



## SYNTHÈSE

## Industrie Automobile



## Le secteur aujourd'hui

Le secteur de l'industrie automobile regroupe les activités de conception et production des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers (VUL) ainsi que les pièces détachées nécessaires à l'entretien du parc de ces véhicules (soit 33 millions de voitures et 6 millions de VUL). Les émissions dues à l'usage de ces véhicules représentent respectivement 16 % (voitures) et 6 % (VUL) des émissions de gaz à effet de serre françaises, soit 97 millions de tonnes (Mt) de CO<sub>2</sub>eq/an ensemble. Les activités de fabrication et de gestion de la fin de vie de ces véhicules émettent quant à elles environ 17 MtCO<sub>2</sub>eq/an. La filière pourvoit 484 000 emplois en France. L'automobile constitue le 2<sup>ème</sup> poste de dépense des Français.e.s après le logement. Cette industrie est une activité mondialisée et internationale : une part importante des 2,5 millions de véhicules vendus chaque année en France sont par exemple assemblés à l'étranger, et une partie des véhicules produits en France sont exportés.



## Les outils de la transformation

La transition bas carbone de l'industrie automobile passe par : 1/ la réduction de l'empreinte carbone de fabrication des véhicules via l'allègement, un recyclage accru, et la relocalisation de certaines filières pour un accès à l'électricité bas carbone ; 2/ la généralisation des véhicules sobres (de faible surface frontale, aérodynamiques, légers) à moteur électrique et thermiques hybrides (type 2L/100km) ; et 3/ l'adaptation de l'industrie automobile à l'évolution de la mobilité quotidienne et longue distance (notamment le covoiturage, la place des cycles) par le développement des services et la production de cycles, deux-roues électriques légers ou quadricycles électriques.



## Le secteur à l'issue de la transformation

L'industrie automobile s'est adaptée à la transformation de la société et aux changements des usages, notamment à l'évolution de la place et de l'usage de l'automobile dans la mobilité des Français. Ces évolutions conduisent à une réduction de la mobilité du parc automobile (-34 % pour les voitures, -10 % pour les VUL) se traduisant par une baisse globale de 29 % des ventes de véhicules neufs

par rapport à 2020. Plus de 70 % du parc de voitures est électrifié, et 100 % du parc de VUL. L'industrie s'est adaptée aux nouvelles habitudes de consommation : elle a encouragé le covoiturage, a conçu des véhicules plus efficaces énergétiquement et a diversifié sa production. Elle propose de nouveaux services y compris pour les mobilités actives, légères, et électrifiées.



## Les questions qui nous restent à explorer

- **Dans le secteur :** le chiffrage de la baisse des émissions de CO<sub>2</sub> associées au Plan de transformation est à réaliser. L'évolution des emplois reste à consolider (suppression dans les activités traditionnelles, création dans les nouvelles activités). Les leviers et enjeux d'une relocalisation de certaines activités sont à évaluer.
- **En lien avec le reste de l'économie :** la capacité des secteurs énergie, bois & forêt et agriculture à fournir l'énergie nécessaire au parc automobile à l'horizon 2050 reste à préciser (bioéthanol, biogaz, e-fuels...). La soutenabilité des besoins en matériaux liés à l'électrification sont à estimer.



## L'emploi

La transformation de l'industrie automobile se traduira par la suppression de nombreux postes dans les domaines historiques, et des créations dans de nouveaux métiers sur le territoire, dont le solde reste à évaluer.



## Les impacts

- **Les plus :** le secteur automobile contribue à la réduction de l'empreinte écologique du pays et de la pollution qu'il génère. Il accompagne le changement des habitudes de déplacements et est davantage résilient face aux crises énergétiques.
- **Les limites :** de nombreux postes dans les domaines historiques de l'industrie automobile seront amenés à disparaître. La transition du secteur doit donc être réfléchie en amont sous peine d'être difficile.