

# LA PRODUCTION ET LES ÉCHANGES DES GRANDS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

## Chine

### 1<sup>ère</sup> zone d'exportation mondiale de véhicules en 2024

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 19 % en 2024, soit près de 6 millions de véhicules exportés par la Chine, qui est la seule zone à avoir vu ses débouchés extérieurs progresser

cette année là. En revanche, les importations ont diminué grâce à la montée des marques locales et ne représentent plus que 2 % de la production en 2024. La Chine est désormais 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, alors qu'elle était en déficit avant 2021.

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 (31 % de la production en 2024).

L'Union européenne, comptabilisée sans le Royaume-Uni depuis 2020, se situe désormais en troisième position des grandes zones de production de véhicules. Elle bénéficie à la fois d'un solide marché intérieur, nourri par des importations (30 % de la production en 2024), mais aussi des flux d'exportations de véhicules hors de sa zone (40 % de la production en 2024), bien qu'en recul depuis 2024, après une hausse en 2023.

Au Japon, la moitié de la production est exportée (51 % en 2024), tandis que les importations rapportées à la production locale restent faibles (4 % en 2024).

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

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (2)		Japon		Chine	
<b>TOUS VÉHICULES</b>								
<b>PRODUCTION</b>	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
2023	14 312	84	16 195	133	8 999	93	30 161	165
2024	13 405	78	16 107	132	8 235	86	31 282	171
<b>IMPORTATIONS (3)</b>	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%
2023	4 270	30%	4 793	30%	358	4%	799	3%
2024	3 966	30%	5 068	31%	325	4%	705	2%
<b>EXPORTATIONS (3)</b>	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%
2023	5 656	40%	2 374	15%	4 423	49%	4 910	16%
2024	5 343	40%	2 192	14%	4 217	51%	5 860	19%

(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, CCFR 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. Après le redressement de la production en 2022 – 2023 (+6 %, puis +11 %), celle-ci recule en 2024 (-6 %). Les exportations de véhicules, qui avaient progressé d'environ 10 % en 2023, reculent de 6 % en 2024. Les importations suivent la même tendance avec une baisse de 7 % en 2024.

En Amérique du Nord, la production avait atteint un pic en 2016 et avait reculé ensuite jusqu'en 2020. Elle a rebondi en 2022 et 2023 (+9 % environ chaque année), mais recule très légèrement en 2024. Les exportations en dehors de la zone représentent environ 15 % de la production, tandis que les importations pèsent désormais 31 % de la production. Cela représente 3 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. La production et les échanges chutent en 2020 et 2021, et ne rebondissent qu'en 2023, sans retrouver leurs

niveaux de 2019. En 2024, la production recule de nouveau (-8 %), de même que les exportations (-5 %) et les importations (-9 %).

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 2024, la production chinoise a augmenté de 22 %, mais les exportations ont été multipliées par plus de 5, tandis que les importations chinoises ont baissé de 33 %. En 2024, la production a augmenté de 4 %, les exportations de 19 % et les importations ont baissé de 12 %. Les exportations chinoises ont dépassé celles du Japon en 2023 mais, en 2024, elles dépassent désormais celles de l'Union européenne à 27.