

Chapitre 3 : Les politiques économiques de l'Etat et de l'Europe

TD - Economie : Stellantis face au défi de la régulation



Capacités du programme de T STMG en droit-économie :

- Enumérer et distinguer les fonctions respectives des politiques d'offre et de demande qui peuvent s'inscrire alternativement ou concomitamment dans des cycles conjoncturels ou structurels ;
- Décrire l'évolution du rôle de l'État dans le cadre européen.

« STELLANTIS : Stellantis face au défi de la régulation »

Usine Stellantis à l'arrêt : symbole d'un secteur automobile en crise ?

0' à 1'54 | ARTE



Stellantis figure parmi les plus grands constructeurs automobiles mondiaux. Né en 2021 de la fusion entre le français PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel) et l'italo-américain FCA (Fiat, Chrysler, Jeep), le groupe incarne un pilier industriel en France avec ses sites historiques de Poissy, Sochaux et Mulhouse.

Pourtant, le groupe se trouve à un tournant critique : la fermeture confirmée de l'usine de moteurs thermiques de Douvrin (Hauts-de-France) en 2026 marque la fin de 50 ans d'histoire mécanique. En parallèle, la suppression de 250 postes à La Janais près de Rennes et une réduction drastique de la production (-11 % d'ici 2028 à Poissy et Mulhouse) menacent des milliers d'emplois. Stellantis doit financer son plan Dare Forward 2030 visant le 100 % électrique pour s'adapter aux nouvelles règles européennes qui prévoient un objectif initialement fixé à 100 %, puis assoupli à 90 % de réduction des émissions de CO₂ d'ici 2035.

Le marché automobile français traverse une zone de turbulences sans précédent. Stellantis doit aujourd'hui affronter une crise de la demande marquée par une stagnation des ventes de véhicules électriques, alors que les ménages, pénalisés par l'inflation, hésitent face à des prix encore élevés.

À cette difficulté s'ajoute une concurrence internationale asymétrique, notamment venue d'Asie, qui fragilise les positions du groupe en Europe. Pris dans un étau réglementaire, Stellantis est contraint d'accélérer sa mutation vers le « zéro émission » sous peine de lourdes sanctions financières, tout en tentant de conjurer un risque de désindustrialisation qui pèse lourdement sur ses usines historiques et la souveraineté économique de la France.

Votre Mission : Le Comité de Pilotage Stratégique

Face à cette crise, le gouvernement français doit ajuster sa régulation pour contrer la désindustrialisation sans renoncer à ses objectifs écologiques.

En tant qu'experts d'un comité de pilotage, vous devez proposer un plan de relance articulé sur trois axes :

1. **L'AXE POLITIQUE DE LA DEMANDE** : Comment renforcer l'attractivité des véhicules produits en France face à la concurrence internationale ?
2. **L'AXE POLITIQUE DE L'OFFRE** : Comment aider Stellantis à produire en France ?
3. **L'AXE POLITIQUE STRUCTURELLE** : Quelles lois et infrastructures faut-il déployer pour que l'électrique devienne l'option dominante et incontournable en 2035 ?

"Chaque groupe de 3 est une Cellule de Crise Stratégique. Pour réussir votre plan, vous avez besoin de trois regards complémentaires. Si un expert échoue, c'est tout le plan de relance qui s'écroule."

Groupes	Expert A (Demande)	Expert B (Offre)	Expert C (Structurel)
1			
2			
3			
4			
5			
6			

Expert	Couleur	Votre mission	Annexes
A - Demande	● Bleu	Identifier les freins (prix, autonomie) et les leviers (pouvoir d'achat, aides) qui influencent le passage à l'électrique pour les ménages français.	1, 2 & 3
B - Offre	● Orange	Analyser comment Stellantis peut réduire ses coûts de production et innover pour rester rentable face à la concurrence mondiale.	4, 5 & 6
C - Structurel	● Vert	Analyser comment l'État et l'Europe encadrent le marché (normes, infrastructures, aides) pour imposer la transition.	7, 8 & 9

Temps 1 : L'expertise (50 min) – travail individuel à l'aide d'un chatbot

Répondez aux questions de la *fiche mission page 3* à l'aide de votre chatbot et des annexes.

Connectez-vous au bot - <https://1cours1bot.fr/public/8347> et commencez par lui dire :

Je suis dans le groupe [BLEU/ROUGE/VERT]. Aide-moi à trouver les informations dans le dossier Stellantis pour gagner le match. Je veux que tu m'expliques en priorité les annexes qui concernent mon rôle.



Temps 2 : Le "Board" de décision (25 min) - les 3 experts se réunissent.

A- Confrontez vos 6 mesures (2 par expert) et n'en choisir que 2 tous axes confondus pour le plan final. Justifiez pourquoi vous sacrifiez certaines mesures.

B - Préparez des arguments pour convaincre le Ministre de la pertinence de votre plan de relance et remplir le tableau. Compléter le tableau Page 4.

Temps 3 : La Conférence de Presse (35 min)

Chaque cellule de crise présente son plan de relance devant le ministre

Objectif : Exposez vos 2 mesures, suivi de questions des journalistes (la classe) - 5 minutes par groupe.

Note de service du Ministère de l'Économie

"Le temps presse. La souveraineté de notre industrie automobile est en jeu. Vous avez 45 minutes pour extraire les données clés de vos documents et bâtir vos premières propositions avant la réunion du Board."

"Attention : le déficit public dépasse les 5 % du PIB. Les marges budgétaires sont limitées."

FICHES MISSIONS EXPERTS

FICHE MISSION : EXPERT A – LA POLITIQUE DE LA DEMANDE

À l'aide de vos connaissances et des annexes 1, 2 et 3, vous devez analyser les évolutions du macro-environnement et les freins individuels actuels des consommateurs pour proposer des leviers de régulation par la demande capables de rendre l'offre électrique de Stellantis plus attractive.

- 1. Identifiez les éléments financiers ou psychologiques qui peuvent encore freiner l'achat de véhicules électriques en France.** (Format attendu : Liste à puces classée en deux catégories).
- 2. Expliquez comment les aides publiques existantes (bonus écologique, leasing social, prime au retrofit) influencent la décision d'achat des consommateurs** (Format attendu : Un paragraphe structuré d'environ 5 lignes utilisant des liens logiques : "donc", "par conséquent", "car...")
- 3. Proposez 2 mesures concrètes pour inciter les ménages à acheter des véhicules électriques en complément ou en adaptation des dispositifs existants.** (Format attendu : Énoncé de la mesure suivi d'une phrase de justification personnelle).

FICHE MISSION : EXPERT B – LA POLITIQUE DE L'OFFRE

À l'aide de vos connaissances et des annexes 4, 5 et 6, vous devez identifier les contraintes du macro-environnement puis analyser les coûts de production de Stellantis et proposer des leviers de régulation par l'offre permettant de restaurer la compétitivité du groupe face à la concurrence mondiale.

- 1. Comparez le coût horaire en France et en Chine. Expliquez pourquoi Stellantis a une marge de manœuvre limitée sur ses prix de vente par rapport à ses concurrents asiatiques.** (Format attendu : D'abord une comparaison chiffrée courte, puis un paragraphe expliquant le lien entre coût de production et prix de vente final).
- 2. Expliquez en quoi l'investissement dans les batteries et la R&D permet-il à Stellantis d'améliorer sa capacité à produire et à être compétitif ?** (Format attendu : Un paragraphe argumenté)
- 3. Proposez 2 mesures concrètes pour aider Stellantis à réduire ses coûts de production ou à améliorer sa productivité.** (Format attendu : Énoncé de la mesure suivi d'une phrase de justification personnelle).

FICHE MISSION : EXPERT C – LA POLITIQUE STRUCTURELLE

À l'aide de vos connaissances et des annexes 7, 8 et 9, vous devez analyser les mutations du macro-environnement afin de proposer des leviers de régulation structurelle permettant de préparer le terrain et les infrastructures pour le marché de 2030/2035.

- 1. Listez les risques financiers si Stellantis continue de vendre trop de voitures thermiques.** (Format attendu : Liste à puces énumérant les sanctions ou conséquences financières mentionnées dans les sources).
- 2. Expliquez dans quelle mesure le manque de bornes est une menace pour la stratégie "Tout Électrique" de l'Union Européenne.** (Format attendu : Un paragraphe argumenté)
- 3. Proposez 2 mesures concrètes pour accompagner le marché des véhicules de l'union européenne.** (Format attendu : Énoncé de la mesure suivi d'une phrase de justification personnelle).

DOSSIER DOCUMENTAIRE : Stellantis face au défi de la régulation

Annexe	Titre de l'annexe	Expert
Annexe 1	Enquête sur les principaux freins à l'achat de véhicules électriques en France	A
Annexe 2	Aides publiques pour faciliter l'accès aux véhicules propres	A
Annexe 3	Coût total de détention : 208 essence vs e-208	A
Annexe 4	Coûts et marges constructeur européen	B
Annexe 5	Innovation, batteries et compétitivité européenne	B
Annexe 6	Exonérations de cotisations patronales : un coût de 75 milliards d'euros en 2023	B
Annexe 7	Normes environnementales et malus CO ₂	C
Annexe 8	L'UE assouplit l'interdiction des moteurs thermiques prévue pour 2035	C
Annexe 9	Zones à Faibles Émissions et infrastructures de recharge : un défi pour la transition électrique	C

ANNEXE 1 – Enquête sur les principaux freins à l'achat de véhicules électriques en France

Freins à l'achat d'une voiture électrique



Les enquêtes récentes sur la mobilité montrent que **les réticences à l'égard de la voiture électrique sont autant psychologiques que financières** : beaucoup d'automobilistes expriment une peur de l'autonomie réelle, de la panne sèche et de l'obsolescence des batteries, malgré des garanties parfois longues. Dans le même temps, la part des formules de leasing* et de location longue durée progresse fortement, signe que les Français privilégient de plus en plus l'usage et la flexibilité plutôt que la propriété définitive du véhicule. L'attrait pour la technologie embarquée (écrans, connectivité, aides à la conduite) contribue à rendre les modèles électriques et hybrides plus désirables, en particulier pour les clients sensibles à l'innovation et au confort d'usage.

Source : D'après, Carbone4/ADEME, "Les idées reçues sur la voiture électrique" et enquêtes acceptabilité VE (2024-2025).

ANNEXE 2 – Aides publiques pour faciliter l'accès aux véhicules propres

Dans un contexte budgétaire contraint, le Gouvernement a maintenu et réorganisé les dispositifs d'aide à l'achat et à la location de véhicules peu polluants, notamment les voitures électriques, afin de soutenir la transition écologique et le pouvoir d'achat des ménages. Le bonus écologique est maintenu en 2025-2026 avec un barème progressif selon les revenus des ménages, allant jusqu'à 4 000 € pour les ménages modestes, 3 000 € pour les déciles intermédiaires et 2 000 € pour les déciles élevés. Certaines primes anciennes, comme la prime à la conversion, ont été supprimées afin de simplifier et recentrer les aides sur les véhicules électriques neufs. Le dispositif de leasing social* sera reconduit en 2025 pour faciliter l'accès à un véhicule électrique à loyers attractifs pour les ménages modestes, offrant ainsi une alternative à l'achat direct. La prime au retrofit*, permettant de convertir des véhicules anciens en versions plus propres, est maintenue et adaptée. Le soutien à l'achat de camionnettes électriques reste actif via des financements spécifiques. Ces mesures permettent de recentrer les aides sur les véhicules électriques neufs, de proposer une solution de location accessible aux ménages modestes et intermédiaires, et de soutenir la transition écologique tout en prenant en compte le pouvoir d'achat des ménages.

Source : D'après, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique - "Aides à l'acquisition de véhicules peu polluants : les dispositifs évoluent", 2 décembre 2024.

Lexique

- **Leasing (ou LOA/LLD)** : Mode de financement où l'on paye pour l'**usage** de la voiture (un loyer mensuel) plutôt que pour sa propriété. À la fin du contrat, soit on rend le véhicule (Location Longue Durée - LLD), soit on peut l'acheter (Location avec Option d'Achat - LOA).
 - **Intérêt** : Permet d'avoir des mensualités plus faibles qu'un crédit classique et de changer de voiture régulièrement pour avoir une batterie neuve.
- **Leasing Social** : Dispositif d'aide de l'État permettant aux ménages les plus modestes d'accéder à une voiture électrique pour un loyer très bas (environ **100 €/mois**). L'État finance une grande partie du premier loyer pour rendre l'électrique accessible à ceux qui n'ont pas d'épargne.
- **Le retrofit** est une technique autorisée en France depuis 2020 qui consiste à convertir un véhicule thermique (essence ou diesel) en véhicule électrique. Le principe : On retire le moteur à combustion, le réservoir et le pot d'échappement pour les remplacer par un moteur électrique et une batterie. Les conditions : Le véhicule (voiture, camionnette, bus) doit généralement avoir plus de 5 ans. L'opération doit être réalisée par un installateur agréé.

ANNEXE 3 - Coût total de détention : 208 essence vs e-208

Comparatif : Peugeot 208 (Essence) vs e-208 (Électrique)

Base : Usage de 15 000 km par an sur une durée de 4 ans (soit 60 000 km au total).

Poste de dépense	Peugeot 208 (Essence)	Peugeot e-208 (Électrique)
Achat (Bonus déduit)	● ~ 19 200 €	● ~ 30 100 € (Bonus de 4 000 € déjà déduit)
Énergie (Carburant)	● 4 000 € (1 000 € / an)	● 1 600 € (400 € / an)
Entretien technique	● 1 200 € (300 € / an)	● 400 € (100 € / an)
Coût total sur 4 ans	24 400 €	32 100 €

L'analyse du coût total de détention révèle un bilan paradoxal. Si l'on regarde uniquement les dépenses du quotidien, la voiture électrique est la grande gagnante : sur une période de 4 ans (pour 15 000 km/an), elle permet d'économiser environ 3 200 € de frais de roulage grâce à une électricité moins chère que l'essence (env. 400 €/an contre 1 000 €/an) et un entretien simplifié (moteur électrique sans vidange ni courroie).

Cependant, ce gain à l'usage ne suffit pas encore à "rembourser" l'écart du prix à l'achat. Même en déduisant le bonus écologique, une e-208 reste environ 11 000 € plus chère qu'une 208 essence à l'achat. Pour un ménage français, le frein principal n'est donc pas le coût de l'énergie, mais le coût de l'acquisition initiale.

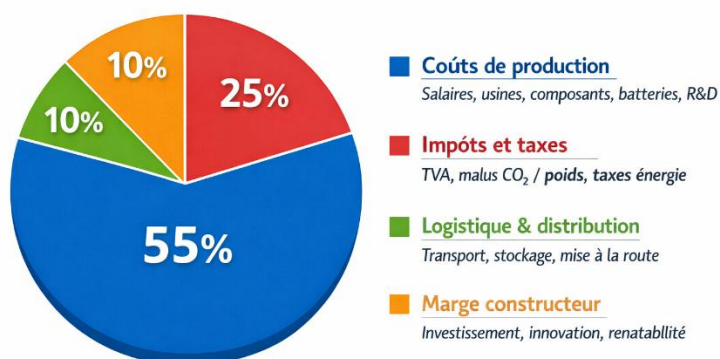
L'attrait final du véhicule dépend alors d'un équilibre fragile : d'un côté, les dispositifs fiscaux (Malus CO₂ et malus au poids) qui viennent alourdir artificiellement la facture des modèles thermiques, et de l'autre, les aides publiques (Bonus, Leasing social) qui tentent de rendre le ticket d'entrée de l'électrique plus supportable.

Source : D'après, "Comparaison voiture électrique et thermique : tout savoir", article de synthèse sur le TCO des véhicules.

ANNEXE 4 – Coûts et marges d'un constructeur automobile européen

Répartition indicative du prix d'une Peugeot 208 neuve en 2024

Répartition du Prix de Vente d'une Voiture Électrique



Une part importante de ces coûts de production provient du coût du travail. En France : Le coût horaire d'un ouvrier (salaire + charges patronales de 42 %) s'élève à environ 35 € / heure. En Chine : Le coût horaire moyen dans l'automobile est estimé autour de 8 € par heure. Grâce à cet écart de salaires et à une maîtrise totale de la fabrication des batteries, les constructeurs chinois produisent leurs véhicules avec un avantage de coût de 25 % par rapport aux usines européennes.

Dans ce contexte, les constructeurs européens doivent trouver un équilibre délicat : maintenir des marges suffisantes pour financer la transition électrique, développer des plateformes véhicules électriques, adapter les sites industriels et investir dans les batteries et logiciels, tout en restant compétitifs face à la concurrence internationale. Une baisse de prix trop importante ou une guerre des remises pourrait compromettre la pérennité de l'investissement industriel et de l'emploi. Les analystes soulignent donc que la maîtrise des coûts de production, et notamment du coût du travail, est un levier central pour la compétitivité des constructeurs européens. Les marges, même limitées, permettent de soutenir l'innovation et de garantir la continuité de la production locale, essentielle dans la perspective de souveraineté industrielle et énergétique.

Sources : INSEE, *Les comptes de la Nation en 2024 – situation de l'industrie* & Eurostat, *Labour cost levels in the EU automotive industry (2024)*

ANNEXE 5 – Innovation, batteries et compétitivité européenne

La transition vers le véhicule électrique transforme profondément la structure des coûts dans l'industrie automobile. La batterie représente aujourd'hui entre 30 et 40 % du coût total d'un véhicule électrique. La maîtrise de cette technologie est donc un enjeu stratégique majeur pour les constructeurs.

Or, la production mondiale de cellules de batteries est aujourd'hui largement dominée par des entreprises asiatiques (Chine, Corée du Sud). Cette dépendance expose les constructeurs européens à des risques d'approvisionnement et à une pression sur les prix.

Pour répondre à cet enjeu, l'Union européenne a lancé plusieurs initiatives industrielles visant à développer une filière européenne des batteries. Dans le cadre du plan industriel européen, 1,8 milliard d'euros sont mobilisés pour soutenir les producteurs européens via des prêts et des aides à l'investissement.

L'objectif est triple :

- réduire la dépendance stratégique à l'Asie ;
- améliorer la compétitivité coût des véhicules électriques produits en Europe ;
- soutenir l'emploi industriel et l'innovation technologique.

Pour des groupes comme Stellantis, investir dans la recherche et développement (R&D), les logiciels embarqués et la production locale de batteries constitue un levier essentiel pour améliorer la compétitivité hors-prix et gagner des parts de marché à long terme.

Source : D'après Commission européenne, *plan industriel 2025 et analyses sectorielles automobile*.

ANNEXE 6 – Exonérations de cotisations patronales : un coût de 75 milliards d'euros en 2023

Depuis les années 1990, la France utilise les exonérations de cotisations patronales comme outil conjoncturel pour réduire le coût du travail et soutenir l'emploi, notamment pour les salariés peu qualifiés. Le rapport Bozio-Wasmer analyse l'efficacité de ces mesures sur plusieurs décennies.

1993-1995 : Allègements Balladur → premières baisses ciblées pour faire face à un chômage élevé.

1996-2005 : dispositifs dégressifs liés aux 35 heures.

2013-2019 : élargissement aux salaires supérieurs au SMIC pour toucher davantage de salariés.

Ces mesures ont permis de réduire significativement le coût du travail autour du SMIC. En 2023, le coût total pour les finances publiques atteint 75 milliards d'euros, soit 2,7 % du PIB*, mais leur efficacité est désormais moins forte qu'au début des années 1990.

Trappes à bas salaires et limites

Les exonérations ont des effets différents selon le point de vue :

- Économistes : peuvent créer des "trappes à bas salaires", où le salaire net peine à progresser.
- Employeurs : le coût des cotisations influence la capacité à augmenter les salaires.
- Salariés : progression limitée des salaires dans le temps.

Le rapport souligne qu'il est difficile de mesurer précisément ces effets. Face à la dégradation budgétaire, certaines exonérations peuvent être ajustées, tout en poursuivant deux objectifs :

1. Maintenir des emplois stables.
2. Encourager des emplois mieux rémunérés (montée en gamme).

Des scénarios de réforme pour réduire le coût du travail sans baisser les salaires

Pour soutenir l'emploi et la compétitivité dans le court/moyen terme, plusieurs leviers pourraient être utilisés :

- Allègements ciblés de cotisations patronales sur certaines tranches de salaire (SMIC et légèrement au-dessus).
- Crédits d'impôt pour l'investissement ou la R&D, diminuant les charges des entreprises sans toucher aux salaires.
- Subventions à la formation et au développement des compétences, pour améliorer la productivité et soutenir les emplois.
- Exonérations temporaires ou sectorielles, afin de réagir rapidement à des difficultés économiques conjoncturelles.

Ces mesures permettraient aux entreprises de réduire le coût du travail, de rester compétitives et de sécuriser ou créer des emplois, tout en préservant le salaire et le pouvoir d'achat des salariés.

Source : D'après, www.vie-publique.fr

* Les exonérations de cotisations patronales, représentant 2,7 % du PIB en 2023, font partie des dépenses publiques qui contribuent au déficit global, aujourd'hui supérieur à 5 % du PIB

ANNEXE 7 – Normes environnementales et contraintes réglementaires

Barème officiel 2026 : Malus écologique (CO₂) et Malus poids (Kg) des véhicules en France

Émissions CO ₂ (g/km)	Malus CO ₂ (€)	Poids du véhicule (kg)	Malus poids (€/kg)
≤ 97	0	< 1 500	0
98 – 117	50 – 300	1 500 – 1 699	10
118 – 129	400 – 900	1 700 – 1 799	15
130 – 139	1 200 – 2 100	1 800 – 1 899	20
140 – 159	2 500 – 8 000	1 900 – 1 999	25
≥ 192	80 000 (Plafond)	≥ 2 000	30

La réglementation environnementale européenne impose une baisse progressive des émissions moyennes de CO₂ des véhicules neufs, via les normes dites CAFE*, sous peine d'amendes très élevées pour les constructeurs qui dépassent les objectifs fixés. Parallèlement, la fiscalité française applique un malus CO₂ et un malus au poids qui augmentent fortement le coût d'immatriculation des véhicules les plus lourds et les plus émetteurs.

Ces dispositifs transforment progressivement la structure de l'offre, en rendant économiquement moins attractifs les modèles thermiques puissants ou très lourds et en incitant les constructeurs à développer des modèles électrifiés plus sobres. Indirectement, les normes et malus contribuent donc à protéger les constructeurs européens engagés dans la transition énergétique, en alignant la demande sur les véhicules moins émetteurs.

Source : D'après, Ministère de la Transition écologique, dossiers officiels sur la réglementation CO₂ et le malus automobile 2025–2026.

Lexique

- Normes CAFE (Corporate Average Fuel Economy) : Règle européenne qui impose aux constructeurs (Stellantis, Renault...) une moyenne d'émissions de CO₂ à ne pas dépasser pour l'ensemble de leurs voitures vendues. S'ils dépassent, ils paient des amendes.

ANNEXE 8 - L'Union Européenne assouplit l'interdiction des moteurs thermiques prévue pour 2035

L'Union européenne revient, sous certaines conditions, sur l'interdiction totale de vente de véhicules neufs à moteur thermique prévue pour 2035 et adoptée en 2022. La Commission européenne a publié un dispositif pour le secteur automobile visant à concilier neutralité climatique, indépendance stratégique et flexibilité industrielle.

Le 16 décembre 2025, la Commission européenne a présenté un plan incluant des mesures relatives aux véhicules à moteur à combustion. Elle modifie ainsi l'objectif initial de « zéro émission » qui devait s'appliquer à toutes les voitures neuves en 2035. Parallèlement, elle maintient des dispositifs destinés à encourager l'adoption des véhicules électriques.

Les propositions de la Commission s'appuient sur le plan d'action pour le secteur automobile ainsi que sur les contributions de l'industrie et des parties prenantes réunies dans le cadre du dialogue stratégique sur l'avenir du secteur, engagé depuis janvier 2025.

Évolution de l'objectif climatique pour 2035

En 2022, l'Union européenne avait fixé un objectif très ambitieux : une réduction de 100 % des émissions de CO₂ des voitures neuves en 2035 (par rapport à 1990). Concrètement, cela revenait à interdire la vente de véhicules à moteur thermique neufs à cette date.

Toutefois, en 2025, la Commission européenne a assoupli cet objectif. Le nouvel objectif prévoit désormais une réduction de 90 % des émissions de CO₂ en 2035.

Les 10 % d'émissions restantes devront être compensés par des mécanismes spécifiques, tels que l'utilisation d'acier à faible empreinte carbone produit dans l'Union européenne ou l'usage de carburants renouvelables (e-fuels, biocarburants). Il ne s'agit donc plus d'une interdiction totale de vente de véhicules neufs à moteur thermique, mais d'un cadre réglementaire très contraignant visant à atteindre la neutralité climatique tout en laissant une marge d'adaptation au secteur industriel.

Vers une électrification massive du marché automobile en 2035 : comment atteindre cet objectif ?

Pour accompagner cette transition, l'Union européenne encourage le développement d'une filière industrielle locale:

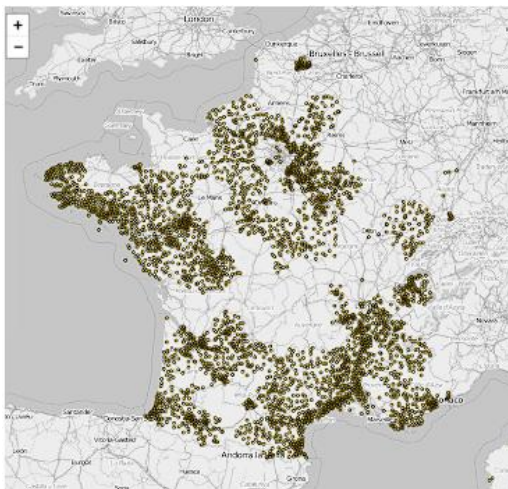
- **L'initiative Battery Booster : 1,8 milliard d'euros** mobilisés en prêts sans intérêt pour réduire la dépendance à l'Asie.
- **Le bonus des « super-crédits »** : Pour encourager la production locale, une petite voiture électrique fabriquée en Europe compte pour **1,3** véhicule propre au lieu de **1** dans le calcul des objectifs de pollution.

Ce bonus fait baisser artificiellement la moyenne de pollution des constructeurs automobiles. Cela aide les entreprises à respecter les normes écologiques et à éviter de lourdes amendes, tout en favorisant les usines européennes face à la concurrence étrangère.

Source : D'après, <https://www.vie-publique.fr/economie/secteur-automobile-ue-interdiction-moteurs-thermiques-2035>

ANNEXE 9 – Zones à Faibles Émissions et infrastructures de recharge : un défi pour la transition électrique

Carte de France des Bornes de recharge pour véhicules électriques



Source : <https://www.data.gouv.fr/reuses/carte-de-france-des-bornes-de-recharge-pour-vehicules-electriques>

D'ici 2026, l'accès aux centres-villes des cinq plus grandes métropoles françaises – Paris, Lyon, Marseille, Strasbourg et Rouen – sera interdit aux véhicules Crit'Air 3 (Zones à Faibles Émissions - ZFE). Cette mesure vise à réduire la pollution urbaine et à favoriser le passage à l'électrique. Elle crée une obligation légale pour des millions d'automobilistes de renouveler leur véhicule, ce qui constitue un levier puissant pour accélérer l'adoption des voitures électriques.

Cependant, cette transition pose un risque de fracture sociale : tous les ménages ne peuvent pas financer un véhicule électrique, même avec les aides existantes (bonus écologique, leasing social, primes au retrofit). Cette inégalité pourrait limiter la demande globale, surtout parmi les citoyens à revenus modestes, et justifie des dispositifs d'accompagnement ciblés pour préserver l'accès à la mobilité.

Parallèlement, le réseau de recharge reste un obstacle majeur. La France est encore loin de l'objectif européen de 1 borne pour 10 véhicules, et les bornes rapides sont particulièrement insuffisantes. L'habitat collectif, où vit 40 % de la population, complique l'installation de bornes individuelles. Les infrastructures restent également saturées sur les autoroutes et rares en zones rurales, renforçant la peur de la panne et freinant l'adoption des véhicules électriques.

Source : D'après ADEME, baromètres et études sur les infrastructures de recharge en France, 2025

PLAN DE RELANCE STELLANTIS 2026 : LE BOARD DE DECISION

Aide à l'arbitrage (Pour les Temps 2 & 3)

En groupe, remplissez le tableau ci-dessous avec **vos 2 mesures prioritaires** pour préparer votre argumentation face au Ministre.

1. Pourquoi avoir sacrifié les quatre autres mesures ? (Donnez au moins deux raisons : coût budgétaire trop élevé, délai de mise en œuvre trop long, rejet probable par les clients...)
2. Quel est l'argument "massue" pour convaincre le Ministre ? Utilisez un chiffre clé issu de vos annexes

Groupe n° : _____ | Experts :

Axe de régulation	Mesures choisies	Justification économique & stratégique	Impact attendu (Ventes, Emploi, ou Écologie)
Axe ● DEMANDE			
Axe ● OFFRE			
Axe ● STRUCTURE			