



**Interdiction des moteurs
thermiques en Europe :
quelles trajectoires pour la
filière normande ?**



CONTEXTE & ENJEUX

La décision européenne d'interdire la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035 (à hauteur de 90 %) accélère une crise pour le secteur qui dure de longue date, notamment en Normandie où l'automobile occupe

une place centrale. Avec ses usines emblématiques – Renault Sandouville, Cléon, Alpine Dieppe – et un tissu dense de sous-traitants, la région concentre une part essentielle de la production nationale. Mais elle se trouve aujourd'hui à la croisée des chemins.

Depuis plusieurs années, la filière est prise dans une spirale de difficultés : délocalisations des sites de productions, concurrence des constructeurs asiatiques, chute des ventes, retards dans la production de batteries européennes... À cela s'ajoutent les défaillances d'équipementiers et les appels répétés des acteurs du secteur pour assouplir le calendrier réglementaire européen. Le marché français, lui, s'essouffle : les ménages repoussent l'achat de véhicules, l'âge moyen du parc s'allonge, et l'inflation continue de peser sur les décisions.

Une réponse déjà engagée : l'électrique

Pour s'adapter à la date butoir de 2035, les constructeurs se sont engagés dans de grands projets d'investissement. Or, la voiture électrique soulève des interrogations. Pourtant, son impact écologique réel est inférieur à son homologue thermique. Son autonomie, largement questionnée, couvre l'immense majorité des déplacements des usagers.

Mais, des questions persistent : le prix de revente, la maîtrise de la chaîne de valeur et, en particulier, l'approvisionnement en cellules de batteries ainsi que l'augmentation du poids des véhicules en raison de la taille de plus en plus importante des batteries...

2035 : horizon ou impasse ?

Pour les grands groupes, l'échéance de 2035 impose d'adapter les sites de production et de développer de nouvelles gammes électriques. Cependant, l'avenir de la filière ne dépend pas seulement des industriels : il repose aussi sur les choix des consommateurs, leurs besoins, leurs moyens et leurs modes de déplacement.

La Normandie, avec ses 6 578 entreprises et ses 23 552 salariés liés à l'automobile, ne peut se permettre un faux pas. La filière irrigue de nombreux secteurs connexes et constitue un pilier de l'économie régionale. À ce titre, la multiplicité des dimensions (locale pour les collectivités et les PME, nationale et européenne pour les politiques publiques, internationale pour les stratégies des constructeurs) impose une prise de conscience de tous les acteurs pour éviter l'effondrement de ce secteur dans notre région.

A SAVOIR

- **En amont : 10 sites majeurs de production, 127 entreprises de carrosserie, 53 fabricants d'équipements.**
- **En aval : 23 552 salariés, 6 578 entreprises, un parc de 2 millions de véhicules en croissance depuis 2021.**
- **Un réseau de recharge : 706 bornes de recharge réparties dans 516 communes au 1^{er} janvier 2023.**

Une bataille à mener

La Normandie se trouve face à une équation complexe : transformer une contrainte réglementaire en opportunité industrielle. Cela suppose d'investir dans l'innovation, de former les salariés aux métiers de demain, de renforcer les infrastructures de recharge et de redonner confiance aux consommateurs. Le défi est immense, mais il est aussi porteur d'espoir. Si la région parvient à se positionner comme un acteur majeur de la transition électrique, elle pourrait non seulement préserver ses emplois mais aussi attirer de nouveaux investissements. À l'inverse, un retard d'adaptation risquerait de précipiter un déclin industriel dont les conséquences seraient lourdes pour l'économie locale.

PRÉCONISATIONS DU CESER

SAUVEGARDER ET SOUTENIR L'ÉCOSYSTÈME INDUSTRIEL LOCAL

La filière automobile normande connaît un déclin de production depuis plusieurs années et tout particulièrement depuis la crise sanitaire de 2020.

La préservation de l'écosystème constitue le premier axe de préconisation. Dès lors, mener un inventaire exhaustif des entreprises liées directement ou indirectement à l'industrie automobile offrirait une analyse fine de celles en lien avec le secteur, et permettrait d'ajuster les dispositifs d'accompagnement et de soutien. Or, les sous-traitants, qui ne consacrent pas nécessairement l'ensemble de leur chiffre d'affaires à la filière peuvent ne pas être identifiés comme affiliés au secteur automobile.

Sur la base de cet inventaire, la **création d'un fonds spécifique dédié aux besoins d'adaptation des sous-traitants** de rang un, deux et trois répondrait aux besoins d'investissement nécessaires à l'évolution des demandes.

De plus, la mise en œuvre d'un dispositif propre aux donneurs d'ordre au secteur automobile offrirait la possibilité de **développer de nouveaux produits en substitution des marchés actuels**.

ANTICIPER LA TRANSFORMATION ET L'INTERNATIONALISATION DE LA FILIÈRE

La Normandie dispose d'atouts essentiels pour attirer des entreprises étrangères : grands sites industriels, sources d'énergies décarbonées, main d'œuvre qualifiée, centre de R&D... Sa proximité avec les projets de construction de gigafactories dans le Nord de la France est l'occasion de faire venir des industriels et construire un écosystème autour de ces zones.

Le CESER invite la Région à **capitaliser sur ces atouts** et à engager des actions de démarchages d'entreprises étrangères souhaitant s'implanter à proximité des usines de fabrication de batterie en cours de démarrage.

Le maintien d'une activité sur le territoire normand peut passer par l'identification de nouveaux marchés hors d'Europe pour vendre les produits fabriqués en Normandie. Le CESER recommande donc à la Région d'accentuer la mobilisation des dispositifs régionaux de soutien tels qu'**Impulsion Export, Panorama Xport** et **Accélérateur Xport**.

DÉVELOPPER UNE OFFRE TERRITORIALE ET UNE CHAÎNE DE VALEUR ADAPTÉES AUX NOUVEAUX USAGES

La structuration d'un réseau de bornes de recharge est en cours depuis une quinzaine d'années en Normandie. En 2025, le constat des syndicats d'électrification fait état d'une couverture suffisante du territoire. De plus, la plupart des Normands peuvent recharger leur voiture chez eux.

Néanmoins, au regard de l'évolution technologique des véhicules électriques et du vieillissement mécanique des bornes, le CESER appelle les acteurs en charge de leur exploitation à **maintenir une vigilance** en termes d'entretien, mais **ne préconise pas l'implantation de nouvelles bornes**. La construction d'un écosystème d'entreprises de maintenance permettrait de fournir les besoins en pièces détachées et en formation.

La situation des syndicats d'électrification est à prendre en compte. Cantonnées par les règles de la commande publique aux bornes les moins rentables, **une stratégie en deux temps doit être planifiée** :

- À court terme, des programmes de mutualisation peuvent être intégrés pour permettre une baisse des coûts ;
- À long terme, une réflexion est à mener sur le besoin de garantir une couverture de recharge suffisante, menacée par le risque de disparition progressive des bornes les moins rentables.



FAVORISER LA DÉCARBONATION, L'INNOVATION ET LA DIVERSIFICATION TECHNOLOGIQUE

Le nouveau plan pour l'industrie automobile laisse aux constructeurs une marge leur permettant de diversifier les approches. Dès lors, l'atteinte de la décarbonation en 2050 doit passer par l'ensemble des outils disponibles. Le **rétrofit**, ou changement de motorisation d'un véhicule existant, doit être accompagné par un dispositif de soutien et par un plan de communication. La mobilité lourde connaît également des usages appropriés pour l'électrique (transports d'ordures, nettoyage urbain...), et les acteurs normands font preuve d'une grande capacité d'adaptation en particulier en personnalisant les chaînes de production. Le CESER suggère donc à la Région de **soutenir l'ensemble de ces acteurs dans la modernisation et l'adaptation des véhicules lourds**.

Le CESER invite la Région à demeurer vigilante quant à l'évolution de cette filière, notamment en aidant les entreprises à adopter une **stratégie de gestion des emplois et des parcours professionnels** d'une part, ainsi qu'à maintenir et **renforcer une offre de formation** adaptée aux mutations du secteur d'autre part. A ce titre, le CESER encourage la Région à poursuivre ses échanges avec les Opérateurs de compétences, qui peuvent jouer un rôle de conseil et d'élévation des compétences pour les salariés concernés.

La motorisation électrique s'accompagne nécessairement d'un écosystème "batterie". Par conséquent, la **construction d'une filière du réemploi des batteries usagées** doit être anticipée.

Par ailleurs, la **R&D progresse sur le véhicule autonome**. Les dispositifs européens visent à accentuer les efforts de recherche. La Région pourrait prendre appui sur ces dispositifs pour positionner la Normandie comme un **territoire d'expérimentation et d'innovation de référence**.



GOVERNANCE PARTAGÉE ET MOBILISATION COLLECTIVE DE LA FILIÈRE

La question de la mobilité dépasse largement le seul sujet de la voiture, impliquant une gouvernance plus efficiente et une mobilisation de la filière. En ce qui concerne cette dernière, **l'organisation d'états généraux** permettrait de favoriser la mise en synergie des compétences, l'élaboration de stratégies partagées et la préparation concertée de l'avenir industriel et territorial.

Par ailleurs, l'animation et le soutien des démarches d'électrification des transports collectifs gérés par les EPCI normands, ainsi que ceux pilotés en régie par la collectivité régionale, ou délégués à des prestataires est un rôle important de la Région.

Le CESER invite donc la Région à **enrichir son plan de mobilité** en coopération avec les EPCI normands pour accélérer le développement de la mobilité électrique et favoriser le désenclavement de certains territoires.

Sur le sujet plus large de la mobilité, le CESER encourage la Région à **organiser une convention de la mobilité** en Normandie pour définir collectivement les orientations à venir dans ce domaine.

Enfin, les évolutions réglementaires de décembre 2025 implique un rôle politique de la Région. A ce titre, le CESER considère qu'**elle a une position à affirmer** au niveau national et européen pour faire **progresser les exigences de réparabilité des véhicules et batteries électriques**.



Interdiction des moteurs thermiques en Europe : quelles trajectoires pour la filière normande ?



Présenté par **Pascal Giloire**
Avec la contribution de **Pierre Allain**

Retrouvez
l'étude en
scannant
ce QRCode



CONSEIL ÉCONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

Caen Abbaye-aux-Dames
CS 30529 - 14036 CAEN - Cedex 1
Tél : 02 31 06 98 90

Rouen 5 rue Schuman
CS 21129 - 76174 ROUEN - Cedex
Tél : 02 35 52 56 30