

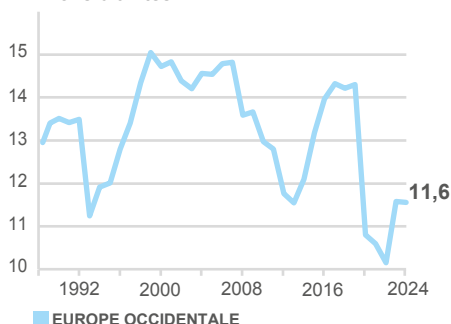
# LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

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.

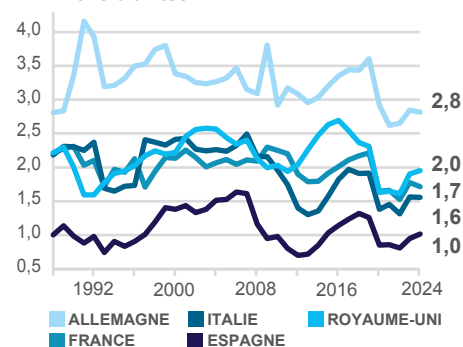
En 2024, les cinq plus grands marchés européens représentent 78 % des volumes de voitures particulières immatriculées en Europe occidentale. L'Allemagne, premier marché européen représente 24 % des volumes ; avec les pays environnants

## ► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

En millions d'unités



En millions d'unités

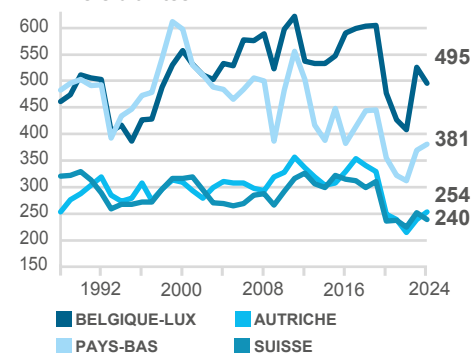


d'Europe du Nord, ce ratio passe à 42 %. Le marché automobile allemand, qui avait mieux résisté que ses voisins en 2022, a enregistré une croissance plus faible en 2023 et fait partie des marchés en baisse (-1 %) en 2024. Les quatre autres grands marchés européens, qui ont connu une croissance à deux chiffres l'an dernier, évoluent de manière contrastée. Le marché britannique croît de 2,6 %, concentrant 17 % des ventes en Europe occidentale. La France, désormais à la troisième place (15 % des immatriculations), connaît la plus forte baisse (-3,2 %) parmi les cinq pays. Le marché automobile italien recule de 0,5 % et se trouve à la quatrième place avec 13 % des volumes vendus. Enfin, l'Espagne connaît une croissance de 7,1 %, tirée par la reprise de la consommation des ménages, mais aussi le besoin de renouvellement en véhicules, notamment après les dégâts occasionnés par les inondations dans la région de Valence. Son marché

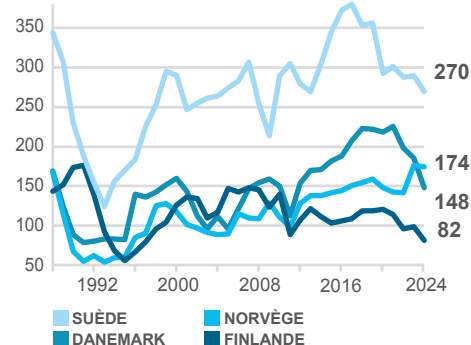
dépasse le million d'unités pour la première fois depuis la crise du COVID. Cependant, aucun des cinq pays cités ne retrouve des volumes de marché équivalents à l'avant-crise sanitaire. Ils restent inférieurs d'environ 20 % à leur niveau de 2019.

Dans les petits pays d'Europe du Sud (Grèce, Portugal), les marchés demeurent en croissance pour la troisième année consécutive. Celle-ci permet à la Grèce de dépasser son niveau de 2019 de 20 %, tandis que le Portugal reste en retrait de 6 %. Enfin, dans les pays d'Europe du Nord, qui avaient été moins impactés par le COVID en 2020 et avaient mieux résisté les années suivantes, le marché baisse en 2024, parfois fortement (Finlande, Suède, Islande), stagne (Danemark) ou augmente légèrement, après avoir chuté en 2023 (+1,4 % en Norvège).

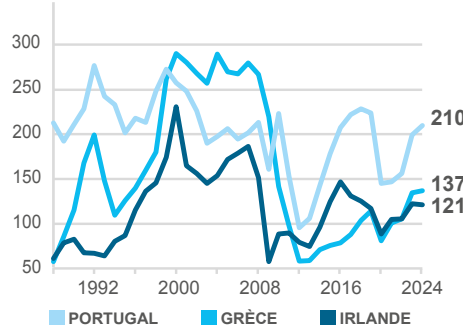
En milliers d'unités



En milliers d'unités

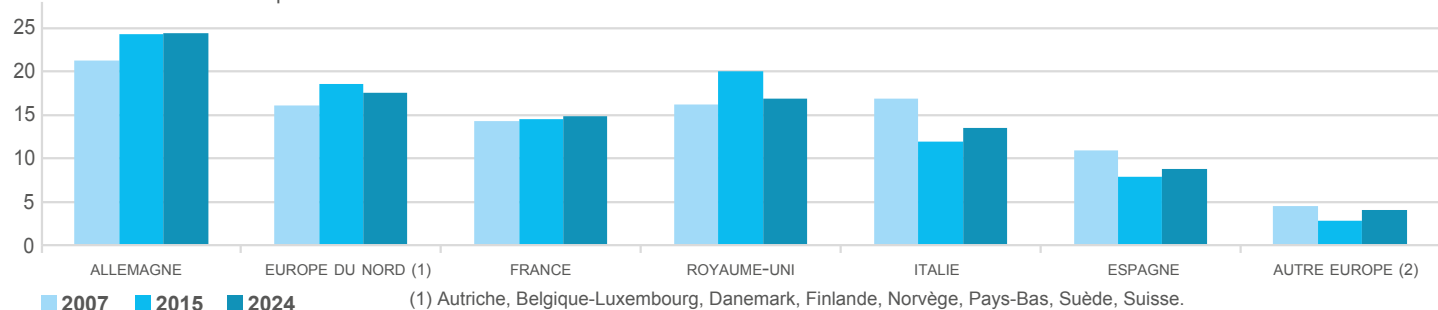


En milliers d'unités



**5<sup>ème</sup> année consécutive**  
**Immatriculations de voitures particulières neuves en Europe occidentale en dessous de 12 millions d'unités**

En % du marché ouest européen



## PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

(1) Autriche, Belgique-Luxembourg, Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.  
 (2) Portugal, Grèce, Irlande.  
 Source : CCFA

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).