

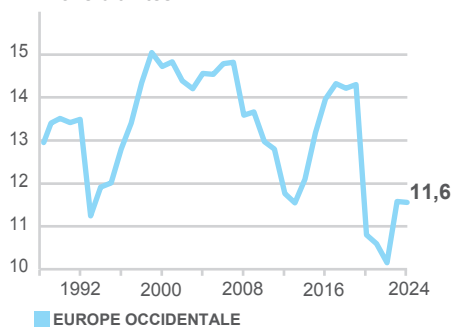
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

Le marché des voitures particulières en Europe de l'Ouest (90 % du marché européen) a stagné (-0,2 %) en 2024 autour de 11,6 millions d'unités. Malgré le rebond observé l'an dernier, cela n'a pas suffi pour le faire revenir à son niveau antérieur à la crise sanitaire. Par rapport à 2019, il a en effet perdu 2,7 millions d'unités (-20 %), soit l'équivalent du marché allemand, plus grand marché automobile européen. Ce bas niveau dure depuis cinq ans, alors que, lors des précédentes crises de 1989 et 2009, la période en dessous des 12 millions d'unités n'avait pas excédé trois ans.

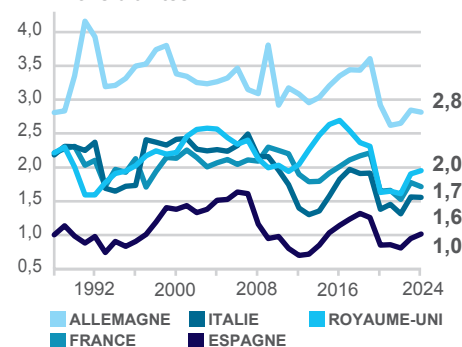
En 2024, les cinq plus grands marchés européens représentent 78 % des volumes de voitures particulières immatriculées en Europe occidentale. L'Allemagne, premier marché européen représente 24 % des volumes ; avec les pays environnants

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

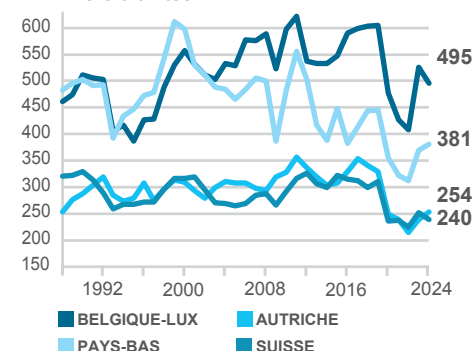
En millions d'unités



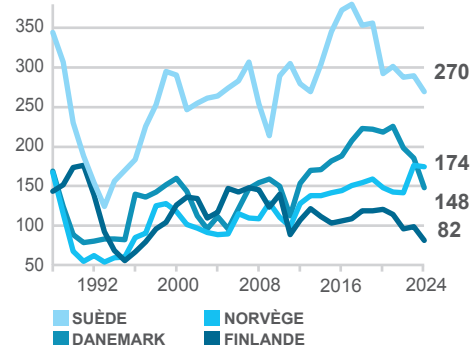
En millions d'unités



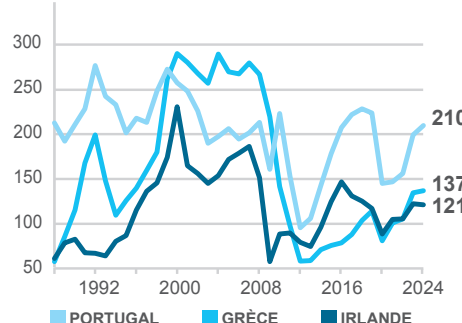
En milliers d'unités



En milliers d'unités



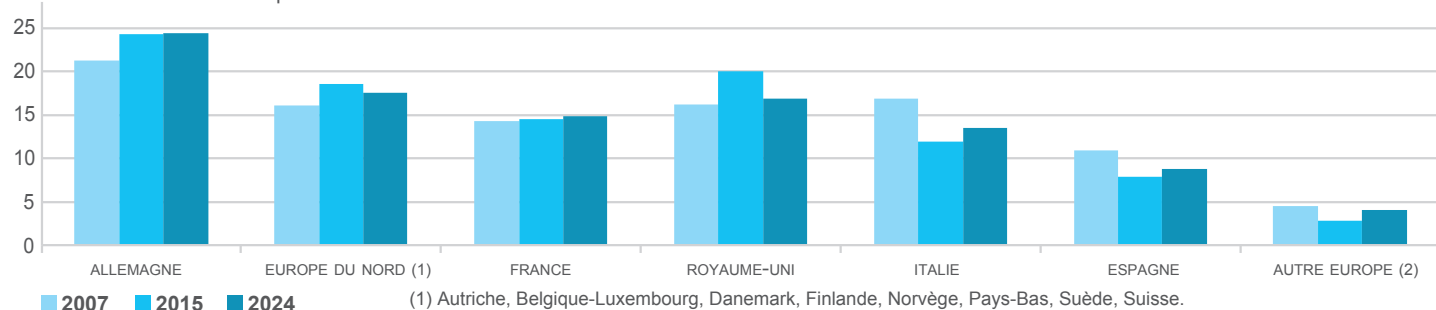
En milliers d'unités



**5^{ème}
année
consécutive**

**Immatriculations de
voitures particulières
neuves en Europe
occidentale en dessous
de 12 millions d'unités**

En % du marché ouest européen



(1) Autriche, Belgique-Luxembourg, Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.

(2) Portugal, Grèce, Irlande.

Source : CCFA

PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 18 pays : les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent les pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE : Suisse, Norvège et Islande). Le Royaume-Uni, même s'il est sorti officiellement de l'UE au 31 janvier 2020, reste comptabilisé dans ce groupe. Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables.

Le marché avait connu deux fortes crises avant celle de 2020. La première, en 1993, avait entraîné une baisse du marché européen de 2,2 millions d'unités en 1 an, à 11,3 millions d'unités, mais celui-ci était remonté dès l'année suivante et avait connu une hausse continue jusqu'en 1999. La seconde crise, à partir de 2008, avait entraîné une chute continue du marché jusqu'en 2013 (-3,3 millions d'unités en 6 ans) pour atteindre 11,5 millions d'unités. En 2020, le choc économique consécutif à la crise sanitaire

a été d'une telle ampleur que le marché est tombé à son plus bas niveau depuis 1985 et, contre toute attente, il a continué de baisser en 2021 et en 2022 ; la baisse atteint 4,1 millions d'unités en trois ans. En 2024, le marché stagne, après avoir rebondi en 2023. Il dépasse désormais les points bas de 1985 et 1993, mais enregistre toujours un déficit de plus de 1,5 million d'unités par rapport à son niveau moyen des années 2009-2019, et de 2,7 millions d'unités par rapport à son point le plus haut (2019).