

# Electrification du secteur automobile : quelle ambition industrielle en Europe ?

## Une industrie des solutions face au défi climatique

En 2018, la filière automobile en France s'est clairement positionnée comme une industrie des solutions face au défi climatique. Il s'agissait, dans le cadre du contrat stratégique de filière 2018-2022, de prendre le virage de l'électrification à travers l'objectif de multiplication par cinq des ventes de véhicules électriques. Or, force est de constater que, sous l'effet des efforts sans précédent d'innovation et d'investissement consentis par la filière, nous avons pleinement atteint l'objectif et, malgré une addition de crises, la part de marché des véhicules électriques, autour de 17 % fin 2023, a été multipliée par 10 en cinq ans.

Afin de relever ce défi de la plus grande transformation de son histoire, l'industrie automobile innove comme jamais et apparaît désormais, comme le premier moteur d'innovation en France comme en Europe : avec près de 60 milliards d'euros de dépenses R&D, le secteur représente à lui seul un tiers de l'effort d'innovation de l'Union européenne.

Par ailleurs, afin de reconquérir notre souveraineté technologique et conforter le tissu industriel français, la filière automobile investit en France comme jamais depuis 50 ans. Ces trois dernières années, les investissements engagés par les PME et sous-traitants du secteur, sous l'impulsion des fonds de soutien déployés par l'Etat, représentent un total de plus de deux milliards d'euros d'investissements industriels. Des dizaines de milliards d'euros sont, par ailleurs, engagés dans le cadre d'investissements créateurs d'emplois au cœur de nos régions sur les nouvelles chaînes de valeur : batteries, hydrogène, matériaux à très faible empreinte carbone, ...

La nouvelle période qui s'ouvre est marquée par l'accélération sans précédent de la trajectoire que définit désormais la réglementation européenne : nous avons vendu 200 000 véhicules électriques en 2022, 300 000 en 2023, nous devons en vendre un million en 2030. Le nouveau contrat stratégique de filière 2024-2027 précise les conditions de réussite face à un tel défi et fixe les engagements à tenir par la filière, l'Etat et les Régions pour y parvenir, avec l'ambition réaffirmée de positionner la filière automobile en France à l'avant-garde de la bataille pour le climat.

## Incertitudes économiques et budgétaires

Pourtant, depuis le début de l'année 2024, l'exigence de la réglementation européenne semble se heurter à la réalité d'un marché sur lequel pèsent de plus en plus les incertitudes économiques et les hésitations du consommateur.

Cette réalité se traduit notamment en Europe par un véritable coup de frein sur les ventes de véhicules électriques, en recul de 6 % depuis le début de l'année. A la fin 2023, la part de marché des véhicules 100 % électriques en Europe dépassait les 14 % ; fin septembre, après être repassée en dessous de celle du diesel, elle atteint péniblement les 13 % sur 9 mois.



**I Marc Mortureux**  
Directeur général de la  
Plateforme Automobile

La suppression des aides à l'achat en Allemagne fin 2023, explique très largement ce recul préoccupant. Depuis le début de l'année, les ventes de véhicules électriques en Allemagne se sont effondrées de plus de 30 %.

La France ne fait pas exception en Europe. Le marché global français est affecté depuis le mois de mai par une tendance baissière qui s'est accentuée ces trois derniers mois et qui se traduit par un recul des ventes de 3 % depuis le début de l'année par rapport à la même période en 2023 – c'est -23 % par rapport au niveau d'avant crise en 2019. Pour la première fois, ce recul du marché global s'accompagne d'une baisse sensible des ventes de véhicules électriques. Sur 10 mois, la part de marché des 100 % électriques en France reste sur un palier à 17 %. Et, sur le seul mois d'octobre,

les ventes de véhicules électriques ont reculé de 18 % par rapport à octobre 2023.

Les contraintes qui pèsent sur les finances publiques en France, avec la perspective d'une division par deux de l'enveloppe dédiée aux aides à l'achat qui passerait de plus d'1,5 milliard d'euros à moins de 700 millions d'euros, sont susceptibles d'amplifier cette tendance à la baisse du marché des véhicules électriques.

## Pour une véritable stratégie industrielle en Europe

Un tel recul du marché de l'électrique n'est pas sans conséquences face aux objectifs qui nous sont fixés par Bruxelles. C'est un moment de vérité pour la trajectoire qui nous est imposée d'ici à 2035. Et, ce dès l'année prochaine : la part de marché de l'électrique a reculé pour se situer autour de 13 % ; pour être au rendez-vous des normes européennes, il faudrait qu'elle affiche 22 % dès 2025 – presque dix points d'écart.

Dans ce contexte, l'enjeu majeur pour l'Union européenne est de porter enfin une vision stratégique à la hauteur du poids économique que représente l'industrie automobile en Europe. Et une ambition industrielle qui remette le consommateur au centre en intégrant la question des incitations à l'achat à l'échelle de l'Europe. En optant pour le tout-électrique dès 2035, Bruxelles a fait le choix d'une technologie unique dominée par nos concurrents chinois. On estime que la part de marché des véhicules de marque chinoise en Europe représenterait 6 % en 2024 – elle représenterait moins de 1 % il y a quatre ans en 2020 – et doublerait d'ici à 2030 pour atteindre 12 %.

L'exigence, dès lors, est d'engager une stratégie de reconquête industrielle en Europe. Nous plaçons en faveur d'une telle vision stratégique depuis plusieurs années. Aujourd'hui, Mario Draghi, dans son rapport alarmant, ne dit pas autre chose lorsqu'il écrit : « le secteur automobile est un exemple clé du manque de planification de l'UE, appliquant une politique climatique sans politique industrielle ». ■