

## Communiqué de presse

6 décembre 2021

### **Une approche industrielle axée uniquement sur les véhicules électriques entraînerait la perte d'un demi-million d'emplois dans l'UE, d'après l'étude.**

- **L'évaluation de la transition confirme le rôle essentiel de l'électrification dans la réalisation des objectifs de l'Accord de Paris, mais corrobore les risques liés à l'emploi dans les métiers de la propulsion thermique.**
- **226 000 nouveaux emplois sont attendus dans la production de propulsion électrique (en faisant l'hypothèse que l'UE dispose d'une filière de batteries), ce qui signifie une perte nette de 275 000 emplois (-43 % d'emplois) prévue d'ici 2040.**
- **501 000 emplois au sein des équipementiers motoristes ou fabricants de composants pour moteurs devraient devenir obsolètes si la technologie est progressivement écartée d'ici 2035.**
- **Sur ce demi-million d'emplois, 70 % (359 000) seront très probablement perdus en seulement 5 ans, de 2030 à 2035, ce qui met en relief la brièveté des délais pour gérer des impacts sociaux et économiques considérables.**
- **En adjoignant à l'électrification une énergie d'appoint, une approche technologique mixte permettant l'utilisation de carburants renouvelables pourrait permettre une réduction de 50 % des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2030, tout en maintenant les emplois et en créant de la valeur ajoutée.**

Le CLEPA, l'Association européenne des équipementiers automobiles, a chargé PwC Strategy& d'évaluer l'impact de trois scénarios différents du Pacte vert européen (*Green Deal*) sur l'emploi et la valeur ajoutée<sup>1</sup> chez les équipementiers automobiles à travers l'Europe<sup>2</sup> au cours de la période 2020-2040. Les scénarios représentent une approche technologique mixte, l'approche actuelle « véhicules électriques uniquement » proposée par le paquet législatif *Fit for 55*, et un scénario de montée en puissance radicale des véhicules électriques. Les trois scénarios supposent une électrification accélérée pour atteindre les objectifs climatiques, avec une part de marché élevée pour les véhicules électriques<sup>3</sup> d'ici 2030 de plus de 50 %, près de 80 % et près de 100 %, respectivement.

Le secteur de la fabrication automobile compte pour plus de 5 % de l'emploi manufacturier dans 13 États membres de l'UE<sup>4</sup>, les équipementiers automobiles représentant plus de 60 % de ces emplois. L'étude fournit donc une évaluation utile à l'échelle européenne et identifie plus en détail les risques

---

<sup>1</sup> La valeur ajoutée est définie comme le chiffre d'affaires moins les coûts des matériaux et décrit la part de la création de valeur individuelle de l'entreprise qui contribue directement à l'économie du pays.

<sup>2</sup> UE + Royaume-Uni + AELE

<sup>3</sup> Véhicules électriques à batterie, véhicules électriques hybrides rechargeables et véhicules électriques hybrides complets.

<sup>4</sup> Slovaquie, Roumanie, Suède, République tchèque, Hongrie, Allemagne, Espagne, Pologne, Slovaquie, France, Belgique, Autriche et Portugal.

et les opportunités dans sept grands pays de production de composants automobiles (Allemagne, Espagne, France, Italie, Tchéquie, Pologne et Roumanie). L'étude est également la première à évaluer l'impact des différentes voies politiques pour atteindre les objectifs du Pacte vert en mettant l'accent sur les équipementiers automobiles.

Alors que les constructeurs automobiles ont une plus grande capacité à céder ou à internaliser des activités pour compenser une perte d'activité dans le domaine des moteurs thermiques, les équipementiers automobiles ne peuvent pas réagir avec autant d'agilité, car ils sont liés par des contrats à long terme avec les constructeurs. Outre les leaders mondiaux et bien capitalisés de l'industrie, le secteur se compose de centaines d'entreprises spécialisées et de PME ayant un accès au capital plus réduit pour investir dans la transformation de leur business model.

### **Transition vs perturbation**

L'étude prévoit que dans le scénario « véhicules électriques uniquement », 70 % de l'impact sur l'emploi se fera déjà sentir au cours de la période 2030-2035 et confirme que les opportunités offertes par les véhicules électriques dépendent de la mise en place d'une filière d'approvisionnement en batteries profondément ramifiée dans l'UE, dont le calendrier et la faisabilité sont encore incertains. Les pays d'Europe de l'Ouest semblent les mieux placés pour être les foyers de la production de moteurs et systèmes de transmission pour véhicules électriques, tandis que l'emploi dans les pays d'Europe centrale et orientale restera fortement dépendant du moteur à combustion.

Henning Rennert, associé chez PwC Strategy& Allemagne, a déclaré :

*« Alors que l'électrification met en péril l'emploi dans les groupes motopropulseurs, la main-d'œuvre aura besoin à l'avenir de développer d'autres compétences dans des domaines tels que les logiciels ou les infrastructures. La valeur ajoutée future et la création d'emplois dans les technologies de motopropulsion dépendent de la production locale de batteries en Europe. »*

La secrétaire générale du CLEPA, Sigrid de Vries, a déclaré :

*« L'étude met en évidence les risques d'une approche uniquement axée sur les véhicules électriques pour les emplois de [centaines de milliers de] personnes qui travaillent dur pour fournir les solutions technologiques pour la mobilité durable. Étant donné que les équipementiers automobiles regroupent la majorité des emplois manufacturiers dans l'industrie automobile, il est essentiel que ceux-ci soient pris en considération les premiers lors de la gestion de l'impact social et économique de la transformation. Les innovations des équipementiers automobiles rendent la mobilité électrique de plus en plus accessible aux consommateurs et constituent un levier essentiel pour atteindre les objectifs de réduction des émissions. Mais les besoins de la société sont beaucoup trop divers pour une approche unique. Un cadre réglementaire ouvert à toutes les solutions disponibles, telles que l'utilisation de technologies hybrides, d'hydrogène vert et de carburants renouvelables durables, permettra de poursuivre l'innovation alors que nous redéfinissons la mobilité dans les décennies à venir. »*

### **Un avenir incertain pour les batteries**

L'étude confirme que jusqu'à 70 milliards d'euros (70 %) de la création de valeur liée à la propulsion électrique seront liés au traitement des matériaux de batterie, à la production de cellules de batterie et de modules de cellules, et à l'assemblage de systèmes de batteries. Il est important de souligner que ces activités ne seront pas nécessairement menées par les mêmes entreprises ou dans les mêmes régions, car elles nécessitent des compétences et une expertise significativement différente de celles de la technologie des moteurs conventionnels. Il est donc peu probable qu'elles offrent des

opportunités à la plupart des équipementiers axés sur les moteurs à combustion, en particulier les petites et moyennes entreprises qui rassemblent environ 20 % des emplois de l'industrie de la fourniture automobile. Des recherches antérieures menées par le CLEPA ont montré que la production de batteries fournit relativement plus d'emplois aux employés ayant une formation universitaire et moins aux ouvriers en mécanique produisant actuellement des pièces de moteur à combustion.

## **Méthodologie**

La méthodologie de l'étude est complémentaire aux études précédentes (disponibles sur le portail d'emploi du CLEPA) car elle modélise les chiffres du point de vue des entreprises. Les données ont été recueillies avec le soutien du CLEPA, des associations nationales et des entreprises via une enquête basée sur 199 questionnaires et validée par 33 entretiens avec des experts.

## **Recommandations du CLEPA : quelle politique choisir ?<sup>5</sup>**

La proposition actuelle « Fit for 55 » de normes d'émission de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes ne tient compte que des émissions provenant du tuyau d'échappement du véhicule, ignorant les émissions liées à la production des véhicules ou des carburants qu'ils utilisent, y compris la façon dont l'électricité est générée. Pour encourager les technologies ayant l'empreinte carbone globale la plus faible, les émissions des véhicules devraient idéalement être réglementées sur la base du cycle de vie dans son intégralité, avec une approche « du puits à la roue » (*Well-to-Wheel*), qui prend en compte la production et l'acheminement du carburant ou de l'électricité utilisée pour alimenter un véhicule. Les réductions d'émissions du côté de la production de carburants/d'énergie devraient être reconnues lors de la détermination de la conformité aux normes CO<sub>2</sub>, par exemple par l'introduction d'un mécanisme de crédit volontaire, qui permettrait aux constructeurs automobiles d'atteindre les objectifs à l'échelle du parc avec des volumes supplémentaires de carburants renouvelables.

Une approche technologique ouverte donnerait à l'industrie le temps nécessaire à la transition, tout en atténuant les perturbations sociales souvent associées à des changements brusques, et sans compromettre les objectifs climatiques. Une transition planifiée et réfléchie consistant en une approche technologique mixte permettrait de conserver toutes les options pour s'adapter aux nouveaux développements, qu'il s'agisse de percées technologiques, d'événements géopolitiques ou de disponibilité de ressources, et présenterait en même temps d'importantes opportunités de création de valeur dans l'industrie automobile, l'un des plus grands atouts industriels d'Europe.

Sigrid de Vries poursuit en disant :

*« Une approche technologique ouverte devrait inclure une électrification rapide avec des énergies propres et renouvelables, complétée par une technologie de combustion propre avec des carburants renouvelables durables. Il existe davantage d'options que des émissions nulles à l'échappement, et nous devons reconnaître le rôle que les carburants climatiquement neutres peuvent jouer dans la réduction des émissions, la préservation du choix des consommateurs, l'abordabilité et le maintien de la compétitivité mondiale de l'Europe. La technologie n'est pas l'ennemi, mais bien les combustibles fossiles, et l'ouverture technologique sera essentielle pour assurer une transition juste. »*

---

<sup>5</sup> Les recommandations n'entrent pas dans le cadre de l'étude et représentent uniquement le point de vue du CLEPA.

### **À propos du CLEPA**

CLEPA, l'Association européenne des équipementiers automobiles basée à Bruxelles, représente plus de 3 000 entreprises, des multinationales aux PME, fournissant des composants de pointe et des technologies innovantes pour une mobilité sûre, intelligente et durable, investissant plus de 30 milliards d'euros par an dans la recherche et le développement. Les équipementiers automobiles en Europe emploient directement 1,7 million de personnes dans l'UE.

Contact : CLEPA's Head of Strategic Communications Filipa Rio: [f.rio@clepa.be](mailto:f.rio@clepa.be);

### **À propos de Strategy& :**

Strategy& est un cabinet de conseil en stratégie d'envergure mondiale, particulièrement bien positionné pour vous aider à construire un meilleur avenir : grâce à la différenciation et qui est adapté au sur-mesure. Appartenant à PwC, nous construisons chaque jour les systèmes qui sont au cœur de la croissance. Nous combinons notre force d'anticipation avec ce savoir-faire pour vous aider à créer une stratégie meilleure et plus transformatrice dès le premier jour. Nous avons plus de 100 ans, 3 000 consultants en stratégie, plus de 295 000 professionnels de PwC et 156 pays.

Contact : Annabelle Kliesing, Senior Communications Lead :  
[annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com](mailto:annabelle.kliesing@strategyand.de.pwc.com)