

LA PRODUCTION ET LES ÉCHANGES DES GRANDS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX



4,9 millions Nombre de véhicules exportés par la Chine en 2023

La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur. Cependant, depuis 2019, une part croissante de sa production de véhicules est exportée vers l'extérieur. La part des

exportations de véhicules rapportées à la production n'était que de 4 % en 2019. Elle est passée à 8 % en 2021, 12 % en 2022 et atteint 16 % en 2023, soit près de 5 millions de véhicules exportés par la Chine. En revanche, les importations ont diminué et ne représentent que 3 % de la production, faisant de la Chine un pays structurellement très excédentaire en matière d'échanges commerciaux de véhicules, à l'image d'autres pays asiatiques comme le Japon et la Corée du Sud.

L'Amérique du Nord (États-Unis, Canada, Mexique) est désormais la deuxième zone productrice de véhicules au monde, juste devant l'Union européenne. Cette production est essentiellement destinée au marché

local, avec des exportations qui oscillent autour de 15 % de la production de la zone. Ce marché est également alimenté par d'importants flux d'importations (25 % de la production).

L'Union européenne, comptabilisée sans le Royaume-Uni depuis 2020, se situe désormais en troisième position. Elle bénéficie à la fois d'un solide marché intérieur, nourri par des importations (30 % de la production en 2023), mais aussi des flux d'exportations de véhicules hors de sa zone (46 % de la production).

Au Japon, la moitié de la production est exportée (49 % en 2023), tandis que les importations rapportées à la production locale restent faibles (4 % en 2023).

► L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES DES QUATRE PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (2)		Japon		Chine	
TOUS VÉHICULES								
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
2000	17 106	100	15 761	129	10 141	105	2 069	11
2019	18 000	105	16 823	138	9 684	101	25 721	141
2022	12 932	76	14 795	122	7 835	81	27 021	148
2023	14 323	84	16 167	133	8 997	93	30 161	165
IMPORTATIONS (3)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 871	17%	3 140	20%	285	3%	nd	nd
2019	4 622	26%	5 041	30%	361	4%	1 050	4%
2022	3 662	28%	3 871	26%	313	4%	878	3%
2023	4 240	30%	4 055	25%	358	4%	799	3%
EXPORTATIONS (3)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 963	17%	1 469	9%	4 455	44%	nd	nd
2019	6 982	39%	2 484	15%	4 818	50%	1 040	4%
2022	6 015	47%	2 158	15%	3 813	49%	3 111	12%
2023	6 634	46%	2 374	15%	4 423	49%	4 910	16%

(1) Le nombre de pays pris en compte dans l'ensemble « Union européenne » est égal au nombre de pays membres de l'année.

(2) Le Mexique est inclus à partir de 2009.

(3) Les échanges intra-communautaires ne sont pas pris en compte.

Sources : OICA, Eurostat, CCEA depuis 1991, Ward's à partir de 1999, JAMA

Depuis 2000, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles. La Chine s'est imposée au cours de ces deux décennies comme nouveau grand pôle de production en devenant en 2010 le premier pays producteur de véhicules au monde.

Dans l'Union européenne, la production de véhicules a crû de 9 % entre 2000 et 2018 et les échanges, déjà importants, ont nettement progressé sur cette période. Puis, comme dans les autres zones, la production a ralenti en 2019 et s'est effondrée en 2020 avec la crise sanitaire. En 2022 et 2023, la production européenne se redresse (+6 %, puis +11 %) et les échanges redeviennent plus dynamiques. Les exportations de véhicules de l'Union européenne augmentent d'environ 10 % en 2023, mais les importations progressent plus fortement encore (+16 %).

En Amérique du Nord, la production avait atteint un pic en 2016 et avait reculé ensuite jusqu'en 2020. Elle rebondit en 2022 et 2023 (de 9 % environ chaque année), mais demeure en retrait de 10 % par rapport au pic de 2016. Les exportations en dehors de la zone représentent environ 15 % de la production, tandis que les importations pèsent désormais 25 % de la production. Cela représente 5 points de moins qu'en 2019, en raison d'une augmentation des flux à l'intérieur de la zone notamment en provenance du Mexique.

Au Japon, la production de véhicules a baissé de 5 % entre 2000 et 2019, mais est restée supérieure à sa moyenne 2010-2018, suite au dynamisme du marché intérieur et des exportations (+8 % entre 2000 et 2019), stimulées par la dépréciation du yen. Après la chute de la production et des échanges en 2020 et en 2021, la production et les exportations se

stabilisent à un niveau inférieur d'environ 20 % à celui observé en 2019. Mais en 2023, la production croît à nouveau de 15 %, soit au même rythme que les importations et les exportations de véhicules.

En Chine, la production a été multipliée par 10 entre 2000 et 2010. Elle a ensuite augmenté de 41 % entre 2010 et 2019, tandis que les exportations ont crû de 108 % sur la même période. La part exportée de la production était de 4 % en 2019. Entre 2019 et 2023, la production chinoise a augmenté de 17 %, mais les exportations ont été multipliées par près de 5, tandis que les importations chinoises ont baissé de 24 %. C'est notamment au cours de l'année 2023 que l'évolution a été la plus marquée. En un an, la production a augmenté de 12 %, les exportations de 58 % et les importations ont baissé de 9 %. Les exportations chinoises ont désormais dépassé celles du Japon.