

D'où viennent les difficultés de la filière automobile française ? Une étude de terrain

6 octobre 2026

Une série d'entretiens menés auprès de représentants syndicaux, de dirigeants d'entreprises, et d'experts de sites industriels révèle le besoin d'une politique industrielle volontariste combinant une vision claire de long terme sur l'électrification et le besoin d'un "Made in EU" strict.

Alors que le Mondial de l'Automobile s'ouvre dans quelques jours à Paris, T&E [publie une enquête inédite](#) qui donne la parole à la filière automobile qui a perdu plus de 100 000 emplois sur les dix dernières années. Ce travail de terrain permet de montrer que la solidarité de filière s'est fissurée ces dernières années. Ce n'est pas le passage à l'électrique qui en est la cause, mais un processus pernicieux de mise en concurrence initié dans les années 2000. Celui-ci s'est accéléré avec la baisse structurelle des volumes de ventes de voitures neuves et l'émergence de la Chine et de sa capacité de production à bas-coût.

Menée par l'économiste Bernard Jullien, spécialiste du secteur, l'enquête repose sur des entretiens menés auprès de 27 sites industriels [1], comme R.Bourgeois à Besançon (fabrication de rotors et stators) ou Autoliv à Gournay (airbags). T&E a interrogé des patrons, des responsables syndicaux, et des experts de sites. Leurs réponses montrent que l'électrification est souvent vue comme une opportunité industrielle, à rebours du discours des grands constructeurs qui y voient l'origine de tous les problèmes.

« Beaucoup d'acteurs de la filière ont investi dans la transition. Ils ont besoin d'objectifs d'électrification clairs associés à des règles de contenu local, car seuls ces signaux peuvent leur permettre de résister aux importations à bas coût » explique Diane Strauss, directrice de T&E France.

Quelle trajectoire pour les établissements de la filière automobile française ?

■ Oui/favorable ■ Moyen/neutre ■ Non/défavorable ■ Fermé avant : établissement disparu avant que la concurrence extra-UE ne joue.

Établissement	Activité 2026	L'établissement a-t-il su tirer parti des évolutions technologiques ?				L'établissement résiste-t-il face à la mise en concurrence ?	
		Evolution hors véhicule électrique		Evolution liée au véhicule électrique		Avec sites européens	Avec sites chinois
		Opportunités à saisir	Opportunités saisies	Opportunités à saisir	Opportunités saisies		
Équipementier							
Dumarey Bouthéon	Boîtes de vitesse Poids lourds						Fermé avant
Dumarey Strasbourg	Boîtes de vitesse automatiques						Fermé avant
R. Bourgeois	Rotors/stators						
ITW (Illinois Tool Works)	Petites pièces injectées						
Enerflux	Direction assistée						Fermé avant
EFI Automotive	Capteurs / électronique						
Autoliv	Airabgs (Prod et R&D)						
Tenneco Schirmeck/Orléans	Soupapes						
Tenneco Saint Jean de la Ruelle	Bagues et coussinets						
Tenneco Chazelles	Bougies						
Tenneco Crépy en Valois	Systèmes de protection						
SOGEFI Air and Cooling	Systèmes thermiques						
Aumovio Toulouse	Electronique auto/ADAS						
Aumovio Rambouillet	Electronique auto/ADAS						
JTEKT	Composants, roulements						
Valeo éclairages	Eclairage						
Valeo autres	ADAS - Chaîne de traction						
Établissement constructeur							
Stellantis Mulhouse	Assemblage VP						
Stellantis Sochaux	Assemblage VP						
Stellantis Sept-Fons	Fonderie						
Stellantis Vélizy	R&D						
Renault Sandouville	Assemblage VUL						
Renault Batilly	Assemblage VUL						
Renault Maubeuge	Assemblage VP+VUL						
Renault Douai	Assemblage VP						
Renault Cléon	Moteurs						
Renault Flins	Economie circulaire						

Il y a urgence, car même lorsqu'elles prennent la voie d'avenir de l'électrification, les entreprises françaises sont menacées par la mise en concurrence avec des fournisseurs chinois. L'exemple le plus parlant est celui du site Renault de Cléon, spécialisé dans les moteurs. Après avoir fourni les Zoé et Mégane électriques, Cléon apprend que la R5 et la Twingo, seront équipées avec des moteurs Shanghai E-drive, dont les composants seront produits en Chine. Seul l'assemblage sera réalisé en France, ce qui signifie que 70 % de la valeur des moteurs échappent au site, faisant craindre pour l'avenir de l'usine.

Dans ce contexte, la future loi européenne sur l'accélérateur industriel (IAA) devra être la plus stricte possible quant à la provenance des différents composants des véhicules, et les trajectoires d'électrification des constructeurs doivent être maintenues.

L'Etat français a aussi un rôle à jouer, en recréant une solidarité de filière, qui est pratiquée ailleurs en Europe. Ainsi, en Allemagne, l'équipementier ZF s'est progressivement détourné de Dumarey, son fournisseur français de boîtes de vitesses, pour privilégier ses sites allemands. Dumarey doit désormais fermer ses sites de Bouthéon et Strasbourg d'ici la fin de l'année.

« L'Etat doit rassembler les différents échelons de la filière autour d'une stratégie industrielle commune et créer un nouveau pacte automobile français. Il peut utiliser différents leviers - fiscalité, aides à l'achat et commande publique pour y parvenir » conclut Bastien Gebel, responsable décarbonation de l'industrie automobile à T&E France et coauteur de l'étude.

Note

[1] Le panel a été constitué de manière à représenter la diversité de la filière en termes d'activités, de taille d'entreprise et de répartition entre constructeurs et équipementiers.