

Automobile et Mobilités Routières : s'engager pleinement dans la décarbonation

Dans le cadre de notre **Plan robuste pour l'économie française (PREF)**





Programme

18H00 | INTRODUCTION

- **Laurent Perron**, Coordinateur de projet

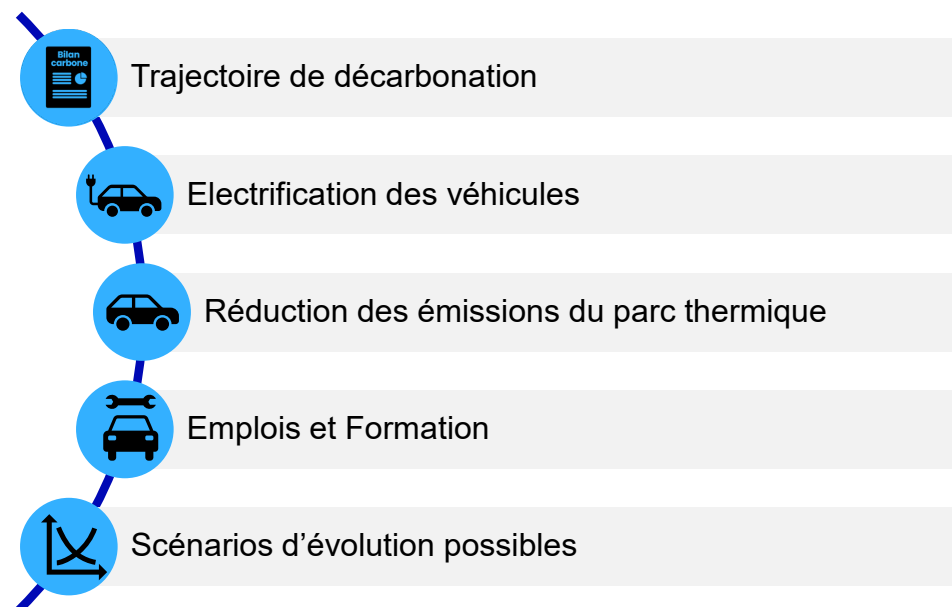
18H10 | PRESENTATION DU POINT D'ETAPE

- **Marjorie Lhuillier Guinot**, Cheffe de projet
- **Guillaume Allart**, Ingénieur de projet
- **Emeline Aubel**, Chargée de projet
- **Laurent Siffre**, Shifter
- **Elise Nénonéné**, Shifteuse
- **Damien Amichaud**, Chef de projet Emploi Formation

19h20 | Q&A

Vous pouvez poser vos questions dans l'onglet Q/R

19h45 | FIN DU WEBINAIRE



Le rapport et les notes thématiques sont disponibles

Symbole pour l'appel à contributions



Qui sommes-nous ?

Éclairer



Influencer



Association d'entreprises

Équipe salariée

Chefs de projet
& experts



50+ Entreprises membres

20+ Fondations, *family offices*
et fédérations membres

20+ Mécènes et financeurs
publics sur projet

35+
Employés
salariés



Recherche



Influence



Partenariats

22+
Chefs de
projet

100+
Experts
thématiques



20 000+
Bénévoles

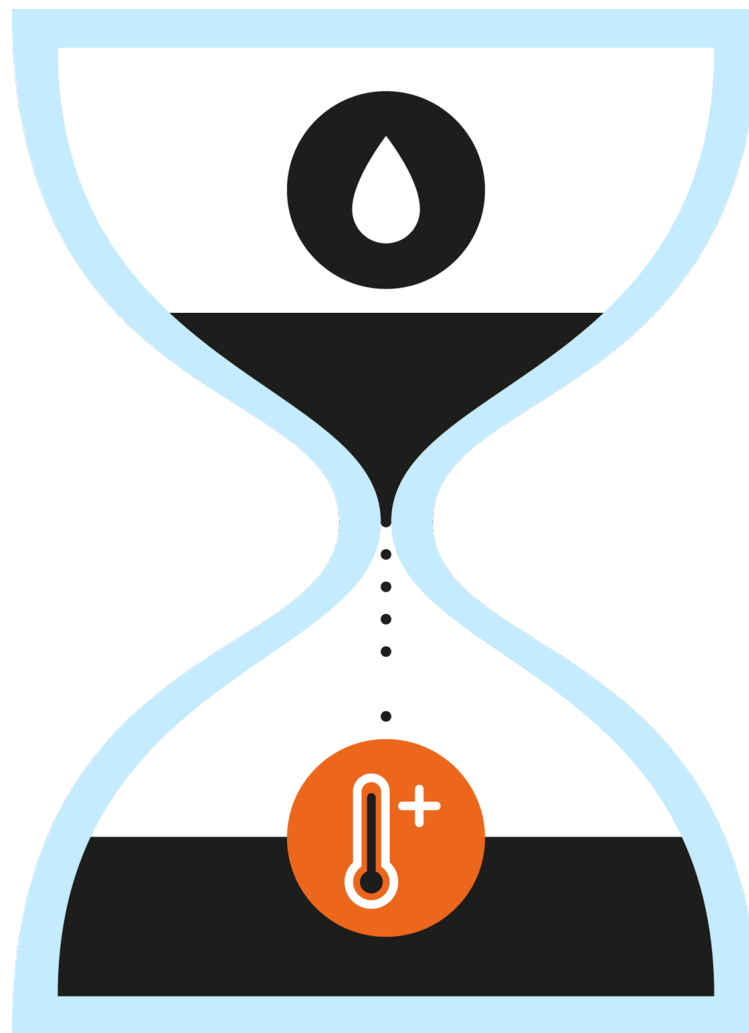


Réseau international nous appuyant dans nos travaux,
diffusant les idées du Shift, s'informant et se formant sur
les enjeux énergie-climat.



La double contrainte carbone

D'un côté, le changement climatique nous engage à **réduire nos émissions de gaz à effet de serre** pour réduire son intensité



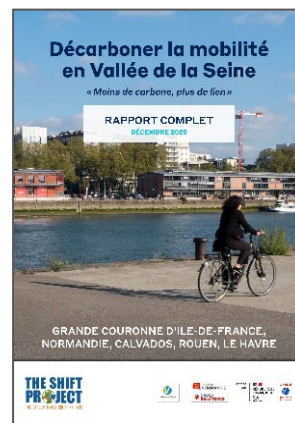
De l'autre, la contraction inéluctable de l'approvisionnement pétrolier nécessite de l'anticiper, donc de **réduire la consommation de pétrole** avant qu'elle ne diminue de force

La mobilité, documentée depuis 2017

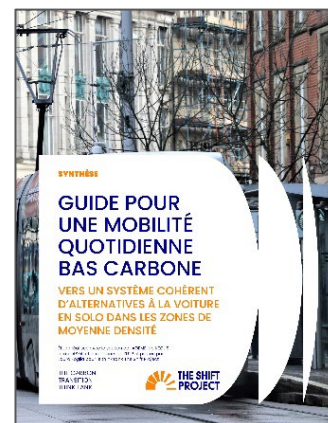
Mobilité quotidienne



2017



2019



2020

Industrie auto & technologies



2020



2021

Mobilité longue distance



2021



2022

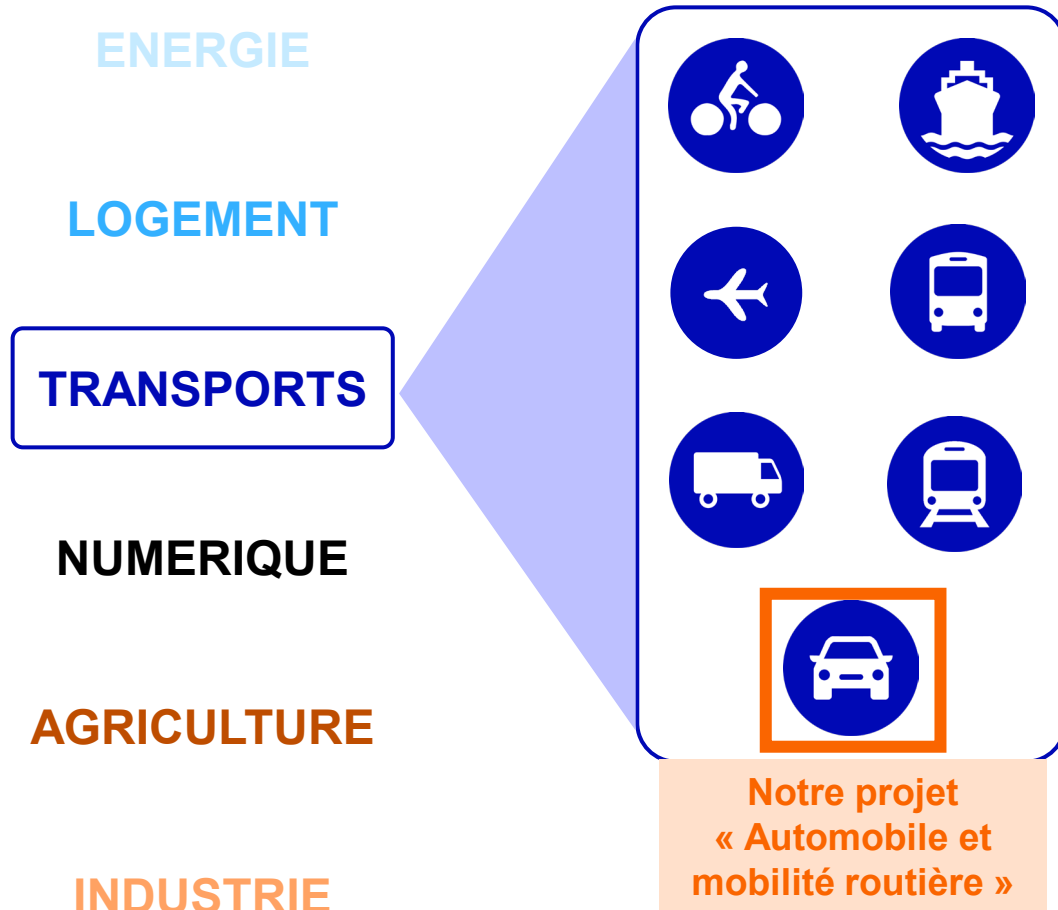
Transport de marchandises



2022

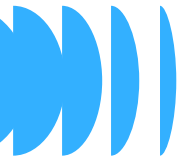


Le Plan robuste pour l'économie française (PREF)



Agenda de publication

- **14 avril** : Réussir la transition dans l'incertitude – 20 chantiers
- **17 septembre** : webinaire Transport
- **14 octobre** : Livre
- **D'ici 2027**, nombreuses publications **sectorielles**



A quoi pourrait ressembler la mobilité décarbonée en 2050 ?

Mobilité routière des personnes : **~25% des émissions** totales

Plus de **80% des kilomètres** parcourus le sont en **voiture**

Plus de **90% de l'énergie** des transports **est fossile**

Rééquilibrer les modes de transport



Maîtriser la demande **d'électricité**



Maîtriser la consommation **de matières**



Réduire **les externalités** (pollution, espace, sédentarité, coût...)



Etendre les **transports en commun**



Massifier le **train passager**



Développer le **vélo**

Décarboner les véhicules et le parc



Contenir le **dérèglement climatique**



S'adapter à un monde où **le pétrole devient rare**



Electrifier vite et massivement



Sortir du parc les véhicules les plus émissifs



Réduire la consommation du parc existant

Le secteur automobile, des défis majeurs



...

Nos partenaires du projet



BNP PARIBAS



Et merci aux 36 000 donateurs du crowdfunding de 2025 !





Une concertation déjà large

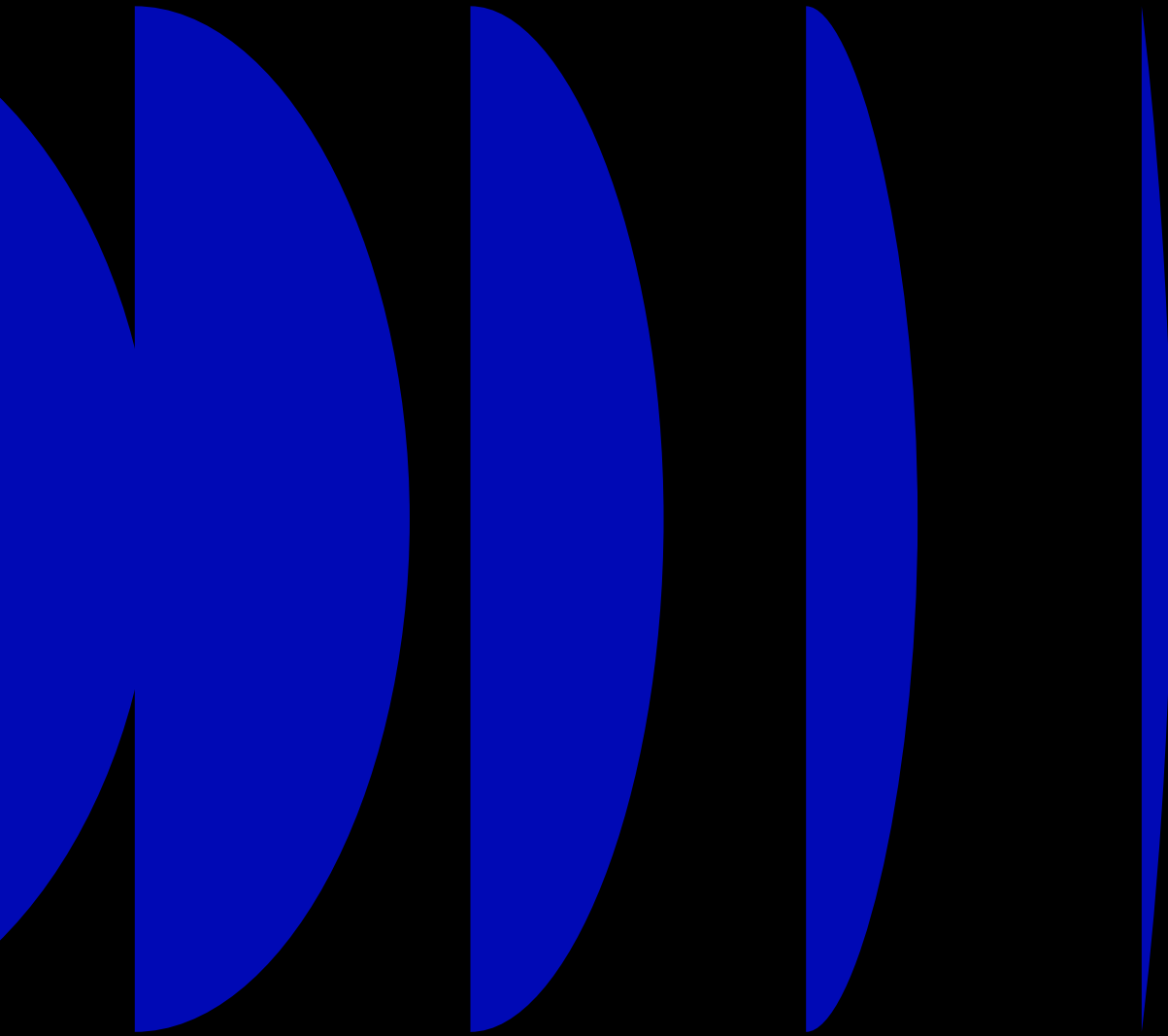
Plus de 50 organisations consultées : organisations professionnelles, instituts techniques, institutions, associations, experts, distributeurs et autres professionnels du secteur

Près de 100 personnes ont contribué, à titre professionnel ou personnel, dans un groupe de travail ou en étant interviewées

Plus de 40 bénévoles animent et participent à des groupes de travail

Merci à toutes et à tous !





01

Le projet automobile et mobilités routières



L'équipe projet



Laurent Perron
Coordinateur de projet



**Marjorie Lhuillier
Guinot**
Cheffe de projet



Guillaume Allart
Ingénieur de projet



Emeline Aubel
Chargée de projet



L'équipe projet



Damien Amichaud
Chef de projet
Emploi - Formation



Pauline Brouillard
Cheffe de projet
communication



Simon Levan
Chargé de
communication



Elise Nénonéné
Shifteuse
Consultante

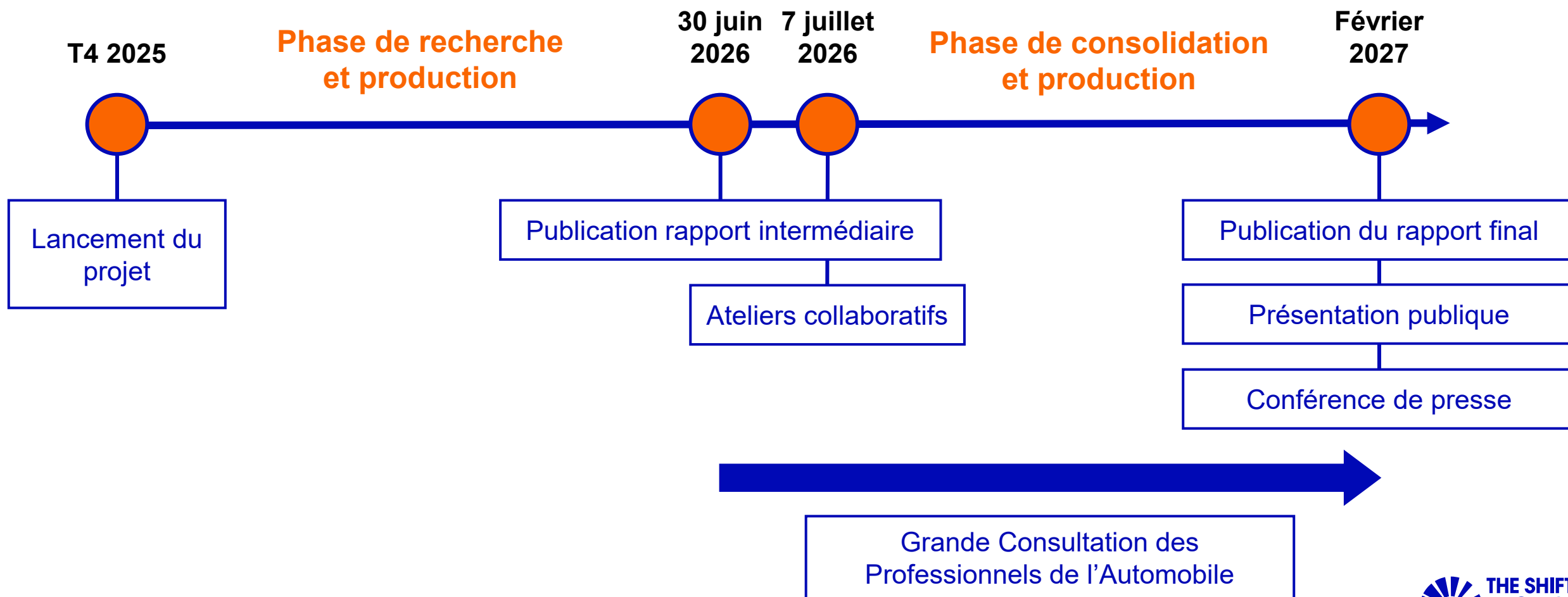


Laurent Siffre
Shifter
Consultant





Calendrier





Les 2 piliers d'une mobilité décarbonée

Mobilité routière des personnes : **~25% des émissions** tot.

Plus de **80% des kilomètres** parcourus le sont en **voiture**

Plus de **90% de l'énergie** des transports **est fossile**

Rééquilibrer les modes de transport



Maîtriser la demande **d'électricité**



Maîtriser la consommation **de matières**



Réduire **les externalités** (pollution, espace, sédentarité, coût...)



Développer massivement **le vélo**



Etendre les **transports en commun**



Massifier le **train passager**

Décarboner les véhicules et le parc



Contenir le **dérèglement climatique**



S'adapter à un monde où **le pétrole devient rare**



Electrifier vite et massivement



Sortir du parc les véhicules les plus émissifs



Réduire la consommation du parc existant

Méthodologie et périmètre

Décarboner les véhicules et le parc

-  Contenir le **dérèglement climatique**
-  S'adapter à un monde où **le pétrole devient rare**

-  **Electrifier vite et massivement**
-  **Sortir du parc** les véhicules les plus émissifs
-  **Réduire la consommation** du parc existant



Voitures particulières (VP)



Véhicules Utilitaires Légers (VUL)



2 roues motorisés



VELIs – Véhicules Légers Intermédiaires



Bus et Cars



Vision des experts et professionnels du secteur
par des entretiens et groupes de travail collaboratifs



État de l'art de la littérature
via des rapports et publications pertinentes sur le sujet



Modélisation du parc français jusqu'en 2050
avec le suivi de la composition, de la consommation et des émissions

Un rapport et des notes thématiques

L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES : S'ENGAGER PLEINEMENT DANS LA DÉCARBONATION

Rapport intermédiaire - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES LES 2-ROUES MOTORISÉS, UNE SOLUTION À EXPLORER

Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES LES VÉHICULES LÉGERS INTERMÉDIAIRES

Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES MOBILITÉ AUTONOME ET DÉCARBONATION

Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES L'IMPACT DU TCO DANS L'ACCELERATION DE LA TRANSITION

Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES LA MAINTENANCE DES VÉHICULES PARTICULIERS

Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



L'AUTOMOBILE ET LES MOBILITÉS ROUTIÈRES LE SPORT AUTOMOBILE ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

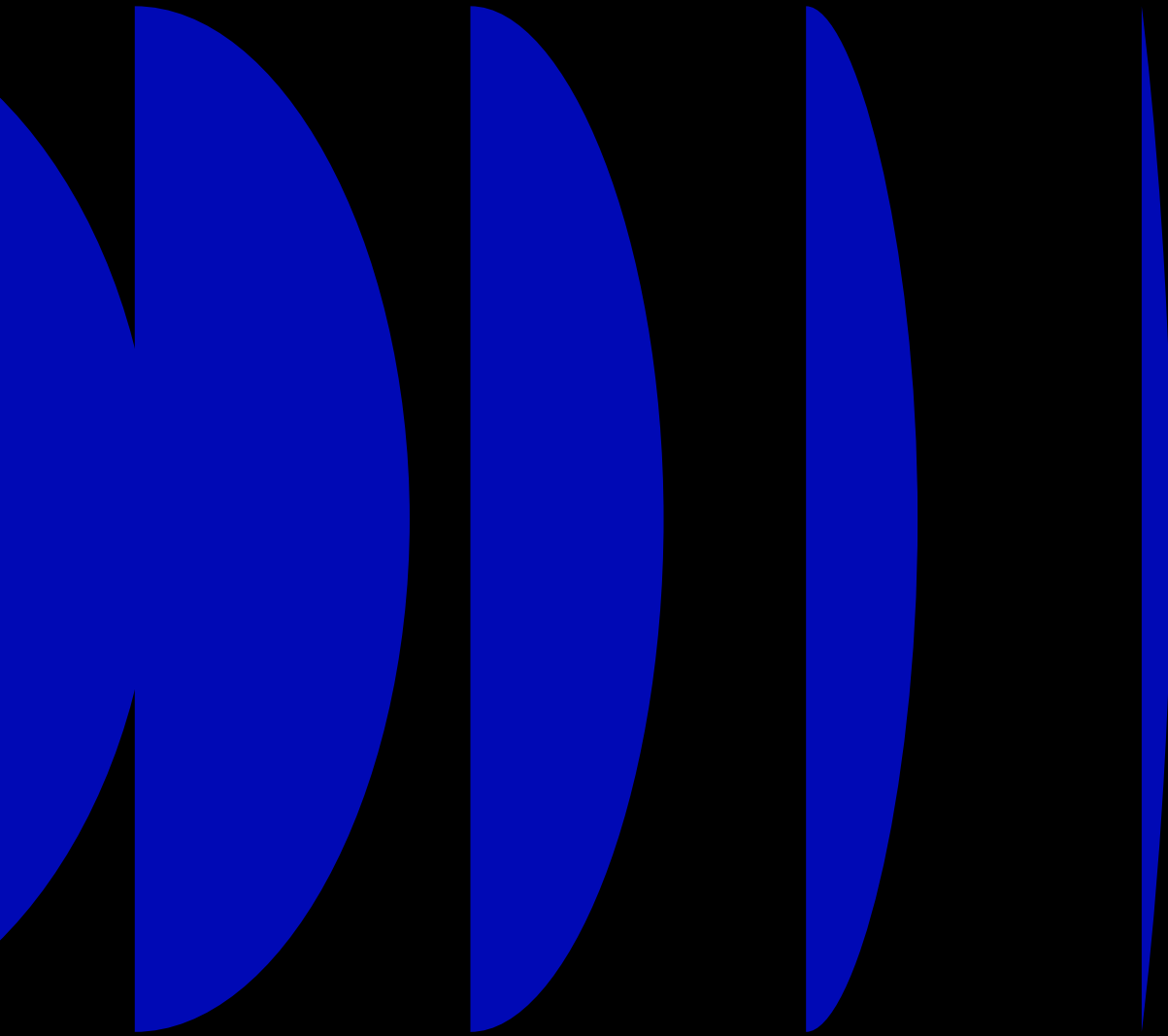
Note thématique - Juin 2026

DANS LE CADRE DU
PLAN ROBUSTE POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE



LE THINK TANK DE LA
TRANSITION BAS CARBONE



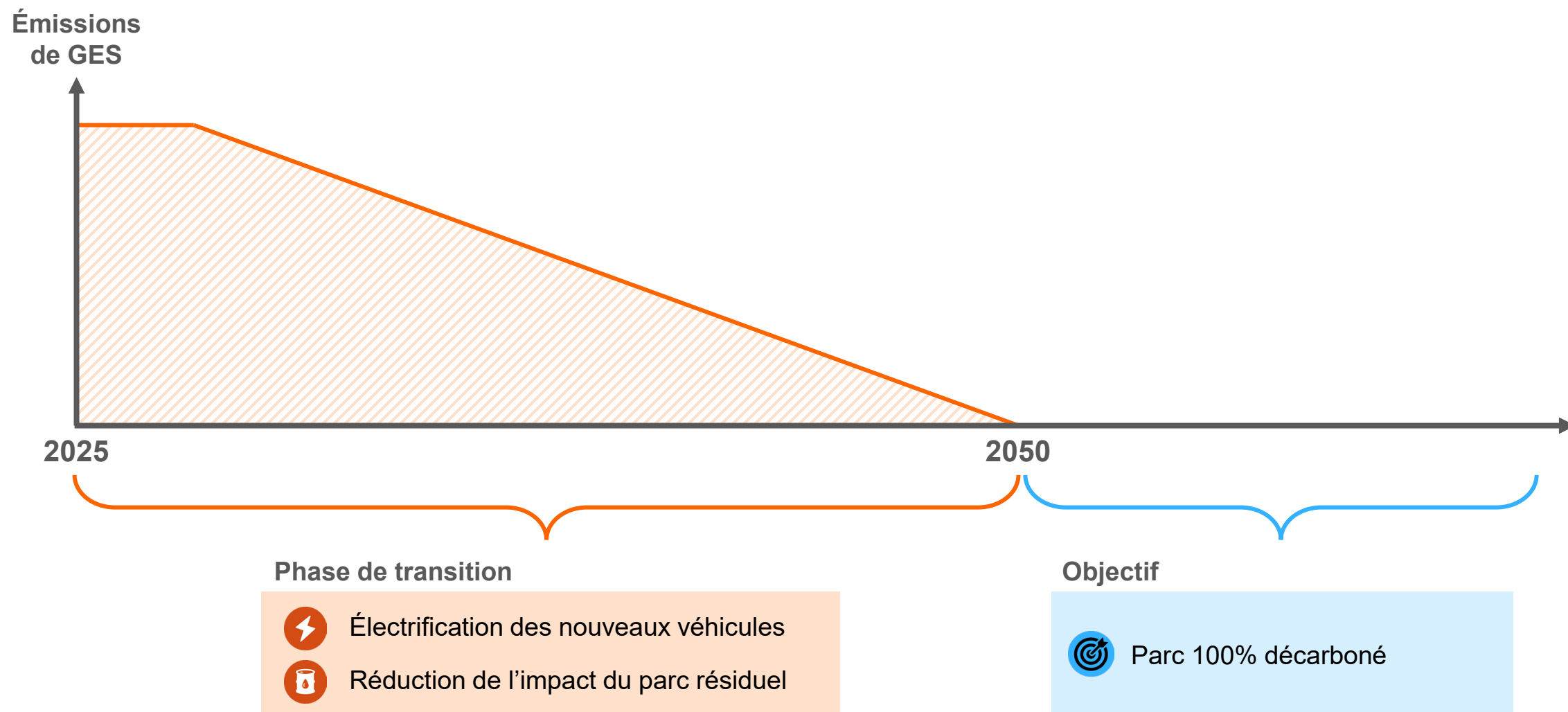


02

Décarboner le parc : objectifs et leviers

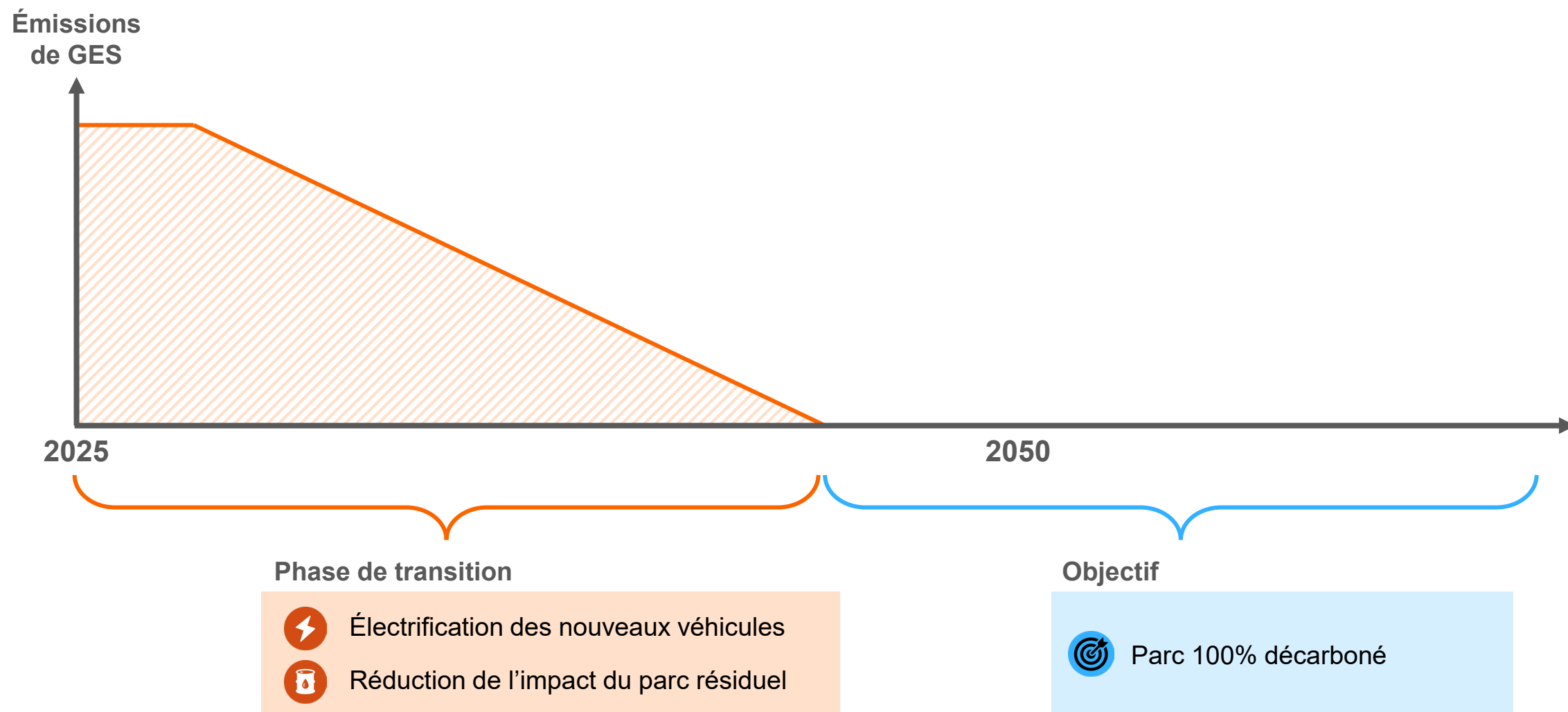


Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation



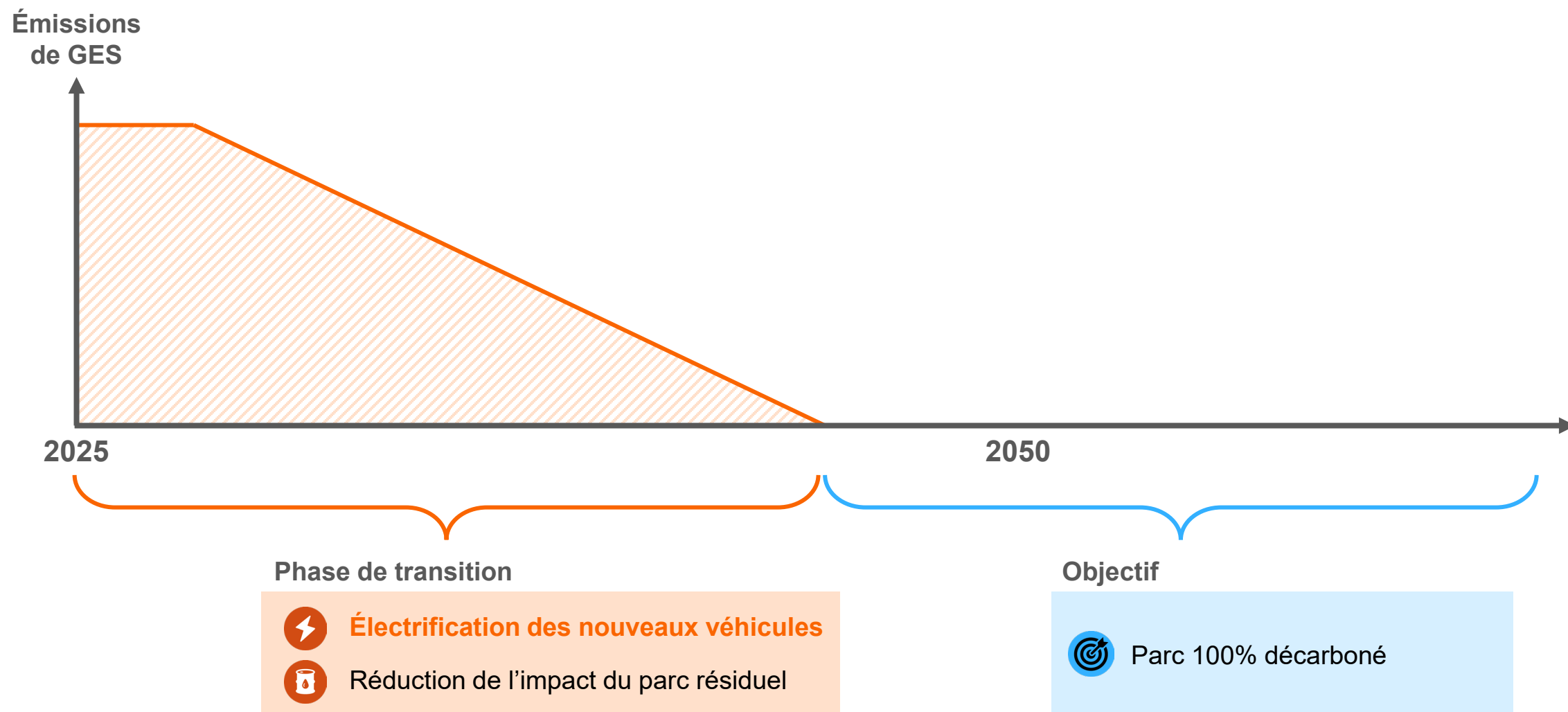


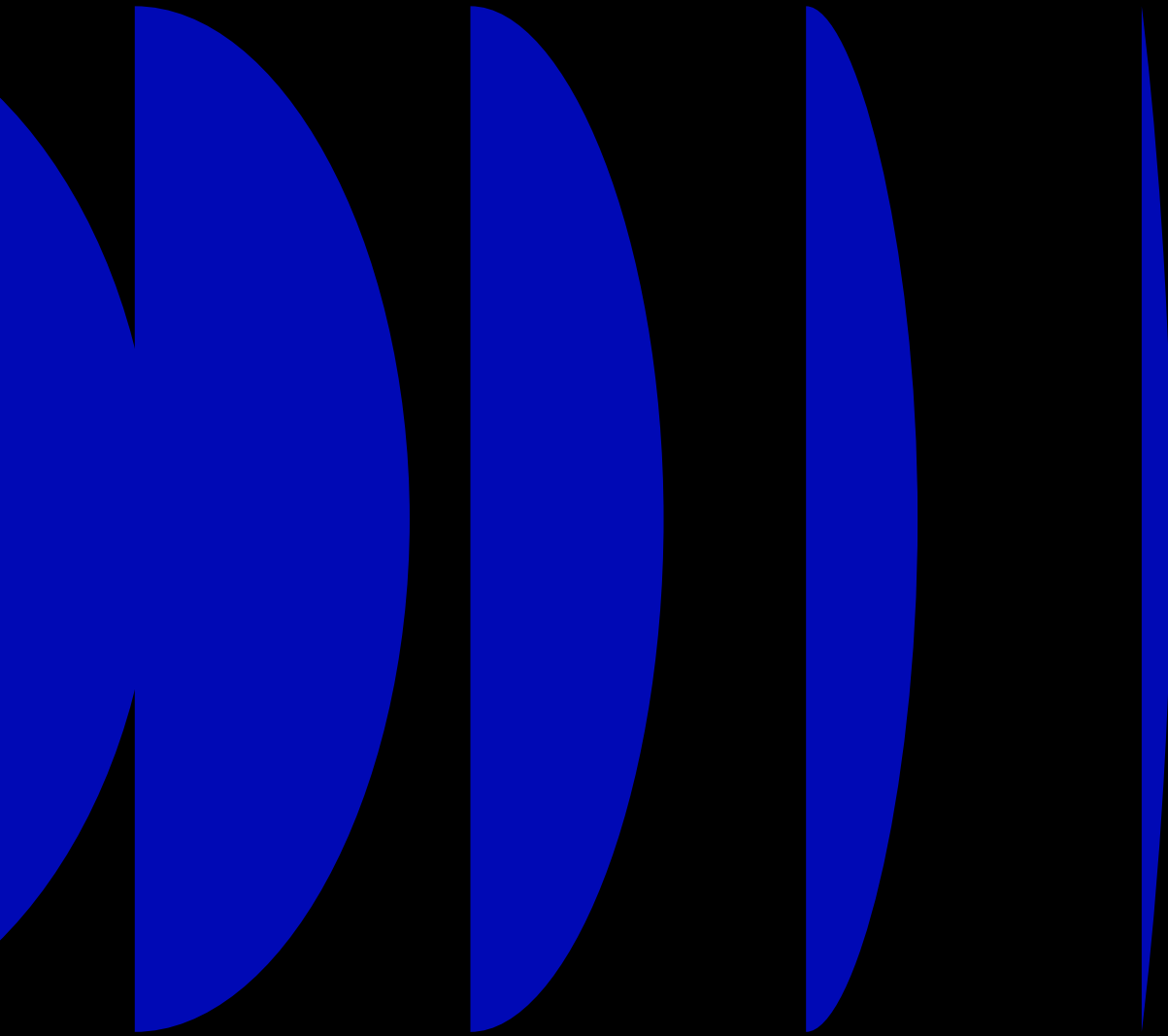
Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation





Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation

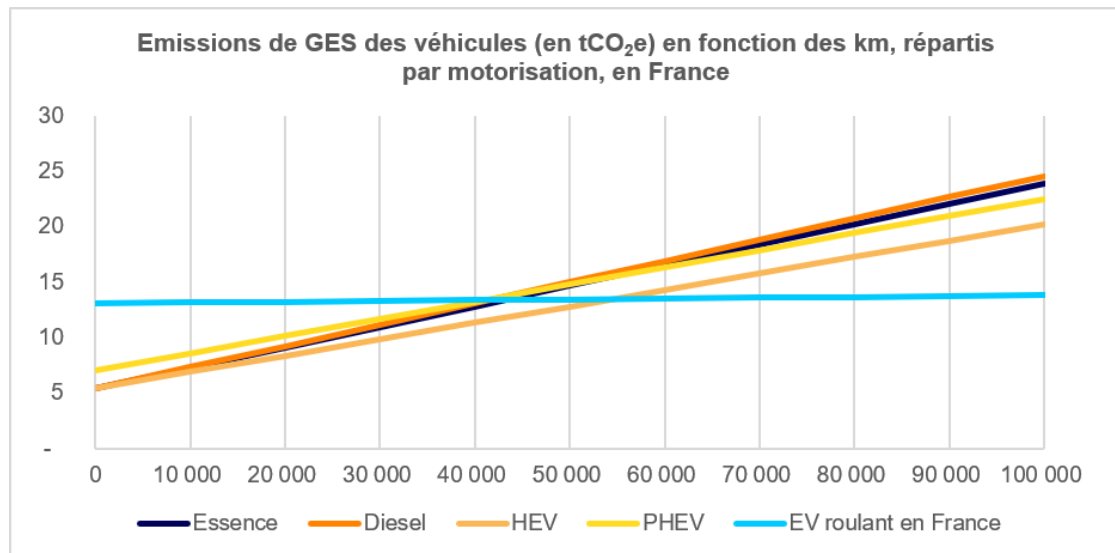




2.1

Accélérer l'électrification

L'électrification, clef d'une décarbonation en profondeur



- **Meilleure densité énergétique** : autonomie accrue
- **Optimisation industrielle** : réduction des coûts



- **Réseau de recharge étendu** : un des meilleurs maillages en bornes publics en Europe
- **Bornes haute puissance** disponibles sur tous les grands axes



- **Coût de détention compétitif** avec les motorisations thermiques
- **Risque pétrolier** amené à creuser davantage l'écart en faveur du VEB



Division par 3 à 4 de l'empreinte carbone en cycle de vie complet



Pas d'énergie fossile à l'utilisation



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



Des freins à lever, une dynamique à accélérer

Freins et leviers



Renforcer le réseau de recharge



- Réseau de recharge à étendre en copropriétés et en milieu rural
- Transparence prix et accessibilité



Accompagner le changement



- Information des futurs adoptants
- Formation des prescripteurs
- Beaucoup de mythes et croyances tenaces



Maîtriser les dépendances



- Besoins en métaux accrus, chaînes dominées par la Chine
- Base manufacturière à sécuriser sur les composants critiques



Développer les compétences



- Nouvelles compétences requises, notamment pour les métiers aval
- Attractivité de l'emploi à améliorer

Vision de long terme

Ecosystème de services autour de la voiture électrique

Une utilisation du VEB devenue la nouvelle normalité

Un projet industriel et technologique tourné vers l'avenir

Renouvellement d'un secteur d'emplois non délocalisables



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



Petite voiture électrique : une réponse à beaucoup de questions ?

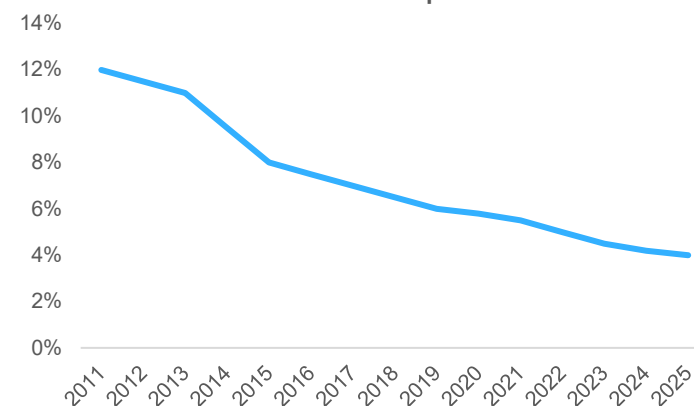
- **Prix des VEB** : un frein majeur à l'adoption rapide
- **Ventes de voitures neuves** : à un très faible niveau depuis le Covid en partie lié à la quasi disparition des petites voitures
- Maîtrise de l'**empreinte matières**
- Maîtrise nécessaire de la **consommation électrique**



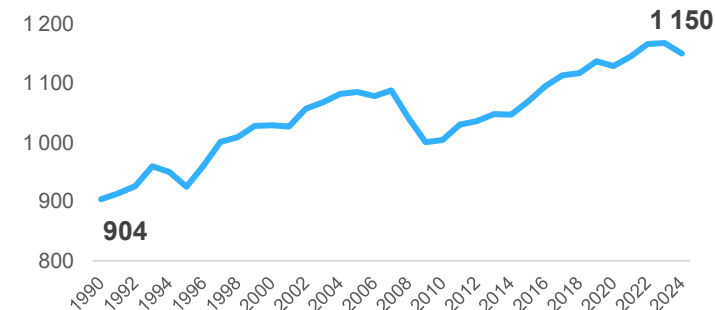
Développer, produire et diffuser des
petites voitures électriques sobres



Le segment A (petites voitures) dans les ventes neuves en Europe



Evolution de la masse moyenne des voitures essence vendues en France, en kg

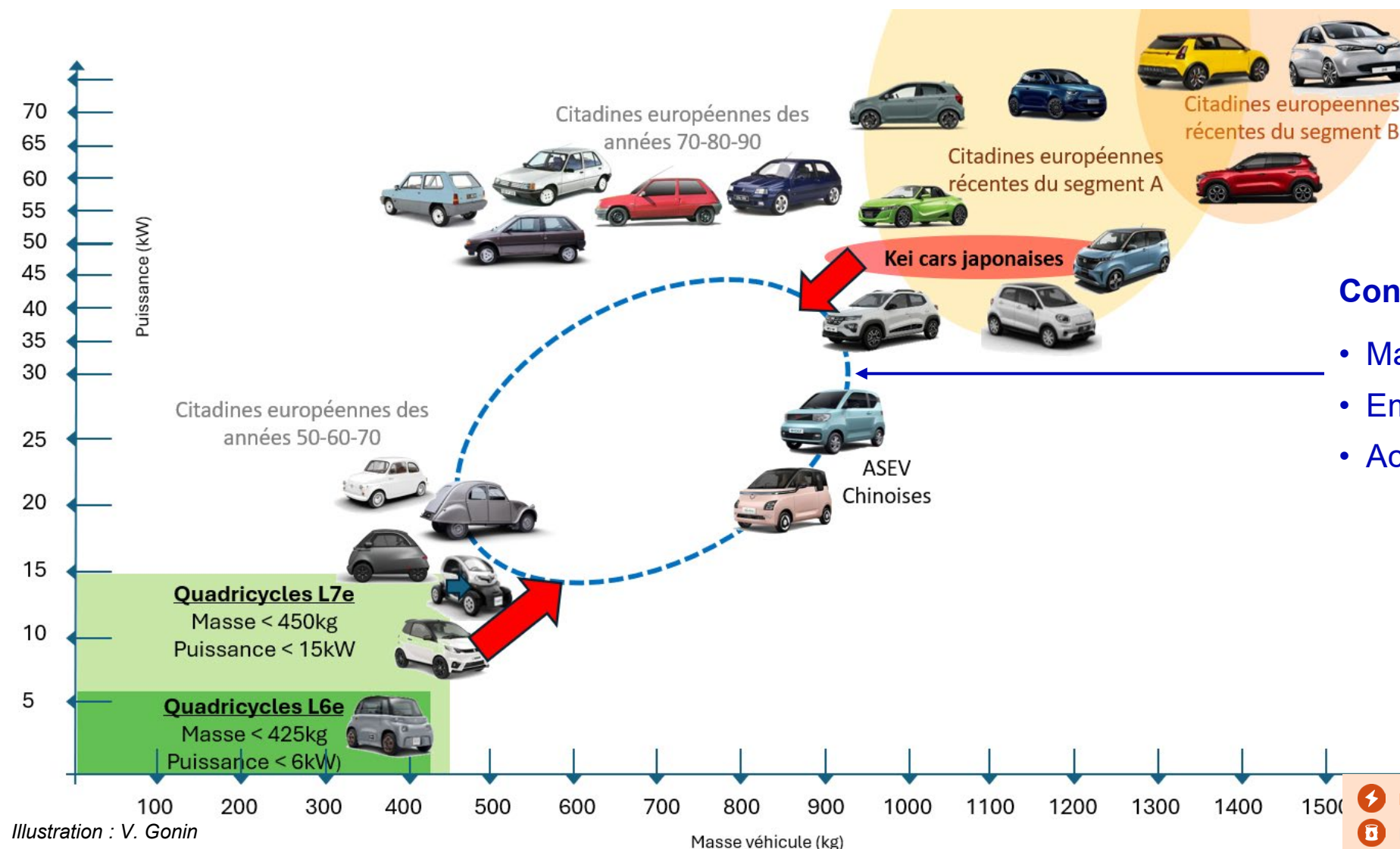


Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel

Le segment des petites voitures légères à réinvestir



Contour d'une nouvelle catégorie

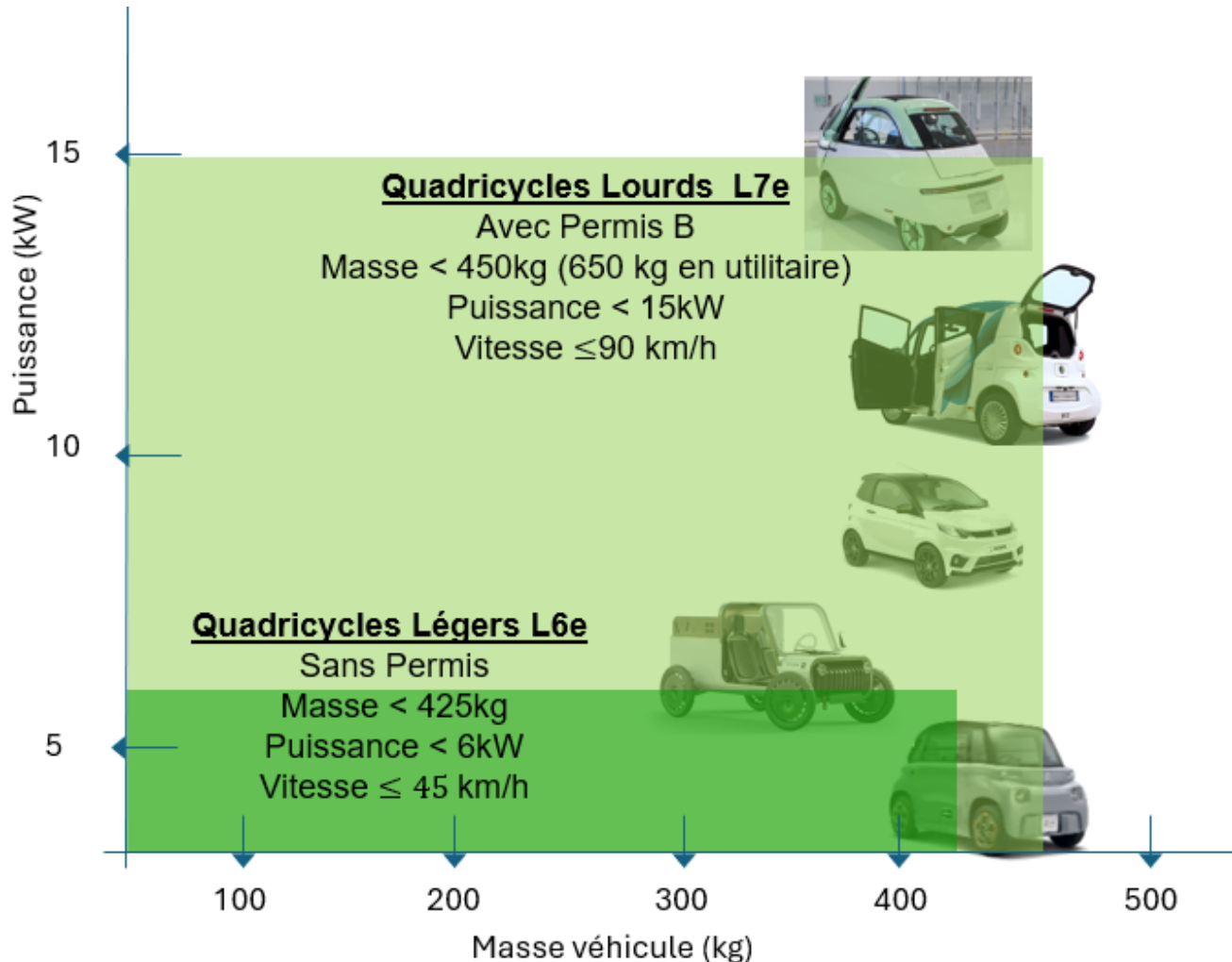
- Masse < 900 kg
- Empreinte carbone < 40 gCO₂/km
- Accessibilité prix << 15 000 €





Véhicules Électriques Légers Intermédiaires

Les microvoitures





Véhicules Électriques Légers Intermédiaires

Les microvoitures

Filière émergente et déséquilibrée

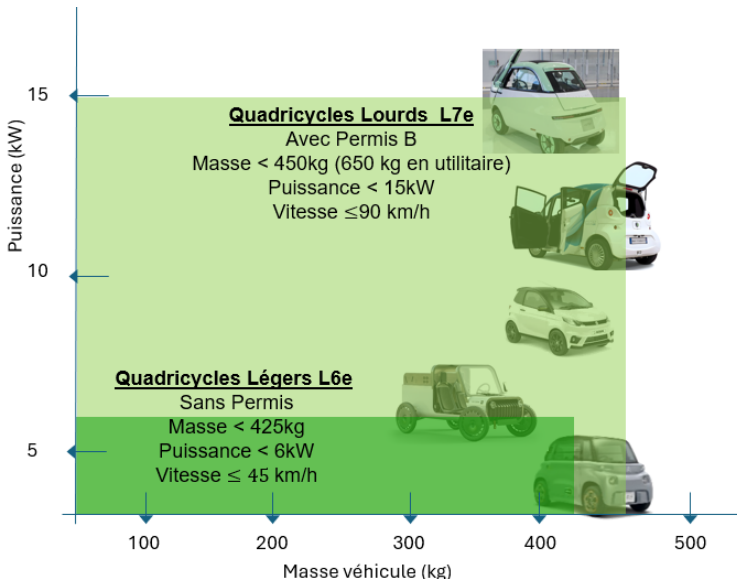


- Des volumes faibles 60 000 en Europe et 50% en France, portés par les L6
- L7e volumes marginaux

Défis économiques et réglementaires



- Prix élevés (> 14 000 €)
- Non éligibles au bonus des voitures classiques
- Restriction de circulation
- Limite de masse maxi pénalisante



Des atouts pourtant majeurs



- **Empreinte carbone** faible (20 à 50 g CO₂e/km)
- **Coût d'usage** minimal (1 à 2 €/100km, prise renforcée suffisante)
- Véhicule **durable** et **réparable**
- **Fabrication** potentiellement **locale**



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



Microvoitures : potentiel de développement

Marché Potentiel

Scénarios de substitution pour les véhicules remplacés des **foyers multi-véhiculés** : 30% des 2^{èmes} voitures et 80% des 3^{èmes}

→ Croissance du marché pour atteindre **250 000 microvéhicules en 10 ans**

→ Cible parc de **2,2 millions en 2040** et **3,8 millions en 2050**

Potentiel de décarbonation

La substitution, par des microvoitures, d'une partie des trajets du quotidien de moins de 50 km permettrait en 2050

Jusqu'à 5 Mt CO₂e évitées / an

Par rapport à des **petites voitures thermiques**

Et 1,3 Mt CO₂e évitées / an

Par rapport à des **petites voitures électriques**

Points à approfondir



Durée de vie des microvoitures par rapport au parc automobile



Acceptabilité sociétale / impact modes de vie



Modèles industriels : Compétitivité prix & Enjeux emplois locaux



Réglementation / Concurrence : Positionnement face aux citadines électriques M1e et opportunités d'évolution



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



Le potentiel du 2-roues électrique pour la décarbonation



Les 2RM répondent aux premiers critères de choix de mode de transport pour la mobilité quotidienne

- La praticité
- La durée du trajet
- Le **coût** : **2 à 4 X moins cher** qu'une voiture*



Coût moindre pour les collectivités : aménagements légers et investissements limités



Fluidification du trafic, gain d'espace urbain



Une empreinte carbone unitaire moindre

8 X plus léger
moins émissif à la fabrication

1,5 à 4 X moins émissif à l'usage pour les modèles thermiques récents et électriques

*Etude Opinion Way 2024 – Coût à l'achat et à l'usage



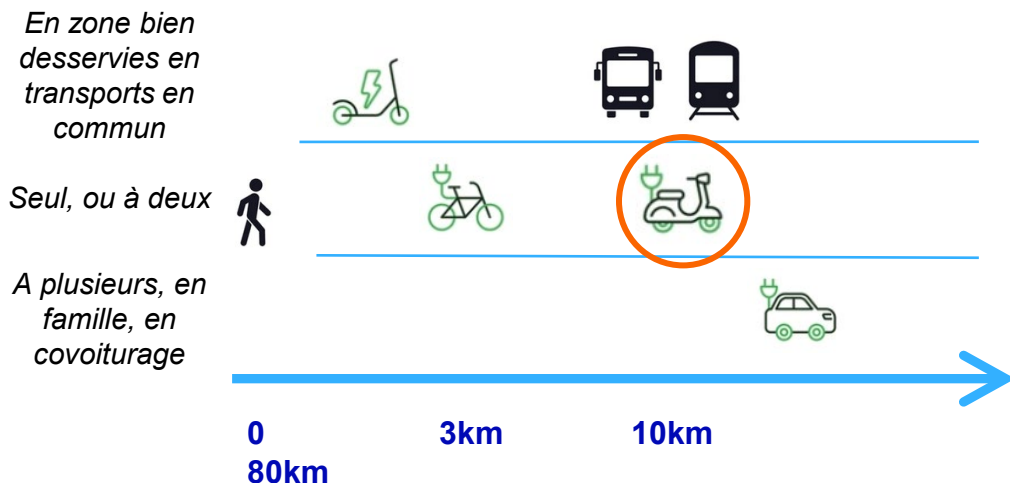
Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel

Report modal de la voiture individuelle thermique vers le 2RM électrique

Les déplacements **entre 10 et 35 km** représentent **45 % des émissions** de la mobilité quotidienne



Les 2RM pourraient ainsi **contribuer à combler une part du « vide modal » entre le vélo et la voiture individuelle**, là où l'offre en transport collectif reste limitée.

Estimation du potentiel de décarbonation de la mobilité quotidienne

Hypothèses : report modal de **14% à 29% des km***



-10 à -20 MtCO2e par an

-15 à -29% des émissions

Potentiel de réduction

30% supérieur à la voiture électrique légère

À approfondir : bénéfices en termes **d'usage de ressources et de métaux critiques**.

*km actuellement parcourus en voiture individuelle thermique pour la mobilité quotidienne.



Report modal de la voiture individuelle thermique vers le 2RM électrique

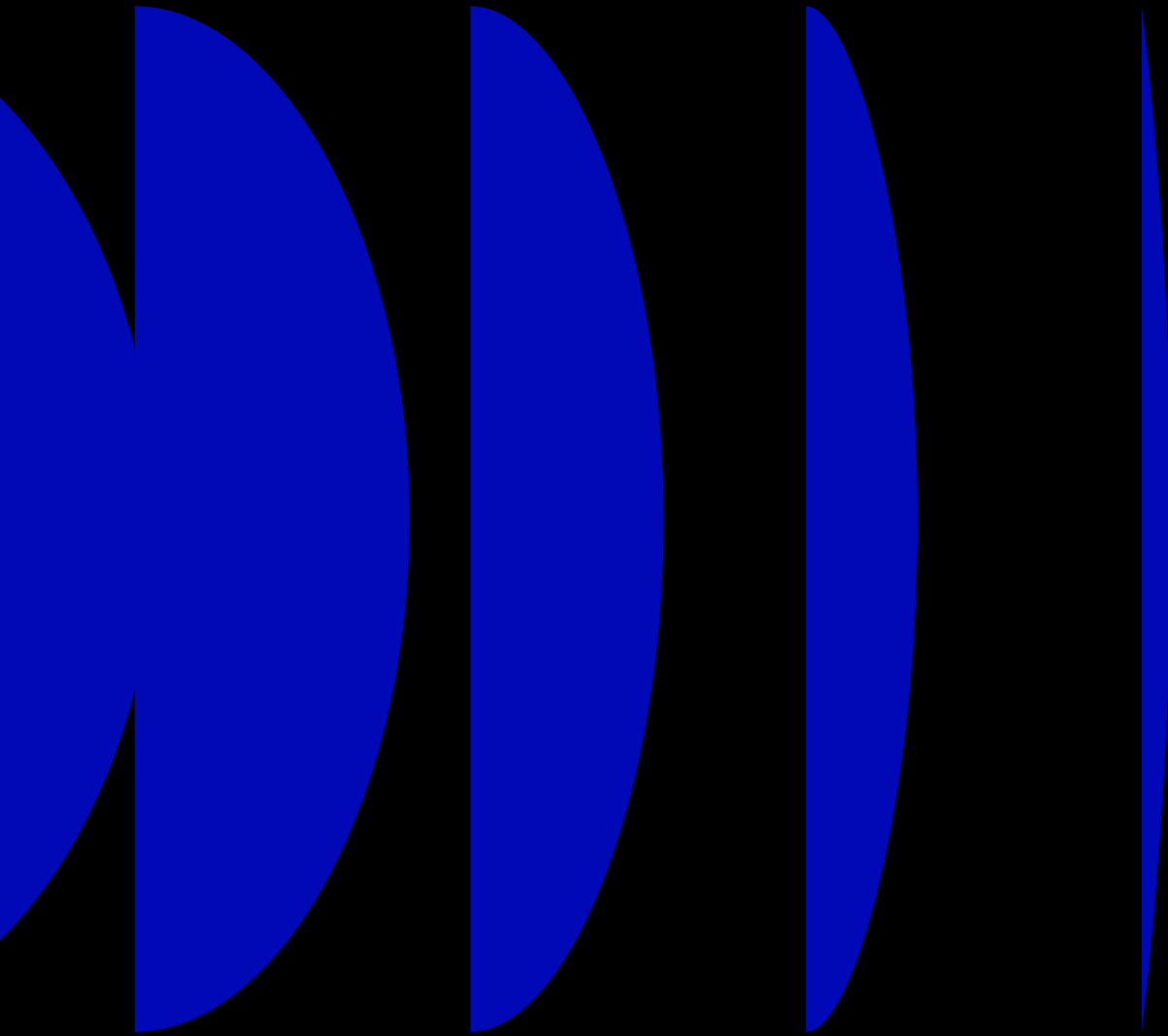
Les leviers à mobiliser

- **Reconnaître les 2RM comme solution à la transition**
- **Inclure les 2RM dans les politiques publiques**
- **Lever les freins à l'usage** : changer les imaginaires, réduire le risque d'accidents (prévention, infrastructures), améliorer le confort
- **Accélérer le développement des 2RM électriques** : améliorer l'offre constructeurs, soutenir la filière française, réduire les coûts
- **Décarboner la filière actuelle** : flexfuel, réemploi, retrofit



Développer une vision des 2-roues dans leur globalité et complémentarité : renforcer les liens entre filières, partager les bonnes pratiques, inclure les conducteurs actuels de 2RM (sécurité, anticipation des risques, partage de la route...)



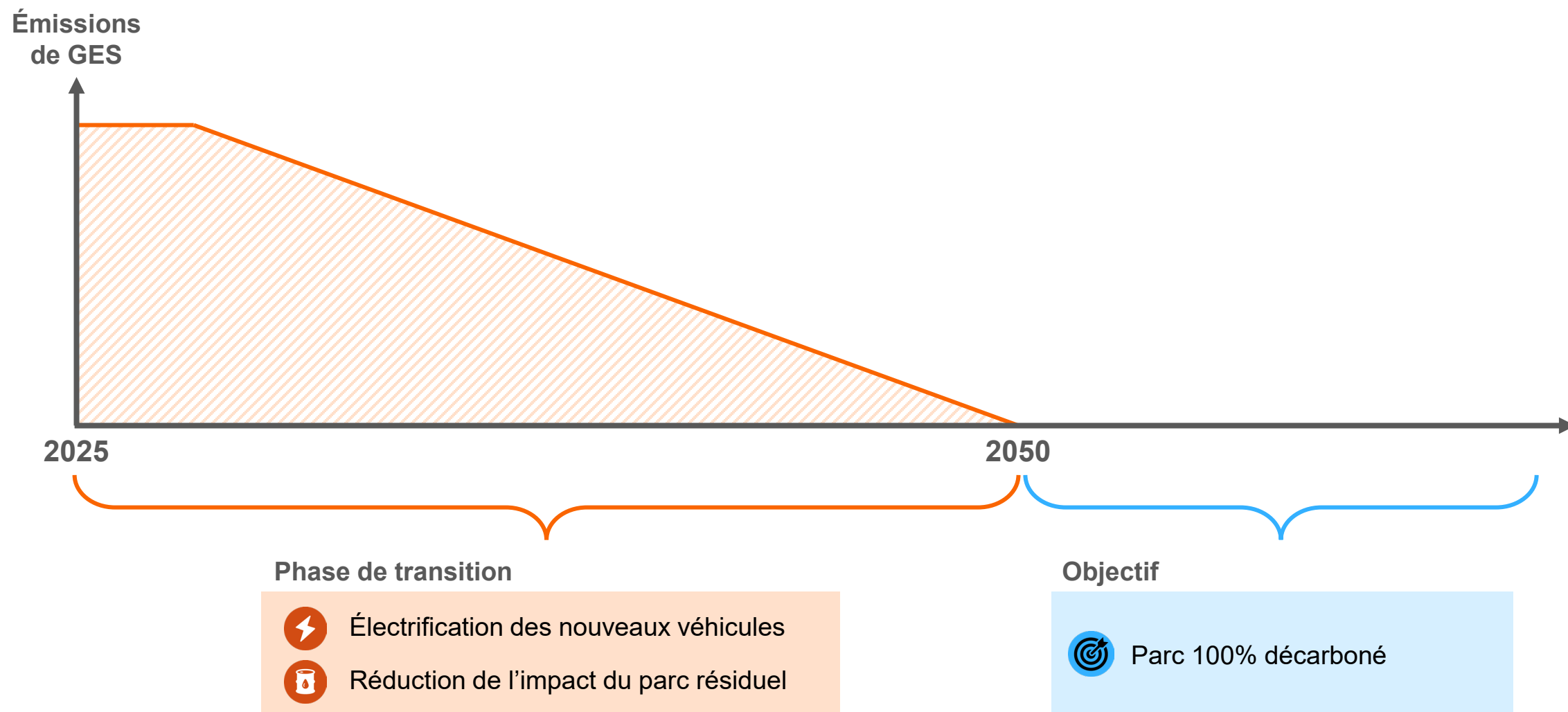


2.2

LA DÉCARBONATION DU PARC THERMIQUE

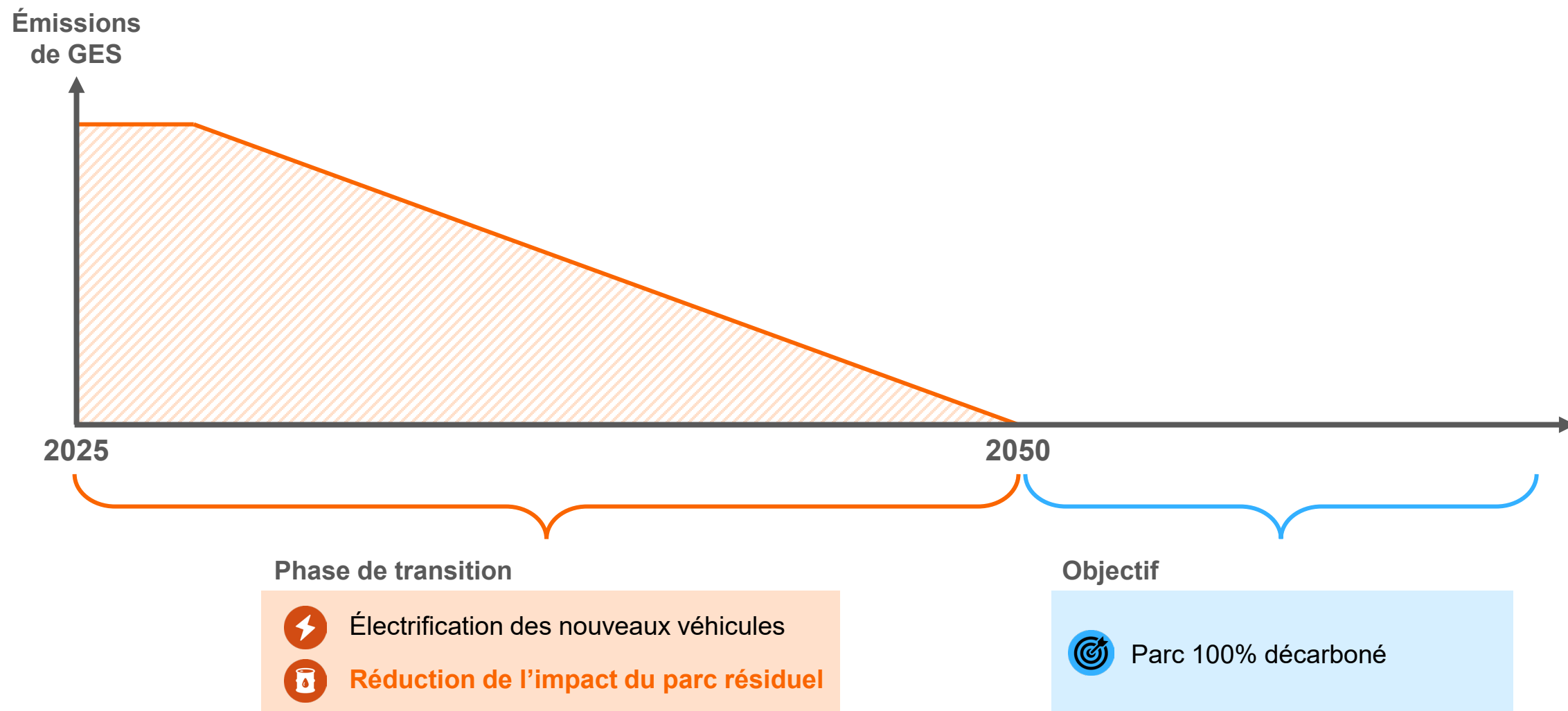


Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation



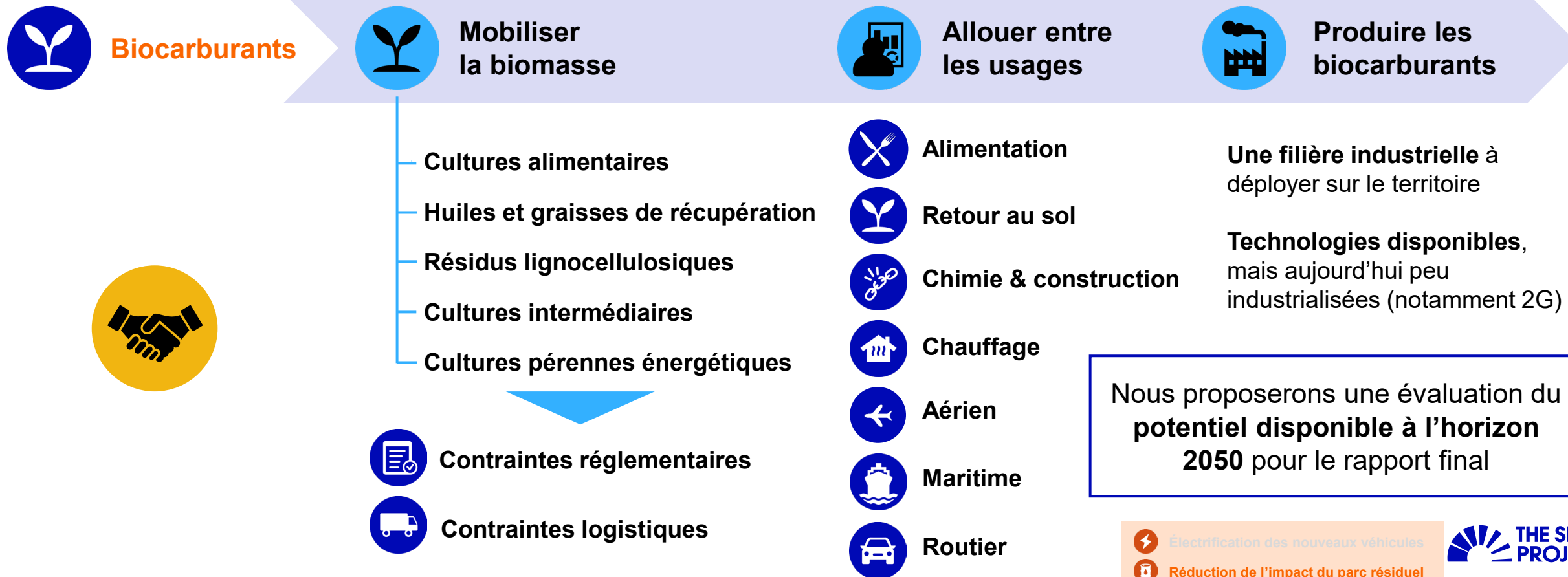


Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation



Les carburants alternatifs : une solution sujette à la disponibilité

 **E-carburants** ▶ Principalement à destination de l'aérien, sauf coupes naphta / gazole





Réduire la consommation de carburant du parc, un impératif

Des politiques centrées sur le marché du neuf

- Le marché du neuf ne **renouvelle que 5%** du parc par an
- Le parc thermique restera **longtemps important**
- Et il **vieillit fortement** (âge moyen de 11,5 ans en 2025 contre 9,7 en 2015)

Réduire la consommation de carburants liquides

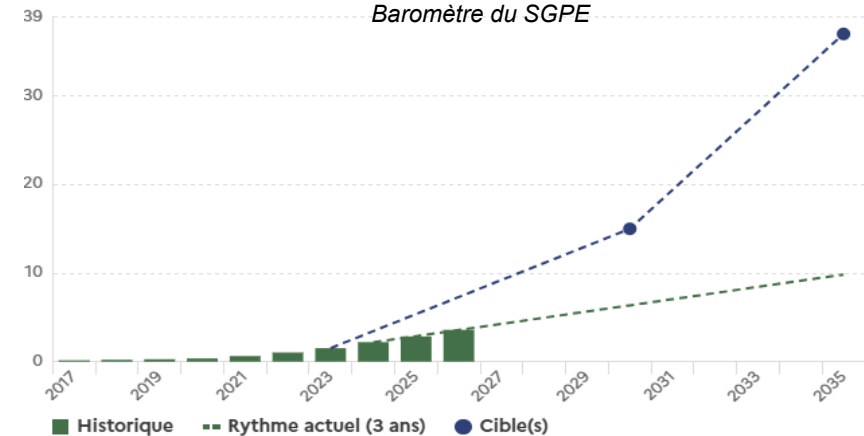
- Permet de sécuriser notre trajectoire de décarbonation
- Permet de diminuer la demande en pétrole
- Permet d'économiser à la pompe

Des pistes existent, qui restent à évaluer finement

- Ecoconduite dont réduction de la vitesse de circulation
- 1^{ères} pistes techniques
 - Pneumatiques basse résistance au roulement
 - Huile moteur et boîte basse consommation
 - Implémentation // Forçage du mode Eco au démarrage
 - Entretien préventif du système motopropulseur (Nettoyage filtre à air, contrôle 5 gaz...)

Part des VEB dans le parc roulant VP, en %

Baromètre du SGPE



- Estimation : **-10 à 20% de consommation**
- **Rôle central de la filière aval** dans la mise en oeuvre



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



Les leviers complémentaires



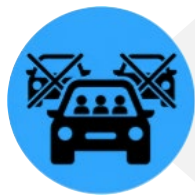
L'économie circulaire

- L'enjeu du recyclage : renforcer la filière légale et élargir le périmètre
- Le double objectif : augmenter le nombre de PIEC pour l'entretien du parc et augmenter l'utilisation de matières recyclées dans la production de VN
- 2 leviers clés : réglementation & communication



Le retrofit

- Un accélérateur accessible et efficace
- Limité à ce jour : VUL, Autocars et 2 roues
- Conditionné à la réglementation & l'intégration dans les politiques d'incitation VN



L'augmentation du taux d'occupation

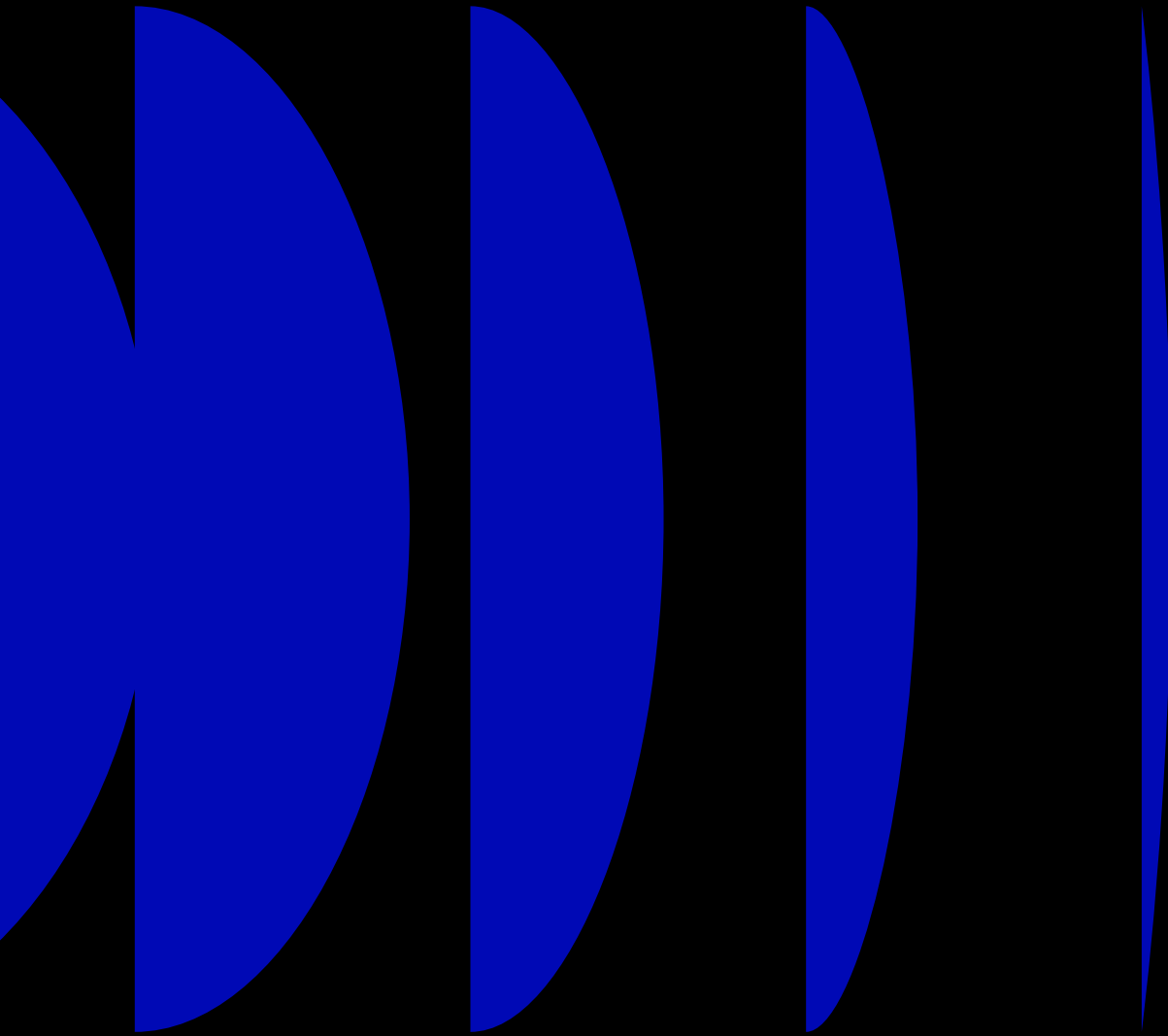
- Covoiturage
- Insertion de la voiture dans un écosystème de mobilité partagée



Électrification des nouveaux véhicules



Réduction de l'impact du parc résiduel



03

LES BESOINS EMPLOIS ET FORMATION POUR LA MAINTENANCE DES VE

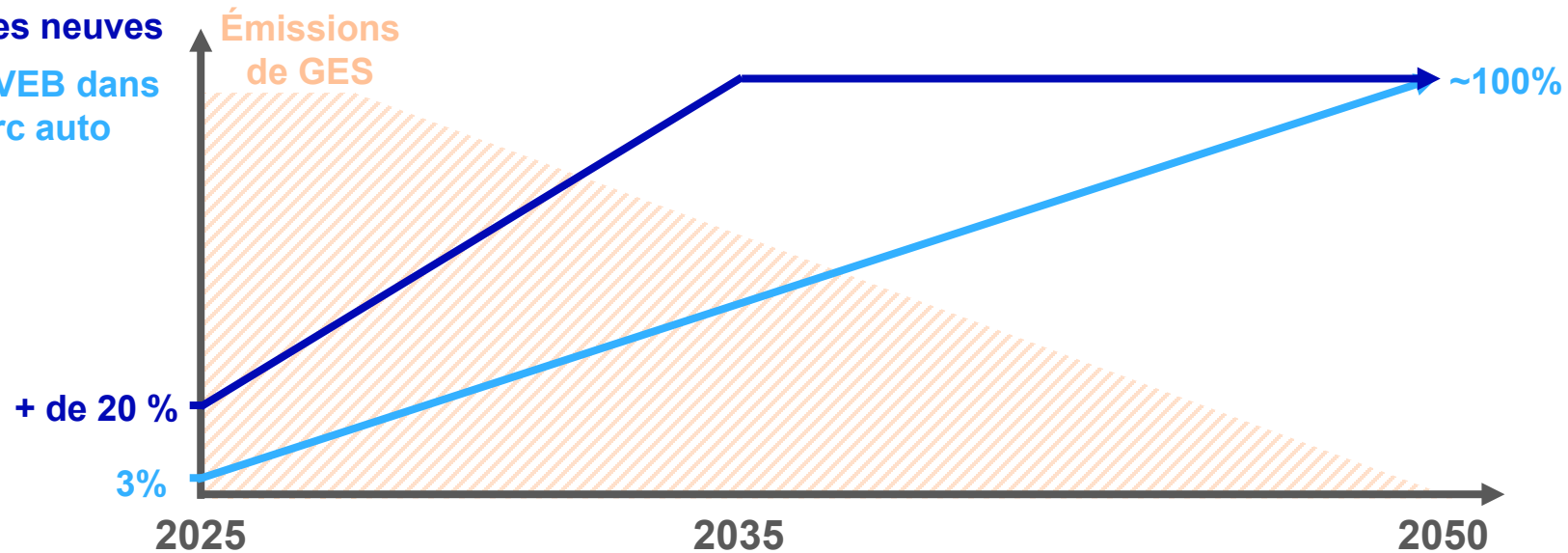


Le besoin en maintenance

Entretenir et réparer les véhicules électriques et hybrides

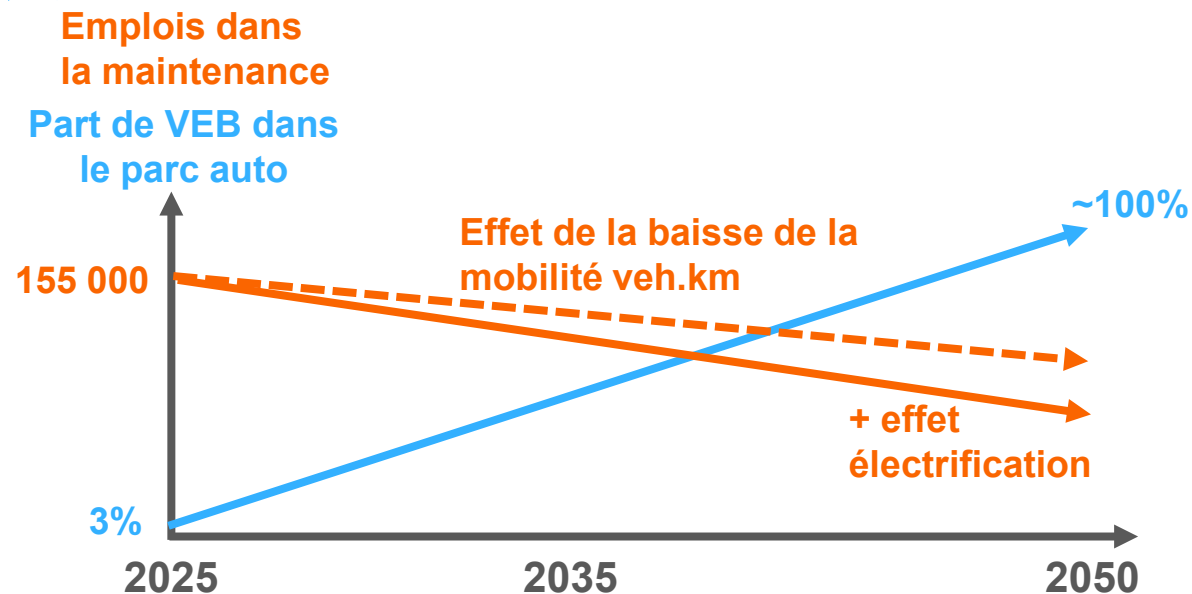
Part de VEB dans
les ventes neuves

Part de VEB dans
le parc auto



Former au-delà des réseaux
constructeurs, partout

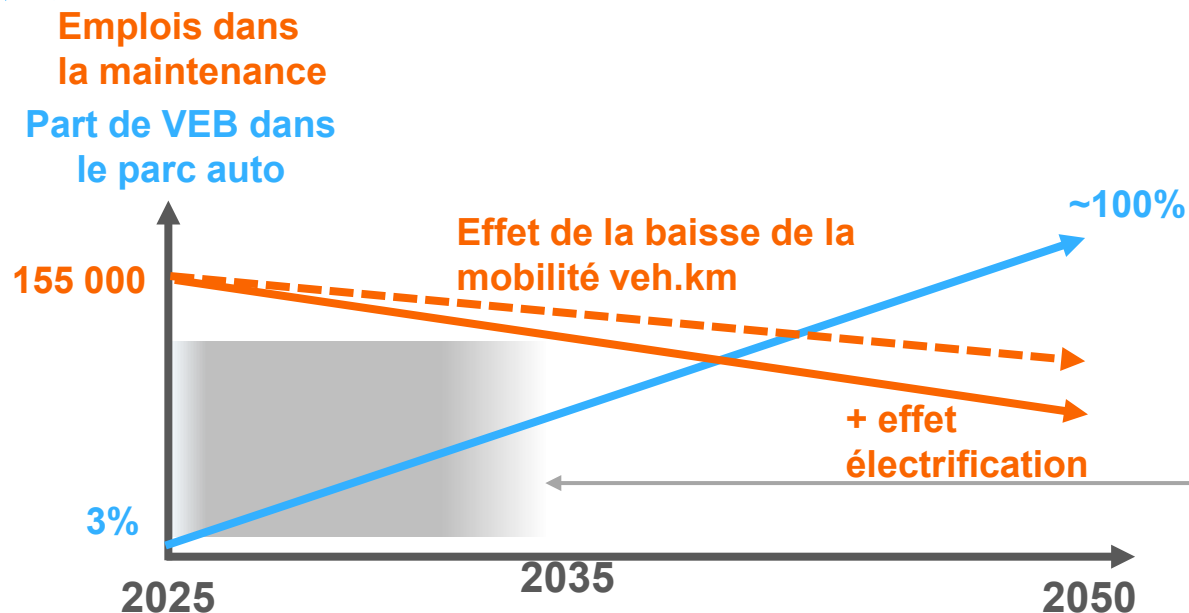
Quels emplois ?



Recrutement :

- Un métier amené à se **contracter fortement** mais **progressivement**

Quels emplois ?



Recrutement :

- Un métier amené à se **contracter fortement mais progressivement**
- Mais départs en fin de carrière
- Difficultés de recrutement et d'insertion importantes
- Miser sur les **jeunes, évolutions professionnelles** et reconversions

RISQUES



- ⚡ Subir les baisses d'emplois pour les salariés
- ⚡ Manquer de jeunes formés et de formateurs

LEVIERS



- ⚡ Anticiper les baisses d'emploi
- ⚡ Renforcer l'attractivité des métiers de la maintenance des voitures électriques

Quels besoins en formation ?

Besoins de compétences

- **Habilitations électriques**
- **Maintenance de VE**
- **Doubles compétences** électrique et thermique
- Puis maintenance avancée des batteries et autres composants

Système de formation

- **Formation Initiale** : BAC PRO, CAP et BTS rénovés en 2025 et 2026. Inertie d'adaptation
- **Formation Continue** : formations constructeurs, nouvelles certifications

→ **adapté** au (faible) volume actuel, qui augmente

Réseaux constructeurs se disent équipés et formés à 83 % et entretiennent pour l'instant la majorité des VE

RISQUES



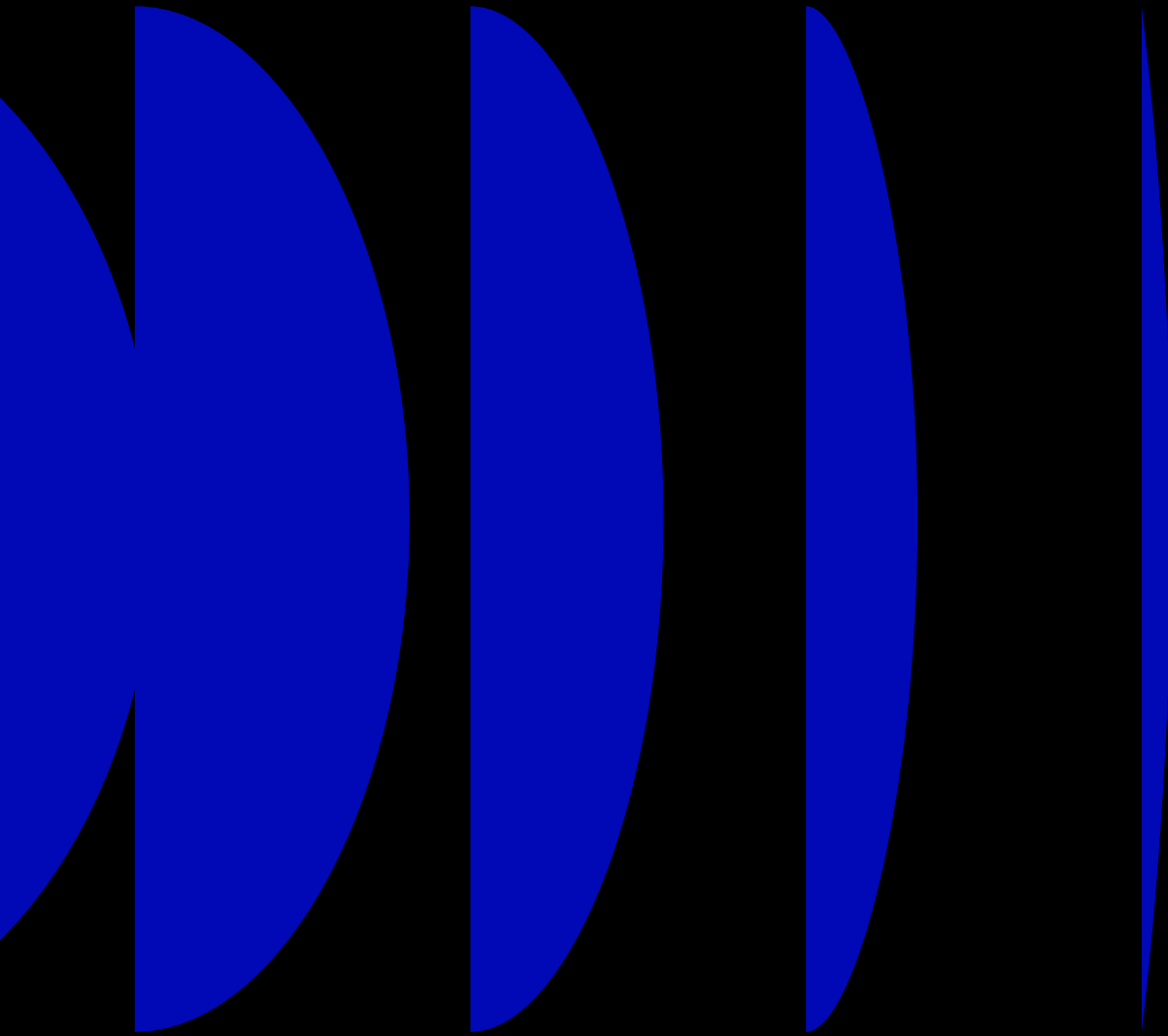
⚡ Retard de formation

- ⚡ Des réseaux multimarques
- ⚡ Evolutions technologiques à intégrer à temps

LEVIERS



- ⚡ **Former les salariés des réseaux multimarques**
- ⚡ Continuer à miser sur les **doubles compétences et adapter les formations aux évolutions technologiques**
- ⚡ **Soutenir la formation** : attirer les formateurs, financer le matériel



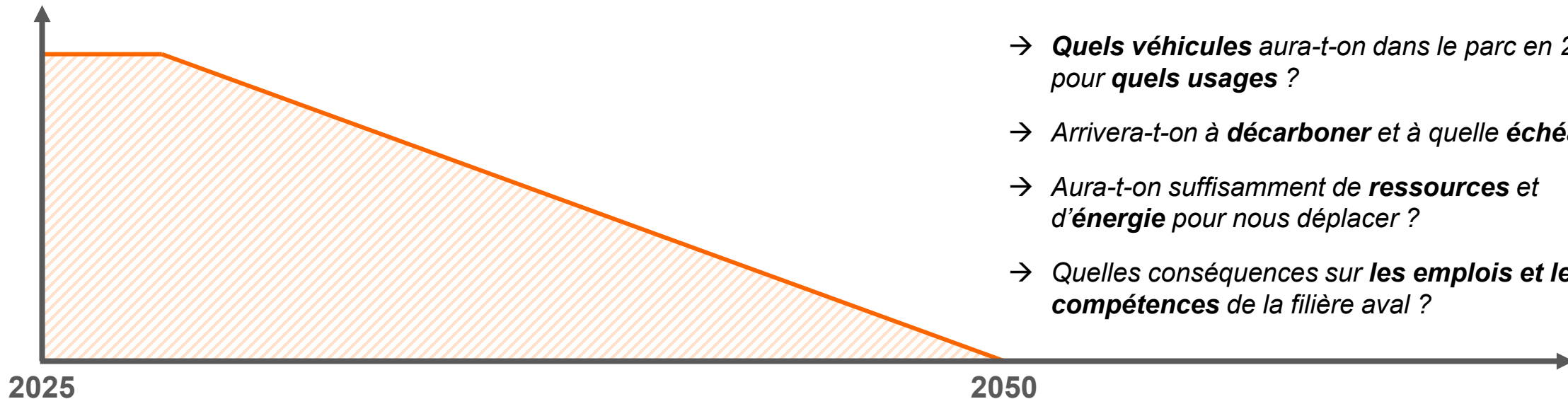
04

Scénarios prospectifs de la mobilité



Le parc en circulation dans la trajectoire de décarbonation

Émissions
de GES



- **Quels véhicules** aura-t-on dans le parc en 2050 et pour **quels usages** ?
- Arrivera-t-on à **décarboner** et à quelle **échelle** ?
- Aura-t-on suffisamment de **ressources** et d'**énergie** pour nous déplacer ?
- Quelles conséquences sur **les emplois** et **les compétences** de la filière aval ?

Phase de transition

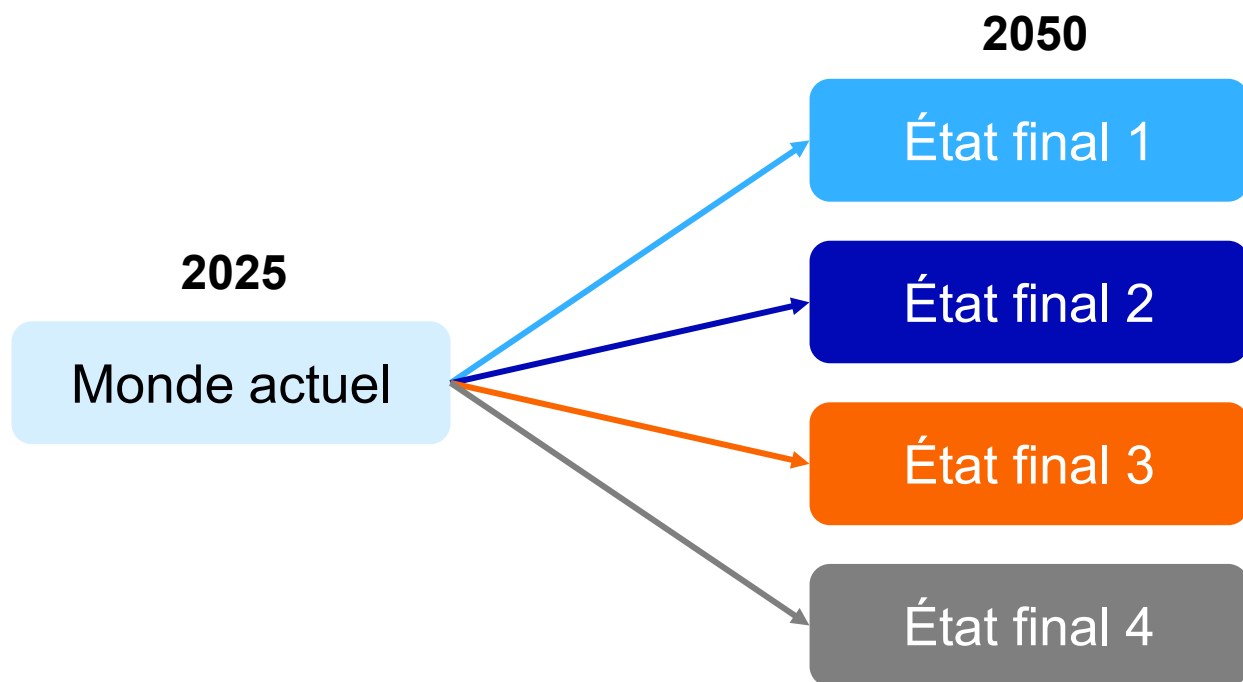
- ⚡ Électrification des nouveaux véhicules
- 🗑️ Réduction de l'impact du parc résiduel

Objectif

- 🎯 Parc 100% décarboné

Scénarios : méthodologie

- Méthode de prospective **exploratoire**
- Pas d'objectif final fixé





Modélisation : nos variables



Composition du parc

- Parts de marché
- Taille (segment, silhouette)
- Motorisation
- Âge



Émissions de GES

- Fabrication
- Utilisation
- Fin de vie
- Facteurs de réduction
 - Biocarburants
 - Électrification
 - Efficacité



Consommation d'énergie et de carburants liquides

- Efficacité
- Taux d'utilisation de biocarburants



Consommation de cuivre



Bouclages

- Énergie
- Cuivre
- Biocarburants



Emplois



Usages

- Distances parcourues
- Taux d'occupation
- Report modal

Avec des données de C-Ways et de l'ADEME

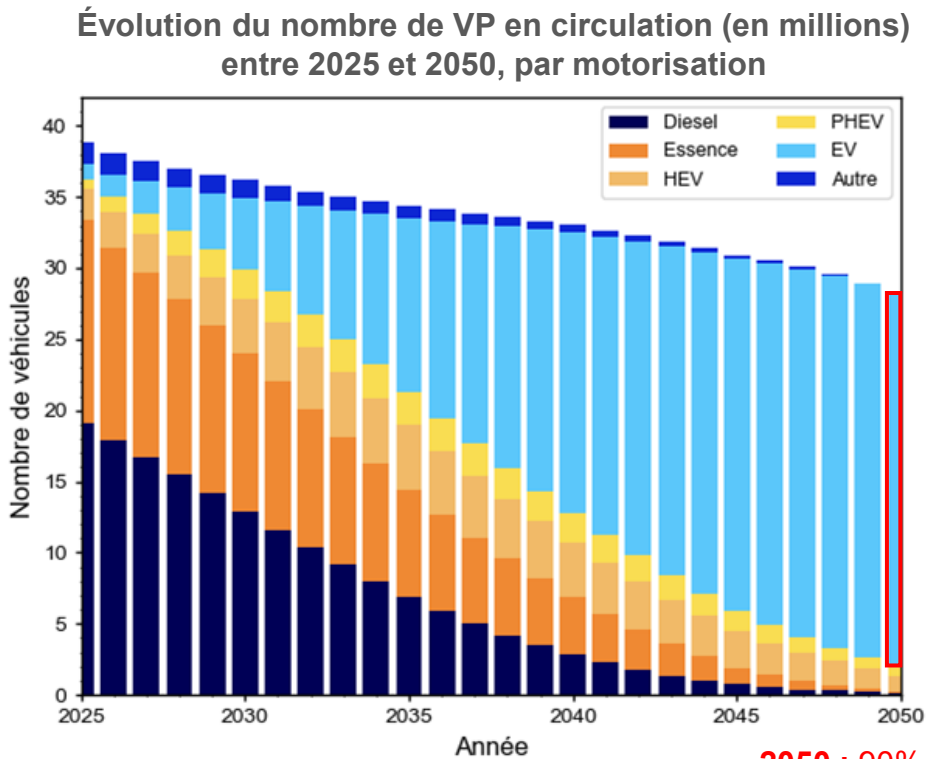
4 scénarios pour explorer l'avenir

	Driver du scénario	Grandes tendances	
Bifurcation au goût de Donut	 Contrainte sur les ressources  pétrolières et minières	   Prise en compte rapide et planifiée  Diminution de la taille des voitures	 2035 : 100% de VEB neufs
Green Industry Europe for 2050	 Europe forte et souveraine,  leader dans la transition	 Planification, investissements, relocalisation  Maintien des modes de vie  Report modal fort vers le train pour les longues distances	 2040 : 100% de VEB neufs
French AI for sure	 Investissements dans le numérique  Ouverture de puits pétroliers	Années 2030  Place prépondérante de la voiture   Contrainte forte sur le pétrole   Catastrophes climatiques Importation de véhicules chinois	 2045 : 100% de VEB neufs
The Climate Change takes it all	 Accélération des catastrophes climatiques	  Report modal vers les modes actifs et transports en commun  Diminution subie de la mobilité	 2040 : 100% de VEB neufs



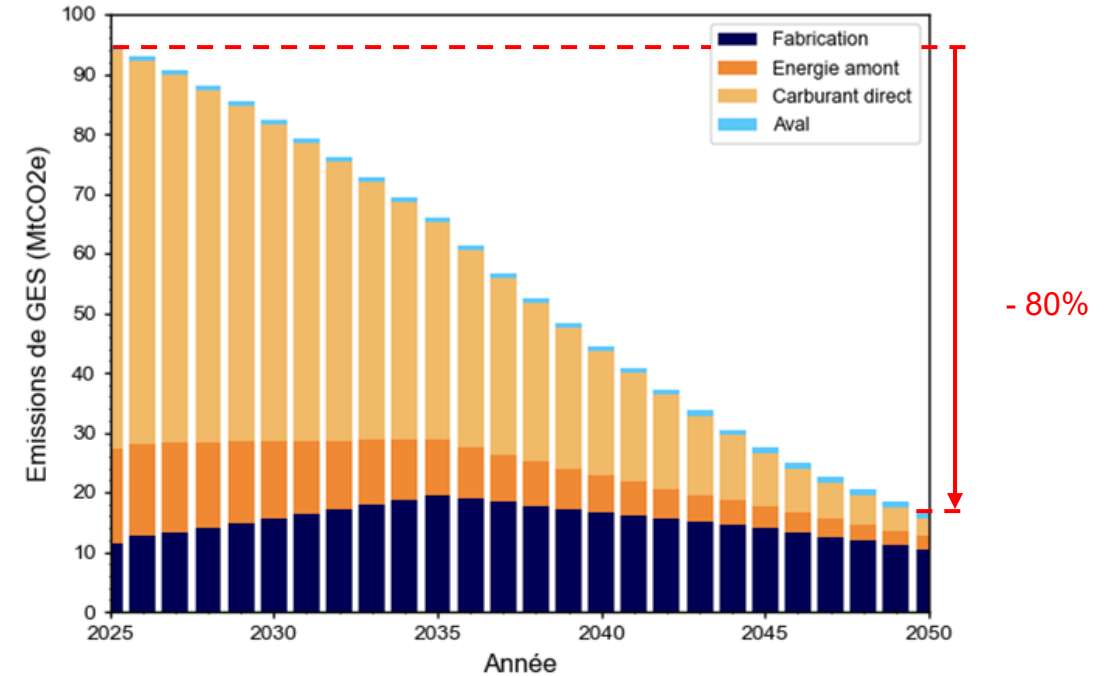
Des premiers résultats

Bifurcation au goût de Donut



2050 : 90% de VEB

Émissions de GES (MtCO₂e) du parc roulant entre 2025 et 2050, par postes d'émissions



Résultats provisoires

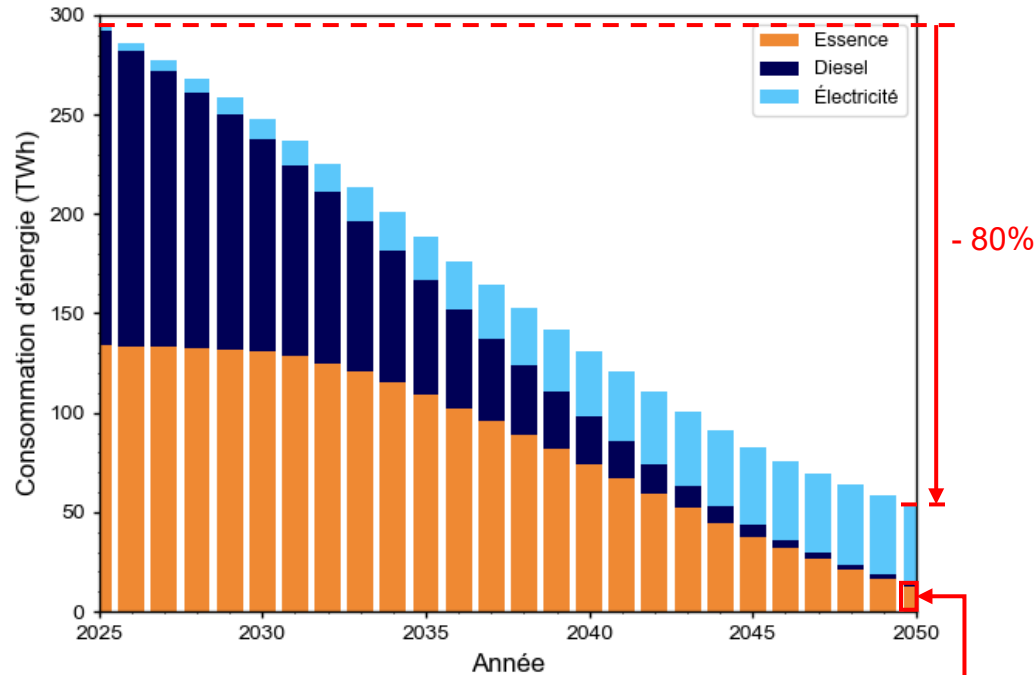


Des premiers résultats



Bifurcation au goût de Donut

Évolution de la consommation d'énergie finale (TWh) entre 2025 et 2050, par type d'énergie



8% des véhicules responsables de 25% de la consommation d'énergie

Modélisation : nos variables



Composition du parc

- Parts de marché
- Taille (segment, silhouette)
- Motorisation
- Âge



Émissions de GES

- Fabrication
- Utilisation
- Fin de vie
- Facteurs de réduction
 - Biocarburants
 - Électrification
 - Efficacité



Consommation d'énergie et de carburants liquides

- Efficacité
- Taux d'utilisation de biocarburants

Avec des données de C-Ways et de l'ADEME

À compléter dans la modélisation



Consommation de cuivre



Bouclages

- Énergie
- Cuivre
- Biocarburants



Emplois



Usages

- Distances parcourues
- Taux d'occupation
- Report modal

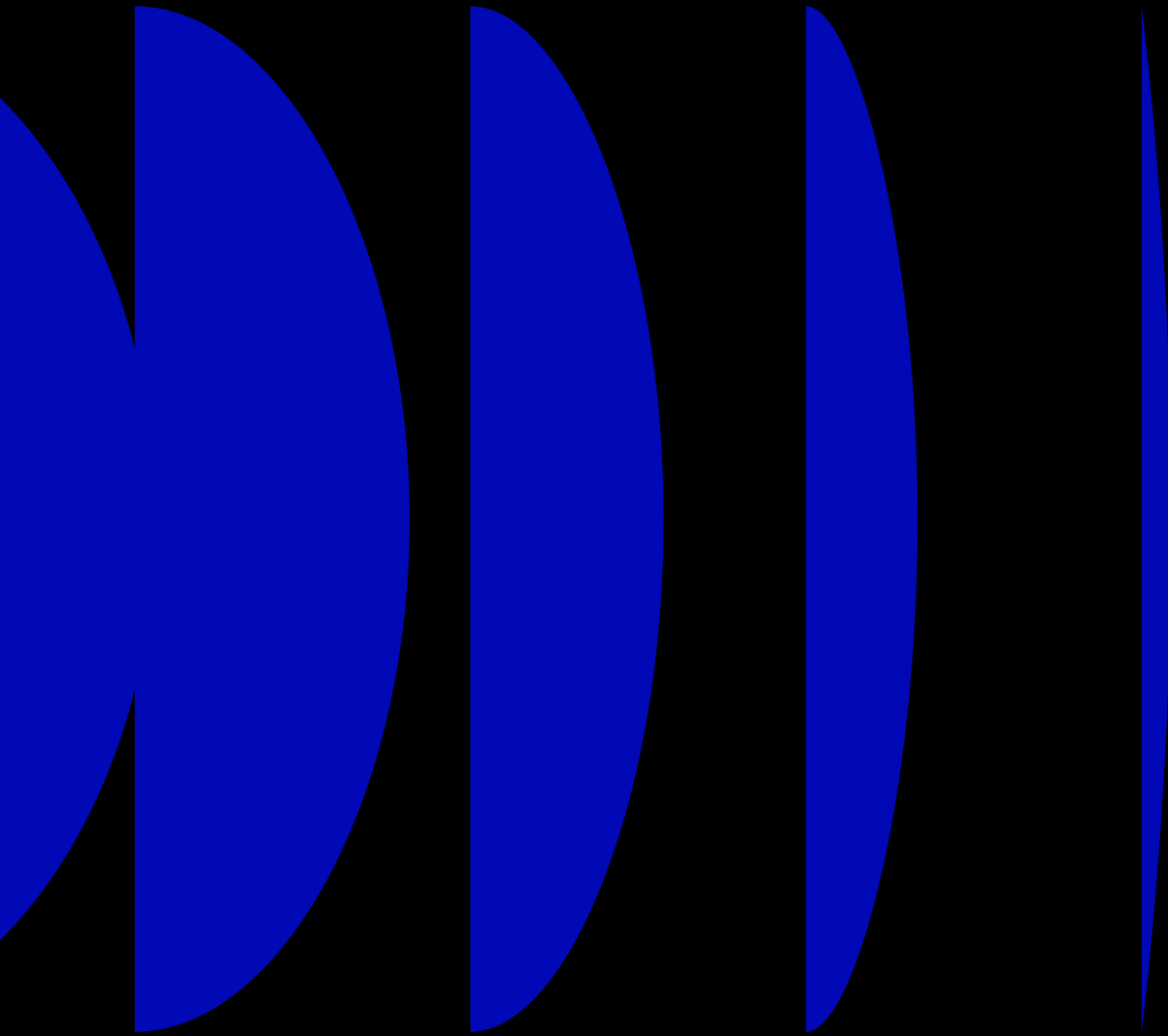


Autres scénarios



VUL

Résultats provisoires



05

**PLAN DE TRAVAIL DU
DEUXIÈME SEMESTRE**

Plan de travail 2^{ème} semestre



La poursuite des travaux engagés

Pour **finaliser l'évaluation quantitative** des scénarios



L'élargissement du périmètre

- Évaluer les **impacts sur l'emploi et l'activité** du reste de la filière aval
- Éclairer les enjeux de la **décarbonation** des mobilités dans **les DROM**
- **Mobiliser l'ensemble** des parties prenantes



Pour un objectif

Élaborer des **recommandations et propositions** à porter vers les acteurs économiques et les pouvoirs publics



Grande consultation des professionnels de l'automobile

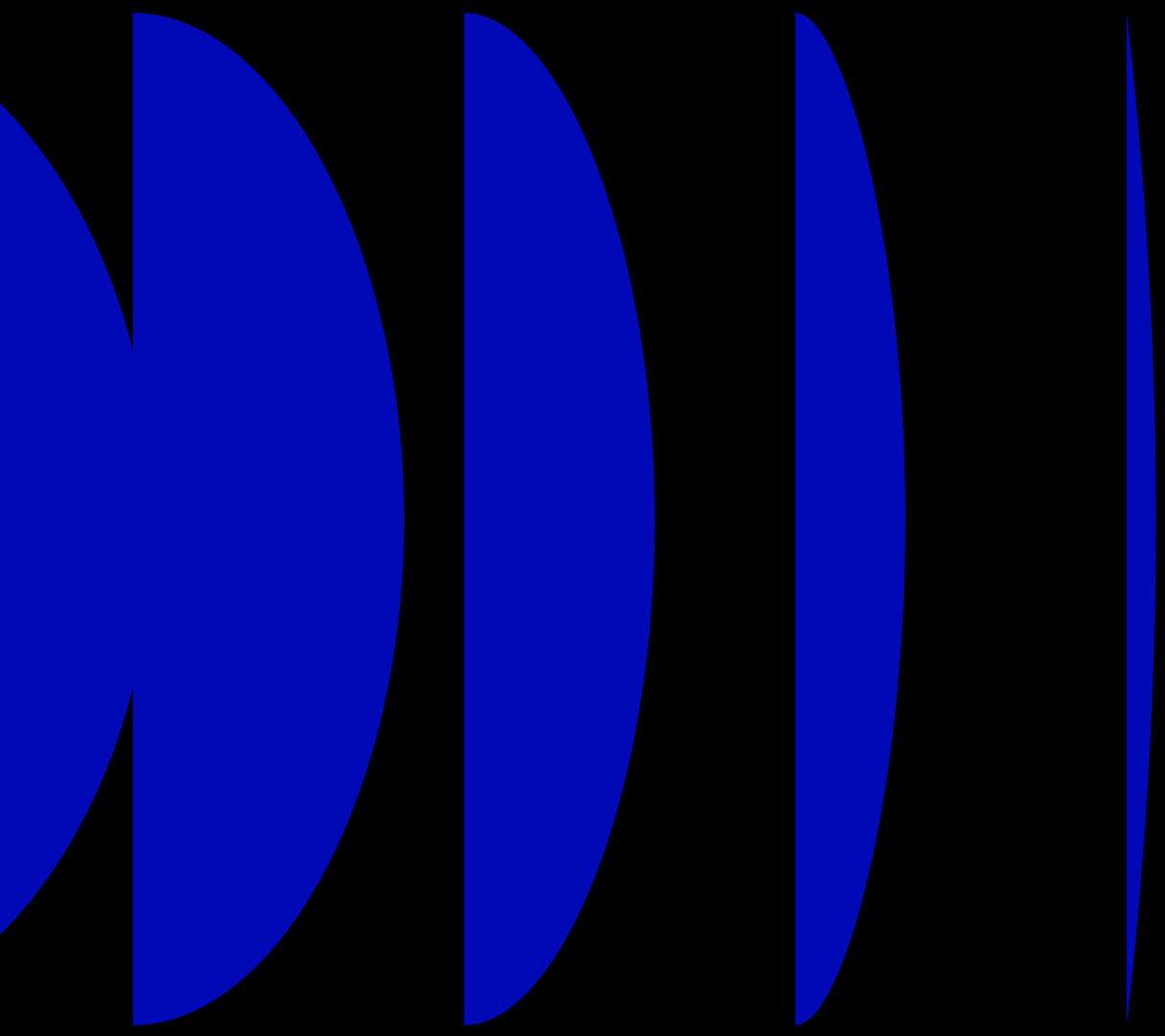
1. **Donner la parole** aux **professionnels de l'automobile*** pour comprendre leurs préoccupations, freins et attentes vis-à-vis de la transition énergétique
2. **Faire émerger** des **solutions concrètes et acceptables** pour accompagner la décarbonation
3. **Créer des espaces de dialogue** entre les acteurs pour les accompagner dans leur **montée en compétence** sur les enjeux de transition

Juillet – Septembre 2026
Phase qualitative

Octobre – Décembre 2026
Phase quantitative

Mars 2027
Publication des résultats

* Distributeurs, réparateurs, contrôle technique, loueurs, distributeurs de pièces, carrossiers



Un mot de conclusion



Vous pouvez nous aider !

En commentant le rapport et les notes publiées

- Versions modifiables sont en ligne sur le site du Shift
- Les **parties surlignées** : nous sommes preneurs de données et de challenges !

En rejoignant les groupes de travail

- N'hésitez pas à nous écrire et à partager votre expertise

En contribuant à la Grande Consultation

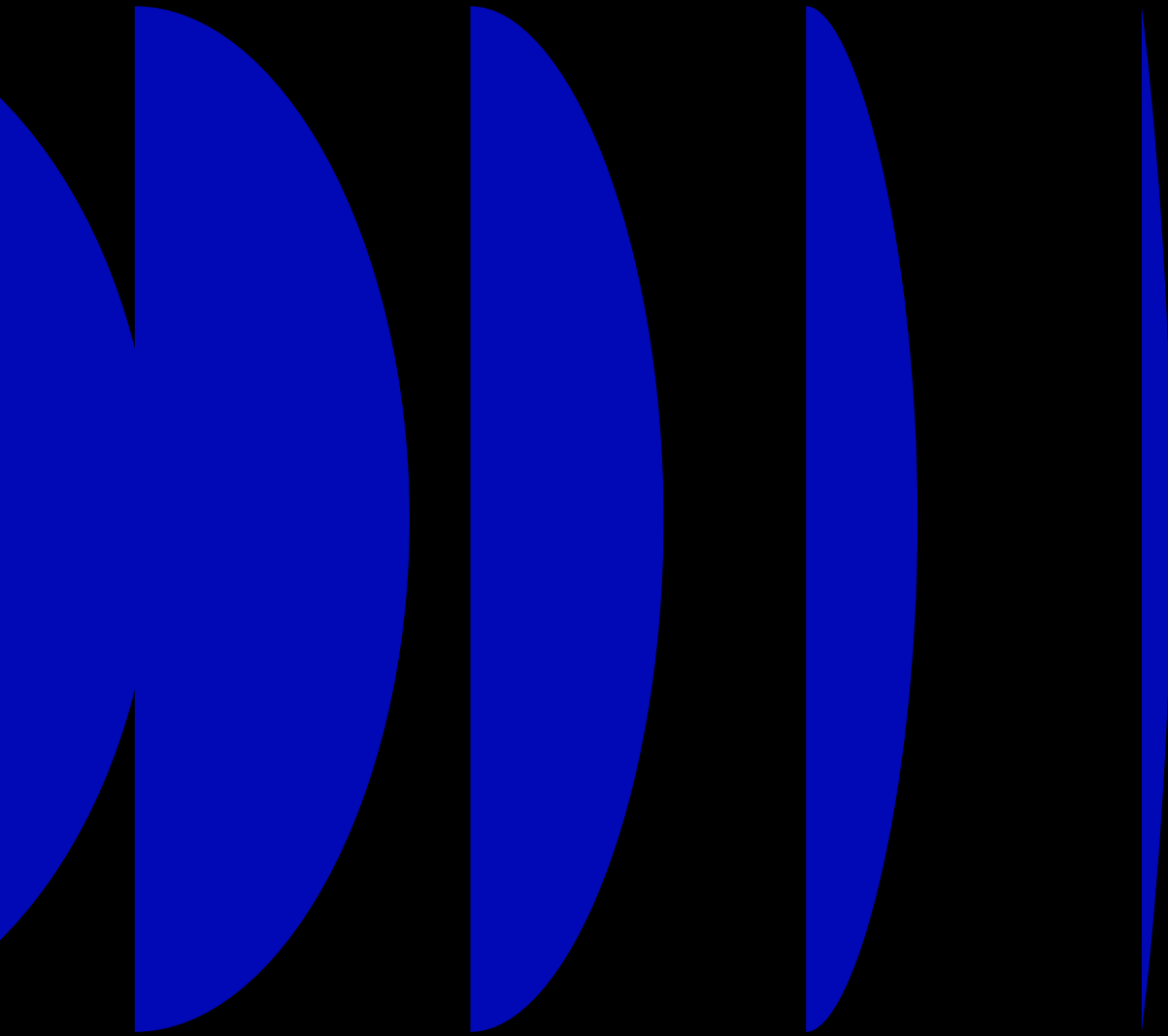
- Pour être interviewé dans la **phase qualitative** : écrivez-nous ou flashez le QR code
- Pour la **phase quantitative**, nous aurons besoin de vous pour **3** choses :



Relayer, Relayer, Relayer le questionnaire



La liste complète de nos besoins est dans le rapport (partie « Vous pouvez nous aider »)
Ecrivez-nous à automobile-mobilites@theshiftproject.org



Q & R

Merci de votre attention !



BNP PARIBAS



Contact :

Laurent Perron

Coordinateur Automobile Mobilités Matières

laurent.perron@theshiftproject.org

+33 7 69 74 60 54

Contact :

Marjorie Lhuillier-Guinot

Cheffe de projet Automobile et Mobilités Routières

marjorie.lhuillier-guinot@theshiftproject.org

+33 6 60 09 15 42

