

En crise, l'industrie automobile européenne se tourne vers la guerre



Usine Volkswagen à Wolfsburg. © Akhil Simha



• [Benjamin Pestieau](#) 13 juillet 2026



Le Vent Se Lève

En crise, l'industrie automobile européenne se tourne vers la guerre Une crise dans l'ensemble de l'automobile européenne Une crise qui n'en est pas une pour les actionnaires Une stratégie qui s'effondre D'une impasse à l'autre: freiner l'électrique, puis chercher le salut dans le militaire Une alternative existe

20 min

Restructurations, licenciements, usines qui ferment : l'industrie automobile européenne vacille et se reconvertit dans l'armement. Elle choisit les profits pour ses actionnaires, la crise technologique et la guerre, alors que la prospérité et la paix sont possibles [1].

Le groupe Volkswagen avait déjà acté la suppression de 35 000 emplois dans sa principale marque automobile d'ici 2030¹. Aujourd'hui, elle envisagerait d'aller jusqu'à 100 000 suppressions de postes dans le monde et la fermeture de quatre usines allemandes². Le syndicat IG Metall a tout

de suite réagi qu'il ferait tout ce qui est possible pour empêcher ce scénario³. Une fois de plus le groupe allemand tente de faire payer la facture de la chute de ses ventes aux travailleurs et travailleuses du groupe ; faire payer celles et ceux qui ont produit la richesse du groupe. Comme sa filiale Audi l'a fait à Bruxelles en fermant son usine ultramoderne qui se trouvait dans la capitale du pays. Avec cette fermeture, Audi a détruit des emplois, détruit des familles et détruit des savoir-faire. Et c'est à nouveau ce scénario que VW propose à son personnel.

Une crise dans l'ensemble de l'automobile européenne

Ce qui se passe avec le géant allemand n'est pas une situation isolée. Toute l'industrie européenne est touchée : Stellantis⁴, Renault⁵, Mercedes,... BMW, longtemps présenté comme le plus solide des trois grands allemands⁶, a vu son action chuter de plus de 11 % en une seule séance en juin 2026, après avoir divisé par plus de deux sa prévision de marge pour l'année⁷. En 2025, le secteur automobile allemand a supprimé près de 50 000 emplois, ramenant l'emploi total à son niveau le plus bas depuis 14 ans, avec environ 725 000 salariés⁸.

L'industrie automobile européenne traverse une crise profonde mais ce n'est pas une crise de moyens. Les actionnaires de tous ces groupes croulent sous le cash.

Et cette crise touche toute la chaîne industrielle. Selon CLEPA, l'association européenne des équipementiers automobiles, les fournisseurs automobiles européens ont annoncé 54 000 suppressions d'emplois en 2024 et 50 000 en 2025, soit 104 000 suppressions d'emplois annoncées en deux ans. C'est dans cette chaîne de sous-traitance, souvent moins visible que les grands constructeurs, que la crise frappe d'abord et violemment⁹.

Une crise qui n'en est pas une pour les actionnaires

L'industrie automobile européenne traverse une crise profonde. Mais il faut commencer par dire de quelle crise on parle. Ce n'est pas d'abord une crise de moyens. Les actionnaires de tous ces groupes croulent sous le cash. Ils ont été grassement rémunérés ces dernières années. Dans l'après-Covid, la majorité des constructeurs automobiles européens ont connu une augmentation considérable de leurs profits. Audi a ainsi réalisé des profits opérationnels records : 7,6 milliards d'euros en 2022¹⁰ et 6,3 milliards d'euros en 2023¹¹. Sa maison mère, le groupe Volkswagen, a distribué à ses actionnaires près de 11 milliards d'euros de dividendes au titre de

l'exercice 2023¹².

Et après ces années records, VW – malgré la crise – propose encore de verser 2,6 milliards d'euros de dividendes au titre de 2025¹³, après avoir versé 3,2 milliards d'euros au titre de 2024¹⁴. Il s'agit de dividendes bien supérieurs à ceux de la période pré-Covid (2018-2021)¹⁵. Stellantis a dégagé 13,4 milliards d'euros de bénéfice net en 2021, 16,8 milliards en 2022¹⁶ et 18,6 milliards en 2023. Des profits records dans l'histoire du groupe. Pour le seul exercice 2023, environ 7,7 milliards d'euros ont été redistribués aux actionnaires sous forme de dividendes et de rachats d'actions. Les actionnaires ont encaissé pendant les années fastes ; les travailleurs sont maintenant appelés à payer la facture.

Une stratégie qui s'effondre

L'industrie automobile européenne, et plus encore l'industrie automobile allemande, repose depuis des décennies sur trois piliers : la maîtrise historique du moteur thermique, la montée en gamme autour des gros SUV et des modèles à forte marge, et la rentabilité exceptionnelle du marché chinois.

Le moteur thermique : L'industrie automobile allemande a construit sa puissance sur une avance technologique accumulée pendant plus d'un siècle autour du moteur à combustion. Dans son nouveau livre, *Les Derniers jours de l'ancien monde*, Peter Mertens, secrétaire général du PTB, résume bien ce que représentait ce moteur pour le capitalisme automobile européen : « un véritable fossé protecteur autour de la forteresse industrielle européenne »¹⁷. L'image est juste. Le moteur thermique n'était pas seulement une prouesse technique ; c'était une barrière d'entrée. Sa complexité — des milliers de pièces, des chaînes de sous-traitance spécialisées, un savoir-faire industriel accumulé — rendait l'arrivée de nouveaux concurrents extrêmement difficile.

Les grands monopoles comme VW ont freiné l'émergence d'une nouvelle technologie pour pouvoir garder le plus longtemps possible la rente de monopole liée à la technologie existante.

Mais cette complexité était aussi une source durable de profits. Le modèle ne s'arrêtait pas à la vente du véhicule : entretiens réguliers, pièces de rechange, réparations, usure, huile, filtres, échappements, boîtes de vitesses. Toute une économie de l'après-vente s'est construite autour du moteur thermique.

La voiture électrique menace directement ce modèle, parce qu'elle

comporte beaucoup moins de pièces mobiles, demande moins d'entretien et déplace le cœur de la technologie vers les batteries, les logiciels et l'électronique. C'est pourquoi les grands constructeurs européens ont freiné la transition. Non par manque de compétences, mais parce que l'électrique attaquait leur rente historique. Peter Mertens résume bien la situation : « Dans l'industrie automobile, des groupes dominants comme Volkswagen et BMW ont délibérément freiné la transition vers la voiture électrique. Non par manque de compétences, mais parce que le moteur à combustion constituait leur principale source de profits. Pendant ce temps, la Chine les a dépassés d'un bond : grâce à des investissements publics massifs dans les batteries et l'électrification, ce pays, pourtant entré plus tard dans l'industrie automobile, a rapidement rattrapé puis dépassé l'avance technologique que l'Europe avait construite en un siècle. »

Il décrit là, la tendance des grands monopoles¹⁹ comme VW à freiner l'émergence d'une nouvelle technologie pour pouvoir garder le plus longtemps possible la rente de monopole liée à la technologie existante. Et cette tendance des monopoles a freiné le progrès pour protéger une rente de monopole se paie cash aujourd'hui pour l'industrie automobile européenne. L'Agence internationale de l'énergie confirme l'ampleur du basculement technologique et du retard pris par les constructeurs européens : en 2025, près de 55 % des nouvelles voitures vendues en Chine sont électriques. Les constructeurs chinois fournissent environ 60 % des ventes mondiales de voitures électriques, alors que les constructeurs européens et nord-américains pèsent chacun environ 15 %²⁰.

Les gros SUV. Les constructeurs européens ont aussi maximisé leurs marges en misant sur les gros SUV – des modèles lourds, chers et à forte marge – au détriment de petites voitures abordables. La part des SUV dans les ventes automobiles est ainsi passée de 24 % en 2016 à 54 % en 2024, puis à 59 % en 2025²¹. Cette stratégie a amélioré les marges à court terme, mais elle a aussi éloigné une partie des ménages du marché du neuf et retardé l'offre européenne de voitures électriques simples, accessibles et produites à grande échelle²².



À lire aussi... [Voitures électriques : la leçon de politique industrielle de...](#)

La Chine. Le modèle allemand était structurellement exportateur : en 2024 encore, 78,2 % des voitures produites en Allemagne étaient destinées à l'exportation ; même en ne comptant que les destinations clairement identifiées, environ 45 % de toute la production automobile allemande partait hors Union européenne²³. En 2021, la Chine était encore le principal débouché des produits automobiles allemands et de leurs fournisseurs, pour près de 30,1 milliards d'euros²⁴. Cela s'appelait alors "compétitivité" allemande. Précisément, en 2021, les exportations de voitures produites en Allemagne vers la Chine étaient de 270 000 unités. Aujourd'hui, ces exportations s'effondrent. En 2025, l'Allemagne n'exportait plus que 98 313 véhicules, soit un effondrement des exportations vers la Chine de plus de 60% en quelques années.

Les constructeurs allemands ont aussi réalisé de gros profits grâce à leur production locale en Chine. Ils n'ont pas seulement exporté vers ce marché : ils l'ont occupé massivement avec des véhicules de marques allemandes produits sur place, via des coentreprises et des sites industriels locaux. En 2021, une voiture sur trois produite dans le monde par les groupes allemands était vendue en Chine, et aucun autre pays étranger ne produisait autant de voitures allemandes que la Chine, avec 4,3 millions d'unités cette année-là²⁵. Pendant des années, cela a été l'un des piliers de la rentabilité automobile allemande.

Les constructeurs européens ont maximisé leurs marges en misant sur les gros SUV – des modèles lourds, chers et à forte marge – au détriment de petites voitures abordables.

Mais aujourd'hui le modèle se retourne aussi. Là où l'automobile allemande était autrefois synonyme de technologie et de qualité, elle est aujourd'hui critiquée, parfois moquée – dans les essais automobiles, dans la presse spécialisée – pour son retard technologique, en particulier dans l'électrique, la batterie, les logiciels embarqués et la voiture autonome. La part de marché des constructeurs allemands en Chine est passée d'environ 24 % en 2020 à environ 15 % sur les neuf premiers mois de 2024²⁶. Le débouché chinois, qui avait longtemps permis à l'industrie automobile allemande d'écouler une production bien supérieure à son marché intérieur et de réaliser des profits considérables, est donc en train de devenir son contraire : non plus un moteur de rentabilité, mais le lieu où se révèle son retard technologique.

D'une impasse à l'autre: freiner l'électrique, puis chercher le salut dans le militaire

Face à cette crise, une partie croissante de l'industrie automobile européenne s'enferme dans deux nouvelles impasses. La première consiste à continuer à freiner le passage à l'électrique pour faire durer le moteur thermique le plus longtemps possible. Le secteur ne le dit évidemment pas dans ces termes. Il parle de "neutralité technologique", de "flexibilité" ou de "réalisme industriel". Mais concrètement, l'ACEA, le lobby européen des constructeurs automobiles, affirme que les objectifs européens de CO₂ pour 2030 et 2035 ne sont plus atteignables et demande une approche plus flexible, incluant notamment les hybrides rechargeables, les prolongateurs d'autonomie, l'hydrogène et d'autres carburants. En décembre 2025, la Commission européenne a d'ailleurs présenté un paquet automobile qui assouplit l'objectif de 2035 : au lieu d'une réduction de 100 % des émissions à l'échappement, les constructeurs devront atteindre 90 %, les 10 % restants pouvant être compensés par l'usage d'acier bas-carbone européen, d'e-fuels ou de biocarburants²⁷.