

LES IMMATRICULATIONS ET LA PRODUCTION DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

La production de véhicules dans les nouveaux pays de l'UE s'est élevée à 4,1 millions d'unités en 2024, en baisse de 2,7 % après une forte hausse en 2023. Ce niveau de production reste inférieur de 7,2 % à son niveau de 2019. Les immatriculations ont, quant à elles, augmenté en 2024 pour s'établir à 1,6 millions d'unités, soit une hausse de 8,6 % par rapport à 2023. Les volumes immatriculés restent toujours inférieurs de 5,6 % à leur niveau de 2019. Globalement, cette zone demeure fortement tournée vers l'exportation.

► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UE (EN MILLIERS D'UNITÉS)

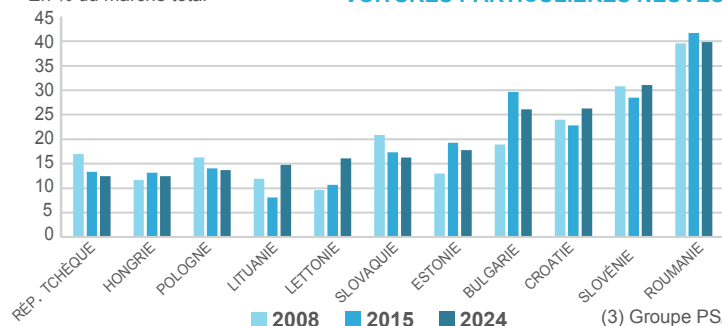
	2023	2024	Variation 2024/2023
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	3 858	3 720	-3,6%
Véhicules utilitaires légers	320	345	+7,7%
TOTAL VÉHICULES	4 179	4 065	-2,7%
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 250	1 383	+10,6%
Véhicules utilitaires légers (<=3,5t)	164	176	+7,2%
Véhicules industriels (>3,5t)	89	73	-17,7%
TOTAL VÉHICULES	1 503	1 632	+8,6%

(1) 6 pays.

(2) 11 pays, hors Malte et Chypre.

Sources : CCFA, OICA

PART DE MARCHÉ DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (3) : VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

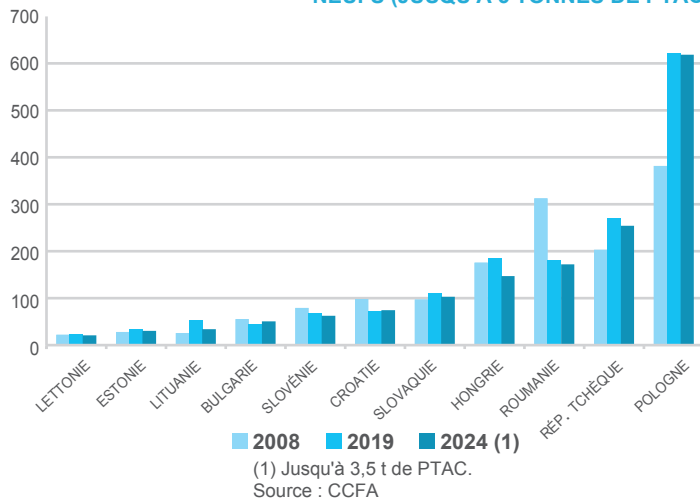


(3) Groupe PSA jusqu'en 2020.

Source : CCFA

En milliers d'unités

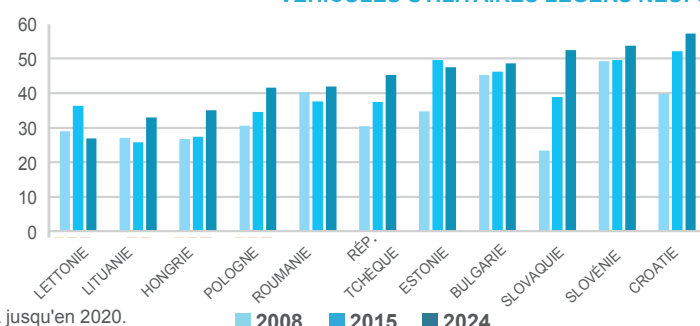
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)



(1) Jusqu'à 3,5 t de PTAC.

Source : CCFA

PART DE MARCHÉ DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (3) : VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS



(3) Groupe PSA jusqu'en 2020.

Source : CCFA

Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure de marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement, tel n'est pas encore le cas dans tous les nouveaux pays membres de l'UE. Le taux de motorisation moyen, qui s'élève à 563 voitures particulières pour 1000 habitants dans l'Union Européenne en 2023 cache encore de grandes disparités entre les pays. Il est inférieur à 500 dans les pays baltes, en Hongrie et en Roumanie, tandis que la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie ont des taux proches de la moyenne européenne. Concernant les immatriculations de véhicules légers, la Pologne est le plus grand marché avec 618 000 unités vendues en 2024, suivi loin derrière par la République tchèque (253 000 unités), la Roumanie (171 000 unités) et la Hongrie (146 000 unités). La Pologne représente ainsi 40 % du marché des voitures particulières de la zone et 38 % des véhicules utilitaires légers. La République tchèque, en seconde position, représente respectivement 17 % et 12 % des immatriculations de la zone. La Roumanie, troisième marché de la zone avec 11 % des voitures particulières, est cependant à la quatrième place sur le seul marché des véhicules utilitaires légers (11,5 %). En effet, elle est devancée sur ce segment par la Hongrie qui représente 14,5 % des volumes immatriculés dans la zone.

En 2024, les marchés automobiles dans les nouveaux

Les groupes Renault et Stellantis sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : Stellantis (hors FCA) en Slovaquie et Pologne ; Renault en Slovaquie, et surtout en Roumanie avec Dacia. L'ensemble de ces sites ont représenté une production de 635 000 unités en 2024. Les immatriculations de véhicules légers neufs de Stellantis et du groupe Renault au sein de ces pays se sont élevées à 328 000 unités en 2024, soit une

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

21 %
Part de marché du groupe Renault et de Stellantis sur les véhicules légers neufs vendus dans les nouveaux États membres de l'UE en 2024

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

reste supérieure de près de 10 points à celle des pays d'Europe de l'Ouest (32 % en 2024). En 2024, l'essence reste la motorisation dominante dans cinq pays sur onze (Bulgarie, Croatie, République tchèque, Slovaquie, Slovaquie). Comme dans le reste de l'Union européenne, la part des motorisations hybrides s'accroît et atteint 39 %, soit une hausse de 5 points par rapport à 2023. Cette part de marché est désormais identique à celle observée en Europe de l'Ouest, avec cependant une part de marché moindre pour les hybrides rechargeables (2,5 %, contre 8 % des ventes en Europe de l'Ouest). Enfin, la part de marché des voitures électriques reste très faible et très inférieure à l'Europe de l'Ouest. En recul en 2024 comme dans la plupart des pays de l'Union européenne, elle n'est que de 4 % (-0,5 point), contre 17 % en Europe occidentale. La faiblesse du pouvoir d'achat et le retard dans le développement des infrastructures de recharge pèsent fortement sur le marché de l'électrique, comme l'ont montré plusieurs études de l'ACEA. Dans son dernier état des lieux sur les infrastructures de recharge en Europe, l'ACEA montre notamment que la Pologne et la Roumanie sont les pays avec le plus faible nombre de points de recharge pour 1000 habitants (respectivement 0,1 et 0,2 pour 1000, contre 2,6 en France et plus de 3 pour 1000 dans le nord de l'Europe).