

La répartition de l'industrie automobile en Europe

Nombre d'usines et d'emplois directs

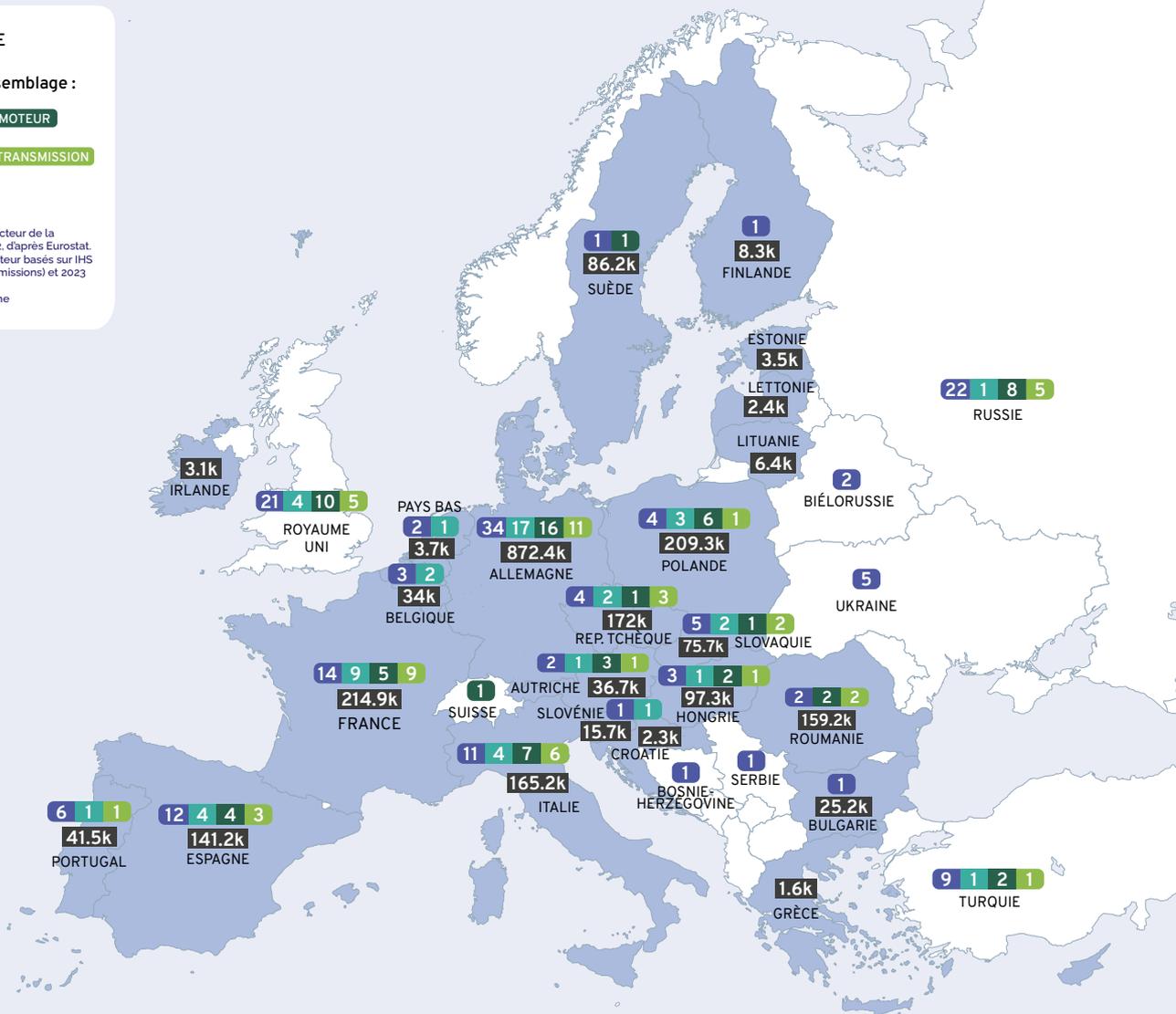
● UE ○ NON UE

Nombre d'usines d'assemblage :

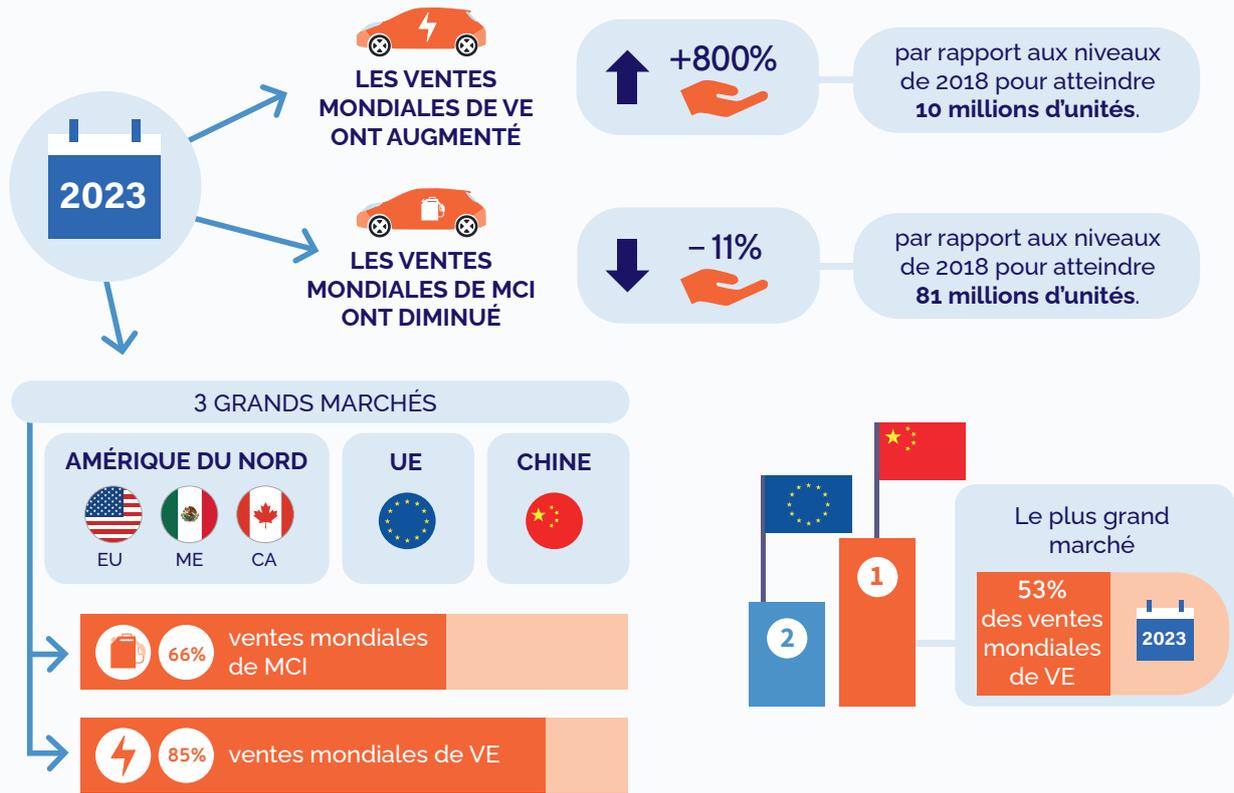
- MCI
- MOTEUR
- VE
- TRANSMISSION

3.1k Emploi

Emploi : emploi direct dans le secteur de la construction automobile en 2022, d'après Eurostat.
Nombre d'usines : calculs de l'auteur basés sur IHS Markit en 2019 (moteurs et transmissions) et 2023 (véhicules).
MCI : moteur à combustion interne
VE : véhicule électrique



La transition modifie les modèles de production et de commerce de l'automobile :



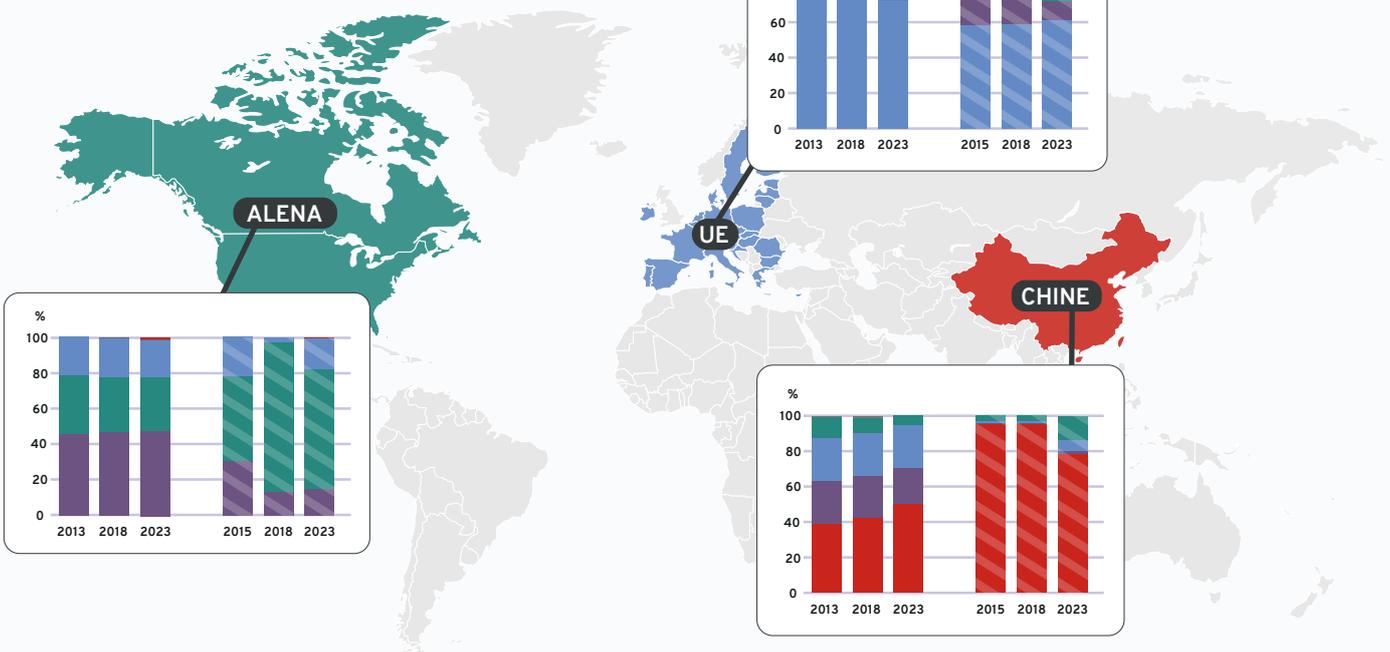
L'expansion de la Chine à l'étranger s'accélère pour les ventes de VE et MCI, même si elle part d'un niveau peu élevé

Parts de marché sur les principaux marchés de vente par région du siège de l'entreprise.

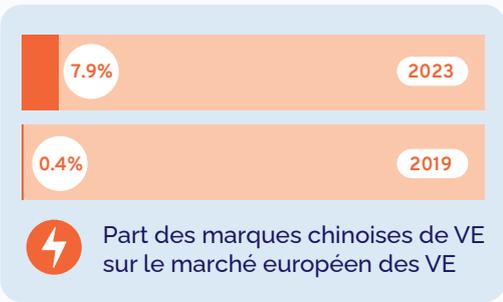
Région du siège de l'entreprise :



Source: own calculations by Sophia Praetorius



Le modèle de concentration régionale de la production de MCI va-t-il être reproduit pour la production de VE, alors que la Chine devient une plateforme d'exportation de VE ?



Part des marques chinoises de VE sur le marché européen des VE

Oct. 2023



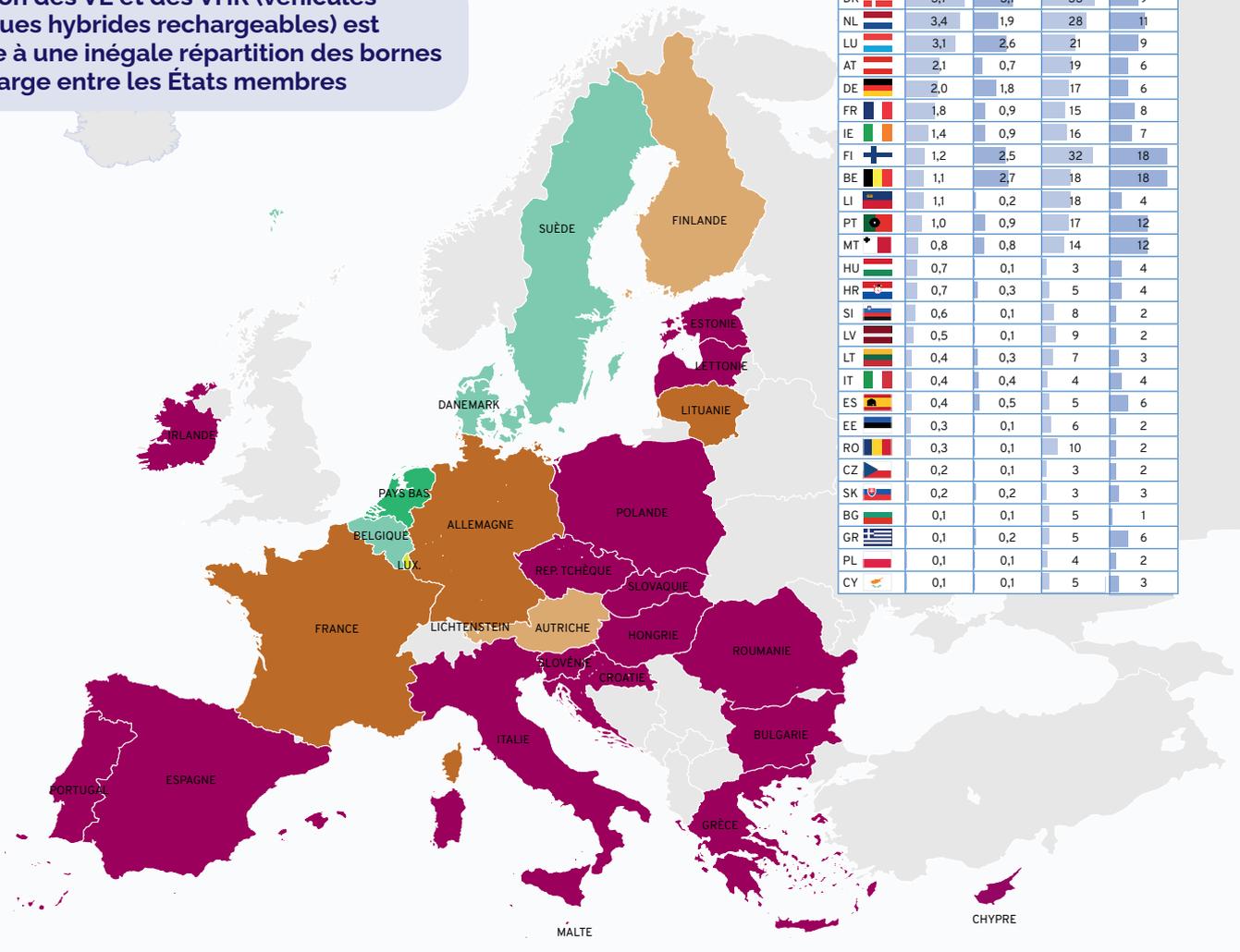
Les droits compensateurs imposés par l'UE sur les importations de VE venant de Chine devraient permettre de stabiliser la part des marques chinoises dans le marché européen entre 5 et 10 % (S&P, 2024). Ce répit doit être utilisé pour renforcer la compétitivité de l'industrie automobile européenne en soutenant la demande européenne.

La transition a été ralentie par les profits plus élevés que les constructeurs automobiles obtiennent des ventes de moteur à combustion interne par rapport à ceux des ventes de moteur électrique. Les économies d'échelle sont également limitées au sein de l'UE par l'adoption des VE qui est très inégale entre les États membres, à cause notamment de :

- la diversité des subventions et incitations pour les consommateurs et les « flottes » d'entreprise (qui représentent plus de 60 % des nouvelles immatriculations de voitures dans l'UE),
- une inégale répartition des infrastructures de recharge des VE dans les États membres.



L'adoption des VE et des VHR (véhicules électriques hybrides rechargeables) est corrélée à une inégale répartition des bornes de recharge entre les États membres



	% de l'ensemble de la flotte		% de l'ensemble des nouvelles immatriculations	
	BEV	PHEV	BEV	PHEV
SE	4,0	4,9	36	18
DK	3,7	3,1	33	9
NL	3,4	1,9	28	11
LU	3,1	2,6	21	9
AT	2,1	0,7	19	6
DE	2,0	1,8	17	6
FR	1,8	0,9	15	8
IE	1,4	0,9	16	7
FI	1,2	2,5	32	18
BE	1,1	2,7	18	18
LI	1,1	0,2	18	4
PT	1,0	0,9	17	12
MT	0,8	0,8	14	12
HU	0,7	0,1	3	4
HR	0,7	0,3	5	4
SI	0,6	0,1	8	2
LV	0,5	0,1	9	2
LT	0,4	0,3	7	3
IT	0,4	0,4	4	4
ES	0,4	0,5	5	6
EE	0,3	0,1	6	2
RO	0,3	0,1	10	2
CZ	0,2	0,1	3	2
SK	0,2	0,2	3	3
BG	0,1	0,1	5	1
GR	0,1	0,2	5	6
PL	0,1	0,1	4	2
CY	0,1	0,1	5	3

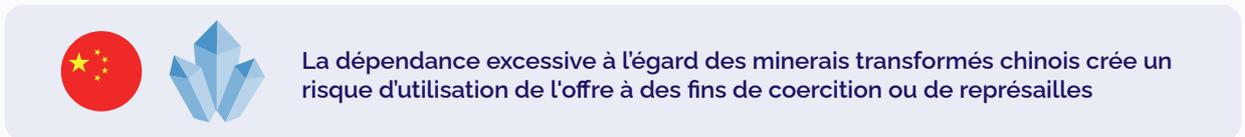
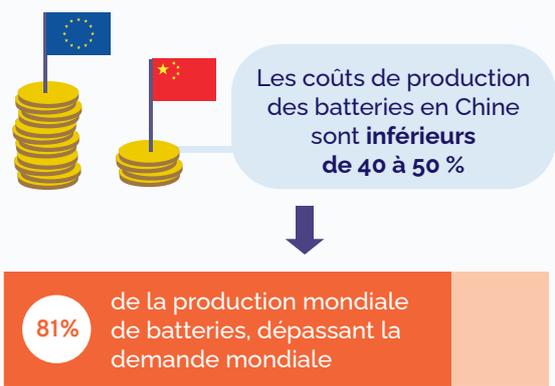


Comprend uniquement les points de charge accessibles au public.
 BEV+PHEV
 BEV (Battery Electric Vehicle) : Véhicule 100 % électrique
 PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) : Véhicule hybride rechargeable

Source : Observatoire européen des carburants alternatifs (2024) ; Observatoire européen des carburants alternatifs (2024).
 La carte reflète les données disponibles les plus récentes de 2023. Les données du tableau représentent les chiffres de janvier à octobre 2024.

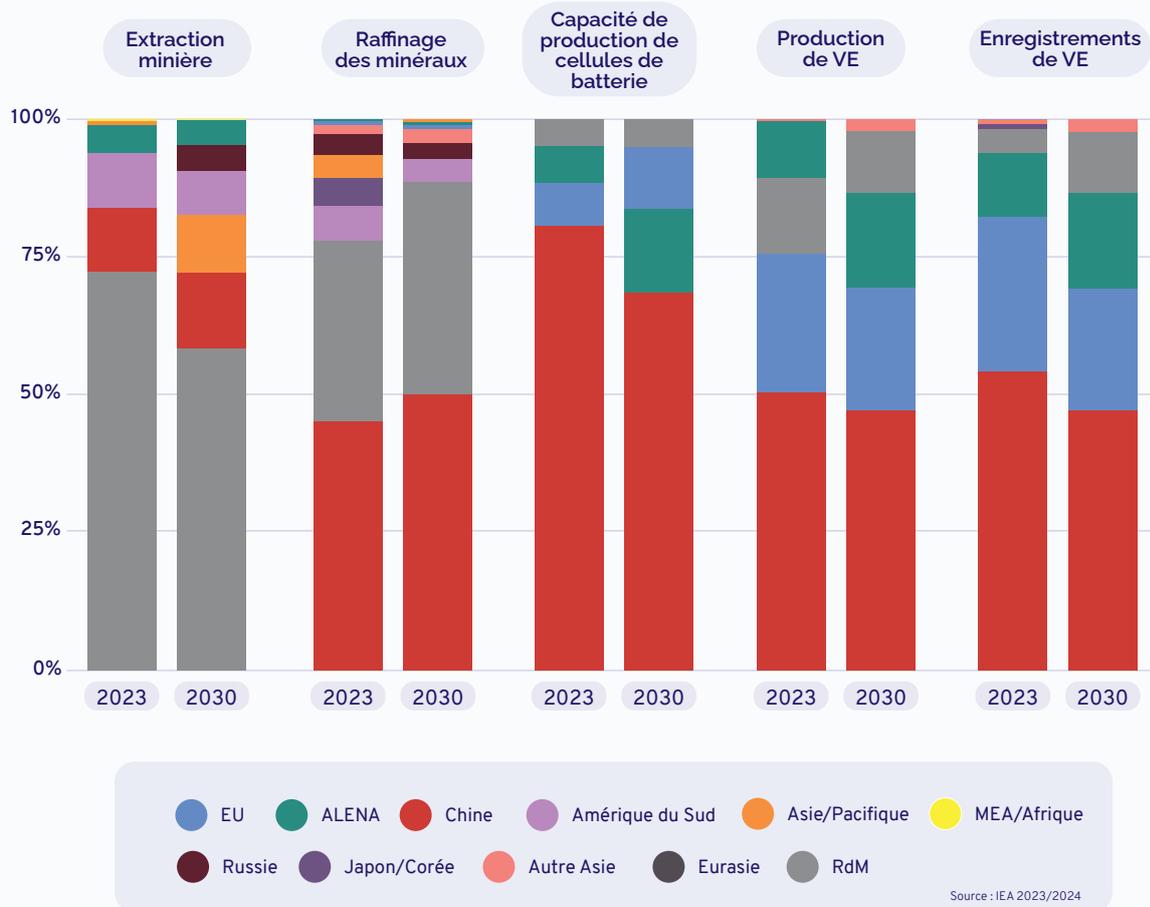
Le trilemme de l'industrie automobile européenne : les compromis qu'il faut trouver entre les objectifs de décarbonisation, de sécurité économique et de compétitivité

Chaque priorité du triangle présente des défis et appelle à trouver des compromis.



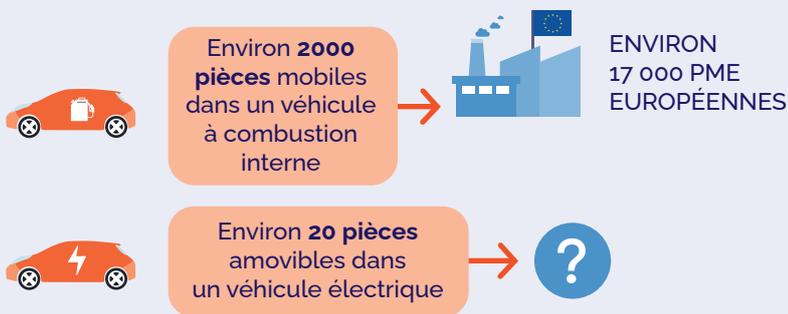
La prédominance de la Chine dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de VE devrait se poursuivre à moyen terme.

Part de la production mondiale en % en 2023 et à l'horizon 2030.

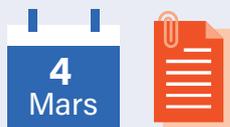


Un marché des groupes motopulseurs plus petit = une plus grande concurrence pour les PME

La réduction du nombre de pièces entraîne une concurrence plus rude entre les fournisseurs, ce qui met en péril de nombreuses PME.



Cette transition industrielle nécessite une requalification et un soutien aux PME afin d'éviter des suppressions d'emploi à grande échelle



La Commission a proposé un **Plan d'action pour l'industrie automobile.** [🔗](#)