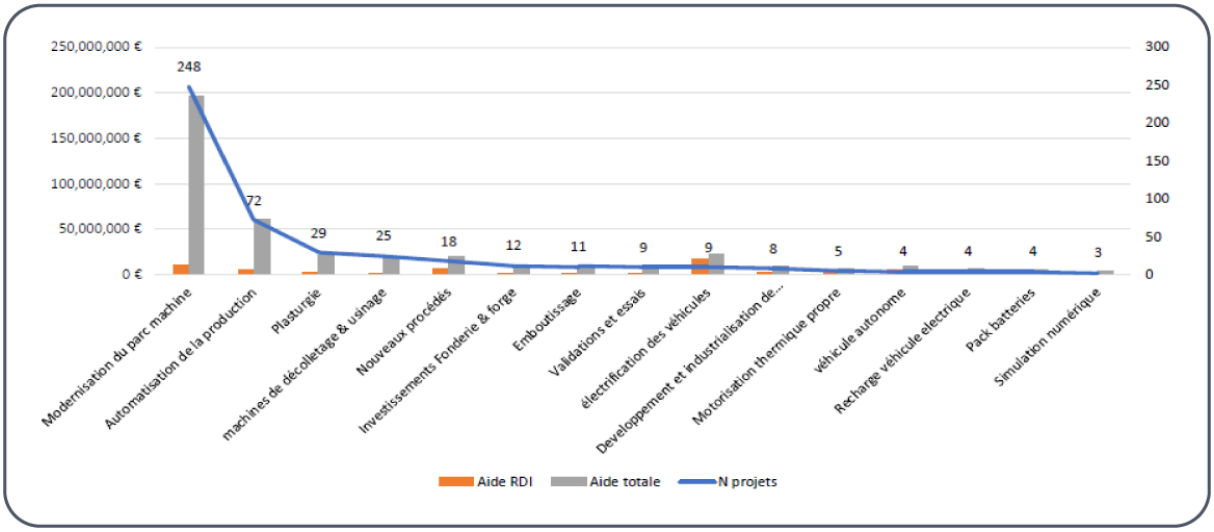
Tableau n° 26 : montant des soutiens accordés et versés dans le cadre de l'objectif 4 de *France 2030* et du soutien à la filière batteries

	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
CORAM 2022	12	47 022 478	11 135 944
CORAM 2024	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'eXtrème 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 *gigafactories*	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, *CORAM 2021* 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 *France 2030* 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

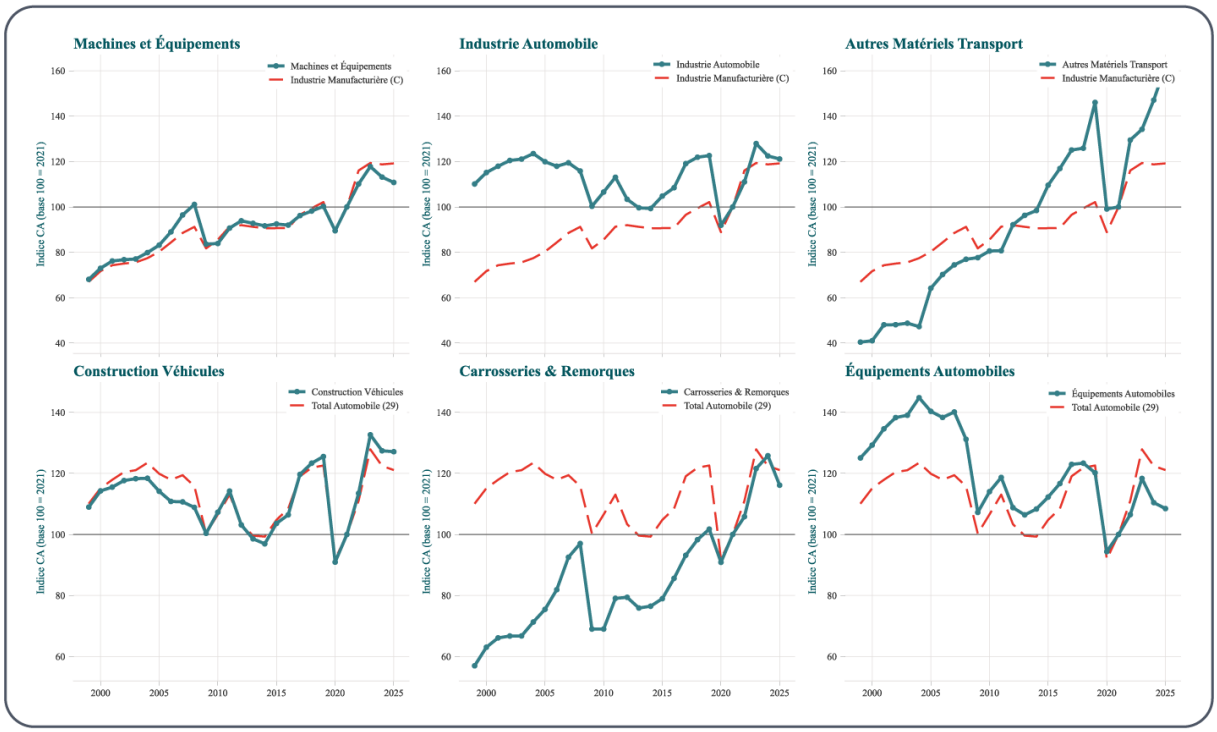
Graphique n° 28 : thématiques financés par le plan de relance



Source : BPI France

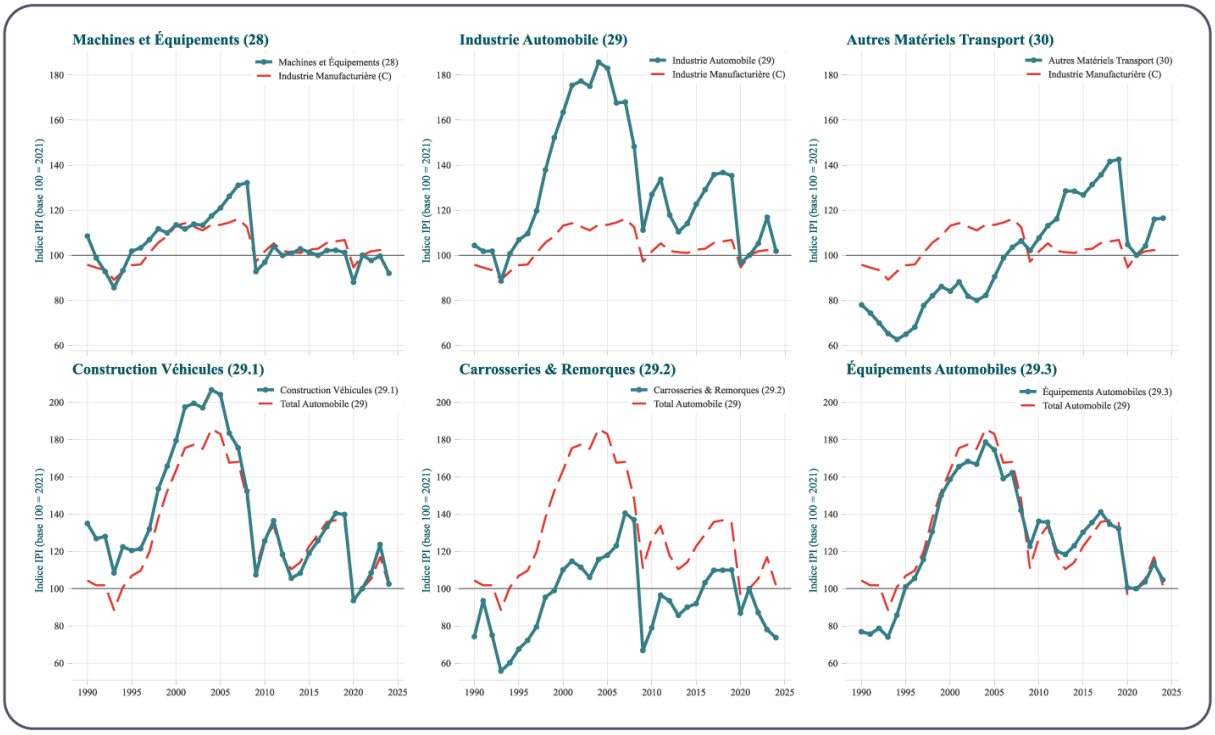
Annexe n° 12 : activité des équipementiers

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 France[92].

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.

Dans le cadre de sa mission d'assistance au Parlement, en application du 2° de l'article 58 de la loi organique relative aux lois de finances du 1er août 2001 et de l'article L. 132-5 du code des juridictions financières, la Cour des comptes réalise toute enquête demandée par les commissions chargées des finances, de l'Assemblée nationale et du Sénat, sur la gestion des services ou organismes soumis à son contrôle ou à celui des chambres régionales ou territoriales des comptes.

Cour des comptes
13, rue Cambon
75100 Paris Cedex 01
Tél. : 01 42 98 95 00
www.ccomptes.fr