

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

En 2024, le solde commercial de la France toujours déficitaire, poursuit cependant son redressement, entamé en 2023, et gagne 19 milliards d'euros pour s'établir à -81 milliards d'euros (solde FAB/FAB). Cette amélioration s'explique principalement par la baisse des importations (-4,5 %, après -7,1 %) en produits énergétiques et en produits manufacturés et est davantage lié à une baisse des prix qu'à une baisse des volumes. Les exportations reculent également, mais plus faiblement (-1,6 %), après trois années de hausse. La diminution des exportations est également liée à une baisse des prix mais aussi à une légère baisse des volumes notamment dans les composants électroniques et les matériels de transport. A l'inverse, si les exportations de produits énergétiques baissent en raison de la baisse des prix, les exportations d'électricité en volume ont atteint un niveau record.

Les exportations de la branche automobile industrielle ont baissé de 8,9 % à 52,4 milliards d'euros. Les exportations de voitures neuves ont reculé de 13 % à 17 milliards d'euros ; celles de véhicules utilitaires

légers de 3,9 % à 5,9 milliards d'euros ; et celles de véhicules industriels de 9,8 % à 6,4 milliards d'euros. Les exportations de pièces (y compris moteurs, châssis, carrosseries et remorques) ont, quant à elles, baissé de 6,6 % à 22,9 milliards d'euros. En ajoutant, les exportations de véhicules d'occasion qui ont bondi de 30 % à 4 milliards d'euros, les exportations totales de la branche automobile se sont élevées à 56,4 milliards d'euros en 2024, soit une baisse de 6,9 % par rapport à 2023. Elles ne représentent plus que 9,6 % de l'ensemble des exportations françaises, évaluées à 590 milliards d'euros, ce qui place désormais l'industrie automobile au 3ème rang, derrière l'agroalimentaire (10,9 %) et l'aéronautique (9,7 %).

Côté importations, celles-ci ont été également en baisse en 2024 pour toutes les catégories de véhicules, y compris les véhicules d'occasion. Les importations de voitures électriques, qui représentent en valeur près d'un quart des importations de voitures neuves, ont fortement chuté (-19,5 %) avec la mise en place de l'éco score en France et la mise en place au

niveau européen de droits anti-subsidations sur les véhicules électriques chinois. Les importations de véhicules utilitaires légers et de véhicules industriels ont également fortement chuté en 2024 de respectivement 14 % et 19,6 %. Les importations de pièces, moteurs, carrosseries et remorques ont, quant à elles, baissé de 6,1 %.

Au total, le solde de la branche automobile industrielle est resté relativement stable à -28 milliards d'euros. Il s'est légèrement creusé pour les voitures particulières (-1 milliard d'€), à l'exception des voitures électriques (+1,6 milliard d'€). Le solde déjà excédentaire pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels s'est à l'inverse amélioré (+0,5 milliard d'€). Pour les pièces, moteurs et carrosserie, le solde reste déficitaire mais en légère amélioration (+400 millions d'€). Le déficit de la branche automobile industrielle s'élève à -27,6 milliards d'euros en 2024, reflétant le manque de compétitivité du site France.

► LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE (en milliards d'euros)

	Voitures neuves	Dont voitures électriques	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs (yc B&C)	Pièces, Moteurs de Carrosserie (1)	Branche automobile industrielle (2)	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens (3)	Part de l'automobile
EXPORTATIONS (FAB)										
2019	19,9	1,0	5,1	4,7	20,4	50,1	1,6	51,8	496,8	10,4%
2023	19,7	2,7	6,2	7,1	24,5	57,5	3,1	60,6	597,1	10,1%
2024	17,2	2,5	5,9	6,4	22,9	52,4	4,0	56,4	587,8	9,6%
Variation 2024/2023 en %	-13,0	-7,5	-3,9	-9,8	-6,6	-8,9	+30,1	-6,9	-1,6	-
IMPORTATIONS (CAF)										
2019	32,9	1,0	4,5	5,2	22,7	65,3	1,6	66,9	575,7	11,6%
2023	40,4	9,3	5,2	6,0	33,9	85,5	1,8	87,3	719,7	12,1%
2024	38,9	7,5	4,4	4,9	31,8	80,0	1,5	81,5	687,8	11,9%
Variation 2024/2023 en %	-3,8	-19,5	-14,0	-19,6	-6,1	-6,4	-13,8	-6,6	-4,4	-
SOLDES										
2019	-13,0	+0,1	+0,6	-0,5	-2,3	-15,1	-0,0	-15,1	-78,9	-
2023	-20,7	-6,6	+1,0	+1,0	-9,3	-28,0	+1,3	-26,7	-122,6	-
2024	-21,8	-5,0	+1,5	+1,5	-8,9	-27,6	+2,5	-25,2	-100,2	-

(1) À partir de 2021, le périmètre est élargi à de nouvelles pièces et les remorques sont prises en compte.

(2) La branche industrielle automobile regroupe l'ensemble des véhicules neufs, pièces, carrosserie, châssis, moteurs, remorques. Elle ne prend pas en compte les véhicules d'occasion.

(3) Non compris le matériel militaire.

FAB : Franco à bord ; valeur transactionnelle de la marchandise, y compris les coûts de transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.

CAF : Coût, assurance, fret ; valeur transactionnelle de la marchandise majorée des coûts de transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.

Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

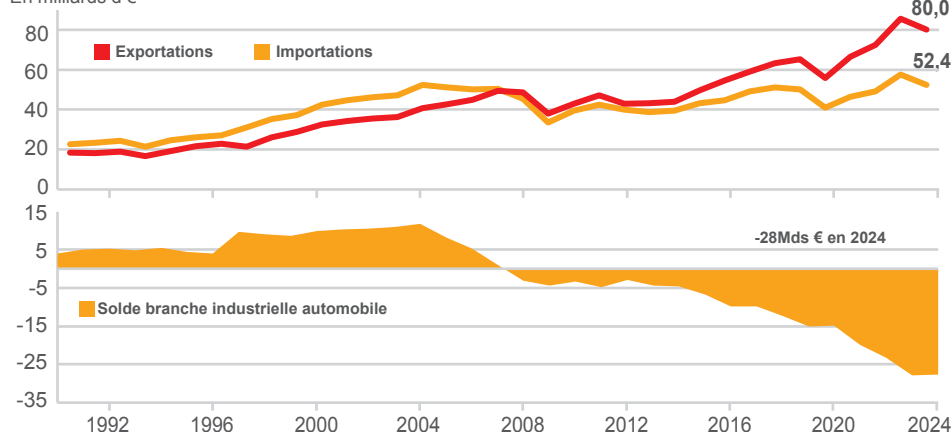
Les exportations de l'industrie automobile s'élevaient à plus de 50 milliards d'euros au milieu des années 2000, avant de baisser fortement avec la crise de 2009. En 2018 et 2019, elles sont revenues à ce niveau, avant de chuter à nouveau avec la crise sanitaire de 2020. Depuis, elles progressent de manière continue mais reculent pour la première fois en 2024. Le cycle de renouvellement des modèles

produits en France explique le recul des exportations des voitures particulières, malgré un marché européen qui est resté stable en 2024. Dans le même temps, les importations, malgré un recul en 2009 et 2020, ont progressé plus rapidement que les exportations, mais fléchissent également pour la première fois en 2024. Le solde automobile avait commencé à se détériorer dès 2004, en lien avec l'évolution défavorable des charges

fiscales et sociales et du coût du travail en France, comparativement aux autres pays européens, et était devenu négatif en 2007. Par la suite, il n'a cessé de se creuser, malgré le rebond, à partir de 2016, des exportations de véhicules grâce au dynamisme du marché européen et, pour les véhicules utilitaires légers, à la production de nouveaux fourgons en France (y compris pour des partenaires étrangers). En 2024, le déficit se stabilise à 28 milliards d'euros.

ÉVOLUTION DES ÉCHANGES DE LA BRANCHE INDUSTRIELLE AUTOMOBILE

En milliards d'€



Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

Concernant les échanges de pièces et autres produits automobiles (carrosserie, châssis, remorques, moteurs), le solde est resté excédentaire jusqu'en 2018. Puis, dans le contexte des difficultés de compétitivité du site France, les importations ont progressé beaucoup plus vite que les exportations, générant un solde négatif qui a atteint un niveau record en 2023 et s'est établi à 8,9 milliards d'euros en 2024. La transition énergétique entraîne un besoin d'équipements pour la production de véhicules électriques (batteries notamment, non encore massivement produites en France) qui accentue ce déséquilibre.

52 milliards d'euros
Exportations des produits industriels automobiles de la France en 2024

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. En 2024, les cinq premiers clients de la France sont des pays d'Europe de l'Ouest et représentent 57 % des exportations de la branche automobile industrielle, une part en hausse par rapport à l'an dernier. Dans les dix premiers clients des exportations automobiles françaises, on trouve, outre les pays d'Europe de l'Ouest, des pays d'Europe de l'Est ou de l'Europe élargie, comme la Pologne et la Turquie.

Pour les voitures particulières neuves, les débouchés sont traditionnellement les quatre principaux marchés de l'Union européenne (Allemagne, Espagne, Italie, Belgique) et le Royaume-Uni. Les exportations françaises de voitures particulières neuves baissent en 2024 dans la plupart des principaux partenaires. Les Pays-Bas et la Pologne, dont les marchés sont en croissance en 2024, connaissent une hausse de leurs volumes d'importations depuis la France. L'Allemagne, qui connaît depuis deux ans une forte chute de ses importations de voitures particulières depuis la France, se retrouve en troisième place derrière la Belgique (qui inclut des flux liés à l'activité portuaire) et l'Italie. Les États-Unis se placent à la 11ème position en valeur parmi les clients de la France pour les voitures particulières, malgré des volumes relativement faibles.

Les véhicules utilitaires légers restent, quant à eux, majoritairement exportés vers les mêmes

cinq pays. Cependant, là encore, l'Allemagne n'est plus en tête, devancée par la Belgique (1,1 milliard d'euros) et le Royaume-Uni (973 millions d'euros). La Pologne est désormais à la cinquième place derrière l'Espagne.

Les exportations de véhicules industriels et de cars et bus ont baissé en volume et en valeur en 2024, pour s'établir à 6,4 milliards d'euros. L'Allemagne demeure le premier client de la France sur ce marché, suivi de l'Espagne, de l'Italie et du Royaume-Uni. La France enregistre une augmentation de ses exportations en valeur vers l'Allemagne et l'Italie, mais un recul des volumes. Pour les autres marchés, le recul s'observe à la fois en volume et en valeur. Enfin, pour la deuxième année consécutive, la Turquie apparaît comme le cinquième client de la France sur ce marché, devant la Pologne.

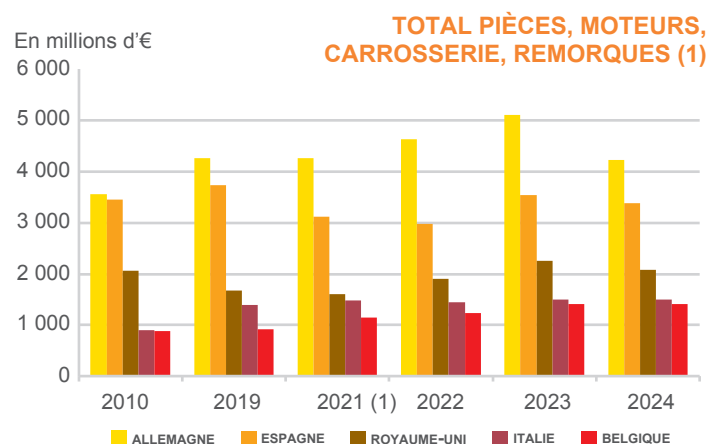
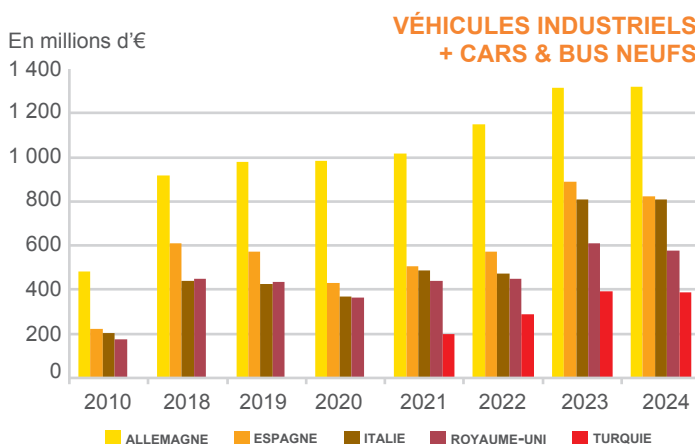
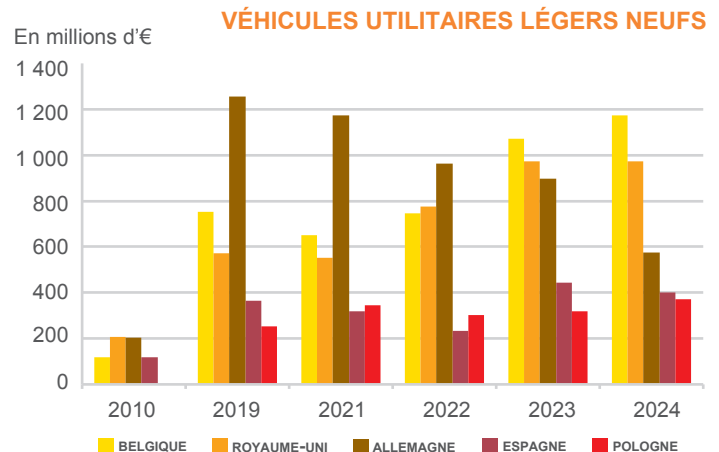
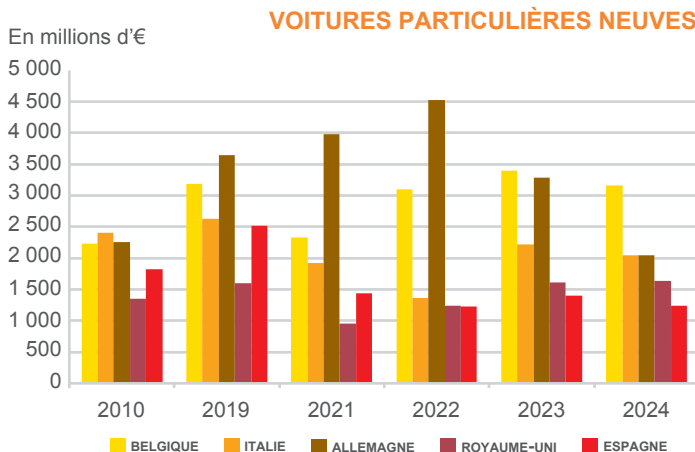
Sur le marché des pièces, moteurs, remorques et carrosserie, dont la valeur des exportations s'élève à 23 milliards d'euros en 2024 (-7 % par rapport à 2023), les cinq premières destinations sont des pays européens. L'Allemagne est en tête avec 18 % des exportations françaises, à 4,2 milliards d'euros, en baisse de 17 % par rapport à 2023. Elle est suivie de l'Espagne, qui représente 15 % du total, soit 3,4 milliards d'euros, en baisse de 5 %, et du Royaume-Uni (9 %), qui totalise 2 milliards d'euros (-8 % par rapport à 2023). L'Italie et la Belgique se placent en quatrième et cinquième position avec respectivement 7 % et

6 % des exportations françaises, entre 1,4 et 1,5 milliard d'euros. Les autres pays destinataires des pièces et accessoires en provenance de la France sont principalement des pays d'Europe centrale et orientale (Pologne, Slovaquie, Roumanie, Hongrie), mais aussi la Turquie, le Maroc et les États-Unis, qui apparaissent comme le 9ème client en valeur.

Les exportations de moteurs depuis la France représentent près de 2 milliards d'euros, soit 9 % du total. Alors que l'Allemagne est le premier client sur le marché des pièces et accessoires, l'Espagne est en tête des clients sur le marché des moteurs, notamment du fait des exportations de moteurs électriques. En 2024, les exportations de moteurs électriques de la France s'élèvent à 300 millions d'euros, en hausse de 13 % par rapport à 2023 et plus de la moitié (55 %) est à destination de l'Espagne. Enfin, c'est vers le Royaume-Uni, puis vers la Belgique, que la France exporte le plus de châssis et carrosseries, dont les exportations totales s'élèvent à 376 millions d'euros en 2024.

Allemagne
Premier partenaire commercial de l'industrie automobile en France

► PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE



(1) À partir de 2021, le périmètre a été élargi et n'est pas comparable aux années antérieures.

Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Côté importations, les principaux partenaires de la France sont plus dispersés géographiquement que pour les exportations ; mais les cinq premiers pays fournisseurs représentent 54 % des importations de la branche automobile industrielle, soit une concentration désormais identique à celle observée pour les exportations. Dans le top cinq, on trouve l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie, mais aussi la Chine, désormais devant l'Italie, et la République tchèque en cinquième position. La Turquie et le Maroc figurent également parmi les dix premiers pays fournisseurs de véhicules, aux côtés de la Slovaquie, la Pologne et la Roumanie.

La France a importé pour 39 milliards d'euros de voitures particulières en 2024, principalement d'Allemagne (23 %) et d'Espagne (20 %). Si l'Espagne se place en tête des importations en volume, l'Allemagne, qui bénéficie de ses nombreuses marques premium demandées par les consommateurs français, est le premier fournisseur en valeur (8,9 milliards d'euros, en hausse de 12 % par rapport à 2023). La Chine, qui était en troisième position en volume en 2023, a vu ses exportations vers la France reculer de 26 % et dégringole à la huitième place des pays fournisseurs. La mise en place de l'éco-score

et des droits anti-subsidies sur les véhicules électriques chinois de l'UE ont fait chuter les importations de ces véhicules depuis la Chine de 50 % par rapport à 2023. Les voitures électriques, qui représentaient 85 % des importations depuis la Chine en 2023, n'en représentent plus que 60 %. A l'inverse, le nombre de voitures électriques en provenance d'Allemagne ont augmenté de 60 %. L'Allemagne devient ainsi le premier fournisseur de voitures électriques de la France en 2024 avec 29 % des volumes et 42 % de la valeur.

Pour les véhicules utilitaires légers, l'Italie est à la première place en volume des pays fournisseurs, représentant 19 % des importations, mais l'Allemagne occupe la première place en valeur (19 % du montant total). L'Espagne et la Turquie sont respectivement à la troisième et quatrième place, tant en volume qu'en valeur.

Pour les véhicules industriels, l'Allemagne est en tête et représente en 2024, 24 % des volumes et 38 % de la valeur des importations, soit 1,85 milliard d'euros, en baisse de 20 % par rapport à 2023. La Belgique, qui était à la deuxième place, est désormais largement devancée par les Pays-Bas et la Turquie, représentant respectivement

13 % et 12 % de la valeur totale.

S'agissant des importations de pièces et accessoires, moteurs, carrosserie et remorques, elles représentent 32 milliards d'euros en 2024, en baisse de 6 % par rapport à 2023. Les « pièces et accessoires », avec 30 milliards d'euros d'importation, en constituent le poste principal. L'Allemagne demeure en 2024 le premier fournisseur de la France avec 18 % des importations totales, mais en recul de 9 % par rapport à 2023. A l'inverse, la Chine continue de gagner des parts de marché. Elle pèse pour 10 % des importations, contre 8 % l'an dernier. Elle est suivie de la Pologne (9 %) et de l'Espagne (8 %).

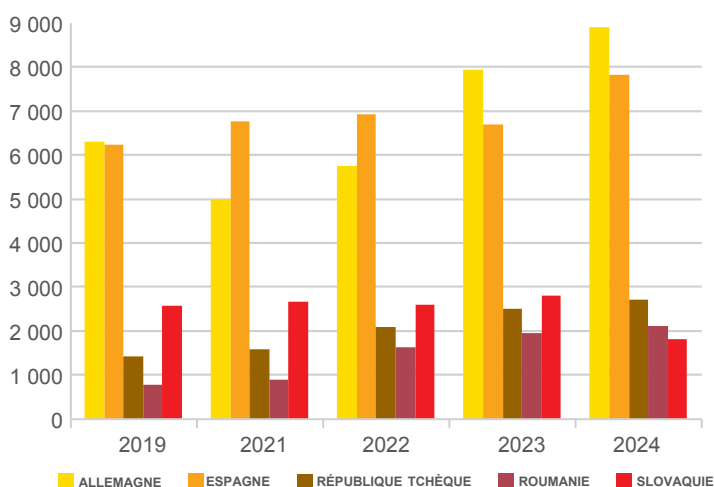
Quant aux importations de moteurs électriques, elles restent très modestes et ont baissé de 9 % en 2024. L'Allemagne, avec un tiers des importations, suivie de l'Italie, est le premier fournisseur de la France. La Chine n'arrive qu'en troisième position.

Chine

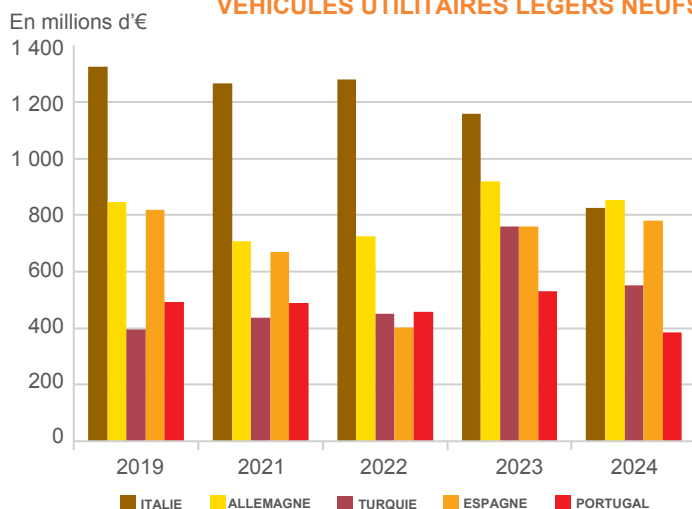
Troisième fournisseur de la branche automobile industrielle de la France en 2024

► PRINCIPALES PROVENANCES DES IMPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE

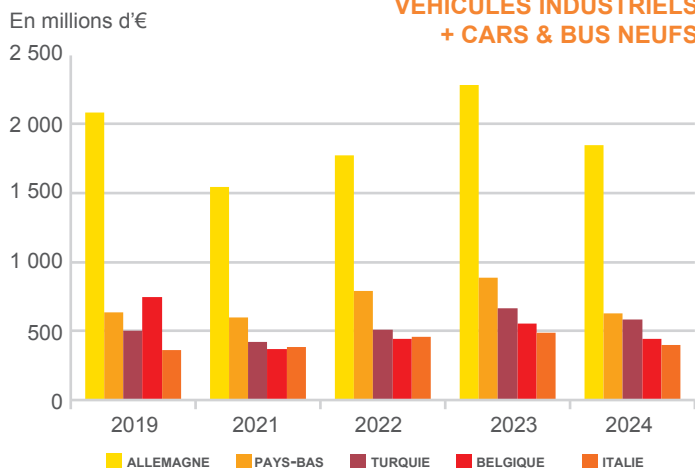
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



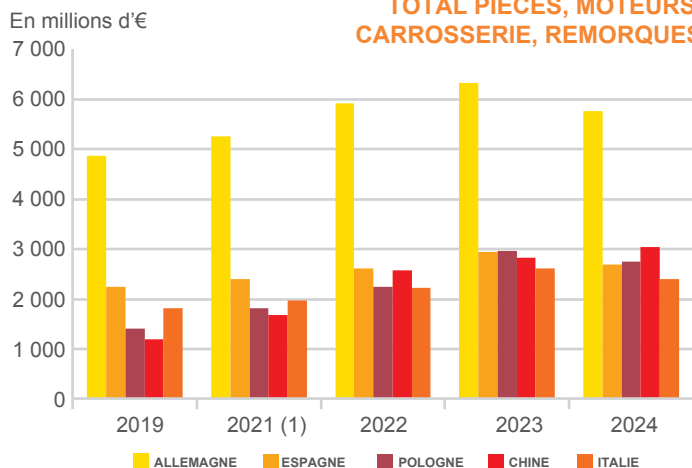
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS



VÉHICULES INDUSTRIELS + CARS & BUS NEUFS



TOTAL PIÈCES, MOTEURS, CARROSSERIE, REMORQUES



(1) À partir de 2021, le périmètre a été élargi et n'est pas comparable aux années antérieures.

Sources : données des Douanes traitées par le CCFA