

# UN PLAN D'URGENCE POUR SAUVER NOTRE INDUSTRIE AUTOMOBILE

Hugo Bensmail, Philippe Brun, Louis-Samuel Pilcer

27/02/2025

**La filière automobile française traverse une crise sans précédent, menacée par des suppressions d'emplois massives, une concurrence internationale accrue et des défis liés à la transition vers l'électrique. Hugo Bensmail, diplômé en économie publique de Sciences Po et de l'UC Berkeley, Philippe Brun, député, et Louis-Samuel Pilcer, membre de l'Observatoire de l'économie de la Fondation Jean-Jaurès, proposent un plan d'urgence articulé autour de plusieurs propositions : soutien aux sous-traitants, protection du marché européen, accès à une énergie compétitive et politiques industrielles ambitieuses.**

## Introduction

La filière automobile française est au bord de l'effondrement. Des dizaines de plans sociaux ont été annoncés ces derniers mois, et la Fédération des équipementiers automobiles estime que 45 000 emplois sont menacés dans les trois ans à venir<sup>1</sup>. Alors que cette industrie représente près de 800 entreprises, 4000 sites et 330 000 emplois et contribue à la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière à hauteur de 7%<sup>2</sup>, ces plans sociaux pourraient avoir un impact majeur sur notre tissu industriel. Menacée par une baisse de ses ventes, par une concurrence chinoise et américaine croissante, et minée par son retard en matière de transition vers l'électrique, notre filière automobile doit être reprise en main. Un plan d'urgence s'impose pour préserver notre tissu de sous-traitants.

## Une filière en péril face à la concurrence internationale

## Une série de plans sociaux, menaçant des dizaines de milliers d'emplois

L'industrie automobile européenne fait l'objet d'une crise très profonde. Des dizaines de milliers d'emplois sont menacés par les fermetures d'usines annoncées ces derniers mois. À travers l'Europe, les fabricants et sous-traitants automobiles ont annoncé de nombreux plans de réduction

d'effectifs. Volkswagen a annoncé fin décembre dernier son intention de réduire ses coûts et de restaurer sa compétitivité en supprimant 35 000 postes en Allemagne d'ici 2030<sup>3</sup>. Ford a annoncé 4000 suppressions d'emplois en Europe d'ici fin 2027<sup>4</sup>, et Audi prévoit également de supprimer 4500 emplois en Allemagne<sup>5</sup>.

Ces difficultés de la filière se traduisent par la fermeture de nombreuses usines de sous-traitance automobile en France. Malgré des bénéfices record (3,6 milliards d'euros, en hausse de plus de 5% par rapport à 2022) et des marges satisfaisantes (12,6%, en hausse de 0,7 point)<sup>6</sup>, Michelin a annoncé fermer ses usines de Vannes (Morbihan) et Cholet (Maine-et-Loire), qui emploient près de 1300 salariés. La fermeture du site de Cholet, qui emploie près de 1000 personnes et fabrique des pneus pour camionnettes, a été annoncée dans l'optique du transfert de la production en Pologne et en Italie.

Après les centaines de postes supprimés ces derniers mois, Valeo a annoncé la potentielle fermeture de trois de ses usines françaises qui emploient plus de 1000 personnes<sup>7</sup>. Le site isérois de Valeo compte 350 salariés, qui produisaient des démarreurs ; le centre de R&D de La Verrière (Yvelines) emploie 580 personnes spécialisées sur les systèmes thermiques et l'essuyage. L'usine de refroidisseurs de batteries de Valeo dans la Sarthe compte 270 salariés et est menacée de fermeture dans le cadre d'une délocalisation de la production en Espagne et en Pologne.

De nombreux autres sous-traitants historiques de Stellantis et Renault seront contraints à la fermeture. Le sous-traitant de Stellantis Novares a annoncé la fermeture de son site d'Ostwald, en Alsace, qui fabriquait des composants en plastique pour les voitures et dont la production a été progressivement délocalisée en Europe de l'Est. D'autres sous-traitants dépendaient de la filière allemande : le fabricant de boîtes de vitesse Dumarey a annoncé la perte de son contrat avec l'allemand ZF pour les voitures BMW, délocalisé en Slovaquie<sup>8</sup>. Sur les 591 salariés du site de Strasbourg, 200 pourraient être licenciés. Cet ancien site de General Motors a employé 2500 personnes à son apogée<sup>9</sup>.

La Fédération des équipementiers automobiles (FIEV) estime que l'effectif des équipementiers français a diminué de 17% depuis 2019<sup>10</sup>. Des dizaines de milliers d'ouvriers sont encore menacés : 45 000 emplois pourraient être supprimés à horizon de trois ans selon la filière, ce qui représente près de 15% de ses effectifs.

## Une chute des ventes qui fragilise une filière centrale pour l'économie européenne

Cette série de plans sociaux s'explique par un ralentissement marqué de la demande adressée aux constructeurs et aux sous-traitants européens, confrontés à un recul global des volumes de vente de véhicules neufs au niveau européen, et à un rétrécissement rapide de leurs parts de marché, au profit d'une concurrence chinoise et américaine. Au sein de l'Union européenne, les ventes de véhicules neufs ont baissé de 18,3% entre août 2023 et août 2024<sup>11</sup>. Le choc est encore plus fort pour le marché de l'électrique, qui a vu ses ventes s'effondrer de 43,9% sur la même période<sup>12</sup>. En France, les ventes annuelles de véhicules restent inférieures de 22,4% à leur niveau de 2019<sup>13</sup>.

Cette chute des ventes affecte une filière centrale pour l'économie européenne. L'automobile génère directement 1,4 million d'emplois directs et 13 millions d'emplois indirects (dont 2,4 millions dans le secteur manufacturier), et représente près 7% du produit intérieur brut de l'Union européenne<sup>14</sup>. En France, elle emploie 330 000 salariés répartis entre 4000 sites de production dans l'ensemble du territoire et sur l'ensemble de la chaîne de valeur<sup>15</sup>. Ce déclin du secteur automobile est susceptible d'affecter les autres champs de l'économie, compte tenu de ses effets d'entraînement importants. Selon l'Insee, une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile en génère 4,1 dans le reste de l'économie, *via* les consommations intermédiaires nationales. Ce multiplicateur est le plus élevé parmi les secteurs pris en compte par l'Insee, après la construction aéronautique et spatiale<sup>16</sup>.

L'exemple récent de la Fonderie de Bretagne est particulièrement révélateur de ces effets d'entraînement et de la brutalité des certains constructeurs, comme Renault, vis-à-vis de leurs fournisseurs<sup>17</sup>. Créée par et pour Renault dans les années 1960, la Fonderie de Bretagne est un site industriel historique, spécialisé dans la fabrication de pièces mécaniques en fonte pour l'industrie automobile. Vendue par le constructeur français en 1998, l'entreprise connaît de fortes difficultés dans les années 2000, qui aboutissent à un dépôt de bilan en novembre 2008, suivi d'un plan de licenciement. Après de mois de conflit sociaux, Renault rachète la Fonderie de Bretagne en juin 2009. Depuis ce rachat, le constructeur investit et spécialise le site et ses 350 employés, au point de devenir son seul client. Toutefois, en en 2022, Renault annonce la vente de FDB à Callista Private Equity, un fonds d'investissement allemand. Cette vente s'accompagne d'un plan de transformation de l'activité du site, visant à progressivement réduire son exposition au marché du véhicule thermique, tout en maintenant un engagement minimal de Renault à prolonger ses commandes jusqu'en 2025. Cet accompagnement apparaît indispensable, au regard du degré de dépendance du

site à son ancien actionnaire, qui représentait encore en 2024 près de 95% de son chiffre d'affaires<sup>18</sup>.

Or, depuis le mois de décembre 2024, Renault refuse de s'engager sur des volumes de commande à horizon 2028 et annonce mettre en concurrence le site de FDB (pourtant visé par près de 150 millions d'euros d'investissements de Renault entre 2015 et 2019) avec des fournisseurs turcs, espagnols et portugais. Cette annonce brutale vient stopper net un processus de diversification et de réorientation industrielle qui pourrait pourtant devenir un cas d'école, pour l'ensemble des sous-traitants français de l'automobile voulant réduire leur exposition à une activité thermique condamnée à moyen terme<sup>19</sup>.

Un effondrement de la filière aurait également un impact majeur sur l'industrie naissante de la fabrication de batteries, qui ne survivra pas sans relance de la demande de véhicules électriques. Cette filière stratégique a fait l'objet de subventions massives de l'État (près de trois milliards d'euros depuis 2017<sup>20</sup>) pour mettre en place les *gigafactories* de Verkor, ACC, AESC et Prologium. Or, face à l'ensemble des signaux négatifs envoyés ces derniers mois par la filière, les premiers signes d'une fragilisation de l'ensemble de la chaîne de valeur de la mobilité électrique se font déjà sentir. En effet, ces derniers mois, deux projets industriels majeurs de recyclage de batteries prévus dans la région de Dunkerque (Nord) et portés par des partenariats entre Eramet et Suez, et Stellantis et Orano ont été interrompus ou temporairement mis en pause, face à au manque de visibilité quant à l'avenir de la filière.

## **La transition vers le véhicule électrique expose la filière automobile européenne à une concurrence intense, tirée par des constructeurs américains et chinois plus matures et compétitifs**

Pour les entreprises de la filière automobile européenne, la transition vers le « tout électrique » implique une exposition croissante à une concurrence internationale, notamment chinoise, extrêmement forte, et la perte d'un avantage comparatif historique sur les moteurs thermiques. Depuis 2019, cette concurrence chinoise a fait fondre les parts de marché des constructeurs européens. En 2023, la Chine représentait 60% du marché mondial des véhicules électriques, contre 25% pour l'Europe et 10% pour les États-Unis<sup>21</sup>. En quelques années, les véhicules électriques produits en Chine ont fait une percée remarquable sur le marché européen (près de 75% de ses exportations étaient à destination de l'Europe<sup>22</sup>) en commercialisant des modèles de véhicules électriques jusqu'à 20% moins cher qu'un modèle européen équivalent<sup>23</sup>.

Cette compétitivité à l'export des constructeurs chinois est le résultat de quinze années de soutien

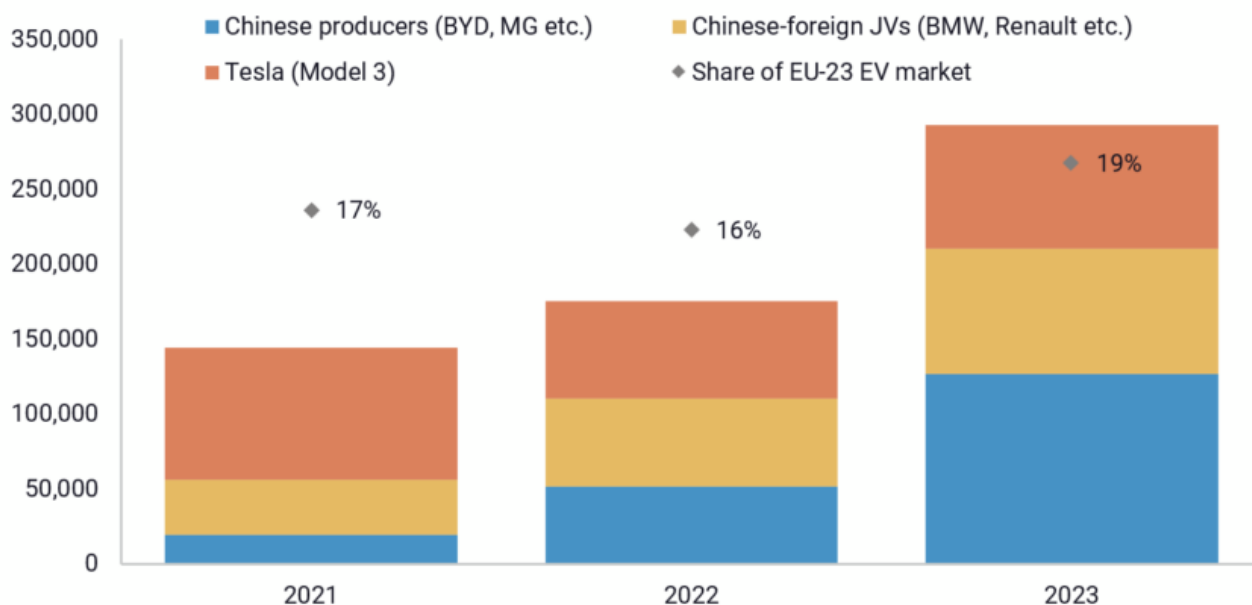
public massif et continu au développement d'une offre souveraine sur l'ensemble de la chaîne du véhicule électrique, de la conception des cellules de batteries et des logiciels de bord au recyclage des métaux critiques. Entre 2009 et 2022, les autorités chinoises ont soutenu la filière automobile à hauteur de plus de 230 milliards d'euros (soutien à l'achat, subventions aux investissements de R&D, financement d'infrastructures et achats publics), un chiffre considérable, qui ne tient pourtant pas compte des subventions accordées aux industries des secteurs des batteries (qui permettent un coût d'accès au lithium inférieur au prix de marché pour les constructeurs chinois<sup>24</sup>) ou de l'électronique.

Entre 2009 et 2017, période de *ramp-up* (montée en puissance) du marché chinois des véhicules électriques, le soutien public total représentait près de 42% du montant des ventes (soutien à la demande et à l'offre)<sup>25</sup>. Ce soutien massif, maintenu tout au long de la période de maturation technologique et industrielle des entreprises du secteur (il persiste aujourd'hui, à hauteur de 11% des ventes<sup>26</sup>), a permis à l'industrie chinoise de bénéficier de puissants effets d'échelle et d'apprentissage, qui lui permettent aujourd'hui de soutenir une compétitivité forte à l'export.

En parallèle, la Chine a développé une politique d'attraction des constructeurs étrangers sur son territoire, en particulier sur l'électrique, tout en assurant la protection de ses entreprises nationales. De 1980 à 2022, la Chine a, en effet, conditionné l'entrée de constructeurs internationaux sur son marché à la formation de co-entreprises avec des sociétés chinoises. En parallèle, elle s'est assurée de construire un régime de protection de la propriété intellectuelle suffisamment faible pour permettre des transferts rapides de technologies vers ses entreprises nationales. L'utilisation de ces différents leviers a permis à la Chine de faire émerger des acteurs de pointe, compétitifs sur le marché de la mobilité électrique, comme BYD, SAIC, Chery ou Geely. Elle a également pu devenir un pays de production majeur de véhicules électriques commercialisés par des constructeurs européens comme BMW ou Dacia ou américains, tels que Tesla. Ces derniers représentent aujourd'hui plus de la moitié des exportations vers l'Europe de véhicules électriques produits en Chine<sup>27</sup>.

## Ventes et parts de marché des véhicules électriques chinois en Europe<sup>28</sup>

FIGURE 1  
**Made-in-China EV sales and market share in Europe**  
 Units sold, market share in percent



Source: Rhodium Group based on Marklines Data.

Notes: EU-23 includes Austria, Belgium, Bulgaria, Croatia, Czechia, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Poland, Portugal, Romania, Slovakia, Slovenia, Spain, and Sweden.

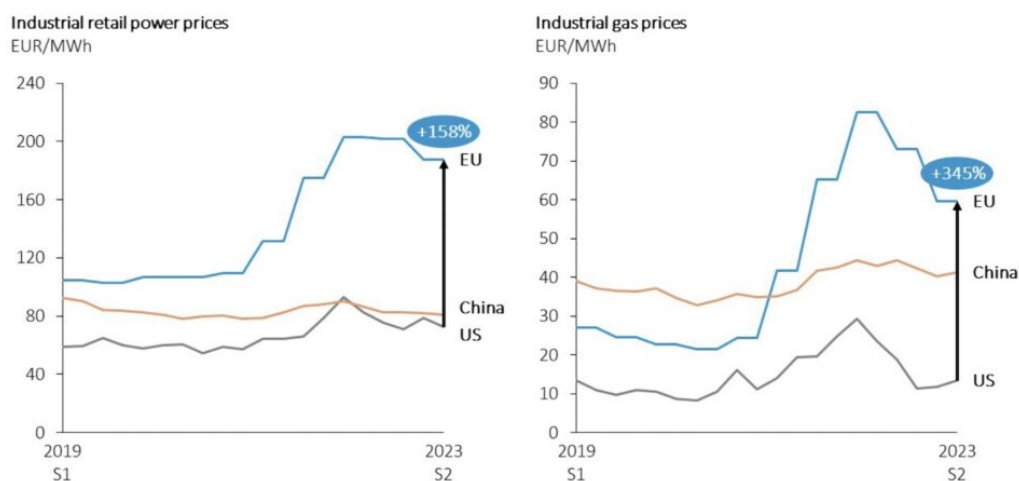
Depuis 2020, l'arrivée à maturité technologique et industrielle d'un grand nombre de constructeurs chinois a créé une situation de surcapacités massives, et a abouti à une véritable guerre des prix sur le marché chinois, théâtre d'une concurrence féroce. Pour ces industriels, le marché européen, moins compétitif, est alors devenu un débouché particulièrement rentable, offrant, à modèle comparable, des prix pouvant être jusqu'à 50% plus élevés que sur le marché chinois<sup>29</sup>. En quelques années, ces surcapacités chinoises ont trouvé un débouché grandissant en Europe, dont les importations de véhicules électriques chinois sont passées de 1,6 milliard de dollars en 2020 à près de 11,5 milliards de dollars en 2023<sup>30</sup>. À l'inverse, l'intensification de la concurrence sur le marché automobile chinois réduit progressivement les parts de marché des constructeurs européens, aussi bien *via* leurs exportations (leur part est passée de 3 à 1,8% au cours de la décennie passée) que par leurs implantations locales (baisse de leurs parts de marché de 24 à 18% entre 2019 et 2022)<sup>31</sup>.

## Une situation aggravée par une énergie chère et par le faible ancrage français de Stellantis et Renault

Cette situation est aggravée par un différentiel important de coût de l'énergie entre l'Europe et les principaux pays producteurs, en particulier la Chine et les États-Unis. La forte hausse des prix de l'énergie, à partir de l'été 2021, a encore renforcé cet écart de prix. En 2023, les industriels européens achetaient leur électricité respectivement près de 3 et 2,5 fois plus cher que leurs concurrents américains et chinois<sup>32</sup>. Cet écart est encore plus marqué sur les prix du gaz, que les industriels européens achètent jusqu'à six fois plus cher que leurs concurrents américains.

### Évolutions comparées des prix du gaz et de l'électricité pour les industriels (2019-2023)

FIGURE 1  
Gas and retail price gap for industry



Source: European Commission, 2024. Based on Eurostat (EU), EIA (US) and CEIC (China), 2024.

Le déclin de la filière automobile française trouve également sa source dans les choix stratégiques opérés par les constructeurs à partir du début des années 2000, qui ont conduit à un recul rapide de leur ancrage sur le territoire français. En effet, entre 2000 et 2008, l'expansion rapide du marché automobile mondial pousse les constructeurs français (notamment PSA et Renault) à privilégier les implantations d'usines d'assemblage à l'étranger, notamment en Europe de l'Est, en Espagne, en Turquie et au Maroc, plutôt qu'à investir pour la modernisation de leur outil industriel en France. Le choix des constructeurs français, depuis le début des années 2000, de positionnement sur des véhicules de basse et moyenne gammes (quand certains pays européens, comme l'Allemagne, se positionnent sur le haut de gamme) amplifie encore la magnitude de cette vague de délocalisation, la plus forte parmi les principaux pays producteurs<sup>33</sup>. Entre 2004 et 2017, la production de véhicules assemblés en France est passée de 3,7 millions en 2004 à 2,1 millions en

2017, faisant de la France l'un des seuls pays parmi les principaux producteurs à ne pas avoir rattrapé son niveau d'avant la crise de 2008.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

## **Au niveau européen, un protectionnisme indispensable pour préserver notre filière automobile**

### **L'échéance de 2035 implique une restructuration industrielle majeure pour l'industrie automobile européenne, qui doit être accompagnée**

En 2023, l'Union européenne a adopté un règlement interdisant la vente de véhicules à moteurs thermiques neufs à partir de 2035, dont l'objectif est d'inciter les constructeurs à augmenter leur offre de véhicules électriques, afin de réduire l'empreinte carbone du secteur routier. Ce règlement était l'un des piliers emblématiques du Pacte vert, porté par la dernière Commission européenne. Confirmée en juillet 2024, cette interdiction porte de lourdes implications. Elle impose en premier lieu une charge d'investissements massive pour que la filière se réorganise et se réoriente (certains acteurs vont fatalement disparaître du fait de la modification des besoins entre l'électrique et le thermique). En effet, l'Europe a un « passé thermique<sup>34</sup> » et doit donc assumer une restructuration industrielle que ne connaît pas la Chine. Certains produits vont disparaître, nécessitant une transition de l'outil industriel susceptible de nécessiter de lourds investissements. De plus, cette restauration industrielle doit s'opérer alors même que la faiblesse des ventes de véhicules particuliers depuis la crise liée à la pandémie de Covid-19 affaiblit fortement la capacité d'investissement des industriels. À moyen terme, certains facteurs structurels (comme un taux d'équipement déjà élevé – 570 véhicules pour 1000 habitants en 2024<sup>35</sup> – et susceptible de décliner à moyen terme, en raison de l'essor des politiques et de pratiques de sobriété énergétique) pourraient également freiner la progression de la demande européenne.

Face à cet état de fait, l'Europe peut encore éviter un désastre industriel comme celui qu'elle a connu dans l'industrie du panneau photovoltaïque<sup>36</sup>, à condition de sérieusement renforcer son

soutien aux industriels de l'automobile, lesquels ont déjà engagé des investissements considérables. Pour y parvenir, elle doit aujourd'hui capitaliser sur cette expérience chinoise et ne pas commettre l'erreur d'insuffisamment soutenir et protéger son industrie automobile, au moment même où celle-ci fait face aux mêmes défis liés à la vitesse de décollage de marché que ceux rencontrés par sa concurrente chinoise au milieu des années 2010.

## **Assumer une politique protectionniste pour protéger l'industrie automobile européenne**

En 2024, l'Union européenne a annoncé imposer des droits de douane supplémentaires, se superposant à une taxe de 10% existante, sur les importations de véhicules électriques produits en Chine<sup>37</sup>.

L'imposition de ces droits de douane fait suite au lancement par la Commission européenne d'une enquête anti-subsidies en octobre 2023, visant à déterminer si les chaînes de valeur de véhicules électriques produits en Chine bénéficiaient de subventions illégales au regard des règles fixées par l'Organisation mondiale du commerce (OMC), et pouvant causer un préjudice économique aux constructeurs européens. Le lancement de cette procédure et le mode de calcul choisi pour différencier les surtaxes entre producteurs (basés sur l'ampleur des distorsions de concurrence constatées lors de l'enquête) sont révélateurs d'une volonté de rétablir un cadre concurrentiel équitable entre l'Union européenne et ses partenaires commerciaux. Si cette ambition, qui se matérialise, depuis 2017, par la multiplication d'instruments commerciaux (enquêtes anti-subsidies et *anti-dumping*, instrument relatif aux marchés publics, mécanisme d'ajustement carbone aux frontières), constitue un premier pas prometteur pour sortir l'Union européenne de sa naïveté libérale, elle n'est aujourd'hui plus suffisante, et doit laisser place à une réelle ambition de protection des industries européennes.

Depuis près de trois décennies, l'Union européenne ambitionne de contrebalancer les effets négatifs de l'ouverture commerciale (*dumping* social, délocalisation des émissions de production, faibles exigences environnementales dans les pays tiers, subventions déloyales dans certains pays, dévitalisation des territoires industriels sinistrés en Europe) par une myriade de dispositifs et de réglementations<sup>38</sup>. Force est de constater que la multiplication de ces promesses de compensation est aujourd'hui non tenue, et que l'Union européenne est la seule entité économique au monde à investir tant de temps et de ressources dans de tels dispositifs.

Face à cet échec à compenser tous les effets négatifs de l'ouverture commerciale et face à la prise de conscience récente, dans plusieurs de pays européens, que, pour des raisons économiques,

sociales et de souveraineté, une Europe désindustrialisée et recentrée sur une économie de services était une perspective inacceptable, un tournant protectionniste doit être ouvertement assumé. Dans ce paradigme, la mobilisation d'instruments de protection commerciale ne doit pas seulement être au service du rétablissement d'une concurrence équitable, mais bien de la recherche d'un avantage compétitif pour les secteurs de notre économie que nous jugeons stratégiques. Dans la plupart des grandes économies du monde, cette logique de protection est déjà une réalité.

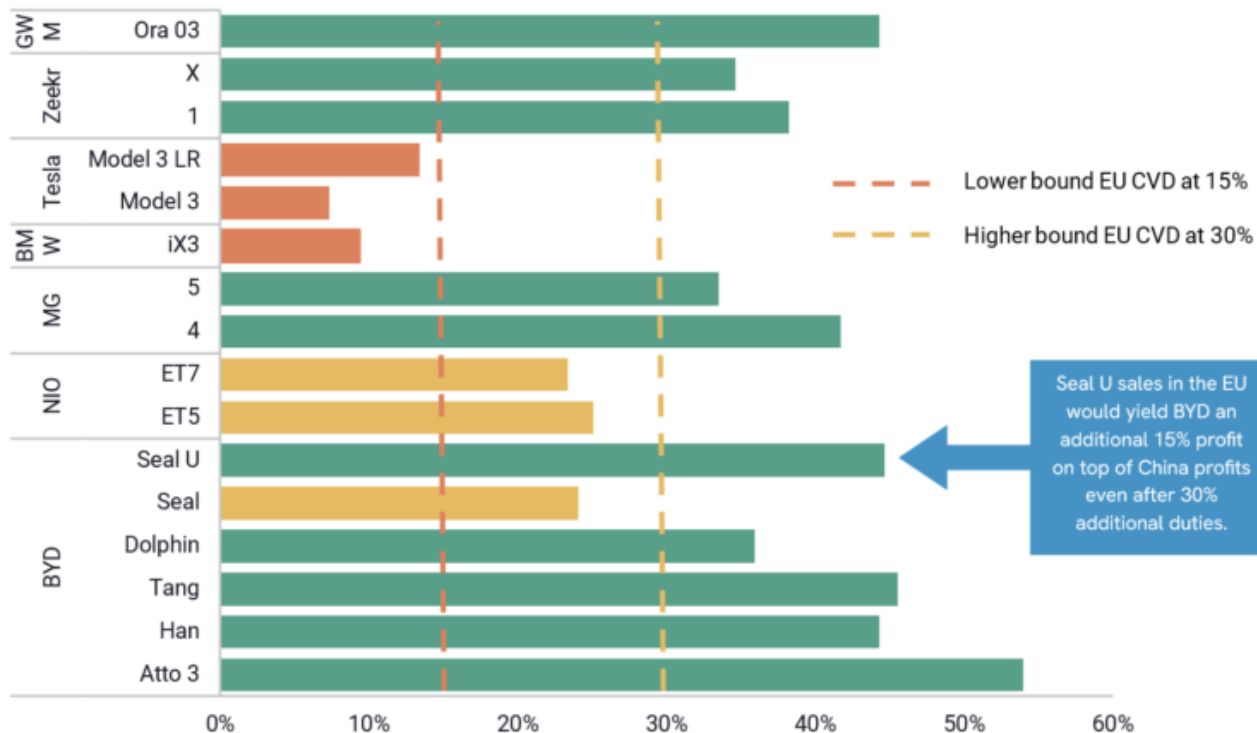
L'imposition de droits de douane supplémentaires sur les véhicules électriques chinois est un premier pas bienvenu, dont les effets sur l'industrie automobile européenne devraient être significatifs. Une étude du Kiel Institute estime qu'à court terme, ces droits de douane permettraient de réduire de 42% les importations de véhicules électriques produits en Chine<sup>39</sup>. Ces volumes seraient rapidement remplacés par une hausse significative de la production européenne et par une augmentation limitée, moins de 1%, des importations en provenance de pays tiers. Cette substitution se ferait sans impact majeur sur les prix des véhicules électriques en Europe (entre 0,3 et 0,9% de hausse<sup>40</sup>). Un tel impact de mesures douanières, capables de générer des effets positifs importants, à court terme, sur la compétitivité de l'industrie, devrait inciter l'Union européenne à pleinement se saisir de cet instrument et à aller plus loin en matière de protection douanière de notre marché automobile.

En effet, s'il semble que les droits de douane imposés en 2024 pourraient avoir un effet dissuasif important sur les importations de véhicules assemblés en Chine par des constructeurs occidentaux (Tesla, BMW, Mercedes), ils resteront, dans les prochaines années, trop faibles pour réduire la part des importations de véhicules produits par des constructeurs chinois plus compétitifs (intégration verticale plus poussée, subventions plus élevées), comme BYD ou Zeekr (Geely).

## Rentabilité des exportations chinoises en fonction du niveau des droits de douane européens<sup>41</sup>

FIGURE 4

**Additional EU profit margin for China-based producers based on Germany and China prices**  
 Percent share. Models marked in red would lose the commercial incentive to export to Europe at a 15% duty, while models marked in yellow would lose the incentive at a 30% duty. Those in green would still earn an EU premium even with duties set at 30%.



Source: Rhodium Group

Notes: Manufacturer's suggested retail prices (MSRP) as of March 27, 2024. Prices in the EU for Germany.

Or, on peut prévoir que la concurrence exercée par ces constructeurs chinois va fortement s'intensifier dans les prochaines années, ce qui justifie de prendre, dès maintenant, des mesures fortes et préventives pour protéger le marché européen. En effet, le degré de concurrence sur le marché chinois devrait encore augmenter dans les prochaines années, poussant plus loin la guerre des prix, réduisant encore les marges des constructeurs, ce qui devrait alimenter leurs stratégies de développement à l'export. Or, l'Europe est aujourd'hui le marché d'exportation le plus prometteur pour ces constructeurs. L'engagement européen de passer au 100% électrique d'ici 2035, la fermeture quasi complète du marché américain (IRA, clauses de contenu locales) et la fermeture en cours de marchés encore peu matures comme l'Inde (impositions de droits de douane de 70%), la Turquie (40%) ou le Brésil (35%) sont autant de facteurs qui renforcent l'attractivité du marché européen pour ces industriels chinois<sup>42</sup>.

**Proposition n° 1 : Pour protéger l'industrie automobile européenne de la concurrence des constructeurs chinois, qui va fortement s'intensifier dans les prochaines années, aligner les droits de douane sur les véhicules électriques produits en Chine sur ceux récemment mis en place par les États-Unis et le Canada, à 100%.**

## **Un durcissement des règles régissant les investissements en Europe des constructeurs étrangers, notamment en agissant sur des critères de contenu local**

À moyen terme, la mobilisation des instruments de protection douanière doit, si elle ambitionne de réellement protéger les constructeurs et les sous-traitants automobiles européens, s'accompagner d'un renforcement des obligations, notamment de contenu local, imposées aux implantations des constructeurs chinois en Europe. En effet, la pénétration de marchés automobiles par des constructeurs provenant des pays de production éloignés, extracontinentaux, s'est historiquement opérée par des exportations, suivies d'investissements massifs, afin de développer des capacités de production au plus près du marché cible. C'est par des investissements de ce type que les constructeurs japonais et coréens ont pu progresser sur les marchés américains et européens dans les années 1990 et 2000<sup>43</sup>.

Dans les prochaines années, le renforcement des barrières douanières européennes pourrait avoir pour effet de susciter des investissements des constructeurs chinois et américains sur le sol européen. En effet, s'ils ambitionnent de sensiblement renforcer leurs parts sur le marché européens, ces constructeurs se tourneront vers des investissements directs à l'étrangers (IDE) horizontaux pour établir des sites de production, soit en tant qu'entités distinctes, soit en partenariat avec des constructeurs européens. Face à ces stratégies d'implantations locales, dont les premiers exemples sont déjà visibles (usine BYD devant ouvrir en 2026 en Hongrie, partenariat entre Stellantis et Leapmotor annoncé en 2024), l'Europe doit impérativement renforcer les obligations qu'elle impose à ces investissements. En premier lieu, l'instauration de clauses de contenu local pour les véhicules produits sur le sol européen apparaît indispensable. Il s'agit en effet de l'une des seules mesures à même de protéger l'ensemble de la chaîne de sous-traitance automobile et d'éviter la multiplication de nouveaux sites d'« assemblage », à faible valeur ajoutée et au potentiel de dynamisation du tissu industriel local très faible (comme les sites d'assemblage de la TO3 de Leapmotor, opérés par Stellantis en Pologne). Dans un communiqué récent, de nombreux sous-traitants de la filière automobile européenne ont relayé des préoccupations similaires, en appelant l'Union européenne à se doter de clauses de contenu local<sup>44</sup>. Au niveau

européen, le renforcement de ces clauses d'implantation pourrait passer par une utilisation plus stricte du Règlement sur les investissements étrangers, entré en vigueur en novembre 2020<sup>45</sup>, notamment en renforçant le poids des critères relatifs à la localisation de la propriété intellectuelle et de la création de valeur, ou en introduisant des critères visant à prévenir le contournement des droits de douane, *via* une part minimale de valeur ajoutée locale.

**Proposition n°2 : Conditionner l'implantation des constructeurs chinois et américains sur le sol européen au respect de clauses renforcées de contenu local dans la production.**

## **Maintenir le cap stratégique de 2035, mais faciliter la transition vers l'électrique pour les constructeurs, notamment par une révision du règlement CAFE et une suspension des amendes qu'il implique en 2025**

Le dialogue stratégique lancé, en janvier 2025, réunissant la Commission européenne et les industriels de la filière automobile doit déboucher sur des mesures fortes, visant à garantir la compétitivité des industriels européens. À court terme, la révision du règlement « CAFE » (*corporate average fuel economy*) doit être la priorité pour le gouvernement français. Ce dernier impose aux industriels européens une quote-part minimum de ventes de véhicules électriques ou hybrides, à partir de la fin de l'année 2025, sous peine de pénalités financières potentiellement massives. Face à cette menace, les constructeurs européens ne pouvant pas respecter le seuil fixé se voient obligés de racheter des crédits carbone à des constructeurs étrangers, *pure players* sur le véhicule électrique, comme Tesla ou BYD. Entre 2009 et 2024, ce mécanisme de « pooling » aurait ainsi permis à Tesla d'engranger près de neuf milliards d'euros.

Sans remettre en cause l'objectif du 100% électrique en 2035, la réglementation CAFE doit être révisée, pour mettre fin à tout type de mécanisme qui pourrait conduire à la subvention d'entreprises américaines ou chinoises par des constructeurs européens. Le maintien de cette norme dans son état actuel est fondamentalement incompatible avec les objectifs multiples fixés par l'Union européenne en matière de transition et de protection de sa filière automobile. Au regard des investissements nécessaires, imposer aux constructeurs européens (et aux États membres, qui les subventionnent) de financer les activités de leurs concurrents, qui produisent leurs véhicules avec une empreinte carbone et environnementale plus lourde, est un non-sens économique et écologique.

En l'état actuel de la réglementation, certains constructeurs se voient obligés, pour éviter des

pénalités financières, de réduire leurs volumes de ventes de véhicules thermiques, afin d'augmenter comptablement la part de leurs ventes de véhicules électriques. Au regard du contexte déjà grave de sous-utilisation des capacités de production européennes, cet impact du règlement CAFE risque de durablement fragiliser la chaîne de sous-traitance automobile. À l'inverse, un allègement des contraintes imposées par ce règlement pourrait permettre une remontée des cadences sur les sites de production européens, indissociable d'une amélioration de la compétitivité du site Europe.

Le maintien de ces amendes est d'autant moins justifié qu'elles reposent sur un critère directement lié aux volumes de ventes totales, sur lequel les constructeurs n'ont pas une emprise complète. S'il est avéré que leurs choix de positionnement sur des modèles plus gros et plus chers ont freiné les ventes de véhicules électriques<sup>46</sup>, la faiblesse de la demande s'explique en grande partie par des facteurs bien plus larges, dont la crise inflationniste.

**Proposition n°3 : Suspendre les amendes liées à l'application du règlement CAFE en l'attente de sa renégociation complète, pour accélérer la transition vers l'électrique de la filière automobile européenne, sans subventionner ses concurrents américains et chinois.**

## **Une harmonisation des politiques européennes de soutien à l'achat de véhicules électriques**

La crise du secteur automobile européen est en premier lieu une crise de la demande, qui voit la chute des volumes considérablement dégrader la rentabilité des sites industriels européens. Pour y répondre, une harmonisation et une synchronisation des dispositifs d'aide à l'achat sont indispensables. Des orientations crédibles de soutien coordonné à la demande doivent être construites par la France et les États membres, pour permettre une remontée des cadences et des ventes de véhicules électriques fabriqués en Europe. L'impact positif de ces subventions à l'achat sur les volumes de ventes est aujourd'hui solidement attesté<sup>47</sup>. Pour atteindre leurs cibles, elles doivent pouvoir s'inscrire dans une perspective pluriannuelle, à même de rassurer les industriels sur la stabilité des volumes de commandes qui leur seront adressées à moyen terme.

De même, un degré de coordination européen, qui pourrait être assuré par une part de financement commun, qui abonderait les dispositifs nationaux, doit éviter les réductions, voire les suppressions unilatérales de ces aides, qui, dans un marché fortement continental, affaiblissent l'ensemble de la filière. La baisse unilatérale du bonus allemand, à l'acquisition de véhicules électriques, en

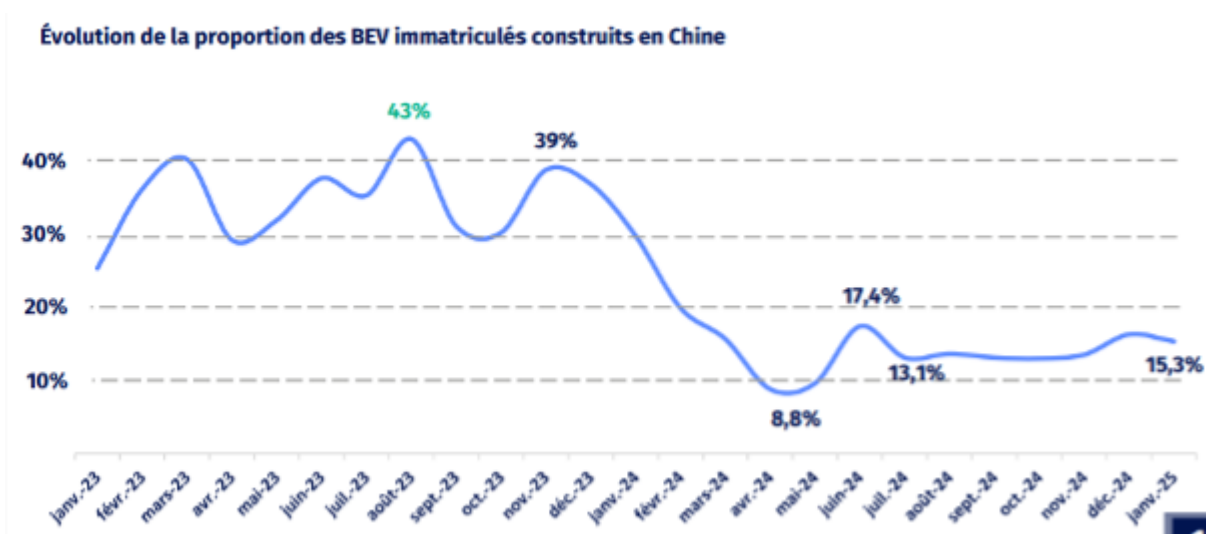
décembre 2023, qui a eu des impacts industriels massifs à l'échelle européenne (baisse de 69% des achats de véhicules électriques en Allemagne entre août 2023 et août 2024<sup>48</sup>) en est un exemple frappant.

**Proposition n°4 : Créer un bonus automobile européen à l'acquisition de véhicules électriques, à même de donner une visibilité à moyen terme aux industriels et aux consommateurs.**

## **Une généralisation des critères environnementaux dans les dispositifs de soutien public à l'achat de véhicules électriques**

Pour maximiser l'impact du soutien public à l'achat de véhicules électriques sur la filière automobile européenne, l'inclusion de critères environnementaux stricts doit être généralisée à l'ensemble des dispositifs nationaux mis en place au sein des États membres de l'Union européenne. En effet, si la France a, en décembre 2023, mis en œuvre un conditionnement de son bonus automobile à l'empreinte environnementale des véhicules concernés<sup>49</sup> (en prenant en compte les émissions liées à la production, au transport et l'acheminement en France des véhicules), les dispositifs équivalents mis en place dans les autres États membres ne comprennent pas de dispositions similaires permettant de soutenir la fabrication européenne. L'expérience française montre que ces critères, conformes au droit communautaire, peuvent avoir un impact fort et rapide sur la répartition des ventes de véhicules électriques neufs. En France, leur introduction en décembre 2023 a conduit à une division par plus de deux des parts de marché des véhicules fabriqués en Chine (ces derniers étant quasiment tous inéligibles, comme la Tesla M3 ou la MG4) et à une stabilisation, depuis plus d'un an, de leurs parts aux alentours de 15% (cf. *infra*).

## Parts de marché des véhicules produits en Chine sur le marché français de l'électrique<sup>50</sup>



De même, la France doit se mobiliser au niveau européen pour généraliser le recours à des critères permettant de réserver les dispositifs de soutien public aux véhicules dont une partie significative de la valeur ajoutée a été réalisée sur le sol européen. De telles dispositions affaibliraient la compétitivité de modèles exportés « en kit » puis assemblés en Europe, et pousseraient les constructeurs étrangers à localiser une part importante de leurs étapes de production sur le sol européen, faisant *de facto* bénéficier le tissu industriel local de leur implantation. Le renforcement du bonus auto français, en janvier 2025, visant précisément à rendre inéligibles les véhicules assemblés « en kit », comme la T03 de Leapmotor, est un pas important dans ce sens, qu'il convient d'essayer de généraliser au niveau européen.

**Proposition n°5 : Systématiser, dans le cadre du *Clean Industrial Deal*, la mise en place de critères environnementaux dans les dispositifs de soutien à l'acquisition de véhicules électriques, afin de favoriser la production européenne et française.**

La proposition du gouvernement français de renforcer les obligations appliquées aux flottes de véhicules d'entreprise pour favoriser les ventes de voitures fabriquées en Europe va par ailleurs dans le bon sens<sup>51</sup>. Le cadre réglementaire appliqué à ces flottes est un levier important, dans la mesure où les flottes de véhicules représentent 44% du marché en France et 58% au niveau européen. La Commission européenne a annoncé récemment être favorable à une telle réglementation pour soutenir la filière. La France devra peser dans les négociations européennes pour s'assurer que les critères imposés aux flottes d'entreprises favorisent la fabrication française et n'avantagent pas exclusivement l'Allemagne.

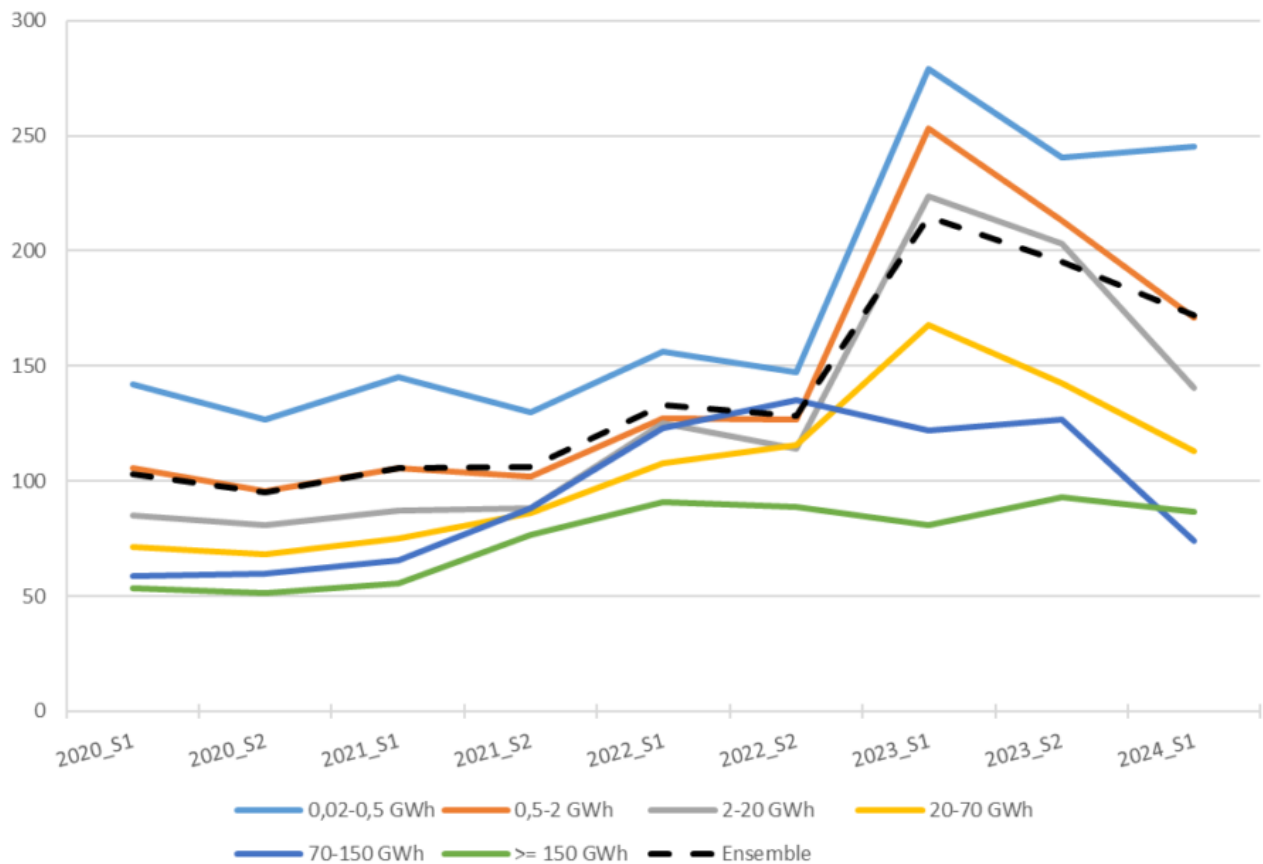
**Proposition n°6 : Renforcer les obligations appliquées aux flottes de véhicules d'entreprise, pour flécher la demande européenne vers des véhicules dont les composants critiques sont fabriqués en Europe.**

## **Un plan d'urgence pour préserver la filière automobile**

### **Une énergie abordable pour restaurer notre compétitivité industrielle**

Pour restaurer notre compétitivité industrielle, la France doit garantir un accès à une énergie abordable à ses entreprises industrielles. L'infrastructure énergétique de la France permet de produire une électricité compétitive, dont le coût de revient est estimé autour de 57,8 euros/MWh<sup>52</sup>. Pourtant, au premier semestre 2024, les entreprises payaient en moyenne 172 euros/MWh<sup>53</sup>. Cet écart du simple au triple s'explique par plusieurs facteurs, mais tient principalement aux mécanismes de fixation de prix de l'électricité fixés au niveau européen. En adoptant, sur le marché de gros, une tarification au coût marginal ayant pour effet d'indexer le prix de l'électricité sur celui du gaz en période de forte demande, le marché européen de l'électricité a aggravé la crise énergétique et continue encore aujourd'hui de maintenir un prix élevé de l'électricité en France, décorrélé des coûts de production réels d'EDF. À ce titre, la loi Brun<sup>54</sup>, visant à protéger le groupe EDF d'un démantèlement, a permis une extension aux petites entreprises des tarifs réglementés de vente d'électricité mis en place par l'État pour protéger l'industrie française de la crise énergétique. Ces tarifs étaient initialement destinés aux grandes entreprises et aux PME très consommatrices.

### Évolution du prix HTVA de l'électricité pour les entreprises selon le niveau de consommation<sup>55</sup>



À court terme, l'incertitude sur l'avenir de la régulation du nucléaire historique, dans la perspective de la fin de l'ARENH<sup>56</sup> en décembre 2025, est un problème majeur pour l'industrie française, et en particulier pour certains segments de la filière automobile électro-intensifs, comme les *gigafactories* de batterie. Le mécanisme annoncé en novembre 2023 par l'État et EDF peine toujours à se préciser, et dégradant ainsi la visibilité des industriels et la viabilité des projets d'électrifications annoncés ces dernières années.

À moyen terme, une politique visant à garantir une énergie abordable à nos industriels doit être assumée par la France pour restaurer notre compétitivité. Celle-ci pourra passer par une renégociation des modalités de fonctionnement du marché européen de l'électricité, qui permettrait à la France de tirer parti de la compétitivité de l'électricité produite par son parc nucléaire historique.

Pour les sites industriels fortement consommateurs d'électricité, une visibilité de long terme sur le niveau de prix de l'électricité est une condition indispensable à la sécurisation de l'activité et des investissements futurs. Si les discussions menées entre le gouvernement, EDF et les

représentants de ces industriels ont fait émerger l'outil des CAPN (Contrats d'allocation de production nucléaire), à même d'assurer un prix stable, compris entre 65 et 70 euros/MWh, ces contrats, aux caractéristiques particulières, ne peuvent répondre aux besoins de la majorité des industriels. Les contrats de moyen terme, l'instrument mis en avant par EDF, pourraient garantir la stabilité nécessaire aux industriels de la filière automobile, à condition d'être fixés à des niveaux de prix suffisamment bas.

**Proposition n° 7 : Mettre en place une politique de compétitivité énergétique par la conclusion de contrats d'allocation de production nucléaire pour les acteurs de la filière automobile les plus consommateurs, tout en poussant EDF à réduire au maximum le prix des contrats de moyen terme proposés aux entreprises industrielles.**

## **Un fonds de transition de la filière automobile pour permettre des prises de participation au capital de sous-traitants critiques, pouvant aller jusqu'à la nationalisation temporaire des entreprises les plus stratégiques**

L'État ne doit pas se contenter de perfusions aux acteurs du secteur en difficulté. Une force de frappe volontariste doit être mise en place sans attendre par le biais d'un fonds de défense de la filière automobile permettant d'intervenir en fonds propres au capital d'entreprises du secteur. Si plusieurs fonds de ce type ont déjà vu le jour (Fonds Avenir Automobile 1 et 2 en 2009 et 2021), l'urgence de la situation de plusieurs sous-filières du secteur automobile doit conduire l'État à renforcer ses moyens d'intervention en fonds propres. Ce fonds de défense pourra concentrer ses moyens sur une vingtaine de PME et ETI et prévoir une première tranche d'investissements d'un milliard d'euros. Il pourra favoriser une consolidation de la filière autour de champions français pour chaque segment critique de la chaîne de valeur automobile. La filière présente en effet des effets d'échelle importants : une augmentation de 10% de la production entraîne une diminution des coûts de l'ordre de 0,3 à 1%<sup>57</sup>.

Pour les cas d'entreprises particulièrement stratégiques, ou structurantes pour l'ensemble d'une filière, l'État doit pouvoir utiliser l'ensemble des outils dont il dispose pour assurer la pérennité de l'activité industrielle. Dans certains cas de figure, des procédures de nationalisations temporaires, visant à doter ces entreprises d'un plan de transformation stratégique, doivent être une option à la main de l'État. Afin de disposer de la marge de manœuvre nécessaire pour les conduire et restructurer des activités nécessitant un investissement industriel massif, ce fonds pourra donc prioriser les prises de participation majoritaires tout en préservant sa capacité à faire effet de

levier sur des acteurs privés.

**Proposition n°8 : Mettre en place un fonds de transition de la filière automobile pour investir au capital de PME et ETI de la filière automobile, si besoin par le biais de nationalisations temporaires.**

## Restaurer l'autorité de l'État vis-à-vis des grands donneurs d'ordres

La vague de faillite que connaît la France sur la filière automobile est paradoxale : Michelin, Valeo ou Novares délocalisent ou ferment leurs usines sous la pression de clients qui cherchent à réduire leurs coûts au strict minimum, mettant l'ensemble de la chaîne de sous-traitance française sous pression. Les donneurs d'ordres de ces entreprises ne sont toutefois ni chinois ni américains : la quasi-totalité de la filière française fabrique des pièces intégrées aux véhicules de Renault et Stellantis. Ce dernier est détenu à hauteur de 12% par Bpifrance, et Renault est détenu par l'État à hauteur de 15%. Des entreprises dont l'État est un actionnaire aussi significatif ne devraient pas pouvoir entretenir une relation si déséquilibrée et déstabilisante avec leurs sous-traitants. L'exemple du comportement de Renault avec la Fonderie de Bretagne (cf. *supra*) est un exemple particulièrement révélateur d'une stratégie de mise sous tension permanente de leur chaîne de sous-traitance française.

L'État doit imposer aux donneurs d'ordres des engagements clairs en matière de maintien en France de la chaîne de sous-traitance. Peugeot et Renault doivent construire une relation de confiance avec leurs sous-traitants, en leur donnant de la visibilité sur les commandes à long terme et en permettant le rapatriement en France de la production des usines actuellement dans des pays caractérisés par un coût du travail faible.

**Proposition n°9 : Imposer à Stellantis et Renault de s'approvisionner en France sur une liste de pièces critique, et créer les conditions d'une relation de confiance entre ces constructeurs et leurs sous-traitants français, pour favoriser la transition de l'ensemble du secteur vers le véhicule électrique.**

1. Alain-Gabriel Verdevoye, « [Filière auto : 45.000 emplois menacés en France dans les trois ans](#) », *Challenges*, 11 octobre 2021.
2. [Transformations et défis de la filière automobile](#), Direction générale des entreprises, 19 octobre 2022.

3. Thibaut Madelin, « Volkswagen veut supprimer 35.000 postes en Allemagne d'ici à 2030 », *Les Échos*, 20 décembre 2024.
4. « Le constructeur automobile Ford annonce 4 000 nouvelles suppressions de postes en Europe », *Le Monde* avec AFP, 20 novembre 2024.
5. « Audi serait sur le point de supprimer des milliers d'emplois », *Auto Infos*, 20 novembre 2024.
6. Marie Nidiau, « Michelin : le bénéfice opérationnel augmente à un niveau record malgré un recul des ventes », *La Tribune*, 12 février 2024.
7. Coralie Donas, « Fermeture annoncée pour le site de l'équipementier automobile Novares d'Ostwald, près de Strasbourg », *L'Usine nouvelle*, 16 septembre 2024.
8. Jean-Jacques Régibier, « Automobile : lâché par Stellantis, Novares au bord de la fermeture », *L'Humanité*, 19 septembre 2024.
9. « L'équipementier Dumarey Powerglide prépare une importante restructuration », *L'Est républicain* avec AFP, 11 septembre 2024.
10. Alain-Gabriel Verdevoye, « Les équipementiers auto français craignent de perdre la moitié de leurs emplois en cinq ans », *Challenges*, 18 septembre 2024.
11. « UE : Recul des ventes de voitures dans l'UE en août-ACEA », *Les Échos Investir* avec Reuters, 19 septembre 2024.
12. Ibid.
13. « Les ventes de voitures neuves ont reculé de 3,2% en 2024 », *La Tribune*, 1<sup>er</sup> janvier 2025.
14. Víctor do Prado, Elvire Fabry, Arancha González Laya, Nicolas Köhler-Suzuki, Pascal Lamy et Sophia Praetorius, « **The Road to a New European Automotive Strategy: Trade and Industrial Policy Options** », Institut Jacques Delors, 27 janvier 2025.
15. « Portrait de la filière automobile à l'heure de sa transition vers l'électrique », Direction générale des entreprises, 14 octobre 2024.
16. *Dix ans de politiques publiques en faveur de l'industrie : des résultats encore fragiles*, communication à la commission des finances, Cour des comptes, novembre 2024.
17. Sophie Fay, « La Fonderie de Bretagne est menacée de fermeture », *Le Monde*, 6 janvier 2025.
18. « Fonderie de Bretagne : les négociations avec Renault sont bloquées », *La Tribune*, 3 janvier 2025.
19. Un processus de transition d'un site industriel (ici une fonderie), pour passer d'une production entièrement dédiée à l'automobile à de nouveaux débouchés (machines outils, équipements hydrauliques, etc.).
20. *Déploiement de l'électromobilité : comment développer l'offre européenne de batteries?*, Direction générale des entreprises, 31 octobre 2024.
21. Lukas Lourel, « Voitures électriques : avec leurs prix attractifs, les constructeurs chinois peuvent-ils vraiment être concurrencés ? », *La Dépêche*, 11 septembre 2024.
22. « Voitures électriques : l'UE face à l'équation chinoise », *Le Monde*, 22 août 2024.
23. « Automobile : les voitures électriques chinoises inondent le secteur », *France Info*, 6 mai 2024.
24. Anton Spisak, « The EU's drive on China: What EV tariffs mean for Europe », Centre for European Reform, 31 octobre 2024.
25. Scott Kennedy, *The Chinese EV Dilemma: Subsidized Yet Striking*, Center for Strategic & International Studies, 20 juin 2024.
26. Ibid.
27. Gregor Sebastian, Noah Barkin et Agatha Kratz, *Ain't No Duty High Enough*, Rhodium Group, 29 avril 2024.
28. Ibid.
29. Ibid.
30. Ibid.
31. *The Chinese Challenge to the European automotive industry*, Allianz Research, 2024.
32. Mario Draghi, *The Future of European competitiveness*, Commission européenne, 9 septembre 2024.

33. Keith Head, Thierry Mayer, « **Brands in motion: How frictions shape multinational production** », *American Economic Review*, 109, 2019, pp. 3073-3124.
34. Didier Sepulchre de Condé, « **Transformer notre avenir en un futur soutenable : pour une planification de la transition automobile** », *Annales des Mines. Réalités industrielles*, mai 2023, pp. 26-31.
35. Mathilde Carlier, **Number of passenger cars per 1,000 inhabitants in France between 1990 and 2022**, Statista, 15 janvier 2025.
36. Ces dernières années, l'industrie européenne du photovoltaïque a été frappée de plein fouet par la concurrence déloyale d'acteurs chinois. Des politiques de *dumping* massives ayant créé de fortes surcapacités sur le marché chinois, couplées à la fermeture du marché américain (*Inflation Reduction Act*), ont créé les conditions pour que ces panneaux solaires chinois se déversent sur le marché européen, à des prix cassés (division par deux au premier semestre 2024). En conséquence, la filière européenne, faiblement consolidée, a vu se multiplier les fermetures de sites (Systovie, PhotoWatt, Meyer Burger).
37. **Droits de douane : l'UE surtaxe les voitures électriques fabriquées en Chine**, Vie publique, 31 octobre 2024.
38. Mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) pour les émissions de CO<sub>2</sub>, enquêtes anti-*dumping* et anti-subsventions, mesures miroirs pour les normes environnementales appliquées aux importations de produits agricoles, ou encore instrument relatif aux marchés publics internationaux (IPI), visant à favoriser une plus grande réciprocité dans l'ouverture des marchés publics.
39. Gabriel Felbermayr, Klaus Friesenbichler, Julian Hinz et Hendrick Mahlkow, **Time to be Open, Sustainable, and Assertive: Tariffs on Chinese BEVs and retaliatory measures**, Policy Brief, Kiel Institute, juillet 2024.
40. Ibid.
41. Gregor Sebastian, Noah Barkin et Agatha Kratz, **Ain't No Duty High Enough**, *op. cit.*, 2024.
42. **The Chinese Challenge to the European automotive industry**, Allianz Research, 2024.
43. Thierry Mayer, Vincent Vicard, Pauline Wibaux, **Will Chinese auto exports boom transform into local production in Europe?**, CEPII, 2024.
44. **Automotive Suppliers Demand Fair Play: EU Must Set Clear Content Targets**, 2025.
45. Entré en vigueur en octobre 2020, ce règlement vise à mieux encadrer les investissements en provenance de pays tiers, pour notamment permettre d'éviter l'acquisition d'entreprises stratégiques par des entités publiques étrangères, en mettant en balance les bénéfices économiques permis par un investissement à ses conséquences sur les intérêts nationaux du pays de destination.
46. Léo Larivière, **La SUV-ification du marché automobile. Des stratégies industrielles aux imaginaires de consommation**, Fondation Jean-Jaurès, 6 octobre 2023.
47. Ona Egbue, Suzanna Long, « **Barriers to widespread adoption of electric vehicles: An analysis of consumer attitudes and perceptions** », *Energy Policy*, vol. 48, pp. 717-729, septembre 2012.
48. « **Allemagne : le marché automobile plombé par l'électrique en août** », *La Tribune*, 4 septembre 2024.
49. Guillaume Guichard, « **Voitures électriques : comment le bonus a coupé l'herbe sous le pied des Chinois** », *Les Échos*, 14 août 2024.
50. Mobilians, **Revue du marché automobile janvier 2025**, 3 février 2025.
51. En janvier 2025, dans le cadre des discussions relatives au Pacte pour l'industrie propre, porté par la Commission européenne, le gouvernement français a proposé d'introduire des exigences minimales en termes de performance environnementale dans les obligations d'acquisition de véhicules pour flottes professionnelles, ce qui bénéficierait aux véhicules produits en Europe.
52. Commission de régulation de l'énergie, **Résumé du rapport de la CRE : Coût de production du parc nucléaire existant d'EDF**, 27 juillet 2023.
53. Ministères Aménagement du territoire – Transition écologique, **Prix du gaz et de l'électricité au premier semestre 2024. Données et études statistiques**, 28 octobre 2024.

54. Loi n°2024-330 du 11 avril 2024 visant à protéger le groupe Électricité de France d'un démembrement.
55. Ministères Aménagement du territoire – Transition écologique, *Prix du gaz et de l'électricité au premier semestre 2024. Données et études statistiques*, 28 octobre 2024.
56. L'ARENH (accès régulé à l'énergie nucléaire historique) est un dispositif mis en place en juillet 2011 qui permet à l'ensemble des Français, mais particulièrement aux industriels, de sécuriser un part importante de leur consommation en électricité, issue du nucléaire historique et amorti, à un prix stable, et compétitif.
57. Keith Head, Philippe Martin et Thierry Mayer, *Les défis du secteur automobile : compétitivité, tensions commerciales et relocalisation*, Conseil d'analyse économique, 21 juillet 2020.