

## Équipementiers automobiles : la situation continue de se dégrader, d'après les derniers chiffres de la FIEV

Le 17 février 2026 - La Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules (FIEV) publie deux enquêtes qui confirment la dégradation de la situation des équipementiers automobiles présents en France. L'analyse des résultats financiers 2024 de plus de 200 entreprises, couplée à une enquête sur l'activité et l'emploi menée en janvier 2026, met en évidence une filière sous forte tension : rentabilité dégradée, suppressions d'emplois, fermetures de sites et délocalisations accélérées au profit de pays à bas coûts. La FIEV appelle l'État français et l'Union européenne à activer rapidement des mesures de protection et de soutien, condition clé pour éviter un décrochage durable de la filière automobile européenne.

### Une rentabilité qui reste sous très forte pression

L'analyse des résultats financiers pour l'année 2024 de plus de 200 équipementiers installés en France révèle une situation préoccupante, comparable à celle observée en 2023. **Près de 40% des entreprises affichent un résultat d'exploitation négatif**, perdant de l'argent sur leur activité courante. La situation n'est guère plus encourageante pour la majorité restante : **plus de la moitié (52%) dégagent une rentabilité comprise entre 0 et 10%**, un niveau extrêmement faible qui ne leur permet pas d'absorber les aléas économiques ou d'investir suffisamment. **Seule une minorité (10%) maintient une rentabilité supérieure à 10%**, seuil minimal de santé financière pour une entreprise industrielle.

Cette fragilité est d'autant plus préoccupante que **75% de leur chiffre d'affaires provient de la production**, le cœur de leur métier, impliquant des investissements lourds en équipements et en main-d'œuvre qualifiée. Les services représentent 13% et les activités commerciales 12%, confirmant leur vulnérabilité face à la baisse des volumes.

Cette situation s'explique notamment par une chute d'activité significative : **près de 45% des entreprises ont connu une baisse de plus de 20% en 2025 par rapport à 2019**, dont 19% avec une baisse supérieure à 30%. Par rapport à 2024, plus de la moitié (56%) ont enregistré une nouvelle baisse en 2025.

### Suppressions d'emplois et fermetures de sites se poursuivent à un rythme soutenu

L'enquête menée auprès des adhérents de la FIEV en janvier 2026 documente une réalité sociale dramatique. **45% des entreprises ont supprimé des emplois en France au cours des douze derniers mois**, et 50% en Europe hors France. Ces coupes, qui se comptent en centaines et parfois en milliers, s'inscrivent dans un contexte de chute des volumes chez les constructeurs et d'absence totale de visibilité.

Les perspectives sont tout aussi inquiétantes : **35% des équipementiers anticipent de nouvelles suppressions en France dans les prochains mois**, et 40% en Europe. À cela s'ajoute un recours significatif à l'activité partielle (entre 10% et 30% des salariés en 2025). Un équipementier sur cinq prévoit d'y recourir à nouveau dans les six prochains mois.

Ainsi, **dans les six prochains mois, 10% des répondants prévoient de fermer un site en France, et près de 13% en Europe, principalement en Allemagne**.

## **Les capacités de production européennes sont d'ores et déjà condamnées à se réduire**

**Près des trois quarts des équipementiers (74%) anticipent une réduction de leurs capacités de production en Europe** dans les cinq prochaines années. Pour plus d'un tiers (35%), cette baisse sera comprise entre 10% et 25%, et pour certains, elle dépassera les 25%, voire les 50%.

Cette perspective s'explique par plusieurs facteurs : la fragilité des activités liées aux motorisations thermiques qui représentent encore l'essentiel de leur activité, une montée en charge trop lente des véhicules électriques, et une concurrence accrue venue de Chine. **Plus de la moitié des répondants (56%) sont ainsi confrontés à un risque de « dessourcing » dans des pays à bas coûts. Près de la moitié des équipementiers (47%) ont par ailleurs subi des demandes de leurs clients constructeurs de transférer leur production de France vers des usines situées dans des pays plus compétitifs** - principalement la Chine, le Maroc, la Turquie et la Pologne.

Certains répondants rapportent des demandes de « désophistication », c'est-à-dire un retour à des produits de générations antérieures, par mimétisme des designs chinois. Ces demandes, outre leur impact négatif sur l'empreinte carbone, illustrent une forme de renoncement industriel préoccupante.

## **Les équipementiers réitèrent leur demande de contenu local**

Dans ce contexte, les équipementiers continuent d'appeler à une position claire en **faveur de l'adoption de mesures de contenu local européen : 80 % pour les voitures et 70 % en moyenne pour les pièces**. Sans cette protection, impossible de freiner les délocalisations vers les pays qui, eux, défendent activement leur industrie. Conscients des enjeux de compétitivité auxquels font face les constructeurs européens, les équipementiers s'inquiètent des effets à moyen terme d'un recours croissant à des fournisseurs chinois, redoutant l'affaiblissement progressif de la chaîne de valeur européenne, avec des fermetures d'usines, la disparition de l'ingénierie et la perte de savoir-faire.

Pourtant, la filière européenne dispose des atouts pour faire face à la concurrence internationale. Ses équipementiers font partie des acteurs les plus productifs et innovants au monde, et sont à l'origine de nombreux progrès technologiques dans l'automobile. L'Industrial Accelerator Act, dont la publication est imminente, constitue un moment charnière pour l'industrie automobile européenne. Il peut inverser la tendance et garantir que les règles du jeu soient enfin les mêmes pour tous.

*« Les filières française et européenne des équipements automobiles ont prouvé leur capacité d'innovation, leur engagement dans la transition écologique et leur excellence industrielle. Mais elles font face à une concurrence déloyale et à l'absence de mesures européennes de protection. Sans action rapide et déterminée, ce sont des milliers d'emplois industriels, des dizaines d'usines et des pans entiers de notre savoir-faire qui vont continuer de disparaître au profit de pays à bas coûts. » - Jean-Louis Pech, Président de la FIEV.*

## **À propos de la FIEV**

**“Agir pour le futur de l’automotive en défendant une mobilité durable, vectrice de liberté et respectueuse de l’environnement”** - La FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules) est le syndicat professionnel des équipementiers, des fabricants d'équipements de garage et de tous les autres apporteurs de solutions automobiles. Elle représente et défend les intérêts d'une industrie dont les acteurs contribuent à 85% au prix de revient d'un véhicule, réalisent près de 17 Mds€ de chiffre d'affaires, dont 55% réalisés à l'export, et rassemblent environ 58 000 emplois. 130 groupes d'entreprises, et leurs 300 sociétés adhérentes de la FIEV, bénéficient d'un large accompagnement (conseils, veille, formation et études), indispensable à leur performance sur un marché en perpétuel mouvement. Actionnaire majoritaire d'EQUIP AUTO, la FIEV contribue activement à faire de ce salon le rendez-vous international de l'après-vente automobile et des services pour la mobilité en France.

Pour en savoir plus : [fiev.fr](http://fiev.fr)