

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



7,9
millions

Véhicules produits par
les groupes Stellantis
et Renault dans le
monde en 2024



17 %

Part de marché des
voitures électriques en
France en 2024



5,8
Mds €

Dépenses de recherche
et développement de la
branche automobile en
France en 2023



52
Mds €

Exportations des
produits industriels
automobiles de la
France en 2024



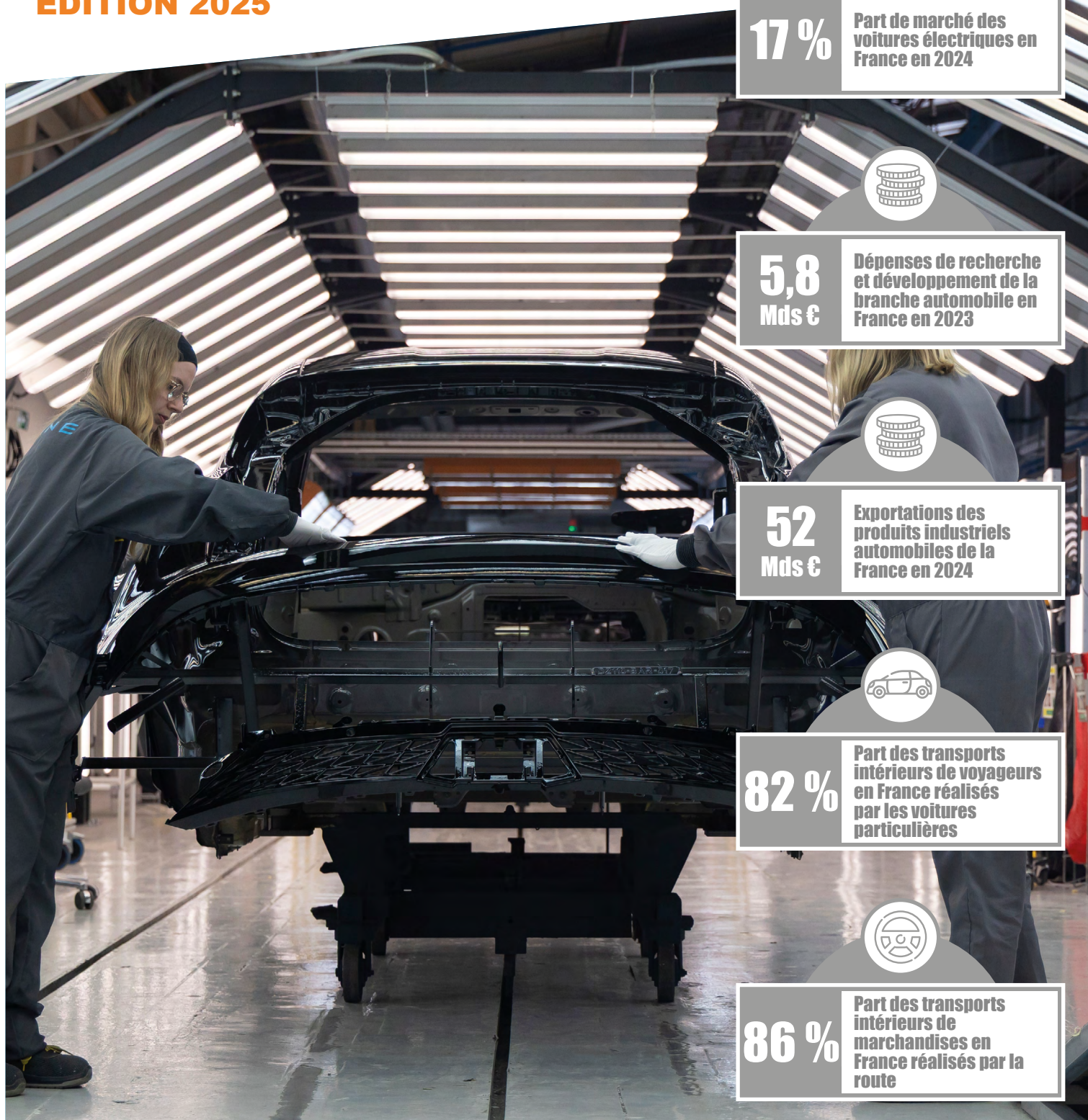
82 %

Part des transports
intérieurs de voyageurs
en France réalisés
par les voitures
particulières



86 %

Part des transports
intérieurs de
marchandises en
France réalisés par la
route



→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2025

SOMMAIRE

Monde

Faits marquants	4
Production	6
Marchés & parcs	10
Échanges	12

Europe

Marchés & parcs	14
Données sur l'industrie automobile	22

France

Les constructeurs	23
Données sur l'industrie automobile	27
Compétitivité	29
Filière	31
Recherche & développement	33
Échanges	35
Marchés & parcs	38
Transport : voyageurs et marchandises	51
Achats d'automobiles	64
Environnement	68
Impact économique & emploi	70

Statistiques

Monde	74
Europe	76
France	84
Les adresses utiles	98

« L'Industrie Automobile Française – Analyses et statistiques » est disponible sur le site du CCFA.

LE MOT DU PRÉSIDENT



En 2025, l'activité automobile mondiale poursuit son redressement pour la quatrième année consécutive et retrouve désormais les niveaux records observés à la fin des années 2010. Depuis 2020, les perturbations se suivent (covid en 2020, pénurie de semi-conducteurs en 2021, guerre en Ukraine en 2022 et maintenant conflit au Proche-Orient), mais leurs conséquences (inflation dont hausse des prix de l'énergie) sont globalement absorbées, et la production mondiale a dépassé 96 millions d'unités en 2025. Par zone, des contrastes existent entre les pays « matures » comme notamment l'Europe dont les volumes restent très en deçà de l'avant Covid, et les « nouveaux » pays de l'automobile comme la Chine ou l'Inde où les progressions significatives persistent. L'Europe de l'Ouest est toujours la zone la plus affectée avec des volumes en repli de 25 % par rapport à 2019. Dans ce cadre, le contexte de surcapacités de production s'est renforcé et a durci la concurrence entre les acteurs. Si les flux d'échange automobiles pour l'Amérique du Nord et l'Europe restent dominés par le commerce intra régional (75 % des échanges), ils le sont moins pour l'Asie (30 %) et, sous l'impulsion de la Chine, se développent très rapidement vers les autres continents.

Pour 2026, les contrastes de gestion des événements géopolitiques, des surcapacités de production et de la transition énergétique s'amplifient mais il conviendrait de suivre des trajectoires d'électrification cohérentes, pérennes et réalistes, afin d'atteindre les objectifs à long terme en matière de décarbonation des transports.

Dans ce contexte toujours favorable à la zone asiatique, les groupes Renault et Stellantis, solidement implantés dans le continent « ouvert » que constitue l'Europe, y affrontent une concurrence intense ; ils continuent de s'appuyer sur leur socle et de développer leurs débouchés dans les autres zones notamment l'Amérique du Sud, l'Inde ou l'Afrique.

En 2024, les groupes Renault et Stellantis ont produit 8 millions de véhicules légers, soit près de 8,6 % de la production automobile mondiale.

La transition énergétique est en marche et la diffusion des véhicules électrifiés progresse. En Europe occidentale, la part des voitures électriques à batterie se stabilise à 17 % en 2024 avec des contrastes entre l'Europe du Nord à plus de 30 % et l'Europe du Sud à moins de 10 %. En revanche, la part des hybrides (rechargeables et non rechargeables), qui sont plus accessibles, progressent à nouveau pour atteindre 39 %. Les groupes Renault et Stellantis ont suivi l'évolution de la demande et ont multiplié les lancements de versions électrique ou hybride.

La mobilité automobile avait subi en 2020 les effets du confinement, et de nouvelles habitudes comme le télétravail étaient apparues. Cependant, dès 2021, les besoins de déplacement Domicile-Travail-Loisirs ont repris, et se situent désormais seulement 4 % en dessous des niveaux pré-covid. En France, dans un contexte de développement de l'offre de transports collectifs, la route représente toujours, en 2024, 82 % des déplacements pour les personnes et 86 % des tonnages transportés pour les marchandises.

Dans cet environnement rempli d'incertitudes et d'instabilité, les groupes Renault et Stellantis continuent de rechercher la création de valeur en appliquant des stratégies de développement durables. Ils doivent s'adapter aux divers changements dans la chaîne de valeur, à la fois dans l'amont et dans l'aval, tout en restant compétitif et ouvert sur le monde.

- La transition énergétique va vers la décarbonation sur l'ensemble du cycle de vie. Elle se traduit d'abord par le développement des ventes de véhicules électriques à batterie, qu'il convient de rendre plus abordables pour les clients. En 2025, en France, les aides gouvernementales et le développement des infrastructures de recharge ont constitué un environnement favorable aux ventes de véhicules électriques ; dans d'autres pays, leur absence ou leur format peu adapté au marché notamment dans les pays à moindre niveau de vie (Europe du Sud et de l'Est) se traduisent encore par une émergence plus lente de l'électrification. Dans ce contexte, le suivi de la trajectoire induite par le « Green Deal » devient très difficile malgré les efforts des constructeurs dans le développement d'une offre plus abordable. Les soutiens gouvernementaux ont permis aussi la création des sites de production de batteries dans le cadre d'une intégration verticale, mais là encore la concurrence est intense. La stabilité du soutien et la compétitivité du site France (prix de l'énergie, impôts de production) sont des facteurs essentiels pour l'émergence de cette nouvelle activité. Celle-ci imposera aux constructeurs pour leurs besoins futurs de métaux liés à l'électrification, une stratégie adaptée pour s'assurer de la bonne disponibilité des matières premières et sécuriser leur approvisionnement. Il faudra également réduire l'empreinte carbone liée aux matières et composants des véhicules et développer l'économie circulaire sous toutes ses formes.

- La transition digitale et numérique permet un développement de la connectivité, des services et des aides à la conduite. Les équipements de connectivité et de sécurité active s'imposent dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les groupes Renault et

Stellantis recrutent de nombreux ingénieurs spécialisés et développent des partenariats avec des acteurs de ces filières afin de renforcer leurs compétences dans ces nouveaux métiers de l'industrie automobile (Électronique, Software, Intelligence Artificielle etc...).

- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nombreux projets et recherches ; la production de nouveaux services est construite mais elle doit trouver un modèle économique pertinent.

Les événements géopolitiques majeurs (COVID, Russie-Ukraine, Moyen-Orient, ...) affectent l'économie en général mais, pour le secteur automobile, se sont ajoutées notamment la pénurie des composants électroniques, l'instabilité des dispositifs de soutien à l'électrification, la perte de compétitivité du continent européen - socle des groupes français. Dans ce cadre incertain et fortement concurrentiel, les constructeurs doivent continuer à investir pour satisfaire la clientèle, pour adapter le dispositif industriel vers la production de véhicules électriques, pour respecter les normes réglementaires (environnementales, ...) et aussi pour être présents dans les zones en croissance économique.

Les dépenses totales de R&D en France ont résisté durant la crise du covid et s'élèvent à près de 5,8 milliards d'euros en 2023 ; selon l'INPI, sur cette période, quatre des plus importants dépositaires de brevets sur les dix premiers appartiennent à l'industrie automobile. Dans un contexte concurrentiel défavorable amélioré par le dispositif du crédit impôt recherche (CIR), la filière y emploie plus de 22 000 chercheurs à temps plein.

Au sein de l'industrie automobile mondiale, la concurrence est toujours aussi intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national doit se maintenir. Malgré tous les efforts du gouvernement, la compétitivité reste en deçà de la moyenne européenne qui elle-même a beaucoup perdu par rapport aux autres grandes zones automobiles (Chine, Amérique du Nord). Il est nécessaire de poursuivre l'adaptation de l'outil industriel, la maîtrise des prix de l'électricité et la réduction de la fiscalité de production, pour permettre la mutation de la filière vers la production de véhicules électrifiés dans un délai relativement court. Sur le périmètre européen, la Commission Européenne doit tenir compte de la nécessité d'adopter des flexibilités (pour les voitures particulières mais aussi pour les véhicules utilitaires légers) et un contenu local adapté afin d'assurer un marché automobile futur en phase avec la demande dans un cadre de concurrence équitable. En outre, l'accompagnement de la transformation pour les entreprises et les salariés, grâce à la formation et à une meilleure attractivité de la filière, sera nécessaire.

Les groupes Renault, Stellantis et Renault Trucks s'adaptent pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels en France, en Europe et dans le monde. Ils produisent, ils se transforment, ils innovent et investissent toujours.

Bonne lecture !

JEAN-ANDRÉ BARBOSA

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La représentation professionnelle de l'Automobile a commencé en 1898 avec la création de la Chambre Syndicale de l'Automobile-CSA. En 1909, les constructeurs d'automobiles ont pris leur indépendance et ont fondé la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles-CSCA qui a fait place en 1991 au Comité des Constructeurs Français d'Automobiles-CCFA. Actuellement, il a pour adhérents : Stellantis, Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation la gestion des actifs du syndicat et l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie – UIMM) sur le plan national et international. Il a une filiale AAA DATA, dont l'objet est de fournir des statistiques et des études à ses clients grâce à sa présence sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la Data automobile.

En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs ont mis en place la PFA, Filière Automobile et Mobilités, dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. En 2012, le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA), ayant pour vocation de structurer la recherche et développement, sont créés. Fin 2017, dans le contexte des transitions énergétique, numérique et servicielle, la PFA entre dans une nouvelle étape avec pour missions : l'animation de la dynamique d'innovation, l'action en faveur de la compétitivité tout au long de la filière, le travail d'anticipation en matière d'emplois et de compétences, l'expression des positions communes de la filière, la coordination de l'organisation des salons professionnels et la communication filière.

Depuis 2022, le Comité des constructeurs assure directement ses missions d'études (économie, statistiques et transports) et se repose principalement sur la Plateforme Filière Automobile et Mobilités – PFA pour celles de communication et de lobbying.

Les autres branches du secteur automobile industriel, également adhérentes de la PFA, sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV – Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules, FFC – Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services, FIM – Fédération des Industries Mécaniques, GPA – Groupement Plasturgie Automobile, Elanova – Centre pour la valorisation et l'excellence du caoutchouc).

Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

L'aval du secteur automobile est représenté par MOBILIANS, qui rassemble notamment les métiers du commerce de véhicules, de la distribution de carburants, de la réparation, du recyclage et des services automobiles.

Le Comité des constructeurs et la PFA sont associés aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles.

Le Comité des constructeurs est membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial. La PFA est également associée à ses travaux.



1898

**année de création de
la Chambre Syndicale
de l'Automobile**

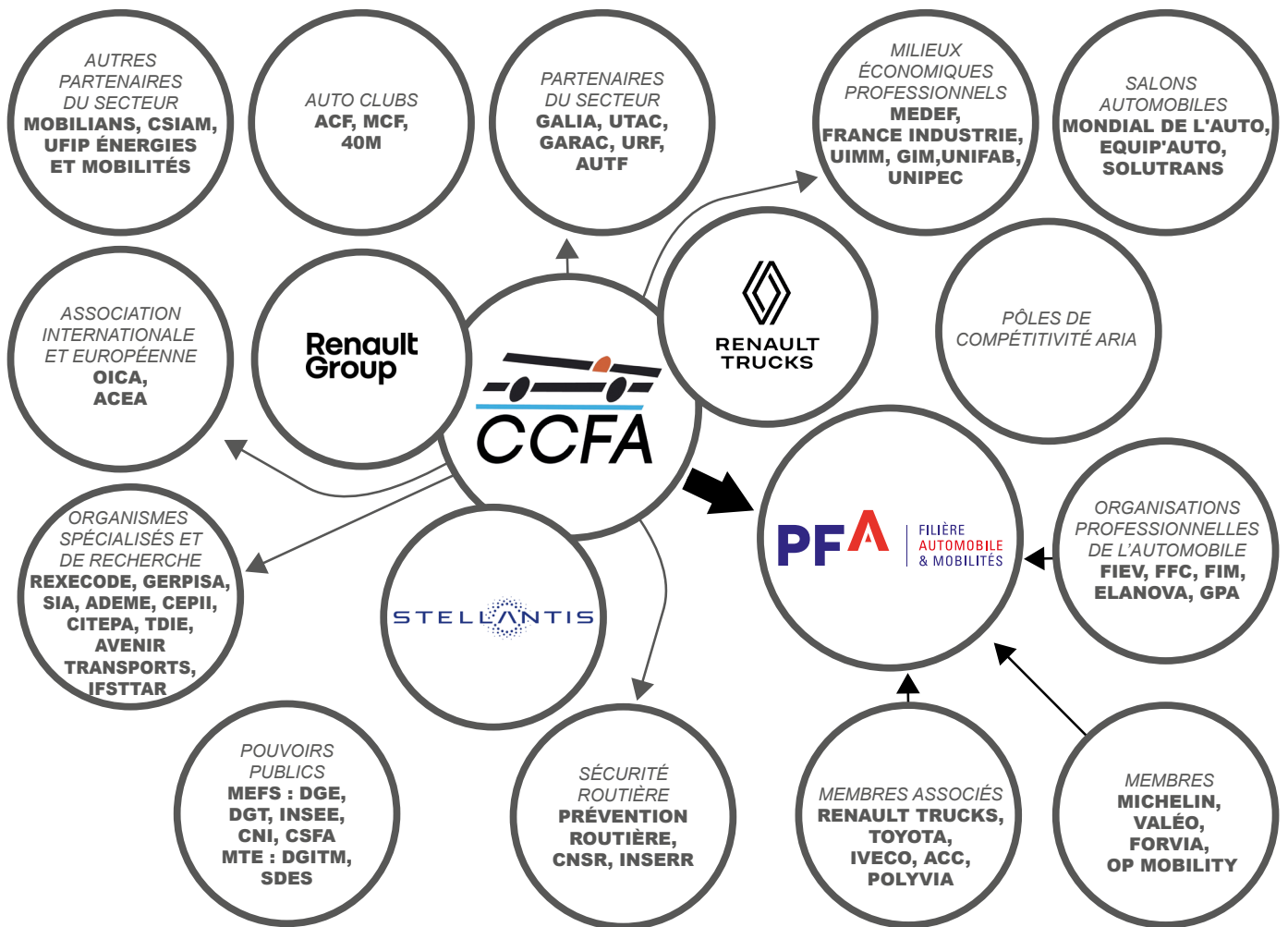


TÉLÉPHONE : +33 1 49 52 51 00

SITE INTERNET : ccfa.fr

E-MAIL : ecostats@ccfa.fr

LE CCFA ET SES PARTENAIRES EN 2024



► **ASSOCIATIONS INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE DE CONSTRUCTEURS**

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles

► **PARTENAIRES DU SECTEUR**

GALIA : Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile
UTAC : Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle
GARAC : École Nationale des Professions de l'Automobile

URF : Union Routière de France
AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret
MOBILIANS : Organisation professionnelle de la distribution et des services de l'automobile, du véhicule industriel, des cycles et motocycles
UFIP-E&M : Union Française des Industries Pétrolières
CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle

► **ORGANISMES SPÉCIALISÉS ET DE RECHERCHE**

CEPII : Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales
SIA : Société des Ingénieurs de l'Automobile
AIRPARIF : Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France

GERPISA : Groupe d'Études et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique
REXECODE : Centre de Recherche pour l'Expansion de l'économie et le Développement des Entreprises
TDIE : Transports, développement intermodalité et environnement
IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

► **AUTO CLUBS**

ACF : Automobile Club de France
MCF : Mobilité Club France (ex ACA)
40M : 40 millions d'Automobilistes

► **POUVOIRS PUBLICS**

CNI : Conseil National de l'Industrie
CSF : Comité Stratégique de Filière
MEFS : Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique
MTE : Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

► **MILIEUX ÉCONOMIQUES PROFESSIONNELS**

MEDEF : Mouvement des Entreprises de France
FRANCE INDUSTRIE : Représentation de l'Industrie en France
UIMM : Union des Industries et Métiers de la Métallurgie
GIM : Groupe des Industries Métallurgiques de la Région Parisienne
UNIPEC : Union Intersyndicale pour les élections consulaires
UNIFAB : Union des Fabricants pour la protection internationale de la propriété intellectuelle

► **ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE**

FFC : Fédération Française de la Carrosserie
FIÉV : Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules
FIM : Fédération des Industries Mécaniques
ELANOVA : Centre pour la valorisation et l'excellence du caoutchouc
GPA : Groupement Plasturgie Automobile

► **SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière
INSERR : Institut National de la Sécurité Routière et de Recherches
APR : Association Prévention Routière

L'ACTIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE MONDIALE, QUI AVAIT REBONDI EN 2023, SE TASSE EN 2024. MALGRÉ UN MARCHÉ MONDIAL EN HAUSSE DE 2,7 %, LA PRODUCTION RECOULE DE 1 % EN 2024.

En 2024, la production mondiale recule pour la première fois depuis la crise du COVID en raison d'une baisse de la production dans les pays matures (Europe, États-Unis, Canada, Corée du Sud, Japon) et d'un ralentissement de la croissance dans les pays dynamiques (Chine, Inde).

Le marché mondial a, en revanche, progressé de plus de 2 % et a retrouvé en 2024 ses volumes d'avant-crise. Ceci s'explique par l'augmentation

des marchés européens pour la seconde année consécutive, après le fort ralentissement enregistré en 2020 et 2022. Cette reprise ne permet cependant pas de retrouver les volumes de 2019, qui restent en retrait de plus de 10 %. En 2024, les marchés d'Europe occidentale sont quasi stables, tandis que ceux d'Europe centrale et orientale progressent plus vivement.

Hors d'Europe, le marché automobile nord-américain progresse en 2024, mais n'a pas non

plus retrouvé son niveau antérieur à la crise. En Asie, tous les marchés progressent en 2024, à l'exception de la Corée et du Japon, et dépassent leurs volumes de 2019. Ces performances contrastées entre les zones, ainsi que les tensions géopolitiques, expliquent celles des groupes Stellantis (hors FCA) et Renault, dont les livraisons progressent vers l'Europe grâce aux bons résultats en Europe centrale et orientale, mais reculent hors d'Europe.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2019	2023	2024	Variation 2024/2023	Variation 2024/2019
Production mondiale : Stellantis (hors FCA) (1), groupe Renault	4 046	6 188	7 271	5 239	5 025	-4%	-31%
Voitures particulières	3 472	5 301	6 246	4 123	3 959	-4%	-37%
Véhicules utilitaires légers	507	830	1 025	1 116	1 066	-5%	+4%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 271	5 239	5 025	-4%	-31%
Véhicules industriels (2)	36	58	36	41	37	-10%	2%
Production en France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault	2 525	2 573	1 885	1 212	1 063	-12%	-44%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 375	735	622	-15%	-55%
Véhicules utilitaires légers	258	352	510	477	442	-7%	-13%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 885	1 212	1 063	-12%	-44%
Véhicules industriels (2)	30	55	36	41	37	-10%	+2%
Livraisons hors de France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks	2 822	4 697	5 604	3 754	3 710	-1%	-34%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 826	2 942	2 877	-2%	-40%
Véhicules utilitaires légers	276	549	757	787	812	+3%	+7%
Total véhicules légers	2 802	4 659	5 583	3 728	3 689	-1%	-34%
Véhicules industriels	20	38	21	26	22	-16%	3%
Livraisons hors de l'UE, AELE, UK : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks	-	-	2 088	1 272	1 180	-7%	-43%
Voitures particulières	-	-	1 903	1 050	977	-7%	-49%
Véhicules utilitaires légers	-	-	178	215	198	-8%	+11%
Total véhicules légers	-	-	2 081	1 265	1 174	-7%	-44%
Véhicules industriels	-	-	7	7	6	-12%	-11%
Immatriculations en France : toutes marques	2 068	2 629	2 756	2 209	2 155	-2%	-22%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 214	1 775	1 718	-3%	-22%
Véhicules utilitaires légers	313	461	480	379	382	+1%	-20%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 694	2 154	2 100	-2%	-22%
Véhicules industriels	39,3	52,5	55,2	48,9	49,0	+0%	-11%
Cars et bus	3,1	5,5	6,4	5,7	5,8	+2%	-10%
Immatriculations en Europe 17 pays : Stellantis, groupe Renault, Renault Trucks	3 300	3 906	4 613	3 933	3 852	-2%	-16%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 738	3 106	2 995	-4%	-20%
Véhicules utilitaires légers	432	690	849	799	832	+4%	-2%
Total véhicules légers	3 273	3 871	4 587	3 905	3 827	-2%	-17%
Véhicules industriels	27	35	26	28	25	-11%	-3%

(1) Le groupe FCA, membre de Stellantis a produit 2,9 millions de véhicules dans le monde en 2024.

(2) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte sur les facturations de 7 tonnes et plus et est exclu de la production totale.

En 2024, le PIB mondial a progressé de 3,2 % et l'inflation, bien que toujours élevée, est entrée dans une phase de décélération. La production automobile mondiale a baissé de 1 % en 2024 et reste à son niveau d'avant-crise. La reprise de l'activité industrielle automobile l'an passé a permis le rebond des marchés mondiaux.

Dans ce contexte, les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) ont vu leur production baisser de 4 % en 2024 et leurs livraisons mondiales reculer de 1 %. La baisse des livraisons de voitures particulières de plus de 2 % explique ce recul, tandis que celles de véhicules utilitaires légers augmentent de 3 %.

En 2024, comme en 2023, ce sont principalement les livraisons vers la zone Europe qui tirent l'activité industrielle des constructeurs. Tous véhicules confondus, les livraisons vers la zone UE, AELE, Royaume-Uni, progressent de 2 %, grâce au dynamisme des livraisons de véhicules utilitaires légers (+7 %), tandis que celles de voitures particulières stagnent. À l'inverse, les livraisons hors de cette zone sont en fort recul en 2024 (-7 %), tant pour les voitures particulières (-7 %) que pour les véhicules utilitaires légers (-8 %).

La part de marché des constructeurs français de véhicules légers s'élève désormais à 28,6 % en

Europe occidentale et à 23,8 % si on exclut la France. Pour les véhicules industriels, la part de marché de Renault Trucks en Europe occidentale s'est élevée à 8,1 % en 2024. Sur le segment plus restreint des plus de 16 t, elle s'est établie à 9,1 %.

-1%

Baisse des livraisons hors de France des constructeurs français en 2024

LE POIDS DES GROUPES STELLANTIS ET RENAULT DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES S'ÉTABLIT À 8,6 % EN 2024.

	Unités	2019	2023	2024	Variation 2024/2023
Pénétration de Stellantis (1) et du groupe Renault (véhicules légers)					
En France	(En pourcentage)	58,5%	55,0%	54,3%	-0,7 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	22,1%	24,5%	23,8%	-0,6 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	28,1%	29,4%	28,6%	-0,8 point
Pénétration de Renault Trucks (véhicules industriels neufs)					
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,2%	8,4%	8,1%	-0,3 point
Poids des groupes Stellantis (1) et Renault dans la production mondiale					
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,3%	-	-	-
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,2%	-	-	-
Total	(En pourcentage)	7,9%	8,8%	8,6%	-0,3 point
Commerce extérieur automobile de la France					
Exportations	(En milliards d'euros)	51,7	60,6	56,4	- 6,9%
Importations	(En milliards d'euros)	66,9	87,3	81,5	- 6,6%
Solde	(En milliards d'euros)	-15,2	-26,7	-25,2	-
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens					
Exportations	(En pourcentage)	10,4%	10,1%	9,6%	-0,6 point
Importations	(En pourcentage)	11,6%	12,1%	11,9%	-0,3 point
Données mondiales des groupes Stellantis et Renault					
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	130,3	241,9	213,1	- 11,9%
Investissements	(En milliards d'euros)	5,7	9,7	8,5	- 12,4%
Effectifs	(En milliers de personnes)	388	364	348	- 4,5%
Les effectifs du secteur automobile en France					
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	232	213	207	- 1,9%
En part dans l'industrie manufacturière	(En pourcentage)	7%	7%	7%	-
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 219	2 368	2 371	+ 5,8%
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	8%	-

(1) Hors FCA avant 2021.

En France, l'activité économique, qui avait ralenti en 2023, freine à nouveau en 2024 à +1,2 %, contre +1,4 % en 2023, dans un contexte politique particulièrement instable et peu propice aux décisions de consommation et d'investissement.

Le taux d'épargne des ménages est resté à un niveau particulièrement élevé de 18 % du revenu disponible brut. Cela n'a pas favorisé les dépenses des ménages pour l'achat de voitures neuves, qui ont reculé de 5,2 % dans un contexte de relative stabilité des prix et donc d'une baisse des volumes toute aussi forte (-5,8 %).

Sur l'ensemble du marché des voitures particulières, les immatriculations ont reculé de 3,2 %, tandis que les immatriculations de véhicules utilitaires légers ont progressé de 0,7 %. Tous véhicules confondus (y compris véhicules lourds), le marché français est en recul de 2,4 % en 2024.

En France, la part de marché de Renault et de Stellantis pour les véhicules légers s'est établie à 54,3 %, en recul de 0,7 point par rapport à 2023, et leur production locale a également baissé.

Les exportations automobiles totales de la France ont également reculé de 6,9 % en 2024 pour s'établir à 56,4 milliards d'euros, dont 52,4 milliards d'euros pour la branche industrielle (excluant les véhicules d'occasion). Cela représente 9,6 % des exportations totales, contre 10,1 % l'année précédente. Coté importations, celles-ci ont également suivi la baisse de la demande, en chutant de 6,6 % à 81,5 milliards d'euros, ce qui représente 11,9 % des importations totales. Le solde automobile français (-25 milliards d'euros) se réduit très légèrement, gagnant seulement 1,6 milliards d'euros en 2024.



9,6 %

Poids de l'automobile dans les exportations de biens en 2024

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En milliers	2023	2024	Variation 2024/2023	Niveau base 100 = 2019
EUROPE	18 116	17 237	-4,9	80
Europe occidentale dont :	11 160	10 243	-8,2	75
Allemagne*	4 109	4 069	-1,0	82
Belgique	332	240	-27,6	84
Espagne	2 451	2 377	-3,0	84
France	1 505	1 358	-9,8	62
Italie	873	591	-32,3	65
Portugal	318	333	+4,5	96
Royaume-Uni	1 026	905	-11,8	66
Suède*	277	268	-3,0	96
Europe centrale et orientale et Turquie	6 956	6 994	+0,5	88
PECO membres de l'UE dont :	4 179	4 065	-2,7	93
République tchèque	1 405	1 459	+3,9	102
Slovaquie	1 080	993	-8,1	90
Russie	730	983	+34,7	57
Turquie	1 468	1 365	-7,0	93
AMÉRIQUE	19 165	19 187	+0,1	95
ACEUM	16 195	16 107	-0,5	96
Canada	1 554	1 343	-13,6	70
Mexique	4 002	4 203	+5,0	105
USA	10 639	10 562	-0,7	97
Amérique du Sud	2 970	3 080	+3,7	92
Brésil	2 325	2 550	+9,7	87
ASIE-OCÉANIE	55 020	54 908	-0,2	111
ASEAN (1)	4 293	3 758	-12,5	91
Chine	30 161	31 282	+3,7	121
Corée du Sud	4 244	4 127	-2,7	104
Inde	5 852	6 015	+2,8	133
Japon	8 999	8 235	-8,5	85
AFRIQUE	1 171	1 190	+1,6	107
TOTAL	93 472	92 522	-1,0	100

(1) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

* VP uniquement.

Source : OICA

En Europe, la production a reculé de 4,9 % en 2024, s'établissant à 17,2 millions de véhicules, soit seulement 18,6 % du total, en recul d'un point et demi par rapport à l'an dernier, de 4,4 points par rapport à 2019 et de 12,4 points par rapport à 2008. L'Europe occidentale, qui ne produit plus que 10,2 millions de véhicules, soit 11 % de la production mondiale, représente désormais 60 % des volumes produits en Europe. L'Allemagne demeure le plus gros producteur de véhicules avec 4,1 millions de voitures particulières, les véhicules utilitaires n'étant plus comptabilisés dans les statistiques allemandes. Elle est suivie par l'Espagne, qui produit 2,4 millions d'unités, dont 1,9 million de voitures particulières. La France, avec 1,4 million de véhicules produits (dont 910 000 voitures particulières), est désormais derrière la République tchèque, qui a produit 1,5 million de voitures particulières en 2024, et au même niveau que la Turquie. Enfin, la production du Royaume-Uni est tombée à 900 000 véhicules en 2024, soit en dessous de celle de la Slovaquie (993 000 véhicules).

Sur le continent américain, la production représente 19,2 millions de véhicules en 2024 (21 % du total), en hausse de 0,1 %, contre +8 % en 2023. La production dans la zone ACEUM a très fortement ralenti en 2024 (-0,5 %, après +9,5 % en 2023), avec 16,1 millions de véhicules. Elle recule au Canada (-13,6 %) et aux États-Unis (-0,7 %), mais progresse de 5 % au Mexique, pour atteindre 4,2 millions de véhicules. La production des États-Unis et du Canada représente néanmoins 75 % de la production de la zone ACEUM. En Amérique du Sud, la production, qui stagnait en 2023, progresse en 2024, grâce au rebond de la production brésilienne (+9,7 %, après -1,9 % en 2023), qui pèse 80 % des volumes produits dans la zone.

L'Asie-Océanie a produit 55 millions de véhicules en 2024, un niveau stable par rapport à 2023. La Chine, poids lourd de cette zone, continue de progresser, avec 31,3 millions de véhicules produits en 2024. Le Japon qui se trouve en deuxième position en Asie a

En 2024, la production mondiale de véhicules recule pour la première fois depuis la crise du COVID et revient à son niveau de 2019 à 92,5 millions de véhicules. Cela correspond à une baisse de 1 %, après la croissance de 10 % observée en 2023. Ce recul s'explique par la baisse de la production européenne (19 % de la production mondiale), mais aussi par la stagnation de la production sur le continent américain (21 % du total) et en Asie (60 % du total). Dans ces deux grandes zones, les évolutions sont cependant très contrastées avec des hausses enregistrées au Mexique, en Amérique du Sud, en Chine et en Inde, et des baisses dans les pays les plus matures (Canada, États-Unis, Corée et Japon).

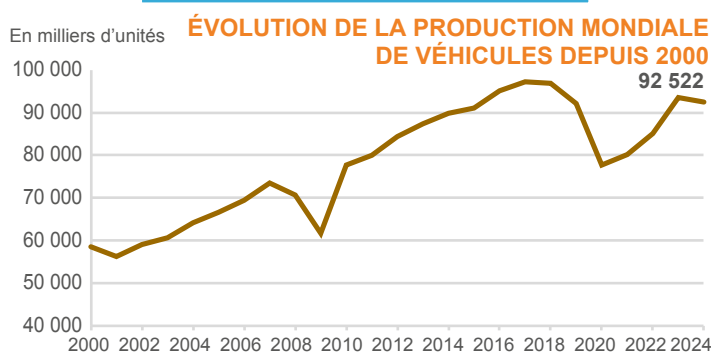
En Europe, la production a baissé de 4,9 % et reste en retrait de 20 % par rapport à son niveau d'avant-crise. Tous les pays de l'Europe des 27, à l'exception du Portugal, sont concernés par le recul. Sur le continent européen, seule la Russie connaît un rebond de sa production, qui avait fortement baissé en 2022.

En Amérique, la production automobile a stagné en 2024. Elle recule de 0,5 % en Amérique du Nord, mais aurait reculé davantage sans le Mexique, dont la production augmente de 5 %. En Amérique du Sud, elle progresse de 3,7 % grâce au dynamisme du Brésil, tandis qu'elle recule en Argentine.

En Asie, où se trouve désormais 60 % de la production automobile mondiale, l'activité a également stagné en 2024 (-0,2 %), mais avec de forts contrastes entre les pays. La Chine connaît une croissance ininterrompue depuis 2020 et progresse de 3,7 % en 2024, à 31,3 millions de véhicules. La production chinoise dépasse désormais de 20 % son niveau de 2019 et représente 34 % de la production mondiale. L'Inde connaît une dynamique similaire et voit sa production croître de 2,8 % en 2024, pour dépasser de 33 % son niveau d'avant-crise. À l'inverse, la Corée et le Japon, qui avaient rebondi en 2023, sont en recul, de respectivement 2,7 % et 8,5 %. Si la Corée se situe au même niveau de production qu'en 2019, le Japon, de son côté, est de 15 % en dessous.

Enfin, en Afrique, le nombre de véhicules produits n'augmente que de 1,6 % en 2024, ne comptabilisant toujours que 1,2 millions de véhicules, soit environ 1,3 % de la production mondiale.

11 %
Part de l'Europe occidentale dans la production mondiale en 2024



produit 8,2 millions de véhicules en 2024, en baisse de 8,5 %. L'Inde est passée à la troisième place devant la Corée du Sud, depuis 2021. Sa production s'élève à 6 millions de véhicules, en hausse de 2,8 % sur un an (après +7,2 % en 2023). La Corée, comme le Japon, voit sa production reculer en 2024 pour s'établir à 3,7 millions de véhicules ; ces deux pays, qui pesaient plus de la moitié de la production de l'Asie en 2008, n'en représentent plus que 23 %. Dans l'ASEAN, la Thaïlande et l'Indonésie sont les plus gros producteurs, avec respectivement 1,5 et 1,2 million de véhicules produits, en forte baisse en 2024, après un premier recul en 2023.

Enfin, la production sur le continent africain reste faible avec 1,2 millions de véhicules produits en 2024, répartis essentiellement entre le Maroc et l'Afrique du Sud.

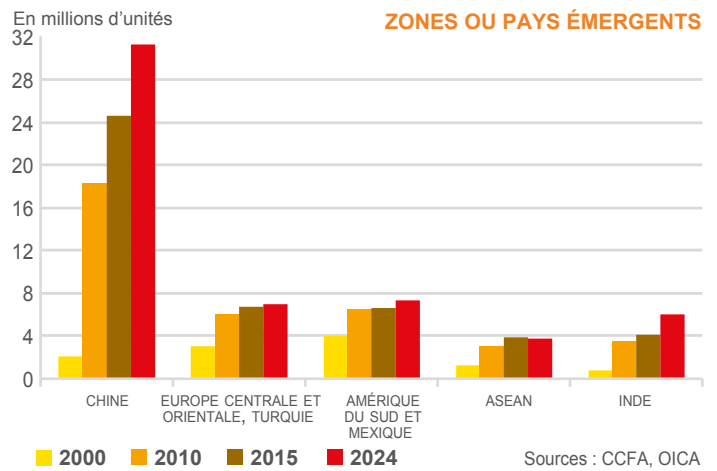
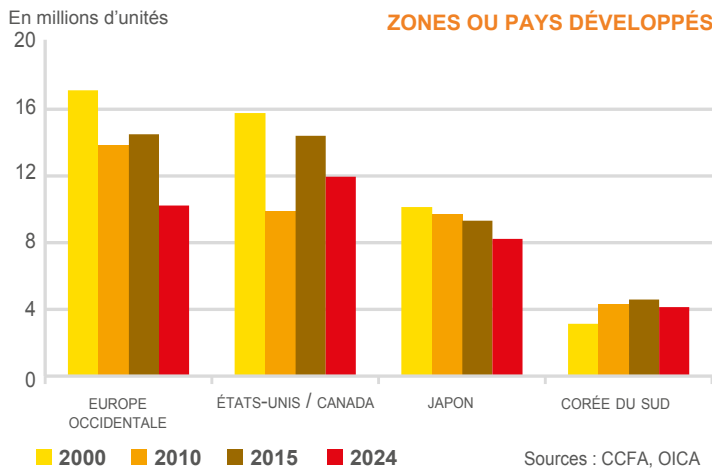
LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Depuis le début des années 2000, la production mondiale de véhicules connaît des phases d'évolution contrastées. Entre 2000 et 2010, elle s'accroît de 20 millions de véhicules, principalement grâce au développement de l'industrie automobile dans les pays émergents comme l'Europe centrale et orientale ou la Chine. Cette dernière, en multipliant sa production par dix, gagne 16 millions de véhicules en dix ans. En Europe centrale et orientale et Turquie, la production double également durant les années 2000. A l'inverse, dans les pays matures, l'activité se contracte durant cette période, passant de 46 millions à 38 millions de véhicules. En 2010, les pays matures (Europe occidentale, Canada/États-

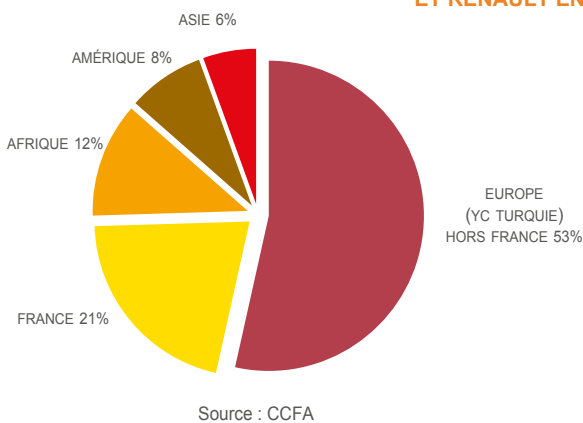
Unis, Japon et Corée du Sud) ne représentent plus que la moitié de la production mondiale, contre 80 % dix ans plus tôt.

Puis, entre 2010 et 2018, la production automobile redevient dynamique dans l'ensemble des zones et gagne 20 millions de véhicules. Si les pays matures produisent 4 millions de véhicules en plus durant cette période, les pays émergents augmentent leur production de 15 millions de véhicules. La Chine, dont la production s'est accrue de 10 millions d'unités entre 2010 et 2018, représente 30 % de la production mondiale en 2018, contre 3,5 % en 2000.

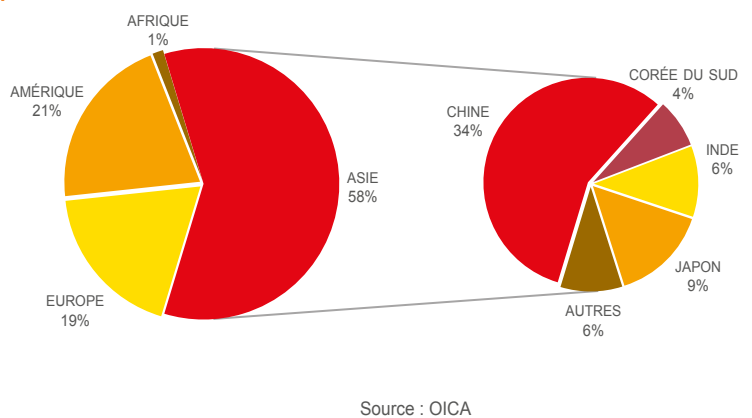
Le ralentissement des échanges commerciaux et de la croissance en 2019, puis la crise sanitaire en 2020, fait chuter la production mondiale de 20 millions d'unités en deux ans. La crise des semi-conducteurs l'empêche de rebondir en 2021-2023 notamment dans les zones matures, tandis que les pays émergents résistent et continuent de gagner des parts de marché. Après un rebond en 2023, la production recule à nouveau en 2024. Elle chute de 6 % dans les pays avancés, tandis qu'elle augmente de 2 % dans les pays émergents, qui représentent aujourd'hui 60 % de la production mondiale.



PRODUCTION MONDIALE DE STELLANTIS (HORS FCA) ET RENAULT EN 2024



LA PRODUCTION MONDIALE EN 2024



La production des groupes Renault et Stellantis (hors FCA) s'adapte à l'évolution de la géographie mondiale de l'industrie automobile et se déploie sur les cinq continents. Elle reste toutefois réalisée à 74 % sur le continent européen, dont en France, qui fournit un peu plus du cinquième de leur production mondiale. L'Afrique abrite 12 % de la production des deux groupes (hors FCA), tandis que l'Amérique et l'Asie représentent respectivement 8 % et 6 % de leur production en 2024.

Ces chiffres reflètent les efforts continus d'internationalisation des constructeurs depuis de nombreuses années. Sur une longue période, ce développement connaît des succès (Turquie, Maroc, Amérique du Sud) et des zones à confirmer (Inde). Historiquement, il faut aussi composer avec l'intensité de la concurrence locale (Chine) ou les événements géopolitiques (Iran, Russie), qui se traduisent par des hausses et des baisses de production très significatives.

37% Part des zones automobiles matures dans la production mondiale de véhicules

LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

En 2024, la production mondiale de véhicules a reculé de 1 %, s'établissant à 92,5 millions d'unités. Les cinq premiers constructeurs mondiaux en ont produit 41 %, un chiffre en baisse de deux points par rapport à 2023. Dans le but de renforcer leur compétitivité, les constructeurs multiplient les coopérations ou partenariats sous différentes formes. PSA a fusionné en 2021 avec FCA pour créer Stellantis, qui reste en 2024 à la quatrième place du classement avec 5,5 millions de véhicules produits. Renault conserve sa quinzième place grâce à ses multiples partenariats (Nissan, Mitsubishi, Mercedes, Renault Trucks, Geely ...).

En 2024, le classement des trois premiers constructeurs mondiaux demeure le même qu'au cours des quatre dernières années. Ceux-ci ont réussi à maintenir leur place sur le podium, malgré le recul de leur production dans un contexte mondial dégradé. Le groupe Toyota, qui reste en tête avec 10,6 millions de véhicules produits, voit sa production reculer de 7,8 % en 2024, après une année 2023 dynamique. Il est suivi par le groupe Volkswagen avec 8,9 millions de véhicules et un recul de 3,8 % des volumes produits. Enfin, Hyundai-Kia arrive en troisième position avec 7,2 millions d'unités produites et une baisse de 1,5 %. Stellantis conserve sa quatrième place malgré la baisse de sa production qui s'élève à 5,5 millions d'unités en 2024, juste devant GM, dont

la production recule de 7,6 %. Le groupe Renault est un des rares constructeurs traditionnels à maintenir une production stable en 2024.

Les constructeurs des pays émergents montent progressivement dans le classement et sont désormais présents dans le top 10 avec BYD et Geely. Ils représentent 28 % de la production mondiale de véhicules, contre 24 % l'an dernier.

28 %
Poids des constructeurs des pays émergents dans la production mondiale de véhicules en 2024

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2024 (1) (EN MILLIERS)

Rang	Groupe	2023	2024	% Variation
1	TOYOTA	11 518	10 615	-7,8%
2	VOLKSWAGEN (2)	9 309	8 954	-3,8%
3	HYUNDAI-KIA	7 340	7 231	-1,5%
4	STELLANTIS (FCA-PSA)	6 393	5 526	-13,6%
5	GM (2)	5 886	5 438	-7,6%
6	FORD (2)	4 413	4 470	+1,3%
7	BYD	3 045	4 304	+41,3%
8	HONDA (2)	4 188	3 734	-10,8%
9	GEELY	2 790	3 337	+19,6%
10	SUZUKI	3 225	3 300	+2,3%
11	NISSAN (2)	3 444	3 144	-8,7%
12	CHERY	1 881	2 600	+38,2%
13	BMW	2 662	2 514	-5,6%
14	SAIC	2 805	2 430	-13,4%
15	RENAULT	2 391	2 413	+0,9%
16	MERCEDES-BENZ GROUP	2 503	2 364	-5,6%
17	CHANGAN	2 138	2 158	+0,9%
18	TESLA	1 846	1 773	-3,9%
19	BAIC	1 042	1 710	+64,1%
20	TATA	1 285	1 380	+7,4%
21	GREAT WALL	1 265	1 240	-2,0%
22	MAZDA	1 254	1 201	-4,2%
23	DONGFENG MOTOR	1 041	1 185	+13,9%
24	MITSUBISHI	1 024	945	-7,7%
25	SUBARU	959	938	-2,2%
26	FAW	721	819	+13,6%
27	GAC	924	763	-17,4%
28	ISUZU	771	666	-13,6%
29	MAHINDRA	529	600	+13,4%
30	IRAN KHODRO	559	530	-5,2%
31	LI AUTO INC	381	510	+33,9%
32	SERES	166	466	+181,1%
33	DAIMLER TRUCKS	526	460	-12,6%
34	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	592	398	-32,9%
35	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	330	351	+6,5%
36	SAIPA	414	345	-16,7%
37	LEAPMOTOR	144	291	+101,9%
38	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	252	226	-10,5%
39	NIO	157	223	+41,9%
40	XPENG	142	190	+34,2%
41	PACCAR	204	185	-9,3%

Note : La production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures qui assemblent des véhicules des autres marques.

(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

(2) : Les productions intègrent les activités en Chine.

Sources : OICA, rapports annuels, estimations CCFR juillet 2025

En 2024, le recul de la production mondiale, même modéré, porte un coup important aux acteurs traditionnels issus des pays automobiles matures. Les seuls groupes automobiles en croissance sont ceux issus des pays émergents, pour la plupart chinois. Ford, Suzuki et Renault sont les seuls acteurs matures à connaître une hausse de leur production en 2024.

Le groupe Toyota, resté en tête du classement en 2024, voit son avance se réduire avec le groupe Volkswagen placé en deuxième position, en raison d'une baisse de sa production de 7,8 %, contre -3,8 % pour son concurrent, qui produit 1,6 million de véhicule de moins, soit 8,9 millions en 2024.

Le groupe Hyundai-Kia maintient sa troisième place acquise en 2020 et limite la baisse de sa production à -1,5 %. Les constructeurs japonais Honda et Nissan reculent dans le classement, perdant respectivement une et trois places au profit de BYD (7^{ème} place) et de Geely (12^{ème} place). Nissan passe de la 8^{ème} à la 11^{ème} place avec une production en baisse de 8,7 %, tandis que Suzuki est le seul constructeur japonais qui se maintient dans le top 10 avec une production en hausse de 2,3 %.

Du côté des groupes européens, Stellantis, qui réunit quatorze marques, reste à la quatrième place regagnée l'an passé, mais sa production est en baisse de 13,6 % en 2024. De son côté, le groupe Renault enregistre une légère croissance (+0,9 %). Chez les constructeurs allemands, les trois groupes enregistrent une baisse de leur production, de respectivement -3,8 % pour Volkswagen et de -5,6 % pour BMW et Mercedes-Benz.

Les constructeurs américains connaissent une situation similaire aux autres groupes automobiles matures. La production de General Motors baisse de 7,6 % et celle de Tesla de 3,9 %, ce qui en fait le premier recul de son histoire. Seul Ford maintient sa croissance à 1,3 %.

Les constructeurs chinois ont continué de profiter de l'attractivité de leurs modèles électriques, mais aussi hybrides, hors de Chine (5 millions de véhicules chinois exportés en 2024) et notamment en Europe. BYD a produit 4,3 millions de véhicules en 2024, soit 41 % de plus que l'année précédente. La production de Geely a atteint 3,3 millions de véhicules, en hausse de 19,6 % par rapport à 2023. Le groupe Chery a, quant à lui, enregistré une croissance de sa production de 38 % par rapport à l'an dernier. Celle-ci s'est élevée à 2,6 millions de véhicules, soit davantage que celle du groupe SAIC qui voit sa production reculer en 2024 (-14%).

Le constructeur indien Tata continue de bénéficier d'un marché indien en croissance et a accru sa production de 7,4 %. Pour les constructeurs de véhicules lourds, le groupe Volvo (y compris Renault Trucks) a vu sa production retomber de 10 %, après une hausse en 2023. Elle s'établit à 226 000 véhicules en 2024.

LA PRODUCTION ET LES ÉCHANGES DES GRANDS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

Chine

1^{ère} 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	
TOUS VÉHICULES								
PRODUCTION	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
IMPORTATIONS (3)	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%
EXPORTATIONS (3)	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.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2024, le marché automobile mondial a progressé de 2,7 %, après une période marquée, d'abord, par les conséquences de la crise sanitaire (restrictions sanitaires, pénuries, problèmes logistiques), puis par celles de la guerre en Ukraine (inflation, incertitudes économiques). Pour la première fois depuis trois ans, le marché a retrouvé ses volumes d'avant-crise, s'établissant à 95,3 millions d'unités, soit 3,5 % de plus que le marché 2019. Le marché s'est appuyé sur un outil de production de nouveau disponible, ainsi que sur des stocks reconstitués.

La situation est cependant différente selon les zones. Les marchés automobiles européens et américains, qui ont été les plus touchés au cours de ces dernières années, n'ont pas retrouvé leurs volumes de 2019. Ils restent en retrait d'environ 5 à 10 % par rapport à celui-ci. En Asie, les immatriculations ont progressé de 1,5 % en 2024, mais essentiellement grâce à la Chine et à l'Inde, tandis que le Corée et le Japon pesaient négativement sur la zone.

En Europe, les marchés d'Europe occidentale sont quasi stables, tandis que ceux des pays

d'Europe centrale et orientale membres de l'UE progressent plus vivement. Dans l'ensemble, ils restent en retrait de 10 % par rapport aux volumes immatriculés en 2019. Les autres pays, incluant la Turquie, la Russie et les anciens pays de la CEI, qui avaient été particulièrement touchés par la guerre en Ukraine, ont fortement rebondi en 2023 et en 2024. Le marché turc s'est stabilisé en 2024, après une hausse de 55 % en 2023. Le marché russe continue son fort rebond entamé en 2023 et a plus que doublé ses immatriculations en deux ans.

Sur le continent américain, les immatriculations ont progressé de 4 %, à la fois grâce à la zone l'ACEUM (+3,2 %), mais aussi grâce aux marchés d'Amérique centrale et du Sud, qui affichent une progression de 8 %.

En Asie, les ventes ont progressé de 1,5 %, ce qui permet, après le rebond de 2023, de dépasser les volumes d'avant-crise. Au sein de la zone, certains marchés sont cependant en baisse depuis deux ans. C'est le cas notamment des marchés japonais et coréen, qui reculent respectivement de 7,5 % et de 6,7 %. À l'inverse, les marchés indiens et

chinois sont toujours en croissance en 2024, après un fort rebond en 2023. Ils dépassent désormais leur niveau de 2019 de plus de 20 %, et même de 37 % pour l'Inde.

En Afrique, les immatriculations stagnent en 2024 à 1,1 million de véhicules. L'Afrique du Sud, premier marché du continent, recule de 3 %, après trois ans de croissance, et revient en dessous de son niveau de 2019. En revanche, les marchés marocain et égyptien affichent une croissance de respectivement 9 % et 12,6 %.

La Chine, premier marché mondial depuis 2009, représente aujourd'hui 33 % du total, suivie des États-Unis (17 %). L'Inde prend la 3^{ème} place avec 5,5 % du marché, devant le Japon qui reste 4^{ème} mais avec seulement 4,4 millions d'unités (4,6 %). Ces quatre premiers marchés mondiaux représentent plus de 60 % du total.

**Chine :
1/3** Du marché mondial

	Voitures particulières		Véhicules utilitaires		Total			Variation 2024/2023	Variation 2024/2019
	2023	2024	2023	2024	2023	2024			
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	%		
EUROPE	14 999	15 644	2 943	3 057	17 942	18 701	19,6	+4,2	-10,7
Europe occidentale	11 577	11 558	2 072	2 188	13 648	13 745	14,4	+0,7	-17,5
Europe centrale et orientale (pays membres de l'UE)	1 249	1 383	257	254	1 506	1 638	1,7	+8,7	-5,7
Autres pays d'Europe centrale et orientale (Turquie, Russie, CEI)	2 151	2 680	612	612	2 763	3 292	3,5	+19,1	+31,3
AMÉRIQUE	6 939	7 080	16 277	17 074	23 216	24 154	25,3	+4,0	-4,9
ACEUM (1)	3 971	3 874	15 217	15 928	19 188	19 802	20,8	+3,2	-4,9
États-Unis	3 117	2 984	12 893	13 356	16 009	16 340	17,1	+2,1	-6,6
Amérique centrale et du Sud	2 968	3 206	1 060	1 146	4 028	4 352	4,6	+8,0	-4,7
ASIE-OCÉANIE	42 727	44 043	7 914	7 363	50 642	51 406	53,9	+1,5	+15,4
Chine	26 063	27 563	4 031	3 873	30 094	31 436	33,0	+4,5	+21,9
Corée du Sud	1 489	1 440	260	193	1 750	1 633	1,7	-6,7	-9,0
Inde	4 102	4 275	979	952	5 080	5 227	5,5	+2,9	+36,9
Japon	3 993	3 725	786	696	4 779	4 421	4,6	-7,5	-14,9
ASEAN (2)	2 525	2 462	879	680	3 403	3 142	3,3	-7,7	-9,6
Autres Asie-Océanie	2 968	3 206	1 060	1 146	4 028	4 352	4,6	+8,0	-4,7
AFRIQUE	748	776	302	278	1 050	1 054	1,1	+0,3	-12,2
TOTAL	65 413	67 542	27 437	27 773	92 850	95 315	100,0	+2,7	+3,5

(1) ACEUM : L'Accord Canada-États-Unis-Mexique remplace l'ALENA depuis juillet 2020.

(2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

Source : OICA

Depuis 2005, le centre de gravité du marché automobile mondial s'est déplacé de la zone Europe occidentale/Amérique du Nord, marché matures (56 % du total en 2005 à 35% en 2024), vers l'Asie (passant de 31 % du total à 54 %). Les crises récentes n'ont pas modifié l'évolution de la structure du marché mondial. Le poids des pays matures continue de décroître au profit des BRICS et des pays émergents.

Aux États-Unis, le marché croît de 2,1 % à 16,3 millions d'unités en 2024, contre 17,5 millions en 2019. Au Canada, le marché progresse de 8,2 % à 1,9 million d'unités, suivi par le marché mexicain, qui croît pour la troisième année consécutive et atteint un niveau record de 1,6 million d'unités. En Amérique centrale et du Sud, le marché brésilien, en forte croissance en 2024 (+14 %), représente plus de 60 % des ventes de cette zone en 2024 avec 2,6 millions d'unités, mais il reste encore

inférieur d'environ 5 % au niveau d'avant-crise.

En Europe occidentale, le marché automobile, qui avait rebondi en 2023, stagne en 2024, avec des évolutions contrastées selon les pays. Le marché allemand, qui représente un quart des volumes de la zone (3,2 millions d'unités), recule de 0,4 % en 2024. Le Royaume-Uni, à la deuxième place, progresse de 2,6 %, tandis que la France recule de 2,4 % à 2,1 millions d'unités. Le marché britannique (2,4 millions d'unités) reste plus important que le marché français grâce aux voitures particulières (1,9 contre 1,7 million d'unités). L'Italie, en quatrième position, est en baisse de 0,3 %, tandis que le marché espagnol progresse de 8,1 % pour atteindre 1,2 million d'unités.

Les marchés automobiles des pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE sont

toujours en progression forte en 2024 (+8,7 %). La Pologne, plus grand marché de la zone connaît, pour la deuxième année consécutive, une croissance à deux chiffres et représente désormais plus de 40 % des immatriculations de la zone.

Dans la zone Asie-Océanie, le marché hors Chine recule de 2,8 %. Il est particulièrement affaibli par le recul des ventes au Japon (-7,5 %), en Corée du Sud (6,7 %) mais aussi en Indonésie (-14 %) et en Thaïlande (-26 %). Le marché indien, qui dépasse le Japon depuis deux ans, continue de progresser en 2024 (+2,9 %) et atteint 5,2 millions d'unités. Le marché chinois atteint un nouveau record de ventes, avec 31,4 millions d'unités vendues, dont 27,5 millions de voitures particulières.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2020, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élève à 1,6 milliard d'unités et est composé à 75 % de voitures particulières. L'Asie-Océanie représente désormais 40 % du parc, contre 34 % en 2015, tandis que le poids de l'Europe et de l'Amérique a baissé, passant respectivement de 31 % à 27 % et de 32 % à 28 %. Le poids de l'Afrique reste stable à seulement 4 %.

En 2015, les immatriculations ont représenté 7 % du parc et ont assuré à la fois le renouvellement du parc existant et sa croissance pure. En 2020, avec l'effondrement des ventes et un parc plus important, le ratio a baissé de 2 points et les immatriculations ont représenté 5 % du parc.

Les parcs sont quasi stables dans les marchés matures des pays développés (hausse généralement comprises entre 0 % et 2 %). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents (entre +3 % et +20 %).

Le parc des États-Unis, qui était le plus important au monde en 2015 avec 264 millions de véhicules, est désormais dépassé par celui de la Chine, constitué de 318 millions de véhicules en 2020, contre 289 millions pour les États-Unis. Le parc japonais conserve sa 3e place avec 77 millions d'unités, mais est en stagnation, voire en légère baisse par rapport à 2015. Avec 45,4 millions de véhicules, la France occupe toujours la huitième place mondiale derrière la Russie (4e), l'Allemagne, le Brésil et l'Inde.

La densité automobile dans le monde s'élève en moyenne à 209 véhicules pour 1000 habitants en 2020 (+46 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 49 véhicules en Afrique à 722 dans la zone ACEUM (États-Unis, Canada, Mexique), en passant par 107 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 179 pour l'Amérique Centrale et du Sud et à plus de 550 pour l'Union européenne et la zone Japon-Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble s'élève à 517.

L'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Libye, Maroc et Tunisie), qui est proche de l'Europe, a bénéficié d'une forte croissance du parc avec un rythme moyen de 6 % par an depuis 2005. Ce dernier est ainsi passé de 10 à 23 millions d'unités en 2020.

	TOTAL		Variation TCAM	Part du parc mondial	Part du parc mondial
	2015	2020	2020/2015	2015	2020
	milliers	milliers	%	%	%
EUROPE	393 160	432 694	+2%	31%	27%
Europe occidentale (1)	255 188	274 626	+1%	20%	17%
Europe centrale et orientale (2)	137 972	158 068	+3%	11%	10%
AMÉRIQUE	410 561	452 977	+2%	32%	28%
ACEUM (3)	324 763	360 912	+2%	25%	23%
États-Unis	264 194	289 037	+2%	21%	18%
Amérique Centrale et du Sud	85 799	92 066	+1%	7%	6%
ASIE-OCÉANIE	433 336	644 048	+8%	34%	40%
Chine	162 845	318 034	+14%	13%	20%
Corée du Sud	20 990	23 730	+2%	2%	1%
Inde	28 860	45 687	+10%	2%	3%
Japon	77 403	76 703	-0,2%	6%	5%
ASEAN (4)	54 158	71 045	+6%	4%	4%
Autres Asie-Océanie	89 080	108 848	+4%	7%	7%
AFRIQUE	49 978	60 557	+4%	4%	4%
TOTAL	1 287 034	1 590 276	+4%	100%	100%

(1) UE 14, UK, AELE.

(2) UE12, Russie, Turquie et autre Europe.

(3) ACEUM : Canada, États-Unis, Mexique.

(4) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

Source : OICA

En 2020, les zones matures, qui ont des croissances de parc comprises entre 1 et 2 % par an, représentent désormais moins de 50 % du parc mondial et 15 % de la population mondiale. Depuis 2005, elles ont perdu environ 22 points au profit des zones émergentes, dont les parcs ont augmenté d'environ 10 % par an.

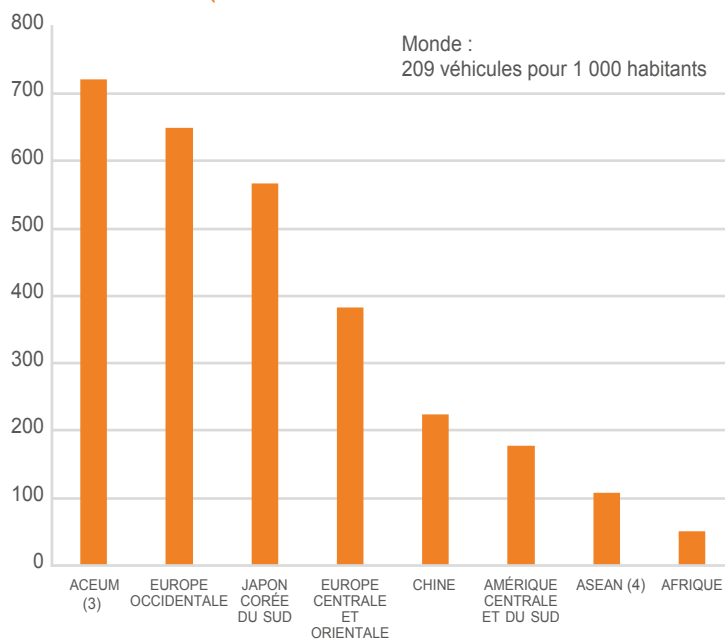
Au sein de la zone Europe, qui représente 27 % du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest, qui est déjà très équipé (cf. page 19). Le nombre de véhicules pour 1000 habitants s'élève à 651 en Europe occidentale, contre 381 en Europe centrale et orientale.

En Amérique, la zone Canada, États-Unis, Mexique (23 % du parc mondial) est un marché mature avec un taux de motorisation élevé (722 véhicules pour 1000 habitants), surtout aux États-Unis où il atteint 860. Le Mexique connaît la croissance du parc la plus élevée (+4 % entre 2010 et 2020). En revanche, l'Amérique Centrale et du Sud est une zone émergente dans laquelle le parc a progressé assez faiblement (2 % en moyenne entre 2015 et 2020). Son poids dans le parc mondial s'élève à seulement 6 % en 2020 et sa densité s'établit à 179, allant de 113 en Colombie à 311 en Argentine.

En Asie, le Japon et la Corée du Sud (8 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 612 et 458. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible : 33 en Inde, 78 en Indonésie et 223 en Chine, bien que celle-ci ait doublé en cinq ans. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse du parc provient de l'Asie - hors Japon et Corée du Sud. La Chine a doublé son parc au cours des cinq dernières années, passant de 163 millions de véhicules en 2015 à 318 millions en 2020.



DENSITÉ AUTOMOBILE PAR RÉGION EN 2020 (NOMBRE DE VÉHICULES POUR 1000 HABITANTS)



LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2024, les exportations mondiales de biens se sont élevées à 24 456 milliards de dollars, en hausse de 2 % par rapport à 2023. Les exportations de produits de l'industrie automobile ont, quant à elles, baissé de 1 % à 1 849 milliards de dollars, après la forte hausse de l'année précédente. En 2024, les produits automobiles ont représenté 11,6 % du total des produits manufacturés exportés et 7,6 % de l'ensemble des biens exportés.

Outre le contexte macro-économique, les échanges mondiaux sont influencés par les accords multilatéraux, signés sous l'égide de l'OMC, ou les accords bilatéraux/régionaux, signés entre zones et qui doivent permettre de garantir des droits de douane prévisibles et équitables, favorisant ainsi le commerce mondial. Des politiques économiques nationales, comme des subventions pour attirer les investisseurs et relocaliser la production (Inflation Reduction Act en 2022), peuvent également modifier les flux d'import-export.

Dans les grands marchés de l'Union européenne et de l'ACEUM (Mexique, États-Unis, Canada), la

► EXPORTATIONS (FAB)/IMPORTATIONS (CAF) VERS DES GRANDS PÔLES (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

Zones	Monde		
Pays	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS			
2010	99,7	189,8	-90,0
2019	139,3	317,7	-178,4
2023	156,1	382,6	-226,5
2024	149,1	396,1	-247,0
MEXIQUE			
2010	55,6	29,4	+26,2
2019	127,9	51,1	+76,7
2023	160,7	70,2	+90,5
2024	165,5	73,2	+92,3
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2019	60,8	75,8	-15,1
2023	63,1	72,4	-9,3
2024	55,5	64,2	-8,7
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	+119,4
2019	701,4	572,1	+129,3
2023	835,1	684,7	+150,4
2024	803,2	658,4	+144,8
JAPON			
2010	149,5	14,2	+135,3
2019	152,4	23,5	+128,9
2023	157,1	24,1	+133,0
2024	150,9	22,5	+128,5
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	+46,5
2019	65,2	16,8	+48,3
2023	93,7	22,2	+71,5
2024	93,2	20,5	+72,7
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2019	59,3	80,0	-20,7
2023	170,1	72,4	+97,7
2024	191,3	64,2	+127,1

part du commerce intrarégional dans le commerce mondial est particulièrement élevée (autour de 75 %). On estime que 50 % des véhicules importés aux États-Unis proviennent de la zone ACEUM, dont un tiers du Mexique et 13 % du Canada. La Fédération automobile mexicaine (AMIA) estime que 9 véhicules légers sur 10 fabriqués au Mexique sont exportés, dont 79 % vers les États-Unis et 8,5 % vers le Canada.

Au sein de l'UE, le commerce intra-zone est également très élevé : 78 % des importations, en valeur, de produits automobiles proviennent de l'UE et 63 % des exportations sont à destination de la zone (voir page 13). À l'inverse, en Asie-Océanie, le commerce intra-zone est beaucoup plus faible avec des marchés peu ouverts à l'entrée de produits importés mais très orientés vers l'extérieur pour les exportations. Au Japon, plus de la moitié de la production de voitures est destinée à l'exportation et 75 % de ces exportations se font vers l'extérieur de la zone Asie-Océanie.

En 2024, l'Union européenne reste le principal exportateur de produits automobiles avec 803 milliards de dollars (43 % des exportations mondiales). La Chine, avec 191 milliards d'euros d'exportations automobiles, se place désormais en seconde position (+12 % par rapport à 2023), devant le Mexique (165 milliards de dollars), le Japon (150 milliards de dollars) et les États-Unis (149 milliards de dollars).

Coté importations, l'Union européenne à 27 pays importe 658 milliards de dollars de produits automobiles en 2024, mais les États-Unis sont le premier pays importateur (396 milliards de dollars ; +4 % par rapport à 2023). Avec le Canada et le Mexique, la zone importe 557 milliards de dollars.

La balance commerciale des États-Unis en produits automobiles est structurellement déficitaire, du fait du dynamisme de la consommation américaine et d'une faible pénétration des voitures américaines hors des États-Unis, notamment en Europe. Ainsi,

les importations américaines sont deux fois plus élevées que leurs exportations et cet écart s'accroît, avec un déficit automobile américain de 247 milliards de dollars en 2024. Au Canada, le solde, auparavant excédentaire, est devenu négatif à partir de 2007, notamment du fait de la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. En 2024, le déficit canadien en produits automobiles s'élève à 9 milliards de dollars.

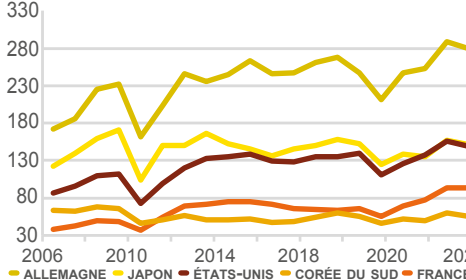
À l'inverse, le Japon a un solde automobile structurellement positif (128,5 milliards de dollars en 2024), en lien avec le faible dynamisme et l'ouverture réduite de son marché intérieur. Ainsi, les exportations japonaises de véhicules sont six fois plus importantes que les importations, mais, depuis dix ans, le solde excédentaire ne progresse plus et recule même en 2024 (-3 %). Sur le même modèle, la Corée du Sud a également un excédent automobile (73 milliards de dollars en 2024) qui progresse encore, mais faiblement (+2 %). Par ailleurs, l'excédent automobile est en croissance au Mexique (92 milliards de dollars ; +2 %), grâce à l'augmentation des exportations qui ont doublé en dix ans.

Enfin, c'est en Chine que le solde automobile a le plus progressé. Entre 2005 et 2019, la Chine, devenue premier marché automobile mondial, a d'abord vu son déficit commercial multiplié par six. Puis, en 2021, le solde est devenu positif (+3 milliards de dollars). En trois ans, grâce à la hausse des exportations (+106 %), couplée au recul des importations (-29 %), le solde a ensuite été multiplié par 41 pour atteindre 127 milliards de dollars en 2024.

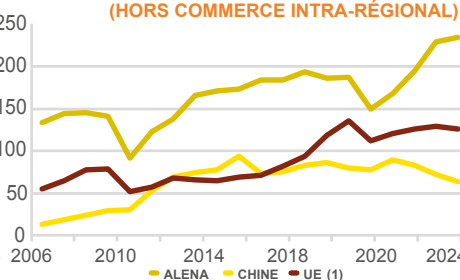
¹USMCA Automotive Rules of Origin: Economic Impact and Operation, 2025 Report

1 849 milliards de dollars Montant des exportations mondiales de produits de l'industrie automobile en 2024

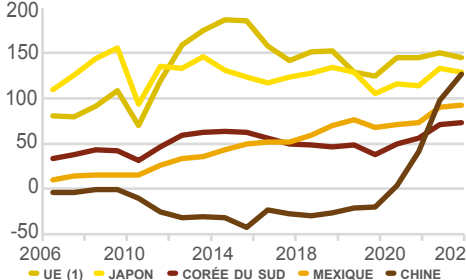
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



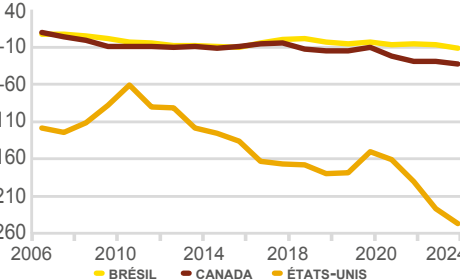
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014 et 27 à partir de 2019. Source : OMC (pour les 4 graphiques)

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2024, l'Union européenne reste le principal exportateur de produits automobiles avec 803 milliards de dollars, soit 43 % des exportations mondiales. L'Allemagne, avec 280 milliards de dollars, demeure le premier pays exportateur de produits automobiles en Europe, avec 35 % des exportations européennes, mais aussi dans le monde avec 15 % des exportations mondiales. La France a représenté 3 % des exportations mondiales de produits automobiles en 2024 (55 milliards de dollars), contre 7,6 % en 2004.

Les exportations de l'Union européenne à 27 sont à plus de 60 % à destination de l'UE. Les exportations de produits automobiles hors UE sont majoritairement le fait de l'Allemagne, qui représente la moitié de ces exportations hors UE (50 % en 2024), devant l'Espagne (6,5 %) qui, en 2024, est passée devant l'Italie (6 %), suivie ensuite de la Belgique (5,6 %) et de la France (4,9 %). Les six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, République

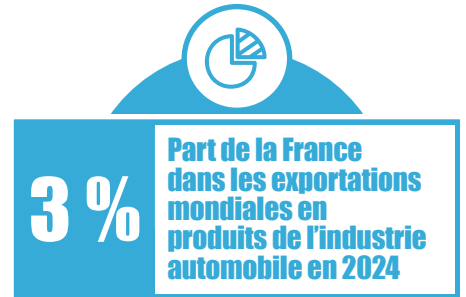
tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) représentent désormais 16 % de ces exportations hors UE, contre 10 % en 2018.

Les principaux pays destinataires des exportations de produits automobiles européens hors de l'UE 27 sont les États-Unis (19 % du hors UE), le Royaume-Uni (19 %), la Chine (11 %) et la Turquie (8 %). Les exportations de l'UE vers la Chine étaient de 16 % en 2021.

Côté importations, l'Union européenne à 27 pays importe 658 milliards de dollars de produits automobiles en 2024, dont 78 % en provenance de sa zone. Ses importations en provenance des pays hors UE viennent principalement de la Chine (20 % du hors UE), de la Turquie (15 %), du Japon (13 %) et du Royaume-Uni (13 %). Les États-Unis (8 %), la Corée du Sud (8 %) et le Maroc (5 %) pèsent également un poids non négligeable dans les importations européennes. Par ailleurs, le poids de

la Chine est croissant, puisque le pays représentait seulement 8 % des importations hors UE en 2019.

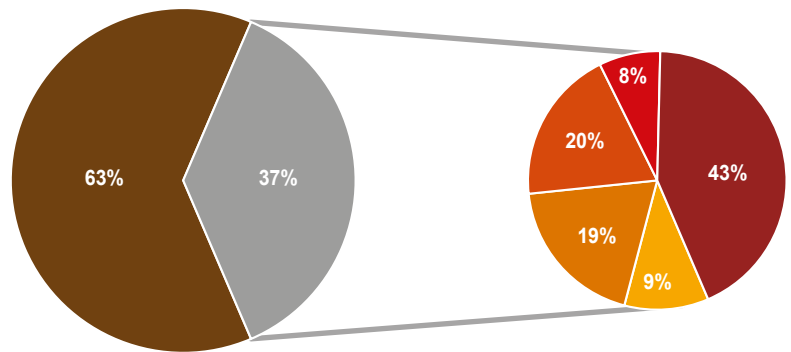
Le solde automobile de l'UE est structurellement positif et s'est accru avec la sortie de l'UE du Royaume-Uni, dont le solde automobile est déficitaire. Depuis, à périmètre désormais comparable, le solde a tendance à se dégrader. Il baisse de 4 % en 2024 à 145 milliards de dollars.



► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) ET DU ROYAUME-UNI (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

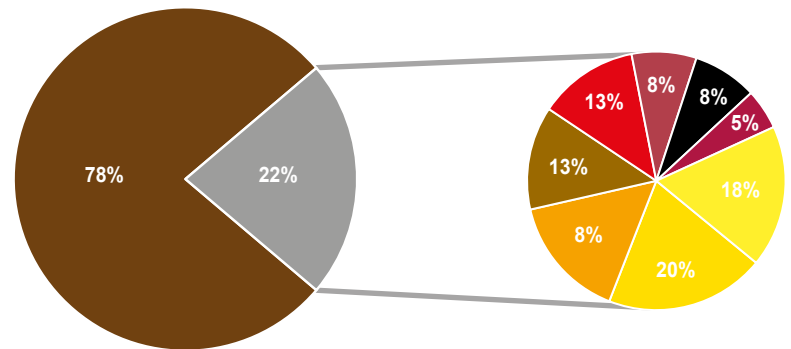
Pays	Exportations (FAB) / Importations (CAF) des pays		
	EXP.	IMP.	Solde
ALLEMAGNE			
2010	203,2	85,0	+118,2
2019	247,6	137,3	+110,3
2023	288,5	157,8	+130,7
2024	279,7	146,5	+133,2
FRANCE			
2010	51,1	54,9	-3,8
2019	55,3	70,4	-15,1
2023	60,2	82,6	-22,4
2024	55,0	76,1	-21,1
ESPAGNE			
2010	44,8	31,6	+13,1
2019	56,8	46,8	+10,0
2023	67,4	52,3	+15,1
2024	64,7	52,6	+12,1
ITALIE			
2010	29,8	40,3	-10,5
2019	40,0	47,0	-7,0
2023	49,1	57,2	-8,1
2024	43,1	55,5	-12,4
ROYAUME-UNI			
2010	38,8	52,6	-13,9
2019	51,8	73,5	-21,7
2023	50,6	88,2	-37,6
2024	49,4	86,4	-37,0

DESTINATION DES EXPORTATIONS DES PRODUITS AUTOMOBILES DE L'UE 27 EN 2024



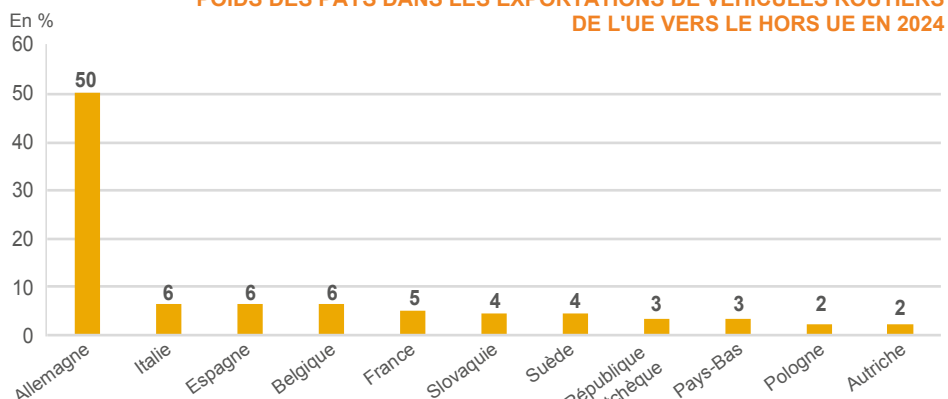
■ INTRA-UE 27 ■ CHINE ■ ÉTATS-UNIS ■ ROYAUME-UNI ■ TURQUIE ■ AUTRES

PROVENANCE DES IMPORTATIONS DES PRODUITS AUTOMOBILES DE L'UE 27 EN 2024



■ INTRA-UE 27 ■ CHINE ■ TURQUIE ■ JAPON ■ ROYAUME-UNI ■ ÉTATS-UNIS ■ CORÉE ■ MAROC ■ AUTRES

POIDS DES PAYS DANS LES EXPORTATIONS DE VÉHICULES ROUTIERS DE L'UE VERS LE HORS UE EN 2024



Source : Eurostat

(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014 et 27 à partir de 2019.

Source : OMC

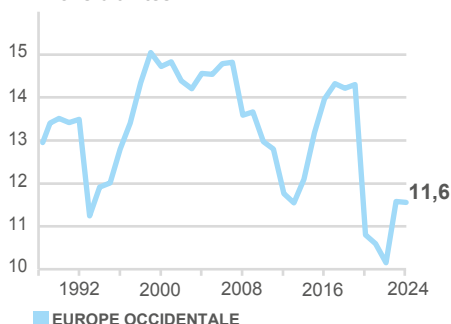
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

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.

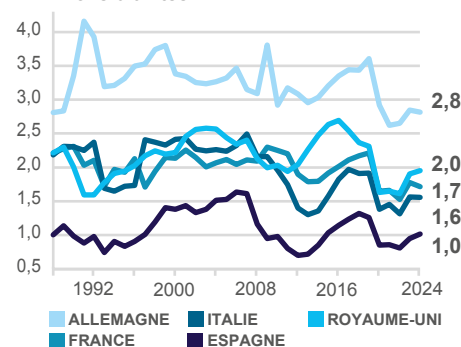
En 2024, les cinq plus grands marchés européens représentent 78 % des volumes de voitures particulières immatriculées en Europe occidentale. L'Allemagne, premier marché européen représente 24 % des volumes ; avec les pays environnants

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

En millions d'unités



En millions d'unités

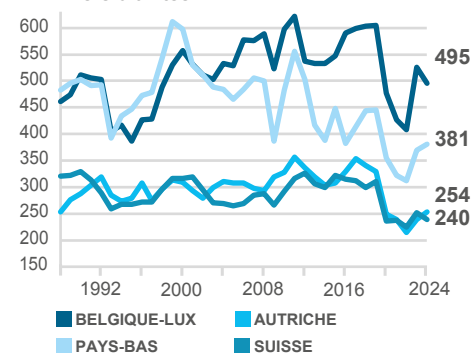


d'Europe du Nord, ce ratio passe à 42 %. Le marché automobile allemand, qui avait mieux résisté que ses voisins en 2022, a enregistré une croissance plus faible en 2023 et fait partie des marchés en baisse (-1 %) en 2024. Les quatre autres grands marchés européens, qui ont connu une croissance à deux 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

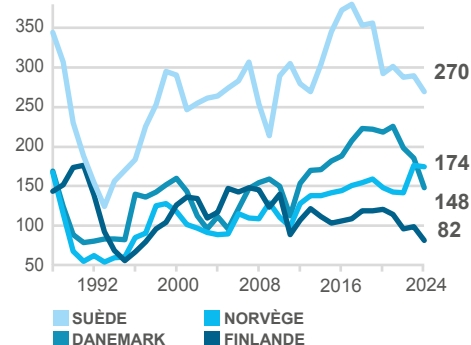
dépasse le million d'unités pour la première fois depuis la crise du COVID. Cependant, aucun des cinq pays cités ne retrouve des volumes de marché équivalents à l'avant-crise sanitaire. Ils restent inférieurs d'environ 20 % à leur niveau de 2019.

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).

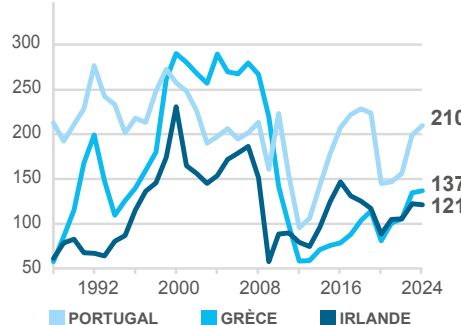
En milliers d'unités



En milliers d'unités



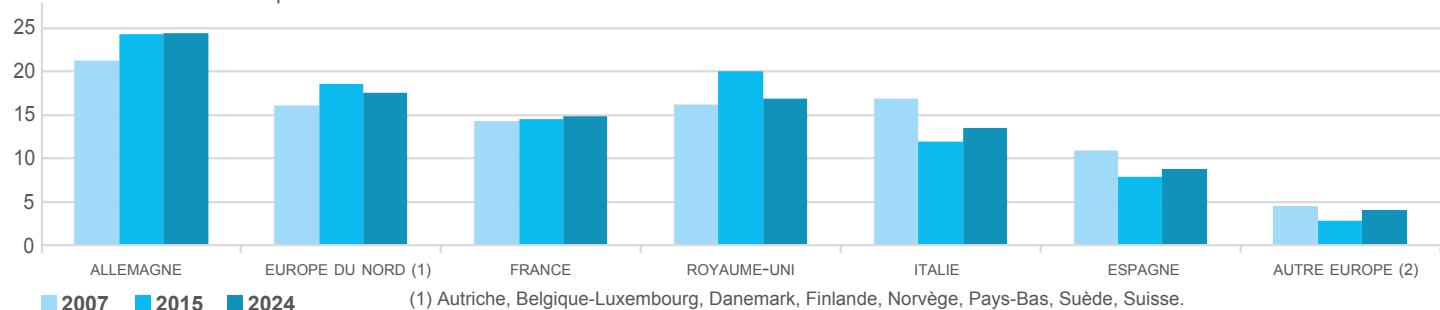
En milliers d'unités



5^{ème} année consécutive Immatriculations de voitures particulières neuves en Europe occidentale en dessous de 12 millions d'unités

PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En % du marché ouest européen



(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).

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2024, le groupe Renault et Stellantis, issu de la fusion des groupes PSA et FCA en janvier 2021, représentent 26 % du marché ouest-européen de voitures particulières.

Le groupe Renault (9,7 % de part de marché) repose sur les marques Renault (5,6 %), Alpine et Dacia. Cette dernière, qui représentait 0,5 % du marché en 2007, a progressé et atteint 4,2 % du marché en 2024. Stellantis (16,2 % de part de marché) regroupe 14 marques. Les quatre marques issues du groupe PSA sont Peugeot (5,3 %), Citroën (2,9 %), Opel/Vauxhall

(3,3 %) et DS (0,3 %). Les autres marques issues du groupe FCA sont principalement Fiat/Abarth (2,6 %) et Jeep (1,1 %).

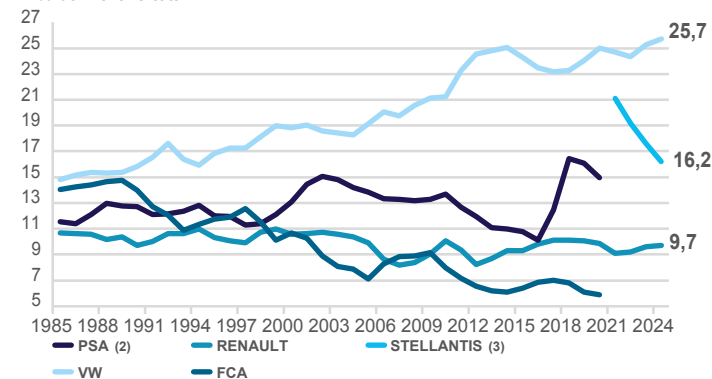
Les autres constructeurs traditionnellement présents en Europe sont le groupe Volkswagen, qui détient 25,7 % de part de marché, ainsi que quatre autres grands groupes généralistes et deux groupes spécialistes des gammes supérieures. Ces acteurs affichent chacun une part de marché comprise entre 2 % et 8 %. Le groupe chinois Geely est aussi un acteur qui compte en Europe depuis son rachat de la

branche Volvo cars en 2010, avec 3,3 % de part de marché en 2024.

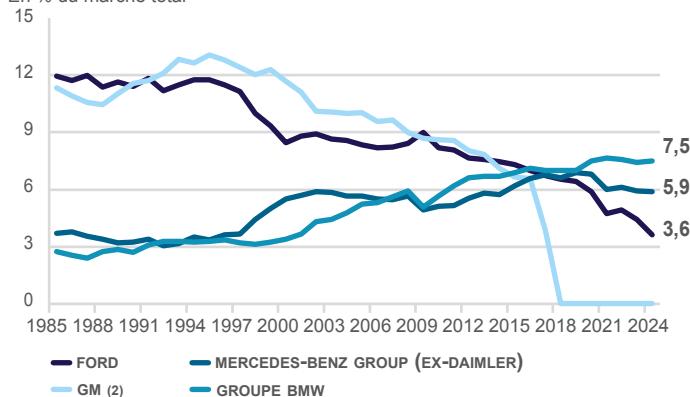
Enfin, de nouveaux acteurs apparaissent sur le marché européen depuis quelques années. La marque Tesla a vraiment émergé en 2019 en quadruplant ses ventes en une année ; elle s'est octroyée 3 % du marché en 2023, puis est retombée à 2,7 % en 2024. En 2022, ce sont les marques chinoises qui ont fait une percée significative en Europe. Elles représentent aujourd'hui 3 % des ventes sur le marché ouest-européen.

► PÉNÉTRATION DES GROUPE (1) EN EUROPE DE L'OUEST (UE 18)

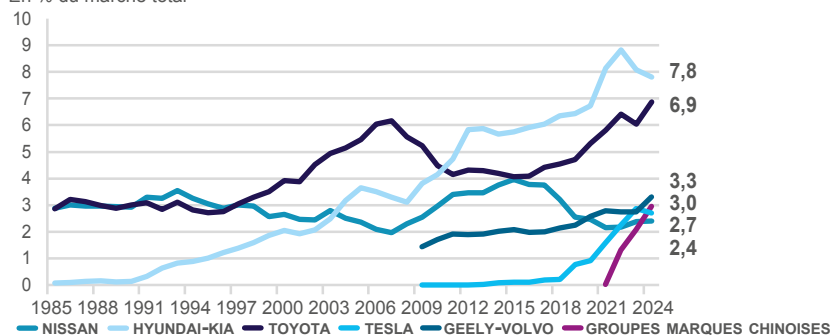
En % du marché total



En % du marché total



En % du marché total



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2024.

(2) La marque Opel appartient au groupe GM jusqu'au 31 juillet 2017 et au groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017.

(3) Le 16 janvier 2021, le groupe PSA a fusionné avec le groupe FCA pour créer Stellantis.

Lire en page 76 pour les définitions des groupes.

Source : CCFA

La pénétration du groupe Renault dépassait les 10 % jusqu'en 2004, en raison de sa forte présence sur les marchés d'Europe du Sud (incluant la France), qui pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest. Aujourd'hui, ces marchés ne représentent plus que 40 % du marché ouest-européen, ce qui pèse sur les performances du groupe. Néanmoins, en 2024, sa part de marché remonte à 9,7 %.

L'ensemble des marques de Stellantis représente 16 % des ventes en Europe de l'Ouest en 2024, en recul de 1,4 point par rapport à 2023. Les marques généralistes du groupe, à l'exception de Peugeot, perdent des parts de marché en 2024, tandis que Jeep et Alfa Romeo, positionnées sur le segment premium plus porteur, voient leur part de marché se stabiliser.

Depuis 1995, le groupe Volkswagen (VW), avec ses cinq principales marques (Audi, Cupra, Seat, Skoda, Volkswagen), a conforté ses positions. Il continue de gagner des parts de marché en 2024 avec 25,7 % des ventes. La marque Skoda est celle qui gagne le plus de parts de marché en 2024 (+0,6 point) à 4,8 %, contre 5,3 % pour Audi (-0,6 point) et 10,8 % pour Volkswagen (+0,1 point).

Le groupe américain Ford et sa marque éponyme a divisé par deux sa part de marché depuis le début des

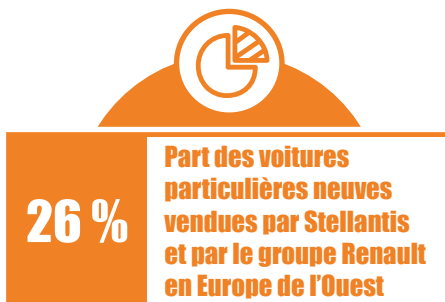
années 90. En 2024, elle continue de reculer à 3,6 %.

Les groupes allemands Daimler (aujourd'hui Mercedes-Benz Group) et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, ont mené une stratégie d'élargissement de leur gamme avec respectivement smart et Mini, pour gagner des parts de marché. Daimler a atteint un pic en 2019 à 6,9 %, mais aujourd'hui le groupe Mercedes-Benz s'établit à 5,9 % du marché avec, dès 2020, le recul de smart, puis de Mercedes en 2021. Le groupe BMW, a quant à lui, gagné des parts de marché entre 2019 et 2022, grâce à sa marque premium BMW, mais également grâce à Mini qui progressait chaque année. En 2024, la part de marché de Mini a cependant fortement reculé (-0,4 point) à 1,2 %, celle de BMW progresse (+0,4 point), totalisant ainsi une part de marché de 7,5 % pour le groupe BMW.

La progression des groupes asiatiques sur le marché européen depuis le milieu des années 90 est très significative. Les groupes japonais Nissan, Toyota et le coréen Hyundai-Kia, qui représentaient 7 % du marché en 1995, représentent désormais 17 % des ventes. Le groupe Toyota a progressé jusqu'en 2007, puis a marqué le pas jusqu'en 2016, pour croître à nouveau et atteindre un niveau record de 6,4 % en 2022. En 2024, sa part de marché s'établit à 6,9 %. La

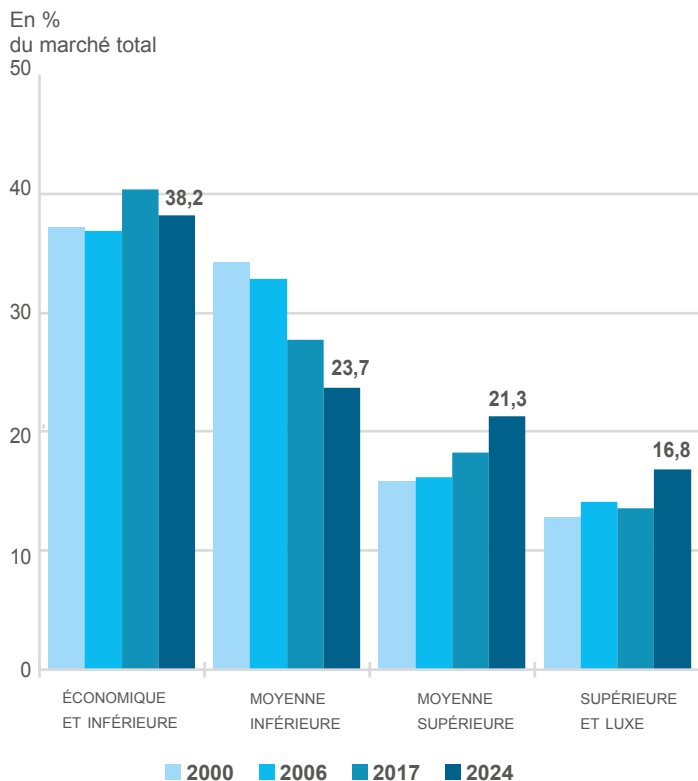
pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistant en 1990, a progressé constamment au cours des trente dernières années, passant devant Toyota dès 2011. Comme Toyota, elle a atteint un niveau record en 2022 (à 8,8 %), mais a reculé en 2023 et 2024 et repasse sous la barre des 8 % aujourd'hui (7,8 %). Le groupe Nissan, qui avait atteint un niveau de pénétration record de 4 % en 2015, est en recul depuis et représente 2,4 % du marché ouest-européen en 2024. Le groupe chinois Geely est présent en Europe grâce à la marque Volvo, rachetée en 2010, et occupe une part de marché croissante qui s'élève à 3,3 % en 2024, en hausse de 0,5 point sur un an.

Enfin, le marché européen a vu émerger ces dernières années de nouveaux acteurs qui commencent à occuper une place significative en Europe. En 2024, la marque Tesla représente 2,7 % du marché, en recul de 0,3 point par rapport à 2023. Les groupes chinois, à l'exception de Geely, déjà bien implanté à travers la marque européenne Volvo, ont émergé en 2022 et continuent depuis de se développer avec plus d'une dizaine de marques présentes sur le marché ouest-européen. Elles ont gagné 1 point de part de marché en deux ans et représentent désormais 3 % du marché avec en tête le groupe SAIC avec la marque MG (2 % du marché), suivie de loin par BYD.

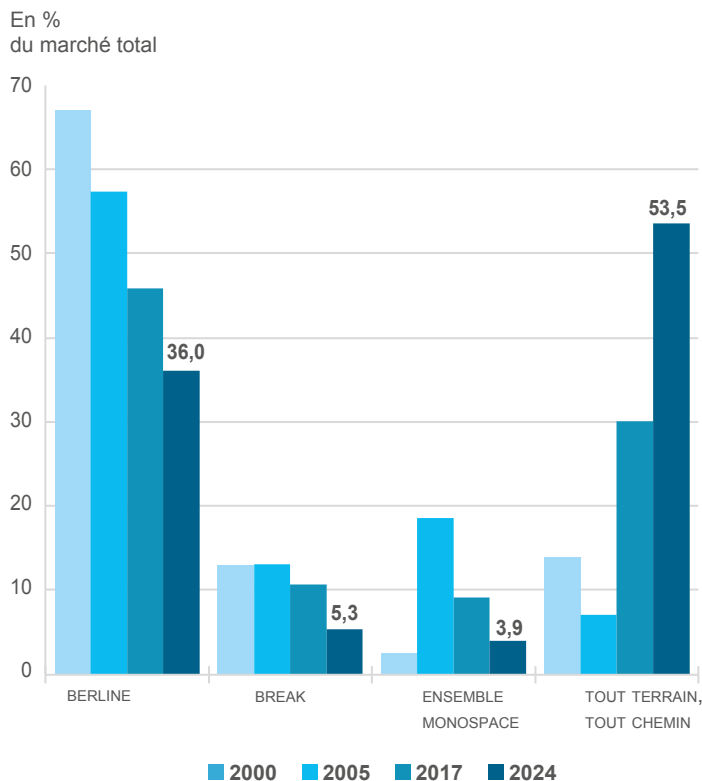


LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMMES, CARROSSERIES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMME EN EUROPE 18 PAYS



VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR CARROSSERIE EN EUROPE 18 PAYS



Source : CCFA

En 2024, les parts de marché des quinze premiers modèles de voitures particulières vendues en Europe (élargie à l'AELE et au RU) s'élèvent à 22,5 %. Ce chiffre est stable depuis 2022, après avoir fortement baissé (40 % en 2000), sous l'effet d'une diversification de l'offre et du développement du nombre de modèles. Les deux modèles les plus vendus sont la Dacia Sandero et la Renault Clio, qui appartiennent toutes les deux à la gamme économique et inférieure. Par ailleurs, quatre modèles Stellantis figurent parmi les quinze premiers immatriculés en Europe et ceux-ci appartiennent également à la gamme économique et inférieure.

En Europe occidentale, les gammes économiques et inférieures dominent toujours le marché et représentent 38 % des immatriculations en 2024. La gamme moyenne inférieure, riche en berlines, représente, quant à elle, 24 % des immatriculations. Depuis le COVID, les gammes inférieures ont été beaucoup plus affectées par la baisse en volume du marché que les gammes supérieures et luxe, moins sensibles aux crises. Traditionnellement, on constate des écarts entre l'Europe du Nord, davantage portée vers les gammes supérieures et les breaks, et l'Europe du Sud, privilégiant les gammes inférieure et moyenne inférieure. Malgré le succès de la gamme inférieure et des berlines en Allemagne et au Royaume-Uni pendant la crise de 2009, les parts de marché des gammes inférieures restent, dans ces deux pays, de 5 à 11 points en dessous de la moyenne européenne, tandis que celles des gammes moyennes supérieures, supérieures et luxe demeurent au-dessus.

Les carrosseries des voitures neuves ont également évolué ces vingt dernières années en

Europe de l'Ouest. La part de marché des berlines continue de reculer (36 % en 2024, contre 67 % en 2000) au profit de la catégorie tout terrain, tout chemin, qui bénéficie d'une offre variée et en croissance. Elle s'octroie désormais 53 % du marché, contre 14 % en 2000. Leur part de marché dépasse même 50 % en Espagne, Irlande, Suède et Norvège. Elle atteint 60 % au Royaume-Uni. A l'inverse, elle est relativement moins élevée en Allemagne, avec 41 % des ventes. En 2024, parmi les vingt-cinq modèles les plus vendus en Europe, treize appartiennent à cette catégorie

Les caractéristiques techniques des véhicules (cylindrée, puissance) ont aussi connu des évolutions, grâce à la réduction de la taille des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre) et au développement de l'électrification, mais restent très liées aux conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national.

Enfin, l'électrification croissante des ventes de voiture particulière et la perte de part de marché du diesel ne semblent pas changer l'évolution de la structure du marché. Les ventes par gamme et par carrosserie suivent les tendances des années précédentes.

10
des 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant à la gamme économique et inférieure en 2024

► CLASSEMENT DES 25 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2024

Modèles	% du marché européen
DACIA SANDERO	2,1%
RENAULT CLIO	1,7%
VOLKSWAGEN GOLF	1,7%
TESLA MODEL Y	1,6%
VOLKSWAGEN T-ROC	1,6%
PEUGEOT 208	1,5%
VOLKSWAGEN TIGUAN	1,5%
TOYOTA YARIS CROSS	1,5%
TOYOTA YARIS	1,4%
SKODA OCTAVIA	1,4%
DACIA DUSTER	1,4%
KIA SPORTAGE	1,3%
OPEL CORSA	1,3%
PEUGEOT 2008	1,3%
CITROEN C3	1,2%
HYUNDAI TUCSON	1,2%
FORD PUMA	1,2%
RENAULT CAPTUR	1,1%
NISSAN QASHQAI	1,1%
VOLKSWAGEN POLO	1,0%
TOYOTA COROLLA	1,0%
TOYOTA C-HR	0,9%
FIAT PANDA	0,9%
BMW X1	0,9%
VOLKSWAGEN T-CROSS	0,9%

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE

En 2024, le marché automobile ouest-européen a reculé de 0,2 % à 11,6 millions d'unités. Dans ce contexte morose, toutes les motorisations ont reculé, à l'exception des hybrides non rechargeables. La motorisation hybride apparaît désormais comme la première demandée avec 39 % de part de marché, contre 32 % pour l'essence. Ceci est dû au succès de l'hybride non rechargeable, qui a gagné cinq points de part de marché en un an et s'octroie 31 % des ventes totales (contre 8 % pour l'hybride rechargeable). Les ventes d'hybrides non rechargeables ont progressé de 19 % pour atteindre 3,6 millions d'unités en 2024. Les ventes de voitures électriques, quant à elles, peinent à décoller. Alors qu'elles devaient s'accélérer en vue des objectifs 2025 sur les émissions moyennes de

CO₂ en Europe, elles ont reculé de 1,4 % en 2024. Avec 1,9 millions d'unités vendues, la part de marché des voitures électriques s'est contractée, passant de 16,9 % en 2023 à 16,7 % en 2024.

La part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel continue de se contracter et ne s'élève plus qu'à 10 % en 2024, contre 55 % en 2012. La part de la motorisation essence perd également deux points de part de marché pour s'établir à 32 %. Pour la première fois, l'essence n'apparaît plus comme la première motorisation en Europe de l'Ouest. Elle se situe en seconde place, juste derrière la motorisation hybride.

En Europe de l'Est, la part de l'essence recule de 4,5

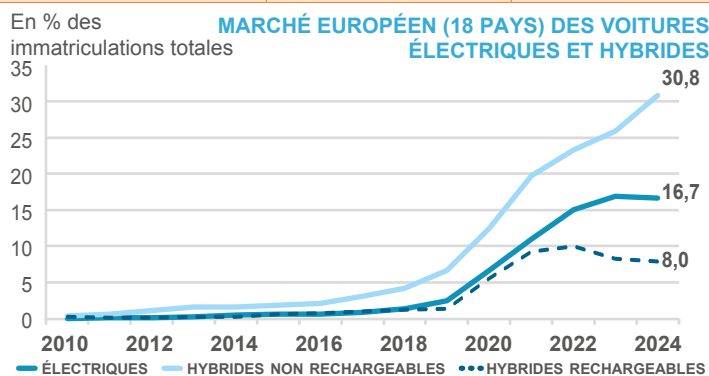
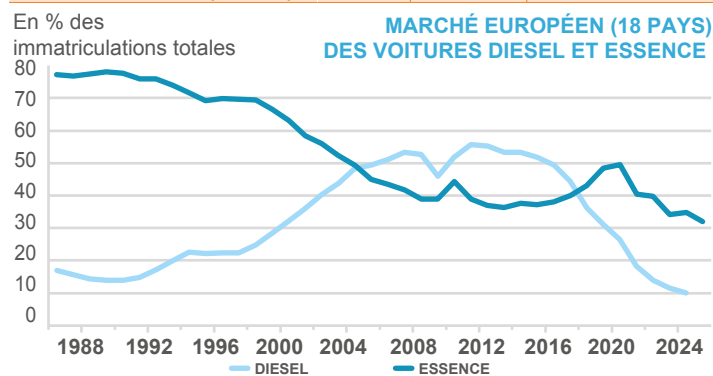
points pour s'établir à 41 %. Elle reste en première position juste devant l'hybride, qui représente 39 % des ventes, soit la même pénétration qu'en Europe de l'Ouest. La motorisation hybride non rechargeable a progressé de 29 % et représente 36 % des ventes, soit un niveau encore plus important que sur les marchés ouest-européens. Le recul de la part de marché du diesel se poursuit (13 % en 2024). Enfin, le marché des voitures électrique est le seul qui recule en volume dans cette zone. Sa part de marché s'établit à 4,3 %, contre 4,8 % en 2023.

17%

Stagnation de la part de marché de l'électrique en Europe occidentale en 2024

► LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE EN EUROPE EN 2024 (EN POURCENTAGE)

	Diesel	Essence	Hybrides	Hybrides non rechargeables	Hybrides rechargeables	Électriques
ALLEMAGNE	17%	35%	34%	27%	7%	14%
AUTRICHE	17%	33%	32%	25%	7%	18%
BELGIQUE	5%	42%	24%	9%	15%	28%
DANEMARK	4%	23%	21%	17%	4%	52%
ESPAGNE	9%	37%	44%	39%	6%	6%
FINLANDE	5%	15%	50%	30%	20%	30%
FRANCE	7%	30%	43%	34%	9%	17%
GRÈCE	7%	36%	48%	42%	6%	6%
IRLANDE	23%	30%	32%	22%	10%	14%
ITALIE	14%	29%	43%	40%	3%	4%
LUXEMBOURG	12%	30%	31%	22%	8%	27%
PAYS-BAS	1%	22%	42%	28%	14%	35%
PORTUGAL	9%	34%	30%	17%	14%	20%
ROYAUME-UNI	3%	34%	44%	35%	9%	20%
SUÈDE	7%	23%	34%	10%	23%	35%
ISLANDE	22%	15%	37%	20%	16%	26%
NORVÈGE	2%	1%	8%	5%	3%	89%
SUISSE	9%	29%	42%	34%	9%	19%
ENSEMBLE 18 PAYS	10%	32%	39%	31%	8%	17%
NOUVEAUX PAYS UE (11 PAYS)	13%	41%	39%	36%	2%	4%



Source : CCFCA

L'évolution des motorisations en Europe est largement influencée par le durcissement des réglementations et de la fiscalité dans chaque pays, notamment en lien avec les objectifs de réduction des émissions de CO₂ des véhicules neufs, fixés par l'Union européenne. Ces dernières années, elle a aussi été fortement impactée par les évolutions de la fiscalité à l'achat pour favoriser les véhicules moins émetteurs, notamment électrique (bonus/malus, primes à la conversion).

L'objectif de fin de vente des véhicules thermiques en 2035 reste un moteur important d'électrification du marché européen, même si l'objectif intermédiaire de réduction de 15 % des émissions de CO₂ entre 2021 et 2025 n'a pas suffi à dynamiser le marché en 2024. L'arrêt de certaines aides financières aux véhicules électriques, notamment en Allemagne, mais également le prix des véhicules électriques ou le manque d'infrastructures de recharge ont freiné les ventes, alors que celles-ci doivent atteindre entre 20 et 24 % du marché pour répondre aux objectifs 2025.

En 2024, le taux de pénétration moyen des voitures

électriques en Europe occidentale est resté stable autour de 17 %, mais avec des disparités importantes entre les pays. Les pays du Nord de l'Europe connaissent des taux de pénétration qui avoisinent ou dépassent les 30 %. En Belgique (28 %), au Danemark (52 %), au Pays-Bas (35 %) et en Norvège (89 %), la part de marché des voitures électriques a continué d'augmenter en 2024, tandis qu'elle a baissé en Finlande (30 %) et en Suède (35 %). Dans les pays d'Europe du Sud, la part de marché de l'électrique est inférieure à la moyenne européenne et a peu évolué en 2024 (6 % en Espagne et en Grèce, 4 % en Italie). Seul le Portugal, bien doté en nombre de bornes de recharge par rapport à son réseau routier, fait exception avec un taux de pénétration de 20 %, en hausse de 2 points par rapport à 2023. Dans les pays proches de la moyenne de l'Union européenne, la part de marché des voitures électriques a baissé en 2024 (Allemagne, Autriche, Irlande) ou stagné (France). Seul, le Royaume-Uni a vu la part de marché de l'électrique progresser. Ces résultats confirment le lien, mis en évidence dans une étude de l'ACEA, entre la part de marché des énergies alternatives et le PIB par habitant.

Concernant le développement des infrastructures, la Commission européenne a proposé, dans le cadre du plan d'action automobile lancé début 2025, de financer une assistance technique pour aider à la mise en œuvre du règlement AFIR (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) qui fixe des objectifs de déploiement des infrastructures de recharges en Europe.

Aujourd'hui, le nombre de bornes de recharge demeure insuffisant et très inégalement réparti sur l'ensemble du territoire européen. Fin 2024, l'Union européenne compte 882 000 points de recharge accessibles au public, mais plus de la moitié (57 %) sont installées dans seulement trois pays, les Pays-Bas (21 %), l'Allemagne (18 %) et la France (18 %), alors que ceux-ci ne couvrent que 20 % du territoire. En 2024, 250 000 nouveaux points de recharge ont été installés en Europe, soit une accélération par rapport à 2023 (153 000 en 2023), mais selon l'ACEA, il faudrait un taux d'installation annuel trois à huit fois supérieur au taux actuel pour atteindre les 8,8 millions de bornes nécessaires en 2030.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

Au 31 décembre 2023, le parc de voitures particulières en Europe élargie (UE 27 + AELE + RU + Turquie) s'élève à 309 millions d'unités, en hausse de 1,7 % sur un an. Ce chiffre est cependant en dessous de celui publié l'an dernier par l'ACEA, en raison d'une nouvelle comptabilisation du parc en Pologne qui a entraîné la suppression de plus de 5 millions de véhicules.

En Europe occidentale, où la densité automobile est élevée (546 voitures pour 1000 habitants en moyenne), le parc a augmenté de 1,3 %. Dans les nouveaux pays entrants de l'Union européenne, où le taux de motorisation est généralement plus bas (496 pour 1000 habitants en moyenne hors Turquie et après correction du parc polonais), le taux de croissance du parc s'est

établi à 3,1 %. Fin 2023, cette zone représente 20 % du parc européen, et plusieurs pays ont désormais des taux de motorisation identiques aux pays d'Europe occidentale.

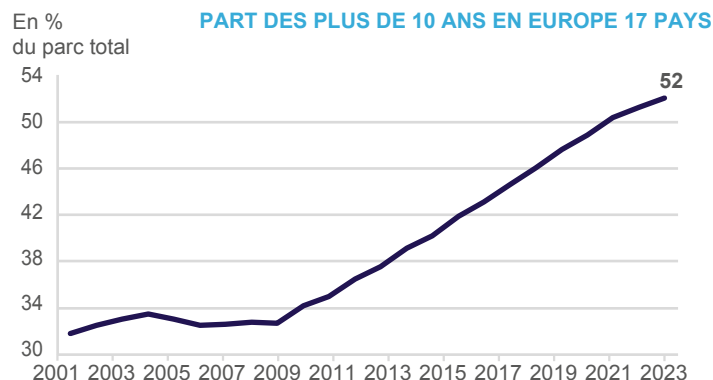
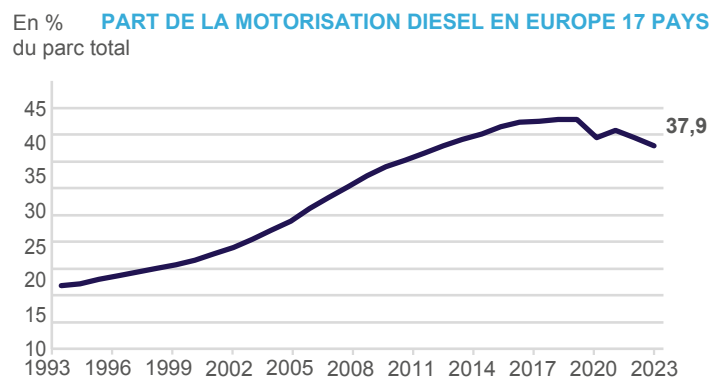
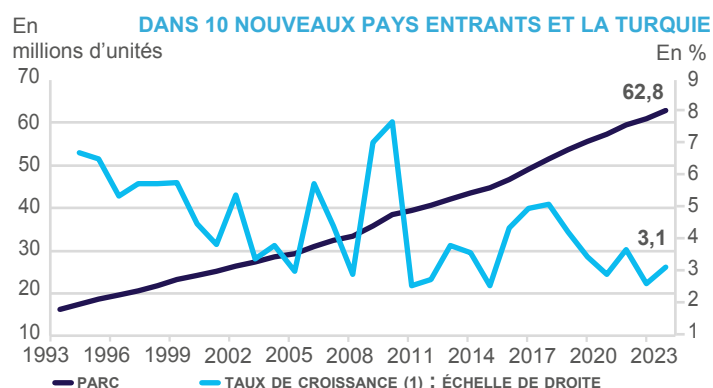
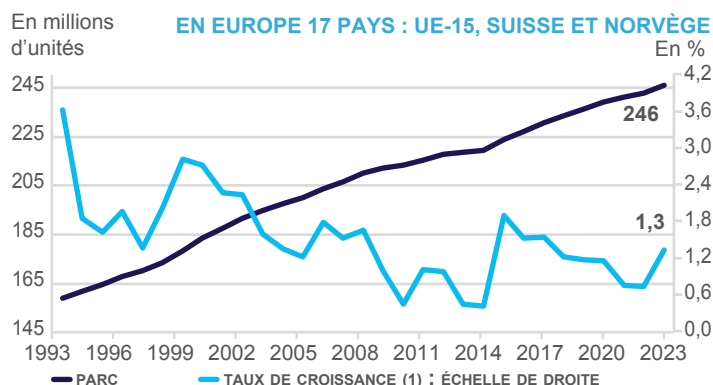
La composition du parc européen continue d'évoluer avec une baisse de la part du diesel qui s'établit à 38 % en Europe occidentale et à 41 % dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE.

L'émergence des voitures électriques dans le parc européen reste très lente, avec seulement 1,8 % du parc constitué de voitures 100 % électriques. La situation est cependant contrastée entre l'Europe du Nord où le poids des voitures électriques dans

le parc atteint (Luxembourg, Pays-Bas) ou dépasse (Danemark, Suède, Norvège) les 5 %, et l'Europe du Sud ou de l'Est, où il reste proche de zéro. En Norvège, désormais une voiture sur quatre en circulation est une voiture électrique.

La part des voitures âgées de plus de 10 ans dans le parc d'Europe occidentale continue d'augmenter et atteint 52 % au 31 décembre 2023, avec des disparités importantes entre les pays et zones géographiques. Dans les pays d'Europe du Sud, ce pourcentage se situe autour de 60 % et il est encore plus élevé dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE (plus de 70 %).

► PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES, AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE



(1) La variation a été calculée à périmètre comparable.
Sources : ACEA, organisations professionnelles

En Europe occidentale, au 31 décembre 2023, le parc de voitures particulières s'est élevé à 246 millions d'unités. Les taux d'équipement élevés et la crise ont infléchi la progression du parc, dont le rythme s'élevait en moyenne à 1,9 % par an entre 1992 et 2009. À partir de 2009, le taux de croissance s'est ralenti à 1,1 % par an en moyenne. Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la progression du parc s'est ralentie, passant de 5,2 % par an avant 2009 à 3,7 % par an après. En 2023, il croît de 3,1 %.

Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale s'est ralentie (+1,2 point par an) et recule pour la troisième année consécutive à 37,9 %. Fin 2023, cette motorisation demeure majoritaire dans seulement cinq pays d'Europe occidentale, dont l'Espagne (54 %) et la France (51 %), malgré le recul observé dans ces deux pays. En Allemagne, cette part est faible (29 %), tandis qu'elle est plus proche de la moyenne européenne (39 %) au Royaume-Uni

(33 %) et en Italie (41%). Dans les pays de l'Est, la part du diesel baisse pour la troisième année consécutive, indiquant un véritable basculement vers d'autres motorisations, notamment hybrides.

Après avoir oscillé autour d'un tiers entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de 10 ans en Europe occidentale a constamment augmenté et atteint désormais 52 % au 31 décembre 2023, contre 50,4 % deux ans plus tôt. Cette part est particulièrement élevée dans les pays d'Europe du Sud, où elle atteint presque 60 % en Italie, ainsi que respectivement 63 % et 62 % en Espagne et au Portugal. Dans les pays de l'Est, la demande à moindre coût est majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion et la part des plus de 10 ans est encore plus élevée (73 % en moyenne). Elle atteint même 81 % en Roumanie, mais a été revue à la baisse en Pologne (74 %) après la correction effectuée sur le parc.



1
voiture sur
2

Circulant en Europe occidentale a plus de dix ans

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

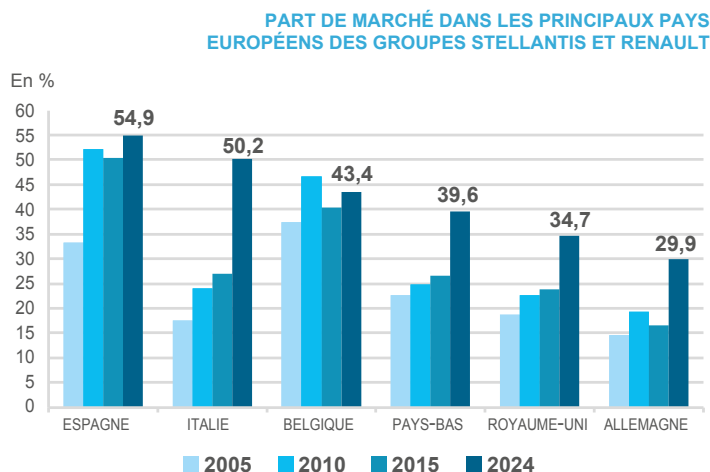
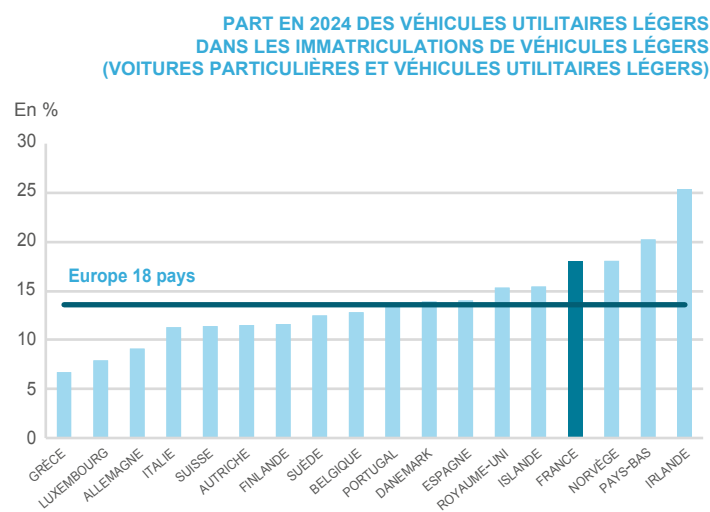
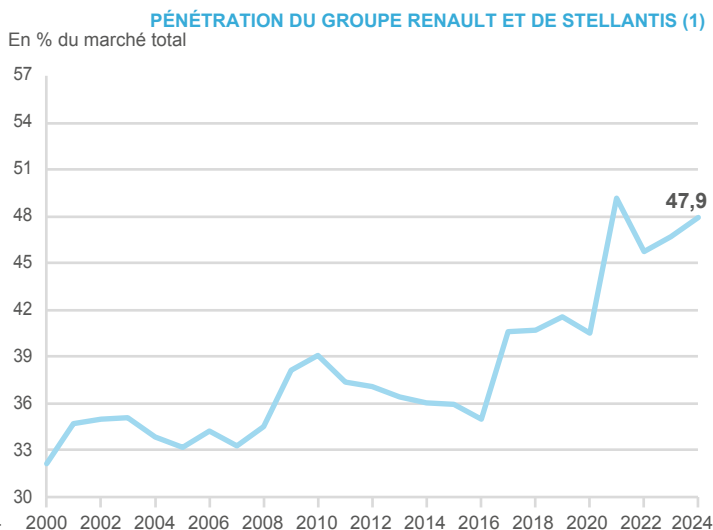
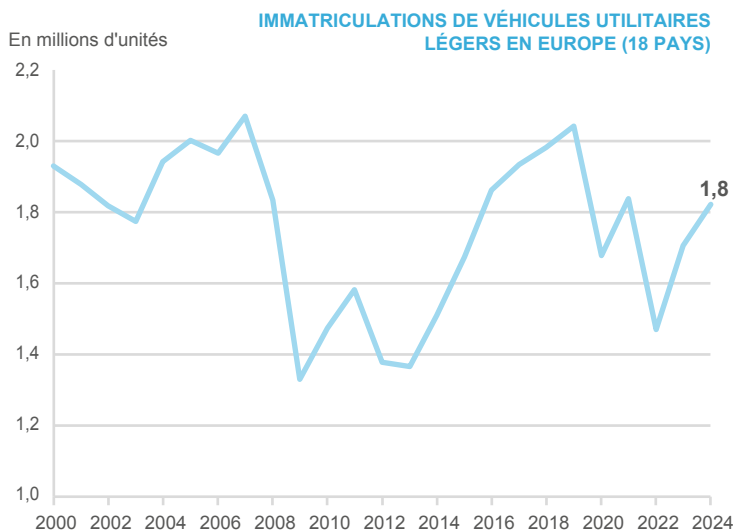
48 %

Part de Stellantis et du groupe Renault dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2024

En 2024, le marché ouest-européen des véhicules utilitaires légers a augmenté de 7 % pour s'établir à 1,8 million d'unités. Les deux années consécutives de hausse ne parviennent pas à compenser le recul de 2022 (-20 %) lié au contexte économique difficile (inflation, guerre en Ukraine) et aux problèmes

d'approvisionnement persistants. Le marché est revenu à son niveau de 2021 mais reste en retrait de 11 % par rapport à 2019. La croissance du marché en 2024 est cependant assez différenciée selon les pays. Parmi les cinq grands marchés, le dynamisme de l'Allemagne et de l'Espagne (+8,4 % et +13,7 %) contraste avec l'atonie de la France (+1,1 %) et de l'Italie (+0,9 %). Le Royaume-Uni enregistre, quant à lui, une croissance de 2,7 %. Par rapport à 2019, seule l'Italie a retrouvé ses volumes d'avant-crise, qu'elle dépasse de 6 % en 2024.

La croissance du marché européen entre 2014 et 2019 avait permis aux groupes français de gagner des parts de marché, atteignant 41,6 % du total en 2019. Puis, la fusion des groupes PSA et FCA en 2021 pour créer Stellantis leur a permis de couvrir jusqu'à 49 % du marché total des véhicules utilitaires en 2021. Après un recul en 2022 et 2023, leur part de marché est remontée en 2024 et s'élève à 47,9 %. Après la France, avec une part de marché de 69 %, c'est en Espagne et en Italie que les deux entités enregistrent les parts de marché les plus élevées (de respectivement 55 % et 50 % du total en 2024).



(1) Pénétration du groupe Renault et de PSA jusqu'en 2020
Source : CCFA

Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle d'un pays à l'autre. En moyenne, elle s'élevait à 13,6 % en Europe de l'Ouest en 2024, mais ne représente que 9,1 % en Allemagne, contre 18,1 % en France. Sur le marché néerlandais, la part des véhicules utilitaires légers s'est fortement accrue en 2024 (25 % du total). Cette hausse s'explique par des achats anticipés avant la mise en place d'une nouvelle fiscalité prévue en 2025. Le volume du marché, qui a doublé en 2024, devrait revenir à des niveaux antérieurs. En volume, la France reste le premier marché européen, avec 381 854 unités, devant le Royaume-Uni (361 757 unités), l'Allemagne (284 931 unités), l'Italie (198 331 unités) et l'Espagne (166 637 unités), qui reste au 5^{ème} rang.

Depuis 2014, ce marché croît de manière continue et les constructeurs français y ont gagné des parts de marché par rapport à 2007. En 2024, Stellantis représente 29,6 % du marché, mais produit également des véhicules utilitaires légers pour Toyota. Le groupe Renault occupe, quant à lui, 15,2 % du marché et en a produit également pour d'autres marques partenaires (Nissan, Mercedes-Benz, Mitsubishi).

Le segment des fourgons (Trafic, Master, Expert, Boxer...) représente près de la moitié des ventes et celui des fourgonnettes et combispaces (Kangoo, Berlingo...) environ 21 %. Les autres segments sont occupés principalement par des pickups et des dérivés de voitures particulières.

Malgré le développement de l'offre de véhicules à énergies alternatives, la part de marché des véhicules électriques ou hybrides rechargeables en Europe de l'Ouest reste très faible et a même reculé en 2024 (6,9 % contre 8 % en 2023). Comme pour les voitures particulières, elle est plus élevée en Norvège (29 %) et en Suède (23 %) et plus faible dans les pays du Sud de l'Europe (7 % au Portugal, 2 % en Italie et 4 % en Espagne), y compris en France, où le taux de pénétration n'est que de 7 %. En Allemagne, la part de marché des véhicules électrifiés est tombée à 5 % en 2024. La motorisation diesel est toujours largement dominante sur ce marché avec 84,5 % des ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest et plus de 90 % du parc, rendant l'atteinte des objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ d'autant plus difficile.

LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest-européen des véhicules industriels de 5,1 t et plus a reculé de 2,7 % en 2024, autour de 308 000 unités. Le segment des véhicules de 16 t et plus, qui représente plus de 80% des volumes, a connu une chute plus marquée de -4,7 % par rapport à 2023.

Le marché élargi aux véhicules de plus de 3,5 t atteint 325 170 unités en Europe de l'Ouest, en baisse de 2,2 % sur un an. L'Allemagne, premier marché européen, avec 88 240 véhicules immatriculés

en 2024 enregistre un recul de 7 %, après la forte hausse de 2023 (+24 %). Le Royaume-Uni, deuxième marché devant la France (sauf sur le segment des 16 t et plus), enregistre une baisse de 2 % à 52 900 unités, tandis que le marché français recule de 3 % à 50 600 unités. Le marché espagnol, qui se situe à la quatrième place, est l'un des rares à connaître une hausse de ses volumes en 2024 (+12 % en 2024, après +22 % en 2023). Cette croissance s'observe pour la cinquième année consécutive et lui permet de dépasser ses volumes de 2019 de 30 %. A l'inverse,

les marchés allemands et français n'ont pas retrouvé leur niveau de 2019 et se situent 10 % en dessous en 2024.

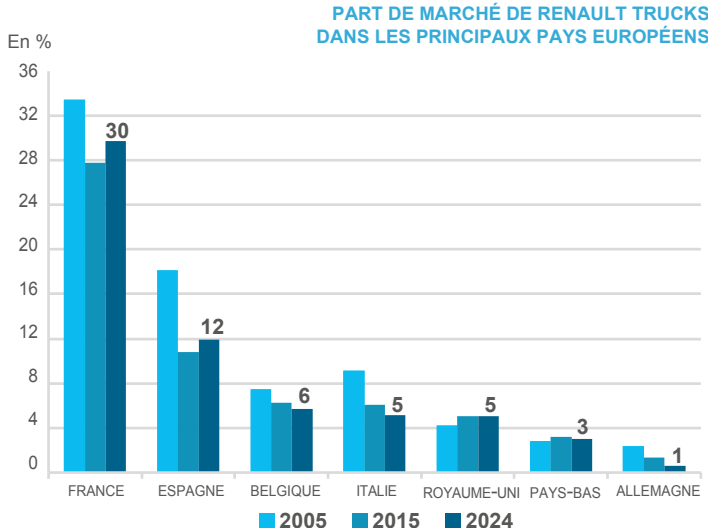
25 049

Véhicules industriels neufs de plus de 5 t de marque Renault Trucks vendus en Europe de l'Ouest en 2024

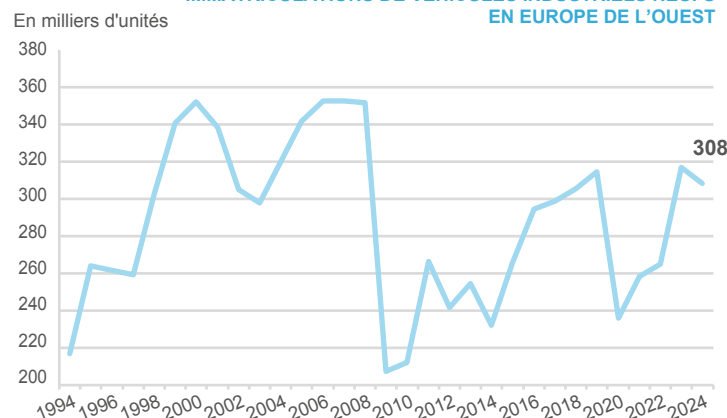
► LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2010	2015	2019	2023	2024	Variation 2024/2023
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS						
de 5,1 t à 15,9 t	54	48	57	49	53	+8,2%
16 t et plus	159	217	257	267	255	-4,7%
TOTAL	212	265	314	317	308	-2,7%

Source : ACEA, Estimations CCFA

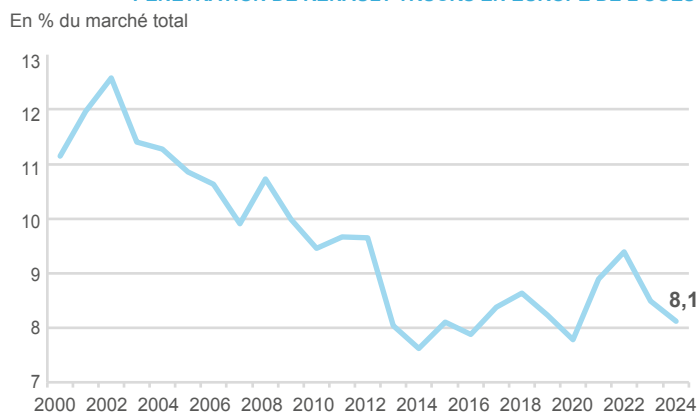


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST



Source : CCFA

PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE DE L'OUEST



Le marché européen du véhicule industriel de plus de 5 t a connu, au cours des dernières décennies, des évolutions très amples et fortement liées au contexte macro-économique. L'année 2000 avait constitué un premier point haut après la crise de 1993, puis le marché avait connu un creux, avant de battre de nouveaux records de volumes en 2006-2008. Avec la crise financière et économique de 2009, il s'est ensuite effondré et a perdu 150 000 unités en une année. Puis, il a oscillé autour de 250 000 unités, avant de connaître une nouvelle embellie entre 2015 et 2019. Avec la crise sanitaire de 2020, le marché est retombé à 240 000 unités et a faiblement rebondi en 2021 et 2022. En 2023, il retrouve enfin son niveau d'avant-crise, mais recule de nouveau en 2024 à 308 000 unités.

Les véhicules de 16 t et plus (porteurs ou tracteurs routiers) dominent largement le marché européen des véhicules industriels. Ils représentent 8 véhicules sur 10 en moyenne. Ce ratio est un peu plus faible en Allemagne et au Royaume-Uni (autour de 70 %), tandis qu'il dépasse 90 % en Suède, Danemark et Pays-bas.

En Europe de l'Ouest, le développement des énergies alternatives continue de progresser, mais à un rythme plus faible qu'en 2023, sous l'effet d'une atonie du marché et de l'arrêt de certaines aides à l'achat ou à l'usage. Sur le segment des 16 t et plus, les véhicules électrifiés ont progressé de 33 % en 2024, contre +180 % en 2023. Leur part s'établit à 1,6 % des immatriculations en 2024. La part des énergies alternatives dans leur ensemble (gaz, hybrides, électriques) représente 5 % des immatriculations en 2024. Certains pays se distinguent par un taux de pénétration plus important des véhicules électriques sur leur marché (Suède, Norvège, Suisse, Danemark), d'autres par une plus grande pénétration des autres énergies alternatives comme le gaz. C'est notamment le cas de la France, de la Suède et de la Norvège, dont la part des énergies alternatives autres que l'électricité (majoritairement le gaz) atteint respectivement 9 %, 11,2 % et 11,4 % en 2024.

La transition énergétique reste un sujet de préoccupation majeure pour les constructeurs, comme pour les entreprises de transport routier de marchandises, qui doivent anticiper les évolutions

législatives et réglementaires (objectifs de réduction des émissions de CO₂, restrictions de circulation en ville, logistique urbaine durable). La décarbonation du secteur doit accélérer pour répondre à l'urgence climatique. L'offre de véhicules électriques se développe et couvre désormais tous les usages de la courte distance (livraison urbaine, transport régional, construction), mais il est aussi essentiel de stimuler la demande en créant des conditions favorables à l'adoption de véhicules électriques. Il faut accélérer le déploiement des infrastructures de recharge publiques et privées pour véhicules lourds en Europe et mettre en place des dispositifs d'aides à l'achat ou à l'usage (péages, circulation) afin de réduire les écarts de coûts entre les camions thermiques et leur équivalent électrique.

Dans ce contexte, Renault Trucks s'affirme comme l'un des chefs de file de la mobilité décarbonée, avec 24,2 % de part de marché des véhicules électriques de 16 t et plus en Europe. Toutes énergies confondues, la part de marché de Renault Trucks s'élève en 2024 à 9,1 % sur l'ensemble du marché européen des véhicules industriels de 16 t et plus.

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)

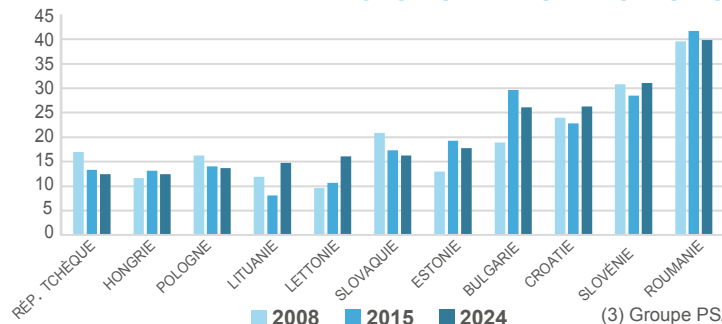
	2023	2024	Variation 2024/2023
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	3 858	3 720	-3,6%
Véhicules utilitaires légers	320	345	+7,7%
TOTAL VÉHICULES	4 179	4 065	-2,7%
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 250	1 383	+10,6%
Véhicules utilitaires légers (<=3,5t)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

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 Slovénie, 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

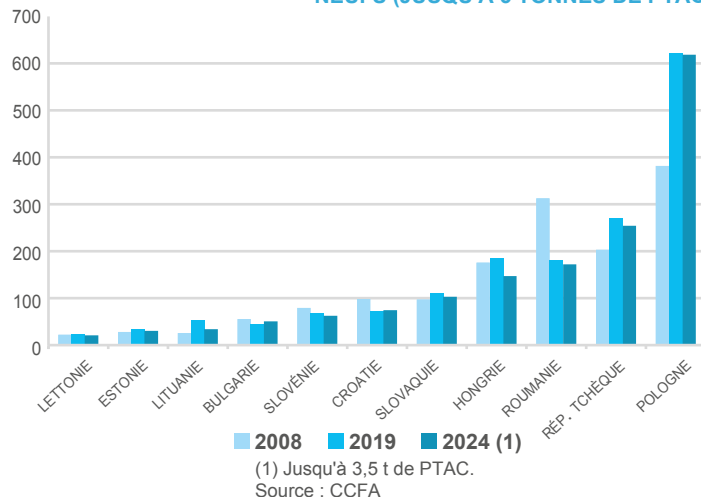
part de marché de 21 %, stable par rapport à 2023.

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

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

En milliers d'unités

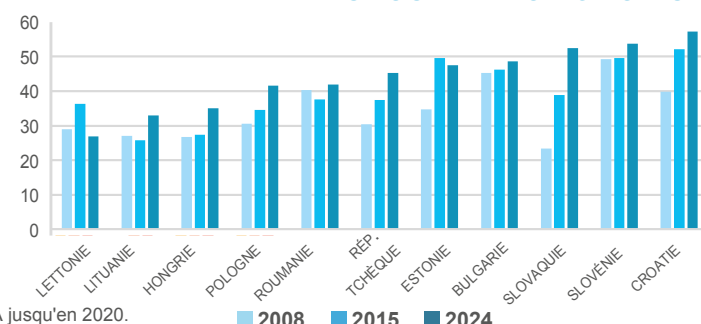


(1) Jusqu'à 3,5 t de PTAC.

Source : CCFA

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

En % du marché total



(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

États membres de l'Union européenne ont connu une croissance forte pour la deuxième année consécutive, notamment grâce au dynamisme du marché des voitures particulières (+10,6 %). Sur ce segment, la Pologne a connu une hausse des immatriculations de 16 % et la République tchèque de 4,6 %. Le marché roumain, en troisième position, a, quant à lui, augmenté de 5,6 %. Le marché des véhicules utilitaires légers a, de son côté, connu une augmentation de 7,2 %, tiré par une croissance à deux chiffres des marchés roumain et hongrois (+17,3 % et +19,4 %). Le marché polonais a, quant à lui, augmenté de 3,6 %. Enfin, après une année 2023 record pour les immatriculations de véhicules lourds (88 600 unités, dont 37 300 en Pologne), le marché a fortement reculé en 2024 pour retomber à 72 900 unités (-17,7 %), soit un niveau inférieur à celui de 2019 (73 300). Le recul s'observe partout, à l'exception de la Croatie, et la plupart des baisses enregistrées sont à deux chiffres, comme en Pologne (-18,7 %) et en Hongrie (-22 %).

Les caractéristiques techniques (cylindrées, puissance, carrosserie) des voitures particulières immatriculées dans cette zone se sont rapprochées de celles de l'Europe occidentale, à l'exception de celles relatives à la motorisation. La part des voitures équipées d'une motorisation essence est tombée à 41 % en 2024, soit un recul de 4 points en un an, mais elle

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, Slovénie). 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).

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2022, l'industrie automobile européenne est restée marquée par la crise du Covid et par ses conséquences sur les chaînes d'approvisionnement, engendrant notamment la pénurie de semi-conducteurs, qui a pesé sur le redémarrage de la production. En valeur, la production a cependant progressé de 15,1 % en 2022 et la valeur ajoutée a augmenté de 9,6 %. La contraction des emplois se poursuit. Le nombre de personnes employées dans l'industrie automobile baisse de 1,1 %, après -1,4% en 2021. L'industrie automobile représente, en 2022, 2,4 millions de personnes, soit 8,1 % des emplois industriels en Europe. Ces emplois sont répartis entre la construction de véhicules (45 % des emplois), la fabrication d'équipements automobiles (49 %) et la fabrication de carrosseries et remorques (7 %).

Dans les 7 pays d'Europe occidentale, où l'industrie automobile est historiquement présente, les effectifs

du secteur ont fortement diminué entre 2005 et 2010, tandis qu'ils augmentaient dans les 7 nouveaux entrants dans l'UE. Puis, grâce à la croissance des marchés et à la valorisation des produits fabriqués dans cette zone, les effectifs ont à nouveau augmenté entre 2010 et 2019, notamment grâce à l'Allemagne, mais sans retrouver leur niveau initial. Quant à la France, elle a peu bénéficié de ce contexte du fait de sa compétitivité dégradée. Depuis 2019, les effectifs dans l'ensemble de l'Union européenne ont baissé de plus de 5 %, soit une perte de 132 000 emplois. En Europe de l'Est, les effectifs avaient gagné 460 000 personnes entre 2005 et 2019, mais en ont perdu 53 000 depuis 2019.

En 2022, la valeur ajoutée par personne occupée en Europe remonte de plus de 10 % à 92 000 euros. En France, elle s'établit à 86 000 euros, soit en dessous de la moyenne européenne et à un niveau inférieur à l'Italie, contrairement à l'avant-crise. L'écart entre la France

et l'Allemagne se creuse en faveur de cette dernière, passant de 31 000 euros en 2019 à 47 000 euros en 2021 et 54 000 euros en 2022. Les dépenses de personnel par personne occupée s'élèvent en moyenne à 61 000 euros en 2022, mais avec d'importantes disparités au sein de l'Europe. Elles s'élèvent à 67 000 euros en France, 94 000 euros en Allemagne, mais à seulement 24 000 euros en moyenne dans les 7 pays d'Europe centrale et orientale. Les charges sociales représentent 28 % de ces dépenses en France, contre 24 % en Allemagne et 25 % en moyenne en Europe.

En France, le ratio EBE/VA est structurellement inférieur à la moyenne européenne, soulignant la moindre compétitivité du site France.

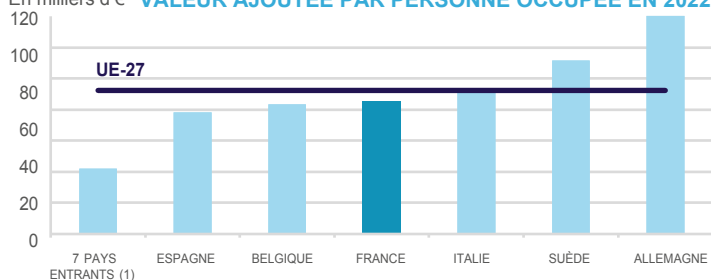
2,4
MILLIONS

Personnes occupées dans l'industrie automobile en Europe

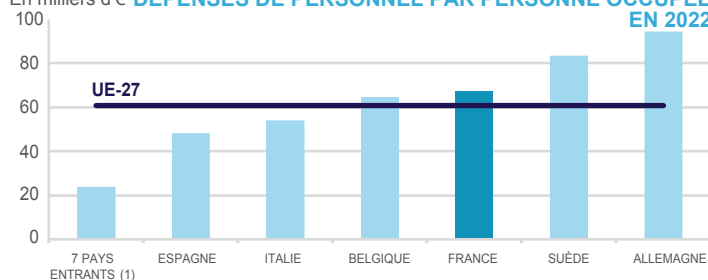
► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS ET LE ROYAUME-UNI EN 2022 (1)

	Unités	Union européenne (27 pays)	Allemagne	France	Espagne	Italie	Suède	Belgique	7 pays entrants (1)	Royaume-Uni (2018)	Europe de l'Ouest (7 pays)
Personnel occupé	milliers	2 427	879	217	153	168	85	31	759	166	1 699
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 100	558	114	68	65	70	17	156	85	977
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	162	53	23	12	13	5	5	30	21	131
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 193	261	90	77	91	18	7	573	60	604
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 225 908	594 710	145 702	77 674	77 221	52 168	18 868	208 200	88 239	1 054 583
Production	millions d'euros	1 005 702	476 442	91 556	70 618	72 173	35 598	18 118	193 442	76 217	840 722
Production/Chiffre d'affaires	%	82%	80%	63%	91%	93%	68%	96%	93%	86,4%	79,7%
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	223 636	123 402	18 589	11 946	15 732	9 481	2 569	31 722	18 965	200 685
Valeur ajoutée/Production	%	22%	26%	20%	17%	22%	27%	14%	16%	24,9%	23,9%
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros base 100 : 7 pays entrants	220	336	205	187	224	267	200	100	273	283
Achats de biens et de services	millions d'euros	1 027 147	480 751	128 774	68 554	65 814	43 915	16 614	180 333	71 060	875 482
Part des achats dans la production	%	102,1%	100,9%	140,7%	97,1%	91,2%	123,4%	91,7%	93,2%	93,2%	104,1%
Dépenses de personnel	millions d'euros	147 698	83 021	14 569	7 352	9 083	7 088	1 990	18 111	8 879	131 983
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros base 100 : 7 pays entrants	61	94	67	48	54	83	65	24	53,4%	77,7%
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	75 938	40 381	4 020	4 595	6 649	2 393	579	13 612	10 086	68 702
EBE/VA	%	34,0%	32,7%	21,6%	38,5%	42,3%	25,2%	22,5%	42,9%	53,2%	34,2%

En milliers de € **VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2022**



En milliers de € **DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2022**



(1) 7 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Bulgarie.

Sources : Eurostat et estimations CCFA

L'industrie automobile, un des secteurs essentiels de l'économie européenne, regroupe la construction de véhicules automobiles, la fabrication de carrosseries et de remorques et la fabrication d'équipements automobiles.

En 2022, le poids de la France dans les effectifs totaux de l'industrie automobile de l'Union européenne a baissé de 0,2 point à 8,9 %. L'Allemagne regroupe 36,2 % des effectifs (+0,7 point), l'Italie 6,4 % et l'Espagne 6,8 %. En 2005, ces taux étaient de 12 % pour la France et 39 % pour l'Allemagne. Le poids de l'Europe de l'Ouest dans les effectifs a baissé (69,8 % en 2022, contre 84 % en 2005) au profit de nouveaux pays à moindre coût comme les nouveaux entrants dans l'Union européenne, représentés ici par 7 pays (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie et Bulgarie). Ils représentent

aujourd'hui 31,5 % des effectifs totaux, contre 16 % en 2005.

Les industries automobiles sont très différentes, selon les pays, en termes de structure et de coûts salariaux. En Allemagne et en Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile sont employés par la construction automobile, contre 52 % en France, 45 % en Espagne, 39 % en Italie et 21 % dans les sept pays entrants. En 2022, l'écart de coûts salariaux entre l'Allemagne ou la France, et les nouveaux entrants reste important. L'indice des dépenses par personne occupée, exprimé en base 100 pour la moyenne des 7 pays entrants, s'élève à 282 en France, 350 en Suède et 396 en Allemagne. Après s'être accentué avec les politiques d'accompagnement social mises en place par les gouvernements en 2020, il s'est réduit en 2021 et 2022.

En moyenne dans l'Union européenne, l'industrie automobile représente 8,1 % des emplois directs industriels, mais elle atteint 11 % des emplois en Allemagne, 13,4 % en République tchèque, 14,1 % en Suède, et entre 14 et 15 % en Roumanie et en Slovaquie. Outre les emplois directs, l'industrie automobile génère également des emplois indirects qui sont estimés par l'ACEA à un peu moins du tiers des emplois directs. Le secteur industriel emploie donc directement et indirectement 3,1 millions de personnes en Europe hors RU, soit 10,3 % des emplois industriels. En ajoutant l'ensemble des emplois liés à l'automobile dans les services (commerce, réparation, location, assurance), le transport (personnes et marchandises) et la construction (entretien des routes), le secteur emploie directement ou indirectement 13,2 millions de personnes, soit 6,5 % de l'ensemble des emplois en Europe.

LA SITUATION DES CONSTRUCTEURS EN 2024

STELLANTIS (à partir du 17/01/2021) : www.stellantis.com

En 2024, le groupe Stellantis, né de la fusion des groupes PSA et FCA, a vendu 5,5 millions de véhicules, contre 6,4 millions en 2023. Il regroupe 14 marques automobiles et 2 marques dédiées à la mobilité, et s'appuie en 2024 sur un effectif de 249 000 personnes dans le monde, dont 40 000 en France, répartis sur une vingtaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs thermiques et maintenant électriques (Trémery) et de mécaniques ; centres de R&D (Vélizy puis Poissy), magasins de pièces de rechange (Vesoul).

En France, le développement vers l'aval s'opère dans le domaine de la distribution de pièces grâce à Distrigo, Mister-Auto et B-parts, et de la maintenance et réparation via le réseau Eurorepar Car Service. Pour la distribution, le groupe s'appuie sur « Stellantis & You, Sales and Services », issu de la fusion de PSA Retail et de Motor Village (division distribution de ex FCA Groupe). En 2024, une coentreprise dirigée par Stellantis, Leapmotor International, a lancé ses activités de distribution des véhicules de Leapmotor, un constructeur chinois de véhicules à énergie nouvelle, en dehors de la Chine. Stellantis soutient ses expéditions de véhicules par la vente de pièces de rechange et d'accessoires connexes, ainsi que par des contrats de service, dans le monde entier. Stellantis est également présent sur le marché de l'occasion avec AramisAuto et Spoticar, labels multimarques de véhicules d'occasion. Avec les marques Free2Move et Leasys, il se développe sur les services de mobilité, y compris à l'international, et s'est renforcé en 2022 avec l'acquisition de Share Now.

En 2022, le groupe a présenté le plan stratégique Dare Forward 2030, qui vise la neutralité carbone à l'horizon 2038 et une réduction de 50 % de ses émissions d'ici 2030 grâce à la décarbonation et à l'économie circulaire. Son objectif est de vendre 100 % de véhicules électriques en Europe et 50 % aux États-Unis à l'horizon 2030, et d'avoir plus de 75 modèles 100 % électriques d'ici 2030. Pour y parvenir, de nombreux investissements sont réalisés pour transformer les usines de moteurs, développer la mobilité électrique et renforcer l'économie circulaire. Après l'inauguration de l'usine de batteries ACC à Douvrin (mai 2023) et l'accord de coentreprise avec CATL qui porte sur un investissement de 4,1 Mds d'euros pour un lancement de la production fin 2026, Stellantis a initié en 2024 une collaboration avec le CEA portant sur les batteries de nouvelle génération et s'est associé avec Zeta Energy pour développer des batteries lithium-soufre pour véhicules électriques. En 2023, Stellantis a signé plusieurs accords de coopération ou des participations, pour sécuriser ses approvisionnements en matières premières (Vulcan Energy, Alliance Nickel, Kuniko, CTR). En 2024, il continue aussi de développer ses activités de recyclage et d'économie circulaire (lancement d'une gamme Reuse aux États-Unis via la plateforme B-Parts, ouverture services VALORAUTO aux particuliers, nouvelle gamme de produits SUSTAINera RECYCLE).

Sur le plan international, le groupe Stellantis est très présent en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine. Il prévoit de continuer à développer ses activités dans le monde (Inde, Afrique, Moyen-Orient) et a annoncé en mars 2024 investir 5,6 milliards d'euros en Amérique du Sud entre 2025 et 2030.

Groupe Renault : www.renault.com

En 2024, le groupe Renault a vendu 2,4 millions de véhicules dans le monde, comme en 2023. Il s'appuie sur un effectif de 100 000 personnes, dont 41 600 en France. Il dispose d'une quinzaine de sites : usines d'assemblage (Batilly, Sandouville), de production de moteurs et de mécaniques (Cléon, Le Mans), site dédié à l'économie circulaire (Flins) ou aux véhicules électriques (pôle Electricity), centres de R&D (Guyancourt).

En France, sa présence dans l'aval s'appuie sur Renault Retail Group, qui distribue des véhicules neufs et d'occasion, ainsi que des pièces de rechange sous différentes marques, mais dont les activités portent aussi sur l'entretien, la mécanique, la carrosserie, les services rapides (Renault Minute Services), la location courte durée et les services de mobilités (Mobilize) et les financements (Mobilize Financial Services).

Le groupe a lancé le plan stratégique "Renaulution" en 2021 avec pour objectif d'atteindre un impact zéro CO₂ d'ici 2040 en Europe et d'ici 2050 dans le monde. Ce plan en trois phases est destiné à restaurer la compétitivité. La phase Résurrection s'est achevée dès 2022 avec l'atteinte de sa cible de profitabilité. La phase Rénovation, liée à l'introduction d'une nouvelle gamme de produit est en cours depuis 2022 (15 nouveaux véhicules) et se poursuivra en 2025 avec 7 nouveaux véhicules. La phase Révolution s'est ouverte en 2022 avec la création de cinq business units. Les activités liées aux motorisations thermiques et hybrides sont regroupées au sein de l'entité Power (création officielle de Horse avec Geely en mai 2024 et prise de participation de 10 % par Aramco en décembre 2024). L'entité Ampere est celle dédiée au véhicule électrique et aux logiciels qui s'appuie à partir de 2024 sur une entité basée en Chine et destinée à accélérer les temps de développement et de fabrication des véhicules. The future is NEUTRAL est l'entité regroupant les activités d'économie circulaire, dont le « remanufacturing » de la Refactory de Flins (prise de participation de Suez à hauteur de 20 % en octobre 2024). L'entité Mobilize dédiée aux services financiers, de mobilité, d'énergie et de données, et l'entité Alpine dédiée au haut de gamme complètent cette organisation.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée et élargie au fil du temps avec l'intégration de Mitsubishi en 2016. L'année 2024 a été consacrée à la mise en œuvre du Nouvel Accord de l'Alliance, conclu par le groupe Renault et Nissan, et entré en vigueur le 8 novembre. Ce nouvel accord vise à poursuivre la collaboration dans des projets opérationnels à forte création de valeur (projets en Amérique Latine, en Inde et en Europe).

Pour la production de batteries de ses véhicules électriques, le constructeur a choisi deux partenaires

stratégiques : Envision AESC et Verkor. Il a aussi annoncé la création d'une coentreprise avec Minth Group pour produire des bacs batteries pour véhicules électriques. Des partenariats ont été aussi signés avec la start-up française Whylot (développement d'un e-moteur), Airbus (batteries de nouvelle génération) et le CEA (chargeur bidirectionnel). Enfin, un contrat d'approvisionnement d'électricité verte en France a été conclu avec Voltalia. Pour sécuriser ses approvisionnements en matières premières, le Groupe a signé des partenariats stratégiques avec Vulcan Energy, Arverne Group (lithium), Terrafame (Nickel), Managem Group (Cobalt).

En matière de véhicules utilitaires, outre les accords de production avec Mercedes-Benz et Nissan, Renault Group a officiellement lancé avec Volvo Group et CMA-CGM, la coentreprise Flexis SAS, destinée à produire une nouvelle génération de fourgons 100 % électriques et des services associés reposant sur une architecture "software defined vehicle".

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks, avec 57 000 véhicules vendus en 2024, est l'un des principaux constructeurs de camions dans le monde. Ses modèles de camions sont assemblés en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse (gamme haute) et de Blainville-sur-Orne (cabines et gamme intermédiaire) et à l'étranger, il s'appuie sur des partenaires pour le montage local.

Composante du groupe Volvo qui emploie plus de 100 000 personnes dans le monde, Renault Trucks compte 9 400 salariés, dont les quatre cinquièmes en France, ainsi qu'un réseau mondial de distributeurs et d'importateurs avec 1 500 points de vente et de service. Outre l'assemblage complet de véhicules, Renault Trucks a des activités d'assemblage de moteurs et d'emboutissage à Vénissieux, d'études et de recherche à Saint-Priest, et de reconditionnement de pièces à Limoges. De plus, dans le cadre de l'économie circulaire, Renault Trucks a créé des ateliers spécialisés dans la transformation de camions d'occasion (Used Trucks Factory à Bourg-en-Bresse) et dans la valorisation des pièces (Used Parts Factory à Vénissieux).

L'année 2024 a été marquée par une accélération vers l'électromobilité avec la production en série des camions électriques de 44 tonnes (E-Tech T et C), lancée en novembre 2023 dans l'usine de Bourg-en-Bresse. Le constructeur propose désormais la gamme 100 % électrique la plus complète d'Europe, allant du vélo cargo au poids lourds de 50 tonnes, grâce notamment à des coopérations avec Renault (E-Tech Master et E-Tech Trafic) et Kleuster (Vélo-cargo). Sur le segment des véhicules électriques supérieurs à 16 tonnes, le constructeur a augmenté sa part de marché en Europe, atteignant 24,2 % (et 80 % en France) en 2024. Le constructeur travaille également sur la décarbonation de ses propres flux logistiques en camions électriques avec l'objectif, en 2030, de réaliser 100 % des flux inter-usines en véhicule électrique. L'année 2025 est marquée par l'élargissement de la gamme, avec la mise sur le marché d'un tracteur électrique à autonomie étendue jusqu'à 600 km et l'arrivée dans son offre des futurs véhicules utilitaires Flexis.

	Unités	Stellantis	Groupe Renault	Groupe Volvo
Chiffre d'affaires	millions d'euros	156 878	56 232	48 467
Dépense de recherche et développement	millions d'euros	6 222	2 274	2 848
Résultat net (consolidated net income/net profit)	millions d'euros	5 520	891	4 653
Effectifs mondiaux	nb de personnes	248 883	98 636	101 595
dont France	nb de personnes	40 000	41 600	10 000

Sources : Rapports d'activité des groupes Stellantis, Renault et Volvo

92 000
personnes **Effectifs des**
constructeurs en France

LA LOCALISATION DES USINES DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS EN 2024

EUROPE

France

- 01 Batilly
- 02 Blainville
- 03 Bourg-en-Bresse
- 04 Dieppe
- 05 Douai
- 06 Flins
- 07 Hordain
- 08 Limoges
- 09 Maubeuge
- 10 Mulhouse
- 11 Poissy
- 12 Rennes
- 13 Sandouville
- 14 Sochaux

Allemagne

- 15 Eisenach (Opel)
- 16 Rüsselsheim (Opel)

Espagne

- 17 Palencia
- 18 Saragosse
- 19 Valladolid
- 20 Vigo
- 21 Madrid (Villaverde)

Italie

- 22 Melfi (Fiat)
- 23 Val di Sangro (Fiat)

Pologne

- 24 Gliwice (Opel)

Portugal

- 25 Mangualde

Roumanie

- 26 Mioveni (Pitesti)(Dacia)

Royaume-Uni

- 27 Ellesmere Port (Opel)
- 28 Luton (Opel)

Serbie

- 29 Kragujevac (projet)

Slovaquie

- 30 Trnava

Slovénie

- 31 Novo Mesto




Turquie

- 32 Bursa (Oyak)
- 33 Bursa (Karsan)
- 34 Bursa (Tofas)



62

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par Renault, Stellantis (hors FCA) et Renault Trucks dans le Monde

-  STELLANTIS (HORS FCA)
-  RENAULT TRUCKS
-  GROUPE RENAULT



AMÉRIQUE

Argentine

- 35 Buenos Aires (Palomar)
- 36 Cordoba (Santa Isabel)

Brésil

- 37 Betim (Fiat)
- 38 Curitiba
- 39 Porto Real

Colombie

- 40 Envigado (Sofasa)

Uruguay

- 41 Montevideo (Nordex)

AFRIQUE

Algérie

- 42 Meftah (BSF Souarki)
- 43 Oran (Oued Tielat)
- 44 Oran (Tafraoui) (Fiat)

Kenya

- 45 Thika (CKD par Caetano Kenya/KVM)

Maroc

- 46 Casablanca
- 47 Kenitra
- 48 Tanger

Tunisie

- 49 Tunis (STAFIM)

ASIE

Arabie Saoudite

- 50 KAEC (CKD par AVI - Zahid Group)

Chine

- 51 Chengdu (DPCA)
- 52 Dingzhou (ChangAn)
- 53 Shenzhen (SQRI - CAPSA)
- 54 Shiyao (eGT-NEV)
- 55 Wuhan (DPCA)

Corée du Sud

- 56 Busan (Renault Korea Motors)

Inde

- 57 Chennai (Renault-Nissan)
- 58 Thiruvallur (Chennai) (HMFCL - CK Birla)

Indonésie

- 59 Purwakarta (Indomobil)

Malaisie

- 60 Gurun (Naza Automotive Manufacturing)

Pakistan

- 61 Karachi (Lucky Motor Corporation)

Vietnam

- 62 Chu Lai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES AUTOMOBILES



276
millions

**Véhicules légers
produits par le groupe
Renault et Stellantis
(hors FCA) dans le monde
depuis 1898**

En 2024, la production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) a reculé de 4 % à 5 millions de véhicules, revenant à son niveau de 2022. Entre 1996 et 2018, elle avait augmenté de plus de 110 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3 %, à la fois grâce à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, puis, par la suite, à ceux hors d'Europe. En 2024, elle est en retrait de 37 % par rapport à son niveau de 2018, impactée par la faiblesse du marché français, mais aussi par les difficultés à produire en Chine et le retrait des activités en Russie.

La production de voitures particulières s'est élevée à 4 millions d'unités, en baisse de 4 % par rapport à 2023 et de plus de 40 % par rapport au record de 2018. La production de véhicules utilitaires légers a reculé de 4,5 % à 1,06 million d'unités, légèrement au dessus de son niveau de 2018.

Le groupe Renault et Stellantis (hors FCA) possèdent une grande diversité de sites : les usines historiques (Sochaux, Sandouville), les usines récentes dans les pays émergents (Tanger, Kenitra), celles de grande taille (Vigo, Pitesti), celles produisant un seul type de modèle (Tnava, Bursa) ou une grande diversité (Chengdu, Curitiba), celles des véhicules utilitaires légers de type fourgon (Hordain, Batilly) et celles de véhicules utilitaires légers de plus petite taille (Maubeuge, Vigo). Parmi ces sites, ils sont de plus en plus nombreux à produire des véhicules électriques. Certains y sont totalement dédiés, comme Douai, et d'autres sont multi-énergies (Mulhouse, Poissy...). Par ailleurs, les groupes Renault et Stellantis produisent des véhicules sur des sites appartenant à des partenaires lorsque cela représente une opportunité (Karsan en Turquie, Oran, Vietnam, ...).

► LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE PAR MODÈLES EN 2024

STELLANTIS (hors FCA)	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2024
Peugeot : 208	Kenitra (Maroc), Buenos Aires (Argentine), Saragosse (Espagne)
Citroën : C3, C3 Aircross, C3-IV	Tnava (Slovaquie), Saragosse (Espagne), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine), Tiruvallur (Inde)
Citroën : Basalt	Porto Real (Brésil), Tiruvallur (Inde)
DS : DS3 Crossback	Poissy (France)
Citroën : C-Elysée	Vigo (Espagne)
Peugeot : 308	Mulhouse (France)
Peugeot : 2008	Vigo (Espagne), Gurun (Malaisie) (Naza Automotive Manufacturing), Chulai (Vietnam) (THACO), Pakistan (Lucky Motor Corporation)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Chulai (Vietnam), Gurun (Malaisie), Chengdu (Chine) (DPCA)
Peugeot : 5008	Rennes (France), Sochaux (France), Chengdu (Chine), Gurun (Malaisie), Chulai (Vietnam)
Citroën : C4, C4 X	Villaverde (Espagne)
Citroën : C4 Cactus	Porto Real (Brésil)
Citroën : C5 Aircross, C5 X	Rennes-la-Janais (France), Chengdu (Chine)
DS : DS4	Rüsselsheim (Allemagne)
DS : DS7 Crossback	Mulhouse (France)
DS : DS9, DS9 E	Shenzhen (Chine), Melfi (Italie)
Peugeot : 408	Mulhouse (France), Wuhan-Chengdu (Chine), Chulai (Vietnam), Gurun (Malaisie)
Peugeot : 508	Mulhouse (France), Wuhan (Chine)
Peugeot : Partner, Rifter / Citroën : Berlingo / Opel : Combo	Vigo (Espagne), Mangualde (Portugal), Palomar (Argentine), Ellesmere (Royaume-Uni), Betim (Brésil)
Peugeot : Landtreck	Gurun (Malaisie), Dingzhou (Chine), Tafraoui - Stafim (Tunisie)
Peugeot : Expert / Citroën : Jumpy	Hordain (France), Montevideo (Uruguay) (Nordex), Luton (Royaume-Uni), Bursa (Turquie)
Peugeot : Traveller / Citroën : Spacetourer	Hordain (France)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper / Opel : Movano	Val di Sangro (Italie), Gliwice (Pologne)
Opel : Vivaro, Zafira Life	Hordain (France), Luton (Royaume-Uni), Bursa (Turquie)
Opel : Corsa, Crossland	Saragosse (Espagne)
Opel : Astra	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Frontera	Tnava (Slovaquie)
Opel : Grandland	Eisenach (Allemagne)
Opel : Mokka	Poissy (France)

Source : Stellantis

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2024
Alpine : A110	Dieppe (France)
Alpine : A290	Douai (France)
Renault : Twingo 3, Twingo Electrique	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil)
Renault : Clio 5	Bursa (Turquie), Novo Mesto (Slovénie)
Renault : ZOE	Flins (France)
Renault : Captur 2, Symbioz	Valladolid (Espagne)
Renault : Logan 2, Logan 3, Sandero 2	Casablanca (Maroc), Cordoba (Argentine), Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Pitesti (Roumanie)
Renault : Austral, Rafale	Palencia (Espagne)
Renault : Koleos, Grand Koleos	Busan (Corée du Sud) (RKM)
Renault : Duster 2, Duster 3	Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Pitesti (Roumanie), Bursa (Turquie)
Renault : Triber, Kiger	Chennai (Inde)
Renault : Dokker, Express Van	Cordoba (Argentine), Tanger (Maroc)
Renault : Arkana/XM3	Busan (Corée du Sud)
Renault : Megane 4, Megane 4 Estate, Sedan C	Palencia (Espagne), Bursa (Turquie)
Renault : Megane E-Tech	Douai (France)
Renault : Scenic E-Tech	Douai (France)
Renault : Espace 6	Palencia (Espagne)
Renault : R5	Douai (France)
Renault : Kangoo, Kangoo ZE	Maubeuge (France)
Renault : Master 3, Master 4, Master ZE	Batilly (France), Curitiba (Brésil)
Renault : Trafic 2, Trafic 3, Trafic ZE	Sandouville (France)
Renault : Alaskan	Cordoba (Argentine)
Renault : Kardian	Curitiba (Brésil)
Dacia : Sandero, Logan	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc), Casablanca (Maroc)
Dacia : Duster, Jogger	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc), Bursa (Turquie)
Dacia : Bigster	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Spring (K-ZE)	Shiyan (Chine)
RKM : Koleos, Talisman, Arkana	Busan (Corée du Sud)

Source : Groupe Renault

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES AUTOMOBILES

En 2024, les débouchés hors de France du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks représentent 73 % de leur production mondiale, contre 67 % en 2000 et 60% en 1990. Les livraisons de voitures particulières ont baissé de 2,2 % en 2024, malgré un marché mondial des voitures particulières toujours en croissance, (+3 %), bien que ralenti. Les livraisons de véhicules commerciaux (utilitaires légers et industriels) ont, quant à elles, augmenté de 2,6 % en 2024, grâce au dynamisme des véhicules utilitaires légers.

Pour l'ensemble des véhicules, la part des livraisons vers l'Union européenne s'élève à 56 % en 2024. Pour les voitures particulières, les livraisons vers l'UE

représentent 55 % de l'ensemble des livraisons. Pour les véhicules commerciaux, le poids de l'UE s'élève à 59 % en 2024. En ajoutant les livraisons vers le Royaume-Uni, la part vers cette zone s'élève désormais à 65 % pour les voitures particulières et 74 % pour les véhicules commerciaux. Vers l'ensemble du continent européen, les livraisons atteignent en 2024, 77 % du total pour les voitures particulières et 85 % pour les véhicules commerciaux. Ce poids croissant de l'Europe est essentiellement lié à celui des livraisons vers la Turquie, qui sont passées de 7 % en 2022 à 10 % en 2024, pour les voitures particulières, et de 5 % à 9 % pour les véhicules commerciaux.

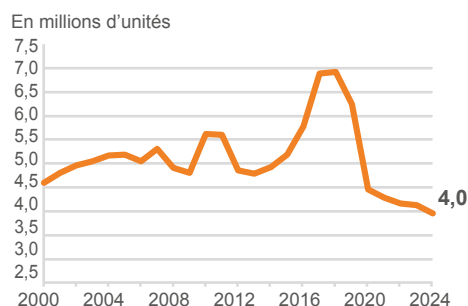
Alors que les livraisons vers les autres continents ont

fortement augmenté entre 2000 et 2017, elles ont commencé à ralentir avant la crise COVID et n'ont pas retrouvé leurs niveaux antérieurs après la crise. Les livraisons de voitures particulières vers l'Asie ont notamment reculé et ne présentent plus que 6 % du total en 2024. Les livraisons de voitures particulières vers l'Amérique représentent quant à elles 12 % du total en 2024.

73 %
Part du hors France dans les débouchés du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks

► PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT, DE RENAULT TRUCKS ET DE STELLANTIS (HORS FCA)

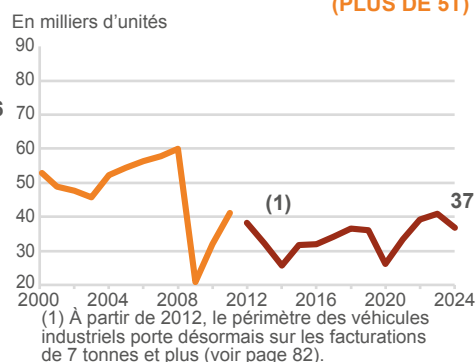
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

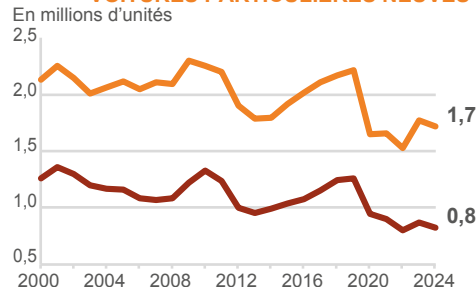


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

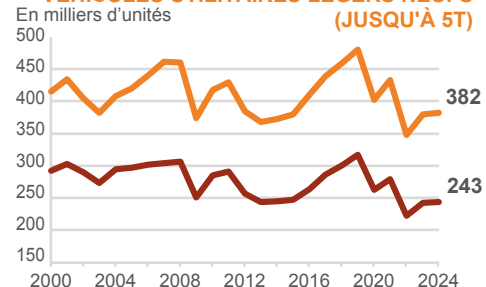


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

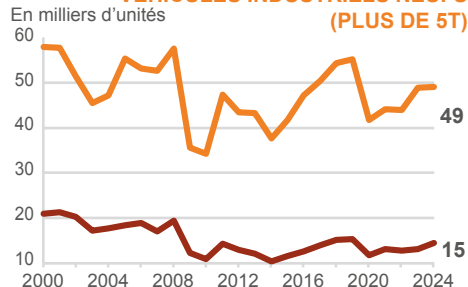
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



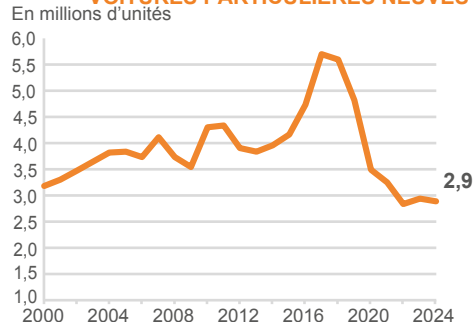
VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



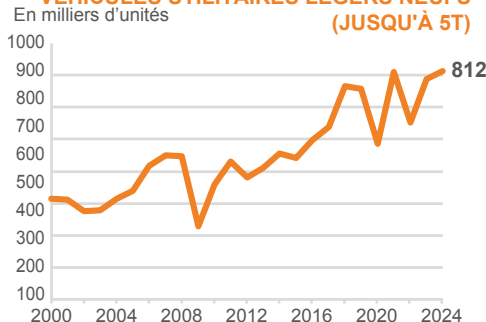
— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

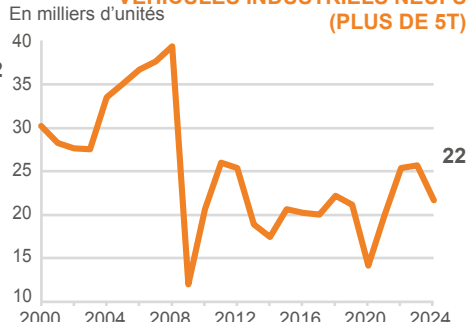
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



Source : CCFA

Les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) ont développé leurs activités dans le monde entier, suite à l'ouverture et au développement des marchés des pays émergents. Le marché français occupe donc mécaniquement une place moins importante qu'auparavant dans leurs ventes. En 1990, le marché français des voitures particulières neuves représentait 2,3 millions d'unités, tandis que les groupes PSA et Renault produisaient 3,3 millions d'unités dans le monde. En 2019,

ces données s'élevaient à 2,2 millions pour le marché français et à 6,2 millions de voitures produites par les deux groupes français. Depuis la crise sanitaire, les immatriculations en France sont tombées autour de 1,7 million de voitures particulières en moyenne et la production mondiale de ces véhicules par les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) à 3,9 millions en 2024.

En 2024, les livraisons hors France de voitures

particulières du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) sont tombées à 2,9 millions d'unités, en baisse de 2,2 %. Elles sont désormais à un niveau inférieur à leur point bas de 2013. Les livraisons de véhicules utilitaires légers ont cependant augmenté en 2024 (+3,2 %), à 812 000 unités. Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont connu un fort recul en 2024 à 21 679 unités, soit une baisse de 16 % par rapport à l'année précédente.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

Entre 2012 et 2017, la valeur ajoutée par employé dans la construction automobile a fortement crû, grâce à la meilleure santé des marchés européens, aux efforts de productivité des constructeurs, ainsi qu'à la plus forte valeur unitaire moyenne des véhicules produits (hausse de la part du VUL et des véhicules haut de gamme dans la production française). La crise sanitaire a brutalement freiné l'activité en 2020, ce qui s'est traduit par une baisse de près de 25 % de la valeur ajoutée exprimée à prix constants. Celle-ci a retrouvé en 2022, son niveau de 2019 (à prix constant), puis l'a dépassé en 2023 grâce à la reprise de la production et à l'augmentation du chiffre d'affaires. En 2023, la valeur ajoutée s'élève à 135 500 euros dans la construction automobile (115 000 en euros 2015). Ceci représente un niveau plus élevé que dans la fabrication

d'équipements automobiles (107 400 euros) et que dans l'industrie manufacturière (96 100 euros).

Quant aux effectifs, ils continuent de diminuer de manière tendancielle. En 2020, les dispositifs de soutien et d'aide au chômage partiel mis en place lors de la crise avaient atténué l'impact de la baisse de production.

La part du chiffre d'affaires exporté s'élève à 60 % en 2024, contre 40 % en moyenne dans l'industrie manufacturière et 54 % dans la fabrication d'équipements automobiles.

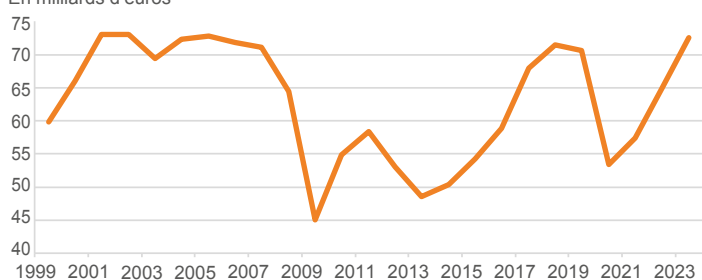
À la croisée de nombreuses et diverses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements :

depuis la crise de 2009, la construction automobile y consacre en moyenne chaque année 2 % de son chiffre d'affaires. Ce ratio avait reculé en 2021 dans un contexte d'incertitudes, de transition énergétique et d'optimisation, mais il remonte à 2,5 % en 2023. L'industrie automobile a ainsi réalisé, en 2023, 8,6 % des investissements totaux de l'industrie manufacturière.

Enfin, la branche automobile a un impact important sur les autres branches, notamment à travers les achats qu'elle réalise. Le total des achats de la branche automobile s'est élevé à 72,6 milliards d'euros en 2023, dont près de la moitié (45 %) ont été réalisés auprès des autres branches (équipements électriques, électroniques et informatiques ; secteur tertiaire ; ...).

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE

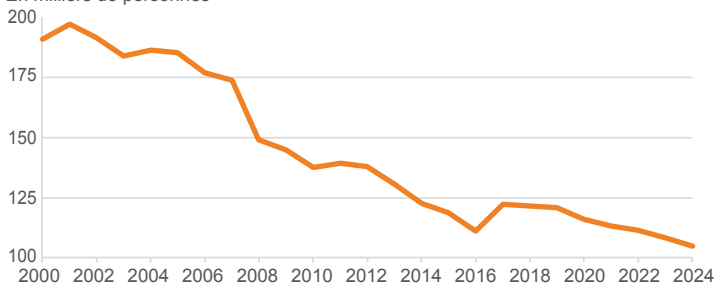
En milliards d'euros



Source : INSEE, Comptes nationaux base 2020 (lire aussi la page 70)

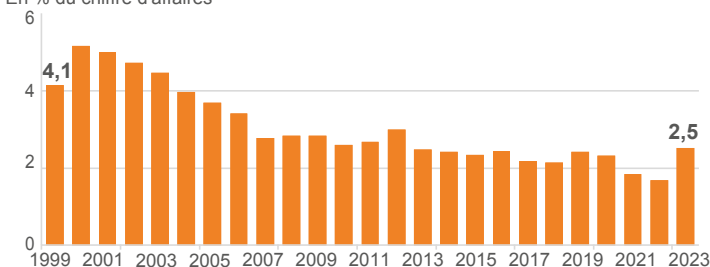
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En milliers de personnes



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

En % du chiffre d'affaires



(1) Estimations du CCFA pour 2024 : lire aussi les pages 90 et 91
Source : SESSI, INSEE à partir de 2008

L'INSEE produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Les données fournies par ces enquêtes correspondent aux résultats des enquêtes à N-2, les données à N-1 étant estimées par le CCFA. Une importante rénovation de ces enquêtes a été opérée, avec le nouveau système d'informations ESANE et une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (lire les pages 90 et 91).

Le secteur de l'industrie automobile regroupe les entreprises dont l'activité principale est la construction de véhicules automobiles, de carrosseries automobiles, de caravanes et de

véhicules de loisirs, mais aussi, en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, certains produits tels que les pneus, la plasturgie, les biens d'équipement et le verre échappent à la classification, car ils apparaissent dans d'autres nomenclatures d'activités (lire page 71).

Après 2004, en phase avec l'accroissement de la production de véhicules, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile, en euros constants et par employé, a diminué sous l'impact de différents facteurs : frais liés aux nouvelles normes environnementales, stagnation, puis chute des marchés automobiles d'Europe occidentale. Puis, à partir de 2013, elle a de nouveau augmenté et

a été multipliée par près de deux en 7 ans. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré en moyenne 2 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit plus de 2 milliards d'euros par an. À ces investissements corporels s'ajoutent les investissements incorporels qui ne sont pas inclus dans ces chiffres (lire la page 33 sur les dépenses de recherche et développement)

Pour l'industrie automobile, la part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990, où elle atteignait 38 %, oscillant désormais autour de 60 %, contre 40 % pour l'ensemble de l'industrie.



60 %

Part du chiffre d'affaires exporté dans la construction automobile en 2024

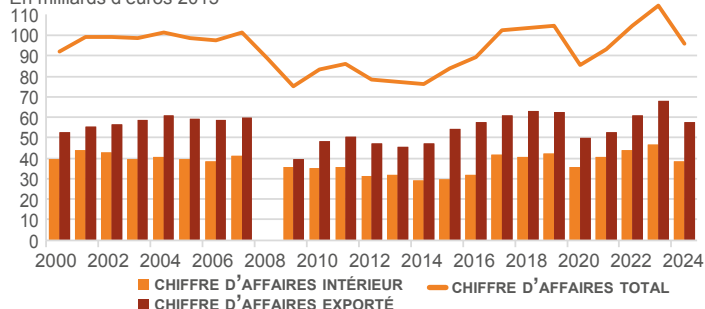
VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

En milliers d'euros 2015 par personne employée



CHIFFRE D'AFFAIRES INTERIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES A L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En milliards d'euros 2015



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

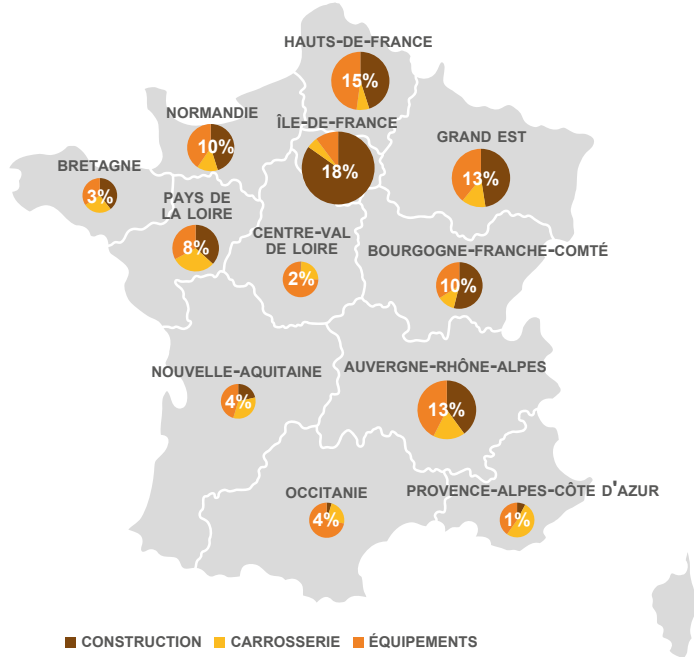
L'industrie automobile constitue souvent un pilier essentiel de l'économie d'une région grâce aux emplois qu'elle crée. Elle est significativement présente dans plusieurs régions françaises, notamment au Nord et à l'Est, et a, par sa présence, de puissants effets d'entraînement sur le reste de l'économie. Même si les effectifs directs de l'industrie automobile ont diminué au cours des vingt dernières années, avec un impact économique important au niveau local, les projets d'investissements liés à la transition écologique

devraient soutenir l'emploi et l'économie des régions concernées. Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), en lien étroit avec les pôles de compétitivité, rassemblent les entreprises de la filière en région et portent, avec les pouvoirs publics et les établissements d'enseignement et de recherche, des actions propres à la filière régionale (développement de l'innovation et de la R&D, valorisation de la filière et du territoire, augmentation de la compétitivité et de la performance, développement des compétences et

de l'emploi).

4,1
Unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale générée par une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile

LE POIDS DES RÉGIONS DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2024 ET LA RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR ACTIVITÉ



LA "VALLÉE DE LA BATTERIE" DANS LES HAUTS-DE-FRANCE



► MULTIPLICATEURS DE VALEUR AJOUTÉE PAR SECTEURS (HORS COKÉFACTION-RAFFINAGE)

Secteurs	Agriculture	Produits agroalimentaires	Biens d'équipement	Automobile	Construction aéronautique et spatiale	Autre matériel de transport (hors aéronautique)	Autres produits industriels	Énergie, eau, déchets	Construction	Commerce, services
Multiplicateurs	2,3	2,8	2,3	4,1	4,8	3,0	2,3	2,1	2,0	1,5

Source : INSEE - Note de conjoncture - Mars 2012

L'automobile est le deuxième secteur, derrière l'aéronautique, qui a le plus important multiplicateur de valeur ajoutée. D'après l'INSEE, une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale. D'autres études de l'INSEE en régions ont montré l'impact de l'industrie automobile sur les emplois directs (sites de production et de recherche des constructeurs), mais aussi sur les emplois indirects (personnel employé par les fournisseurs et les sous-traitants et les prestataires de services) et les emplois induits, qui sont ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles. En Franche-Comté¹ par exemple, les 11 800 emplois directs généraient, 2 400 emplois indirects et 6 200 emplois induits.

Les effectifs salariés de l'industrie automobile ont baissé, mais elle demeure un secteur important dans plusieurs régions. D'après les données de l'URSSAF, qui s'appuie sur les codes d'activités des établissements, l'Île-de-France est la région qui regroupe aujourd'hui le plus d'emplois salariés (18 % du total en 2024). 87 % des effectifs salariés sont dans la construction et 9 % dans les équipements, le reste dans la carrosserie. Une étude publiée par l'INSEE en 2020² indique que le secteur élargi de l'automobile, qui comprend les activités de fabrication, de commerce et d'entretien-réparation, regroupe jusqu'à 110 000 salariés dans la Vallée de la Seine (départements de l'ouest de l'Île-de-France + départements normands

littoraux ou traversés par la Seine). Les activités de recherche et développement de l'ensemble de l'industrie automobile se situent majoritairement en Île-de-France (Stellantis à Vélizy et sur le futur campus de recherche à Poissy, Renault à Guyancourt). Par ailleurs, les mutations dans le secteur s'accompagnent également d'un recentrage des activités tertiaires dans la région (Poissy) et du développement de nouvelles activités (reconditionnement VO, retrofit, recyclage et gestion des batteries) à Flins, production de moteurs électriques à Cléon).

La filière est également très présente dans la région Hauts-de-France avec 15 % des effectifs totaux de l'industrie automobile en France selon l'URSSAF. En 2018, une étude³ estimait qu'il y avait, dans l'industrie automobile régionale, 56 000 emplois directs et indirects, dont 15 400 dans la construction automobile, 15 000 dans la fabrication d'équipements automobiles et 26 300 dans la fourniture de matériaux, produits intermédiaires et services. Plus récemment, la région a été choisie pour accueillir les quatre plus grands projets d'usines de batteries en France (ACC à Douvrin, Verkor et ProLogium à Dunkerque et Envision AESC à Douai), qui devraient faire d'elle « la vallée européenne de la batterie » et compenser la baisse des effectifs liée à l'arrêt des moteurs thermiques. Ces nouvelles usines devraient être fonctionnelles à pleine capacité avant 2030 et permettraient de créer de nouveaux emplois estimés entre 10 000 et 20 000 emplois directs et indirects.

La région Grand Est apparaît comme la troisième région automobile en nombre de salariés avec 13 % des emplois selon l'URSSAF. Elle s'engage également dans la transition énergétique, avec la création sur le site de Tremery d'une ligne complète de production et d'assemblage de moteurs électriques permettant, à l'horizon 2025, la livraison de 600 000 moteurs électriques par an et le maintien de l'emploi.

En région Bourgogne-Franche-Comté, la filière automobile emploie en 2020⁴ 42 340 salariés, dont 10 740 dans la construction automobile, 14 220 dans la fabrication d'équipements automobiles, 11 710 dans la fabrication de biens intermédiaires, 2 010 dans le commerce intra-filière, 1 780 dans les études, la conception et l'analyse, 1 000 dans la fabrication de biens d'équipements et 880 dans le transport et la logistique.

D'autres investissements en lien avec l'automobile, à différents niveaux de la chaîne de valeur, sont aussi en cours ou attendus dans les prochaines années. On peut notamment citer les projets d'usines de recyclages pour les batteries des voitures électriques, des projets d'extractions de lithium, ou encore plusieurs projets sur l'hydrogène (transformation de véhicules, fabrication de réservoirs ou de piles à combustibles, production d'hydrogène). Ces projets en lien avec les constructeurs automobiles représentent des milliards d'euros d'investissements, ainsi que la création de milliers d'emplois directs et indirects.

¹ L'essentiel N°113, INSEE Franche-Comté, mai 2009

² Panorama de l'industrie dans la Vallée de la Seine, INSEE Normandie, novembre 2020

³ Horizon éco N°290, ARIA Hauts de France, octobre 2019

⁴ Insee Analyses Bourgogne-Franche-Comté, mai 2024

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs d'automobiles doivent être compétitifs dans leur pays d'origine et font face à des facteurs communs à toute l'industrie. Ces derniers sont notamment les coûts salariaux, le poids des prélèvements obligatoires sur les facteurs de production, le taux de change et les prix de l'énergie. D'autres sont propres au secteur automobile, comme l'ouverture du marché socle à la concurrence et, en Europe, le poids de la réglementation. L'ensemble de ces facteurs pèse sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée brute) et a un impact sur la capacité des entreprises à investir en matière de production, de développement des produits, de recherche et développement dans la transition énergétique, le numérique et les nouvelles mobilités.

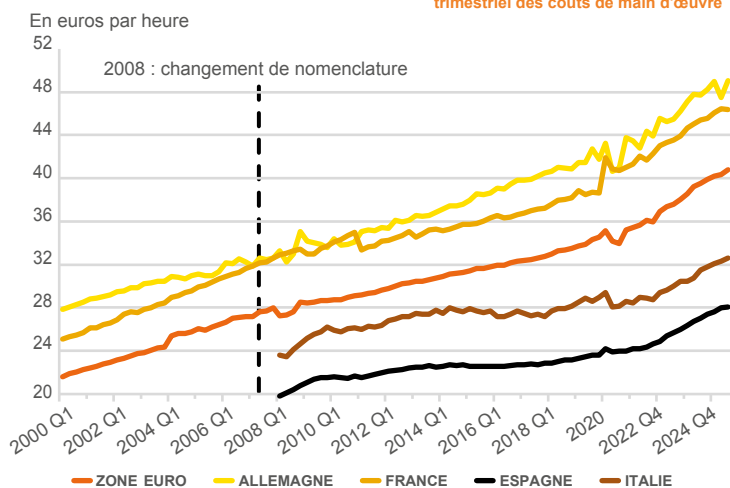
En France, depuis les années 2000, la compétitivité des industriels s'est dégradée.

Après la crise de 2008, le gouvernement a tenté de mettre en place des politiques favorisant la compétitivité ; les constructeurs, quant à eux, ont actionné également tous les leviers internes pour le développement de leur activité et le maintien des sites industriels et de recherche en France. L'ensemble de ces actions a eu des résultats, mais l'outil industriel français conserve une compétitivité économique dégradée à la fois au sein de l'Europe, mais aussi à l'extérieur (Asie). Les impôts de production, qui sont ceux liés à l'activité de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et services produits ou vendus, demeurent à un niveau plus élevé que dans les autres pays. En 2024, bien qu'en recul de 0,2 point par rapport à 2023, ils ont représenté 2,9 % du PIB en France, contre 1,7 % en Italie, 1 % en Espagne et 0,7 % en Allemagne, selon Eurostat.

En 2022, le conflit en Ukraine a provoqué de forte hausse des prix de l'énergie (gaz, électricité) qui a affecté les entreprises de la branche automobile, dont certaines consomment des quantités significatives d'énergies dans leurs processus de production (sidérurgie, chimie, plasturgie, mécanique). En Europe, les gouvernements en ont limité les impacts par des aides. Mais depuis, des écarts de compétitivité demeurent à l'intérieur de l'Europe et plus encore avec des pays comme la Chine où les prix des énergies sont plus bas.

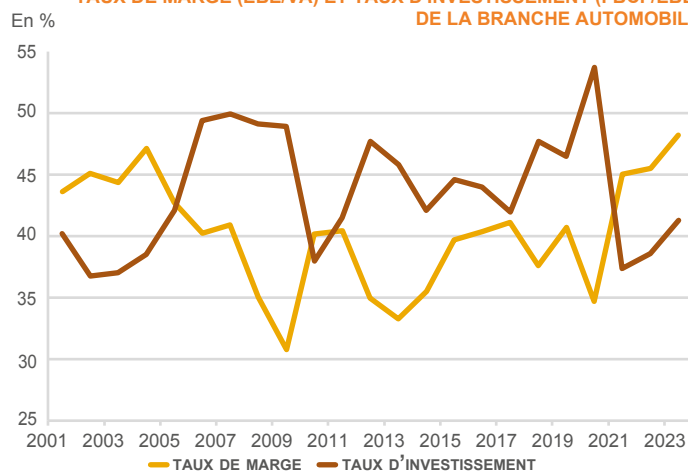
La chute d'activité lors de la crise sanitaire en 2020 a fait baisser le taux de marge des entreprises, qui est tombé à 35 % pour la branche automobile. Puis, ce ratio s'est redressé à partir de 2021 et atteint 48 % en 2023. Concernant le taux d'investissement de la branche, il fluctue principalement en lien avec les évolutions de la valeur ajoutée, passant de plus de 50 % en 2020 à 41 % en 2023.

COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
Résultats des enquêtes quadriennales ECMO et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre



Source : Eurostat, calcul Rexecode

TAUX DE MARGE (EBE/VA) ET TAUX D'INVESTISSEMENT (FBCF/EBE) DE LA BRANCHE AUTOMOBILE



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe.
Source : INSEE (Comptes nationaux, base 2020)

La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché.

L'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents mondiaux pour continuer à se développer. Parmi les facteurs qui affectent la compétitivité de l'industrie française, on trouve les coûts salariaux, qui sont notamment liés au poids des charges sociales sur le facteur travail et qui ont augmenté entre 2000 et 2009, se rapprochant des coûts allemands et pénalisant ainsi la compétitivité des constructeurs français et de leurs fournisseurs en France.

À partir de 2012, le gouvernement a instauré des mesures plus favorables à la compétitivité (CICE). Suite à la crise économique liée au Covid, il a poursuivi cette politique avec la réduction de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et l'abaissement de 3 % à 2 % du taux de plafonnement de la cotisation économique territoriale (CET) en fonction de la valeur ajoutée.

Néanmoins, le poids des charges sociales sur le facteur travail en France continue à être l'un des plus élevés de l'Union européenne, y compris de la zone euro, et dans ces conditions, la production en France des véhicules du segment de la gamme inférieure n'est plus rentable, notamment par rapport à des pays comme l'Espagne ou les pays d'Europe centrale et orientale.

L'évolution des taux de change est un autre facteur important de la compétitivité des constructeurs automobiles en raison de la part significative de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a représenté 57 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2024, contre 47 % en 2002. En 2024, l'euro a continué de s'apprécier face aux monnaies asiatiques pesant sur sa compétitivité.

Enfin, il existe des facteurs liés à l'ouverture du marché qu'il soit intérieur ou extérieur. En général, le débouché intérieur, appelé « marché socle », constitue un pilier solide pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français, et surtout le marché européen, constituent ce marché socle ; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens

y occupent une part significative et en progression constante. Dans d'autres pays constructeurs d'automobiles comme le Japon, la Corée du Sud ou la Chine, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu, sur lequel peut reposer leur développement international. Par ailleurs, les constructeurs chinois occupent désormais une part de marché croissante (62 % en 2024, contre 40 % en 2019) sur leur marché national, qui est le premier marché mondial et encore davantage dans le cas des voitures électriques.

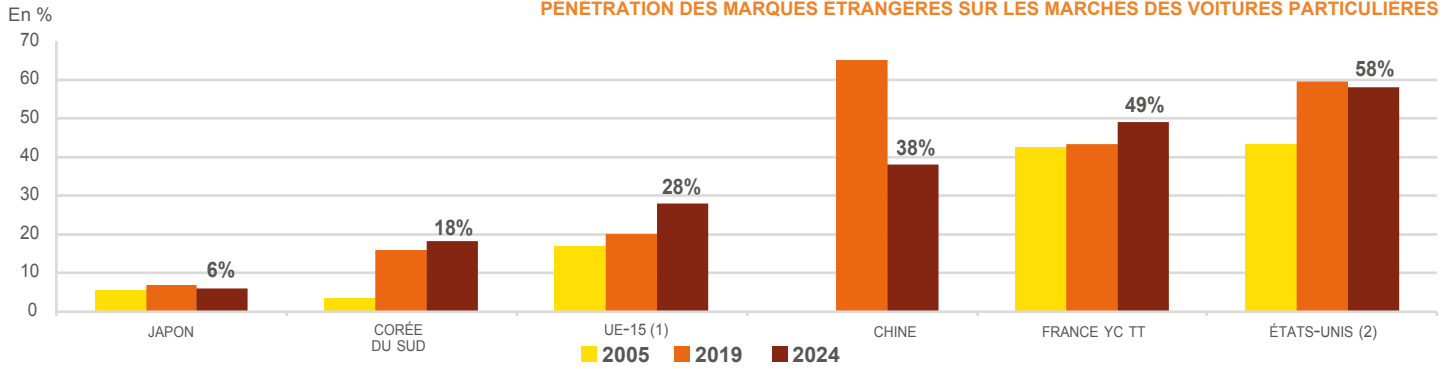
Dans l'UE, les réglementations imposent des surcoûts importants à la fois à l'échelle du système de production (mise en conformité, ingénierie, reporting RSE), mais aussi dans le prix final du véhicule (nouveaux équipements, matériaux verts). Dans ce contexte, l'offre de véhicules abordables est un enjeu difficile pour les constructeurs généralistes.

2,9 %

Part des impôts de production dans le PIB en France en 2024, contre 0,7 % en Allemagne

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DES VOITURES PARTICULIÈRES

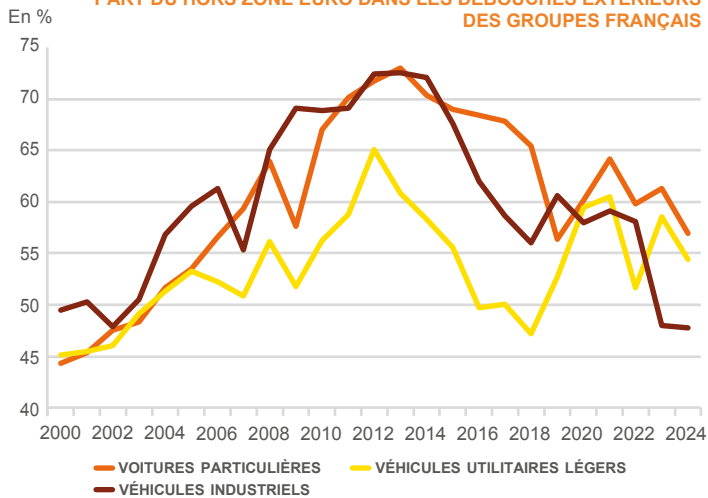


(1) Sont considérées comme marques étrangères, les marques japonaises et coréennes, indiennes à partir de 2014, chinoises et Tesla à partir de 2022.

(2) Pénétration des groupes étrangers calculés sur les véhicules légers.

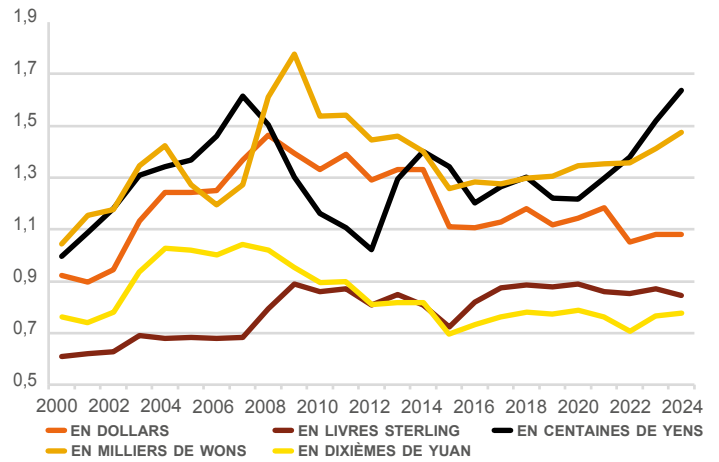
Source : CCFA

PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



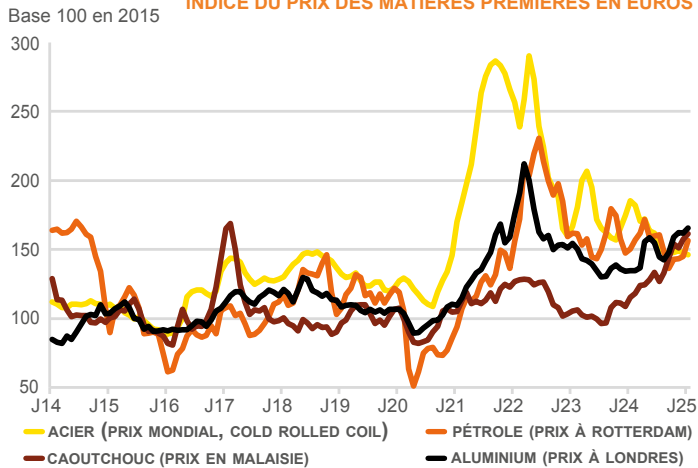
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



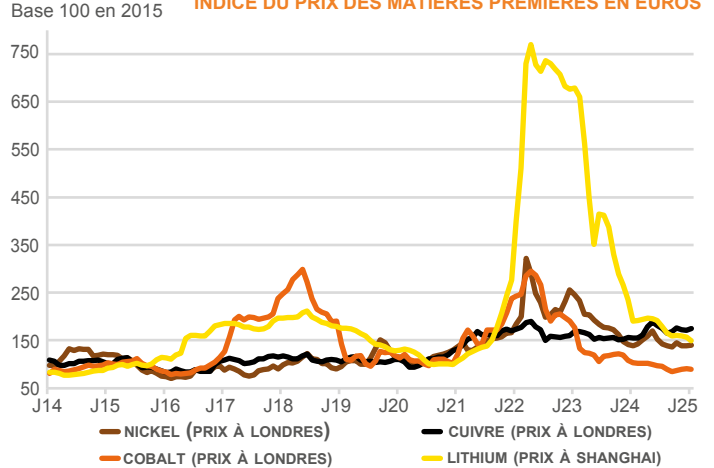
Source : BCE

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Sources : Rexecode, Insee, calculs CCFA

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



+58 % Hausse du prix moyen du cuivre entre 2019 et 2024

Les prix des matières premières, mais aussi de l'énergie, peuvent impacter les coûts de production des entreprises utilisatrices. Ces prix connaissent des fluctuations importantes, y compris au cours d'une même année. Exprimés en euros, les cours des matières premières avaient connu des augmentations importantes de 2001 à 2012. Les prix ont ensuite connu un point bas jusqu'à la reprise post-covid, qui a amené les prix des matières premières à des niveaux très élevés. La répercussion de ses fluctuations de prix dans les prix de ventes finaux s'avère toujours difficile dans

un contexte de concurrence intense et d'arbitrage de consommation au sein des ménages.

En 2021 et 2022, les principales matières premières utilisées dans l'automobile, comme l'acier et l'aluminium, ont connu de fortes hausses de prix, en lien avec la reprise post covid. En 2023, ces prix ont été orientés à la baisse, en lien avec le ralentissement de la demande mondiale, notamment chinoise et du reflux de l'inflation. En 2024, certaines matières ont vu leur prix remonter, comme l'aluminium (+21% sur un an) et le caoutchouc (+45%). En revanche, les principaux métaux et matériaux liés à la production des batteries ont vu leur prix reculer en raison du ralentissement de la demande et d'une offre plus abondante (nickel, cobalt, lithium). En moyenne,

les prix de l'ensemble des matériaux utilisés par l'industrie automobile demeurent cependant supérieurs de plus de 30% à leur niveau de 2019.

Concernant les prix de l'énergie (gaz, électricité), ils varient selon les zones. Selon les travaux de Rexecode, les prix de l'électricité en Europe en 2022 (exprimés en dollars / MWh) sont près de 2,5 fois plus élevés qu'aux États-Unis et 3 fois plus élevés qu'en Chine. Pour le gaz naturel, le prix est trois fois plus élevé en Europe qu'aux États-Unis. Comme l'a souligné le rapport Draghi, après la guerre en Ukraine, le prix du gaz en Europe est désormais trois à cinq fois plus élevé en Europe qu'aux États-Unis, ce qui nuit à la compétitivité de l'industrie européenne.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2023

Nouveau contrat stratégique de filière 2023-2027

Au cours des quinze dernières années, la filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2008-2009 qui a durement affecté les marchés européens et la production en France. L'indice de production industrielle (IPI) pour l'automobile publié par l'INSEE avait baissé de 25 % en moyenne annuelle au cours de l'année 2009 (-12% pour l'ensemble de l'industrie). Après un redressement, il a de nouveau reculé en 2013, pour enfin croître régulièrement jusqu'en 2018. Cette croissance s'est interrompue en 2020 avec la crise sanitaire, qui s'est traduite par une baisse de l'IPI de l'automobile de 28 % en moyenne annuelle, contre 10 % pour l'ensemble de l'industrie. Après un rebond post-covid au second semestre 2020, la production automobile a de nouveau reculé avec la crise des semi-conducteurs et les tensions sur les matières premières, et ne s'est redressée qu'au second semestre 2022. En 2023, dans la marche vers l'électrification, l'activité se redresse (+11 %). En 2024, la demande, notamment pour les véhicules électriques, ralentit, dans un contexte de faiblesse du pouvoir d'achat et d'incertitudes

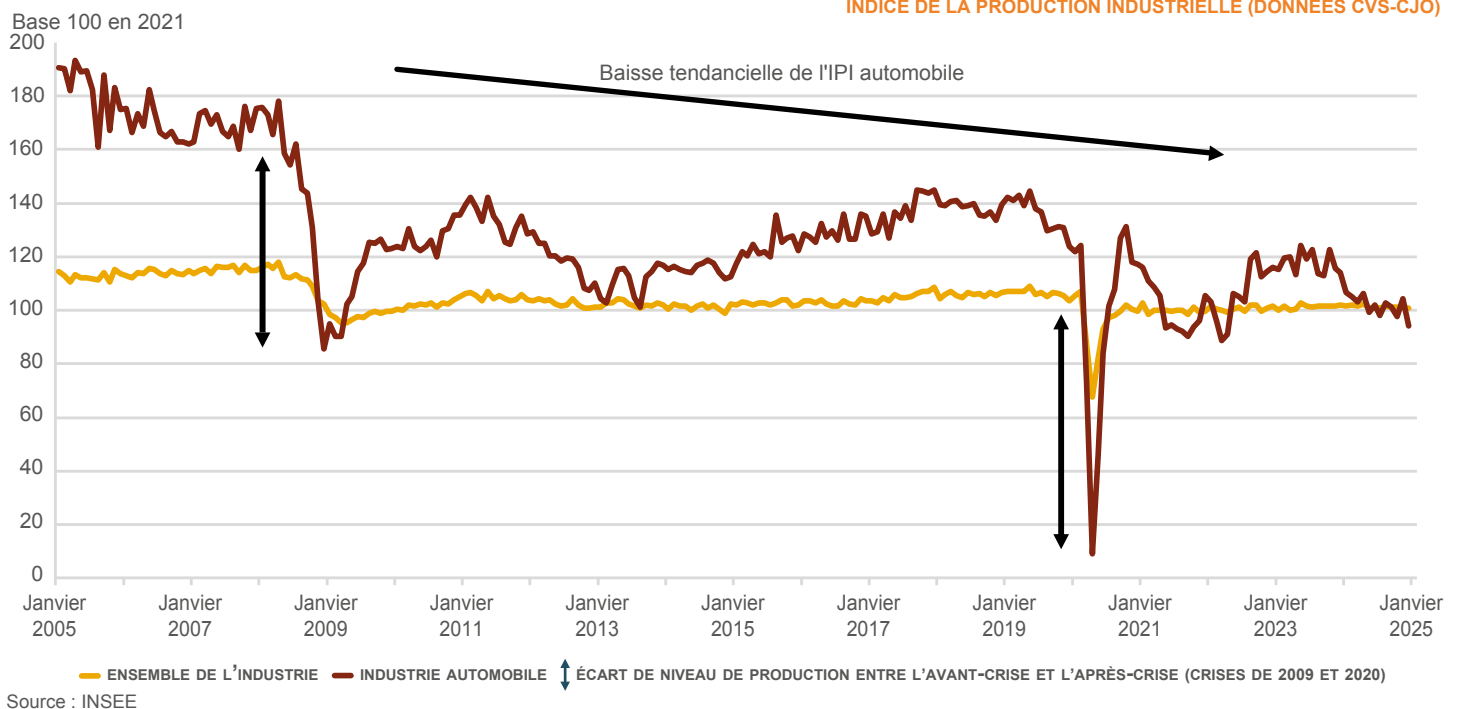
réglementaires et fiscales. L'indice de production de l'industrie automobile en France recule de 14 % en moyenne annuelle (contre -0,1 % pour l'ensemble de l'industrie).

Dans ce contexte conjoncturel difficile, la filière doit également faire face à des disruptions majeures (technologique, numérique et sociétale) qui entraînent une recomposition profonde de la chaîne de valeur (batterie, électronique de puissance, hydrogène, services de mobilité...). Les entreprises doivent s'adapter à la réduction de leurs débouchés traditionnels liés aux véhicules thermiques et investir vers de nouveaux produits, en formant la main d'œuvre aux futures technologies, dans un horizon relativement court (objectif européen de réduction de 100 % de CO₂ à l'échappement en 2035). Elles doivent également faire face à l'arrivée de nouveaux entrants (chinois) sur les marchés français et européens qui bénéficient d'avantages comparatifs majeurs au sein de cette nouvelle chaîne de valeur.

Dès 2009, la filière automobile s'est structurée autour de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), instaurée par les groupes français d'automobiles et leurs fournisseurs (FIEV, FFC, FIM, GPA, FFF, Elanova), rassemblés au sein du Comité de Liaison des

Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA). Depuis 2010, la PFA s'appuie au niveau régional sur onze Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), mais également sur les pôles de compétitivité. Elle s'est consolidée en 2012 autour du Comité Technique Automobile (CTA) et de ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA) et a défini cinq programmes de recherche.

Dans le cadre du Conseil National de l'Industrie (CNI), le Comité Stratégique de Filière (CSF) Automobile a été mis en place. Il réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés, ainsi que les grands organismes de recherche. Après une première feuille de route signée pour la période 2018-2022, un nouveau contrat stratégique de filière (CSF Auto) a été signé pour la période 2023-2027. Il reprend les objectifs ambitieux fixés par la réglementation européenne, mais aussi par le gouvernement (planification du SGPE), pour la transition énergétique du transport routier, avec des cibles de mix énergétique à 2027 concernant aussi bien les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires et les véhicules industriels (camions, bus et cars).



La crise financière et économique de 2009 a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile de l'amont à l'aval (contraction de l'activité, perte de compétitivité, fragilisation du tissu industriel) qui l'a conduit à se structurer, autour de la PFA, afin de renforcer les synergies. Les crises successives de ces dernières années (COVID, semi-conducteurs, guerre en Ukraine) et l'accélération de la transition énergétique et digitale du secteur créent de nouveaux défis pour la filière (objectifs de réduction de l'empreinte carbone, concurrence de nouveaux entrants, maîtrise des chaînes de valeur, coût de l'énergie et des matières premières).

Dans ce contexte, un nouveau contrat de filière

a été signé pour la période 2023-2027. Il identifie un certain nombre de projets structurants sur lesquels se sont engagés les acteurs de la filière, l'État et les régions, afin d'atteindre les objectifs de neutralité carbone en 2050. Ces projets s'articulent autour d'enjeux majeurs tels que l'augmentation de la compétitivité et de l'innovation pour créer de la valeur en France. Ils visent aussi à renforcer l'attractivité de la filière, développer les compétences et anticiper les reconversions de salariés dans les territoires. Les questions de souveraineté énergétique, de matériaux critiques et de semi-conducteurs sont aussi au cœur de la compétitivité du site France et de l'Europe face à la concurrence asiatique. Enfin, le développement de l'économie circulaire et la décarbonation du parc

sont également des leviers majeurs pour l'atteinte des objectifs de réduction de l'empreinte carbone du transport.

Ces projets structurants inscrits dans le nouveau contrat de filière ont vocation à être déclinés dans les régions, avec la mobilisation des pôles de compétitivité automobile et mobilités et des ARIA, en lien étroit avec les conseils régionaux et les services de l'État. Ils s'inscrivent notamment dans la dynamique de la phase V des pôles de compétitivité qui accompagnent les entreprises et salariés de la filière dans la profonde transformation en cours.

LES AIDES A L'INVESTISSEMENT ET A L'ACCOMPAGNEMENT DE LA FILIÈRE

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, ...) amortis sur de longues périodes. Lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules nécessitent également des travaux sur plusieurs années, dans les centres de recherche, dans une démarche de progrès permanent, afin de répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité, à l'environnement (décarbonation des transports) ou aux nouveaux enjeux liés au numérique (voiture autonome et connectée) et aux nouveaux services de mobilité. L'industrie automobile est donc une industrie capitalistique qui a des besoins de financement importants. Ceux-ci sont plus difficiles à mobiliser dans les périodes de crise ou de transition et nécessitent des dispositifs de soutien, notamment en provenance des pouvoirs publics.

L'une des premières mesures de soutien à la recherche développement et à l'innovation a été la mise en place, en 1983, du Crédit Impôt Recherche (CIR). Cette mesure fiscale est destinée à soutenir les entreprises dans leurs efforts de R&D et contribue ainsi à combler le déficit de compétitivité fiscale et sociale de la France par rapport aux autres grands pays, dans lesquels des constructeurs sont présents. Il a été complété en 2013, par le crédit d'impôt innovation (CII) destiné aux PME. En 2021, 6,4 % du crédit d'impôt recherche a bénéficié à l'industrie

automobile et 1,4 % au titre de l'innovation. Sur la période 2018-2022, la filière a bénéficié de 1,85 milliard d'euros au titre du CIR avec une progression des PME bénéficiaires grâce au CIR Innovation.

Suite à la crise financière de 2009, les pouvoirs publics ont également mis en place des instruments à vocation structurelle favorisant le financement de long terme, avec notamment la création du Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles, devenu Fonds Avenir Automobile (FAA) en 2015. Financé par les grands acteurs de la filière et géré par Bpifrance, il vise à accélérer la croissance et la capacité d'innovation des sous-traitants automobile français. Doté de 525 millions d'euros sur 15 ans, il a été porté à 600 millions d'euros dans le cadre du plan de relance automobile.

Les soutiens apportés par l'État à la filière prennent également la forme de subventions accordées notamment à l'issue d'appels à projets (AAP), dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir (PIA), et des programmes « France relance » et « France 2030 », lancés suite à la crise du COVID pour soutenir la R&D et l'innovation et accompagner les parties prenantes confrontées aux mutations de la filière automobile. Au 31 décembre 2024, le soutien aux investissements de modernisation de la filière automobile financé par le plan de relance, s'est élevé à 403 millions d'euros pour environ

440 projets. Les appels à projets CORAM (Comité d'Orientation pour la Recherche Automobile et Mobilité) soutiennent plus spécifiquement la R&D en accélérant la mise sur le marché des technologies de services et/ou solutions de mobilité durable.

Enfin, le plan « France 2030 » a doté l'automobile et la mobilité routière d'une enveloppe de 4,8 milliards d'euros. Au 31 décembre 2024, 3,8 milliards d'euros ont été engagés, dont 2,5 milliards d'euros pour la filière batterie.

Au total, entre 2018 et 2024, ce sont environ 5 milliards d'euros de subventions et avances remboursables qui ont été accordées à la filière automobile dans le cadre de dispositifs nationaux et européens, et 1 milliard d'euros aux projets « électroniques » et « numériques » ayant une application automobile.



35,5
Millions d'euros

Montant des aides engagées par le CORAM (1^{ère} relèvé) en 2024

► LES FONDS D'INVESTISSEMENT ET D'ACCOMPAGNEMENT DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Objectifs et dotations

Fonds Avenir Automobile 2 (lancé en novembre 2020)	Dans la continuité du FAA 1 lancé en 2009, arrivé au terme de sa période d'investissement, le FAA 2 lancé par Renault, PSA et Bpifrance s'inscrit dans le cadre du plan de relance de 2020. Géré par Bpifrance et doté d'une enveloppe de 525 M€, il vise à accélérer la croissance et la capacité d'innovation des sous-traitants automobile français. Sa durée totale sera de 15 ans et sa période d'investissement de 5 ans. 80 % du Fonds, soit jusqu'à 420 M€, seront investis dans environ une quinzaine de groupe sous-traitants, tandis que les 20 % restant, soit jusqu'à 105 M€, seront investis en fonds de fonds (investissements privés et complémentaire au FAA 2). Au 31 décembre 2024, les souscripteurs ont été appelés à hauteur de 26 % de leur engagement total dans le fonds, soit 85,8 M€.
Fonds d'accompagnement et de reconversion des salariés de la filière automobile	Mis en place le 17 juin 2021 et destiné à financer des actions exceptionnelles d'accompagnement et de reconversion professionnelle des salariés licenciés économiques de la filière automobile. Les ressources du fonds sont constituées par des contributions financières de l'État et des contributions volontaires des entreprises. La gestion du fonds et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de reconversion professionnelle sont confiées, pour le compte de l'État, à Pôle Emploi. Sa prolongation a été actée en juin 2023 afin de permettre l'entrée de salariés de nouvelles entreprises jusqu'en juin 2024.
AAP CORAM 2024	Soutien aux projets de recherche et d'innovation relatifs à des technologies, services et/ou solutions en matière de mobilité sur différents axes (zéro émission, performance environnementale du véhicule, véhicules et services de mobilité connectés et automatisés, systèmes de mutualisation de données...). Cet appel à projet, reconduit en 2024, a déjà permis de soutenir depuis son lancement en 2020, 60 projets, avec 393 M€ d'aides pour 1,2 Mds€ d'investissements. En 2024, 6 lauréats ont été retenus pour 75 M€ d'investissements en recherche et développement et soutenus à hauteur de 35,5 M€ d'aides de l'État via France 2030.

Source : Bpifrance

Dans le cadre du plan de soutien automobile lancé par l'État en mai 2020 pour aider la filière à se restructurer et à affronter la crise économique lié au COVID, deux grands axes de financement ont été annoncés. Le premier, le Fonds Avenir Automobile 2, est dédié aux sous-traitants, dans la continuité du FMEA, et a vocation à fournir de nouvelles capacités d'investissements, en fonds propres et quasi-fonds propres, pour les aider à faire face à la crise et à accélérer leur capacité d'innovation sur les technologies clés de l'automobile du futur, connectée et décarbonée. Le deuxième dispositif majeur est l'Appel à Manifestation d'Intérêt, qui s'inscrit dans le quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA4) et vise à soutenir des projets sélectionnés dans le cadre du CORAM. Ces dispositifs s'inscrivent également dans le cadre des programmes « France relance » et « France 2030 ».

En 2024, 6 lauréats de l'appel à projet « CORAM 2024 » ont bénéficié de 35,5 M€ d'aides de l'État pour des projets totalisant 75 M€ d'investissements en recherche et développement. L'appel à projets « CORAM 2025 » prendra la suite du CORAM 2024 pour encourager de façon transverse l'ensemble des acteurs de la chaîne de valeur automobile, et plus largement l'écosystème de la mobilité routière, à lancer les projets d'innovation qui permettront d'accélérer la transition vers le véhicule de demain.

L'AAP de soutien à l'investissement automobile de France 2030 est aussi reconduit en 2024 afin de soutenir les projets d'industrialisation de composants dédiés aux véhicules de demain et de modernisation de l'outil industriel des sous-traitants (577 M€ d'investissement, dont 100 M€ d'aide publique délivrée à 49 lauréats). Par ailleurs, un volet spécifique de l'Appel à projets (AAP) Invest est aussi dédié aux projets de

décarbonation et d'amélioration de la performance environnementale des sites et des produits.

Pour aider les sous-traitants à appréhender au mieux les enjeux et opportunités du véhicule de demain, un nouvel « Accélérateur » d'accompagnement intensif, d'une durée de 24 mois, est aussi proposé en 2024 aux PME en croissance ou fortement exposées aux mutations de la filière.

Enfin, pour accompagner les salariés, un nouvel Appel à manifestation d'intérêt « Compétences et Métiers d'avenir » (CMA) est lancé pour faire évoluer l'emploi et les compétences, afin de répondre aux grands enjeux de demain. Quant au fonds exceptionnel d'accompagnement et de reconversion des salariés licenciés économiques par les sous-traitants en difficulté, il a été prolongé jusqu'au 30 juin 2024.

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

5,8
milliards
d'euros

**Montant des dépenses
intérieures et
extérieures de recherche
et développement de la
branche automobile en
2023**

En 2023, l'industrie automobile est la seconde branche en matière de dépenses intérieures de recherche et développement (DIRDE) au sein des entreprises en France, derrière les activités scientifiques et techniques, mais devant la construction aéronautique et spatiale.

Ces dépenses d'innovation se sont élevées à 4,3 milliards d'euros, soit 11 % de l'ensemble des DIRDE des entreprises. Affectées par la crise sanitaire, elles avaient baissé en 2020 et 2021, mais progressent de 2 % en 2023 (+9 % par rapport à 2021). Les dépenses extérieures de recherche et développement (DERDE), qui avaient baissé de 40 % entre 2019 et 2021, ont

augmenté de 9 % en 2022, mais stagnent en 2023 à 1,4 milliard d'euros. Elles sont donc encore en recul de 36 % par rapport au niveau d'avant crise. Elles représentent 11 % de l'ensemble des DERDE des entreprises.

Les constructeurs doivent investir massivement, non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires, mais aussi pour atteindre les objectifs liés à la transition énergétique, notamment en matière d'électrification, et pour développer les services de mobilité et de connectivité. À partir de 2015, les dépenses totales de R&D ont augmenté régulièrement pour atteindre 7 milliards d'euros en 2019. Au cours des cinq dernières années, le secteur a investi environ 30 milliards d'euros pour l'innovation, dont 22 milliards d'euros en DIRDE, ce qui a également un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles que les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc.

La crise de 2009 avait limité significativement les

moyens financiers des entreprises, pourtant, les dépenses intérieures de recherche et développement (R&D) n'avaient fléchi que de 2 % en 2009 et en 2010, soulignant leur caractère vital et de long terme. Avec la crise de 2020, le recul des dépenses a été plus important, avec l'arrêt de certains programmes liés au véhicule thermique, dans le contexte d'une interdiction de ces véhicules à l'horizon de 2035. Cependant, en 2022, les dépenses sont reparties à la hausse avec les besoins d'investissement dans l'électrification et la connectivité des véhicules. L'automobile reste le secteur qui dépose le plus grand nombre de brevets et les constructeurs Renault et Stellantis figurent dans le palmarès des déposants de brevets.

En Europe, le secteur automobile est également celui qui dépense le plus en recherche et développement avec, selon les chiffres de l'ACEA, 85 milliards d'euros dépensés en 2023, soit un tiers de la dépense totale de R&D de l'UE.

► RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE (1)

	DIRDE en 2023 (2)		DERDE (3) en 2023	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Activités spécialisées scientifiques et techniques	4 692	12%	1 170	9%
Industrie automobile	4 324	11%	1 446	11%
Construction aéronautique et spatiale	3 980	10%	3 842	29%
Activités informatiques et services d'information	3 596	9%	281	2%
Industrie pharmaceutique	2 812	7%	2 343	17%
Édition audiovisuel et diffusion	2 494	6%	403	3%
Industrie chimique	2 130	5%	453	3%
Composants, cartes électroniques, ordinateurs, équipements périphériques	2 267	6%	314	2%
Primaire, énergie, construction	1 754	4%	463	3%
Fabrication d'équipements électriques	1 664	4%	569	4%
Fabrication d'instruments et d'appareils de mesure d'essai et de navigation, horlogerie	1 747	4%	221	2%
Fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	1 500	4%	280	2%
Fabrication d'équipements de télécommunication	1 209	3%	103	1%
Autres branches	6 459	16%	1 585	12%
TOTAL	40 630	100%	13 473	100%

(1) Données semi-définitives.

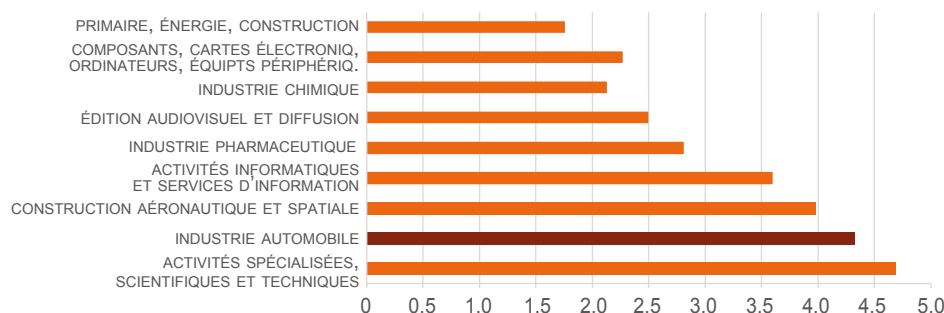
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(3) DERDE : Dépenses extérieures de recherche et développement.

Source : Ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (MESR DGESIP-DGRI SIES)

DÉPENSES INTÉRIEURES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2023 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

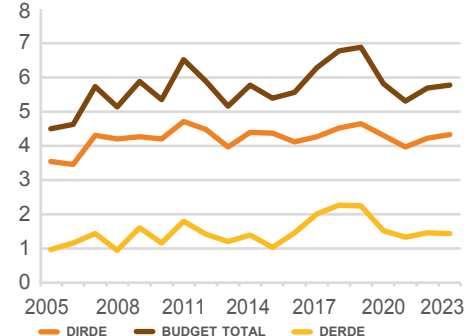
En milliards d'euros



Source : Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (MESR DGESIP-DGRI SIES)

ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

En milliards d'euros



Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation) mène des enquêtes sur les dépenses de R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. À partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. Le budget total de R&D se décompose en dépenses intérieures (DIRDE), qui correspondent aux travaux effectués en France, quelle que soit l'origine des fonds, et en dépenses extérieures (DERDE), correspondant aux

travaux de R&D confiés à d'autres entreprises ou à des organismes publics de recherche ; une partie de ces dernières dépenses peut être réalisée à l'étranger.

En 2023, les entreprises de la branche automobile implantées en France emploient 22 510 personnes en équivalent temps plein dans la R&D (dont 15 571 chercheurs). Ces effectifs ont diminué de 32 % par rapport à 2003, mais le nombre de chercheurs a augmenté de 13 % sur la même période. En revanche, depuis la crise du COVID, le nombre de chercheurs a

diminué de 23 % (et de 27 % pour les effectifs totaux de la R&D).

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), Stellantis figure en 2024 à la première place des déposants de brevet et le groupe Renault se trouve à la sixième place. Au total, quatre entreprises du secteur automobile se placent dans les dix premiers déposants de brevets en 2023.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité rassemblent, sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises (grands groupes et PME/ETI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs. Leur rôle est d'être un levier de la compétitivité de l'économie française en accentuant ses capacités d'innovation et en encourageant l'ancrage et la structuration sur leurs territoires. À l'occasion des 20 ans des pôles de compétitivité, il a été rappelé leur impact sur les dépenses de R&D des entreprises : un euro public mobilisé dans le cadre de cette politique génère trois euros d'investissement dans le secteur privé. En 20 ans, les pôles (tous secteurs confondus) ont soutenu 28 000 projets et réunis 20 000 entreprises et 2 500

centres de recherche et de formation. Les 53 pôles actifs ont en moyenne 400 membres, dont 80 % de PME. Sur cette période, ils ont mobilisé 55 Mds d'euros de fonds publics et privés. Au-delà de l'aspect recherche, les pôles de compétitivité permettent également de stimuler les exportations des entreprises et de renforcer l'emploi.

La phase V des pôles (2023-2026) a permis de labelliser 55 pôles, dont les quatre pôles automobiles. Cette nouvelle phase comprend trois objectifs : favoriser les connexions et les collaborations entre les acteurs des écosystèmes économiques et industriels régionaux, en lien avec les priorités régionales ; élargir les marchés et réseaux des PME à travers les actions des pôles au niveau européen ; accompagner les

entreprises innovantes dans leur transition écologique et numérique.

Les pôles de compétitivité automobiles ont développé leurs axes de travail autour de l'innovation, des compétences, du travail en réseau et de la mise sur le marché des nouvelles solutions, dans l'optique d'améliorer la compétitivité de leurs adhérents. Ils sont membres associés de la structure de la filière automobile : la PFA, Filière Automobile et Mobilités.

2000 Projets labellisés par les pôles de compétitivité automobile depuis leur création il y a 20 ans

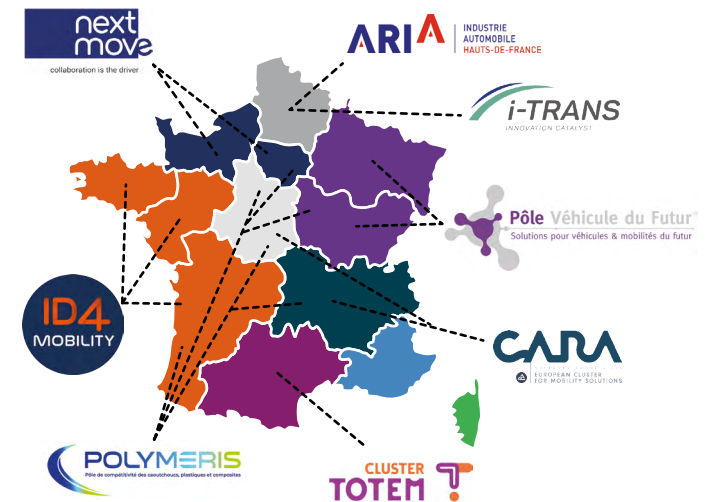
► LES PRINCIPAUX PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE

	Next Move	Véhicule du Futur	CARA (1)	ID4MOBILITY (2)
Nombre d'adhérents/ de membres	655	500	432	463
Nombre de projets labellisés	632	645	334	400
Nombre de projets financés	320	302	189	-
Année de création	2006	2005	2005	2006
Montant global des projets financés (en M€)	320	1 343	780	-

(1) Au 1^{er} janvier 2022, CARA Auvergne-Rhône-Alpes et le cluster MAD ont fusionné : les 107 adhérents du cluster MAD rejoignent ainsi les 270 adhérents CARA.

(2) ID4CAR devient ID4MOBILITY

► LE RÉSEAU DES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE ET ARIA EN FRANCE



En 2024, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles. Au sein de ces derniers, elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable. L'action est transversale et associe les constructeurs, les équipementiers, les PME/ETI innovantes, les laboratoires de recherche et les organismes de formation, dont les universités.

Le pôle NextMove (ex-Mov'eo), créé en 2006, fédère les principaux acteurs de l'industrie automobile et mobilités. Il s'étend sur les régions Île-de-France et Normandie. Ses quatre drivers d'innovation sont la mobilité à faible empreinte environnementale, la mobilité « sûre, autonome et connectée », les « nouveaux services et solutions de mobilité » et l'excellence industrielle et opérationnelle. Le pôle anime et représente « Mobility Valley », un territoire d'excellence européenne où sont inventées, développées, expérimentées et industrialisées les solutions pour relever les défis de la mobilité du futur. Durant la Phase V, NextMove se donne pour mission de consolider la dimension européenne de son action, et de répondre aux enjeux d'innovation portés par la filière, les politiques nationales (France 2030), régionales et européennes.

Le pôle Véhicule du Futur, historiquement implanté en Alsace et Franche-Comté, s'étend désormais sur la totalité du territoire du Pôle Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté. Le Pôle accompagne les entreprises vers les nouveaux marchés de la mobilité et vers l'industrie du futur, avec pour mission

de stimuler l'innovation, améliorer la performance des entreprises, accompagner la montée en compétence des équipes et soutenir les entreprises dans leur développement et leur croissance. Dans la phase V, le pôle décline les politiques régionales et nationales sur les thématiques suivantes : décarbonation et transition verte, hydrogène, électrification et industrie 4.0. Une réflexion est déjà engagée pour la phase VI pour poursuivre l'action du Pôle, tournée vers les marchés (automobile, véhicules industriels, ferroviaire, sports mécaniques, mobilité douce), la transformation industrielle des entreprises, l'accompagnement vers les nouveaux emplois et compétences, et élargir son activité à l'animation de nouvelles filières.

L'ambition du pôle CARA est d'accompagner les mutations des systèmes de transport de personnes et de marchandises en région Auvergne-Rhône-Alpes. Il accompagne six filières : le véhicule industriel, l'automobile, le transport par câble, le transport fluvial, la mobilité active et durable et le ferroviaire. CARA met en œuvre des actions collectives : projet de recherche et innovation, démonstrateurs en situation réelle, actions pour le développement économique et industriel de ses membres. L'activité s'articule autour de cinq programmes de recherche : énergie (gestion et conversion de l'énergie pour la mobilité), sécurité et sûreté, architecture véhicule, système de transport et intelligence, mobilités (pratiques et gouvernance).

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine), le rôle d'ID4MOBILITY (ex ID4CAR) est de structurer des dynamiques de

collaboration afin de mettre l'innovation au service des transitions de la mobilité terrestre. Initialement, les quatre domaines d'activités stratégiques sont les matériaux et architecture des véhicules, l'intelligence des systèmes embarqués, les véhicules (usages et industrialisation) et les services de mobilité numérique et infrastructures. Dans le cadre de la phase V, ID4CAR devient ID4MOBILITY afin de concrétiser sa stratégie d'être un pôle dédié aux mobilités terrestres sous toutes leurs formes (véhicules, services, infrastructure ou industrie).

Des pôles autres que ceux spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière, comme ceux qui travaillent sur les matériaux, caoutchouc, plastique, mécanique ou la mobilité. Polymeris, est le pôle de compétitivité des caoutchoucs, plastiques et composites, présent dans six régions avec 600 membres actifs et 381 projets financés depuis sa création. Ses trois grands axes stratégiques sont l'usine numérique, l'économie circulaire et les matériaux avancés. Ancré dans la région Hauts-de-France, i-TRANS se définit comme le pôle des mobilités décarbonées et connectées. Son action se concentre désormais sur quatre secteurs prioritaires : le ferroviaire, l'automobile, l'aéronautique et l'industrie du futur. TOTEM, pour Transport d'Occitanie Terrestre Et Maritime, est le Cluster de la mobilité intelligente et durable en Occitanie. Il travaille avec les filières ferroviaire, maritime et automobile et regroupe 160 membres.

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 liée 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'euros), à l'exception des voitures électriques (+1,6 milliard d'euros). Le solde déjà excédentaire pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels s'est à l'inverse amélioré (+0,5 milliard d'euros). Pour les pièces, moteurs et carrosserie, le solde reste déficitaire mais en légère amélioration (+400 millions d'euros). 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	587,6	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

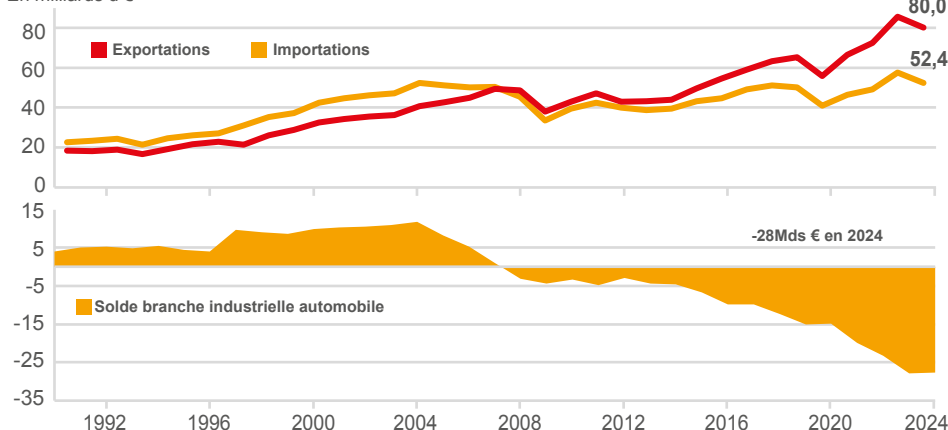
Les exportations de l'industrie automobile s'élevaient à plus de 50 milliards d'euros au milieu des années 2000, avant de baisser fortement avec la crise de 2009. En 2018 et 2019, elles sont revenues à ce niveau, avant de chuter à nouveau avec la crise sanitaire de 2020. Depuis, elles progressent de 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.

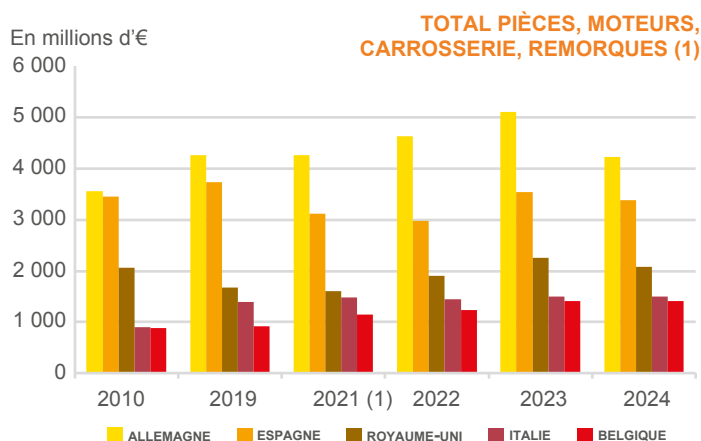
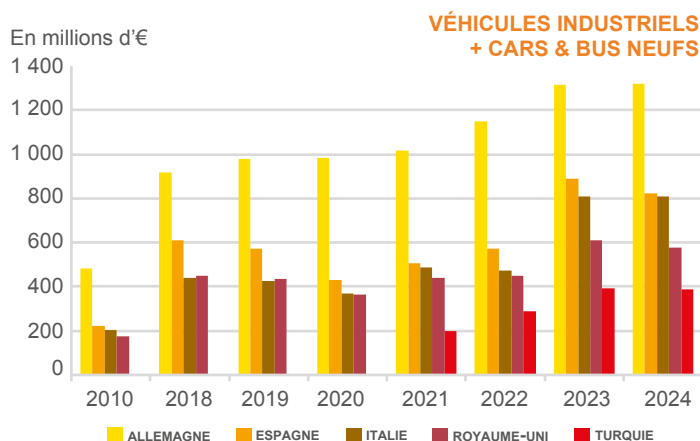
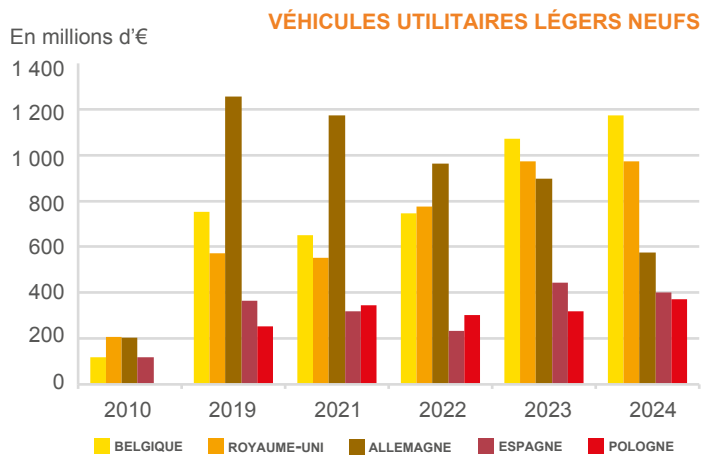
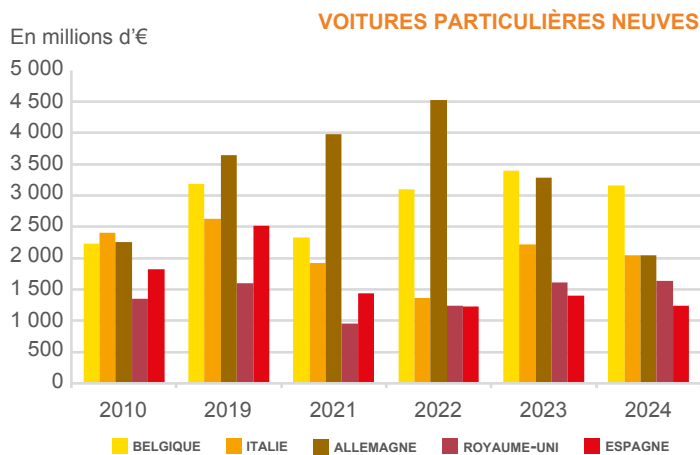
Sur le marché des pièces, moteurs, remorques et carrosserie, dont la valeur des exportations s'élève à 23 milliards d'euros en 2024 (-7 % par rapport à 2023), les cinq premières destinations sont des pays européens. L'Allemagne est en tête avec 18 % des exportations françaises, à 4,2 milliards d'euros, 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 %).

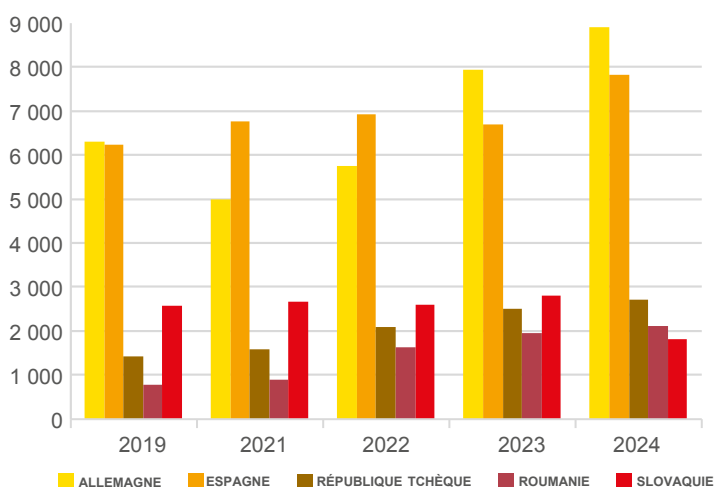
Quant aux importations de moteurs électriques, elles restent très modestes et ont baissé de 9 % en 2024. L'Allemagne, avec un tiers des importations, suivie de l'Italie, est le premier fournisseur de la France. La Chine n'arrive qu'en troisième position.

Chine

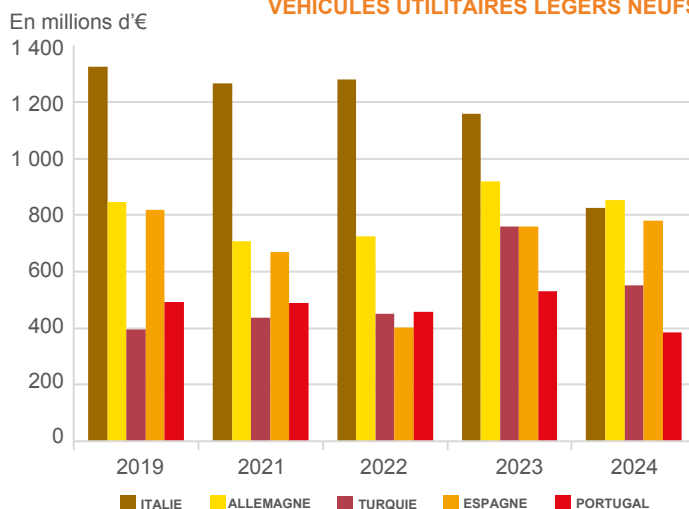
Troisième fournisseur de la branche automobile industrielle de la France en 2024

► PRINCIPALES PROVENANCES DES IMPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE

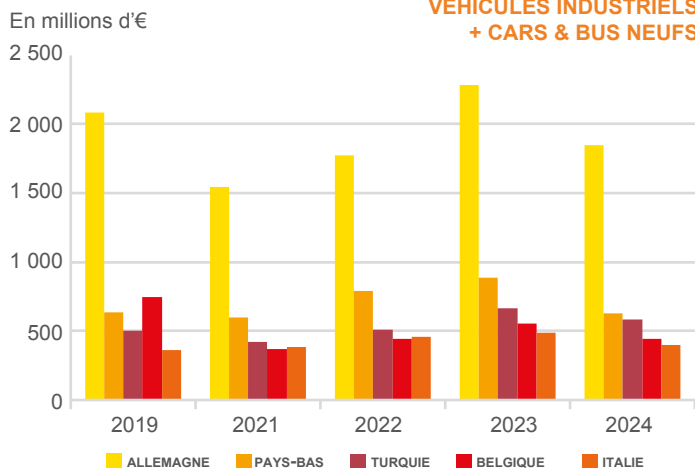
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



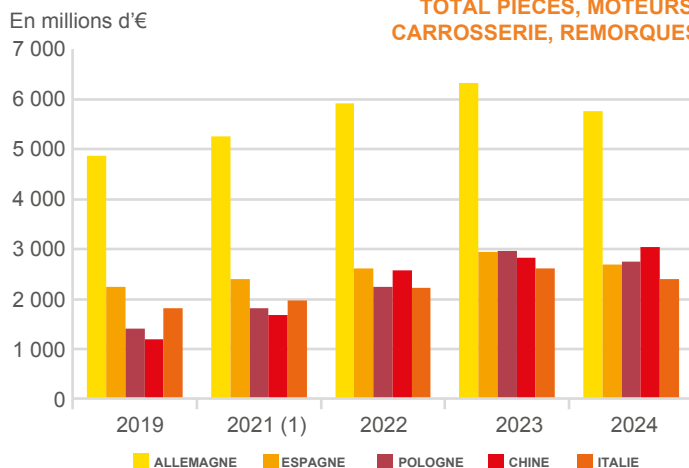
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS



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

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En 2024, les immatriculations de voitures particulières neuves en France se sont établies à 1,7 millions d'unités, en baisse de 3,2 % par rapport à 2023. Pour la cinquième année consécutive, le marché automobile français se situe sous la barre symbolique des deux millions d'unités, qui constituait son niveau moyen sur la période 2000-2019. Ce niveau n'était jamais tombé aussi bas malgré les deux graves crises économiques survenues en 2008-2009 puis en 2013. Entre 2000 et 2011, il s'est immatriculé en moyenne 2,15 millions de voitures, contre 1,99 millions entre 2012 et 2019 et 1,67 millions entre 2020 et 2024. Sur la dernière période, il s'est immatriculé en cinq ans, le même volume qu'en quatre années entre 2000 et 2011.

En 2009, l'impact de la crise d'ampleur mondiale avait été freiné par des mesures de soutien au marché (primes à la casse, bonus). Les immatriculations avaient cependant reculé entre 2010 et 2014, dans un contexte instable de crise de la dette en Europe. Cependant, le marché s'était redressé dès 2014 et avait connu une croissance seulement interrompue par la crise sanitaire. Outre les confinements de 2020 - 2021, qui ont stoppé les activités de vente et de production automobile, la crise du COVID a mis en évidence, dans la période qui a suivie, d'autres facteurs de fragilisation des marchés automobiles, et en particulier les facteurs d'interdépendances

entre les économies qui pèsent sur l'offre et la production.

Ainsi, alors que les crises précédentes étaient principalement liées à la conjoncture économique et à son impact sur les facteurs de la demande automobile (pouvoir d'achat, confiance des ménages, coût du crédit), la crise qui s'observe depuis 2020 relève également de facteurs d'offre. En 2021-2022, le marché a notamment été perturbé par des ruptures dans les chaînes d'approvisionnement et de production avec un allongement des délais de livraisons. L'instabilité géopolitique mondiale a également eu un impact sur les prix de l'énergie et des matières premières, renchérissant le prix des véhicules. En outre, les exigences réglementaires sur les véhicules et l'émergence des voitures électriques plus onéreuses ont amplifié l'augmentation du prix moyen des voitures.

Les objectifs de neutralité carbone en 2050 et de fin des moteurs thermiques en 2035 en Europe, implique une transition rapide vers l'électrification des véhicules. Les politiques publiques destinées à soutenir cette transition ont parfois généré de l'attente chez les consommateurs, qui ne savent plus quelle motorisation choisir. Ces évolutions ont également impacté le marché au cours des dernières années.

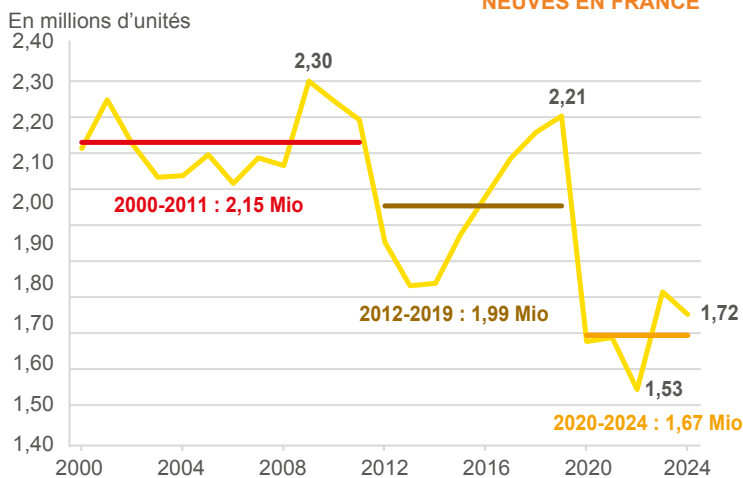
La France est un marché de renouvellement dans lequel les immatriculations servent à remplacer les véhicules du parc qui arrivent en fin de vie. Sur un marché mature, comme était le marché français avant 2012, les immatriculations de voitures neuves représentaient 6 % du parc, soit un renouvellement complet du parc en 16 ans. Désormais, le taux de renouvellement n'est plus que de 4 %. Il faut donc près de 23 ans pour renouveler entièrement le parc automobile. Ce ratio ralentit la diffusion des innovations technologiques, tant sur le plan de la sécurité routière que sur celui des performances environnementales.

Le marché des voitures particulières neuves en France se divise en deux catégories de clientèle : les particuliers (ménages) et les hors-particuliers (sociétés, administration, professionnels de l'automobile). La part des particuliers est en baisse continue depuis les années 90 avec le développement du marché des voitures d'entreprise, des locations courte durée.... Le ratio est passé de 77 % en 1990 à 63 % en 2010, pour tomber à 46 % en 2024.

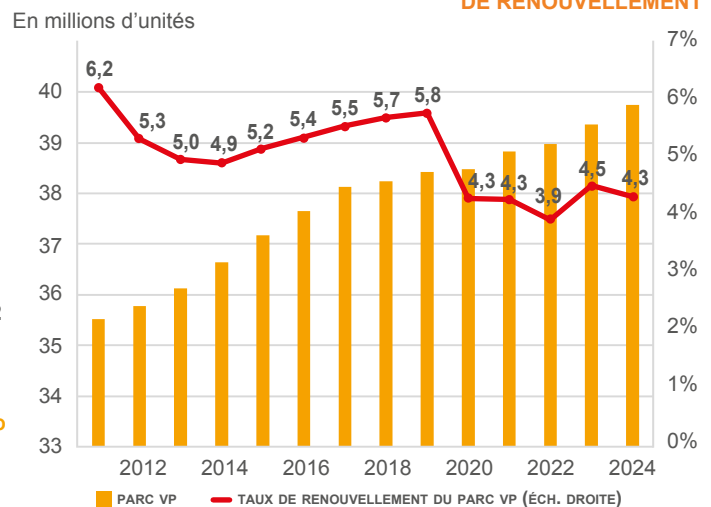
1,7
million

**de voitures particulières
neuves vendues en
France en 2024**

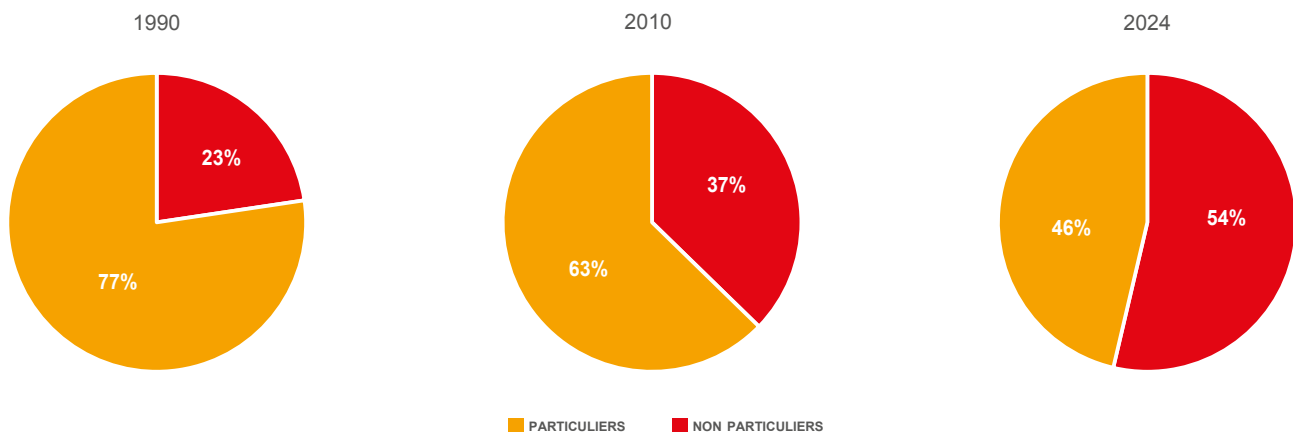
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE



PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES ET TAUX DE RENOUVELLEMENT



RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VPN PAR CATÉGORIES DE CLIENTÈLE (PARTICULIERS / NON PARTICULIERS)



LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

En 2024, les ventes de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur repli (-27,2 %) et ne représentent plus que 7 % du total. Cette part, qui avait atteint un pic de 73 % en 2012, a donc été divisée par dix en moins de quinze ans. Par ailleurs, les ventes de voitures à essence, qui avaient légèrement rebondi en 2023, ont baissé de 20 % en 2024. Elles ne représentent plus qu'un tiers des immatriculations, contre 40 % l'an dernier.

Pour la première fois depuis leur apparition sur le marché, les voitures électriques ont vu leurs ventes reculer en 2024 (-2,6 % et 290 614 unités) en raison d'un contexte économique défavorable à l'ensemble du marché, mais aussi d'une méfiance vis-à-vis de l'électrique qui perdure malgré le développement du réseau de recharge et de l'offre de véhicules. Le coût

toujours élevé des voitures électriques, conjugué à la baisse des aides publiques, découragent les potentiels acheteurs. Par ailleurs, concernant la recharge, la peur de la panne et l'incertitude sur l'évolution des prix de l'électricité, constituent toujours des freins à l'achat.

Les voitures à motorisations hybrides profitent de cette tendance et, même si elles ne bénéficient plus d'aucune aide depuis 2022, elles continuent de gagner des parts de marché en s'octroyant 43 % des ventes, en hausse de 23,5 % par rapport à 2023. Les hybrides non rechargeables, en hausse de 36,2 % en 2024, dominent le marché et représentent désormais 80 % des hybrides vendues. Les motorisations hybrides rechargeables, après un rebond en 2023, baissent de 10,2 % et perdent 0,7 point de part de marché (8,5 % du total).

Au niveau du parc, au 31 décembre 2024, les motorisations à énergies alternatives représentent 10,4 % du total, dont 2,9 % pour les voitures électriques. Le diesel poursuit sa baisse régulière (48 % du total), tandis que le parc des voitures essence, même s'il croît en volume depuis 2015, recule en part de marché mais à un rythme de plus en plus faible. La transformation du parc reste très lente avec un parc de voitures diesel qui représente toujours près de la moitié du total, contre moins de 10 % dans les immatriculations neuves. De même pour les voitures électriques, si elles représentent 17 % des immatriculations neuves, elles ne représentent encore que 2,9 % du parc.

43 %

Part des voitures particulières neuves hybrides immatriculées en France en 2024

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE	2000	2015	2019	2020	2022	2023	2024	Variation 2024/2023 en %
IMMATRICULATIONS								
Essence (1)								
En unités	-	741 215	1 290 560	791 559	627 785	709 528	567 561	-20,0
En % des immatriculations totales	51%	39%	58%	48%	41%	40%	33%	-7,0 points
Diesel								
En unités	1 046 485	1 097 124	755 583	504 178	239 105	171 728	124 952	-27,2
En % des immatriculations totales	49%	57%	34%	31%	16%	10%	7%	-2,4 points
Électrique								
En unités	-	17 268	42 764	110 917	202 929	298 219	290 614	-2,6
En % des immatriculations totales	-	0,9%	2%	7%	13%	17%	17%	+0,1 point
Hybride								
En unités	-	61 619	125 372	243 464	459 216	595 252	735 289	+23,5
En % des immatriculations totales	-	3,2%	6%	15%	30%	34%	43%	+9,2 points
dont non rechargeables								
En unités	-	56 030	106 780	168 872	332 669	432 302	588 897	+36,2
En % des immatriculations totales	-	2,9%	5%	10%	22%	24%	34%	+9,9 points
dont rechargeables								
En unités	-	5 589	18 592	74 592	126 547	162 950	146 392	-10,2
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,8%	5%	8%	9,2%	8,5%	-0,7 point
Immatriculations totales	-	1 917 226	2 214 279	1 650 118	1 529 035	1 774 727	1 718 416	-3,2
PARC AU 31 DÉCEMBRE								
Essence								
En milliers d'unités	18 080	13 192	15 106	15 396	15 997	16 319	16 407	+0,5
En % du parc total	64%	35%	39%	40%	41%	41%	41%	-0,2 point
Diesel								
En milliers d'unités	9 980	23 718	22 611	22 024	20 665	19 885	19 201	-3,4
En % du parc total	36%	64%	59%	57%	53%	51%	48%	-2,2 points
Électrique								
En milliers d'unités	-	42	141	245	596	868	1 134	+30,6
En % du parc total	-	0,1%	0,4%	0,6%	1,5%	2,2%	2,9%	0,6 point
Hybride								
En milliers d'unités	-	212	565	805	1 715	2 286	2 998	+31,1
En % du parc total	-	0,6%	1,5%	2,1%	4,4%	5,8%	7,5%	1,7 point
dont non rechargeables								
En milliers d'unités	-	176	480	647	1 290	1 709	2 287	+33,8
En % du parc total	-	0,5%	1,3%	1,7%	3,3%	4,3%	5,8%	1,4 point
dont rechargeables								
En milliers d'unités	-	36	85	158	425	577	711	+23,3
En % du parc total	-	0,1%	0,2%	0,4%	1,1%	1,5%	1,8%	0,3 point
Parc total	28 060	37 165	38 424	38 470	38 973	39 358	39 739	+1,0

(1) Y compris superéthanol et essence/GPL.

Sources : CCFA, MTE/SDES (ministère de la Transition écologique)

En 2024, la France reste à la troisième place du marché européen pour le nombre de voitures diesel vendues, avec 124 952 immatriculations, derrière l'Allemagne (483 261 unités) et l'Italie (215 294 unités). La motorisation diesel ne représente plus que 10 % des achats des « non particuliers » en 2024, contre 23 % en 2022. Chez les particuliers, le diesel est désormais marginal avec 4 % des ventes. L'essence est toujours en tête chez les particuliers avec 35 % des ventes, mais est rattrapée par l'hybride non rechargeable (34,6 % des ventes), et même dépassée si on ajoute l'hybride rechargeable (3,6 % des ventes). Chez les clients « non particuliers », l'hybride non rechargeable est désormais

en tête des ventes devant l'essence (31 %), avec 34 % de part de marché. Les hybrides rechargeables sont également davantage plébiscités que sur le marché des particuliers avec 12,8 % des ventes.

Au total, il s'est vendu 735 289 voitures particulières neuves hybrides en 2024, plaçant désormais la France en troisième position sur ce marché, derrière l'Allemagne (947 398), le Royaume-Uni (857 151), mais devant l'Italie (675 457). Avec une croissance de 23 % en 2024, la France est un des grands pays européens dans lequel les hybrides ont le plus progressé.

Au niveau du parc en France, 48 % des voitures en circulation au 31 décembre 2024 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de 16 points depuis le point haut de 2015 et de 2,2 points en un an. La part des voitures essence dans le parc était en croissance depuis 2015, mais se stabilise à 41 % du total depuis 2020. Les voitures à énergies alternatives représentent, quant à elles, 10,4 % du parc total. La part des voitures électriques s'élève à 2,9 % (+0,6 point en un an), celle des voitures hybrides non rechargeables à 5,8 % (+1,4 point) et celle des voitures hybrides rechargeables à 1,8 % (+0,3 point).

LES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES

En 2024, les immatriculations de voitures particulières électriques ont reculé pour la première fois depuis l'émergence de cette motorisation au début des années 2010. Sur un marché en baisse de 3,2 %, le marché des voitures électriques recule de 2,6 % à 290 614 unités. La part de marché de ces véhicules stagne à 16,9 %, alors que la France figure parmi les pays en dessous des 20 % requis au minimum pour atteindre les objectifs CO₂ européens des constructeurs en 2025.

En France, l'État a continué de soutenir le développement de l'électromobilité à travers le versement du bonus automobile et de la prime à la conversion, mais les montants et les conditions d'attribution ont été revus à la baisse. Si le montant maximal du bonus pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence en dessous de 15 400 euros reste à 7 000 euros, les autres tranches de revenu ont vu leur montant abaissé de 1 000 euros,

passant de 5 000 euros à 4 000 euros. Les critères d'éligibilité liés à la masse (moins de 2,4 tonnes) et au coût d'acquisition du véhicule (moins de 47 000 € TTC) restent des conditions nécessaires pour pouvoir bénéficier du bonus écologique, mais l'atteinte d'un score environnemental minimum vient s'ajouter à ces conditions. Ce « score environnemental » repose sur le calcul de l'empreinte carbone du véhicule, de sa production, de son acheminement depuis son site de fabrication jusqu'à son site de distribution en France. Il vise à soutenir uniquement les véhicules produits au plus près du marché français, c'est-à-dire principalement en Europe. Enfin, les personnes morales qui achètent une voiture particulière neuve ne bénéficient plus du bonus de 3 000 euros octroyé en 2023.

Néanmoins, en 2024, le gouvernement a mis

en place un « leasing social » qui a permis de financer l'acquisition d'environ 50 000 voitures électriques par des ménages modestes. Cette offre de location longue durée réservée aux ménages avec un revenu de référence inférieur à 16 300 euros leur permettait de disposer d'une voiture électrique à partir de 100 euros par mois (jusqu'à 200 euros) parmi une sélection de modèles respectant certains critères (prix, éco-score). Le dispositif lancé en janvier 2024 a été suspendu en février en raison de son succès et doit être reconduit en 2025.

Au niveau des infrastructures de recharge, leur déploiement sur le territoire français se poursuit et on compte 154 694 points de recharge ouverts au public fin 2024. Le programme Advenir à destination des immeubles collectifs, des entreprises et collectivités a déjà financé plus de 150 000 points de recharge.

23 %

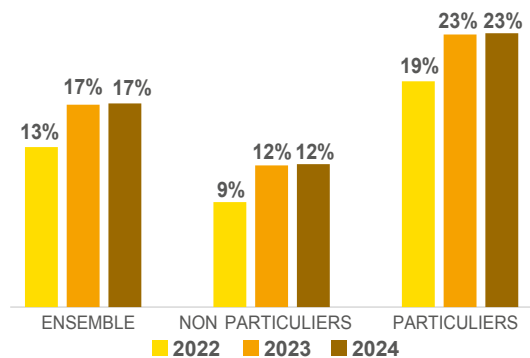
Part de marché des immatriculations de voitures électriques sur le marché des particuliers en 2024

► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES DE VOITURES ÉLECTRIQUES LES PLUS VENDUS EN 2024

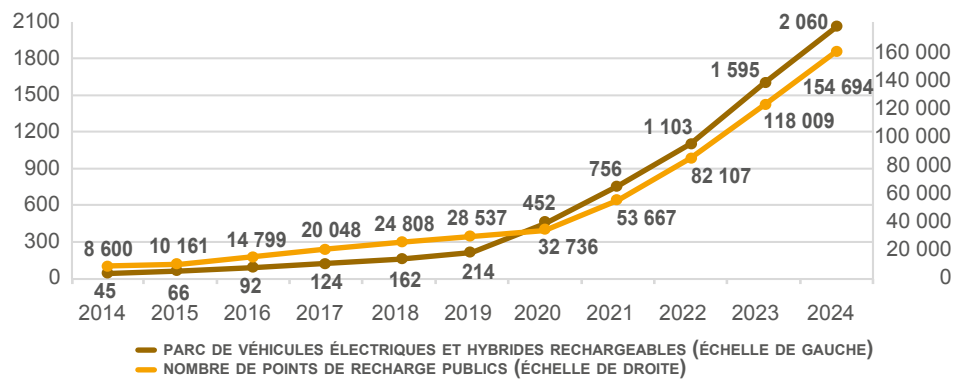
RANG	MARQUE	MODÈLE	VOLUME	%
1	TESLA	MODEL Y	28 577	9,8%
2	PEUGEOT	208 II	23 602	8,1%
3	RENAULT	MEGANE-E	16 800	5,8%
4	FIAT	500	14 695	5,1%
5	TESLA	MODEL 3	11 617	4,0%
6	RENAULT	TWINGO III	11 299	3,9%
7	RENAULT	RENAULT 5	9 973	3,4%
8	RENAULT	SCENIC V	8 953	3,1%
9	PEUGEOT	2008 II	8 944	3,1%
10	B.M.W.	IX1	8 940	3,1%

Source : CCFA

PART DE MARCHÉ DES VOITURES 100 % ÉLECTRIQUES PAR CATÉGORIE D'ACHETEURS



ÉVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES ET DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE EN FRANCE



Source : AVERE

Au 31 décembre 2024, la France comptait 154 694 points de recharge ouverts au public pour 2 039 758 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit 1 pour 13 véhicules d'après les chiffres de l'AVERE. Le nombre de points de recharge, qui sont répartis sur 48 247 stations sur tout le territoire, a augmenté de 31% en 2024, mais cela reste insuffisant au regard des besoins. Une étude de l'AVERE réalisée en 2023 a évalué le besoin en recharge publique jusqu'en 2035 à une fourchette comprise entre 300 000 et 400 000 points de recharge pour plus de 12 millions de véhicules.

Même si 90 % des utilisateurs de véhicules électriques se rechargent à domicile ou sur leur lieu de travail, la présence de points de recharge sur le territoire reste insuffisante. Selon l'enquête Parc Auto, 33 % des actifs interrogés disposent d'une borne de recharge sur leur lieu de travail fin 2024 (contre 12 % fin 2021). Un quart des personnes interrogées disposent également d'une borne à leur domicile ou à proximité. Enfin, 43 % des personnes trouvent des bornes sur

leurs trajets habituels, un chiffre en hausse de 10 points par rapport à l'an dernier. En ce qui concerne les utilisateurs de véhicules 100 % électrique, 84 % ont un point de recharge à leur domicile et 53 % sur leur lieu de travail ou à proximité. Sur autoroutes, 100 % des aires de service des autoroutes concédées étaient déjà équipées en recharge rapide en 2023. Le nombre de points de recharge continue de se développer en 2024.

Côté offre, le nombre de modèles proposés s'étoffe encore en 2024. Sur le seul segment des voitures particulières, plus de 150 modèles différents ont été immatriculés en 2024, dont plus de 40 pour les seuls groupes Renault et Stellantis. Parmi les dix modèles les plus vendus en France en 2024, sept modèles proviennent des groupes Renault ou Stellantis. La Peugeot 208 concentre 8 % des volumes de véhicules 100 % électriques vendus. La Megane de Renault et la Fiat 500 sont à la troisième et quatrième place, avec respectivement 5,8 % et 5,1 % de part de marché. Enfin, les Twingo, Renault 5 et Scenic de Renault ainsi que la 2008 de Peugeot sont aussi dans le top dix.

Côté demande, le marché de la voiture électrique reste en 2024 principalement alimenté par la demande des particuliers, qui représentent 62 % des acheteurs. La demande des clients non particuliers n'absorbe donc que 38 % des ventes électriques totales, contre 54 % sur l'ensemble du marché. Les profils d'usage (gros rouleurs davantage diesel, loueurs de véhicules), la faible maturité du marché électrique d'occasion et le manque de visibilité du cadre fiscal constituent des facteurs qui ralentissent le verdissement des flottes. En outre, le bonus à l'achat d'une voiture particulière pour les entreprises a été supprimé début 2024. En 2024, la part de l'électrique dans les immatriculations des non particuliers stagne à 12 %, contre 23 % pour les particuliers. Les objectifs d'électrification des flottes fixés dans la loi d'orientation des mobilités en 2019 semblent insuffisants pour stimuler le marché. Ceci donne lieu en fin d'année 2024 à l'ouverture de nouvelles discussions et d'une proposition législative pour introduire des sanctions pour les entreprises qui ne respectent pas ces objectifs.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR MODÈLE, PAR GAMME ET PAR CARROSSERIE

La gamme économique et inférieure est prépondérante en France, avec 53 % de part de marché en 2024. Au sein de cette gamme, ce sont les voitures de gamme inférieure qui dominent le marché (49,3 % du total), avec huit modèles de cette gamme figurant parmi les dix modèles les plus vendus. Le développement de l'offre produit en tout-terrain, tout chemin sur cette gamme (2008, Captur, Duster) stimule le segment, qui bénéficie également du succès de certains modèles (Clio, 208, Sandero, C3). Le développement de modèles ou de versions hybrides ou électriques (208, 2008, 3008, DS3 Crossback, Clio, Corsa) a également contribué à élargir l'offre.

La gamme économique, qui avait atteint 11,5 % des ventes en 2009 grâce au succès de la prime à la conversion et du bonus, a oscillé autour de 5,5 % pendant dix ans, puis est tombée à 3,6 % en 2024

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2024

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	RENAULT	CLIO V	5,3%
2	PEUGEOT	208 II	5,2%
3	DACIA	SANDERO 3	4,4%
4	PEUGEOT	2008 II	2,8%
5	RENAULT	CAPTUR II	2,7%
6	CITROEN	C3 III	2,3%
7	PEUGEOT	308 III	2,2%
8	TOYOTA	YARIS	2,0%
9	TOYOTA	YARIS CRO	2,0%
10	TESLA	MODEL Y	1,7%
11	RENAULT	AUSTRAL	1,5%
12	VOLKSWAGEN	POLO VI	1,5%
13	DACIA	DUSTER 3	1,4%
14	PEUGEOT	3008 III	1,3%
15	DACIA	JOGGER	1,3%
16	OPEL	CORSA	1,2%
17	FORD	PUMA	1,1%
18	RENAULT	ARKANA	1,1%
19	DACIA	DUSTER 2	1,1%
20	RENAULT	TWINGO III	1,0%
21	FIAT	500	1,0%
22	VOLKSWAGEN	T-ROC	1,0%
23	RENAULT	MEGANE-E	1,0%
24	B.M.W.	X1	0,9%
25	HYUNDAI	TUCSON III	0,9%
26	CITROEN	C3 AIRCR.	0,9%
27	TOYOTA	C-HR II	0,9%
28	VOLKSWAGEN	GOLF VIII	0,9%
29	KIA	SPORTAGE 5	0,9%
30	CITROEN	C5 AIRCR.	0,9%

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2019		2023		2024	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Économique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 246 492	56,3	909 373	51,2	910 390	53,0
Moyenne-inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	557 062	25,2	428 080	24,1	391 707	22,8
Moyenne-supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	276 406	12,5	277 977	15,7	254 801	14,8
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	134 319	6,1	159 293	9,0	161 518	9,4
Autres	117 256	5,5	96	0,0	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 214 279	100,0	1 774 723	100,0	1 718 416	100,0

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Gammes	2000		2010		2019		2023		2024	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 094 467	49,4	805 606	45,4	738 972	43,0
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	92 487	4,2	90 138	5,1	81 147	4,7
Coupé-cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	21 562	1,0	12 816	0,7	10 199	0,6
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	142 540	6,4	27 343	1,5	22 100	1,3
Tout terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	847 850	38,3	827 579	46,6	849 191	49,4
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	15 373	0,7	11 241	0,6	16 807	1,0
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 214 279	100,0	1 774 723	100,0	1 718 416	100,0

Source : CCFA

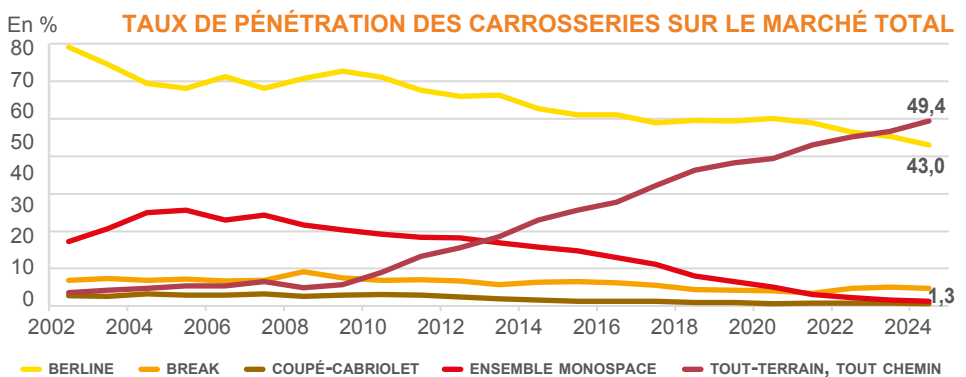
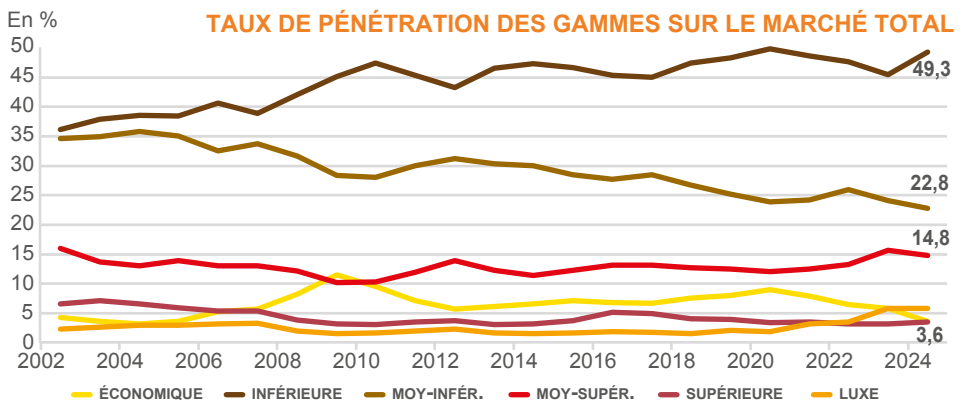
avec la contraction de l'offre liée à la réglementation qui renchérit le prix de ces véhicules, les rendant moins accessibles à ses clients habituels. Aucune voiture de cette gamme ne se trouve dans le top dix des ventes. En revanche, cette gamme est un peu plus présente sur le marché de l'électrique, avec deux modèles (Fiat 500, Twingo) parmi les dix modèles électriques les plus vendus en 2024 (contre quatre modèles l'an dernier).

La gamme moyenne-inférieure représente 22,8 % du marché en 2024 et trois modèles sont dans les 15 premiers du marché (308, 3008 et Austral). Elle bénéficie aussi du développement de modèles en version électrique ou hybride (E-C4, Megane-E, C5 Aircross). Enfin, le succès des deux modèles phares de Tesla, même en perte de vitesse en cours d'année, maintient le segment Luxe à 5,8 % des immatriculations en 2024, soit davantage que le segment économique.

Les ventes par type de carrosserie montrent que pour la seconde année consécutive, les berlines sont dépassées par les tout-terrain, tout chemin dont la part de marché continue d'augmenter et s'élève à 49,4 %, contre 43 % pour les berlines. Le succès de la carrosserie tout-terrain, tout chemin s'explique à la fois par les préférences des consommateurs, mais aussi par le développement de l'offre dans les gammes inférieures (Captur, 2008, Duster) et moyenne inférieure (3008, Austral, C3 Aircross, C5 Aircross, 5008). Enfin, les autres segments de marché (monospaces, breaks et coupés cabriolets) reculent depuis une dizaine d'années.

49 %

Part des voitures particulières neuves immatriculées appartenant à la carrosserie tout-terrain, tout chemin



LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2024

Au cours des vingt dernières années, les constructeurs ont développé leur offre sur les différentes gammes (monospaces, tout terrain - tout chemin, berlines) et sur les différentes énergies (hybrides rechargeables et non rechargeables, électrique). Stellantis et le groupe Renault proposent désormais près de cent modèles différents, dont 50 modèles électriques. De plus, chaque carrosserie comprend différentes versions

selon l'équipement de la voiture, ce qui implique la mise sur le marché de plusieurs milliers de combinaisons possibles. Des nouveaux modèles électriques ont été mis sur le marché ces dernières années par Stellantis et le groupe Renault, tant sur le segment des berlines (A290, Renault 5, E-C3, DS4, Fiat Panda) que sur celui des tout terrain-tout chemin (Scenic, Fiat 600, E-C3 Aircross, 3008, 5008).

95
&
50

Nombres respectifs de modèles et de modèles électriques proposés par le groupe Renault et par Stellantis

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
STELLANTIS	CITROËN	C3, E-C3, E-C3 Air Cross, Berlingo, E-Berlingo	C3 Air Cross, C4, C4 X, E-C4, E-C4 X, C5 Air Cross, Jumpy	C5 X	
	DS	DS3 Crossback	DS4	DS7	DS9
	PEUGEOT	208, 2008, Rifter, E-Rifter	308, 3008, 5008, Expert	508, 408	
	OPEL	Corsa, Combo, Combo E, Mokka, Crossland	Astra, Zafira, Grandland		
	ALFA ROMEO	Junior		Tonale	Giulia, Stelvio
	FIAT	Panda, 500, 500 X, 600, Fiorino, Doblo	Tipo, Scudo		
	MASERATI				G. Cabrio, Levante, MC20, Grecale, GranTurismo
	JEEP	Renegade, Avenger		Wrangler, Compass	Grand Cherokee
	LANCIA	Ypsilon			
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, Zoé, Renault 5, Symbioz	Arkana, Austral, Megane, Megane E, Master	Espace, Trafic, Scénic	Rafale
	DACIA	Sandero, Duster, Spring, Jogger			
	ALPINE	A290			A110
GROUPE BMW	BMW		Série 1, Série 2, M2	Série 4, X1, X2	Séries 3, 5, 7, X3, X4, X5, X6, X7, XM, Z4, M3, M4, M5, IX, IX1, IX3, IX2
	MINI	Mini			
GROUPE DAIMLER	MERCEDES-BENZ	Classe T	Classes A, B, CLA, Evito, EQT	GLA, EQA	Classes C, E, G, S, SL, V, CLS, EQB, EQC, EQE, EQS, EQV, GLB, GLC, GLE, GLS, GT, SLC, CLE, AMG ONE
	SMART	Fortwo	#1		#3
FORD EUROPE	FORD	Fiesta, T. Courier, T. Connect, Puma	Focus, Kuga, Transit, T. Custom	Bronco, Capri, Ranger	Mustang, Explorer, Mach-E
GEELY	VOLVO		EX30	XC40, EX40	C40, EX90, EC40, S60, V60, XC60, XC90, EX90
SAIC MOTOR	MG	MG3	MG4, MG5, ZS, EHS, Marvel R		Cyberster
BYD	BYD		Sealion 7	Atto 3, Dolphin	Han, Seal, Seal U, Tang
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, HR-V, E NY1, ZR-V	CR-V	
HYUNDAI KIA	HYUNDAI	Bayon, I10, I20, Kona	I30	Santa Fe, Tucson, Ioniq5, Ioniq6	
	KIA	Picanto, Stonic, EV3	Ceed, Niro, Proceed, Xceed	Sportage, EV6	Sorento, EV9
MAZDA	MAZDA	2, MX-30	3, MX-5, CX-5	CX-30	CX-60, CX-80
MITSUBISHI	MITSUBISHI	Colt	ASX, Spacestar	ECL-Cross	
NISSAN	NISSAN	Juke, Townstar	Leaf, Primastar	Qashqai, X-Trail	Ariya
SUZUKI	SUZUKI	Ignis, Swift, SX4, Vitara	Swace	Across	
GROUPE TATA	JAGUAR			E-Pace	F-Pace
	LAND ROVER			RR Evoque, Defender	Discovery.Sp, Range Rover, RR-Velar
TESLA	TESLA				Model 3, Model S, Model X, Model Y
TOYOTA	LEXUS	LBX		UX250H, UX300H	ES300H, NX350H, NX450H+
	TOYOTA	Aygo X, Yaris, Yaris Cross	Corolla, Proace, Pro.City	Prius, C-HR, RAV4, Mirai, Highland, BZ4X, Hilux	Camry
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1, Q2	A3	A4, A5, TT, Q3, Q4 e-tron	A6, A7, A8, E-Tron, Q5, Q6, Q7, Q8, E-Tron GT, RS6, SQ6, SQ8 TRO
	PORSCHE				911, 718 Boxster, 718 Cayman, Macan, Cayenne, Panamera, Taycan
	SEAT/CUPRA	Ibiza, Arona	Born, Leon, Terramar	Ateca, Formentor	Tarraco, Tavascan
	SKODA		Fabia, Kamiq, Scala	Octavia, Karoq, Enyaq	Superb, Kodiaq
	VOLKSWAGEN	Up, Polo, Caddy, T-Cross, T-Roc	Golf, Touran, Taigo, ID3	Passat, Arteon, Tiguan, Transport, ID.4, ID.Buzz, Multivan	Touareg, ID.5, ID.7
XPENG	XPENG				G6, G9

Sources : CCFEA

LES QUADRICYCLES À MOTEUR LÉGERS ET LOURDS

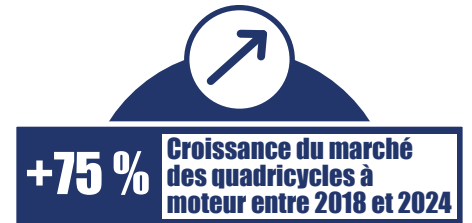
En 2024, le marché des quadricycles à moteur légers et lourds compte 33 569 immatriculations, soit une hausse de 17 % par rapport à 2023. Ce marché connaît une forte croissance depuis 2018, avec une hausse de 75 % des immatriculations, notamment en 2020 (+63 %). La demande croissante pour de petits véhicules urbains, peu encombrants et faciles à stationner, ainsi que l'augmentation de leurs performances en matière de sécurité et de confort, expliquent cette évolution. L'augmentation de l'offre et le développement de motorisations électriques a également contribué à leur succès et les constructeurs français sont présents sur ce marché (Stellantis avec la Citroën Ami et la Fiat Topolino et Renault avec le Twizy et le Duo). De plus, ce segment fait l'objet au niveau européen,

de réflexions, pour développer un concept de véhicule léger et abordable plus respectueux de l'environnement.

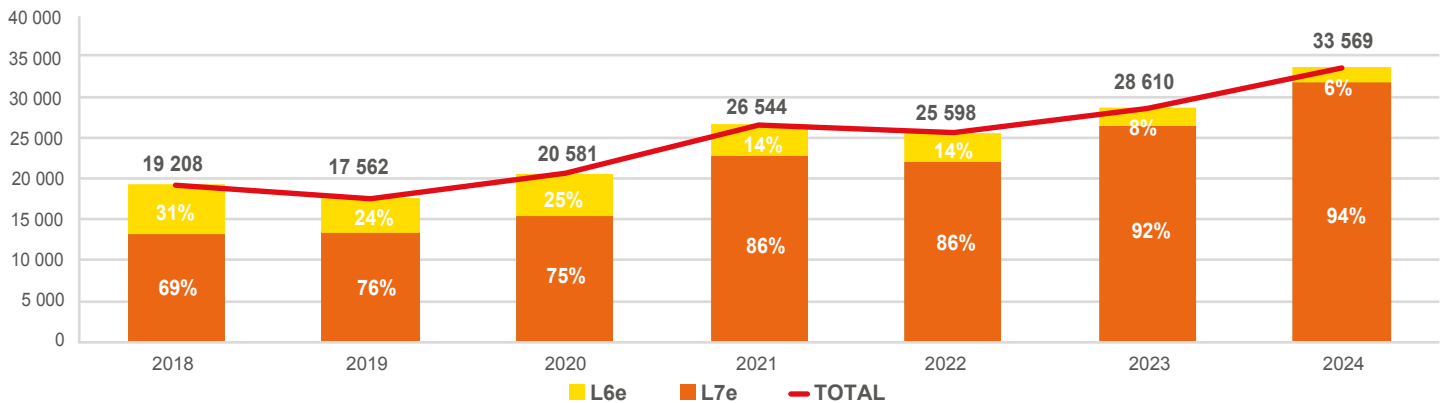
Les quadricycles à moteur légers, aussi appelés « voitures sans permis » représentent 94 % de l'ensemble des quadricycles. Ce sont eux qui constituent la catégorie la plus attractive car ils ne nécessitent pas d'avoir le permis B pour être conduits. Ils ont connu une forte progression depuis 2018 (+139 %), tandis que les quadricycles à moteur lourds ont vu leurs immatriculations chuter (-69 %).

Le développement des motorisations électriques sur ce segment constitue un autre facteur d'attractivité pour ces véhicules. En 2018, les

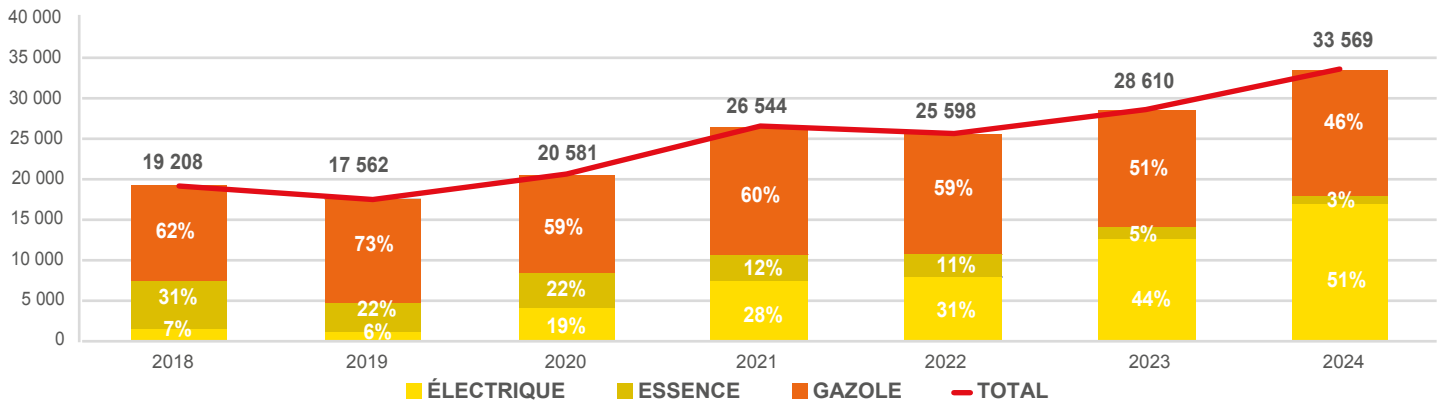
quadricycles à moteur léger fonctionnant au gazole dominaient le marché, représentant 89 % des immatriculations, contre seulement 5 % pour l'électrique. En 2024, l'électrique occupe une place centrale, avec 16 086 immatriculations, soit une part de marché de 51 %. Entre 2018 et 2024, le nombre de véhicules électriques immatriculés a ainsi été multiplié par 22.



► LE MARCHÉ DES QUADRICYCLES PAR CATÉGORIE



► LE MARCHÉ DES QUADRICYCLES PAR ÉNERGIE



Le marché des quadricycles à moteur s'est développé ces dernières années parallèlement à l'augmentation de l'offre de véhicules et à la diversification des besoins de mobilité. Un quadricycle à moteur est un véhicule à quatre roues à habitacle fermé, qui, en fonction de ses caractéristiques techniques, se classe dans deux catégories distinctes. La catégorie L6e désigne les quadricycles légers qui sont conçus pour transporter au plus deux personnes dont le conducteur, avec un poids à vide qui n'excède pas 425 kg, une vitesse maximale de 45 km/h et une cylindrée de 50 cm³ maximum pour un moteur à combustion interne à allumage commandé. Ils peuvent être conduits dès 14 ans avec le Brevet de sécurité routière qui correspond à la catégorie AM du permis de conduite, mais ne peuvent pas circuler sur les autoroutes et les voies rapides.

La seconde catégorie est la catégorie L7e qui désigne les quadricycles lourds à moteur. Ces véhicules conçus pour le transport de personnes (L7e A) ont une cylindrée supérieure à 50 cm³, une puissance maximale de 15 kW et un poids à vide n'excédant pas 450 kg. Ils peuvent être conduits à partir de 16 ans après l'obtention d'un permis B1 et leur vitesse maximale peut atteindre 90 km/h.

La catégorie la plus vendue est la première catégorie communément appelée « voiture sans permis » ou « voiturette » qui représente 94 % des immatriculations. Auparavant, la clientèle de ce type de véhicules était majoritairement les personnes âgées, habitant en zones rurales isolées ou en zones périurbaines mal desservies par les transports en commun. Une autre catégorie d'acheteurs était également les personnes n'ayant

pas réussi à obtenir leur permis ou l'ayant perdu. Mais aujourd'hui, ces véhicules attirent une nouvelle clientèle à la recherche d'un véhicule de petit gabarit, moins onéreux et pratique pour les zones urbaines denses. De nouveaux modèles sont apparus et ont permis d'opérer un véritable changement d'image qui rend ces véhicules plus attractifs auprès des jeunes. Leur petite taille et leur électrification permettent de répondre aux défis de la mobilité sur les territoires les plus denses (stationnement, pollution de l'air, embouteillages). Enfin, les sociétés semblent également intéressées par ces véhicules puisqu'elles ont acheté en 2024, 20 % des voiturettes neuves.

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En 2024, le marché des voitures d'occasion a augmenté de 3,1 % à 5,35 millions d'unités, dans un contexte de baisse des immatriculations de voitures neuves (-3,1 %). Le nombre de voitures d'occasion vendues pour une voiture neuve était monté à plus de 3 entre 2020 et 2022, en raison de la pénurie du neuf et de l'augmentation des prix sur le marché du neuf. Il était retombé à 2,9 en 2023, grâce à la reprise du marché du neuf et à une moindre attractivité du marché de l'occasion, offrant moins de véhicules récents, et à des prix plus élevés. En 2024, le marché de l'occasion bénéficie à nouveau d'un marché du neuf déprimé et d'un recul des prix (-0,9 %), alors que sur le marché du neuf les prix ont continué à augmenter (+1,5 %).

L'âge moyen des voitures d'occasion qui ont changé de propriétaire en 2024 se stabilise. Les transactions des voitures de moins d'un an, qui avaient baissé de 12 % en 2023, remontent de 10 % en 2024 et leur part gagne 0,3 point (5,4 % des transactions, contre 10 % en 2019). Les voitures d'occasion de quinze ans et plus continuent d'augmenter dans les transactions, mais à un rythme plus faible. Elles représentent 28 % du total, contre 19 % en 2019. Comme la part des 10-14 ans baisse légèrement, la part des voitures de dix ans et plus baisse d'un point à 47 % du total, contre 41 % en 2019.

Les voitures diesel, qui ne représentent plus que 7 % des immatriculations neuves, continuent de dominer le marché de l'occasion, mais leur part est passée sous

la barre des 50 %, perdant 4 points en 2024 à 46,8 % du marché (2,1 millions d'unités). Leur déclin se fait au profit des motorisations électriques et hybrides, dont les volumes en occasion augmentent de plus de 50 %. Les voitures essence d'occasion augmentent faiblement en 2024 (+3 %) stabilisant leur part de marché à 40,1 %. Sur le marché de l'occasion, la part de l'électrique est encore faible (2,5 % contre 17 % sur le marché du neuf). Mais contrairement au neuf, elle a progressé en 2024. Les immatriculations de voitures d'occasion hybrides progressent également fortement en 2024 et représentent désormais 9,4 % des transactions.

28 %

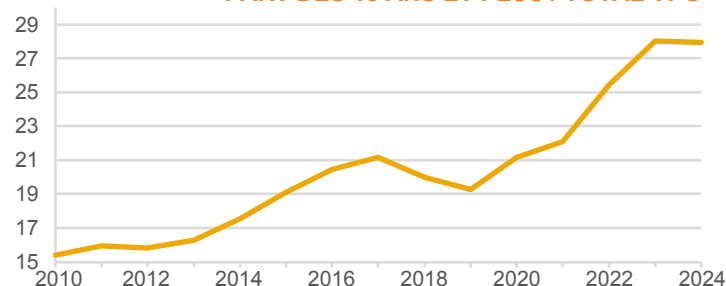
Part des voitures d'occasion de 15 ans et plus immatriculées en 2024

► LES VOITURES D'OCCASION

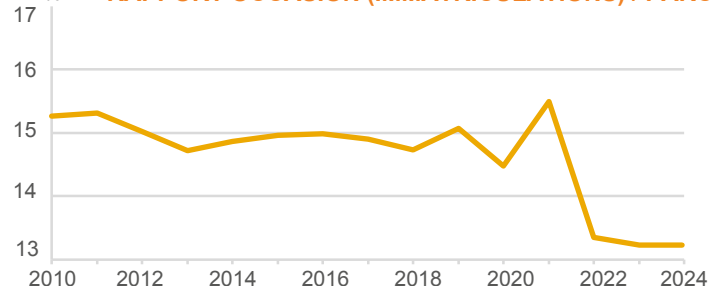
	Unités	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	2 134	2 252	2 214	1 650	1 659	1 529	1 774	1 718
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 386	5 791	5 569	6 016	5 205	5 196	5 354
Rapport O/N		2,4	2,4	2,6	3,4	3,6	3,4	2,9	3,1
Voitures de moins de 5 ans	% VO	40	37	37	37	36	32	31	31
-Voitures de moins d'1 an	% VO	12	8	10	9	8	6	5	5
-Voitures de moins d'1 an	% VN	29	19	27	31	27	20	15	17
Voitures de plus de 5 ans	% VO	60	63	63	63	64	68	69	69
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	-	26	21	20	20	20	21	22
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	21	22	22	22	22	20	19
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	15	19	21	22	25	28	28
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	3 558	3 518	3 200	3 339	2 711	2 645	2 506
	% VO	-	66,1	61	57	56	52	51	47
Voitures d'occasion électriques ou hybrides	milliers	-	6	104	146	285	331	409	638
	% VO	-	0,1	1,8	2,6	4,7	6,4	7,9	11,9
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 060	35 280	38 424	38 470	38 819	38 973	39 358	39 739
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) / PARC	%	18,1%	15,3%	15,1%	14,5%	15,5%	13,4%	13,2%	13,2%

Sources : CCF, MTE/SDES

PART DES 15 ANS ET PLUS / TOTAL VPO



RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) / PARC



La voiture particulière est un bien durable que le ménage achète, utilise, entretient et revend éventuellement sur le marché de l'occasion. D'après l'enquête Parc Auto (page 49), les ménages conservent leur voiture de plus en plus longtemps. La durée de détention est passée de 3,8 ans en 1991 à 6,4 ans aujourd'hui (5,6 en 2020).

Les ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 5 ans. D'après l'enquête Parc Auto, les canaux de vente entre particuliers auraient reculé avec la pandémie, au profit des réseaux d'occasion des concessionnaires, sans doute plus rassurants sur le plan sanitaire. En 2024, la part des transactions d'occasion réalisées par le biais d'un professionnel s'élève désormais à 72 %, dont 47 % auprès d'un concessionnaire de marque automobile. Les achats auprès de particuliers ont augmenté d'un point en un an.

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an ; ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc ; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves et donc moins impactée en cas de fortes crises. Elle peut néanmoins être affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf. En moyenne, 15 % du parc changeait de main chaque année, mais ce ratio est tombé à 13 % en 2023.

Depuis 1990, le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion. Puis, au cours des trois années suivantes, les incitations au renouvellement du parc (prime à la conversion) ont fait croître la part des voitures d'occasion de moins de 5 ans. Depuis la crise sanitaire et celle des semi-conducteurs, la faiblesse du marché du neuf a mécaniquement fait croître la part des voitures d'occasion âgées, notamment celles

de 15 ans et plus, qui est passée de 19 % en 2019 à 28 % en 2024.

Les voitures d'occasion de moins d'un an peuvent être rapprochées du marché du neuf. En effet, il s'agit souvent de voitures immatriculées d'abord par un professionnel de l'automobile (voiture de démonstration ou voiture de location), vendues ensuite aux particuliers. Leur part a régulièrement diminué de 2001 à 2009, lors des années de prime à la casse, où les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs. Puis, les volumes ont progressé chaque année jusqu'en 2020. Depuis, la réduction des ventes aux professionnels de l'automobile, les difficultés d'approvisionnement, la pénurie des semi-conducteurs et la hausse des prix ont fait de nouveau reculer les volumes de véhicules neufs destinés à devenir des véhicules d'occasion récents.

En 2024, d'après l'enquête Parc Auto, les voitures achetées d'occasion représentent toujours une part élevée dans le parc (60 %, contre 51 % en 1991). Dans les achats de voitures réalisés en 2024, leur part s'élève à 63 %, contre 67 % en 2021. Ainsi, la part des voitures achetées neuves en 2024 s'élève à 37 %, contre 33 % en 2021.

LES IMMATICULATIONS DE VEHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

Les ventes de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer ont reculé de 9,5 % en 2024, après une modeste augmentation en 2023 (+0,8 %). Cette baisse a concerné toutes les catégories de véhicules à l'exception des bus et cars. Elle a été plus forte sur le segment des voitures particulières (-9,4 %) et des véhicules utilitaires légers (-11,3 %) que sur celui des véhicules industriels hors cars et bus (-4,9 %). Seul le segment des cars et bus est en hausse (+57 %).

Tous les départements sont concernés par le recul des immatriculations en 2024. La Réunion, qui représente le premier marché avec 40 % des immatriculations de véhicules des DOM, connaît une contraction de son marché pour la troisième année consécutive, avec une baisse des immatriculations de voitures particulières de 12 % (après -2,7 % en 2023). La Guadeloupe et la Martinique, qui sont les 2ème et 3ème marchés de la zone, représentant 24 % et 22 % des immatriculations, sont en baisse de respectivement -7,1 % et -10,6 %.

Comme en France métropolitaine, les immatriculations de voitures diesel continuent de chuter en 2024 et ne représentent plus que 9,1 %

du total, contre 7,3 % en métropole. Les voitures électriques ont, comme en France métropolitaine, reculé en 2024. Le marché s'est contracté de 17,2 %, conduisant à une part de marché de l'électrique de 8,2 % en moyenne sur l'ensemble des départements d'outre-mer. Cette part de marché atteint cependant 13,2 % à la Réunion, mais seulement 2,1 % à Mayotte. Pour les véhicules hybrides rechargeables, la part de marché ne dépasse pas 3,6 %, contre 8,5 % en France métropolitaine. En revanche, le segment des hybrides non rechargeables rencontre le même succès qu'en France métropolitaine. Il a progressé de 28,5 % en 2024 sur un marché en baisse de 9 % et représente aujourd'hui 30 % des immatriculations, contre 34 % en métropole.

Les immatriculations de véhicules industriels de plus de 5 t (hors cars et bus), qui avaient augmenté de 20 % sur l'ensemble de la zone en 2023, sont en baisse de 4,9 % en 2024 dans presque tous les départements. La Guadeloupe et la Guyane font exception avec des hausses de respectivement 1,9 % et 8,2 %. Enfin, les immatriculations de cars et bus sont en forte hausse en 2024 (+57 %), après la baisse significative enregistrée en 2023 (-24 %). La Guyane et la Réunion se distinguent par une

croissance du marché des cars et bus à trois chiffres en 2024.

Le groupe Renault et Stellantis conservent des parts de marché élevées dans les départements d'outre-mer. Pour les voitures particulières, la part de marché s'élève à 51 % en moyenne en 2024, en baisse de 2 points par rapport à 2023. Pour les véhicules utilitaires légers, le taux de pénétration s'élève à 71 %, et est en hausse de six points par rapport à 2023. Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'établit à 26,7 % en fort recul (-10 points) par rapport à 2023.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion reculent pour la quatrième année consécutive. Avec 121 455 unités, la baisse est de 2,2 % par rapport à 2023, mais avec un marché du neuf encore plus déprimé (-9,4 %), le ratio se redresse. Il est de 2,2 voitures d'occasion pour 1 voiture neuve, contre 3,1 en métropole en 2024.

8 %

Part des voitures électriques immatriculées dans les DOM en 2024

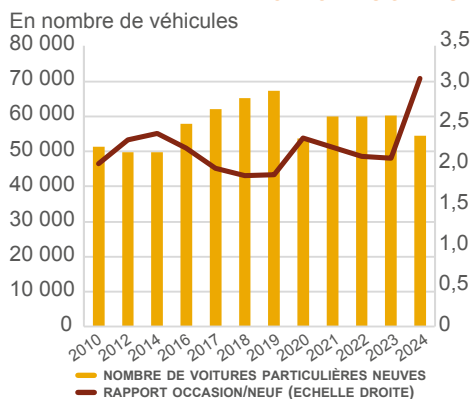
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variation 2024/2023	Variation 2024/2019
GUADELOUPE	13 691	13 438	16 741	12 230	12 731	14 162	14 434	13 459	-6,8%	-19,6%
GUYANE	4 031	4 382	5 450	4 410	5 497	5 418	5 464	5 114	-6,4%	-6,2%
MARTINIQUE	14 424	13 147	15 853	11 374	12 965	13 364	13 933	12 597	-9,6%	-20,5%
MAYOTTE (1)	-	-	1 729	1 657	2 095	1 958	2 007	1 913	-4,7%	+10,6%
RÉUNION	21 463	20 295	27 556	23 990	26 667	25 110	24 443	21 514	-12,0%	-21,9%
TOTAL DOM	53 609	51 262	67 329	53 661	59 955	60 012	60 281	54 597	-9,4%	-18,9%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	127 746	126 436	134 184	127 702	124 455	121 680	-2,2%	-4,7%
RAPPORT VPO / VPN	-	2,0	1,9	2,4	2,2	2,1	2,1	2,2	-	-

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variation 2024/2023	Variation 2024/2019
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 465	2 136	2 763	2 838	2 666	2 414	-9,5%	-2,1%
GUYANE	1 143	1 239	1 311	1 208	1 578	1 519	1 513	1 499	-0,9%	+14,3%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 059	1 849	2 744	2 584	2 452	2 030	-17,2%	-1,4%
MAYOTTE (1)	-	-	401	331	472	431	566	416	-26,5%	+3,7%
RÉUNION	5 200	4 166	5 863	4 875	6 101	4 965	5 423	4 837	-10,8%	-17,5%
TOTAL DOM	11 396	9 815	12 099	10 399	13 658	12 337	12 620	11 196	-11,3%	-7,5%

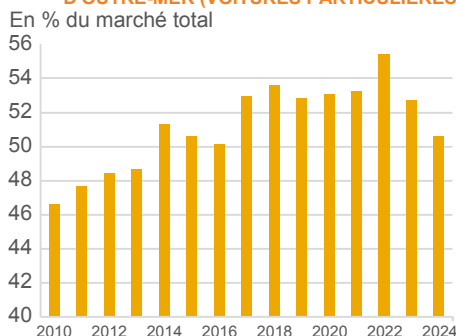
VÉHICULES INDUSTRIELS Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Variation 2024/2023	Variation 2024/2019
GUADELOUPE	146	135	183	153	186	120	125	129	+3,2%	-29,5%
GUYANE	66	85	88	106	113	111	136	148	+8,8%	+68,2%
MARTINIQUE	187	84	170	149	182	167	162	168	+3,7%	-1,2%
MAYOTTE (1)	-	-	81	84	134	121	120	63	-47,5%	-22,2%
RÉUNION	362	293	376	390	401	352	372	497	+33,6%	+32,2%
TOTAL DOM	761	597	898	882	1 016	871	915	1 005	+9,8%	+11,9%

(1) À partir du 1^{er} avril 2011. Source : CCFA

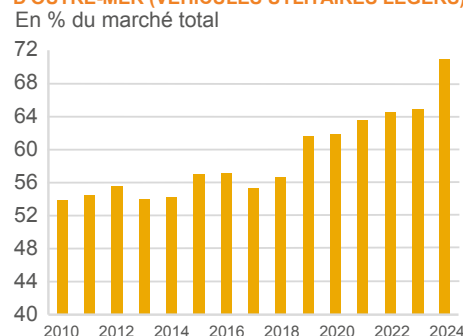
VOITURES PARTICULIÈRES : IMMATICULATIONS ET RAPPORT OCCASION/NEUF



PÉNÉTRATION DES GROUPES RENAULT ET STELLANTIS (1) DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (VOITURES PARTICULIÈRES)



PÉNÉTRATION DES GROUPES RENAULT ET STELLANTIS (1) DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FRANCE

En 2024, le marché des véhicules utilitaires légers neufs a très légèrement augmenté, de 0,7 %, pour s'établir à 381 855 unités. Ce niveau reste bien inférieur à sa moyenne de long terme, autour de 400 000 unités et en retrait de 20 % par rapport à 2019. Le marché des véhicules utilitaires légers d'occasion a progressé, quant à lui, de 1,2 %, pour atteindre 851 870 unités, un niveau supérieur de 4 % à celui de 2019. Le ratio immatriculations occasion / immatriculations neuves reste stable à 2,2, soit légèrement au-dessus de celui observé lors de la crise de 2009 (2,1).

Les groupes et marques françaises ont toujours occupé une place prépondérante sur le marché français des véhicules utilitaires légers. En 2024,

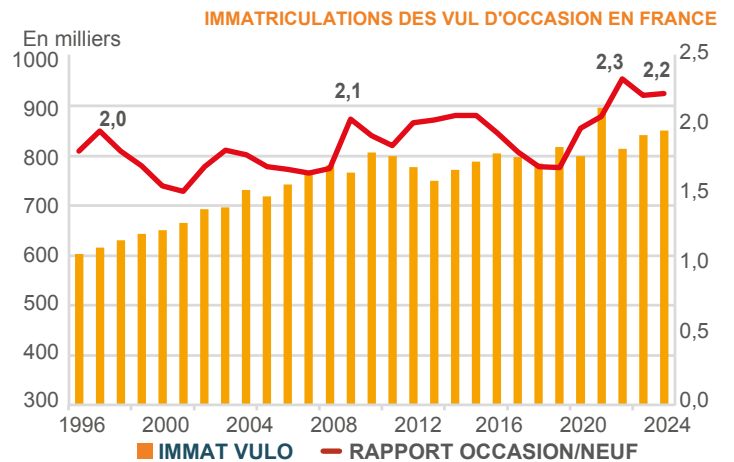
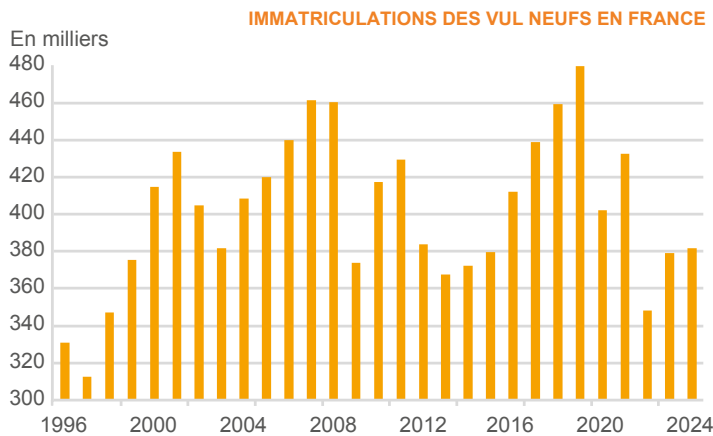
les ventes du groupe Renault, de Stellantis et d'autres marques françaises s'élèvent à 69,2 % des ventes de véhicules utilitaires légers.

Ces groupes sont aussi des constructeurs de référence et produisent sur leurs sites pour leurs partenaires (Renault pour Renault Trucks, Nissan et Mercedes ; Stellantis pour Toyota). En France, la production de véhicules utilitaires légers s'élève à 447 458 unités en 2024, ce qui représente 33 % de la production automobile sur le territoire. Entièrement réalisée par le groupe Renault et Stellantis, elle représente 2 % de la production mondiale de véhicules utilitaires légers et plus du quart de la production européenne.

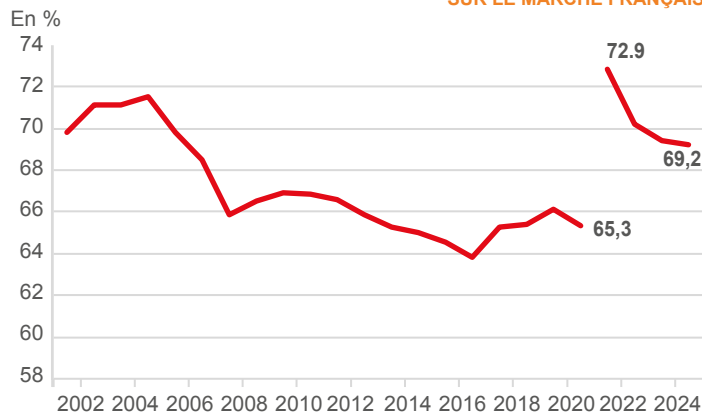


33%

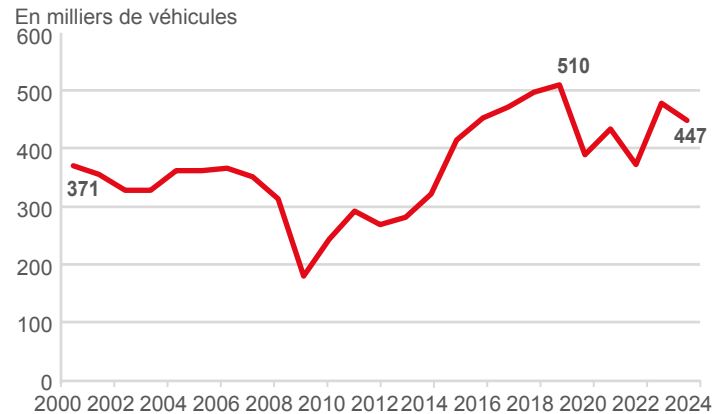
Des véhicules légers produits en France sont des véhicules utilitaires



TAUX DE PÉNÉTRATION DES GROUPES (RENAULT + STELLANTIS À PARTIR DE 2021) ET MARQUES FRANÇAISES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS



PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN FRANCE



Source : CCFA

Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, majoritairement destinés à transporter des marchandises. Dans de nombreux secteurs (agriculture, bâtiment, services, etc.), ils servent également à aller et venir sur le lieu de travail, aux transferts entre les sites, au transport du matériel. Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout terrain, tout chemin.

Ces véhicules sont des véhicules intensément utilisés : ils parcourent chaque année davantage de kilomètres (2 000 de plus en moyenne) que les voitures particulières (voir le bilan de la circulation page 53). Alors que les particuliers parcourent moins de kilomètres avec leur

véhicule utilitaire léger, certains secteurs sont des utilisateurs très intensifs : transport, messagerie, entreposage, ainsi que des activités spécialisées et l'industrie manufacturière. Ces véhicules sont essentiellement utilisés en agglomération urbaine ou sur la route (hors autoroute).

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 6,5 millions d'unités au 31 décembre 2024, est détenu à 50 % par des personnes physiques (particuliers et artisans), 14 % par des personnes morales exerçant dans le secteur de la construction et 8 % dans le secteur du commerce. Son âge moyen varie entre 10 et 11 ans et est légèrement plus bas que celui des voitures particulières (10,9 au lieu de 11,2 au 31 décembre 2023). Son taux de remplacement (Immatriculations neuves / parc) s'élève à 5,8 % ;

quant à son taux de rotation (Immatriculations occasion / parc), il s'élève à 13,1 %, niveau comparable à celui observé pour les voitures particulières.

Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules à plus forte valeur ajoutée, qui peuvent être plus facilement produits en France. Sur les vingt dernières années, la production de véhicules utilitaires légers des constructeurs français en France a augmenté, en lien avec la croissance du marché français et européen, pour atteindre 510 000 unités en 2019. La crise sanitaire, puis celle des semi-conducteurs, ont cependant fait retomber la production en dessous de la barre des 400 000 unités. En 2024, la production a baissé de 6,5 % et s'élève à 447 500 unités.

LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FRANCE

Le marché des véhicules utilitaires légers s'est transformé depuis le début des années 2000 avec l'évolution de la demande pour de plus grandes capacités d'emport et une volonté de massification pour réduire l'empreinte environnementale. Ainsi, les véhicules de moins de 2,5 tonnes, qui représentaient les deux tiers du marché en 2001, n'en représentent plus qu'un tiers aujourd'hui. Les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sont devenus majoritaires depuis 2016 et représentent 62 % du marché en 2024.

Ce passage de véhicules de petit tonnage à des véhicules plus lourds s'accompagne également du développement de la demande pour les fourgons. Le segment des fourgons, qui ne représentaient que 24 % des ventes en 2000, est désormais le segment le plus important avec 45,8 % des ventes en 2024, en hausse de deux points en un an. Le segment des fourgonnettes est le second segment avec 24,5 % des ventes, devant les dérivés VP. Ces derniers constituaient le segment le plus

important en 2000 avec un tiers des ventes. Ils ne représentent plus aujourd'hui que 12,1 % du marché. Enfin, les ventes de pick-up, qui avaient connu une forte progression entre 2015 et 2018, sont en baisse à partir de 2019. Ils ne représentent que 1,5 % des ventes en 2024.

Sur le plan des motorisations, les alternatives au véhicule thermique se développent plus lentement que sur le marché des voitures particulières et rend plus difficile encore le respect des objectifs CO₂ de la Commission européenne. Le diesel domine toujours le marché avec 77,5 % des ventes, et a même regagné 0,5 point de part de marché en 2024. La motorisation essence, qui se place en seconde position et avait connu une croissance forte en 2023, recule de 2 % en 2024 et se stabilise en part de marché à 11,2 % des ventes.

Le segment électrique, également en forte croissance en 2023, recule de 11 % en 2024 et perd un point de part de marché à 7%. Le taux

de pénétration de l'électrique monte à 13 % sur le marché des dérivés VP et à 11 % sur le marché des fourgonnettes. En revanche, il n'est que de 5 % sur le segment des fourgons. Concernant les hybrides, le taux de pénétration progresse également, mais ne représente que 3 % des ventes. Il est plus élevé sur le marché des dérivés VP (18 %).

Sur le marché des véhicules utilitaires légers de moins de 5 tonnes, Stellantis et le groupe Renault représentent 69,2 % des immatriculations en 2024. Dans les dix premiers modèles les plus vendus en France en 2024, neuf appartiennent au groupe Renault ou à Stellantis. En 2024, sept sont des fourgons et les trois restants des fourgonnettes.

7%

Part de marché des véhicules utilitaires électriques en 2024

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2020		2023		2024	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Dérivé VP	133 679	32,2	116 582	27,9	54 913	13,6	53 382	14,1	46 279	12,1
Fourgonnette	110 727	26,7	113 152	27,1	97 487	24,2	90 972	24,0	93 626	24,5
Fourgon	99 953	24,1	136 647	32,7	184 212	45,8	165 981	43,8	174 958	45,8
Minibus-minicar	867	0,2	525	0,1	259	0,1	429	0,1	598	0,2
Pickup	6 327	1,5	12 126	2,9	9 468	2,4	11 462	3,0	5 672	1,5
Tout terrain, tout chemin	4 470	1,1	9 302	2,2	8 559	2,1	10 722	2,8	9 732	2,5
Autres	58 943	14,2	29 278	7,0	47 484	11,8	46 263	12,2	50 990	13,4
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	402 382	100,0	379 211	100,0	381 855	100,0

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN 2024

Rang	Marque	Modèle	Part de marché
1	RENAULT	MASTER	8,3%
2	RENAULT	TRAFIC	7,4%
3	RENAULT	KANGOO	6,0%
4	PEUGEOT	PARTNER	5,9%
5	PEUGEOT	EXPERT	4,7%
6	CITROEN	BERLINGO	4,2%
7	FIAT	DUCATO	4,0%
8	IVECO	DAILY	3,6%
9	CITROEN	JUMPY	3,4%
10	FORD	T.CUSTOM	3,2%
11	RENAULT	CLIO	3,0%
12	FORD	TRANSIT	2,8%
13	PEUGEOT	BOXER	2,8%
14	PEUGEOT	208	2,7%
15	MERCEDES	SPRINTER	2,7%
16	CITROEN	JUMPER	2,5%
17	RENAULT	EXPRESS	2,3%
18	CITROEN	C3	2,0%
19	MERCEDES	VITO	1,9%
20	RENAULT	MASTER RT	1,8%

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR TONNAGE

	2001	2020	2024
< 1,5T	5,5%	0,9%	0,7%
1,5T À < 2,5T	58,9%	38,8%	37,9%
2,5T À 3,5T	35,5%	60,0%	60,9%
> 3,5T À 5T	0,2%	0,3%	0,6%
TOTAL	100%	100%	100%

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR ÉNERGIE

	2022	2023	2024	
	%	%	unités	%
DIESEL	85,3%	77,1%	295 967	77,5%
ESSENCE	6,8%	11,2%	41 581	10,9%
ÉLECTRIQUE	4,8%	8,0%	26 860	7,0%
AUTRES	3,0%	3,7%	17 447	4,6%
TOTAL	100,0%	100,0%	381 855	100,0%

LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

Le marché français des véhicules industriels neufs de 5,1 tonnes et plus est stable en 2024 (+0,2 %) et s'établit à 48 982 unités. Le marché a progressé jusqu'au mois de juin (+5 % sur 6 mois), puis s'est retourné en juillet, compte tenu des forts volumes enregistrés en juillet 2023 avant le nouveau chronotachygraphe. Le second semestre 2024 est resté atone, pour terminer l'année sur une croissance nulle.

Le segment des porteurs, qui avait été le plus impacté par les problèmes de livraisons en 2021 et 2022, continue comme en 2023 à rattraper son retard avec l'immatriculations de véhicules dont la livraison avait été retardée en raison des délais de carrossage. Ce segment progresse de 15 % en 2024 à 23 472 unités. Le segment des tracteurs, qui avait entamé sa reprise dès 2021, connaît un retournement de cycle, après trois années de croissance. Il chute de 10,3 % en 2024 à 25 510 unités. En 2024, les tracteurs représentent 52 % des ventes de véhicules, contre 58 % l'année précédente.

La répartition des ventes de véhicules industriels par

tonnage s'est modifiée depuis vingt ans. La part des plus de 16 tonnes s'est accrue, passant de 80 % des ventes en 2001 à 90 % en 2022, traduisant les efforts de massification du transport pour réduire son empreinte environnementale. En 2023, les plus de 16 tonnes progressent cependant moins vite que l'ensemble du marché et reculent en 2024. Ils représentent aujourd'hui 84 % du total. Les moins de 16 tonnes continuent, quant à eux, d'augmenter (+19 %, après +54 % en 2023) et atteignent un niveau record de 7 940 véhicules.

La motorisation diesel continue de dominer les ventes, mais sa part de marché est passée sous la barre symbolique des 90 %. Les immatriculations diesel ont reculé de 2,5 % en 2024 au profit des motorisations alternatives (biodiesel B100, électrique). Les ventes de véhicules électriques ont continué de progresser en 2024 pour atteindre 670 unités, ce qui ne représente encore que 1,4 % du marché, niveau très éloigné de la trajectoire compatible avec les objectifs CO₂. Les immatriculations de véhicules au GNV (gaz naturel véhicule) ont reculé en 2024 et ne représentent plus

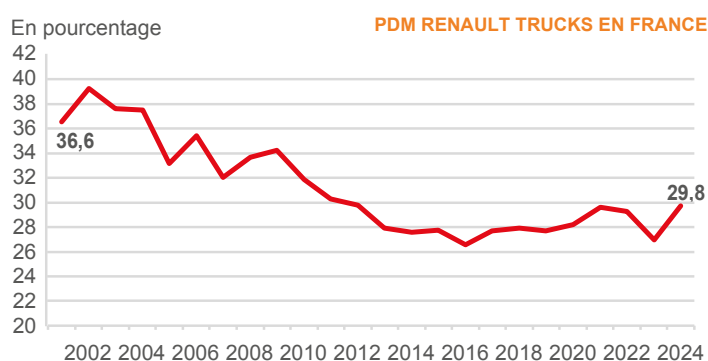
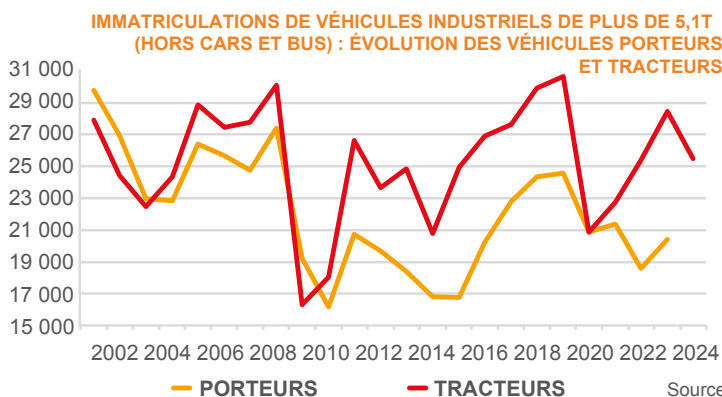
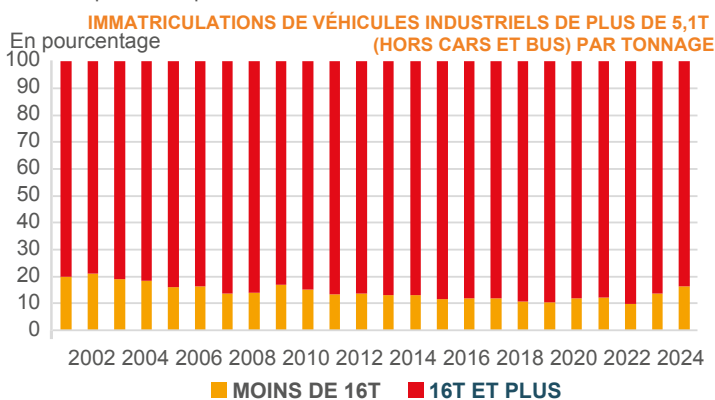
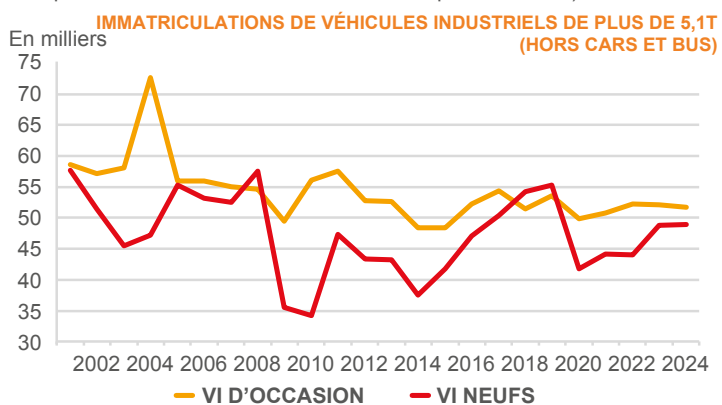
que 3,2 % du marché. Les véhicules fonctionnant au B100 (biodiesel) continue de gagner des parts de marché et représentent 5,6 % des ventes en 2024.

En 2024, le marché de l'occasion est tout aussi atone que celui du neuf. Il recule de 0,7 % à 51 745 unités. Le rapport entre le nombre de véhicules d'occasion et le nombre de véhicules neufs se stabilise à son niveau moyen, autour de 1,1 contre 1,5 durant la crise de 2009 et 1,2 entre 2020 et 2022.

La marque Renault Trucks conserve sa place de leader en France en 2024 et augmente sa part de marché à 29,8 %. Elle gagne presque 2 points par rapport à 2023, grâce à la croissance de ses ventes à la fois sur le marché des porteurs, mais aussi sur celui des tracteurs, pourtant en recul au niveau global.

30 %

Part de Renault Trucks sur le marché des véhicules industriels de plus de 5 t en France en 2024



Source : CCFA

Les véhicules industriels sont définis comme des véhicules de 5,1 tonnes et plus de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. On distingue les camions porteurs et les camions tracteurs routiers. Ils peuvent être livrés carrossés ou se présenter sous la forme de châssis autonomes équipés par la suite par des constructeurs spécialisés. Chaque camion est construit sur mesure et est donc un produit unique. Le camion porteur est fabriqué pour recevoir un conteneur ou un équipement lourd sur son châssis et se décline en différentes catégories selon ses usages : benne, fourgon, plateau, frigorifique, citerne. Le tracteur routier est destiné à « tracter » sa remorque et est davantage utilisé pour le transport de longue distance. Les tracteurs utilisés pour de longs trajets sont dotés de nombreux dispositifs améliorant le confort du conducteur : couchettes, rangements, écrans tactiles, système audio/radio et même réfrigérateur.

Le marché des tracteurs, qui représente plus de 50 %

du marché des véhicules industriels, est plus volatile que celui des porteurs. Plus intensément utilisés (113 000 km par an, contre 75 000 km pour un porteur selon le CNR), les tracteurs sont renouvelés plus fréquemment. Ainsi, le parc de tracteurs est deux fois plus jeune que celui des porteurs, avec un âge moyen de respectivement 5,5 ans et 11 ans. Cependant, les ventes de tracteurs routiers subissent aussi plus fortement les aléas de la conjoncture économique et du transport routier de marchandises. En 2009, 2014 et 2020, le marché des tracteurs a reculé de 10 points de plus que celui des porteurs. En 2024, il subit à nouveau les aléas de la conjoncture économique après avoir été porté les années précédentes par la reprise de l'activité post-covid. Le marché des porteurs bénéficie, en revanche, d'un besoin de renouvellement et du rattrapage induit par les pénuries et les délais de carrossage qui avaient freiné les immatriculations jusqu'en 2023.

La motorisation diesel continue de dominer le marché à plus de 90 %, mais l'offre de véhicules électriques se développe et les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés par l'Union européenne contribuent également à stimuler les ventes. En 2024, la part de marché de l'électrique s'élève à 1,4 %, contre 0,3 % en 2022. Les différents dispositifs de soutien financier (suramortissement, appel à projets) continuent d'être indispensables à l'émergence du marché.

Renault Trucks a ouvert, fin 2023, la ligne d'assemblage des Renault Trucks E-Tech T et C, camions électriques de 44 tonnes, à l'usine de Bourg-en-Bresse (Ain). La marque propose désormais une gamme complète de véhicules 100 % électriques, allant de 650 kg à 44 t, pour répondre à la diversité des métiers de la logistique urbaine (transport frigorifique, collecte de déchets, distribution) et poursuit l'objectif de réaliser 50 % de ses volumes en électrique à batterie d'ici 2030. Sa part de marché sur les véhicules électriques s'élève à 76 % en 2024.

LA MOTORISATION DES MÉNAGES

En 2024, le taux de motorisation des ménages (hors gros utilitaires) s'établit à 84,7 %, en hausse de 0,4 point par rapport à 2023. Depuis 1990, ce taux a fortement augmenté, quelle que soit la catégorie de communes, pour atteindre un palier en 2020 (85 %).

La multi-motorisation a également augmenté de manière continue depuis 1980 (16 % des ménages étaient multi-motorisés) et s'est ralentie à partir de 2020. En 2024, les ménages multi-motorisés représentent 35,1 % de l'ensemble des ménages, en recul de 0,9 point par rapport à l'année précédente. La part des ménages ayant 3 voitures recule également à 4,6 % de l'ensemble des ménages, après avoir progressé régulièrement jusqu'en 2023 (voir page 95).

La catégorie de commune des ménages reste un facteur essentiel du taux de motorisation. Dans les communes rurales, le taux de motorisation s'accroît et atteint désormais plus de 95 % en 2024. A l'inverse, en région parisienne, zone dense et bénéficiant d'un réseau de transports en commun développé, le taux de motorisation a décliné jusqu'en 2023, avec seulement deux tiers des ménages équipés mais, en 2024, on observe un rebond du taux de motorisation, qui gagne 2 points à 68,3 %. Dans les autres grandes agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants, le taux de motorisation est relativement stable autour de 82,5 %.

En lien avec les niveaux observés en zones périphériques ou rurales, le taux de motorisation est également plus élevé chez les ouvriers (92 %) que dans

les catégories socio-professionnelles supérieures (autour de 88 %) résidant davantage en zone urbaine. Les inactifs, dont les retraités, sont également moins motorisés que la moyenne (autour de 79 %), mais le taux de motorisation des plus de 65 ans a progressé au cours des vingt dernières années.

Le taux de détention du permis de conduire chez les individus âgés de moins de 25 ans est resté relativement stable jusqu'en 2018, pour diminuer par la suite. En 2024, 61 % des 18-21 ans ont le permis, contre 75 % des 22-24 ans. Pour les plus de 75 ans, il a tendance à croître et s'élève à 91 % en 2024 (contre 66 % en 1996).

85 % Taux de motorisation des ménages

► TAUX DE MOTORISATION (PART DES MÉNAGES

DISPOSANT D'AU MOINS UNE VOITURE) (EN POURCENTAGE)

	1990	2000	2010	2020	2023	2024
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE						
Exploitants agricoles	95,9%	91,1%	92,1%	95,0%	96,7%	84,7% (1)
Salariés agricoles	74,7%	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2%	90,6%	91,1%	84,2%	81,4%	88,1%
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4%	84,6%	84,1%	85,8%	84,1%	87,6%
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3%	90,8%	89,8%	91,3%	91,6%	91,2%
Employés	78,3%	77,5%	82,5%	81,8%	82,6%	84,0%
Ouvriers	87,2%	88,7%	91,2%	91,3%	93,0%	91,7%
Inactifs	54,6%	70,9%	77,1%	81,5%	79,5%	79,1%
dont retraités	59,4%	76,0%	80,1%	83,6%	84,0%	81,9%
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE						
Communes rurales	82,1%	91,1%	92,7%	94,0%	94,8%	95,1%
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6%	86,1%	90,2%	91,7%	89,9%	90,5%
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3%	84,2%	87,1%	89,1%	87,3%	85,5%
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2%	76,6%	80,8%	83,8%	82,2%	82,6%
Agglomération parisienne	77,0%	60,4%	63,6%	65,6%	66,2%	68,3%
Ville de Paris	47,3%	-	-	-	-	-
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT						
Ville-centre	-	69,4%	73,0%	74,5%	73,9%	73,1%
Banlieue	-	80,5%	83,2%	84,7%	83,2%	84,0%
Périurbain	-	89,8%	91,6%	93,3%	92,4%	93,4%
Rural	-	90,4%	94,8%	92,4%	96,7%	96,2%
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE						
Moins de 25 ans	-	49,3%	64,9%	84,5% (1)	55,4% (1)	60,9%
25 à 34 ans	-	82,4%	83,9%	87,4%	85,3%	87,0%
35 à 44 ans	-	86,3%	88,0%	87,5%	84,3%	87,5%
45 à 54 ans	-	87,4%	88,1%	86,7%	85,6%	87,9%
55 à 64 ans	-	87,0%	86,9%	87,0%	87,9%	86,3%
65 à 74 ans	-	-	-	-	85,6%	84,5%
Plus de 75 ans	-	69,0%	76,2%	85,2%	78,9%	77,1%
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME	-	40,4%	41,5%	43,8%	41,3%	42,6%
ENSEMBLE	76,5%	80,3%	83,5%	85,2%	84,3%	84,7%

(1) Chiffre non significatif car l'échantillon est trop petit.

Sources : INSEE jusqu'en 1993, KANTAR TNS PARC AUTO à partir de 1994

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins. Après plusieurs années de baisse, il progresse depuis 2015 (+2 points), et s'établit à 84,7 % en 2024, en légère hausse après un recul l'année précédente.

Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socio-professionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes composant le ménage.

- Le taux de motorisation des foyers dont le revenu fiscal annuel est compris entre 7 500 euros et 11 000 euros est de 67 % en 2024, en hausse de 6 points par rapport à 2023. Celui des ménages les plus aisés (38 000 euros et plus) est de 94 %.

- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants s'élèvent à 82,6 % en 2024, contre 75 % en 1995. Après avoir augmenté dans la période post-COVID dans les plus grandes agglomérations (Paris, Lille, Lyon), il recule significativement en 2023, notamment dans les agglomérations lilloise et lyonnaise. Il baisse en effet de cinq points dans l'agglomération lilloise, pour s'établir à 87 %, et de quatre points dans l'agglomération lyonnaise à 76 %.

Dans l'agglomération parisienne, il recule de deux points à 66 %. En 2024, il remonte légèrement à Lyon et à Paris (+2 points).

- Les ménages ruraux, les familles nombreuses, ainsi que les ouvriers et les exploitants agricoles constituent des catégories très motorisées (90 %). En outre, leurs taux de multi-motorisation sont également supérieurs à la moyenne.

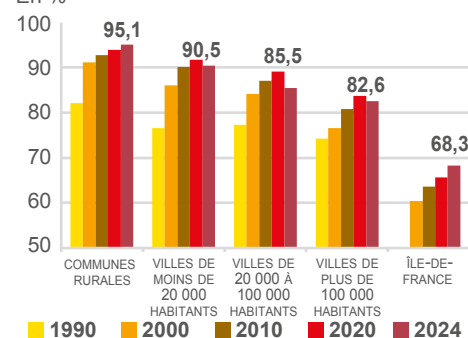
- Les catégories des employés et des inactifs (dont retraités) sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'accroît régulièrement.

En 2010, parmi les ménages ne possédant pas de véhicule, la proportion de ménages qui s'étaient « démotorisés » étaient de 45 %, contre 55 % de ménages n'ayant jamais été motorisés. En 2024, la proportion de ménages démotorisés n'ayant jamais possédé de véhicules se situe autour de 45 %, après avoir atteint 50 % l'an dernier.

L'absence de permis de conduire est la première cause de non-motorisation et croît fortement ces dernières années (citée par 53,1 % des personnes en 2024,

contre 47 % en 2023 et 40 % en 2022). Cela est suivi de l'absence de besoin (43 %). En troisième position, le coût d'acquisition trop élevé (32 % des foyers non motorisés) repasse en 2024 désormais devant le coût d'utilisation (30,4 % des foyers) comme raison de non-motorisation. La préférence pour le vélo, la marche ou les transports en commun est désormais un motif cité par plus d'un quart des répondants. Parmi les ménages non motorisés, 14,5 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années.

TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Après avoir fléchi régulièrement à partir des années 2000, l'utilisation quotidienne ou quasi-quotidienne de la voiture s'est stabilisée au-dessus de 70 % jusqu'en 2019. En recul de trois points l'année du COVID, elle se maintient autour de 68 % depuis, avec le développement du télétravail. En 2024, la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'élève à 67,6 % contre 68,8 % en 2023. Les principaux motifs d'utilisation de la voiture sont les achats (89 % des véhicules) et les loisirs (77 %). La moitié des véhicules (50,3 %) sont utilisés pour les trajets domicile-travail. Enfin, 21 % des véhicules sont utilisés pour emmener les enfants à la crèche ou à l'école.

La faiblesse du marché des voitures neuves depuis

► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

2020 contribue à accroître l'âge moyen du parc détenu par les ménages, qui progresse encore en 2024 (10,1 ans, contre 8,9 ans en 2019). La durée de détention des véhicules s'accroît également, à 6,4 ans en 2024, contre 5,5 en 2019.

Le kilométrage au compteur des véhicules détenus ou mis à disposition des ménages reflète le vieillissement du parc, le poids des nouvelles immatriculations dans le parc, mais aussi l'intensité d'utilisation des véhicules. En 2024, le kilométrage au compteur d'un véhicule essence augmente de 2 500 km à 74 900 km, et celui d'un véhicule diesel croît de 8 700 km (149 170 km) en raison du faible renouvellement du parc diesel. Toutes énergies confondues, le kilométrage moyen au compteur s'établit à 103 980 km en 2024, contre 93 140

km en 2000. En 2024, le kilométrage annuel moyen parcouru reste stable (10 810 km, contre 13 670 km en 2000). Ces dernières années, la moindre utilisation des véhicules a davantage pesé que le vieillissement du parc ou la faiblesse des nouvelles immatriculations.

Enfin, la part des véhicules diesel dans le parc continue de décroître avec la baisse des immatriculations et s'établit à 41,4 % en 2024, contre plus de 60 % en 2015. La part des véhicules essence dans le parc s'accroît à 50,2 %, contre 49,2 % en 2023. La part des véhicules à énergies alternatives (électriques, hybrides, GPL) s'accroît dans le parc et représente environ 9 %.

7 voitures sur 10 sont utilisées tous les jours (ou presque)

	unités	1990	2000	2010	2020	2023	2024
Parc total	millions	23,0	27,4	33,6	36,2	36,0	36,2
Age moyen du parc	année	5,8	7,3	8,0	9,0	9,8	10,1
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,4	5,0	5,6	6,3	6,4
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE							
Groupe Renault	%	33,3	33,3	28,6	27,1	26,2	28,4
Groupe PSA avant 2021, Stellantis hors FCA sinon (1)	%	38,3	35,2	38,2	38,5	39,9	38,0
Marques étrangères	%	28,4	31,4	33,2	34,4	36,7	37,1
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE							
2 & 3 CV	%	3,4	0,7	44,4	50,9	52,2	53,1
4 & 5 CV	%	38,4	40,5				
6 & 7 CV	%	47,1	50,0	42,5	36,6	35,7	33,3
8 CV & plus	%	12,8	8,8	13,1	12,5	12,2	13,6
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME							
Petites voitures	%	39,4	45,1	46,8	48,5	47,8	48,2
Moyenne inférieure	%	20,8	27,3	30,9	23,6	21,4	19,9
Moyenne supérieure	%	26,0	19,9	11,5	5,1	4,1	4,0
Haut de gamme	%	8,7	7,0	5,0	2,1	1,9	1,7
Divers	%	5,1	0,8	5,7	20,7	24,8	26,2
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	43,9	41,1	41,5	40,7	39,8
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ							
Essence	%	77,4	61,0	38,3	46,0	49,2	50,2
Gazole	%	17,2	38,1	59,9	52,0	43,8	41,4
Autres (Hybrides, Électriques, GPL...)	%	5,4	0,9	1,8	2,0	7,0	8,4
Kilométrage au compteur	km	69 500	93 140	103 470	99 670	101 210	103 980
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	78,7	71,8	67,3	68,8	67,6
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	55,1	53,7	52,3	50,5	50,3

Note : À partir de 2007, les années ne sont pas directement comparables aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.

(1) À partir de 2017, Opel est intégré au groupe PSA. À partir de 2021, les marques de FCA (Fiat, Alfa Romeo et Lancia) sont intégrées dans Stellantis.

Sources : INSEE jusqu'en 1993, KANTAR TNS PARC AUTO à partir de 1994

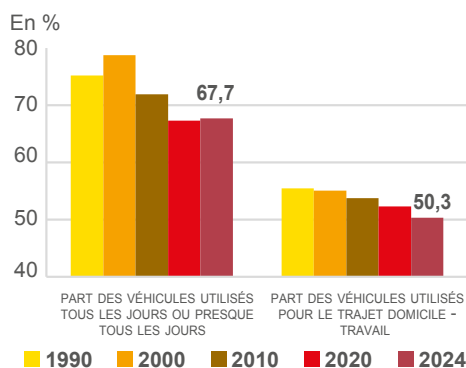
L'enquête PARC AUTO, menée par KANTAR tous les ans, indique que le parc automobile possédé ou mis à la disposition des ménages est composé de voitures particulières, mais aussi de véhicules utilitaires légers (environ 4 % de l'ensemble).

L'âge moyen du parc essence, qui augmentait régulièrement depuis 2020 et avait reculé en 2023, repart à la hausse en 2024 (9,5 ans), en raison de la faiblesse des nouvelles immatriculations. L'âge moyen du parc diesel poursuit, quant à lui, sa hausse initiée en 2009 et atteint 11,9 ans en 2024, contre 6,8 ans en 2008. Le poids des véhicules de plus de 5 ans continue de progresser en 2024 et s'établit à 74 % du parc. Cette croissance s'observe à la fois pour les plus de 10 ans (38 % du parc) et pour les 5 à 10 ans (35 % du parc).

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 2 et 5 CV et leur part augmente en 2024 pour s'élever à 53 % du parc. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure représentent respectivement 48 % et 20 % du parc. La part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4 et de tout terrain, tout chemin, poursuit sa forte progression et s'élève à 26,2 % du parc en 2024, contre 10,6 % en 2015.

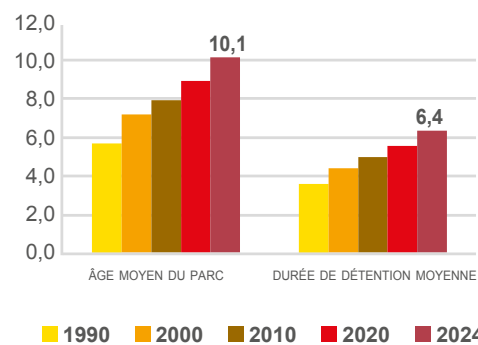
L'équipement des voitures du parc en boîtes automatiques et en systèmes d'urgence (E-Call) continue de progresser. En 2024, 25 % des voitures sont équipées d'une boîte automatique et 15 % d'un système E-Call. Le limiteur/régulateur de vitesse équipé désormais 71 % des voitures du parc et l'assistance au freinage d'urgence équipe 44 % des voitures. Enfin, le correcteur électronique de trajectoire (ESP) est présent dans 36 % des voitures du parc.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



Concernant l'utilisation des véhicules, les comportements sont contrastés. Dans l'agglomération parisienne, la conduite régulière n'est que de 58 % (contre 74 % pour l'ensemble) et tend à baisser. En revanche, dans les autres zones y compris les grandes agglomérations, la conduite régulière est plus élevée et s'accroît.

ÂGE MOYEN DU PARC DES MÉNAGES ET DURÉE DE DÉTENTION DES VÉHICULES



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

En 2024, le transport intérieur de voyageurs, tous modes confondus, augmente de 0,9 % à 1 047 milliards de voyageurs-kilomètres, un niveau qui remonte depuis 2020, mais reste en retrait de 2,9 % par rapport à 2019.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route reste prépondérante dans les déplacements de personnes. Depuis 2020, où la part de la voiture particulière avait atteint un pic à 87 %, elle est en recul et s'établit à 81,8 % en 2024. Cependant, par rapport à l'avant-covid, elle n'est en repli que d'un point (82,8 % en 2019). La part modale du transport ferré s'établit, quant à elle, à 11,8 % en 2024, contre 10,1 % en 2019, après être passée par un creux exceptionnel en 2020 (7,5 %). La part des autobus, autocars et tramways ont également augmenté, depuis le creux de 2020, sans retrouver le niveau de 2019 (5,2 % en 2024, contre 5,6 % en 2019), tandis que la part du transport aérien

intérieur diminue légèrement (1,2 % en 2024, contre 1,5 % en 2019).

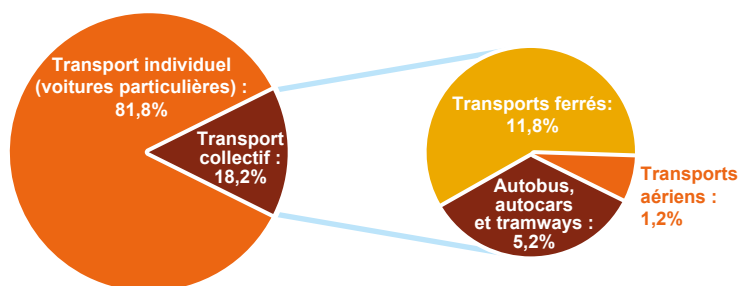
En 2024, la mobilité en voitures particulières, exprimée en voyageurs-kilomètres, se stabilise après le recul observé l'an passé. Elle s'établit à un niveau inférieur d'environ 4,1 % à son niveau d'avant crise.

Le transport collectif routier, qui inclut les autocars, autobus et tramways, progresse de 2,3 % en 2024, mais reste toujours en retrait par rapport à son niveau de 2019 (-10 %). Le transport en autocars est en légère hausse en 2024 (+1,1 %). Il reste inférieur à son niveau d'avant-crise (-12 %) mais le sous-segment du transport interurbain régulier librement organisé (dits autocars « Macron ») poursuit sa forte progression (+11,8 % par rapport à 2019).

Le mode ferré, qui inclut les trajets en trains (TGV, TER, RER), mais aussi en métro, continue de croître fortement en 2024 (+5,9 %) et dépasse désormais de 13 % son niveau d'avant-crise. Sa croissance est tirée par celle des TGV et du développement des offres à bas coût de la SNCF, mais aussi par le trafic sur les autres lignes (trains interurbains et TER), notamment tiré par les Jeux olympiques et paralympiques de Paris à l'été 2024. Deux nouvelles lignes de trains de nuit ont également vu le jour en 2024, portant à cinq leur nombre total.

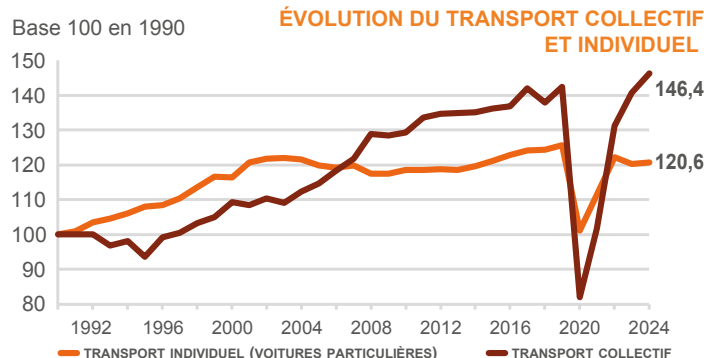
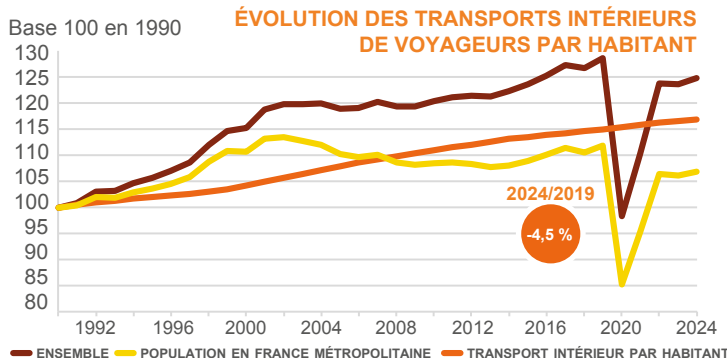
Enfin, le transport aérien, qui avait perdu la moitié de ses flux et atteint un nombre de voyageurs historiquement bas en 2020, recule pour la deuxième année consécutive (-4,6 % en 2024), après deux années de croissance mécaniquement forte en 2021 et 2022. Le nombre de voyageurs-kilomètres pour le transport aérien reste donc en fort retrait (-22 %) par rapport à 2019.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2024



+0,9 %

Hausse du transport intérieur de voyageurs en 2024



Sources : MTE/SDES, INSEE

La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre entre les hommes, qui demeure indispensable.

Si le transport de marchandises est davantage lié à la sphère productive, tant industrielle qu'artisanale ou agricole, la mobilité des personnes couvre un champ économique nettement plus vaste. Les navettes domicile-travail en constituent un socle important, mais le développement de l'économie, y compris tertiaire, est également dépendant de la mobilité des personnes (services de santé, loisirs, tourisme etc.).

Les déterminants du choix des modes de transport se situent dans l'origine-destination, la distance, les temps et les contraintes individuelles (volumes transportés, horaires etc...). Le développement

de nouveaux services de transport individuel élargit également le choix modal.

Le transport de personnes nécessite, pour chaque mode, des investissements importants, amortis généralement sur une longue période, pour construire et entretenir les infrastructures.

En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes (vélos, motos, etc.) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montre le champ de pertinence de chaque mode et leur complémentarité.

Le transport intérieur de voyageurs, exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants, a progressé continuellement entre 1990 et 2002 (+1,1 % par an). Puis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse moyenne de 0,4 % a été observée entre 2002 et 2013. À partir de 2014, le transport intérieur de voyageurs par habitant a augmenté à nouveau, en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, mais à un rythme annuel moyen faible (+0,5 % entre 2014 et 2019).

La crise de 2020 a constitué une rupture historique avec un recul des flux par habitant de 24 %. Depuis, la mobilité par habitant a de nouveau progressé, mais se stabilise en 2023 et 2024 à un niveau qui reste inférieur de 4,5 % à celui antérieur à la crise.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Le transport intérieur de marchandises (y compris oléoducs) a progressé de 3,5 % en 2024 à 354,5 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport routier reste le principal mode de transport utilisé, avec 86 % des tonnes-kilomètres transportées. Il répond à de nombreux critères qui interviennent dans le choix modal et est adapté à la majorité des flux. En effet, l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM) du ministère des Transports montre que 70 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 150 kilomètres, rendant difficile le report modal. A l'inverse, seulement 5 % des tonnes transportées le sont à plus de 500 kilomètres.

Au cours des quinze dernières années, le transport routier de marchandises a connu différentes phases. En 2009, il a été fortement impacté par la crise économique et a connu un point bas à 284 milliards de tonnes-kilomètres. Après un rebond

en 2010-2011, le déclin s'est poursuivi (-1,5 % par an) jusqu'en 2015, marqué par le recul de l'activité du pavillon français au profit du pavillon étranger. Puis, à partir de 2016, la reprise économique a permis le retour de la croissance (4 % par an), qui a été interrompue par la crise du Covid. Depuis, l'activité a repris en 2021, mais a reculé en 2022 et 2023. En 2024, le transport routier de marchandises progresse de nouveau (+3,4 %) et retrouve, avec 305,4 milliards de tonnes-kilomètres réalisées, son niveau de 2019.

Le transport ferroviaire de marchandises, qui avait regagné des parts de marché en 2021 (autour de 10 %), a reculé les deux années suivantes. En 2024, il progresse de 7,4 % et représente 32,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 9,2 % du transport de marchandises. Cette bonne performance s'explique notamment par l'absence de mouvement social en 2024, contrairement aux

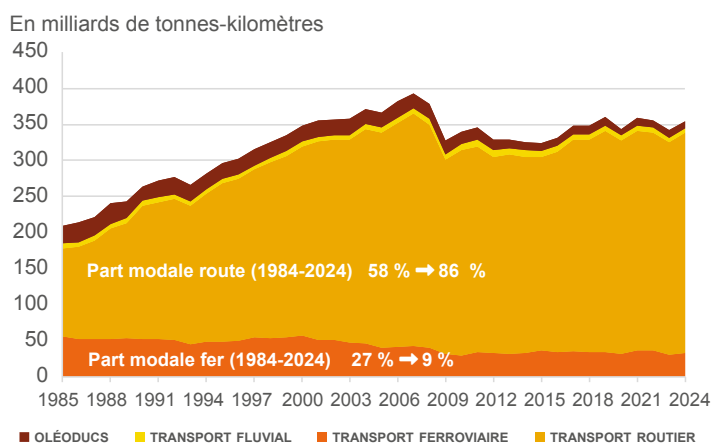
années précédentes. En revanche, les tonnages transportés augmentent moins fortement, ce qui se traduit par une distance moyenne parcourue en hausse. Quant au transport fluvial, malgré une conjoncture défavorable dans la filière agricole et la construction, il progresse de 2,1 % en 2024, après deux années de forte baisse.



86 %

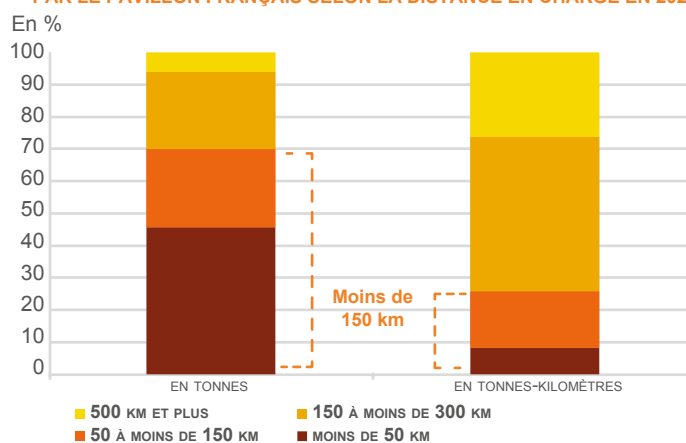
Part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres en 2024

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source : MTE/SDES

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2024



Source : MTES/SDES, Enquête TRM

La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres ; elle correspond, d'une part, à la demande intérieure des différents acteurs économiques et, d'autre part, aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays comme l'Allemagne ou la France sont, par leur position géographique, des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. Dans le transport routier de marchandises, cela se traduit par le phénomène de cabotage, mais aussi, depuis plusieurs années, par l'arrivée d'acteurs étrangers, qui prennent des parts de marché croissantes au pavillon français.

Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. Afin de tenir face à la concurrence et de faciliter l'activité exportatrice, la charge sociale et fiscale pesant sur le mode routier, qu'elle soit de droit commun ou spécifique (taxe sur les carburants), doit être proche de celle en vigueur dans les autres pays européens.

La destination et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères souvent discriminants dans le choix du mode de transport. Des liquides peuvent être transportés par conduite, évitant ainsi les ruptures de charge ; les ports sont, entre autres, utilisés pour le commerce avec les pays lointains.

La demande intérieure des différents agents

économiques porte sur des marchandises ou des biens très variés. Elle est satisfaite par une (auto) production nationale, ou par des importations. Le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation et enfin avec les lieux de retraitement-recyclage : en France, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Du fait de la grande variété des biens et marchandises, de nombreux facteurs interviennent et peuvent conditionner le choix du mode de transport. C'est le cas pour :

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
- la valeur des biens et marchandises transportés ;
- le temps de livraison : les denrées périssables, telles les produits frais, doivent être transportées rapidement et le sont donc essentiellement par le mode routier ;
- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours de la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire), que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, ce qui est synonyme d'investissements importants,

généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes.

Le transport routier de marchandises, par son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service, répond à ces nombreux critères, qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, qui, souvent, ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, surtout dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transports. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transports efficaces. La transition énergétique du transport routier de marchandises devra s'inscrire dans ce cadre.

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises, avec une part modale de 86 % des tonnes-kilomètres effectuées.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

En 2024, la circulation routière est restée stable à 608 milliards de véhicules-kilomètres. Après une croissance soutenue entre 1990 et 2002 (+2,3 % par an en moyenne), celle-ci s'est nettement ralentie entre 2002 et 2019 (+0,7 % par an), avant de s'effondrer en 2020 (-18 %) avec les restrictions de déplacement liées à la crise sanitaire. Puis, un rattrapage s'est opéré en 2021 et 2022 (+19 % sur deux ans), avant de s'interrompre en 2023 (-1,6 %). Stable en 2024, la circulation demeure inférieure de 4 % à son niveau de 2019.

Les véhicules légers ont réalisé 568 milliards de véhicules-kilomètres, soit 93 % de la circulation totale. Au sein des véhicules légers, les voitures particulières du pavillon français ont réalisé 72 % des véhicules kilomètres, tandis que les véhicules utilitaires du pavillon français en ont effectué 14 %. Les véhicules légers étrangers et les deux roues motorisées constituent le reste. La circulation des véhicules utilitaires légers est en légère baisse par rapport à 2023 (-0,9 %), alors qu'elle est stable pour les autres catégories de véhicules. La circulation des poids lourds est relativement stable en 2024 et affiche

un retrait par rapport à 2019 de seulement 2 %.

Fin 2024, 39 % du parc de voitures particulières possède une vignette de Crit'Air 1 et E. Pour les poids lourds, 66 % du parc possède une vignette Crit'Air 2, 1 ou E. Leur présence vertueuse dans la circulation est d'autant plus importante qu'ils roulent davantage que les véhicules anciens.

+ 0,2 % Stabilité de la circulation routière en 2024

► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	1990	2000	2012	2019	2020	2023	2024	Variation annuelle moyenne en %		
								2012/1990	2024/2012	2024/2023
PARCS (moyennes annuelles en milliers de véh.)	28 016	33 528	40 824	43 999	43 899	45 012	45 520	+1,7	+1,0	+1,1
Voitures	23 327	28 067	34 725	37 224	37 177	38 023	38 466	+1,8	+0,9	+1,2
Essence	19 753	18 209	12 787	14 159	14 540	15 350	15 526	-1,9	+1,8	+1,1
Diesel	3 574	9 859	21 681	22 302	21 666	19 790	19 108	+8,5	-1,1	-3,4
Hybrides non rechargeables	-	-	21	416	533	1 433	1 906	-	+50,6	+33,0
Hybrides rechargeables	-	-	28	74	108	488	629	-	+32,6	+29,0
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	11	123	184	701	981	-	+50,3	+40,0
Véhicules utilitaires légers (VUL)	4 089	4 830	5 435	6 091	6 039	6 287	6 351	+1,3	+1,4	+1,0
Essence	2 111	1 168	286	215	209	252	287	-8,3	+0,0	+14,0
Diesel	1 978	3 662	5 121	5 816	5 762	5 902	5 895	+4,4	+1,3	-0,1
Hybrides et gaz	-	-	21	20	22	47	56	-	+9,5	+20,9
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	7	39	45	86	112	-	+28,6	+30,3
Poids lourds pavillon français (>5t)	536	554	583	597	596	612	612	+0,4	+0,4	+0,05
Bus & cars pavillon français	64	76	81	88	88	90	91	+1,1	+1,0	+0,2
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS (en milliers de km)										
Voitures	13,63	13,93	12,80	12,53	10,17	11,73	11,62	-0,3	-0,9	-0,9
Essence	11,97	10,75	8,24	9,20	7,57	9,92	10,06	-1,7	+1,8	+1,4
Diesel	22,39	19,72	15,54	14,74	12,02	13,37	13,18	-1,6	-1,5	-1,5
Hybrides non rechargeables	-	-	16,72	16,15	12,44	15,71	15,70	-	-0,6	-0,1
Hybrides rechargeables	-	-	16,91	16,56	12,94	17,68	17,89	-	+0,5	+1,2
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	7,32	11,32	9,40	13,10	13,51	-	+5,7	+3,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)	14,85	16,16	14,60	14,24	12,79	13,37	13,12	-0,1	-1,0	-1,9
Essence	9,87	9,00	5,18	6,61	6,59	9,25	9,86	-2,9	+6,0	+6,6
Diesel	20,11	18,42	15,18	14,60	13,08	13,64	13,37	-1,3	-1,1	-2,0
Hybrides et gaz	-	-	9,25	10,71	10,49	14,95	15,30	-	+4,7	+2,3
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	5,79	7,70	7,05	8,57	8,95	-	+4,0	+4,4
Poids lourds (>5t)	42,43	48,10	45,06	44,52	41,43	42,77	42,49	+0,3	-0,5	-0,7
Bus & cars	31,64	30,64	33,60	33,52	25,11	32,45	33,07	+0,3	-0,1	+1,9
CONSUMMATIONS UNITAIRES (en litres au 100 km)										
Voitures essence	8,68	8,12	7,61	6,90	6,83	6,74	6,72	-0,6	-1,1	-0,3
Voitures gazole	6,73	6,74	6,35	5,96	5,94	5,93	5,93	-0,3	-0,6	-0,1
VUL essence	9,39	9,22	7,91	7,60	7,52	7,49	7,47	-0,8	-0,5	-0,3
VUL gazole	9,77	9,35	7,93	7,80	7,77	7,75	7,74	-0,9	-0,2	-0,1
Poids lourds (>5t)	36,23	36,62	34,97	33,32	32,98	32,10	31,87	-0,2	-0,8	-0,7
Bus & cars	32,00	32,99	32,78	30,72	30,41	29,70	29,49	+0,1	-1,0	-0,7
CONSUMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers) (en millions de litres)										
Essence	23 863	18 217	9 633	10 858	9 001	12 581	13 100	-4,0	+2,8	+4,1
Gazole	19 515	32 731	41 046	40 219	33 669	35 005	33 924	+3,4	-1,7	-3,1
Total	43 378	50 948	50 679	51 077	42 670	47 586	47 024	+0,7	-0,7	-1,2
CIRCULATION TOTALE (en milliards de véh-km) (1) (2)	425	528	595	632	520	607	608	+1,5	+0,2	+0,2
Véhicules légers (1) (2)	397	492	557	592	483	567	568	+1,6	+0,2	+0,2
Dont Voitures pavillon français	310	383	436	459	372	439	440	+1,6	+0,1	+0,2
Dont Véhicules utilitaires légers pavillon français	65	78	79	87	77	84	83	+0,9	+0,4	-0,9
Poids lourds pavillon français	22,5	26,3	25,5	26,0	24,1	25,6	25,5	+0,6	-0,0	-0,3

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger. (2) Y compris deux roues motorisés.

Source : MTE/SDES/CCTN

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers, avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Les séries immatriculés à l'étranger sont inclus. Depuis 2020, le bilan de la circulation s'appuie sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO) qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Les séries longues ont été reconstituées et les estimations sont réactualisées d'une année sur l'autre.

En 2024, le parc de véhicules immatriculés en France est estimé à 45,5 millions d'unités, en hausse de 1,1 % par rapport à 2023. Le nombre de voitures diesel dans le parc continue de reculer (-3,4 %) et représente désormais moins de la moitié du parc de voitures (49,7 %). Dans la circulation en revanche, cette part est plus importante (56 %), en raison d'un usage plus intensif des véhicules, mais elle décroît régulièrement

depuis 2014 avec le vieillissement tendanciel des voitures diesel et la baisse du kilométrage annuel moyen (-11 % depuis 2019). La motorisation essence, quant à elle, augmente dans le parc et dans la circulation, avec des véhicules qui rajeunissent et une augmentation du kilométrage moyen. Mais, à partir de 2022, cette tendance ralentit avec le développement des motorisations hybrides qui occupent une part croissante dans la circulation (9,4 % en 2024, contre 3,5 % en 2021) et dans le parc (6,6 % en 2024, contre 2,6 % en 2021). Les motorisations 100 % électriques et autres (hors GPL) représentent, quant à elles, 2,5 % du parc et 2,9 % de la circulation, ce qui s'explique par le fait qu'elles sont plus intensément utilisées et parcourent donc plus de kilomètres (13 511 km contre 11 622 km pour une voiture en moyenne).

L'amélioration des performances techniques des moteurs a permis de réduire l'écart de consommation entre les voitures essence et diesel. De 2 litres au début des années 90, il est tombé aujourd'hui à moins d'un

litre. Depuis 2015, la consommation des voitures essence et diesel a reculé de respectivement 7,9 % et 3,1 %. Depuis 2021, la consommation unitaire se stabilise autour de 6,7 litres aux 100 km pour une voiture essence et de 5,9 litres aux 100 km pour une voiture diesel.

Le parc poids lourds renoue avec la croissance depuis 2015, mais il n'a pas progressé en 2024. La consommation unitaire des poids lourds baisse continuellement depuis 2015 (-7 %) et a encore baissé de 0,7 % en 2024 pour atteindre une moyenne de 32 litres aux 100 kms. Le parc poids lourds comprend désormais 66 % de véhicules de norme EURO VI (87,5 % pour les tracteurs). On observe aussi une augmentation régulière de la part des véhicules de plus de 19 t dans le parc de porteurs (65 % fin 2024, contre 57 % en 2011). Le rajeunissement du parc de véhicules, ainsi que l'augmentation de leur capacité d'emport, contribuent à optimiser l'efficacité énergétique du transport routier de marchandises.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

Après une baisse historique enregistrée en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, la circulation routière et les émissions de CO₂ associées ont rebondi en 2021 et 2022, mais sans revenir à leur niveau antérieur à la crise. Après un recul de 1,6 % en 2023, la circulation routière s'est stabilisée en 2024 (+0,2 %) à un niveau proche de celui de 2015. Dans le même temps, les émissions de CO₂ du transport routier ont baissé de 4 % en 2023, puis de nouveau de 1,6 % en 2024. Par rapport à 2015, celles-ci sont en retrait de 9,2 % (contre +0,3 % pour la circulation). Pour la première fois, les émissions de CO₂ du transport routier sur le territoire métropolitain sont inférieures à leur niveau de 1990, alors que la circulation a augmenté de 43 % sur la même période.

Différents facteurs sont à l'origine de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le premier est la baisse de la consommation unitaire moyenne des voitures particulières en circulation et immatriculées en France, qui a reculé de 24 % depuis 1990. Ceci est la

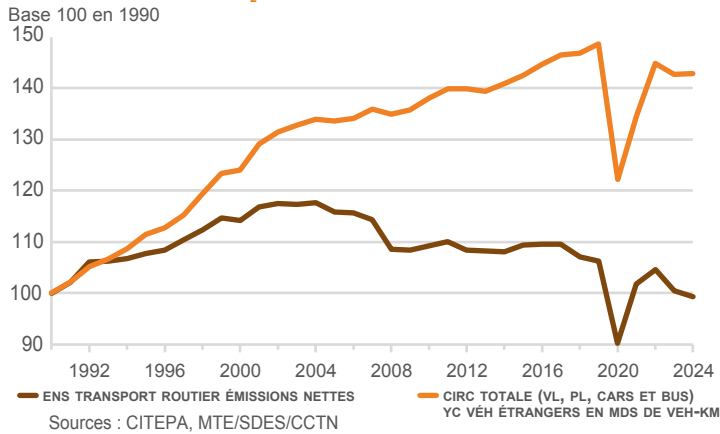
conséquence de la diésélisation du parc entre 1990 et 2015, du système bonus/malus instauré en 2008 et des efforts des constructeurs et des conducteurs. La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, mais en 2018, la consommation des voitures particulières a de nouveau reculé, principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence plus importants que pour le diesel. Les progrès en lien avec l'hybridation croissante des véhicules se poursuivent : la consommation unitaire est passée de 6 l / 100 km en 2017 à 5,9 litres en 2024 pour le gazole, et de 7,1 l / 100 km à 6,7 litres pour l'essence. Cependant, la part croissante des voitures essence dans le parc et dans la circulation depuis 2015, pèse sur la consommation unitaire moyenne d'un véhicule du parc, qui s'est stabilisé à 6,2 litres aux 100 km en 2024. Par ailleurs, le développement des voitures électriques, qui n'émettent aucun CO₂, commence à devenir un facteur de réduction des émissions. Elles représentent 3 % de la circulation en 2024. Ce facteur va perdurer et s'accroître, mais son impact sur la réduction des

émissions de CO₂ se fera lentement.

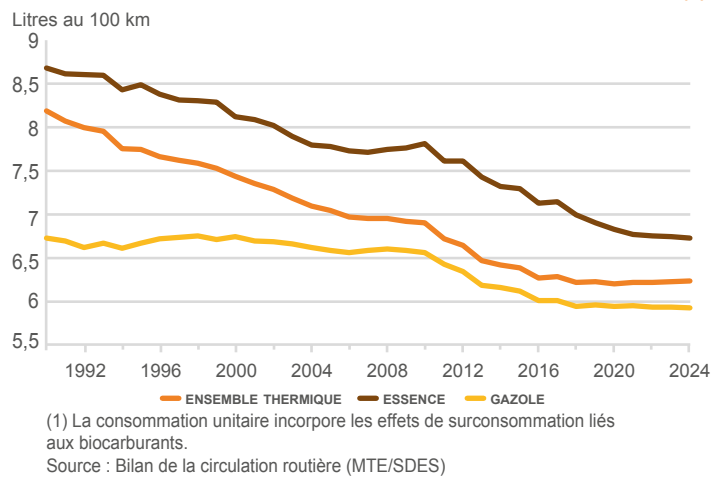
Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. Selon les dernières estimations, la quantité de CO₂ émise par un véhicule industriel, lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises sur un kilomètre, a baissé de 29 % entre 1990 et 2024. Ces progrès s'expliquent essentiellement par l'amélioration de la performance des véhicules (meilleur rendement des moteurs, accroissement de la taille des véhicules permettant la massification), l'optimisation de la logistique (hausse du taux de remplissage, baisse des retours à vide) et la diffusion des bonnes pratiques en matière d'écoconduite.

-16 % Baisse des émissions de CO₂ du transport routier en France métropolitaine entre 2004 et 2024

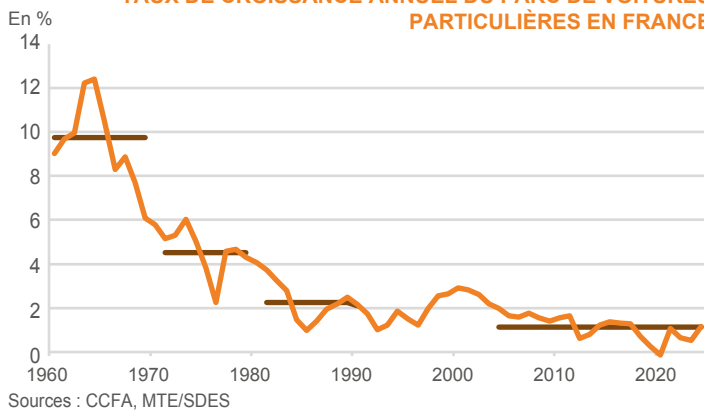
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



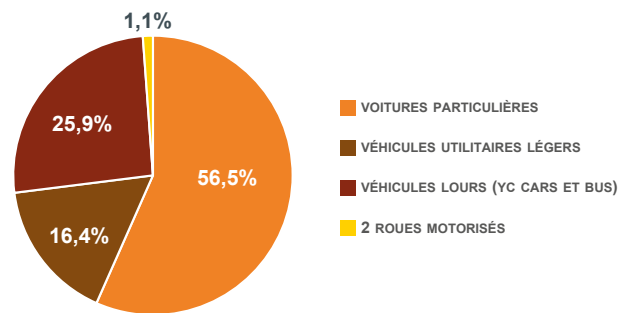
CONSUMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER EN FRANCE EN 2024



La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur une longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti, après la phase d'accès à la motorisation. Il est passé de 9,7 % de croissance moyenne annuelle entre 1957 et 1970, à respectivement 4,5 %, puis 2,2 % de croissance dans les années 70 puis 80. Depuis 2004, le taux de croissance annuel moyen s'élève à 1,3 %, il a fortement ralenti à partir de 2018 (moins de 1 % par an), mais demeure positif.

Le développement de la multimotorisation, puis les hausses significatives des prix des carburants, sont les principaux facteurs liés à la baisse du kilométrage

annuel moyen. Entre 2000 et 2019, le kilométrage annuel moyen avait chuté de 0,6 % par an. Après un très fort recul en 2020 (-19 %) et un léger rebond en 2021 et 2022, il recule de 3 % entre 2022 et 2024 et demeure en retrait de 7 % par rapport à 2019.

En 2024, les nouvelles estimations du Centre Interprofessionnel d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 111 millions de tonnes en France métropolitaine, contre 119 en 2019. Après le plafond observé au début des années 2000, un net fléchissement est enregistré de 2004 à 2009, lié entre autres, aux effets de la crise économique puis une

stabilisation s'observe jusqu'en 2019. Les restrictions de déplacements et le développement du télétravail ont fait chuter la circulation routière en 2020, entraînant une baisse des émissions de CO₂ (-15 %). Après une remontée en 2021 et 2022, le niveau des émissions baisse à nouveau en 2023 et 2024, sous l'effet d'un recul de la circulation et de la diffusion des véhicules à faible empreinte environnementale.

En 2024, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le CITEPA, à 56,5 % pour les voitures, 16,4 % pour les véhicules utilitaires légers, 25,9 % pour les poids lourds, bus et cars et 1,1 % pour les deux-roues motorisés.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

L'évolution de la technologie, les contraintes économiques et la prise de conscience face aux enjeux environnementaux ont favorisé, dans plusieurs secteurs, le développement de nouvelles tendances de consommation et de mode de vie, qui privilégient l'usage au détriment de la propriété des biens.

Dans le transport, cette tendance s'est matérialisée par le développement de nouveaux usages de l'automobile, favorisant le partage et la mutualisation et reposant sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Le covoiturage, l'autopartage et la location entre particuliers s'inscrivent dans ces nouvelles pratiques de consommation.

La voiture partagée permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien des véhicules et d'accroître l'offre de transport en zone péri-urbaine et rurale, à moindre coût pour la collectivité. En zone dense, c'est aussi un complément aux

transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés), qui améliore le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

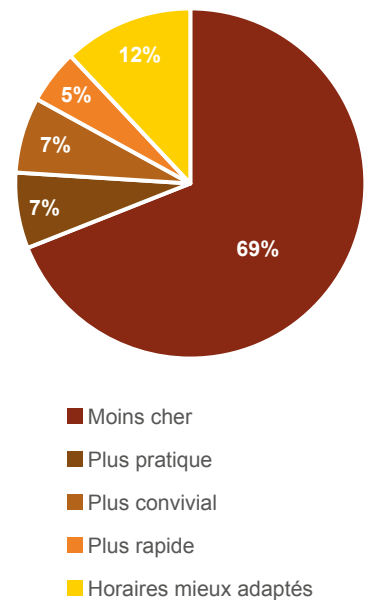
Parmi les évolutions, on observe également une croissance forte des voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui ont complété l'offre de transport public particulier de personnes, ainsi que le développement de nouveaux services autour de la mobilité (information voyageurs, calculs d'itinéraires, billettique, aide au stationnement).

Les constructeurs automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités et des marques nouvelles dédiées à ces activités (Mobilize, Free2Move) et en expérimentant toute une palette de nouveaux services en France comme à l'étranger : locations courtes, autopartage pour les entreprises ou les particuliers, « free-floating », mais aussi des

services de location avec chauffeur (taxis, VTC) et plateformes MAAS (Mobility As A Service), qui combinent informations multimodales et outils de billettique. Ils ont aussi investi dans des sociétés en lien avec la mobilité et les services connectés : acquisition de Share Now et Kuantic pour Stellantis, acquisition et prise de participation dans diverses startups (Karthoo, iCabbi, Glide.io) pour Renault.

15 % Des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage en 2024 (Enquête Parc Auto)

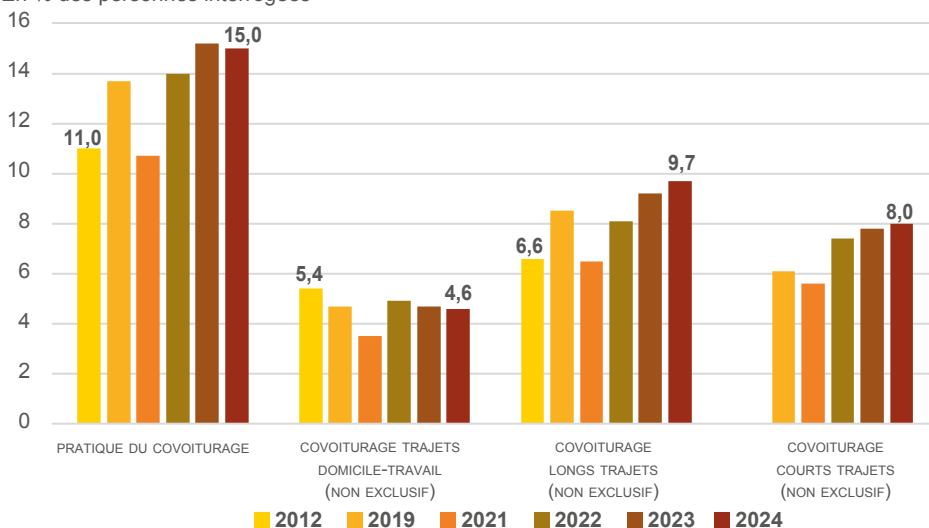
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE (6T, 2015)



Source : 6T/ADEME

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

En % des personnes interrogées



Source : Enquête KANTAR TNS Parc Auto traitée par le CCFA et l'IFSTTAR

LE COVOITURAGE

Le covoiturage est défini comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Art. L. 3132-1 de la loi pour la croissance verte). La loi d'orientation des mobilités de 2019, a renforcé le soutien au covoiturage en encourageant la création de voies réservées, en autorisant les collectivités à verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers et en créant le forfait mobilité durable, qui permet à un employeur public ou privé de verser une aide financière pour les déplacements domicile-travail réalisés notamment avec des modes partagés comme le covoiturage. Puis fin 2022, l'État a lancé un grand plan national pour le covoiturage du quotidien doté d'un financement de 150 M€ à répartir entre un soutien aux covoitureurs via notamment la prime de 100 € pour les primo-conducteurs et un soutien aux collectivités pour le financement d'infrastructures (aires et lignes de covoiturage). L'objectif inscrit est

d'atteindre 6 millions de trajets covoiturés quotidiens supplémentaires en 2030. Selon la DGITM, en deux ans, le nombre de nouveaux conducteurs a été multiplié par deux et le nombre de trajets a augmenté de 33 %. 560 000 primes de covoiturage ont en outre été versées et près de 400 aires de covoiturage supplémentaires ont été créées. 500 projets de collectivités ont aussi été soutenus par le Fonds vert.

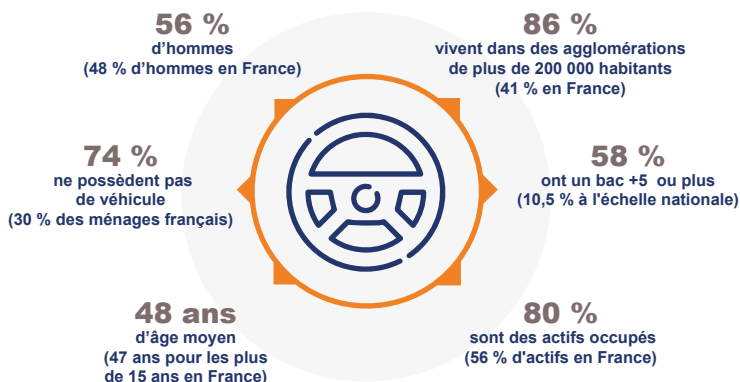
Les chiffres de l'enquête Parc Auto, montre cependant qu'à l'échelle nationale, la pratique du covoiturage reste faible. Après une baisse en 2020, suivi d'un léger rebond en 2022 et 2023, elle se stabilise en 2024 : 15 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours des 12 derniers mois. Le covoiturage pour les déplacements domicile travail reste stable (4,6 % des personnes interrogées), tandis que ceux pour les trajets supérieurs à 100 km augmentent légèrement (9,7 %, contre 9,2 % en 2023), de même que pour les trajets inférieurs à 100 km (8 %, contre 7,8 % en 2023). Pour les courts trajets, le covoiturage est principalement réalisé avec l'entourage pour 82 % des covoitureurs. En revanche, pour les longs trajets, le covoiturage, par

le biais d'une structure de mise en relation et avec des personnes extérieures à l'entourage, domine (51 %), même si le covoiturage avec l'entourage s'est renforcé (49 % en 2024, contre 44 % en 2022). Le recours à une contrepartie financière est davantage présent pour les longs trajets (67 % des covoitureurs) que pour les courts trajets (25 %), mais est en recul en 2024 (respectivement 71 % et 34 % l'an passé).

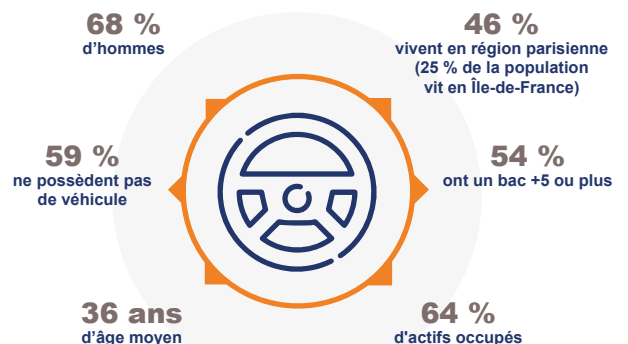
L'enquête nationale sur le covoiturage (Ademe 2025) compare le profil des usagers avec celui des non-usagers et montre que parmi eux, la part des femmes est plus faible (48 %, contre 53 % chez les non-covoitureurs), celle des CSP+ est plus élevée (39 %, contre 24 %), ainsi que celle des 18-34 ans (39 % contre 18 %), induisant un âge moyen plus faible (43 ans contre 52 ans). En outre, les covoitureurs possèdent moins de voitures (0,7 contre 1,3). Une des principales conclusions de l'enquête porte sur le bilan CO₂ positif du covoiturage courte distance, qui réduit le nombre de voitures sur la route. Pour la longue distance, le bilan CO₂ est neutre car le covoiturage se substitue davantage au train, mais le bilan est positif sur le pouvoir d'achat.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022



PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN FREE-FLOATING EN 2022



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/Ademe, 2022

► LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN BOUCLE EN 2022



2,8
Locations par usager et par mois (3,1 pour le free-floating)



35 €
Coût médian d'une location (10 € pour le free-floating)

25

Nombre d'opérateurs
d'autopartage en
2024 (Baromètre de
l'Autopartage 2025)

► LES MOTIFS D'ADHÉSION À UN SERVICE D'AUTOPARTAGE



83 %
Éviter les problèmes liés à l'entretien d'un véhicule



80 %
Moindre coût par rapport à une voiture personnelle



77,4 %
Caractère écologique de l'autopartage



65,6 %
Éviter les problèmes de stationnement

Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/Ademe, 2022

L'AUTOPARTAGE

L'activité d'autopartage est définie dans la loi Grenelle II (article 54) comme la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur, au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. On distingue l'autopartage P2P (location entre particuliers) et l'autopartage commercial B2B (destiné aux salariés d'une entreprise) ou B2C (destiné aux particuliers). La loi d'orientation des mobilités, votée fin 2019, a apporté un cadre juridique à l'activité d'autopartage en donnant aux autorités organisatrices de mobilités (AOM) les moyens de réguler les modes de transports en libre-service sur leur territoire. Elles peuvent notamment le faire en octroyant, à travers un « label autopartage », des places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage, à condition qu'ils respectent les conditions définies par les AOM (type de véhicules autorisés, nombre de locations minimum par mois...). En outre, comme pour le covoiturage, la loi a permis la prise en charge des frais engagés dans l'autopartage dans le forfait mobilité durable.

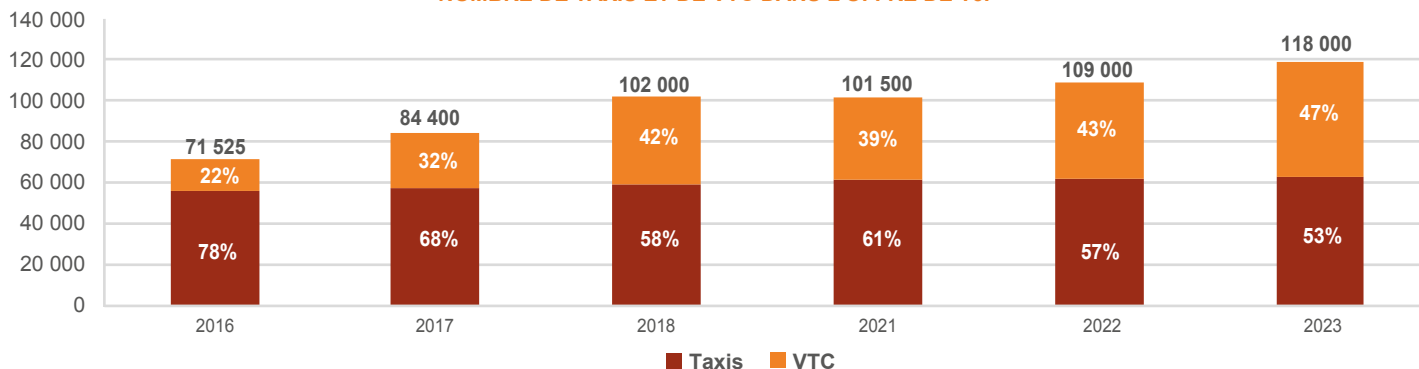
La dernière enquête nationale sur l'autopartage (Ademe, 2022) confirme que l'autopartage en boucle domine en termes de nombre d'opérateurs et de villes desservies. À l'image de ce qui avait été observé en 2019, le profil des usagers de ce type d'autopartage est majoritairement masculin (55% d'hommes, contre 48 % en France), urbains (86 % vivent dans des agglomérations de plus de 200 000 habitants, contre 41 % en France), diplômés (58 % ont un bac +5, contre 10,5 % en France) et actifs (80 %, contre 56 % en France). Ils utilisent les services d'autopartage en boucle pour des locations courtes (moins de 5h et moins de 50 km), pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des motifs non contraints (visites à des amis, sorties, achats...). Le profil des usagers qui utilisent l'autopartage en free-floating (sans réservation, sans station) et l'usage qu'ils en font diffèrent, ces deux services répondant à des besoins de mobilité différents. Avec le free-floating, les locations sont très courtes (moins d'1h et moins de 20 km), régulières, pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des déplacements du quotidien. Enfin, pour l'ensemble des usagers, les motifs d'adhésion sont principalement liés au coût et aux problèmes d'entretien liés à la possession d'une voiture personnelle (80 % et 83 % des sondés), suivis de motivations écologiques (77 % des sondés), puis de la volonté d'éviter les problèmes de

stationnement (66 % des sondés).

D'après le dernier Baromètre de l'Association des Acteurs de l'Autopartage, le nombre d'inscrits à un service d'autopartage serait en hausse de 11,5 % au 1er janvier 2025, après un recul de 6,5 % l'année précédente. On dénombre plus d'1 million d'inscrits, 25 opérateurs présents en France proposant 13 862 voitures partagées, dont 16 proposant un service dit « en boucle » (récupération et restitution du véhicule à une station, sur réservation et pour une durée définie), 3 proposant du free-floating (sans réservation, sans station) et 6 proposant les deux. L'autopartage en boucle domine le marché en nombre de véhicules (9 sur 10) et en nombre d'utilisateurs (7 sur 10), mais ne propose que 8 % de véhicules électriques dans les flottes, contre 63 % dans les flottes de free-floating.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

NOMBRE DE TAXIS ET DE VTC DANS L'OFFRE DE T3P



Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD, juin 2025

LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

L'activité des VTC appartient au transport public particulier de personnes (T3P), défini par le code des transports, qui regroupe également les taxis et les véhicules motorisés à deux ou trois roues, couramment appelés motos-taxis.

Depuis leur arrivée en France au début des années 2010, les services de VTC ont contribué à élargir l'offre de mobilité en proposant un service de transport de personnes avec commande préalable. Cependant, leur développement rapide a posé de nombreuses questions sur leur légalité et sur la concurrence qu'ils pouvaient faire aux taxis, conduisant les pouvoirs publics à revoir la réglementation en vigueur.

À l'origine, le statut de VTC est hérité du statut de « voiture de grande remise » et de la profession de « Grand Remisier », chauffeurs de voiture de tourisme de luxe. En 2009, ce régime a été transformé par la loi Novelli, qui a dérégulé l'activité et a créé le statut de véhicule de tourisme avec chauffeur. Les lois Thévenoud (2014) et Grandguillaume (2018) ont permis de fixer une nouvelle réglementation applicable aux VTC, désormais appelées « voitures de transport avec chauffeur », et de préciser les contours du métier.

Ainsi, aujourd'hui, l'activité des VTC est soumise à des conditions d'installation et d'exploitation particulières qui la distinguent de l'activité des taxis.

- Le véhicule utilisé doit répondre à certaines exigences « haut de gamme ». Il doit avoir entre quatre et neuf places (chauffeur compris), être en circulation depuis moins de six ans (hors véhicule de collection) et remplir certaines caractéristiques techniques (taille, puissance).
- Le chauffeur doit obtenir une carte professionnelle VTC et s'inscrire au registre national des exploitants de VTC.
- La réservation du véhicule par le client est obligatoire. Le véhicule ne peut donc ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients. La maraude électronique est interdite et reste réservée aux taxis.
- Le prix de la course est totalement libre, contrairement aux tarifs des taxis, qui sont réglementés et fixés par arrêté.

L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, créé en 2017, dresse chaque année un bilan de l'activité. En 2023, on dénombre en France 56 000 chauffeurs actifs sur les plateformes de VTC et 62 800 taxis. Le nombre de VTC a fortement augmenté depuis 2016. Ils représentent aujourd'hui 47 % de l'offre T3P, contre 22 % en 2016. En 2023, le nombre de taxis a augmenté de 1,3 %, alors que le nombre de VTC a encore augmenté de 19 %. La concentration des taxis par rapport à la population est très forte dans les territoires ruraux et en Île-de-France. Les VTC, quant à eux, travaillent presque exclusivement dans les métropoles.

Les constructeurs s'associent à différents opérateurs pour fournir des véhicules et services aux chauffeurs VTC. Free2move accompagne Uber pour convertir 50 % des véhicules disponibles sur la plateforme en véhicules électriques d'ici 2025. L'offre Mobilize Driver Solutions propose à Paris et Madrid, une offre de véhicules 100 % électriques et de services, totalement dédiés aux taxis et VTC.

LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

Le partage de véhicules en dehors de la sphère privée s'est également développé et a été facilité par le développement des plateformes de mises en relation entre particuliers. La location automobile entre particuliers permet aux propriétaires de véhicules de le louer, quand ils ne l'utilisent pas, et d'amortir ainsi certains frais fixes liés à la possession ou à l'entretien. Il se distingue de l'autopartage entre particuliers, qui consiste à mettre une ou plusieurs voitures en commun entre plusieurs personnes, qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.

Selon l'enquête PARC AUTO, le taux de location se maintient en 2024 (6,1 % de l'échantillon y a eu recours, contre 8 % en 2019). Les vacances demeurent le motif principal de location, suivies des week-ends. Concernant la location entre particuliers, plus de neuf personnes sur dix se déclarent encore très réticentes à l'idée de mettre à disposition ou de louer une voiture via une plateforme. Pourtant, celle-ci se développe : 15 % des foyers ayant loué une voiture en 2023 avaient eu recours à la location entre particuliers, contre 7 % en 2019.

L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

Le groupe Renault a regroupé l'ensemble de ses services de mobilité sous la marque Mobilize qui, en plus des services financiers (Mobilize Financial Services), propose, grâce à l'application Mobilize Share, des services d'autopartage en France, mais aussi des services de location classique. La marque Zity, qui proposait des services d'autopartage électrique en free-floating dans plusieurs capitales européennes (Pairs, Madrid, Lyon, Milan), a progressivement cessé ses activités qui offraient de trop faibles perspectives de rentabilité et rencontraient de nombreux problèmes pratiques. En revanche, le groupe continue de proposer des services adaptés aux besoins des opérateurs et conducteurs de taxis et de VTC (mise en relation, installation des systèmes de recharge) ainsi que des services destinés aux opérateurs de mobilité afin d'optimiser leurs flottes (technologie Glide.io).

Le groupe Stellantis de son côté opère ses services de mobilité sous les marques Free2Move (car-sharing, location, abonnement, parking, solutions B2B) et son application du même nom, et Leasys (location long terme & gestion de flotte). Free2Move proposent des services d'autopartage en libre-service à Paris, Madrid, Lisbonne, Washington DC, Portland, Denver et Columbus et a renforcé son offre de services d'autopartage en Europe avec l'acquisition de Share Now en 2022. En 2023, Free2Move se développe sur de nouveaux marchés européens (Slovénie, Grèce, Roumanie), grâce à des partenariats avec les principaux importateurs des marques Stellantis dans ces régions. Outre l'autopartage, Free2Move propose des services de réservation de VTC, de location de toutes durées et de gestion de flotte pour les entreprises.



LE VÉHICULE CONNECTÉ ET AUTOMATISÉ

Le véhicule connecté est fondé sur la communication et le partage d'informations entre véhicules ou entre les véhicules et l'infrastructure routière, grâce à des systèmes de connectivité sans fil (Bluetooth, 5G, GNSS) qui permettent de fournir différents services (divertissement, géolocalisation, info-traffic, calcul de la consommation d'énergie). Le développement des systèmes électroniques avancés d'assistance et d'aide à la conduite (ADAS) permet aussi, grâce aux capteurs, de rendre la conduite plus facile (aide au stationnement) ou plus sûre (adaptation intelligente de la vitesse, systèmes d'avertissement). Certains de ces dispositifs de sécurité sont désormais imposés par la réglementation européenne.

L'automatisation des véhicules a été définie par la Society of Automotive Engineers (SAE), à travers une nomenclature qui distingue les systèmes d'assistance à la conduite (niveaux 1 et 2), des systèmes où le conducteur peut déléguer la tâche de conduite (niveaux 3 à 5). La Convention de Vienne, adoptée en 1968, limitait la circulation au niveau 1 et 2 en imposant la présence du conducteur qui devait avoir le contrôle et rester maître de son véhicule. En 2016, une première évolution a autorisé les systèmes de conduite automatisée ou à délégation de conduite (donc de niveau 3), à condition que le conducteur reste maître de son véhicule et que ces systèmes respectent les réglementations de l'ONU. En juillet 2022, un amendement à la Convention de Vienne a permis la circulation de véhicules sans conducteur, mais sous certaines conditions.

Sur le plan technique, la première réglementation

sur l'automatisation de niveau 3 est le règlement 79 CEE ONU, qui concerne l'homologation des véhicules avec systèmes automatisés de maintien de la trajectoire adopté en juin 2020. Ce système de délégation de conduite à basse vitesse peut être activé par le conducteur uniquement sur les voies de chaussées séparées éligibles et à une vitesse de 60 km/h maximum. Son entrée en vigueur en janvier 2021 a été une étape importante vers la mise en circulation de véhicules autonomes de niveau 3. Puis, le règlement européen du 5 août 2022 a défini l'homologation des véhicules entièrement automatisés. Au niveau international, un règlement ONU similaire est en préparation.

Sur le plan juridique, la loi du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, qualifie juridiquement les « véhicules autonomes » de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de véhicules de transport de marchandises ou de personnes. La loi d'orientation des mobilités de 2019 a, par la suite, permis d'adopter diverses dispositions structurantes pour le développement de la mobilité automatisée, notamment sur la responsabilité pénale. Ces dispositions entrées en vigueur le 1^{er} septembre 2022 ont été étendues au transport routier de marchandises en novembre 2024.

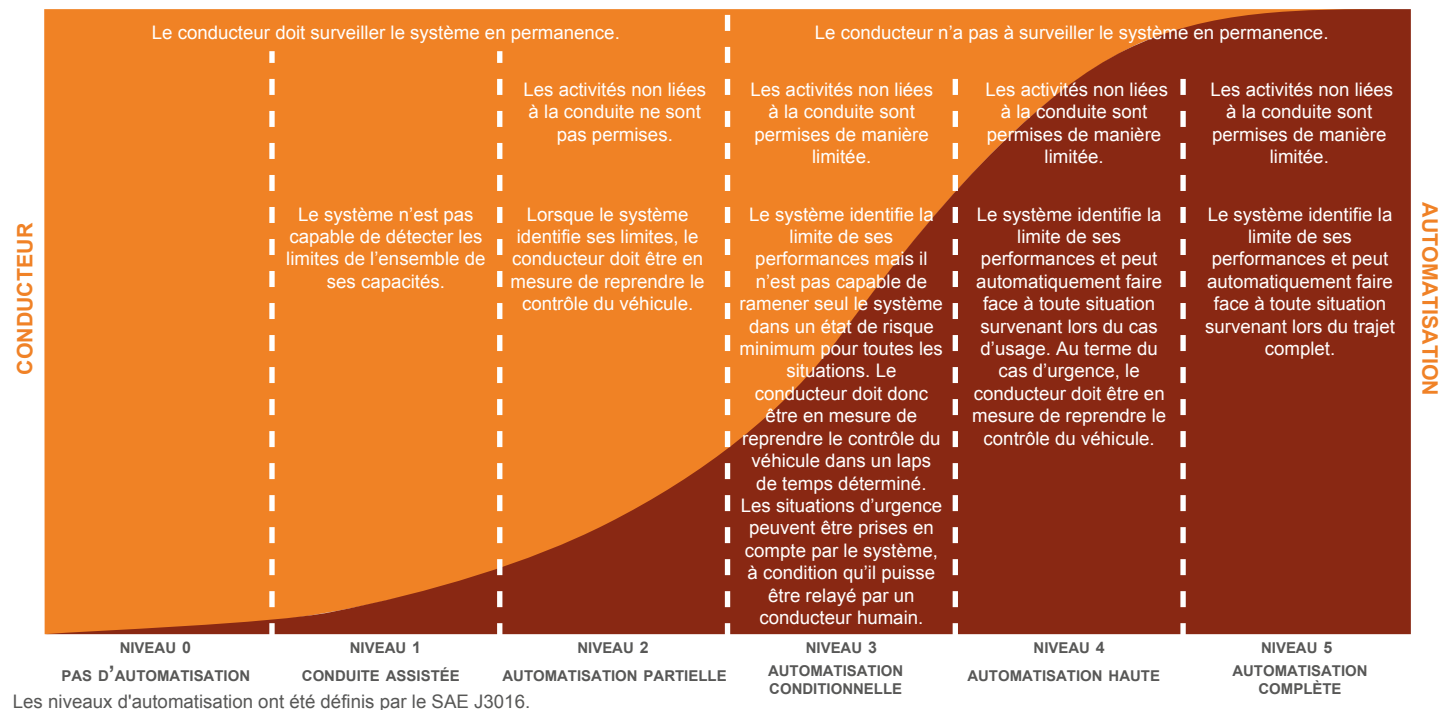
L'automatisation et la connectivité des véhicules permettent d'offrir de nouveaux services liés à la conduite et à la sécurité routière (systèmes d'alerte, remontées d'informations), tournés vers le véhicule lui-même (services de maintenance, de réparation),

relatifs à l'infrastructure routière (gestion du trafic ou de l'infrastructure elle-même) ou au conducteur (services d'assurance ou services d'info-divertissement).

Plusieurs cas d'usage de l'automatisation ont été identifiés, tant dans le transport de personnes (voiturier automatique, navettes urbaines sur sites fermés ou ouverts, robots taxis), que dans le transport de fret et la logistique (sites fermés, logistique du dernier kilomètre, transport longue distance), mais ils doivent trouver leur pertinence économique. Pour les deux grands constructeurs français, les niveaux 4 et 5 pourront trouver leur pertinence dans les transports collectifs. C'est dans cette optique que Renault travaille avec le chinois WeRide sur un minibus de niveau 4. Pour des usages individuels, Renault a indiqué rester pour le moment au niveau 2 et 2+, tandis que Stellantis a annoncé que la conduite autonome de niveau 3 sera disponible d'ici quelques années. Pour pérenniser leur développement, ces technologies devront trouver leur marché



LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



Le soutien des pouvoirs publics au développement du véhicule autonome et connecté

L'action publique s'est concentrée sur trois enjeux soulevés par l'automatisation : la sécurité (à travers la réglementation), le développement durable (à travers l'orientation des cas d'usage vers les transports publics et partagés) et l'interopérabilité (échanges de données, supervision, intervention à

distance). La stratégie nationale de développement des véhicules autonomes, lancée en 2018 par la France, a permis la mise en place du cadre réglementaire pour garantir la sécurité des services offerts et soutenir les expérimentations. Dans sa phase 2022-2025, la stratégie s'est concentrée sur le déploiement de la connectivité et des échanges de données, le déploiement des cas d'usages à travers le soutien aux collectivités, le financement des projets d'investissement dans

l'offre de véhicules et de services et la finalisation de la réglementation applicable au transport de marchandises. Elle s'est fixée un objectif de 100 à 500 services de transports de voyageurs automatisés, sans opérateurs à bord, en 2030.

En 2019, la loi LOM a prévu diverses dispositions pour la conduite automatisée, notamment en matière de responsabilité pénale en cas de circulation d'un véhicule autonome.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

Un décret entré en vigueur le 1^{er} septembre 2022 établit que, désormais, la responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule utilisant un système de conduite automatisée n'est pas engagée lors d'une infraction, si lors de cet incident le système exerce le contrôle dynamique du véhicule. Il fixe aussi les responsabilités respectives du conducteur et du constructeur, ou concepteur de ces systèmes, et les obligations d'information des conducteurs. Ces dispositions couvrent les niveaux d'automatisation jusqu'aux systèmes dits « totalement automatisés », à condition qu'ils soient sous la supervision d'une personne chargée de l'intervention à distance et qu'ils soient déployés sur des voies ou des zones prédéfinies.

L'État soutient également les investissements dans le véhicule autonome par le biais des programmes d'investissements d'avenir (PIA). Le PIA3 a permis de financer les programmes d'expérimentation SAM et ENA (voir plus loin). Le PIA4, doté d'un budget de 200 millions d'euros, a permis de lancer l'appel à projet « mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectés et bas carbone » et de faire émerger 8 lauréats (dont le projet 5 G Open Road) proposant des services de transport automatisé de voyageurs sous diverses formes (services réguliers, de transports à la demande, rabattements vers des pôles multimodaux).

Les expérimentations et tests de véhicules connectés et autonomes

En France, le cadre de régulation des expérimentations a été établi par l'ordonnance du 3 août 2016, qui soumet à autorisation préalable du ministre chargé des transports, la circulation, à titre expérimental, de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite sur une voie ouverte à la circulation publique. Il a été complété par la loi dite Pacte, qui autorise les expérimentations des véhicules des plus hauts niveaux d'automatisation avec un régime de responsabilité adapté, et par la loi LOM visant le cadre de circulation des véhicules autonomes. Depuis fin 2014, plus de 140 autorisations d'expérimentations ont été délivrées.

L'appel à projet EVRA (Expérimentation du Véhicule Routier Autonome), financé par le PIA 3 dans le cadre du programme France Véhicules Autonomes, a permis de lancer deux grands projets d'expérimentation en France. Le projet SAM (Sécurité et Acceptabilité de la conduite et la Mobilité autonome), mené par un consortium d'acteurs de la mobilité (constructeurs, opérateurs de transport, collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures, laboratoires de recherche) et coordonné par la PFA, a travaillé pendant 4 ans (jusqu'à fin 2023) sur des cas d'usage variés (transport public, livraison du dernier kilomètre...) auprès de 40 000 utilisateurs sur 13 territoires. Le projet ENA (Expérimentations de Navettes Autonomes), piloté par l'Université Gustave Eiffel, réunit, quant à lui, un consortium de 7 entreprises, 2 établissements académiques et 2 territoires. Il a permis de tester pendant plusieurs mois un service de navettes automatisées à Sophia Antipolis (avril 2022), puis un service de desserte en zone rurale peu dense à Cœur de Brenne (juillet 2022).

Le projet 5G OpenRoad clôturé fin 2024 a permis d'expérimenter l'apport de la 5G sur route ouverte. Créé en avril 2022 et coordonné par la PFA et Nokia avec un budget de 90 millions d'euros, il a réuni 17 partenaires privés et publics. Son objectif était de tester sur route ouverte (plateau de Saclay et

Vélizy), différents cas d'usage, grâce à des véhicules de niveau 2 (Renault et Stellantis), des robots taxis, des navettes autonomes de niveau 4 et des droïdes. Au niveau européen, plusieurs projets sont cofinancés par la Commission européenne. Les travaux du projet SCOOP (2014 – 2019), portant sur le déploiement de systèmes de transport intelligents coopératifs, ont été poursuivis à travers d'autres projets comme InterCor (dédié au fret), InDId ou C-Roads (développement de services d'information routière en temps réel à Bordeaux avec l'application COOPITS). Le projet 5GMED réunit 21 acteurs pour tester et déployer la 5G sur route et rail entre la France et l'Espagne. Plus récemment les projets SELFY, AWARE2ALL, BERTHA, ont également été cofinancés par l'UE, au sein de son programme cadre pour la recherche et l'innovation pour la période 2021-2027 (Horizon Europe).

Pour mener à bien les expérimentations de véhicules autonomes et connectés, il existe aussi différents centres d'essais dédiés. TEQMO a été inauguré en juin 2019 par l'UTAC à Monthéry et financé grâce au PIA et à la Région Île-de-France. Il est composé de 12 km de pistes d'essais avec un circuit autoroutier, une zone urbaine et une zone de manœuvre, et intègre la connectivité 5G. Transpolis, auquel est associé Renault Trucks, est une ville-laboratoire située dans l'Ain dédiée à l'innovation et à la sécurité et qui accueille notamment le projet ENA.

La question de l'accès aux données des véhicules

L'utilisation accrue des véhicules automatisés va développer les données produites pour des usages variés avec un impact important pour le développement des services de mobilité. Les règles concernant la gestion de ces données, lorsqu'elles sont personnelles, constituent un sujet majeur pour le respect de la vie privée des personnes. À ce titre, le règlement européen sur la protection des données permet de renforcer la protection des données

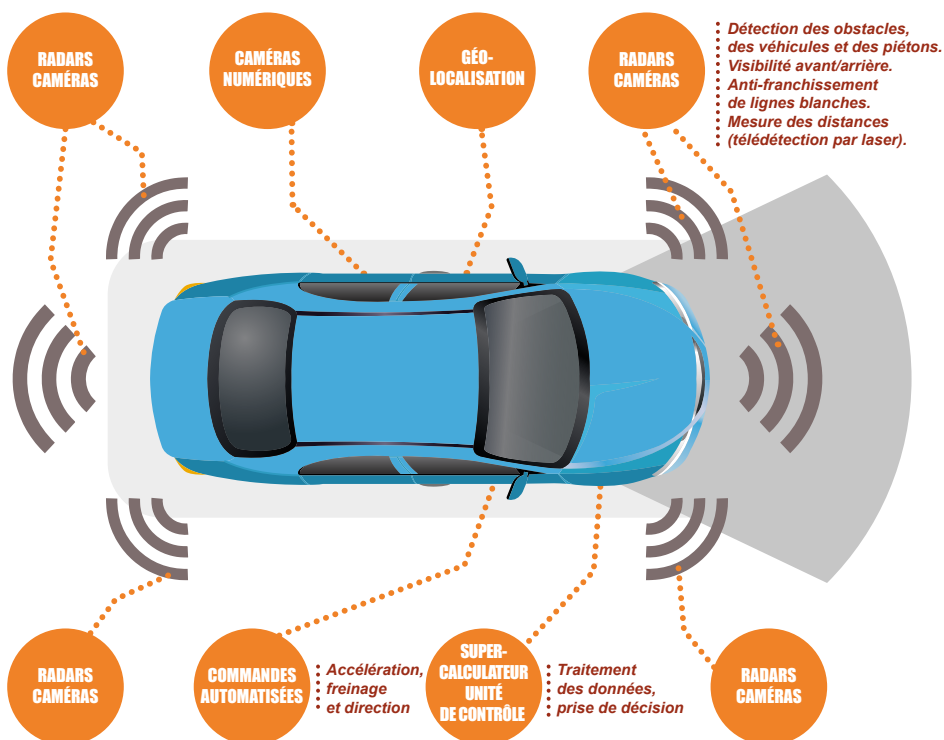
personnelles (RGPD), entré en vigueur en mai 2018, personnelles des usagers. En France, la loi LOM a également établi des règles de mise à disposition de certaines données pour les autorités publiques ou les gestionnaires d'infrastructures. De nombreux projets (MOSAR, 3SA, SVR, EVA, CTI...) ont été lancés ces dernières années afin de répondre aux enjeux de cybersécurité, avec une sécurisation au niveau du véhicule, mais aussi de l'infrastructure et du contrôle centralisé. En outre, la régulation européenne sur la cybersécurité et les systèmes de transport intelligents coopératifs constituent des apports significatifs, complétés par des règles du droit « souple » avec le pack de conformité de la CNIL sur les véhicules connectés en cours d'évolution et la normalisation technique (ISO).

Le « Véhicule étendu » (ExVe) est un concept que les constructeurs automobiles, accompagnés des grands équipementiers et des distributeurs indépendants, ont souhaité normaliser au niveau international (ISO) depuis 2014. Il traduit la préoccupation de prendre en considération l'extension du champ d'action du véhicule, désormais très connecté, avec les impacts qu'une telle extension suppose en termes d'intégrité et de sécurité du système. Les normes du véhicule étendu mettent en place un système permettant une gestion cohérente, responsable et interopérable des données du véhicule. Les technologies connectées et la conduite autonome préparent de nouveaux scénarios de mobilité et la mise en place d'un système économique et juridique élargi dans lequel les constructeurs automobiles ont une place déterminante (voir rapport Deloitte/ Fréget de janvier 2020). Le développement de l'intelligence artificielle a une place clé pour contribuer à l'innovation et à la transformation numérique et écologique du secteur automobile.

16
acteurs majeurs
de la mobilité

coopèrent
pour créer
5G OPEN ROAD

► EXEMPLE DE SYSTÈMES D'INTELLIGENCE EMBARQUÉE POUR LA CONDUITE AUTOMATISÉE



LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2024, le ralentissement de l'inflation à 2 %, contre 4,9 % en 2023, se répercute sur les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs, notamment grâce à la baisse des prix de l'énergie (pétrole, électricité). Les prix des dépenses de véhicules personnels (achats et utilisation) se stabilisent (+0,1 % après +4,5 %). Ce ralentissement est principalement lié à la baisse des prix des carburants pour les dépenses d'utilisation et à celle des prix des voitures d'occasion pour la composante « achats de véhicules ». Sur deux ans, l'augmentation de l'indice des prix des véhicules personnels est très inférieure (+4,6 %) à celle observée pour les autres modes (+9,7 % pour le ferroviaire, +13,3 % pour l'aérien).

Dans le transport routier de voyageurs, la hausse des prix a été divisée par deux, avec une croissance de 2,7 % en 2024, après +5,6 % en 2023. Les prix du « transport par cars et bus » ont aussi nettement

ralenti en 2024, passant d'une hausse de 5 % à 1,2 %, tandis que les prix des « taxis, voitures avec chauffeur » continuent de progresser assez vivement, à +4,6 %, contre +6,5 % l'an dernier. Dans le transport aérien, les prix avaient gagné plus de 10 % l'an dernier. Cette année, ils connaissent une hausse beaucoup plus modérée de 2,7 %. Enfin, les prix du transport ferroviaire connaissent également un net ralentissement (+2,7 %, contre +6,8 %) favorisé par une augmentation de l'offre et par l'amplification de l'ouverture à la concurrence.

Sur les vingt-cinq dernières années, les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière différenciée. Depuis 2000, les indices de prix réels, c'est-à-dire corrigés par l'indice général des prix à la consommation, ont augmenté de 29 % dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC) et de 15 % pour les véhicules personnels.

En ce qui concerne le transport aérien et ferroviaire, ils ont augmenté respectivement de 21 % et 16 %. Le prix du transport routier de voyageurs (autobus, autocars) a, quant à lui, baissé de 5 % depuis 2000. Dans le transport ferroviaire de voyageurs, les prix réels ont augmenté de 19 % entre 2000 et 2015, mais ont reculé les 5 années suivantes, avec un effondrement des prix en 2020 lié aux adaptations tarifaires après le confinement. En 2024, ils restent inférieurs de 3 % à leur niveau de 2015.



+0,1%

Stabilité en 2024 de l'indice des prix lié aux véhicules personnels

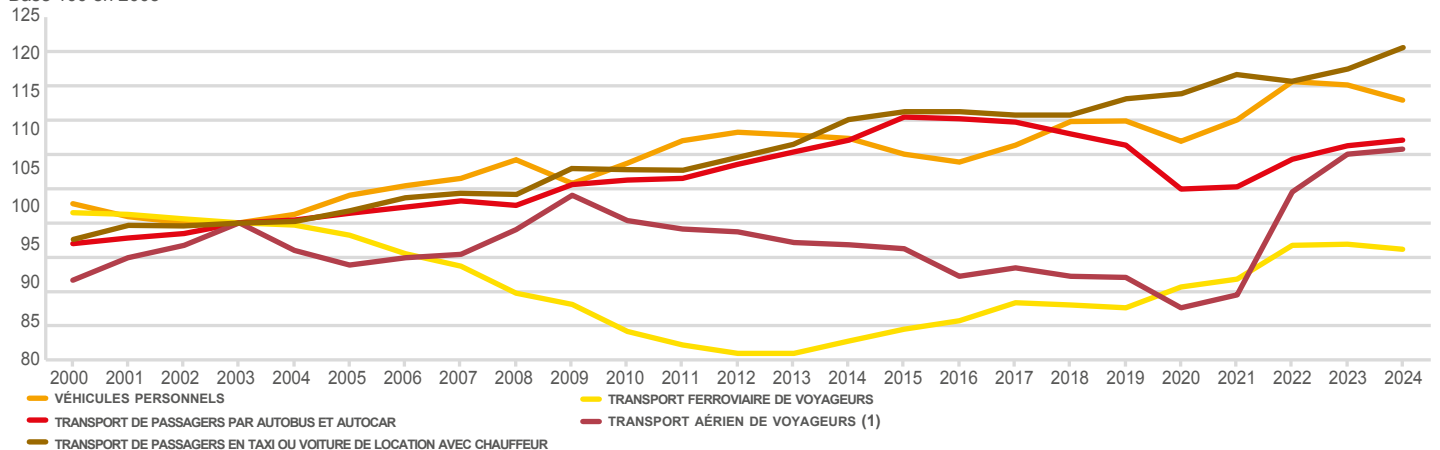
► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (EN %)

	Véhicules personnels	Transport ferroviaire de voyageurs	Transport routier de voyageurs (autobus, autocars et taxis)	Dont Transport de passagers par autobus et autocar	Dont Transport de passagers en taxi ou voiture de location avec chauffeur	Transport aérien de voyageurs
2010	+4,3%	+2,1%	-1,7%	-3,0%	+1,4%	-2,1%
2019	+1,1%	-0,3%	+1,4%	+0,7%	+3,2%	+0,9%
2020	-2,1%	-5,3%	+3,0%	+4,0%	+1,1%	-4,4%
2021	+4,4%	+1,9%	+3,4%	+2,9%	+4,0%	+3,8%
2022	+10,3%	+9,3%	+8,4%	+10,9%	+4,4%	+22,9%
2023	+4,5%	+6,8%	+5,6%	+5,0%	+6,5%	+10,4%
2024	+0,1%	+2,7%	+2,7%	+1,2%	+4,6%	+2,7%

Source : INSEE

INDICE DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Base 100 en 2003



Source : INSEE

Les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs retracent les évolutions des prix toutes taxes comprises. Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'aéroports sont incluses ; de même pour les autres modes, les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de mesures sociales, de subventionner une partie des frais liés au transport, une baisse sera enregistrée dans les dépenses des ménages. Les surcharges carburant sont incorporées dans le suivi de l'indice du transport aérien de voyageurs.

Les indices de transport ferroviaire et transport routier de voyageurs ne concernent majoritairement que les liaisons interurbaines. L'indice sur les véhicules

personnels a été établi en tenant compte à la fois de la partie achats, mais aussi de la partie utilisation des véhicules personnels. Pour retrouver les évolutions des prix réels de ces principaux modes de transport, ces différents indices sont corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique ci-dessus.

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transport de voyageurs connaissent, depuis 2003, des évolutions plus fortes et contrastées : entre 2003 et 2019, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de manière continue (+15 %), à l'exception des années 2014 à 2016. Le recul observé en 2020 fait également figure d'exception, mais un rattrapage a eu lieu en 2021 et 2022. Entre 2015 et 2024, l'indice des prix réels a finalement augmenté de 7 %. L'indice réel du transport ferroviaire a augmenté entre 2000 et 2015, puis a baissé continuellement jusqu'en 2020.

Malgré la hausse des prix depuis cette date, l'indice en 2024 reste en retrait de 3 % par rapport à 2015. Celui du transport routier de voyageurs (autobus et autocars) a baissé fortement jusqu'en 2013, mais augmente régulièrement depuis cette date. L'effet de baisse des prix lié à l'ouverture à la concurrence des autocars longue distance en 2015, s'est en effet rapidement estompé. La concentration des acteurs, la hausse des coûts d'exploitation (salaires, carburant) et le réajustement des modèles économiques ont fait monter les prix, qui ont progressé de 14 % entre 2015 et 2024. Les prix du transport particulier de personnes (taxis, VTC) ont, quant à eux, augmenté de manière continue (+29 % entre 2000 et 2024). Enfin, l'indice réel des prix du transport aérien a décliné pendant une longue période amorcée en 2009, mais augmente fortement depuis 2021 et atteint 21% de hausse sur la période 2000-2024, dont 15 % depuis 2015.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2024, dans un contexte de décre de l'inflation et de maintien d'une croissance robuste aux États-Unis et en Asie, le commerce mondial a augmenté de 2,9 % pour les marchandises et de 6,8 % pour les services. En France, l'activité des services de transport de fret a rebondi de 2,5 % en 2024, notamment grâce au rebond enregistré au 4e trimestre. Les prix, quant à eux, ont évolué de manière contrastée.

Dans le transport de fret maritime, les prix ont augmenté de 11,3 % en 2024, après avoir fortement reculé l'an dernier en raison de problèmes de surcapacité. Cette hausse des prix s'explique également par la crise en mer rouge qui oblige les navires de marchandises à éviter la zone en passant par le cap de Bonne-Espérance, rallongeant ainsi les temps de transport et donc les coûts.

Dans le fret aérien, la baisse des prix s'est poursuivie en 2024, passant de -21,8 % en 2023 à -2,5 %. Elle

s'explique principalement par la baisse du prix du kérosène, grâce à la chute des cours du pétrole, mais aussi par une concurrence accrue et la pression des compagnies low-cost cargo.

Dans le transport routier, en revanche, les prix continuent d'augmenter, mais à un rythme moins soutenu qu'en 2023 (+1,2 %, contre +3,6 % en 2023) du fait du ralentissement des prix des carburants.

Enfin, dans le transport ferroviaire, les prix, qui avaient fortement augmenté en 2023 (+13,5 %), continuent d'augmenter mais à un rythme beaucoup plus faible en 2024 (+2,1 %) en raison notamment de la baisse des prix de l'électricité.

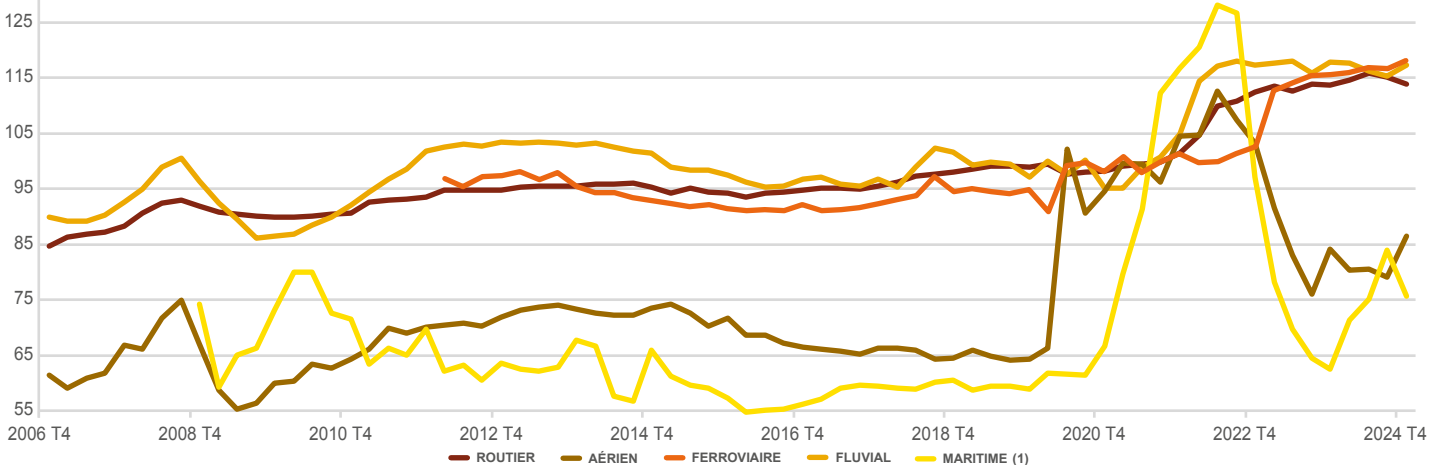
Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé régulièrement, de 1,8 % en moyenne annuelle, mais s'accélère à 4,7 % par an entre 2020 et 2023. Sur la même période, les indices de prix du

transport fluvial et du transport aérien ont connu des évolutions plus erratiques et des hausses significatives à partir de 2019. Sur l'ensemble de la période 2006-2024, les prix ont augmenté en moyenne annuelle de 1,5 % dans le fluvial et dans l'aérien.

Dans le transport ferroviaire, l'indice des prix n'est diffusé que depuis 2014, avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Entre 2012 et 2019, les prix étaient en recul mais, depuis 2020, ils augmentent fortement, tant sur le ferroviaire national qu'à l'international. Entre 2020 et 2024, les prix ont augmenté de 4,8 % par an. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, les nouveaux opérateurs se sont développés et représentent plus de la moitié des tonnes kilomètres transportées (58 % en 2024 contre 44 % en 2019).

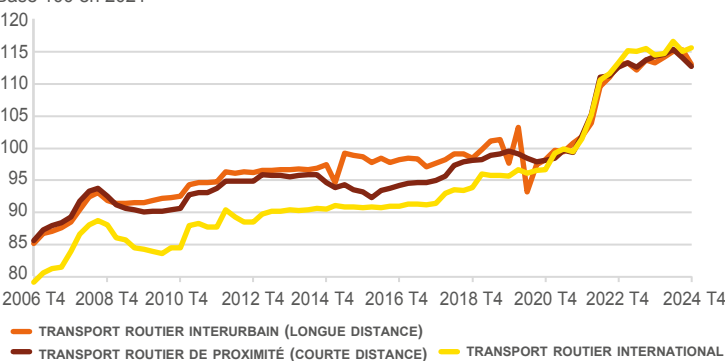
+25 % Hausse de l'indice des prix du transport de fret ferroviaire depuis fin 2019

Base 100 en 2021



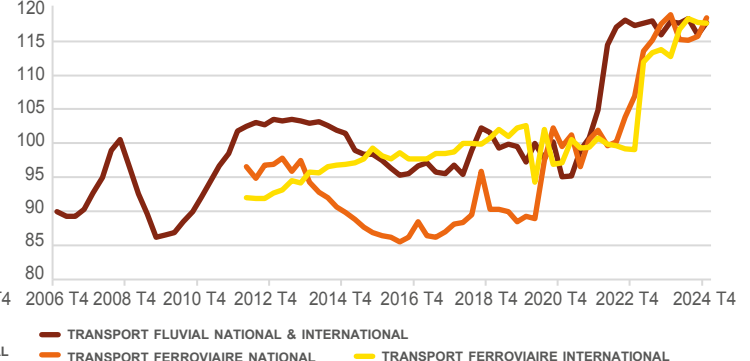
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

Base 100 en 2021



INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : FERROVIAIRE ET FLUVIAL

Base 100 en 2021



(1) Entre 2006 et 2011, la volatilité de l'indice des prix du fret maritime est très forte.

Source : MTE/SDES

Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SDES du ministère en charge des Transports. Pour le transport routier, fluvial et ferroviaire, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives, définies par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises et les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les relevés de prix sont effectués trimestriellement. Dans le transport routier et fluvial, seules les activités réalisées pour le compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France, dont le fret est l'activité principale, sont suivies.

Pour le transport ferroviaire, l'indice de prix, suivi depuis le 1^{er} trimestre 2012, est élaboré à partir de

111 prestations représentatives de transport, confiées par un échantillon de chargeurs aux opérateurs de transport ferroviaire.

Pour le fret aérien, l'indice est constitué des prestations de transport de fret au départ de la France par lettre de transport aérien. La prestation est définie par le lieu de déchargement et par la compagnie aérienne en charge de l'expédition. L'indice est élaboré à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire, qui intègre les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. Cet indice de prix est lié à la forte volatilité des prix des carburants.

Pour le transport maritime, l'indice de prix est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. Cet indice de prix est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac.

Pour le fret routier, les variations infra-annuelles sont moins importantes que pour le fluvial ou l'aérien, même si le carburant représente plus de 20 % des coûts totaux du transport routier de marchandises, comme le montre l'enquête du CNR (lire la page 63).

LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

D'après la dernière enquête « Budget de famille » de 2017, les ménages métropolitains consacrent en moyenne 15 % de leur budget à l'automobile. Ce budget varie de 20 % chez les ménages ruraux à seulement 9 % dans l'agglomération parisienne et représente pour plus de la moitié (57 %) des dépenses liées à l'utilisation du véhicule (carburant, réparation, entretien, péages, assurance). Ces dépenses d'utilisation s'élèvent à 8 % du budget total, mais atteignent 11 % chez les ménages ruraux et 9 % en moyenne chez les ménages appartenant aux 3 premiers quintiles de revenu (contre 7,4 % pour le 5^e quintile). Le poste qui pèse le plus lourd au sein de cet ensemble est le poste carburant, qui représente 4 % du

total et atteint 6 % dans les zones rurales, contre seulement 2 % dans l'agglomération parisienne. Les ménages les moins aisés (Q1-Q3) consacrent également à ce poste une part plus importante de leur budget (4,3 %) que les ménages les plus riches qui appartiennent au 5^e quintile (3,3 %). Enfin, le découpage par catégories socio-professionnelles montre également des contrastes importants en termes de dépenses automobiles. La catégorie des cadres et des employés, qui occupent fréquemment des emplois dans le tertiaire en zone urbaine, consacrent une part moins élevée de leur budget à l'automobile (respectivement 13 % et 15 %). À l'inverse, la catégorie des agriculteurs, des ouvriers et celle

des artisans commerçants, moins présents en zone urbaine et davantage contraints à utiliser leur véhicule pour travailler, consacrent 18 % de leur budget à l'automobile.



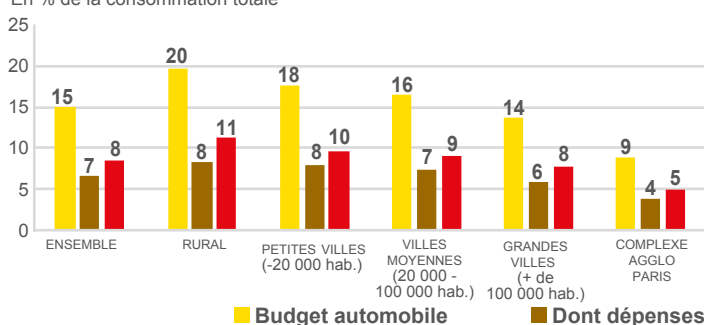
6%

Poids des dépenses de carburants dans le budget des ménages ruraux d'après l'enquête « Budget de famille 2017 »

► BUDGET AUTOMOBILE EN 2017

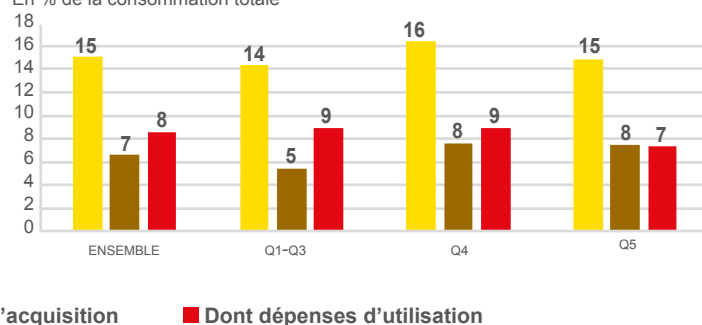
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

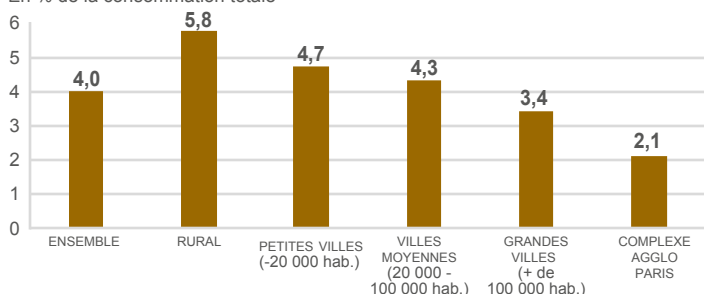
En % de la consommation totale



► POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2017

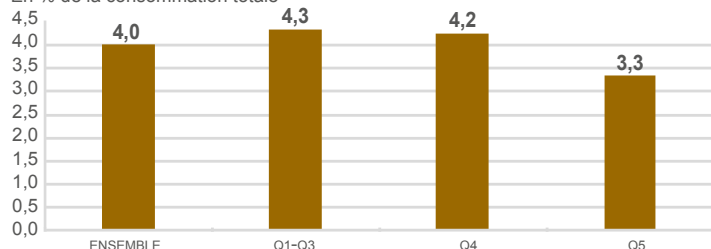
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

En % de la consommation totale



Source : INSEE, Enquête Budget de Famille 2017

L'enquête « Budget de famille » menée en moyenne tous les cinq ans par l'INSEE fournit une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services et permet de comparer les structures de consommation des diverses catégories de ménages suivant les différentes caractéristiques de ces derniers : catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie de commune de résidence, etc.

Au niveau des postes automobiles, il existe deux différences importantes par rapport à la comptabilité nationale (page 63). Dans le traitement des dépenses d'assurances de transport, leur intégralité est prise en compte dans les enquêtes, alors que seul le service (dépenses moins remboursements) est comptabilisé au niveau macroéconomique.

Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération les échanges entre particuliers.

L'enquête budget retenue dans cette édition se limite à la France métropolitaine. La répartition des différents postes automobiles est exprimée en pourcentage de la consommation totale hors impôts, taxes, remboursement de prêts et gros travaux. Les dépenses sont ici ventilées en fonction de la catégorie de commune d'habitation et des quintiles de revenu. Le 5^e quintile, correspond par exemple ici aux 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés.

En 2017, le budget automobile des ménages métropolitains a représenté 15 % de leur consommation totale. Le poste acquisition pèse pour moins de la moitié du total (43 %) variant de 5 % du budget pour les 60 % de ménages disposant des revenus les moins élevés (Q1-Q3) à près de 8 % pour le 5^e quintile. À l'inverse, le poste « dépenses d'utilisation » pèse davantage pour les ménages appartenant aux premiers quintiles (9 %) contre 7,4 % pour le 5^e quintile. Cet écart est en particulier lié au poids du poste carburant pour lequel les ménages les plus modestes y consacrent 1 point de plus dans leur budget que les ménages les plus aisés. Le même phénomène

s'observe pour les assurances liées au transport qui représentent 2,6 % du budget des plus modestes. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il en découle que les ménages appartenant à Q1-Q3 paient proportionnellement à leur consommation automobile, plus de taxes que les ménages du dernier quintile.

En ventilant par catégorie de commune de résidence, le poste carburant apparaît d'autant plus élevé que la taille de la commune est petite. Ainsi, les ménages de l'agglomération parisienne y consacrent près de 2 % de leur consommation, contre plus de 6 % pour les ménages des communes rurales, qui bénéficient moins des transports collectifs et qui se déplacent plus fréquemment et sur des distances plus grandes.

Avec le développement des véhicules électriques au prix unitaire plus élevé, les ménages modestes rencontreront davantage de difficultés à s'équiper compte tenu de la faible part qu'ils consacrent actuellement à l'achat de véhicules. De plus, le recours au marché de l'occasion pour l'achat de voiture électrique est encore limité par les faibles volumes.

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

+2,4 %

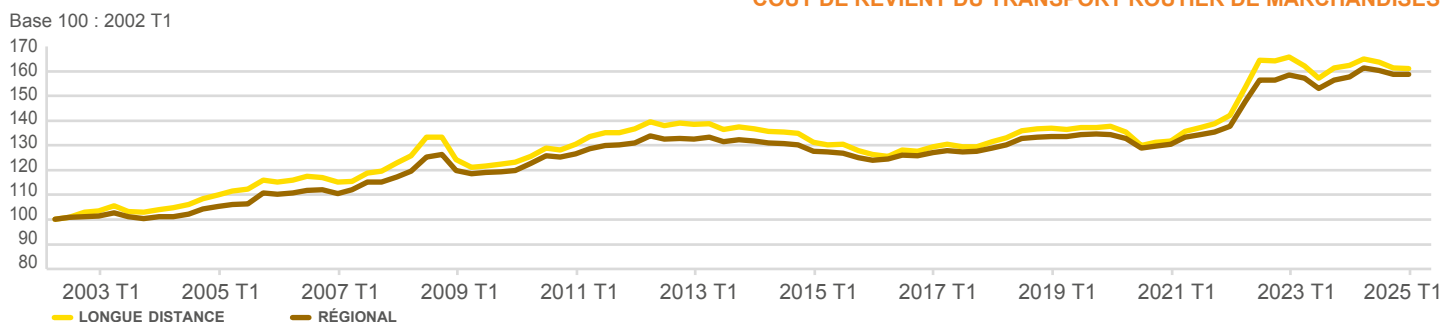
Hausse du prix de revient complet du transport routier de marchandises régional porteur en 2024

Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) indiquent que le coût de revient du transport routier de marchandises,

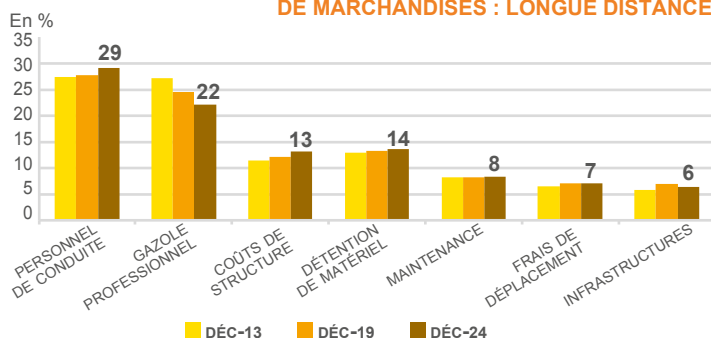
après avoir très fortement augmenté en 2022 et s'être stabilisés en 2023, a connu une nouvelle augmentation en 2024. Hors carburant, l'augmentation des coûts atteint +5,3 % en moyenne annuelle pour le régional porteur et +4,9 % pour la longue distance. La hausse est tirée par l'augmentation des coûts du personnel de conduite (+6,8 % en moyenne), qui représentent entre 30 et 40 % du coût total. Les minima conventionnels salariaux n'ont pas évolué en 2024, mais certaines entreprises ont pratiqué

des revalorisations salariales volontaires et la réforme des allègements Fillon a été adoptée, engendrant une hausse des coûts salariaux. Les coûts de structure qui représentent environ 13 % du total ont augmenté en moyenne de 4,7 %, en lien avec l'augmentation des coûts du personnel sédentaire et administratifs mais aussi des locaux. Enfin, le prix des matériels, qui représentent de 13 % à 20 % des coûts selon le type d'exploitation (régional ou longue distance), a augmenté d'environ 3,5 %.

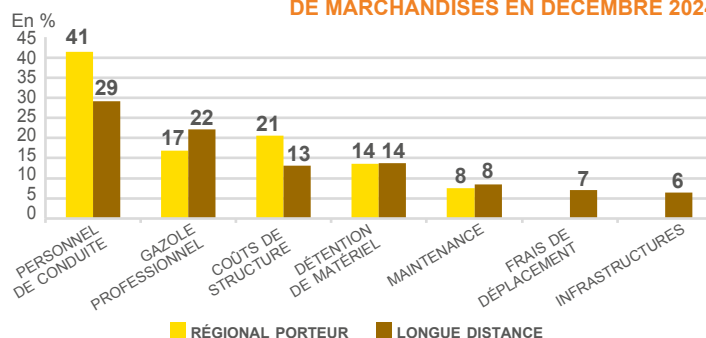
COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2024



Source : CNR

Le Comité National Routier (CNR) publie chaque année plusieurs indices reflétant l'évolution du coût du transport routier de marchandises réalisé pour compte d'autrui. Les deux indices utilisés ici sont ceux portant sur le transport longue distance et sur le transport régional.

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués au moyen d'ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile. Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

La structure des coûts de revient issue de l'enquête annuelle du CNR dépend à la fois de l'évolution de chacune des composantes, mais aussi des conditions d'exploitation associée (kilométrages effectués, nombre d'heures travaillées). Ainsi, un poste peut voir son poids dans la structure varier différemment de ce que l'évolution de son coût unitaire peut laisser penser. Ici, nous nous intéressons essentiellement à l'évolution de la structure des coûts, car elle reflète mieux la réalité vécue par les transporteurs.

Le CNR prend désormais en compte, dans le calcul de ses indices, le CICE depuis 2013,

année de son entrée en vigueur, afin de les rendre comparables avec la période post 2019. Le CICE est en effet transformé à partir du 1^{er} janvier 2019 en un allègement pérenne des cotisations sociales employeurs.

Dans le transport routier de marchandises de longue distance, le premier poste de dépenses est le personnel de conduite, dont la part est restée stable depuis 2013, autour de 29 % (29,1 % en 2024). Second poste de dépenses, le gazole professionnel a fluctué entre 2013 et 2022, passant de 27 % à 20 % quelques années plus tard, pour enfin remonter fortement en 2021 et 2022. En 2024, avec le reflux du prix des carburants, il recule de 2 points pour la seconde année consécutive et s'établit à 22,1 % du total. Les charges de structure, qui constituent environ 13 % du coût total, ont augmenté de près de 1 point en 2024 à 13,7 %.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est restée stable, à un niveau légèrement supérieur à 12 % depuis 2016, après deux années de hausse, suite au renchérissement du prix des véhicules neufs, lié à l'entrée en application de la norme environnementale EURO VI au 1^{er} janvier 2014 et aux nouveaux équipements de sécurité obligatoires. L'impact de ces hausses est dilué dans le calcul du coût de détention par le renouvellement progressif des véhicules (environ 1/6 du parc par an). Cependant, la hausse importante des taux d'intérêts alourdit le

poids financier de ces changements de matériel. L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparation des véhicules, demeure stable autour de 8,3 % depuis 2016. Enfin, le poste « infrastructures » est stable en 2024, à 6,4 % du coût total.

Dans le transport régional, les coûts liés au personnel de conduite pèsent davantage que dans le transport longue distance et sont stables à 41,4 % du total en 2024. La détention de matériel, dont l'indice de prix s'est apprécié de 3,7 %, arrive en deuxième position à 20,6 %, devant les dépenses en gazole professionnel qui reculent de 1,5 point en 2024 à 16,9 %. Enfin, les coûts de maintenance réparation augmentent à 7,5 % du total en 2024.

Dans les prochaines années, l'émergence des nouvelles motorisations, plus coûteuses à l'achat, nécessitera un soutien adapté au financement, afin d'encourager les transporteurs dans la décarbonation de leur flotte. Par ailleurs, le coût de l'énergie doit se maintenir à un niveau qui permette de ne pas trop s'éloigner des coûts globaux du marché.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2024, l'inflation décélère nettement à la faveur d'un recul des prix des produits pétroliers et d'un fort ralentissement des prix alimentaires. Elle passe de +4,9 % en 2023 à +2 % en 2024.

Dans ce contexte, les postes liés à l'automobile ont également connu un ralentissement des prix, voire même une baisse s'agissant des carburants. Les prix des automobiles neuves ont augmenté

de 1,5 %, contre +4 % l'année précédente. Les prix des pièces détachées et accessoires et de l'entretien-réparation ont décéléré, passant de +7,8 % en 2023 à +4,2 % en 2024, grâce au fort ralentissement observé pour la composante pièces et accessoires (+1,7 % en 2024, contre +6,5 % en 2023). Le prix des services d'entretien (main d'œuvre et fournitures utilisées par celle-ci), continue d'augmenter à un rythme soutenu

(+5,5 %), bien qu'en recul par rapport à l'an dernier (+8 %). S'agissant des carburants, les prix, qui avaient rebondi fortement en 2021 et 2022 avec la relance du commerce mondial et la guerre en Ukraine et s'étaient stabilisés en 2023, sont en recul de -4,7 % en 2024.

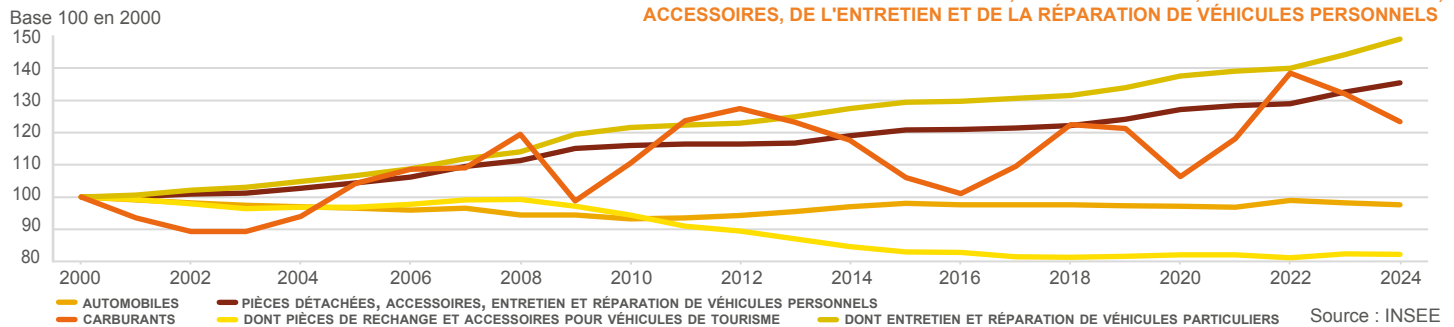
-4,7 % Recul du prix des carburants en 2024

► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

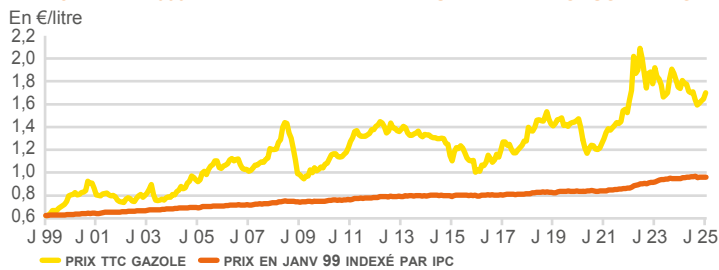
	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Dont Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme	Dont Entretien et réparation de véhicules particuliers	Prix des carburants
2019	+1,1%	+0,7%	+2,7%	+1,5%	+2,9%	+0,1%
2020	+0,5%	+0,4%	+2,9%	+0,9%	+3,2%	-11,9%
2021	+1,6%	+1,3%	+2,6%	+1,7%	+2,8%	+13,0%
2022	+5,2%	+7,5%	+5,7%	+3,9%	+5,9%	+23,3%
2023	+4,9%	+4,0%	+7,8%	+6,5%	+8,0%	+0,0%
2024	+2,0%	+1,5%	+4,2%	+1,7%	+5,5%	-4,7%

Sources : INSEE, calculs CCFA

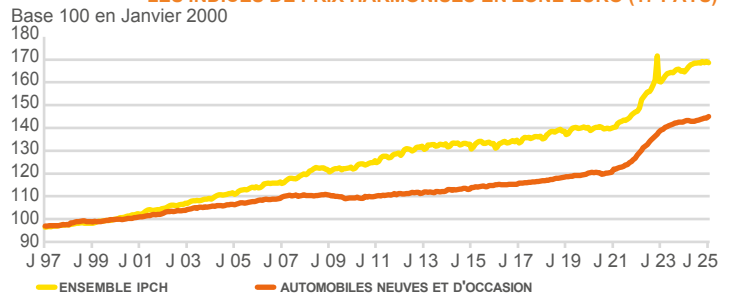
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



LE PRIX À LA POMPE DU GAZOLE EN FRANCE ET CELUI OBSERVÉ EN JANVIER 1999 INDEXÉ AVEC L'INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION



LES INDICES DE PRIX HARMONISÉS EN ZONE EURO (17 PAYS)



L'indice calculé par l'INSEE des prix des automobiles neuves compare les prix d'un panel de voitures achetées par les ménages, de caractéristiques techniques semblables, afin de ne pas tenir compte des augmentations de prix consécutives à des améliorations de la qualité ou de l'équipement, ni de l'évolution de la structure des ventes (mix énergie, mix carrosserie). Il prend en considération les rabais offerts périodiquement (hors gré à gré), ainsi que le système de bonus/malus. L'indice INSEE a augmenté de 15,4 % entre 2019 et 2024, alors que le prix moyen des véhicules vendus en France (toutes catégories d'acheteurs confondues) a évolué beaucoup plus fortement (+34 %) avec le développement des tout-terrain, tout chemin, de la montée en gamme et de la motorisation électrique.

Sur la période 1992-2010, le prix réel des voitures neuves (c'est-à-dire corrigé de l'inflation) a décliné régulièrement, sous l'effet continu de la concurrence et ponctuel des mesures de soutien au marché (bonus/malus, prime à la casse). Néanmoins, les nouvelles exigences réglementaires en matière de dépollution et de

sécurité ont contribué à la croissance des prix des voitures neuves depuis 2011. La baisse du bonus écologique et l'alourdissement des malus ont également pesé sur les prix, particulièrement en 2024.

Globalement, en 2024, la hausse des prix des voitures neuves mesurée par l'INSEE (à partir de la consommation des ménages) s'est ralentie, passant de +4 % à +1,5 %. Sans tenir compte des rabais et du bonus/malus (prix catalogues), les prix sur l'ensemble du marché (y compris les achats des entreprises) ont cependant augmenté de 2,7 % selon les données AAA Data, contre +6,6 % l'an dernier. Toutes les motorisations ont connu des hausses de prix, à l'exception de l'essence dont le prix baisse de 5 %. L'hybride rechargeable est la motorisation qui a connu l'augmentation la plus forte en 2024 (+15 %) et son poids dans les immatriculations, bien que faible (10 %), est en augmentation. Le prix moyen des voitures électriques vendues continue d'être environ 17 % supérieur à la moyenne, mais, en 2019, il était de 40 % supérieur.

Entre 2000 et 2024, l'indice réel pour les pièces de rechange et accessoires est passé de 100 à 82, soit un recul de 18 %. À l'inverse, l'indice des prix réels des services d'entretien et de réparation est en hausse de 49 % par rapport à 2000, en raison de la hausse des coûts de la main d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, pénurie de main d'œuvre qualifiée). Enfin, les prix des carburants ont augmenté beaucoup plus vivement que l'inflation sur longue période, notamment depuis 2017. L'indice réel du prix des carburants s'établit à 123 (base 100 en 2000).

Dans la zone euro, Eurostat calcule un indice des prix à la consommation harmonisé qui permet des comparaisons internationales, grâce à une méthodologie similaire dans les différents pays. Depuis 2000, le niveau général des prix en zone euro a progressé de 66 %, tandis que celui des achats de voitures neuves et d'occasion a progressé de seulement 45 %, indiquant une pression sur les prix liée, à l'instar de la France à l'intensité de la concurrence et à la contrainte sur le pouvoir d'achat des ménages.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'année 2024 a été marquée par un ralentissement de la croissance dans un contexte de décélération de l'inflation. Le PIB a augmenté de 1,2 %, après +1,4 % en 2023. L'inflation a ralenti par rapport à l'année précédente, s'établissant à 2,2 % en moyenne annuelle, contre 7,0 % en 2023. Cette diminution des prix est en grande partie liée à celle des prix alimentaires (+1,3 %, contre +12,2 % en 2023) mais aussi à ceux de l'énergie. Le revenu disponible brut des ménages (RDB) augmente de 4,8 % en 2024, ce qui fait progresser le pouvoir d'achat, qui croît de 2,6 %, contre 0,8 % en 2023. Cela permet une légère accélération de la dépense de consommation finale des ménages, qui progresse de 1,0 % en 2024 (après +0,8 % en 2023), mais le taux d'épargne des ménages continue d'augmenter et se situe à un niveau élevé de

18,2 % du RDB, soit +1,2 point par rapport à 2023.

En 2024, le total des dépenses consacrées à l'automobile s'élève à 162 milliards d'euros, en hausse de 0,5 % par rapport à 2023. Cela constitue un fort ralentissement par rapport à l'année dernière (+5,9 %). Les achats de véhicules ont légèrement reculé de 0,4 % en valeur, à 44,7 milliards d'euros. Les dépenses en automobiles neuves ont diminué de 5,2 % (contre +23,6 % l'an dernier), en raison d'une forte baisse des volumes (-5,8 %) et d'une relative stabilité des prix (+0,7%). A l'inverse, les dépenses en voitures d'occasion ont accéléré avec une hausse de 11,5 %, se décomposant en une hausse de 9,6 % en volume et de 1,7 % en prix.

La croissance des dépenses en entretien-réparations a fortement ralenti ; elles s'élèvent à 41,4 milliards d'euros en 2024, soit une hausse de 3,1 % contre 8,1 % en 2023. Enfin, les achats de « carburants et lubrifiants » continuent de baisser à un rythme identique à l'an dernier (-2,9 %), en raison d'une baisse des prix (-4,7 %), tandis que la consommation en volume augmente de 1,8%. Le montant s'élève à 52,7 milliards d'euros.

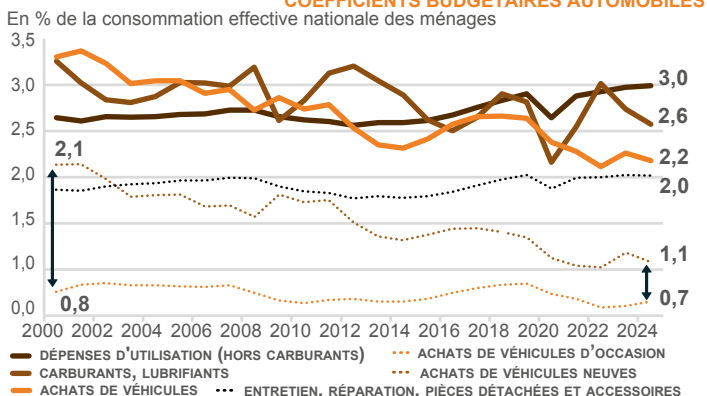
7,9 %
Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2024

► DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT (EN MILLIARDS D'EUROS ET EN PART DE LA CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES)

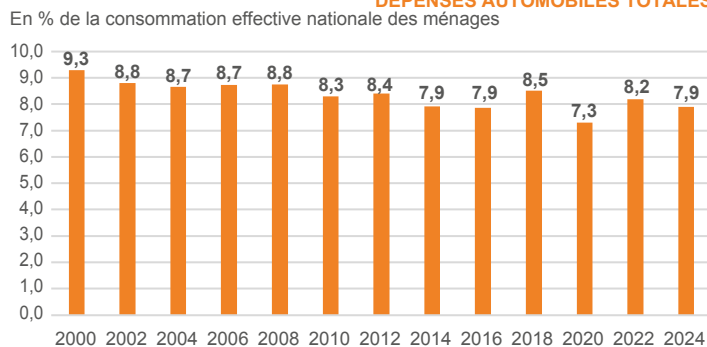
	2000	2010	2019	2022 (1)	2023 (1)	2024 (1)	variation 2024/2023						
ACHATS DE VÉHICULES	32,9	3,3%	38,7	2,7%	44,4	2,6%	39,2	2,1%	44,9	2,3%	44,7	2,2%	-0,4%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)	28,8	2,9%	33,5	2,4%	36,9	2,2%	29,8	1,6%	35,4	1,8%	35,5	1,7%	+0,4%
dont automobiles neuves	21,3	2,1%	24,5	1,7%	22,7	1,3%	18,9	1,0%	23,4	1,2%	22,2	1,1%	-5,2%
dont automobiles d'occasion	7,6	0,8%	9,0	0,6%	14,2	0,8%	10,9	0,6%	12,0	0,6%	13,4	0,7%	+11,5%
Caravanes, motocycles, cycles	4,1	0,4%	5,3	0,4%	7,5	0,4%	9,4	0,5%	9,5	0,5%	9,2	0,4%	-3,6%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	58,7	5,9%	77,1	5,4%	96,1	5,7%	110,3	5,9%	113,4	5,7%	114,1	5,6%	+0,7%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires	18,5	1,9%	26,1	1,8%	34,0	2,0%	37,2	2,0%	40,2	2,0%	41,4	2,0%	+3,1%
dont fabrication d'équipements automobiles	11,3	1,1%	17,2	1,2%	23,1	1,4%	24,7	1,3%	27,0	1,4%	28,0	1,4%	+3,8%
dont services d'entretien de véhicules automobiles	2,4	0,2%	3,1	0,2%	4,0	0,2%	4,5	0,2%	4,9	0,2%	5,1	0,2%	+3,8%
Carburants et lubrifiants	32,4	3,3%	40,1	2,8%	47,3	2,8%	56,0	3,0%	54,3	2,7%	52,7	2,6%	-2,9%
Péages, stationnement, location, auto-écoles	7,7	0,8%	10,9	0,8%	14,8	0,9%	17,1	0,9%	18,8	0,9%	20,0	1,0%	+6,0%
ASSURANCES AUTOMOBILES	1,0	0,1%	1,6	0,1%	2,2	0,1%	2,7	0,1%	2,9	0,1%	3,1	0,2%	+9,1%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	92,5	9,3%	117,5	8,3%	142,7	8,5%	152,2	8,2%	161,1	8,1%	162,0	7,9%	+0,5%
Services de transports collectifs	13,6	1,4%	21,7	1,5%	29,0	1,7%	28,6	1,5%	33,3	1,7%	36,1	1,8%	+8,4%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	995	100%	1 415	100%	1 682	100%	1 857,61	100%	1 985,37	100%	2 051,82	100,0%	+3,3%
NOMBRE DE MÉNAGES en milliers (métropole)	24 256	27 227	29 336	30 174	30 460	30 725	30 725	30 725	30 725	30 725	30 725	30 725	+0,9%
Taux d'épargne des ménages	13,3%	15,8%	14,6%	16,9%	17,0%	18,2%							+1,2 point
Consommation automobile par ménage (en euros)	3 813	4 314	4 863	5 043	5 290	5 272							-0,3%
Consommation automobile par ménage motorisé (en euros)	4 748	5 166	5 728	5 933	6 275	6 254							-0,3%

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 60), les ménages ont dépensé 162 milliards d'euros pour leurs transports individuels en 2024, et 36,1 milliards d'euros en services de transport collectifs.

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale, appelée « coefficient budgétaire automobile », s'établit autour de 9 % entre 1990 et 2009. Puis, après la crise de 2009, le coefficient a oscillé autour de 8 %, niveau proche de celui observé en 2024 (7,9 %).

Jusqu'en 2005, les achats de véhicules (automobiles neuves, occasion et autres véhicules) constituaient le

premier poste de dépenses automobiles, autour de 3,5 % de la consommation effective des ménages. Puis, à partir de 2006, le poids des achats de véhicules a commencé à décroître au profit des dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant). Elles sont devenues le premier poste de dépenses automobiles à partir de 2012. Depuis 2019, la baisse du coefficient budgétaire, associée à l'acquisition des véhicules, est encore plus marquée, en raison des problèmes de pénurie qui ont fait suite à la crise sanitaire et ont touché à la fois les achats de voitures neuves mais aussi d'occasion. Les achats de véhicules ne représentent plus que 2,2 % de la consommation des ménages en 2024, lié en grande partie à la contraction des volumes. En outre, l'écart entre le poids des dépenses en voitures neuves et celui en voitures d'occasion s'est

considérablement réduit, passant de 1,3 point en 2000 à 0,4 point en 2024, essentiellement dû à la baisse du poids des voitures neuves.

Les dépenses d'utilisation des véhicules (hors carburants) sont en hausse constante depuis 2014 et représentent 3 % des dépenses des ménages en 2024. Enfin, le poids du poste « carburant » a fortement oscillé ces vingt dernières années, en lien avec l'évolution des prix de l'énergie. En 2020, il était tombé à 2,2 %, puis est remonté jusqu'à 3 % en 2022. Depuis il baisse à nouveau avec le recul des prix et s'élève en 2023 à 52,7 milliards d'euros.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2024, la production cumulée de nouveaux crédits à la consommation a légèrement augmenté après la forte chute de 2023. Les taux d'intérêt se sont stabilisés après la très forte hausse observée entre septembre 2022 et février 2024 (+2,6 points sur 1 an et demi), mais ils restent à un niveau élevé moyen de 6,4 % sur l'année. Malgré le recul du marché automobile (-3,3 % dans le neuf pour les particuliers), le nombre de dossiers de financement automobile a augmenté de 13 % en valeur et de 12 % en volume en 2024, selon les données de l'Association des Sociétés Financières (ASF).

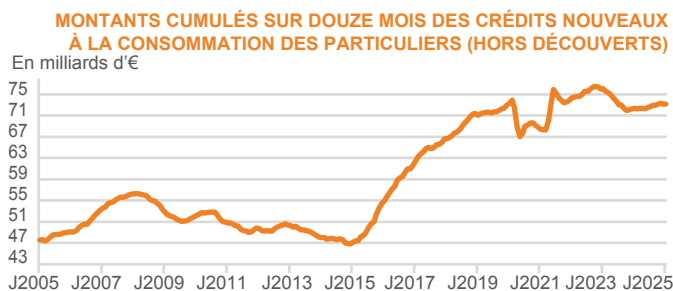
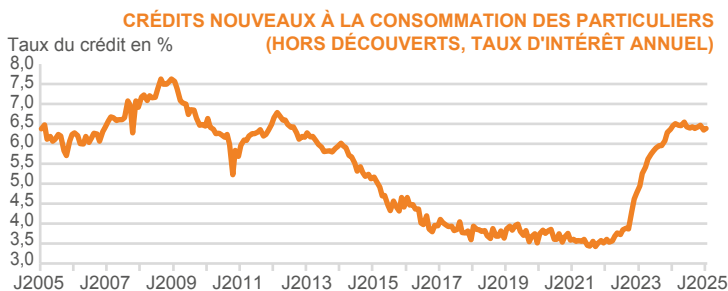
D'après les données de l'enquête Parc Auto de Kantar, la part des ménages qui achètent leur voiture neuve à crédit peut être estimée autour de 70 %. Néanmoins, au sein de l'achat à crédit, les formules locatives continuent de progresser (+20 % en volume). La Location avec Option d'Achat (LOA), qui domine le marché du leasing aux particuliers, progresse moins vite (+9 % en 2024) que la Location Sans Option d'Achat (LSOA) (+67 %). Quant au crédit affecté, il continue de baisser (-25 %).

En 2024, la location représente désormais près de 90 % du financement à crédit (14 % en 2010), devant le crédit automobile affecté (10 % en 2024, contre 49 % en 2010) et le prêt personnel. En 2024, 50 000 véhicules ont été financés grâce au dispositif du leasing social mis en place pour favoriser l'équipement des ménages modestes en véhicules électriques neufs. Au sein de la location, la LOA domine largement (66 % des achats à crédit), devant la LSOA qui progresse et dont le poids dans le nombre de dossiers de financement atteint désormais plus de 20 %. Avec le développement des véhicules électriques, dont la valeur unitaire moyenne est plus élevée que celle d'un véhicule thermique (environ 20 %), l'attrait pour ces formules locatives s'en trouve actuellement renforcé.

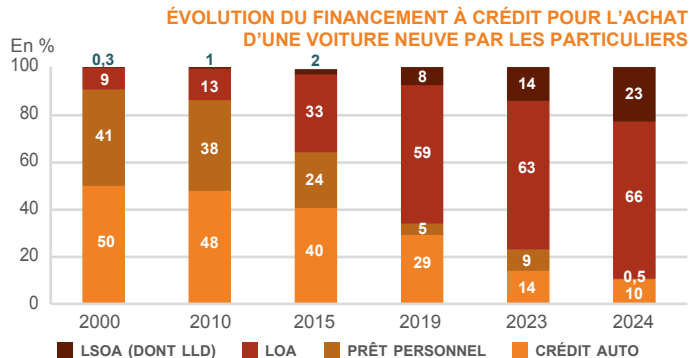
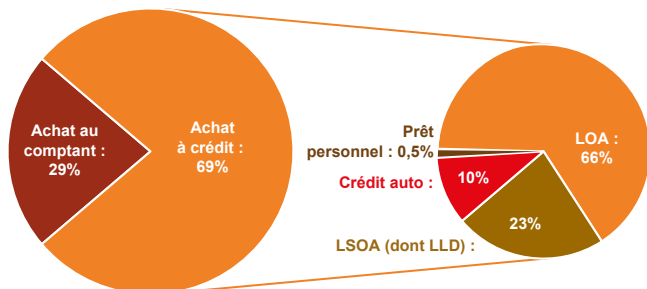
Pour les véhicules d'occasion achetés par les ménages, l'achat au comptant reste le principal mode de financement. En 2024, 61 % des véhicules d'occasion ont été achetés avec un apport personnel selon l'enquête PARC AUTO de Kantar, en légère baisse par rapport à 2023. Le nombre de dossiers de financement à crédit du véhicule d'occasion a légèrement baissé en

2024, malgré la hausse des immatriculations. Cette baisse est à mettre en relation avec le recul des opérations de crédit affecté, tandis que la LOA augmente fortement (+37 % des dossiers et 28 % du financement à crédit).

Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) a baissé de 6 % en 2024. Contrairement aux ménages, le paiement au comptant est très peu usité. Le crédit affecté est quasi inexistant (2 %) et les formules locatives représentent 98 % des dossiers de financement à crédit. Les entreprises privilégient la LSOA, qui représente 53 % des dossiers de financement en 2024, un poids en recul de 5 points par rapport à 2022. À l'inverse, le poids de la LOA progresse (45 %), mais le nombre de dossiers est en recul de 2 % en 2024. La valeur moyenne des dossiers de financement par LOA est cependant deux fois plus élevée que celle des dossiers de LSOA, ce qui conduit à une prédominance de la LOA dans les montants exprimés en euros.



MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2024



Les acheteurs de voitures, neuves ou d'occasion, ont recours à un financement s'ils ne peuvent ou ne veulent pas acheter comptant.

Quatre possibilités de financement s'offrent à eux :

- Les prêts personnels ou bancaires accordés par une banque ou un établissement de crédit. L'emprunteur est libre d'utiliser son crédit comme il l'entend.
- Le crédit automobile affecté ou crédit classique. Il est accordé par des sociétés financières, filiales des constructeurs et des importateurs, ou par des sociétés financières indépendantes des constructeurs, mais filiales de groupes financiers ou bancaires. Il est utilisé pour un achat déterminé.
- La location avec option d'achat (LOA), appelée aussi leasing, location avec promesse de vente ou crédit-bail. Il s'agit d'un crédit à la consommation qui permet d'avoir la disposition d'une voiture contre le paiement de mensualités pendant la période du bail, qui peut aller jusqu'à quatre-vingt-quatre mois, soit sept ans. L'option d'achat peut être levée en cours de bail ou à son terme.
- La location sans option d'achat (LSOA) regroupe la location financière et la location longue durée. Ce sont des opérations sans possibilité pour le locataire de devenir propriétaire à l'issue du contrat.

Des résultats provenant de sources diverses (associations professionnelles, statistiques d'immatriculations, enquêtes...) permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

89 % Part de la location dans le financement à crédit des voitures achetées neuves par les ménages en France en 2024

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

En 2024, le chiffre d'affaires du commerce automobile (tous véhicules) a baissé de 2,6 % dans le sillage du recul des ventes en volume (-3,2 %) et du ralentissement des prix des voitures neuves (+1,5 % en 2024, après +4 % en 2023). Le chiffre d'affaires hors taxes du commerce de véhicules automobiles en France s'élève à 184,3 milliards d'euros en 2024, en baisse de 2,6 % par rapport à 2023.

Le chiffre d'affaires généré par l'entretien et la réparation de véhicules s'élève à 31,2 milliards d'euros hors taxes, en hausse de 3,8 % par rapport à 2023. Avec la montée en puissance de l'occasion, de l'augmentation de l'âge moyen du parc et de la durée de détention, les passages en atelier continuent de croître (2,6 en 2024, contre 1,8 en 2015), même s'ils restent en retrait par rapport à 2019 (2,7 en moyenne) du fait de la moindre intensité d'utilisation des véhicules.

-2,6 %

Variation du chiffre d'affaires HT du commerce de véhicules automobiles en France en 2024

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2025

MARQUES	Réseau primaire
Renault-Dacia (1)	1 143
Alpine	35
Peugeot	423
Citroën	395
Opel	233
DS	178
Fiat (1)	444
Alfa Romeo	156
Lancia	86
Jeep	165
Groupes Renault et Stellantis	3 258
Volkswagen (1)	537
Toyota	274
Ford	219
Suzuki	219
Kia	216
Hyundai	204
Nissan	187
Skoda	170
Mercedes-Benz	164
Seat	160
BMW-Mini	157
Audi	145
Mitsubishi	106
Mazda	108
Honda	81
Lexus	45
Volvo	120
Autres marques	288
TOTAL	6 658

(1) Inclut les entités destinées aux professionnels.

Source : Argus

Le chiffre d'affaires du commerce de détail d'équipements automobiles atteint 8,2 milliards d'euros hors taxes en 2024, en hausse de 5 % par rapport à 2023.

Enfin, le chiffre d'affaires du commerce de détail de carburants s'établit à 19,8 milliards d'euros en 2024, en baisse de 2,4 % par rapport à 2023. La baisse de la consommation totale de carburants routiers (-0,4 % d'après l'UFIP), conjuguée à une baisse des prix (-4,7 % en moyenne sur un an), explique ce recul.

Depuis les années 90, la distribution automobile connaît un mouvement continu de concentration, liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme qui perdure aujourd'hui.

En 2024, les 100 plus grands groupes de distribution automobile ont réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de 71,3 milliards d'euros, en hausse de 6 % sur un an, malgré la baisse des volumes et le ralentissement des prix. Ils représentent ainsi près de 78 % du marché

en valeur en 2024, en hausse de 7 points sur 1 an. En volume, ils représentent également plus de 71 % des ventes de voitures particulières. Les dix premiers groupes représentent, quant à eux, 29 % des ventes en valeur et 28 % en volume. Sept groupes affichent désormais un chiffre d'affaires supérieur à 2 milliards d'euros (contre quatre en 2022) et plus de vingt groupes ont enregistré un chiffre d'affaires supérieur à 1 milliard d'euros, contre 15 en 2022 et 9 en 2020. Le top 10 des distributeurs a cumulé 26,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, en hausse de 3,3 % sur un an.

Selon les données de l'INSEE-Esane, le taux de marge d'exploitation (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée au coût des facteurs) du commerce de véhicules automobiles a progressé au cours des dernières années, passant de 15 % en 2015 à 26 % en 2022. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) est, quant à lui, passé de 11 % à 21 %. Dans l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, ces deux indicateurs restent stables autour de 22 % et 13 % en 2021.

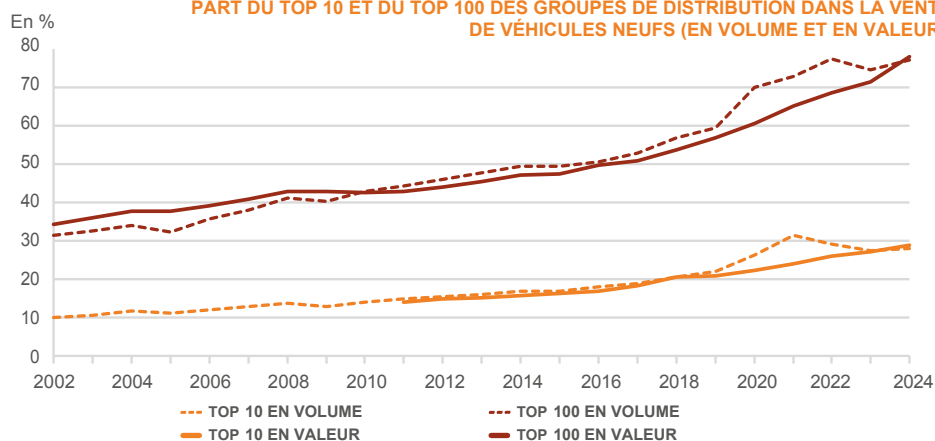
► CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS (EN MILLIARDS D'EUROS COURANTS HT)

Activités	2010 (1)	2019	2020	2022	2023 (sd)	2024 (p)	Variation 2024-2023
Commerce de véhicules automobiles	115,9	151,6	136,0	162,3	189,2	184,3	-2,6%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	22,8	24,1	22,7	27,5	30,1	31,2	+3,8%
Commerce de détail d'équipements automobiles	5,6	6,3	6,0	7,3	7,8	8,2	+5,0%
Commerce et réparation de motocycles	4,4	5,4	5,5	6,7	7,1	6,9	-2,9%
Commerce de détail de carburants	17,2	18,1	13,7	21,5	20,3	19,8	-2,4%
TOTAL	165,9	205,4	183,8	225,3	254,5	250,4	+7,1%

(1) Estimation CCFA : (sd) semi-définitif ; (p) provisoire.

Source : INSEE-Comptes du commerce, base 2020 des comptes nationaux

PART DU TOP 10 ET DU TOP 100 DES GROUPES DE DISTRIBUTION DANS LA VENTE DE VÉHICULES NEUFS (EN VOLUME ET EN VALEUR)



Source : Journal de l'Automobile

Pour garantir un haut niveau de qualité de la vente et de l'après-vente, les réseaux de distribution des marques automobiles reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs à même d'appliquer les exigences de ces dernières et du service au client. La coopération entre les constructeurs, leurs distributeurs et leurs réparateurs agréés permet d'assurer, en plus de l'entretien et de la réparation, le service de garantie, la sécurité des utilisateurs, la préservation de l'environnement, la disponibilité des pièces de rechange et l'information sur les évolutions techniques.

Au 1^{er} janvier 2025, le réseau primaire, constitué des filiales des constructeurs et des concessionnaires,

regroupe 6 658 points de vente, sur un total de 16 170 points de vente en France.

En matière de réparation automobile, outre les réseaux des constructeurs (réparateurs agréés concessionnaires et agents soit 13 000 acteurs environ), il existe également des réseaux indépendants : les MRA (Mécaniciens Réparateurs Automobiles) et des centres autos, des centres de réparation rapide et des pneumaticiens. En 2022, selon l'ANFA, on dénombrait 20 300 MRA, en croissance significative depuis 9 ans, et 4 600 centres autos de réparation rapide ou pneumaticiens, en légère croissance ces dernières années. Ces

réseaux indépendants bénéficient davantage que les réseaux constructeurs du vieillissement du parc car leur activité est plus concentrée sur la réparation de véhicules anciens (7-9 ans) qui génèrent plus d'entrées en atelier. Les réseaux constructeurs, de leur côté, se spécialisent davantage dans les opérations de maintenance prédictive sur véhicules récents ou la recherche de panne électronique. Selon le GIPA, en volume d'entrées ateliers, ce sont les MRA qui sont les premiers opérateurs du marché, avec 34 % des volumes en 2022, suivis des réseaux des constructeurs (30 %, contre 34 % en 2016), des centres autos (19 %, contre 16 % en 2016), des pneumaticiens (7 %) et des réparateurs rapide (5 %).

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Selon l'ADEME, l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement. Dans l'automobile, l'économie circulaire concerne le véhicule et ses consommables (pneus, huiles, batteries, etc.), y compris dans la phase de production.

Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule en fin de vie que son dernier détenteur doit remettre à

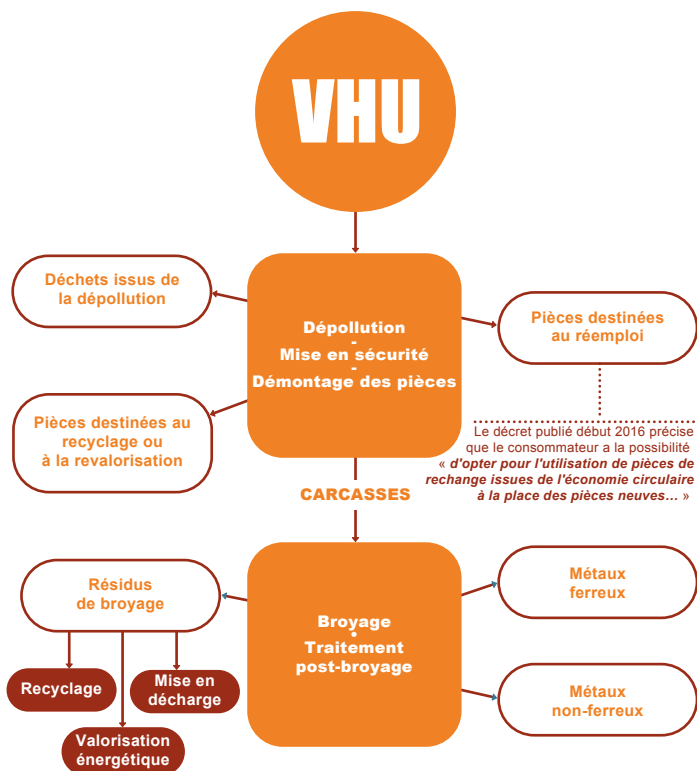
un centre VHU agréé pour destruction, recyclage et valorisation. Des objectifs de valorisation des VHU sont fixés par la réglementation européenne et nationale. En 2022, 1,17 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée, contre 1,35 million en 2021. Ce nombre, qui avait déjà baissé en 2020 avec la pandémie de COVID et le confinement (arrêt de l'activité des centres VHU, chute du marché du neuf et de l'occasion, réduction du nombre d'accidents), recule de nouveau en 2022 (-13 %). La faiblesse de la demande en véhicules neufs et en véhicules d'occasion s'explique par la hausse des prix des véhicules et conduit au

vieillesse du parc.

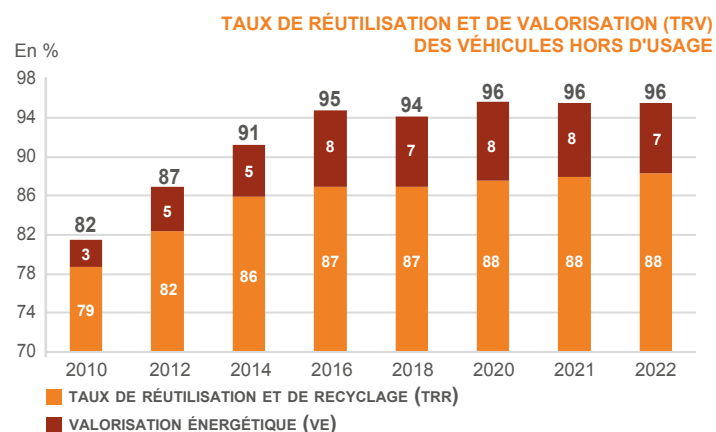
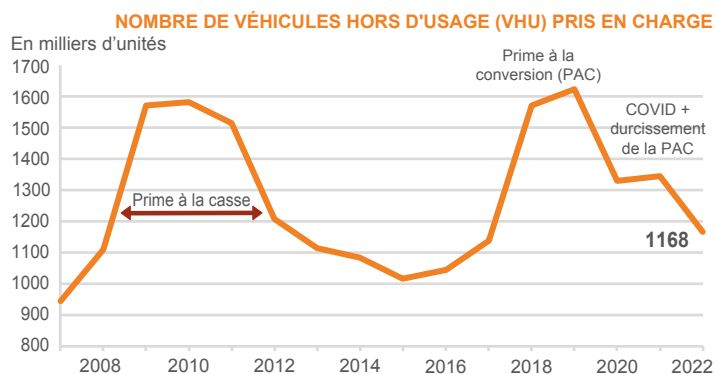
L'ADEME mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui de la valorisation énergétique. Ce taux, qui s'élève à 96 % en 2022, a progressé de 14 points en dix ans.

1,17 million Nombre de VHU pris en charge en 2022

► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



Source : ADEME



En France, 1,17 million de véhicules hors d'usage (VHU) ont été pris en charge par la filière en 2022 et traités par environ 1 759 centres VHU. Ces VHU sont à 91 % des voitures particulières, dont le poids moyen s'élève à 1 153 kg en 2022 (974 kg en 2010). L'âge moyen des véhicules hors d'usage atteint 19,8 ans en 2022, en augmentation régulière ces dernières années (16,8 ans en 2013).

Un VHU est composé d'une grande diversité de matériaux qui rend complexe son retraitement. Il est constitué de 75 % de métaux (métaux ferreux : 70 %, métaux non ferreux : 4 % et faisceaux électriques : 1 %) ; 12 % de plastiques ; 4,5 % de caoutchouc (pneus et autres) ; 3 % de verre ; 2 % de textile ; et 1 % d'huiles et de liquides usagés.

La première étape du traitement consiste à dépolluer en retirant les batteries, les huiles usagées et filtres, les liquides de refroidissement ou de freins et les fluides de climatisation. Les quantités de déchets sont estimées à 34 000 tonnes en 2022, soit 29 kg par VHU. 80 % sont envoyés en recyclage, 9 % en valorisation énergétique et 11 % sont réutilisés (batteries). En 2022, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie presque exclusivement au plomb, destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a baissé de 10 %, après une forte hausse en 2021,

tandis que leur mise sur le marché en volume ralentit. Les accumulateurs lithium ont, quant à eux, fortement augmenté en nombre mis sur le marché (+22 % par rapport à 2021), avec le développement des véhicules électriques et hybrides et parfois le remplacement de batterie au plomb par des batteries au lithium pour l'alimentation des équipements automobiles. La Commission européenne a proposé un règlement européen visant à mettre en place une filière d'économie circulaire pour gérer toutes les étapes du cycle de vie des batteries, depuis leur conception jusqu'au traitement des déchets. Ce règlement, qui entre en vigueur à partir du 10 juillet 2023, fixe des objectifs de rendement de recyclage des batteries lithium-ion à 61 % d'ici 2031.

La seconde étape du traitement est le démontage des pneumatiques usagés et des pièces pour la revente d'occasion ou le recyclage. La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 533 104 tonnes en 2023, soit une hausse de 0,5 % par rapport à 2022. Le taux de collecte s'élève à 95 %. En 2023, 48 % de ces pneumatiques étaient destinés à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 38,4 % à la valorisation matière, dont un peu plus de la moitié à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 13,6 % à la réutilisation (revente d'occasion, rechapage et le

reste pour d'autres valorisations).

La revente de pièces détachées d'occasion concourt à l'atteinte des taux de recyclage et contribue à l'équilibre économique de la filière automobile. Plus de 100 000 tonnes de pièces ont été démontées des VHU pour être réutilisées en 2022, soit 85,5 kg par VHU. Ce marché a connu un fort développement après la crise du Covid car de nombreuses pièces de rechange neuves ont connu des problèmes de stock et ont vu leur prix augmenter fortement. Le marché de la pièce de réemploi s'est développé et représente aujourd'hui entre 4 % et 6 % du marché des pièces de réparation en fonction de l'âge de la voiture.

Le broyage de la carcasse et l'extraction des matières pour recyclage et valorisation est une autre étape du traitement des VHU, mais certaines parties consommables (huiles, batteries, etc.) sont déjà recyclées au cours de la vie du véhicule. De plus, les constructeurs automobiles prévoient d'utiliser une part croissante de matières issues du recyclage, notamment certains plastiques, comme le polypropylène, pour proposer des pièces entièrement ou partiellement fabriquées avec des matériaux recyclés, tels que des éléments de carrosserie ou le garnissage intérieur.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Au niveau européen, la réglementation (directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000) fixe des objectifs de valorisation des VHU à hauteur de 85 % de la masse moyenne des véhicules pour le recyclage et de 95 % de la masse moyenne pour la valorisation. La Commission a proposé une révision du règlement VHU le 17 mai 2023 avec de nouvelles exigences sur l'éco-conception et le démontage des véhicules, ainsi que l'obligation pour les constructeurs d'assumer la collecte et le traitement des véhicules en fin de vie. Ce projet de révision devrait s'achever en 2026.

Au niveau national, le cadre réglementaire est défini par les articles R.543-153 et suivants du code de l'environnement. La mise sur le marché des véhicules par les producteurs (constructeurs et importateurs) se fait via un réseau de distributeurs. En fin de vie, le véhicule doit être remis à un centre VHU agréé, qui doit le reprendre gratuitement afin qu'il soit traité selon un cahier des charges précis, permettant le respect des règles sanitaires et environnementales. Celui-ci se charge de le dépolluer (retraits des fluides, huiles, carburants, liquide de freinage, climatisation, batteries et mise en sécurité des dispositifs pyrotechniques) et

de démonter des pièces pour la revente d'occasion ou le recyclage, puis transmet la carcasse obtenue à l'un des 61 broyeurs agréés. Ceux-ci broient le véhicule afin de séparer les différentes matières qui le composent. Ces dernières, quand elles, sont triées et peuvent être à nouveau utilisées pour fabriquer d'autres produits (recyclage). Si les composants ne sont ni réutilisés ni recyclés, ils peuvent être valorisés énergétiquement (chaleur, cogénération).

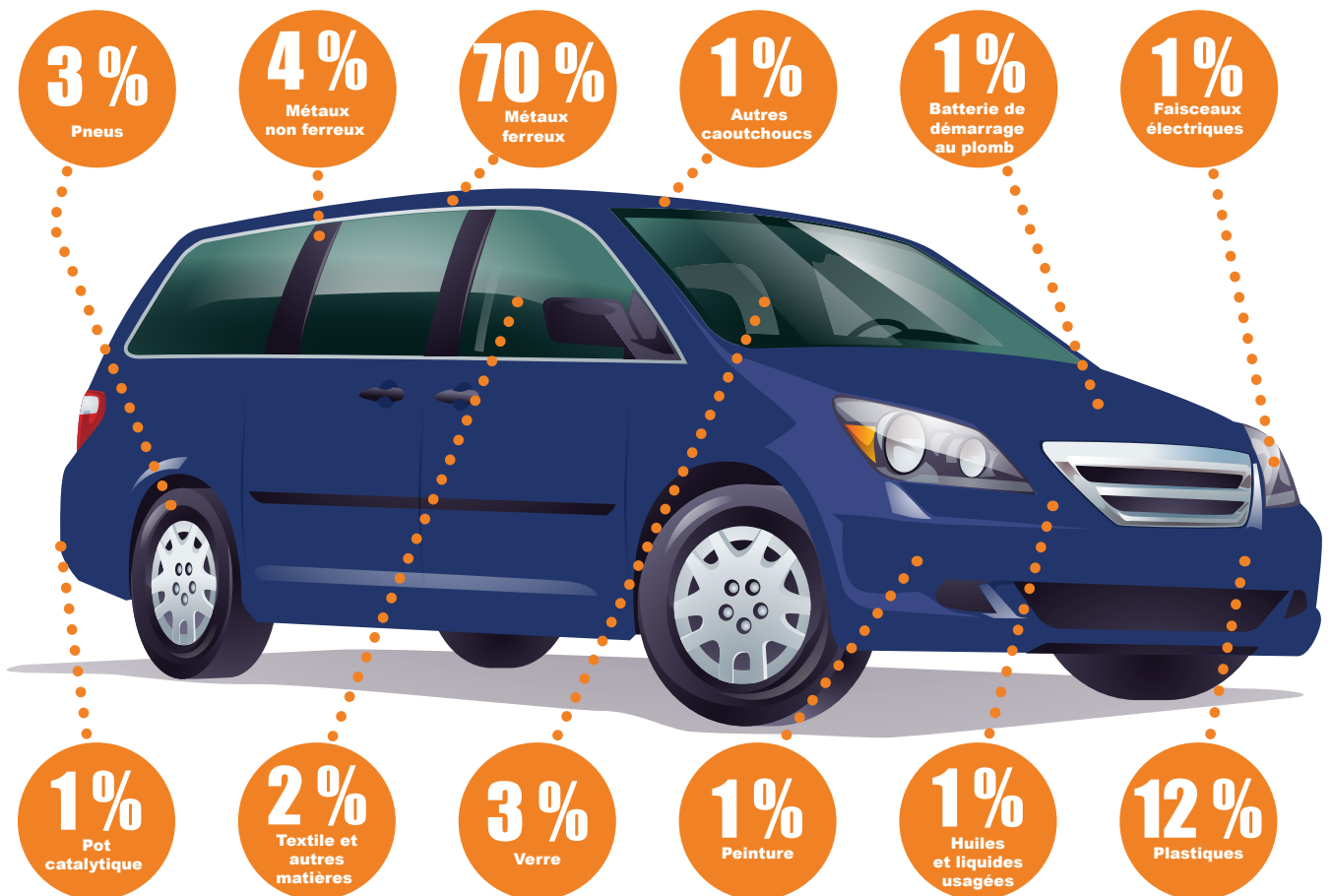
Les lois AGECE (Anti-gaspillage pour une économie circulaire) du 10 février 2020 et la loi Climat et résilience du 22 août 2021 ont prévu la mise en place d'une filière REP (Responsabilité Élargie du Producteur) complète pour les producteurs de véhicules à moteur (voitures particulières, camionnettes, véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur). À compter du 1er janvier 2024, les producteurs de véhicules neufs devront assurer leur obligation de responsabilité élargie en la transférant à un éco-organisme ou en mettant en place un système individuel agréé par le ministère de l'Environnement. Un arrêté du 20 novembre 2023 avait défini le cahier des charges qui s'applique à ces acteurs et avait mis en place une obligation de collecte et de

transport, sans frais, des VHU, y compris abandonnés, sur l'ensemble du territoire national.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 contribue également à favoriser le marché des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), en imposant aux professionnels de l'entretien-réparation d'informer les consommateurs de la possibilité d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves. Le décret du 30 mai 2016 précise que les pièces issues de l'économie circulaire sont définies comme étant les composants et éléments commercialisés par les centres VHU agréés, ou les composants et éléments remis en état conformément aux spécifications du fabricant et commercialisés sous la mention « échange standard » (décret du 4 octobre 1978).

19,8
ans
Âge moyen des VHU pris en charge en 2022

► COMPOSITION D'UN VHU EN 2022



Source : ADEME

Dans le cadre de la loi AGECE, Renault et Stellantis ont choisi d'adopter un système individuel pour la gestion de leurs VHU. Renault s'appuie sur Indra Automobile Recycling via sa filiale « The Future is NEUTRAL », entièrement dédiée à l'économie circulaire, tandis que Stellantis se repose sur Valorauto, une coentreprise créée avec Galloo. Les constructeurs automobiles intègrent depuis de nombreuses années, l'économie circulaire dans leur plan de développement. Dans le groupe Renault, la Refactory de Flins propose le déploiement de quatre pôles d'activités au service de l'économie circulaire : reconditionnement de véhicules

d'occasion, réparation de véhicules lourdement accidentés, reconditionnement des batteries comme moyen de stockage d'énergie et recyclage des véhicules et des batteries en fin de vie. La création de The Future is NEUTRAL par Renault en 2022 a pour but de rassembler au sein d'une unité dédiée à l'économie circulaire, toutes les expertises du groupe, afin de proposer des solutions de recyclage en boucle fermée à chaque étape de la vie d'un véhicule (construction, usage et fin de vie). De son côté, Stellantis dispose d'une Business Unit dédiée à l'économie circulaire et a inauguré, en novembre 2023,

son premier Hub d'économie circulaire SUSTAINera sur le site de Mirafiori en Italie. Il accueille des activités de remanufacture de moteurs, de boîtes de vitesses et de batteries électriques, ainsi que de reconditionnement et de déconstruction de véhicules. Enfin, Renault Trucks, qui propose déjà la transformation de véhicules d'occasion dans la Used Trucks Factory de Bourg-en-Bresse et de remanufacturing dans l'usine de Limoges, a ouvert en septembre 2022, la Used Parts Factory, à Vénissieux, destinée au démantèlement des camions en fin de vie et au réemploi de leurs pièces pour une future commercialisation.

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



+3 %

Hausse des achats totaux de la branche automobile en 2023 par rapport à 2019

La production de la branche automobile continue de progresser en 2023, pour la troisième année consécutive après la forte baisse de 2020. Elle s'établit à 86,8 milliards d'euros, soit une hausse de 11 % par rapport à 2022. Elle dépasse

désormais la production de 2019 de 3 %. Les achats totaux de la branche ont suivi l'évolution de la production et ont progressé de 12 % par rapport à 2022, pour atteindre 72,6 milliards d'euros.

La Valeur Ajoutée (VA) de la branche automobile progresse également en 2023 à 14,2 milliards d'euros, en hausse de 9 % par rapport à l'année précédente, et de 5 % par rapport à l'année 2019. L'Excédent Brut d'Exploitation (EBE) est également en hausse en 2023 pour la troisième année consécutive et atteint 6,9 milliards d'euros, dépassant de 25 % son niveau de 2019. Le taux de marge (EBE/ VA), qui fluctuait autour de 40 % depuis 2015 et était tombé à 35 % en 2020, est

remonté fortement en 2021 et atteint 48,2 % en 2023.

La Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) nécessaire à la transformation de l'activité de la branche dans le contexte de transition énergétique (usines, R&D) a fortement augmenté en 2023 (+16 %) pour s'établir à 5,9 milliards d'euros. Le taux d'investissement (FBCF/ VA), qui avait chuté en 2021 à 37,3 %, suite à la crise COVID, continue de se redresser pour s'établir à 41,3 % en 2023. Ce taux bien qu'inférieur aux années d'avant-crise commence à s'en rapprocher.

► ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (EN % DES ACHATS TOTAUX)

		2015	2019	2020	2022	2023 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	49,6	47,4	45,3	44,4	45,4
Equipements électriques, électroniques, informatiques et machines	%	10,5	10,7	10,3	10,1	10,3
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	2,7	2,8	2,9	2,8	2,8
fabrication d'équipements électriques	%	2,7	2,7	2,4	2,6	2,7
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	5,1	5,3	5,0	4,8	4,9
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	18,9	17,4	16,5	16,5	16,9
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	6,5	6,1	5,5	5,4	5,8
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	7,5	6,8	6,5	6,3	6,4
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
industrie chimique	%	1,1	0,9	0,9	0,9	1,0
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,3	1,1	1,2	1,1	1,2
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5
Industries extractives, énergie, eau	%	1,4	1,3	1,5	1,4	1,5
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,8	0,8	1,0	0,9	1,0
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Construction	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	%	1,0	0,8	0,8	0,7	0,7
Transports et entreposage	%	2,6	2,5	2,3	2,0	2,2
Information et communication	%	1,8	2,0	2,0	2,0	1,9
Activités financières et d'assurance	%	0,9	0,8	0,9	0,8	0,8
Activités immobilières	%	1,1	1,0	1,0	0,8	0,9
Soutien aux entreprises	%	10,1	9,4	8,9	8,8	9,0
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	5,3	5,0	4,8	4,6	4,6
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	3,4	3,2	3,0	3,0	3,1
activités de services administratifs et de soutien	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres du secteur tertiaire	%	1,2	1,2	0,9	1,0	1,1
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	18,6	17,7	16,8	16,2	16,6
ACHATS À LA BRANCHE	%	50,4	52,6	54,7	55,6	54,6
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	67,1	84,1	63,9	77,9	86,8
En pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Achats totaux (2)	milliards € courants	54,2	70,7	53,4	64,9	72,6
En pourcentage de la production aux prix de base	%	80,8	84,0	83,6	83,2	83,6
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	12,9	13,5	10,5	13,1	14,2
En pourcentage de la production aux prix de base	%	19,2	16,0	16,4	16,8	16,4
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	5,1	5,5	3,6	5,9	6,9
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	39,7	40,7	34,7	45,5	48,2

(1) Ces données sont provisoires.

(2) Achats totaux (consommation intermédiaire) : valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. La répartition des achats par branche est exprimée en volume. Depuis la base 2010, les frais de recherche et développement ne sont plus inclus dans les consommations intermédiaires, mais dans la FBCF. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Source : INSEE - Les comptes de la Nation (base 2020)

Le tableau des entrées intermédiaires (TEI) décrit pour chaque branche d'activité leurs consommations intermédiaires en différents produits. Pour rappel, une branche d'activité regroupe des unités de production homogènes c'est-à-dire produisant le même produit ou service (même item de la nomenclature d'activités). À l'inverse le secteur regroupe les unités statistiques selon leur activité principale, ces unités pouvant fabriquer des produits classés dans différents items de la nomenclature.

D'après le TEI, les achats totaux de la branche automobile qui représentent plus de trois quarts de sa production, sont effectués à 54 % à la branche elle-même, un pourcentage en augmentation régulière au cours des dernières années.

Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent 5 % des achats totaux, soit autant que les achats aux fabricants d'équipements électriques, de produits informatiques et électroniques.

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 17 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux demeurent les premiers fournisseurs (12,3 % des achats totaux, en recul de deux points par rapport à 2016).

Enfin, les achats au secteur tertiaire représentent environ 17 % des achats totaux, en légère hausse en 2023, avec une part destinée aux activités de soutien aux entreprises qui s'établit à 9 %.

ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française. Elle associe divers acteurs de taille, de métier et de rang différent. Elle entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs, tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux, le tertiaire (ingénierie, informatique), mais aussi de nouveaux acteurs en lien avec la transition énergétique (électronique de puissance, batteries, recyclage, retrofit...). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

Le volet amont de la filière rassemble les constructeurs de véhicules légers, les équipementiers et fournisseurs

de rang 1, ainsi que de nombreux sous-traitants appartenant à des secteurs très divers (mécanique, plasturgie, caoutchouc, électronique, services) ; il comprend également les constructeurs de véhicules industriels et les carrossiers. Il emploie 329 000 salariés en France et génère une valeur ajoutée de 31,2 milliards d'euros, dont les deux tiers dans le noyau construction et fabrication d'équipements automobiles (Insee, Enquête filière 2023).

Ces dernières années, faisant face à la concurrence internationale en matière de compétitivité, la filière a perdu 40 % de ses emplois entre 2006 et 2023, avec des impacts différents selon les régions et les sous-traitants. La transition énergétique a aussi des

conséquences sur l'emploi, à la fois en termes de baisse des volumes, mais aussi de structure des emplois et des compétences. Les sous-filières liées aux moteurs thermiques et aux activités traditionnelles (mécanique) seront plus impactées en termes d'emplois, au profit des secteurs de l'informatique, de l'électronique, de la chimie (batteries) et de nouvelles activités liées au recyclage et à l'économie circulaire.

**Client
majeur**

**l'industrie automobile
française est un des
premiers clients
industriels de nombreux
secteurs économiques**

► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

Secteur d'activité	Effectif salarié dédié à l'automobile	Part de chaque secteur dans l'effectif total automobile (en %)	Part de l'effectif automobile dans l'effectif total (en %)
Industrie	261 500	79,6	68,5
Construction automobile	87 400	26,6	99,2
Fabrication de carrosseries et d'équipements automobiles	75 900	23,1	91,9
Métallurgie et fabrication de produits métalliques	36 100	11,0	49,2
Fabrication et rechapage de pneumatiques	8 800	2,7	45,3
Autres secteurs industriels	53 200	16,2	45,1
Tertiaire	67 000	20,4	47,4
Ingénierie, études techniques	15 600	4,7	45,0
Activités informatiques	12 600	3,8	28,1
Commerce de gros d'équipements automobiles	10 200	3,1	93,1
Autres secteurs du tertiaire	28 600	8,7	56,3
Ensemble	328 600	100,0	62,8

Source : Insee, enquête filière conception et fabrication de véhicules automobiles 2023

Selon une étude de la Direction Générale des Entreprises publiée en 2024, le noyau de la filière (construction, carrosserie, équipement) rassemble 47 % des entreprises et 55 % des effectifs de la filière, contre 53 % et 45 % pour les sous-traitants (activités périphériques). Le noyau concentre 70 % du chiffre d'affaires des produits de la chaîne de valeur automobile et la périphérie les 30 % restants. L'étude montre que 42 % des sous-traitants hors équipementiers sont fortement dépendants de la filière avec plus de 50 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile ; 22 % ont même réalisé plus de 90 % de leur chiffre d'affaires dans l'automobile. Selon l'étude INSEE publiée en 2025, 80 % des salariés de l'automobile sont dans l'industrie, les 20 % restant étant dans le tertiaire. Les secteurs de la périphérie qui ont des entreprises très impliquées dans l'automobile sont la métallurgie et la fabrication de produits métalliques (49 % des effectifs impliqués), la fabrication et le rechapage de pneumatiques (45 %), les autres secteurs industriels étant ceux de la fabrication de produits minéraux non métalliques, de machines et équipements et de textiles. Concernant les activités de services, l'implication de leurs salariés dans l'automobile est également importante (93 % dans le commerce de gros d'équipements automobiles, 45 % dans l'ingénierie, 28 % dans les activités informatiques).

Ces quinze dernières années, la filière automobile (périmètre DGE) a connu une baisse importante de ses effectifs, passant de 441 000 salariés en « équivalent temps plein » en 2012, à 400 000 en 2018, puis 350 000 en 2022.

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élèvent à 58 042 salariés au 31 décembre 2024, soit un repli de 3,4 % par rapport à 2023, à périmètre comparable (le nouveau périmètre intègre 239 sociétés au lieu de 200 les années précédentes). Le chiffre d'affaires a chuté en 2024, après trois années de hausse, et s'élève à 17 milliards d'euros en 2024 (sur le nouveau périmètre). La part du chiffre d'affaires destinée à l'export reste stable à 56 %. Les équipementiers s'adressent à deux types de marché : celui de la première monte, dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage, et celui de la deuxième monte ou de rechange. La part du chiffre d'affaires réalisé auprès de la première monte en France représente 40 % de l'ensemble en 2021, soit plus de 80 % en ajoutant l'export. Le processus d'externalisation s'est traduit par un recours encore plus important aux fournisseurs, dont les prestations représentent une part élevée et en croissance du coût de revient de la fabrication d'un véhicule (autour de 85 % selon la FIEV). Mais un processus de ré-internalisation de certaines activités apparaît aujourd'hui.

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux (découpage, emboutissage, mécanique industrielle, décolletage, forge, estampage, matriçage

► EFFECTIF SALARIÉ ET VALEUR AJOUTÉE PAR SEGMENT DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Segment d'activité	Effectif salarié dédié à l'automobile	Valeur ajoutée dédiée à l'automobile (en milliards d'euros)
Construction automobile	84 620	10,3
Fabrication d'équipements automobiles (pare-chocs, pneumatiques, tableaux de bord, etc.)	123 210	10,9
Fabrication de biens intermédiaires (fonderie, revêtements, pièces de fixation, etc.)	38 850	3,1
Fabrication de biens d'équipement (machines-outils, chaînes de montage, etc.)	7 260	0,6
Commerce intrafiliaire	21 750	1,8
Ingénierie, conception, R&Dw	19 850	1,4
Transport et logistique	11 320	0,8
Services de mobilité automobile	4 020	1,4
Autres (services industriels, transformation et reconditionnement de véhicules, etc.)	17 670	0,9

et revêtements des métaux), auxquels s'ajoutent les achats auprès des filières de la sidérurgie (25 % des tonnages vers l'industrie automobile), de la chimie (10 % pour l'ensemble des matériaux des transports, ou encore des producteurs d'énergie. Près d'un cinquième des activités de la plasturgie et des équipements électroniques et 10 % du marché intérieur des industries mécaniques concernent l'automobile. En ce qui concerne la forge et la fonderie, cette part s'établit autour de 50 % et ce ratio s'élève à 70 % dans le secteur des polymères et des caoutchoucs.

Aujourd'hui, la filière est encore très dépendante de la production de véhicules thermiques. La transition énergétique a donc d'importantes conséquences pour l'ensemble de la filière et aura des impacts très différents selon les sous-filières considérées. Une étude d'Alix Partner / PFA (novembre 2021) a mis en évidence trois profils de sous-filières selon leur exposition au changement : un groupe de sous-filières à risque qui concerne les activités traditionnelles et celles liées au moteur thermique (décolletage, emboutissage, fonderie, forge...), un groupe intermédiaire (caoutchouc, plasturgie, textile...), qui sera moins impacté, et un groupe en croissance (électronique, ePowertrain), avec l'opportunité de création de nouvelles chaînes de valeur et donc d'emplois (chimie de la batterie, infrastructures de recharge...). Ces évolutions dépendront également de l'intensité de la concurrence des acteurs extra-européens déjà matures (Chine).

L'EMPLOI

Au sens large, 2,4 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2024, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile emploie autour de 210 000 personnes, soit 7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles), en repli régulier depuis plusieurs années.

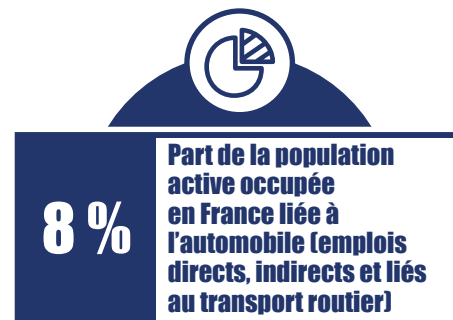
► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2024

(EN MILLIERS DE PERSONNES)	2024
Activités de production	407
Total matières premières et services	200
Industrie manufacturière et énergétique	110
Services	90
Industrie automobile	207
Construction automobile	105
Équipements, accessoires	80
Carrosserie, remorques, caravanes	22
Usage de l'automobile	597
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte et longue durée, démolisseurs et recycleurs, services de mobilité, autos-écoles	476
Assurances, experts, crédit, etc.	85
Autres (auto-entrepreneurs, etc.)	29
Sport, presse, édition, divers	8
Transports	1 390
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 241
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	30
Construction, entretien des routes et activités connexes	119
Total des emplois induits par l'automobile	2 394

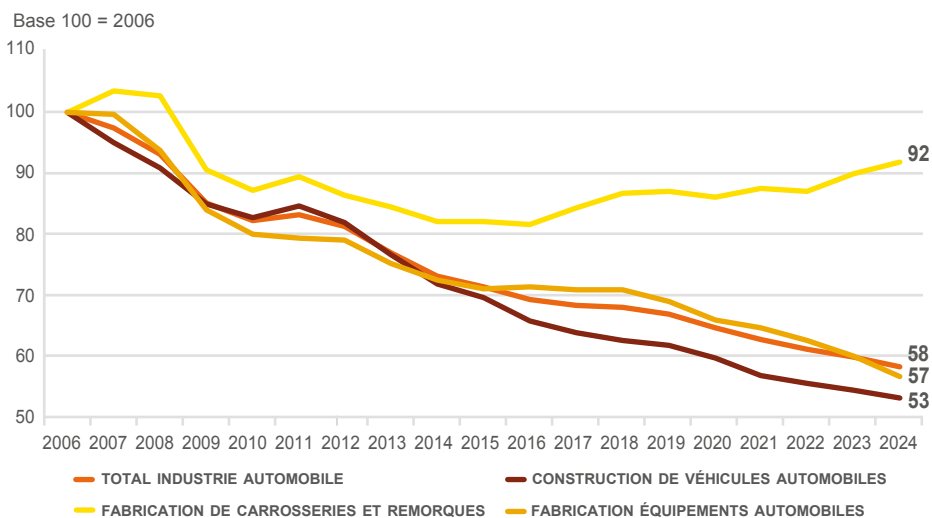
Sources : CCFA, DGE, INSEE, SDES, FNTP, URF, ANFA, Mobilians

Dès le début des années 2000, le déficit de compétitivité du site France a pesé sur les activités industrielles automobiles (toutes composantes confondues), y compris celles en amont. Cela a conduit à une baisse des effectifs bien avant la crise de 2009. Durant cette dernière, les politiques publiques de soutien à l'activité et aux entreprises ont permis de limiter les impacts de la crise sur l'emploi. Dans la décennie suivante, les mesures de politique économique de tous les acteurs ont permis d'améliorer la productivité. Cependant, elles n'ont pas permis de réduire le déficit de compétitivité avec les autres pays européens, qui ont notamment capté la production des véhicules du segment B, et d'enrayer la baisse tendancielle des effectifs. En 2020, la crise sanitaire a affecté l'activité, mais ses effets sur l'emploi ont été limités par les mécanismes de soutien mis en place par le gouvernement dans les différents secteurs en lien avec l'automobile. Depuis, l'emploi reste sous la pression de la

concurrence extérieure, notamment chinoise, et continue de fléchir. À cette évolution s'ajoutent désormais les effets de la transition écologique sur l'emploi avec la création de nouveaux métiers (moteurs électriques, recyclage ...), mais qui ne compensera pas le déclin des activités en lien avec le thermique, plus intense en main d'œuvre.



ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ PRINCIPALE



Source : ACOSS

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 410 000 emplois, de par sa production et ses achats auprès des autres branches qu'elles soient industrielles ou de service (y compris l'interim), soit environ 17 % de l'emploi total lié à l'automobile. Le nombre d'intérimaires concernés, en équivalent emploi à temps plein (ETP), s'élevait en moyenne autour de 21 000 personnes entre 2011 et 2015, qui correspondait à des années de faible production en France. Ce chiffre peut cependant atteindre 35 000 personnes lorsque la production est à haut niveau, comme ce fut le cas en 2017 et 2018. En 2020, le nombre d'intérimaires est retombé à 18 700 personnes et est remonté à 27 000 personnes en 2023.

Concernant l'usage, les métiers y sont par nature moins sensibles, ce qui se traduit par une progression lente et régulière de l'emploi, en lien notamment avec la légère croissance d'un parc vieillissant. L'usage de l'automobile concerne

environ 600 000 emplois (soit un quart des effectifs totaux), qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, location, etc.), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs, etc.), mais aussi des services de mobilité et de l'apprentissage de la conduite. Ces chiffres correspondent à la fois aux salariés, mais aussi aux entrepreneurs individuels (ou non salariés).

Enfin, les transports routiers (voyageurs et marchandises) et leurs infrastructures ont employé près d'1,4 million de personnes, soit plus de la moitié de l'emploi total lié à l'automobile. Grâce à la légère reprise du transport routier de voyageurs après la crise du COVID et au rebond du transport de fret, l'emploi a progressé entre 2021 et 2024. Du côté des infrastructures, le secteur des travaux publics avait connu un recul de l'emploi en 2023, mais celui-ci rebondit légèrement en 2024.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2025



7,9
millions

Véhicules produits par
les groupes Stellantis
et Renault dans le
monde en 2024



17 %

Part de marché des
voitures électriques en
France en 2024



5,8
Mds €

Dépenses de recherche
et développement de la
branche automobile en
France en 2023



52
Mds €

Exportations des
produits industriels
automobiles de la
France en 2024



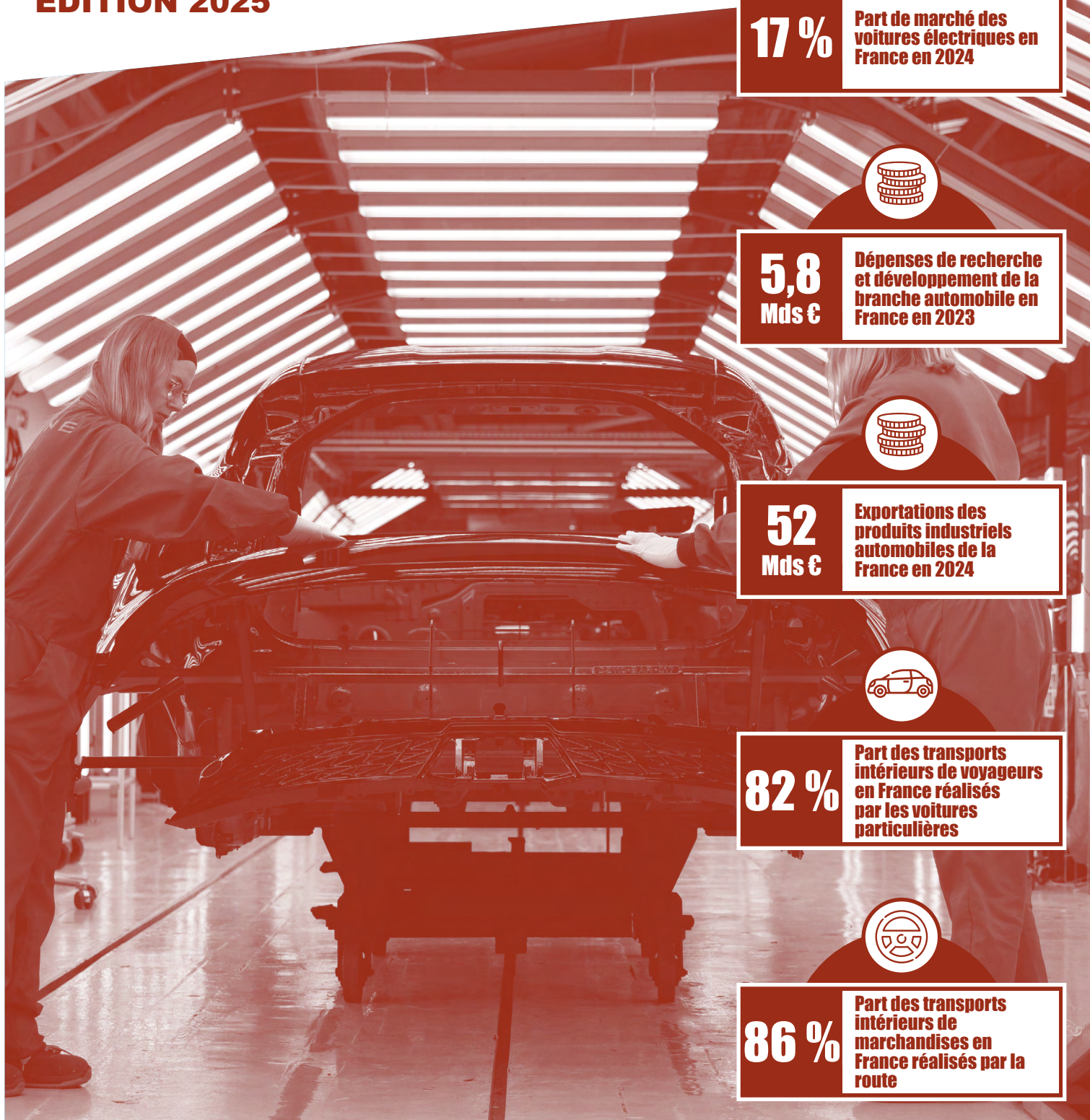
82 %

Part des transports
intérieurs de voyageurs
en France réalisés
par les voitures
particulières



86 %

Part des transports
intérieurs de
marchandises en
France réalisés par la
route



LA PRODUCTION MONDIALE

La production de chaque pays correspond aux déclarations nationales. Les doubles comptes sont éliminés dans les totaux des zones géographiques.

► VOITURES PARTICULIÈRES (en unités)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EUROPE	17 407 047	17 330 380	18 721 384	14 556 174	13 852 281	13 727 841	15 449 968	14 762 877
Europe occidentale	14 778 879	12 110 446	11 678 070	8 636 308	8 009 637	8 546 733	9 551 181	8 819 600
Allemagne	5 131 918	5 552 409	4 663 749	3 515 488	3 096 165	3 480 357	4 109 371	4 069 222
Belgique	912 233	528 996	247 020	237 057	224 180	243 293	285 159	201 561
Espagne	2 366 359	1 913 513	2 248 291	1 800 664	1 662 174	1 787 197	1 907 072	1 918 244
France	2 879 810	1 924 171	1 662 963	927 344	918 825	1 010 466	1 026 693	910 243
Italie	1 422 284	573 169	542 472	451 718	443 819	473 194	541 953	309 758
Pays-Bas	215 085	48 025	176 113	127 058	107 021	101 670	123 379	7 403
Portugal	178 509	114 563	282 142	211 281	229 221	256 018	243 205	260 930
Royaume-Uni	1 641 452	1 270 444	1 303 135	920 928	859 575	775 014	905 117	779 584
Suède	259 959	177 084	279 000	249 000	258 023	238 955	276 750	268 487
Europe centrale et orientale	2 330 692	4 616 540	6 060 672	5 064 823	5 059 808	4 370 219	4 946 120	5 038 764
Turquie	297 476	603 394	982 642	855 043	782 835	810 889	952 667	904 513
AMÉRIQUE	10 022 089	8 228 067	7 004 767	4 967 015	4 491 915	4 784 773	5 142 976	4 758 103
ACEUM	8 371 806	5 084 330	4 369 893	3 219 558	2 559 194	2 650 980	3 021 424	2 597 685
Canada	1 550 500	967 077	461 370	327 681	288 235	289 371	376 588	217 344
États-Unis	5 542 217	2 731 105	2 511 711	1 924 398	1 562 717	1 703 608	1 741 083	1 432 615
Mexique	1 279 089	1 386 148	1 396 812	967 479	708 242	658 001	903 753	947 726
Amérique du Sud	1 650 283	3 143 737	2 634 874	1 747 457	1 932 721	2 133 793	2 121 552	2 160 418
Argentine	238 921	508 401	108 364	93 001	184 106	257 505	304 773	241 620
Brésil (1)	1 351 998	2 584 690	2 448 490	1 607 175	1 707 851	1 824 833	1 782 079	1 895 020
ASIE-OCÉANIE	13 573 073	32 408 358	40 650 626	35 822 949	38 188 956	42 324 552	46 589 829	47 260 914
Chine	605 000	13 897 083	21 389 833	19 994 081	21 444 743	23 836 083	26 123 757	27 476 886
Corée du Sud	2 602 008	3 866 206	3 612 587	3 211 706	3 162 727	3 438 355	3 908 747	3 849 326
Inde	517 957	2 831 542	3 629 008	2 836 534	3 631 095	4 439 144	4 783 628	4 991 413
Japon	8 359 434	8 310 362	8 329 130	6 960 411	6 619 245	6 566 356	7 767 058	7 139 188
AFRIQUE	213 444	356 872	795 720	562 477	582 814	716 195	810 222	892 851
Afrique du Sud	230 577	295 394	348 665	238 216	239 267	309 423	336 012	350 384
TOTAL	41 215 653	58 323 677	67 172 497	55 908 615	57 115 966	61 553 361	67 992 995	67 674 745

► VÉHICULES UTILITAIRES (en unités)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EUROPE	2 783 468	2 529 925	2 851 062	2 395 787	2 528 595	2 504 491	2 666 443	2 473 987
Europe occidentale	2 326 653	1 686 875	1 941 872	1 573 402	1 617 815	1 551 707	1 608 793	1 423 097
Allemagne	394 697	353 576	283 567	227 082	212 527	197 463	nd	nd
Belgique	121 061	26 306	38 777	30 236	36 858	42 180	46 944	38 805
Espagne	666 515	474 387	574 341	467 521	435 959	432 239	544 171	458 260
France	468 551	305 250	509 552	388 653	433 401	372 707	478 386	447 458
Italie	316 031	265 017	372 819	325 339	353 424	325 229	331 489	281 309
Pays-Bas	52 234	46 107	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Portugal	68 215	44 166	63 546	52 955	60 733	66 386	75 030	71 616
Royaume-Uni	172 442	123 019	78 270	66 116	72 913	101 600	120 873	125 649
Suède	41 384	40 000	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Europe centrale et orientale	323 203	351 887	430 588	379 550	417 475	411 025	541 924	590 107
Turquie	133 471	491 163	478 602	442 835	493 305	541 759	515 726	460 783
AMÉRIQUE	9 761 798	8 119 880	13 155 634	10 725 912	11 698 920	12 968 763	14 022 139	14 429 318
ACEUM	9 325 214	7 069 234	12 452 713	10 154 846	10 907 871	12 144 439	13 173 438	13 509 792
Canada	1 411 136	1 101 112	1 455 215	1 048 446	826 767	943 989	1 177 170	1 125 303
États-Unis	7 257 640	5 011 988	8 381 173	6 896 628	7 594 488	8 349 350	8 898 057	9 129 573
Mexique	656 438	956 134	2 616 325	2 209 772	2 486 616	2 851 100	3 098 211	3 254 916
Amérique du Sud	436 584	1 050 646	702 921	571 066	791 049	824 324	848 701	919 526
Argentine	100 711	208 139	206 423	164 186	250 647	279 388	305 942	264 951
Brésil (1)	329 519	797 038	496 498	406 880	540 402	544 936	542 759	654 575
ASIE-OCÉANIE	4 497 938	8 600 629	8 683 215	8 453 600	8 579 844	7 696 666	8 429 893	7 646 935
Chine	1 464 000	4 367 678	4 360 817	5 231 161	4 676 969	3 184 532	4 037 209	3 804 706
Corée du Sud	512 990	405 535	338 027	295 068	299 677	318 694	334 850	277 926
Inde	283 403	725 531	895 358	545 285	768 017	1 018 098	1 068 515	1 023 278
Japon	1 781 362	1 318 558	1 355 377	1 107 532	1 217 663	1 269 183	1 231 480	1 095 493
AFRIQUE	115 305	158 204	317 931	237 524	324 488	307 331	360 421	296 657
Afrique du Sud	126 787	176 655	283 256	208 997	259 820	246 466	296 350	249 371
TOTAL	17 158 509	19 408 638	25 007 842	21 812 823	23 131 847	23 477 251	25 478 896	24 846 898

(1) À partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD.

Sources : OICA, CCFSA

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EUROPE	17 276 982	16 499 863	17 948 525	14 176 858	14 016 068	12 637 480	14 998 986	15 643 572
Europe occidentale (1)	14 725 982	12 984 549	14 292 164	10 807 689	10 599 994	10 163 473	11 576 748	11 557 788
Allemagne	3 378 343	2 916 259	3 607 258	2 917 678	2 622 132	2 651 357	2 844 609	2 817 331
Belgique	515 204	547 340	550 008	431 491	383 123	366 333	476 674	448 277
Espagne	1 381 515	982 015	1 258 251	851 222	859 480	813 376	949 362	1 016 885
France	2 133 884	2 251 669	2 214 280	1 650 118	1 659 005	1 529 035	1 774 723	1 718 412
Italie	2 415 600	1 961 580	1 916 949	1 381 753	1 458 030	1 316 919	1 567 151	1 559 229
Pays-Bas	597 640	482 531	446 056	355 598	322 323	312 497	369 631	381 227
Royaume-Uni	2 221 670	2 030 846	2 311 140	1 631 064	1 647 181	1 614 063	1 903 054	1 952 778
Europe centrale et orientale (2) et Turquie	2 551 000	3 515 314	3 656 361	3 369 169	3 416 074	2 474 007	3 422 238	4 085 784
Pologne	-	315 855	555 598	428 347	446 647	419 749	475 032	551 568
Russie	-	1 912 794	1 567 743	1 433 956	1 483 444	629 923	1 049 968	1 550 249
Turquie	456 696	509 784	387 256	610 109	561 853	592 660	967 341	980 341
AMÉRIQUE	-	11 131 614	9 615 025	6 863 586	7 022 914	6 551 141	6 938 637	7 079 750
Canada	849 132	694 349	496 846	318 750	320 605	258 483	255 642	254 195
États-Unis	8 846 625	5 635 432	4 719 710	3 401 838	3 350 050	2 858 575	3 116 647	2 984 039
Mexique	603 010	503 748	763 793	532 433	520 112	486 962	598 215	635 900
Argentine	224 950	222 591	333 183	232 112	240 671	260 822	266 541	274 958
Brésil	1 188 818	2 856 540	2 262 073	1 615 942	1 558 467	1 576 662	1 721 400	1 948 681
ASIE/Océanie/MOYEN-ORIENT	-	27 269 324	36 356 750	33 036 574	35 403 825	38 763 028	42 727 415	44 043 162
Australie	-	827 407	799 263	676 804	753 256	777 688	890 823	898 950
Chine	-	13 757 794	21 472 091	20 177 731	21 518 324	23 563 287	26 062 824	27 562 989
Corée du Sud	1 057 620	1 237 482	1 497 035	1 618 333	1 468 873	1 420 486	1 489 363	1 439 773
Inde	-	2 387 197	2 962 115	2 433 473	3 082 279	3 792 444	4 101 600	4 274 793
Indonésie	-	541 475	785 539	388 925	659 809	783 563	779 326	672 986
Japon	4 259 771	4 203 181	4 301 091	3 809 981	3 675 698	3 448 297	3 992 727	3 725 200
Malaisie	-	543 594	550 182	480 965	452 663	461 773	719 145	747 180
Thaïlande	-	346 644	468 638	343 494	312 200	343 349	406 992	340 056
AFRIQUE	-	908 357	883 120	665 099	833 233	789 887	747 725	775 597
Afrique du Sud	-	337 130	355 378	246 541	304 340	363 390	347 377	351 556
TOTAL	38 689 767	55 809 158	64 803 420	54 742 117	57 276 040	58 741 536	65 412 763	67 542 081

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
EUROPE	2 889 904	2 308 825	2 981 609	2 537 257	2 866 418	2 442 421	2 943 483	3 057 122
Europe occidentale (1)	2 310 844	1 712 171	2 371 360	1 920 964	2 105 165	1 767 916	2 071 652	2 187 610
Allemagne	314 804	282 157	409 801	349 081	351 187	312 391	359 689	374 700
Belgique	63 304	60 157	91 992	78 503	80 688	65 261	78 339	75 903
Espagne	335 684	132 104	242 993	179 570	174 604	145 602	178 511	202 356
France	418 038	420 280	541 448	449 912	483 279	397 519	433 778	436 640
Italie	225 517	202 573	215 681	183 003	211 825	188 133	230 826	233 809
Pays-Bas	100 561	59 781	92 683	71 564	80 500	72 701	85 823	149 340
Royaume-Uni	253 372	262 730	425 419	333 596	401 824	329 509	404 384	415 796
Europe centrale et orientale (2) et Turquie	579 060	596 654	610 249	616 293	761 253	674 505	871 831	869 512
Pologne	-	50 722	100 660	81 806	107 972	97 934	101 825	97 197
Russie	-	194 341	211 098	197 207	258 521	178 681	267 470	283 603
Turquie	199 825	251 129	104 691	186 041	210 997	238 560	316 705	305 448
AMÉRIQUE	-	8 588 367	15 774 705	13 953 898	14 980 625	14 326 117	16 277 080	17 074 266
Canada	736 951	889 039	1 479 594	1 267 724	1 384 245	1 304 482	1 506 596	1 652 671
États-Unis	8 965 048	6 136 787	12 768 444	11 479 518	12 058 515	11 371 749	12 892 621	13 356 433
Mexique	302 944	344 606	596 215	445 217	526 620	647 481	818 214	919 215
Argentine	81 995	175 813	119 018	102 203	129 670	134 740	140 399	136 448
Brésil	302 288	658 524	525 777	442 495	561 384	527 799	587 289	686 223
ASIE/Océanie/MOYEN-ORIENT	-	7 909 760	8 188 353	8 174 755	8 215 050	7 189 855	7 914 349	7 363 248
Australie	-	208 167	263 604	240 164	296 575	303 741	327 627	323 835
Chine	-	4 304 142	4 324 840	5 133 338	4 795 939	3 300 458	4 030 874	3 873 204
Corée du Sud	372 840	273 891	298 099	287 639	265 708	263 171	260 366	192 978
Inde	-	653 193	854 743	505 102	677 119	933 396	978 761	951 991
Indonésie	-	223 235	244 947	143 152	227 396	264 477	226 476	192 737
Iran	-	232 440	51 060	54 787	56 047	109 754	162 023	138 778
Japon	1 703 114	752 967	894 125	788 634	772 642	753 023	786 359	696 294
Malaisie	-	61 562	54 105	48 543	56 248	78 885	80 676	69 567
Thaïlande	-	453 713	538 914	448 652	436 380	506 039	368 788	232 619
AFRIQUE	-	342 864	317 171	260 609	300 287	285 853	302 380	278 014
Afrique du Sud	-	155 777	177 520	126 092	146 334	150 788	184 180	164 297
TOTAL	18 723 143	19 149 816	27 261 838	24 926 519	26 362 380	24 244 246	27 437 292	27 772 650

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

(2) Pays d'Europe centrale et Orientale membres et non membres de l'UE.

Sources : OICA à partir de 2005, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en terme de genre de véhicules

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE + RU
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (1)	2010	2015	2019	2020	2021	2022 (2)	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	-	2 379	2 027	2 125	1 970
	-	-	-	-	-	20,2%	18,2%	16,5%	15,2%
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	2 111	1 849	1 480	2 467	1 718	-	-	-	-
	13,6%	13,4%	10,4%	15,6%	14,4%	-	-	-	-
Groupe Renault	1 635	1 416	1 350	1 647	1 218	1 088	1 050	1 242	1 280
	10,5%	10,2%	9,5%	10,4%	10,2%	9,3%	9,5%	9,7%	9,9%
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	1 085	1 080	871	939	696	-	-	-	-
	7,0%	7,8%	6,1%	6,0%	5,8%	-	-	-	-
Groupe Ford	1 269	1 128	1 031	993	683	553	539	553	462
	8,2%	8,2%	7,3%	6,3%	5,7%	4,7%	4,9%	4,3%	3,6%
General Motors	1 590	1 196	943	3	0	1	2	2	2
	10,2%	8,6%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 516	3 855	3 036	2 935	2 742	3 312	3 384
	19,5%	21,6%	24,8%	24,4%	25,4%	25,0%	24,7%	25,8%	26,1%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler)	830	676	839	1 030	776	680	659	735	739
	5,3%	4,9%	5,9%	6,5%	6,5%	5,8%	5,9%	5,7%	5,7%
Groupe BMW	772	753	936	1 047	847	858	808	915	924
	5,0%	5,4%	6,6%	6,6%	7,1%	7,3%	7,3%	7,1%	7,1%
Nissan	361	407	560	395	288	248	234	293	305
	2,3%	2,9%	3,9%	2,5%	2,4%	2,1%	2,1%	2,3%	2,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	603	796	692	755	789	888	1 004
	5,5%	4,5%	4,3%	5,0%	5,8%	6,4%	7,1%	6,9%	7,7%
Autres marques japonaises	911	718	695	819	524	514	401	496	534
	5,8%	5,2%	4,9%	5,2%	4,4%	4,4%	3,6%	3,9%	4,1%
Hyundai-Kia	569	614	854	1 061	841	1 016	1 036	1 098	1 070
	3,7%	4,4%	6,0%	6,7%	7,0%	8,6%	9,3%	8,6%	8,3%
Groupe marques chinoises	-	-	-	-	-	2	132	302	368
	-	-	-	-	-	0,0%	1,2%	2,4%	2,8%
Geely-Volvo	249	231	285	341	297	316	296	349	413
	1,6%	1,7%	2,0%	2,2%	2,5%	2,7%	2,7%	2,7%	3,2%
Groupe Tata-JLR	128	100	179	224	161	141	110	134	142
	0,8%	0,7%	1,3%	1,4%	1,3%	1,2%	1,0%	1,0%	1,1%
Tesla	-	0	16	111	99	169	230	366	327
	-	0,0%	0,1%	0,7%	0,8%	1,4%	2,1%	2,9%	2,5%
Autres marques	168	53	31	54	62	100	57	35	40
	1,1%	0,4%	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%	0,5%	0,3%	0,3%
TOTAL UE + AELE + RU	15 572	13 832	14 189	15 783	11 940	11 753	11 113	12 846	12 963
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	-5,0%	+9,3%	+1,1%	-24,3%	-1,6%	-5,4%	+1,8%	+0,9%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE + RU (2)
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (1)	2010	2015	2019	2020	2021	2022 (3)	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	-	680	503	579	592
	-	-	-	-	-	33,8%	31,2%	30,4%	29,1%
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	389	344	354	557	460	-	-	-	-
	18,1%	21,9%	19,5%	25,1%	25,3%	-	-	-	-
Groupe Renault	331	266	299	362	275	315	236	303	317
	15,4%	17,0%	16,5%	16,3%	15,1%	15,7%	14,6%	15,9%	15,6%
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	284	233	229	203	164	-	-	-	-
	13,2%	14,9%	12,7%	9,1%	9,0%	-	-	-	-
Groupe Ford	235	171	268	351	298	334	286	319	370
	10,9%	10,9%	14,8%	15,8%	16,4%	16,6%	17,7%	16,8%	18,2%
General Motors	153	78	104	0,2	0,2	0,2	0,1	0,6	1,1
	7,1%	5,0%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Groupe Volkswagen	212	185	218	271	218	212	163	231	256
	9,9%	11,8%	12,0%	12,2%	12,0%	10,5%	10,1%	12,2%	12,6%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler) (4)	166	140	172	222	199	194	167	176	192
	7,7%	8,9%	9,5%	10,0%	10,9%	9,6%	10,4%	9,3%	9,4%
IVECO	-	-	-	64	52	70	64	65	72
	-	-	-	2,9%	2,9%	3,5%	3,9%	3,4%	3,5%
Nissan	103	43	50	57	37	45	23	30	33
	4,8%	2,7%	2,7%	2,6%	2,1%	2,2%	1,4%	1,6%	1,6%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	41	55	56	84	77	101	103
	3,0%	2,5%	2,3%	2,5%	3,1%	4,2%	4,8%	5,3%	5,1%
Autres marques japonaises	81	38	37	43	29	41	35	36	38
	3,8%	2,4%	2,0%	1,9%	1,6%	2,0%	2,2%	1,9%	1,9%
Hyundai-Kia	52	6	4	4	2	2	2	1	2
	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Autres marques	78	27	35	28	28	34	58	59	59
	3,6%	1,7%	1,9%	1,3%	1,5%	1,7%	3,6%	3,1%	2,9%
TOTAL UE + AELE + RU	2 149	1 569	1 813	2 218	1 819	2 011	1 614	1 903	2 035
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	+8,8%	+11,4%	+2,8%	-18,0%	+10,5%	ND	ND	+7,0%

(1) Hors Bulgarie.

(2) Hors Bulgarie et Danemark.

(3) Hors Bulgarie, Danemark et Islande.

(4) À partir de 2023, non compris marque Fuso détachée dans Daimler Truck (Autres marques).

Regroupement des constructeurs utilisé :

Stellantis = Peugeot + Citroën + DS + Opel/Vauxhall (à partir du 1er août 2017) +

Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Maserati + Chrysler + Jeep + Dodge + RAM + Abarth.

Groupe Renault = Renault (yc Renault Trucks) + Alpine+ Dacia + Lada (à partir du 1er janvier 2017).

Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-Unis + divers Ford.

General Motors = Opel/Vauxhall (jusqu'au 31 juillet 2017) + Cadillac+ Chevrolet + GMC.

Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Cupra + Porsche + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + MAN + Scania + Quattro.

Groupe Mercedes-Benz = Mercedes-Benz + Smart + Maybach.

Groupe Iveco : avant 2019, IVECO était dans le groupe FCA.

Groupe BMW = BMW + Alpina + Mini + Rolls-Royce.

Autres marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Honda, Isuzu.

Groupe Volvo/Geely : Volvo + Geely + Polestar + Lynk & Co + Zeekr + Lotus + LEVC.

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2024.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE + RU EN 2024

(CF. NOTE PAGE 76) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	Stellantis (1)	Groupe Renault (1)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	BMW-Mini	Mercedes-Benz	Marques japonaises	Marques coréennes	Marques chinoises	Tesla	Total
Allemagne	349 12,4%	126 4,5%	1 137 40,4%	100 3,6%	268 9,5%	271 9,6%	242 8,6%	167 5,9%	31 1,1%	38 1,3%	2 815 100,0%
Autriche	23 9,1%	18 7,2%	98 38,5%	7 2,6%	21 8,2%	13 5,0%	33 13,0%	19 7,3%	8 3,2%	8 3,0%	254 100,0%
Belgique	52 11,6%	48 10,7%	107 23,8%	12 2,7%	56 12,6%	32 7,2%	47 10,5%	31 6,9%	8 1,8%	21 4,7%	448 100,0%
Danemark	16 9,3%	9 4,9%	50 28,6%	6 3,4%	12 6,8%	13 7,6%	26 15,2%	10 5,6%	8 4,4%	16 9,2%	173 100,0%
Espagne	148 14,5%	119 11,7%	236 23,2%	26 2,5%	53 5,2%	48 4,7%	171 16,8%	130 12,8%	48 4,7%	17 1,6%	1 017 100,0%
Finlande	4 5,1%	1 1,9%	18 24,0%	2 3,2%	4 4,9%	4 5,8%	19 25,3%	8 11,4%	1 1,0%	4 5,0%	74 100,0%
France	453 26,4%	425 24,7%	258 15,0%	44 2,5%	87 5,0%	53 3,1%	204 11,9%	89 5,2%	32 1,8%	41 2,4%	1 718 100,0%
Grèce	32 23,4%	7 5,2%	17 12,5%	3 2,4%	9 6,4%	4 2,6%	42 30,4%	14 10,0%	5 3,6%	2 1,4%	137 100,0%
Irlande	9 7,3%	8 6,2%	36 29,5%	4 3,6%	5 4,3%	3 2,6%	27 22,4%	21 17,0%	3 2,1%	3 2,4%	121 100,0%
Italie	455 29,1%	185 11,8%	264 16,9%	69 4,4%	83 5,3%	55 3,6%	229 14,7%	98 6,3%	75 4,8%	16 1,0%	1 560 100,0%
Luxembourg	5 11,3%	3 6,8%	15 32,7%	1 2,5%	6 13,4%	4 8,7%	3 6,1%	3 6,2%	1 2,3%	2 3,6%	47 100,0%
Pays-Bas	38 10,0%	26 6,9%	73 19,2%	13 3,5%	27 7,1%	15 3,8%	58 15,1%	54 14,2%	10 2,7%	30 7,9%	381 100,0%
Portugal	45 21,6%	31 15,0%	32 15,3%	5 2,4%	15 7,3%	17 8,3%	25 11,7%	15 7,1%	6 2,7%	10 4,7%	210 100,0%
Suède	16 5,9%	7 2,7%	69 25,5%	5 1,7%	14 5,0%	17 6,3%	37 13,7%	22 8,2%	7 2,8%	22 8,2%	270 100,0%
Union eur. (14 pays)	1 645 17,8%	1 014 11,0%	2 410 26,1%	297 3,2%	660 7,2%	550 6,0%	1 162 12,6%	680 7,4%	241 2,6%	228 2,5%	9 226 100,0%
Islande	0 3,6%	1 9,1%	1 8,8%	0 2,0%	0 1,6%	0 3,4%	3 29,2%	3 25,8%	0 2,4%	1 5,5%	10 100,0%
Norvège	4 3,1%	1 0,6%	28 21,5%	4 2,8%	7 5,7%	4 3,2%	25 19,1%	7 5,8%	11 8,8%	24 18,9%	129 100,0%
Suisse	17 7,3%	17 7,0%	78 32,7%	7 3,1%	25 10,4%	21 8,9%	33 13,7%	16 6,8%	1 0,4%	9 3,7%	238 100,0%
Royaume-Uni	206 10,5%	90 4,6%	456 23,4%	110 5,6%	173 8,8%	105 5,4%	303 15,5%	207 10,6%	95 4,9%	50 2,6%	1 953 100,0%
Europe (18 pays)	1 881 16,3%	1 123 9,7%	2 972 25,7%	418 3,6%	865 7,5%	680 5,9%	1 525 13,2%	914 7,9%	349 3,0%	312 2,7%	11 556 100,0%
Bulgarie	4 8,9%	7 17,2%	11 26,1%	1 3,4%	2 4,7%	2 3,7%	8 19,0%	5 11,8%	1 2,3%	0 0,7%	43 100,0%
Croatie	9 13,4%	8 12,9%	20 32,1%	1 2,3%	2 3,4%	1 2,0%	11 17,3%	7 10,6%	2 3,5%	1 0,9%	64 100,0%
Estonie	2 7,3%	3 10,4%	9 35,5%	0 1,1%	1 2,3%	1 2,8%	7 26,9%	2 9,4%	0 0,4%	0 0,6%	26 100,0%
Hongrie	8 6,3%	7 6,1%	25 20,7%	7 5,6%	6 5,2%	5 4,3%	40 33,2%	13 11,0%	3 2,7%	2 1,7%	122 100,0%
Lettonie	1 6,9%	2 9,3%	6 35,6%	0 1,8%	1 4,5%	0 2,1%	4 25,6%	1 8,7%	0 0,9%	0 0,7%	17 100,0%
Lituanie	2 6,5%	2 8,3%	10 34,3%	1 2,7%	1 2,8%	1 2,8%	9 28,4%	3 10,1%	0 0,3%	0 0,6%	30 100,0%
Pologne	34 6,2%	42 7,5%	149 26,9%	15 2,6%	30 5,4%	29 5,2%	155 28,1%	67 12,1%	11 1,9%	4 0,8%	552 100,0%
Rép. tchèque	14 6,0%	15 6,5%	102 44,1%	7 2,9%	6 2,5%	8 3,5%	31 13,4%	34 14,9%	4 1,9%	4 1,6%	232 100,0%
Roumanie	6 3,9%	55 35,9%	26 16,9%	7 4,4%	5 3,4%	6 4,1%	23 15,2%	17 11,4%	2 1,5%	3 1,7%	152 100,0%
Slovaquie	9 9,1%	7 7,2%	31 33,7%	2 2,3%	3 2,9%	3 3,5%	17 18,2%	19 19,9%	1 1,6%	0 0,0%	93 100,0%
Slovénie	8 15,5%	8 15,6%	17 32,2%	2 3,2%	2 3,0%	1 2,3%	7 12,9%	5 10,0%	1 2,6%	1 1,6%	53 100,0%
11 pays de l'Est membres de l'UE	96 6,9%	156 11,3%	408 29,4%	43 3,1%	58 4,2%	58 4,2%	313 22,6%	175 12,6%	27 2,0%	15 1,1%	1 384 100,0%
EUROPE (29 PAYS)	1 977 15,3%	1 279 9,9%	3 380 26,1%	461 3,6%	922 7,1%	738 5,7%	1 838 14,2%	1 088 8,4%	376 2,9%	327 2,5%	12 940 100,0%

(1) Soit respectivement 358 666 unités pour Citroën, 640 831 pour Peugeot, 37 480 pour DS, 334 952 pour Opel, 698 651 pour Renault, 576 398 pour Dacia et 4 299 pour Alpine sur ce périmètre.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	3 378 343	2 916 259	3 607 258	2 917 678	2 622 132	2 651 357	2 844 609	2 817 331
Autriche	309 427	328 563	329 363	248 740	239 803	215 050	239 150	253 789
Belgique	515 204	547 340	550 003	431 491	383 123	366 303	476 675	448 277
Danemark	112 688	153 583	225 410	198 162	185 382	148 293	172 745	173 114
Espagne	1 381 515	982 015	1 258 251	851 210	859 476	813 376	949 359	1 016 885
Finlande	134 646	107 346	114 188	96 430	98 502	81 673	87 502	74 064
France	2 133 884	2 251 669	2 214 279	1 650 118	1 659 004	1 529 035	1 774 723	1 718 412
Grèce	290 222	141 501	114 226	80 977	100 911	105 282	134 484	137 075
Irlande	230 989	88 445	117 109	88 324	104 932	105 398	122 400	121 196
Islande	-	-	11 719	9 369	12 797	16 689	17 541	10 233
Italie	2 415 600	1 961 578	1 916 865	1 381 646	1 457 868	1 316 768	1 567 151	1 559 229
Luxembourg	41 896	49 726	54 923	45 104	44 366	42 094	49 151	46 659
Norvège	97 376	127 754	142 381	141 405	176 276	174 329	126 955	128 687
Pays-Bas	597 640	482 527	445 217	355 595	322 318	312 075	369 631	381 227
Portugal	257 834	223 464	223 799	145 136	146 637	156 304	199 623	209 715
Royaume-Uni	2 221 670	2 030 846	2 311 140	1 631 064	1 647 181	1 614 063	1 903 054	1 952 778
Suède	290 529	289 684	356 036	292 024	301 008	288 088	289 820	269 582
Suisse	316 519	292 453	311 256	236 703	238 355	224 272	252 215	239 535
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	14 725 982	12 974 753	14 303 423	10 801 176	10 600 071	10 160 449	11 576 788	11 557 788

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES ÉLECTRIQUES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	24 294	34 360	60 527	188 620	339 847	463 358	524 219	380 609
	0,7%	1,0%	1,7%	6,5%	13,0%	17,5%	18,4%	13,5%
Autriche	5 433	6 754	9 242	15 972	33 366	34 165	47 621	44 622
	1,5%	2,0%	2,8%	6,4%	13,9%	15,9%	19,9%	17,6%
Belgique	2 712	3 648	8 830	14 976	22 647	37 581	93 285	127 703
	0,5%	0,7%	1,6%	3,5%	5,9%	10,3%	19,6%	28,5%
Danemark	692	1 524	5 575	8 032	24 998	30 822	62 715	89 199
	0,3%	0,7%	2,5%	4,1%	13,5%	20,8%	36,3%	51,5%
Espagne	3 920	6 130	10 048	17 925	23 685	30 524	51 614	57 374
	0,3%	0,5%	0,8%	2,1%	2,8%	3,8%	5,4%	5,6%
Finlande	502	776	1 897	4 246	10 150	14 528	29 535	21 868
	0,4%	0,6%	1,7%	4,4%	10,3%	17,8%	33,8%	29,5%
France	24 910	31 059	42 764	110 917	162 106	202 929	298 219	290 614
	1,2%	1,4%	1,9%	6,7%	9,8%	13,3%	16,8%	16,9%
Grèce	37	86	190	679	2 176	2 827	6 379	8 707
	0,0%	0,1%	0,2%	0,8%	2,2%	2,7%	4,7%	6,4%
Irlande	622	1 178	3 443	4 000	8 594	15 649	22 852	17 459
	0,5%	0,9%	2,9%	4,5%	8,2%	14,8%	18,7%	14,4%
Islande	415	687	899	2 281	3 527	5 564	8 781	2 661
	1,9%	3,8%	7,7%	24,3%	27,6%	33,3%	50,1%	26,0%
Italie	2 020	4 998	10 671	32 492	67 267	49 165	66 287	65 620
	0,1%	0,3%	0,6%	2,4%	4,6%	3,7%	4,2%	4,2%
Luxembourg	386	430	984	2 471	4 648	6 391	11 033	12 778
	0,7%	0,8%	1,8%	5,5%	10,5%	15,2%	22,4%	27,4%
Norvège	33 025	46 092	60 315	75 333	113 715	138 260	104 587	114 396
	20,8%	31,2%	42,4%	53,3%	64,5%	79,3%	82,4%	88,9%
Pays-Bas	7 960	23 985	61 547	72 855	62 649	73 250	113 966	132 166
	1,9%	5,4%	13,8%	20,5%	19,4%	23,5%	30,8%	34,7%
Portugal	1 640	4 073	6 883	7 830	14 276	17 817	36 390	41 757
	0,7%	1,8%	3,1%	5,4%	9,7%	11,4%	18,2%	19,9%
Royaume-Uni	13 597	15 474	37 782	108 148	190 715	267 196	314 687	381 970
	0,5%	0,7%	1,6%	6,6%	11,6%	16,6%	16,5%	19,6%
Suède	4 217	7 078	15 595	27 968	57 470	95 035	112 179	94 333
	1,1%	2,0%	4,4%	9,6%	19,1%	33,0%	38,7%	35,0%
Suisse	4 726	5 161	13 143	19 485	31 806	39 842	52 728	46 141
	1,5%	1,7%	4,2%	8,2%	13,3%	17,8%	20,9%	19,3%
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays) (1)	131 108	193 493	350 335	714 230	1 173 642	1 524 903	1 957 077	1 929 977
Part du 100 % électrique en Europe	0,9%	1,4%	2,4%	6,6%	11,1%	15,0%	16,9%	16,7%
Variation annuelle	-	+47,6%	+81,1%	+103,9%	+64,3%	+29,9%	+28,3%	-1,4%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

Sources : CCF, ACEA

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION HYBRIDE (RECHARGEABLES OU NON) EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	ÉNERGIE	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	Hybride	10 174	240 697	503 735	683 544	818 391	840 304	947 398
		0,3%	6,7%	17,3%	26,1%	30,9%	29,5%	33,6%
	dont PHEV	-	-	-	-	362 093	175 724	191 905
		-	-	-	-	13,7%	6,2%	6,8%
Autriche	Hybride	1 248	16 540	32 053	56 121	54 126	67 586	81 018
		0,4%	5,0%	12,9%	23,4%	25,2%	28,3%	31,9%
	dont PHEV	-	-	-	-	13 268	16 956	16 919
		-	-	-	-	6,2%	7,1%	6,7%
Belgique	Hybride	4 073	34 092	70 271	111 230	114 185	137 089	108 339
		0,7%	6,2%	16,3%	29,0%	31,2%	28,8%	24,2%
	dont PHEV	-	-	-	-	59 269	100 308	67 034
		-	-	-	-	16,2%	21,0%	15,0%
Danemark	Hybride	148	17 330	27 880	49 319	54 696	47 549	36 961
		0,1%	7,7%	14,1%	26,6%	36,9%	27,5%	21,4%
	dont PHEV	-	-	-	-	26 440	17 283	7 092
		-	-	-	-	17,8%	10,0%	4,1%
Espagne	Hybride	6 253	114 531	148 193	273 130	287 460	365 009	450 923
		0,6%	9,1%	17,4%	31,8%	35,3%	38,4%	44,3%
	dont PHEV	-	-	-	-	47 791	62 164	58 558
		-	-	-	-	5,9%	6,5%	5,8%
France	Hybride	9 655	125 372	243 464	427 477	459 216	595 249	735 287
		0,4%	5,7%	14,8%	25,8%	30,0%	33,5%	42,8%
	dont PHEV	-	-	-	-	126 547	162 950	146 392
		-	-	-	-	8,3%	9,2%	8,5%
Italie	Hybride	4 841	116 333	253 171	492 675	515 518	634 559	675 457
		0,2%	6,1%	18,3%	33,8%	39,2%	40,5%	43,3%
	dont PHEV	-	-	-	-	64 632	69 008	51 792
		-	-	-	-	4,9%	4,4%	3,3%
Norvège	Hybride	3 144	37 869	45 326	52 209	24 321	17 754	10 358
		2,5%	26,6%	32,1%	29,6%	14,0%	14,0%	8,0%
	dont PHEV	-	-	-	-	16 121	10 170	3 489
		-	-	-	-	9,2%	8,0%	2,7%
Pays-Bas	Hybride	16 099	36 928	65 838	103 550	112 395	137 152	159 705
		3,3%	8,3%	18,5%	32,1%	36,0%	37,1%	41,9%
	dont PHEV	-	-	-	-	34 742	47 082	52 581
		-	-	-	-	11,1%	12,7%	13,8%
Royaume-Uni	Hybride	22 148	265 306	312 141	460 272	581 406	742 382	857 151
		1,1%	11,5%	19,1%	27,9%	36,0%	39,0%	43,9%
	dont PHEV	-	-	-	-	101 414	141 311	167 178
		-	-	-	-	6,3%	7,4%	8,6%
Suède	Hybride	3 628	57 870	105 725	131 412	125 204	84 599	90 522
		1,3%	16,3%	36,2%	43,7%	43,5%	29,2%	33,6%
	dont PHEV	-	-	-	-	66 614	61 024	63 113
		-	-	-	-	23,1%	21,1%	23,4%
Suisse	Hybride	4 210	26 990	44 875	74 960	73 956	92 050	101 314
		1,4%	8,7%	19,0%	31,4%	33,0%	36,5%	42,3%
	dont PHEV	-	-	-	-	18 355	23 220	20 801
		-	-	-	-	8,2%	9,2%	8,7%
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays) (1)	Hybride	90 198	1 151 196	1 944 146	3 068 616	3 384 704	3 962 479	4 478 751
		0,7%	8,0%	18,0%	28,9%	33,3%	34,2%	38,8%
	dont PHEV	-	-	-	-	990 332	958 201	916 340
		-	-	-	-	9,7%	8,3%	7,9%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

Sources : CCFA, ACEA

LES IMMATRICULATIONS

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	2 238	1 923	2 033	1 872
	-	-	-	-	21,1%	19,2%	17,6%	16,2%
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	1 930	1 776	2 302	1 617	-	-	-	-
	13,1%	13,7%	16,1%	15,0%	-	-	-	-
Groupe Renault	1 559	1 305	1 436	1 063	962	924	1 096	1 123
	10,6%	10,1%	10,0%	9,8%	9,1%	9,2%	9,5%	9,7%
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	1 575	1 035	877	638	-	-	-	-
	10,7%	8,0%	6,1%	5,9%	-	-	-	-
Groupe Ford	1 248	1 063	917	635	504	493	514	418
	8,5%	8,2%	6,4%	5,9%	4,8%	4,9%	4,4%	3,6%
General Motors	1 720	1 119	3	0	1	2	0	0
	11,7%	8,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 757	3 437	2 701	2 615	2 441	2 929	2 972
	18,8%	21,3%	24,0%	25,0%	24,7%	24,3%	25,3%	25,7%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler)	811	662	984	735	636	614	684	680
	5,5%	5,1%	6,9%	6,8%	6,0%	6,1%	5,9%	5,9%
Groupe BMW	499	735	1 001	807	810	760	858	865
	3,4%	5,7%	7,0%	7,5%	7,6%	7,6%	7,4%	7,5%
Nissan	392	384	364	266	228	219	275	279
	2,7%	3,0%	2,5%	2,5%	2,2%	2,2%	2,4%	2,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	582	673	574	618	643	701	794
	3,9%	4,5%	4,7%	5,3%	5,8%	6,4%	6,1%	6,9%
Autres marques japonaises	701	651	697	453	437	343	424	452
	4,8%	5,0%	4,9%	4,2%	4,1%	3,4%	3,7%	3,9%
Hyundai-Kia	303	539	919	727	864	886	935	902
	2,1%	4,2%	6,4%	6,7%	8,2%	8,8%	8,1%	7,8%
Groupes marques chinoises	-	-	-	-	2	131	294	341
	-	-	-	-	0,0%	1,3%	2,5%	3,0%
Geely-Volvo	230	222	321	279	296	276	325	383
	1,6%	1,7%	2,2%	2,6%	2,8%	2,8%	2,8%	3,3%
Groupe Tata-JLR	112	97	216	155	136	105	128	135
	0,8%	0,7%	1,5%	1,4%	1,3%	1,0%	1,1%	1,2%
Tesla	-	0	111	98	167	226	353	312
	-	0,0%	0,8%	0,9%	1,6%	2,3%	3,0%	2,7%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	50	45	52	93	45	25	28
	2,1%	0,4%	0,3%	0,5%	0,9%	0,4%	0,2%	0,2%
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (1)	14 738	12 975	14 303	10 801	10 600	10 031	11 575	11 556
Variation annuelle	-2,1%	-5,0%	+0,7%	-24,5%	-1,9%	ND (2)	ND (2)	-0,2%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015. Hors Danemark en 2022.

(2) Variation annuelle ND car non comparable.

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	624	465	537	550
	-	-	-	-	34%	31,7%	30,9%	31,7%
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	349	326	521	430	-	-	-	-
	18,1%	22,1%	25,5%	25,7%	-	-	-	-
Groupe Renault	272	251	328	249	277	207	268	282
	14,1%	17,0%	16,1%	14,9%	15,0%	14,1%	15,4%	16,2%
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	275	214	178	147	-	-	-	-
	14,2%	14,5%	8,7%	8,8%	-	-	-	-
Groupe Ford	180	161	326	275	308	262	293	338
	9,3%	10,9%	16,0%	16,4%	16,7%	17,8%	16,9%	19,4%
General Motors	92	75	0	0	0	0	1	1
	4,8%	5,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%
Groupe Volkswagen	202	170	250	202	198	153	214	236
	10,5%	11,6%	12,2%	12,1%	10,7%	10,4%	12,3%	13,6%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler) (1)	178	133	209	186	182	157	164	179
	9,2%	9,0%	10,2%	11,1%	9,9%	10,7%	9,5%	10,3%
IVECO (2)	-	-	55	46	59	52	55	61
	-	-	2,7%	2,7%	3,2%	3,6%	3,2%	3,5%
Nissan	100	41	55	36	44	22	30	32
	5,2%	2,8%	2,7%	2,2%	2,4%	1,5%	1,7%	1,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	37	48	48	72	66	83	84
	3,6%	2,5%	2,4%	2,9%	3,9%	4,5%	4,8%	4,9%
Autres marques japonaises	102	36	37	23	37	30	33	34
	5,3%	2,4%	1,8%	1,4%	2,0%	2,1%	1,9%	2,0%
Hyundai-Kia	44	5	3	2	2	1	1	2
	2,3%	0,4%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Autres marques	69	26	30	31	38	53	57	57
	3,6%	1,8%	1,5%	1,8%	2,0%	3,6%	3,3%	3,3%
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (3)	1 931	1 475	2 041	1 676	1 839	1 470	1 736	1 856
Variation annuelle	+5,6%	+11,1%	+2,9%	-17,9%	+9,7%	ND (4)	ND (4)	+6,9%

(1) À partir de 2023, non compris marque Fuso détachée dans Daimler Truck (Autres marques).

(2) Avant 2019, IVECO était inclus dans le groupe FCA.

(3) Y compris l'Islande à partir de 2015. Hors Danemark en 2022.

(4) Variation annuelle ND car non comparable.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2024 (lire la page 76).

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	140	103	91	96
	-	-	-	-	12,2%	9,5%	7,2%	6,9%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	99	73	165	102	-	-	-	-
	9,5%	8,5%	11,2%	8,9%	-	-	-	-
Groupe Renault	193	112	211	155	126	126	145	157
	18,7%	13,0%	14,2%	13,6%	10,9%	11,6%	11,5%	11,2%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	50	45	65	59	-	-	-	-
	4,8%	5,3%	4,4%	5,2%	-	-	-	-
Groupe Ford	59	65	77	48	50	46	39	44
	5,7%	7,5%	5,2%	4,3%	4,3%	4,3%	3,1%	3,1%
General Motors	132	76	0	0	0	0	0	0
	12,7%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	226	422	338	320	302	382	411
	24,8%	26,4%	28,5%	29,7%	27,8%	27,9%	30,2%	29,3%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler)	11	13	46	41	44	45	50	58
	1,1%	1,6%	3,1%	3,6%	3,8%	4,1%	4,0%	4,2%
Groupe BMW	11	17	46	40	48	48	56	59
	1,0%	2,0%	3,1%	3,5%	4,2%	4,4%	4,5%	4,2%
Nissan	19	23	30	22	20	14	18	26
	1,8%	2,6%	2,0%	1,9%	1,7%	1,3%	1,4%	1,9%
Toyota	60	47	122	118	140	146	185	209
	5,8%	5,5%	8,3%	10,3%	12,1%	13,5%	14,7%	14,9%
Autres marques japonaises	91	67	122	71	77	58	72	81
	8,7%	7,9%	8,2%	6,3%	6,7%	5,4%	5,7%	5,8%
Hyundai-Kia	39	75	141	114	152	150	162	167
	3,8%	8,7%	9,6%	10,0%	13,2%	13,9%	12,8%	11,9%
Geely-Volvo	7	9	20	19	20	20	23	30
	0,6%	1,1%	1,3%	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,2%
Groupe Tata	2	3	8	5	5	5	6	7
	0,2%	0,3%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,4%	0,5%
Tesla	-	0	0	0	2	3	14	15
	-	0,3%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	1,1%	1,1%
Autres marques	7	6	5	6	9	15	19	40
	0,7%	0,7%	0,3%	0,5%	0,8%	1,4%	1,5%	2,8%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1)	1 035	857	1 479	1 139	1 153	1 082	1 264	1 399
Variation annuelle	-	-4,8%	+5,9%	-23,0%	+1,2%	ND	ND	+10,7%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (1) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (1)	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stellantis	-	-	-	-	51	31	41	42
	-	-	-	-	29,9%	25,7%	25,1%	23,3%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	20	18	36	30	-	-	-	-
	13,6%	19,5%	20,5%	20,7%	-	-	-	-
Groupe Renault	35	15	34	26	39	24	34	35
	24,4%	16,3%	19,0%	18,2%	22,5%	19,7%	20,9%	19,8%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021) (2)	21	19	24	18	-	-	-	-
	14,7%	19,8%	13,8%	12,3%	-	-	-	-
Groupe Ford	14	10	25	22	26	21	26	32
	9,8%	10,1%	13,8%	15,7%	15,1%	17,4%	15,5%	17,9%
General Motors	8	3	0	0	0	0	0	0
	5,2%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	14	21	16	13	9	17	20
	14,7%	14,9%	12,1%	11,1%	7,6%	7,5%	10,6%	11,3%
Groupe Mercedes-Benz (ex-Daimler) (2)	10	7	14	13	12	11	12	13
	6,8%	7,9%	7,7%	8,8%	7,0%	9,1%	7,3%	7,2%
IVECO (3)	-	-	9	7	11	10	10	11
	-	-	5,3%	4,8%	6,3%	8,3%	6,1%	6,1%
Nissan	2	2	2	1	1	0	0	1
	1,4%	2,5%	1,3%	0,7%	0,8%	0,3%	0,3%	0,3%
Toyota	2	2	7	8	13	10	18	19
	1,6%	2,2%	4,1%	5,7%	7,3%	8,0%	10,7%	10,7%
Autres marques japonaises	3	2	3	2	4	3	2	2
	2,3%	2,1%	1,7%	1,4%	2,0%	2,5%	1,3%	1,2%
Hyundai-Kia	5	1	0	0	0,04	0	0	0
	3,2%	0,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres marques	4	1	1	1	3	2	4	4
	2,5%	0,8%	0,6%	0,5%	1,5%	0,0%	2,2%	2,1%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1) (4)	145	95	177	143	172	121	165	178
Variation annuelle	-	-17,5%	+2,0%	-19,2%	+20,1%	ND	ND	+8,0%

(1) Hors Bulgarie en 2005 et en 2022 (la variation annuelle est ND car périmètre non comparable).

(2) À partir de 2023, non compris marque Fuso détachée dans Daimler Truck (Autres marques).

(3) Avant 2019, IVECO était inclus dans le groupe FCA.

(4) Hors République tchèque en 2022.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2024 (lire la page 76).

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

▶ IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR PAYS (1) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	212 290	202 446	309 963	272 590	270 466	231 290	259 376	281 078
Autriche	27 243	28 130	43 578	36 634	58 956	24 651	30 701	33 075
Belgique	54 090	56 006	86 672	77 111	79 008	56 102	67 549	65 780
Danemark	33 092	16 848	34 529	31 116	31 558	27 144	25 735	28 053
Espagne	299 246	116 770	215 784	158 863	152 335	119 784	146 142	166 157
Finlande	15 056	11 550	15 611	13 729	13 774	11 191	11 021	9 735
France	414 966	417 612	479 784	402 383	432 631	347 069	375 510	379 747
Grèce	23 008	10 935	8 144	7 003	10 570	9 664	10 008	9 872
Irlande	41 474	10 486	25 330	21 716	28 762	23 510	28 854	30 785
Islande			1 451	1 050	1 207	1 607	1 971	1 870
Italie	225 517	177 887	189 245	160 639	185 300	159 426	196 732	198 517
Luxembourg	3 083	3 291	5 308	4 804	5 060	4 004	5 410	3 997
Norvège	31 627	30 422	39 313	33 609	35 479	29 481	29 574	28 459
Pays-Bas	96 570	49 863	76 458	60 638	68 690	59 173	69 297	129 878
Portugal	152 836	45 756	38 546	27 637	28 847	23 637	28 523	32 304
Royaume-Uni	245 163	231 539	376 386	300 199	362 358	283 836	344 845	354 265
Suède	31 854	38 543	54 127	31 239	36 404	34 516	43 713	38 328
Suisse	24 121	26 507	40 659	35 064	37 571	25 170	30 570	30 741
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays)	1 931 236	1 474 591	2 040 888	1 676 024	1 838 976	1 471 255	1 705 531	1 822 641

(1) À partir de 2022, le périmètre est limité au moins de 3,5t (<5,1t avant).

▶ IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) PAR PAYS, HORS AUTOCARS ET AUTOBUS (2) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	96 830	75 014	93 714	70 435	78 981	76 218	94 820	88 240
Autriche	8 508	5 138	7 946	5 605	6 680	7 079	8 008	7 970
Belgique	11 061	7 133	11 518	7 535	8 181	8 566	10 058	9 280
Danemark	4 597	2 682	4 951	5 036	4 384	4 872	4 973	4 820
Espagne	33 700	13 215	24 019	18 604	20 805	23 462	28 685	32 140
Finlande	3 072	2 368	3 237	2 620	3 536	3 339	3 942	3 434
France	57 918	34 221	55 215	41 729	45 030	44 567	52 143	50 635
Grèce	1 633	1 081	402	545	1 081	676	726	880
Irlande	4 666	1 011	2 223	1 953	2 271	2 203	2 654	2 865
Islande			273	178	275	287	423	386
Italie	38 388	17 532	23 413	20 083	24 762	25 688	28 889	28 698
Luxembourg	1 451	803	1 290	1 024	1 054	1 425	1 832	1 081
Norvège	3 564	3 126	6 117	4 686	6 035	5 603	6 477	6 137
Pays-Bas	16 835	9 390	15 192	10 288	11 742	13 291	16 139	18 574
Portugal	7 403	3 116	4 920	3 543	4 264	4 707	6 915	6 381
Royaume-Uni	51 864	27 988	48 535	32 918	42 825	45 859	54 016	52 874
Suède	5 549	4 605	7 165	5 364	5 910	6 024	7 184	5 792
Suisse	4 733	3 388	4 405	3 821	3 565	3 716	4 482	4 984
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays)	351 772	211 811	314 535	235 967	270 868	277 582	332 366	325 171

▶ IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) PAR PAYS (2) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allemagne	5 684	4 697	6 124	6 044	6 474	4 883	5 493	5 382
Autriche	706	733	1 146	854	887	928	1 165	1 018
Belgique	974	909	1 250	726	945	590	732	843
Danemark	419	450	184	268	636	667	388	506
Espagne	2 738	2 119	3 147	2 069	1 877	2 356	3 679	4 059
Finlande	0	300	518	249	382	417	249	561
France	4 320	5 382	6 417	5 791	6 857	5 883	6 125	6 258
Grèce	374	325	202	185	454	255	252	874
Irlande	121	47	442	129	444	287	340	576
Islande	-	-	48	14	30	35	143	197
Italie	4 152	3 931	3 988	2 948	3 469	3 277	5 205	6 594
Luxembourg	108	173	263	197	167	301	247	318
Norvège	427	1 052	2 013	1 177	1 083	591	1 032	858
Pays-Bas	949	524	910	639	338	237	392	888
Portugal	806	418	567	395	586	1 484	984	850
Royaume-Uni	4 496	3 203	3 100	2 100	4 136	4 253	5 523	8 657
Suède	1 071	1 302	1 150	1 588	728	1 241	1 118	783
Suisse	491	476	568	586	646	471	676	576
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays)	27 836	26 041	32 037	25 959	30 139	28 156	33 743	39 798

(2) À partir de 2021, le périmètre est élargi aux plus de 3,5t.

Sources : CCFA, ACEA

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bulgarie	-	15 646	39 419	27 214	24 631	28 680	37 724	42 941
Croatie	62 009	38 587	62 938	36 084	45 289	43 928	57 694	65 020
Estonie	10 600	10 295	27 585	19 278	22 608	20 426	22 820	25 386
Hongrie	133 233	43 476	157 906	128 031	121 920	111 524	107 720	121 611
Lettonie	7 300	6 365	18 233	13 516	14 366	16 824	18 928	17 329
Lituanie	6 158	7 970	46 388	40 338	31 454	25 496	27 666	30 122
Pologne	478 752	333 490	553 942	428 527	446 443	419 749	475 032	551 568
République tchèque	148 592	169 580	249 915	202 971	206 876	192 084	221 419	231 597
Roumanie	64 432	106 333	161 562	126 351	121 208	129 328	143 080	151 105
Slovaquie	55 090	64 033	101 568	76 305	75 696	78 841	88 003	93 409
Slovénie	67 665	61 142	59 862	40 200	42 071	46 339	48 924	53 018
TOTAL (1)	907 400	818 330	1 479 318	1 138 815	1 152 562	1 113 219	1 249 010	1 383 106

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (2) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bulgarie	-	3 211	5 985	5 060	6 659	4 885	5 192	6 794
Croatie	3 360	2 845	9 143	7 025	8 131	5 630	7 463	8 495
Estonie	1 500	1 406	4 487	3 332	4 225	3 710	3 904	4 080
Hongrie	26 686	9 337	26 410	22 305	23 170	17 652	20 749	24 782
Lettonie	900	649	2 783	2 178	2 625	2 406	2 699	2 737
Lituanie	1 270	1 044	4 606	3 103	3 471	3 321	3 104	2 893
Pologne	33 653	42 852	68 010	57 286	70 899	62 236	64 522	66 853
République tchèque	14 786	11 318	20 612	17 331	19 672	16 899	22 735	21 761
Roumanie	14 789	10 404	19 122	14 754	17 178	14 826	17 235	20 212
Slovaquie	5 812	6 953	8 534	6 392	8 275	7 679	9 107	9 061
Slovénie	6 274	4 744	8 653	6 275	7 490	7 132	7 686	8 577
TOTAL (1)	90 900	91 918	178 345	145 041	171 795	146 376	164 396	176 245

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2021	2022	2023
Bulgarie	-	18 857	45 404	32 274	31 290	33 565	42 916	49 735
Croatie	65 369	41 432	72 081	43 109	53 420	49 558	65 157	73 515
Estonie	12 100	11 701	32 072	22 610	26 833	24 136	26 724	29 466
Hongrie	159 919	52 813	184 316	150 336	145 090	129 176	128 469	146 393
Lettonie	8 200	7 014	21 016	15 694	16 991	19 230	21 627	20 066
Lituanie	7 428	9 014	50 994	43 441	34 925	28 817	30 770	33 015
Pologne	512 405	376 342	621 952	485 813	517 342	481 985	539 554	618 421
République tchèque	163 378	180 898	270 527	220 302	226 548	208 983	244 154	253 358
Roumanie	79 221	116 737	180 684	141 105	138 386	144 154	160 315	171 317
Slovaquie	60 902	70 986	110 102	82 697	83 971	86 520	97 110	102 470
Slovénie	73 939	65 886	68 515	46 475	49 561	53 471	56 610	61 595
TOTAL (1)	998 300	910 248	1 657 663	1 283 856	1 324 357	1 259 595	1 413 406	1 559 351

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (Y COMPRIS CARS ET BUS) DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (3) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Bulgarie	-	1 000	3 621	2 235	3 276	3 917	-	-
Croatie	612	599	1 741	1 000	1 403	1 744	2 166	2 245
Estonie	400	502	1 207	697	1 041	1 243	1 020	825
Hongrie	2 900	2 408	5 776	3 639	5 486	6 395	7 179	5 697
Lettonie	1 000	520	1 169	764	1 573	1 934	2 045	1 596
Lituanie	1 000	1 355	7 688	4 379	8 121	10 049	10 932	7 262
Pologne	7 464	11 611	28 758	20 759	34 046	35 698	37 303	30 344
République tchèque	6 400	5 750	10 889	8 552	9 685	10 186	11 488	10 503
Roumanie	3 113	2 686	7 740	4 838	7 104	7 406	9 097	8 441
Slovaquie	1 796	2 870	3 691	2 181	3 397	3 554	4 732	3 664
Slovénie	1 876	985	2 456	1 380	2 023	2 431	2 660	2 315
TOTAL (1)	22 800	29 700	73 315	50 424	77 155	84 557	88 622	72 892

(1) Nouveaux États membres : 8 pays en 2000, 10 pays de 2006 à 2012, 11 pays à partir de 2013.

(2) Le périmètre est limité à moins de 3,5t à partir de 2022 (<5,1t avant).

(3) Le périmètre est élargi à >3,5t à partir de 2021 (>5,1t avant).

Sources : CCF, ACEA

LA PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS ET LA PRODUCTION EN FRANCE

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES LÉGERS DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Citroën	1 168 470	1 452 847	980 758	699 087	745 029	743 439	740 800	649 047
DS	-	-	62 601	40 735	46 759	61 427	56 965	37 433
Peugeot	1 708 968	2 152 331	1 455 444	1 112 263	1 145 276	1 104 977	1 167 541	1 085 494
Opel	-	-	920 314	611 467	606 960	616 010	703 419	588 245
Autres (Fiat, Toyota)	-	-	17 092	13 852	61 487	101 046	179 540	252 048
Stellantis (hors FCA) (1)	2 877 438	3 605 178	3 436 209	2 477 404	2 605 511	2 626 899	2 848 265	2 612 267
Renault	2 356 616	2 099 027	2 610 246	1 817 712	1 616 750	1 632 655	1 705 734	1 685 086
Alpine	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782	4 708	4 783
Dacia	55 183	341 090	696 018	508 249	529 045	626 392	657 156	695 014
Renault Korea Motors	14 517	276 169	143 143	107 814	112 964	52 110	20 620	5 748
Lada (jusqu'en avril 2022)	-	-	407 963	364 062	360 668	71 149	0	0
Autres (Mobilize, Nissan, Mercedes, Mitsubishi)	-	-	-	-	35 788	39 630	3 253	21 877
Groupe Renault	2 426 316	2 716 286	3 861 614	2 799 116	2 658 220	2 425 718	2 391 471	2 412 508
TOTAL (2)	5 303 754	6 321 464	7 271 006	5 256 602	5 243 147	5 052 617	5 239 736	5 024 775

► PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Total Voitures particulières	2 879 810	1 924 131	1 661 448	927 344	918 823	1 010 463	1 023 292	910 375
Dont Stellantis (hors FCA) et Groupe Renault	2 765 803	1 665 797	1 375 463	719 418	690 105	737 544	735 042	621 579
Dont smart et Neos (à partir de 2023)	101 365	97 373	62 961	19 926	26 718	16 983	16 505	9 194
Dont Toyota	0	158 512	223 024	188 000	202 000	255 936	271 745	279 602
Total Véhicules utilitaires légers	409 966	262 479	509 563	388 655	433 407	372 707	476 868	447 460
Dont Stellantis (hors FCA) et Groupe Renault	370 538	243 029	509 563	388 655	433 407	372 707	476 868	441 654
Dont Fiat	39 428	19 450	-	-	-	-	-	-
Total Véhicules légers	3 289 776	2 186 610	2 171 011	1 315 999	1 352 230	1 383 170	1 500 160	1 357 835
Dont Stellantis (hors FCA) et Groupe Renault	3 136 341	1 908 826	1 885 026	1 108 073	1 123 512	1 110 251	1 211 910	1 063 233

► PRODUCTION DE VÉHICULES LOURDS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Renault trucks (3)	87 719	31 874	35 950	26 246	33 422	39 133	40 833	36 749
Scania	10 710	9 594	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Cars et bus	535	3 475	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Heuliez	-	451	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Iveco Bus (4)	-	2 473	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Daimler Buses (5)	535	551	nd	nd	nd	nd	nd	nd

► FACTURATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL	-	-	54 098	41 117	51 460	58 967	69 859	56 898
16 t et plus	-	-	30 002	21 328	27 475	32 781	33 748	30 294
7 à < 16 t	-	-	5 948	4 918	5 947	6 352	7 085	6 455
< 7 t	-	-	18 148	14 871	18 038	19 834	29 026	20 149

► GAMME DES VÉHICULES DE RENAULT TRUCKS

Tonnage	Modèles
16 t et plus	T, T High, K, C, D, D Wide
7 à < 16 t	D
< 7 t	Master Red Edition, Traffic Red Edition

(1) Le groupe FCA et le groupe PSA ont fusionné le 17/01/2021 pour créer le groupe Stellantis. Le groupe FCA, membre de Stellantis a produit 2,9 millions de véhicules en 2024.

(2) Hors double compte. Cf. page 84.

(3) En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo qui a produit 226 000 véhicules en 2024.

À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte sur les facturations de 7 tonnes et plus.

(4) Irisbus jusqu'en 2013.

(5) Evobus jusqu'au 11 juillet 2023.

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Citroën	976 232	1 272 385	788 127	538 568	561 448	580 114	566 836	513 759
DS	-	-	62 601	40 735	46 759	61 427	56 965	37 433
Peugeot	1 522 051	1 942 079	1 213 885	916 387	925 656	921 678	960 106	876 680
Opel	-	-	804 805	529 216	498 910	520 566	582 393	471 427
Autres (Fiat, Toyota, Lancia)	-	-	-	-	26 355	29 580	42 272	75 764
Stellantis (hors FCA)	2 498 283	3 214 464	2 869 418	2 024 906	2 059 128	2 113 365	2 208 572	1 975 063
Renault	2 043 815	1 796 321	2 152 285	1 486 511	1 202 439	1 255 366	1 229 042	1 256 601
Alpine	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782	4 708	4 783
Dacia	42 603	323 386	668 584	481 118	511 817	626 392	657 156	695 014
Renault Korea Motors	14 517	276 169	143 143	107 814	112 964	52 110	20 620	5 748
Lada	-	-	407 963	364 062	360 668	71 149	0	0
Autres (Mobilize, Nissan, Mercedes)	-	-	-	-	35 788	39 630	3 253	21 877
Groupe Renault	2 100 935	2 395 876	3 376 219	2 440 784	2 226 681	2 048 429	1 914 779	1 984 023
TOTAL	4 599 218	5 610 340	6 245 637	4 465 690	4 285 809	4 161 794	4 123 351	3 959 086
dont production en France	2 765 803	1 665 797	1 375 463	719 418	690 105	737 544	735 042	621 579
Citroën	504 323	468 398	119 364	87 054	63 071	76 268	76 038	52 738
DS	-	-	62 282	40 388	41 419	38 202	34 574	26 174
Peugeot	1 094 756	722 214	804 101	347 979	297 190	337 141	362 680	314 437
Opel	-	-	85 841	33 684	120 057	124 015	144 863	87 356
Autres	-	-	-	-	13 014	13 640	15 444	14 168
Stellantis (hors FCA)	1 599 079	1 190 612	1 071 588	509 105	534 751	589 266	633 599	494 873
Renault	1 166 724	475 185	299 631	209 034	116 561	106 404	93 531	116 638
Alpine	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782	4 708	4 783
Autres	-	-	-	-	35 788	38 092	3 204	5 285
Groupe Renault	1 166 724	475 185	303 875	210 313	155 354	148 278	101 443	126 706

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2024 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France	Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	1 975 063	494 873	1 480 190	GROUPE RENAULT	1 984 023	126 706	1 857 317
Citroën	513 759	52 738	461 021	Renault	1 256 601	116 638	1 139 963
C3, C3 IV	124 690	0	124 690	Austral	89 572	0	89 572
C3 E	89 287	0	89 287	Twingo	20 910	0	20 910
C3 Aircross	66 020	0	66 020	Clio	314 296	0	314 296
C-Elysée	4 752	0	4 752	R5	24 835	24 835	0
C4, C4 Cactus, C4 X	96 465	0	96 465	Kwid	95 042	0	95 042
C5 X, C5 Aircross	70 097	46 522	23 575	Kardian	44 019	0	44 019
Berlingo	47 016	0	47 016	Kiger	14 231	0	14 231
Spacetourer	6 216	6 216	0	Captur	170 775	0	170 775
Divers	9 216	0	9 216	Zoe	2 400	2 400	0
DS	37 433	26 174	11 259	Logan / Sandero	37 914	0	37 914
DS3 Crossback	7 383	7 383	0	Rafale	20 137	0	20 137
DS4 II	10 867	0	10 867	Duster	72 697	0	72 697
DS7 E-tense	18 791	18 791	0	Megane	84 185	30 260	53 925
DS9, DS9 Crossback	392	0	392	Scenic	34 282	34 282	0
Peugeot	876 680	314 437	562 243	Express	14 671	0	14 671
208	298 889	0	298 889	Koleos	40 851	0	40 851
2008	196 282	0	196 282	Espace	20 039	0	20 039
308	92 963	92 963	0	Arkana / XM3	65 365	0	65 365
3008	130 939	127 056	3 883	Tribier	24 697	0	24 697
408	49 956	33 824	16 132	Symbioz	39 620	0	39 620
5008	47 619	47 619	0	Kangoo	24 717	24 717	0
508	9 821	7 930	1 891	Divers	1 346	144	1 202
Rifter / Partner	40 742	0	40 742	Alpine	4 783	4 783	0
Traveller	5 045	5 045	0	Dacia	695 014	0	695 014
Divers	4 424	0	4 424	Logan / Sandero	341 596	0	341 596
Opel	471 427	87 356	384 071	Spring	31 938	0	31 938
Astra	81 732	0	81 732	Duster	217 705	0	217 705
Combo	22 114	0	22 114	Jogger	103 775	0	103 775
Corsa	183 613	0	183 613	Renault Korea Motors	5 748	0	5 748
Crossland	38 032	0	38 032	Koleos	2 060	0	2 060
Grandland	58 222	0	58 222	Talisman / SM6	633	0	633
Frontera	293	0	293	Arkana / XM3	3 055	0	3 055
Mokka	81 937	81 937	0	Autres (Trafic)	21 877	5 285	16 592
Zafira Life	5 419	5 419	0	TOTAL	3 959 086	621 579	3 337 507
Divers	65	0	65				
Autres	75 764	14 168	61 596				
Fiat	20 649	808	19 841				
Fukang	6 003	0	6 003				
Lancia	11 230	0	11 230				
Toyota	37 882	13 360	24 522				

NB : Renault a aussi produit 420 Duo/Bento dans ses usines de Valladolid (Espagne) et Busan (Corée du Sud).
Stellantis a produit à Kenitra au Maroc : 15 357 Citroën Ami, 1 450 Opel Rocks-E et 13 472 Fiat Topolino en 2024.
Source : CCFa

LA PRODUCTION MONDIALE DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Citroën	192 238	180 462	192 631	160 519	183 581	163 325	173 964	135 288
Peugeot	186 917	210 252	241 559	195 876	219 620	183 299	207 435	208 814
Opel	-	-	115 509	82 251	108 050	95 444	121 026	116 818
Autres (Fiat, Toyota)	-	-	17 092	13 852	35 132	71 466	137 268	176 284
Stellantis (hors FCA)	379 155	390 714	566 791	452 498	546 383	513 534	639 693	637 204
Renault (yc partenaires)	312 801	302 706	457 961	331 201	414 311	377 289	476 692	428 485
Dacia	12 580	17 704	27 434	27 131	17 228	0	0	0
Groupe Renault	325 381	320 410	485 395	358 332	431 539	377 289	476 692	428 485
Renault Trucks	8 321	0	0	0	0	0	0	0
Divers	42	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL (1)	712 899	711 124	1 025 369	790 912	957 338	890 823	1 116 385	1 065 689
dont production en France (1)	370 538	243 029	509 563	388 655	433 407	372 707	476 868	441 654
Citroën	53 561	42 882	31 826	16 111	20 224	12 785	15 707	13 650
Peugeot	67 629	38 514	60 488	37 275	37 271	19 469	21 782	19 924
Opel	-	-	44 809	36 959	49 063	18 583	24 233	16 111
Autres	-	-	17 092	13 852	19 904	37 967	38 881	31 663
Stellantis (hors FCA) (1)	121 190	81 396	154 215	104 197	126 462	88 804	100 603	81 348
Renault	240 985	161 633	382 165	304 376	327 529	283 903	376 265	360 306
Groupe Renault	240 985	161 633	382 165	304 376	327 529	283 903	376 265	360 306
Renault Trucks	8 321	-	-	-	-	-	-	-
Divers	42	-	-	-	-	-	-	-

(1) Hors production en double compte des véhicules Opel à partir de 2017.

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2024 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	637 204	81 348	555 856
Citroën	135 288	13 650	121 638
Berlingo	57 296	0	57 296
Jumpy	35 305	13 650	21 655
Jumper	42 687	0	42 687
Peugeot	208 814	19 924	188 890
2008	1 714	0	1 714
3008	1 193	0	1 193
Partner	93 865	0	93 865
Expert	50 809	19 924	30 885
Boxer	53 813	0	53 813
Landtreck	6 270	0	6 270
Divers	1 150	0	1 150
Opel	116 818	16 111	100 707
Vivaro	47 732	16 111	31 621
Combo	40 351	0	40 351
Movano	28 735	0	28 735
Autres	176 284	31 663	144 621
Fiat	106 361	10 528	95 833
Ram	9 108	0	9 108
Toyota (Proace, Proace city)	60 815	21 135	39 680
GROUPE RENAULT	428 485	360 306	68 179
Renault (yc partenaires Nissan)	428 485	360 306	68 179
Dokker / Ludospace	18 635	0	18 635
Kangoo	101 357	101 357	0
Trafic	131 886	131 886	0
Master	141 143	127 063	14 080
Express	34 381	0	34 381
Divers (Alaskan, Logan)	1 083	0	1 083
TOTAL	1 065 689	441 654	624 035

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR POIDS ET PAR SOURCE D'ÉNERGIE

(EN UNITÉS)

		2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Moins de 3,5t	Total	577 926	531 452	708 800	521 245	656 929	612 264	313 715	775 089
	E	55 883	61 998	nd	31 115	47 288	61 651	nd	80 278
	D	521 229	469 178	nd	476 462	581 709	482 587	nd	637 552
	EL	814	276	13 057	13 668	27 932	68 026	92 987	57 259
De 3,5t à moins de 5,1t	Total	134 973	179 672	316 569	269 667	300 409	278 559	162 977	290 600
	E	1 724	0	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	179 672	316 215	269 348	299 610	277 261	nd	285 398
	EL	-	-	354	319	799	1 298	2 586	2 810
Total essence		57 607	61 998	nd	31 115	47 288	61 651	nd	80 278
Total diesel		654 478	648 850	nd	745 810	881 319	759 848	nd	922 950
Total électrique		814	276	13 411	13 987	28 731	69 324	95 573	60 069
TOTAL GÉNÉRAL		712 899	711 124	1 025 369	790 912	957 338	890 823	1 116 385	1 065 689

E : Essence. D : Diesel. EL : Électrique. G : GNV ou GPL.

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR TYPE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	14 972	11 237	7 097	12 544	9 431	9 053	0
Peugeot	41 451	33 403	16 486	11 040	13 300	6 896	3 735	3 823
Opel	-	-	-	507	218	0	0	0
Stellantis (hors FCA)	70 900	48 375	27 723	18 644	26 062	16 327	12 788	3 823
Groupe Renault	60 320	48 167	0 (2)	352	0 (2)	743	196	2
Total	131 220	96 542	27 723	18 996	26 062	17 070	12 984	3 825
Camionnettes								
Citroën	100 832	98 042	73 702	62 236	63 542	50 088	73 744	57 296
Peugeot	70 443	97 608	95 144	74 453	81 325	65 671	97 328	93 865
Opel	-	-	36 481	28 662	35 719	26 461	42 275	40 351
Autres	-	-	-	-	-	33 499	34 964	88 604
Stellantis (hors FCA)	171 275	195 650	205 327	165 351	180 586	175 719	248 311	280 116
Groupe Renault	147 670	97 142	157 896	108 852	149 031	137 683	181 035	154 373
Total	318 945	292 792	363 223	274 203	329 617	313 402	429 346	434 489
Fourgons								
Citroën	61 957	67 448	107 692	91 186	107 495	103 806	91 167	77 992
Peugeot	75 023	79 241	129 929	108 658	120 359	104 892	101 845	104 622
Opel	-	-	79 028	53 082	72 113	68 983	78 751	76 467
Autres	-	-	17 092	13 852	35 132	37 967	102 304	68 140
Stellantis (hors FCA)	136 980	146 689	333 741	266 778	335 099	315 648	374 067	327 221
Groupe Renault	104 811	148 404	278 581	236 593	257 901	231 953	291 199	273 029
Renault Trucks	8 321	0	0	0	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil	42	0	0	0	0	0	0	0
Total (1)	250 154	295 093	585 505	483 453	572 416	547 601	665 266	600 250
Autres (Pick-ups, 4X4, divers)								
Stellantis (hors FCA)	-	-	-	1 725	4 636	5 840	4 527	26 044
Groupe Renault	12 580	26 697	48 918	12 535	24 609	6 910	4 262	1 081
Total	12 580	26 697	48 918	14 260	29 245	12 750	8 789	27 125
TOTAL GÉNÉRAL	712 899	711 124	1 025 369	790 912	957 340	890 823	1 116 385	1 065 689

(1) Hors production en double compte des véhicules Opel à partir de 2017.

(2) Les dérivés VP ont été comptabilisés dans les VP.

Source : CCFA

LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS

Le périmètre des groupes est celui au 1^{er} janvier de l'année de la donnée.

Les livraisons des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés. À partir de 2005, les livraisons de Dacia hors France sont incluses dans le périmètre, puis de Renault Samsung

Motors en 2007. En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

Les intégrations de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 puis de Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018, et enfin d'Opel le groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017 impactent fortement les volumes de livraisons.

À partir de 2018, le périmètre des livraisons évolue pour se rapprocher des ventes. En général, les livraisons correspondants aux productions pour partenaires ne sont plus comptabilisées. En outre, des reclassements de véhicules dans les catégories «voitures particulières» et «véhicules utilitaires» sont faits localement.

► VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2023	2024
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 384 342	3 637 563	2 246 557	2 223 309
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 871 647	2 856 938	1 586 735	1 589 112
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 587	577 154	353 573	389 937
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 349	62 481	30 098	35 524
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	146 015	191 216	109 847	96 947
Danemark	30 239	34 477	27 801	49 204	56 683	27 106	19 308
Espagne	556 934	577 439	302 663	310 876	425 966	245 394	233 299
Grèce	54 270	32 681	10 744	12 132	29 075	38 370	28 668
Italie	353 616	377 100	317 851	304 829	497 471	380 538	378 354
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	106 236	111 309	63 679	54 078
Portugal	68 375	66 524	58 750	54 165	82 687	70 697	68 875
Suède	31 473	43 062	16 691	32 650	30 305	23 012	19 765
Hongrie	23 887	26 926	6 156	11 031	35 946	12 490	13 458
Pologne	59 093	47 521	53 521	50 485	114 589	63 341	69 292
Roumanie	7 520	122 930	41 804	45 361	78 368	60 306	59 246
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	258 054	591 871	24 830	28 214
Russie	6 042	42 637	158 018	272 461	500 625	0	0
Suisse	45 654	41 231	50 740	43 545	45 998	28 305	27 521
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	294 142	374 872	271 451	277 541
Turquie	148 264	142 160	168 456	211 096	130 475	330 024	294 830
Afrique	69 865	103 130	171 484	241 078	238 440	126 907	133 880
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	23 223	31 375	21 988	20 702
Maghreb	37 236	42 881	139 790	184 708	164 279	88 190	103 602
Nigeria	8 860	6 159	210	301	-	-	-
Égypte	-	-	-	-	36 207	12 597	7 081
Amérique	230 270	314 505	559 780	426 937	463 382	355 511	333 059
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 408	66 451	80 600	74 290
Brésil	80 205	144 030	320 930	210 638	253 873	163 624	171 170
Colombie	16 659	36 499	6 329	50 819	54 538	25 439	25 891
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 685	28 742	44 116	31 985
Asie / Moyen-Orient (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 070 526	461 637	201 792	181 406
Japon	15 976	16 323	12 346	25 072	23 403	18 574	12 758
Chine	54 334	143 756	392 569	756 268	135 612	61 252	45 868
Iran	45 722	304 326	516 121	38 176	-	-	-
Inde	-	-	4 488	50 877	88 869	57 800	49 177
Corée du Sud	-	-	157 824	90 056	157 083	23 904	39 912
Océanie	9 984	16 698	14 079	17 929	17 572	10 781	5 357
Australie	2 765	11 872	9 761	13 435	10 103	6 494	2 459
TOTAL GÉNÉRAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	4 159 198	4 818 594	2 941 548	2 877 011

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2023	2024
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	456 712	629 719	671 702	711 654
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	418 876	574 040	433 983	493 358
Allemagne	50 081	40 760	46 406	90 020	84 774	93 542	68 059
Autriche	4 697	6 206	6 797	7 585	12 523	8 166	7 068
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	29 267	50 629	37 225	26 463
Espagne	57 516	71 185	28 263	38 386	76 882	75 757	86 960
Italie	35 910	29 706	39 690	34 656	64 760	56 294	55 700
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	15 904	24 881	31 576	47 699
Portugal	34 551	25 410	18 557	15 539	14 908	13 578	6 896
10 nouveaux États membres	-	24 939	28 891	44 233	-	-	-
12 puis 13 nouveaux États membres	-	51 099	33 784	55 213	75 250	74 397	66 062
Pologne	5 624	9 039	14 258	13 563	27 234	23 815	22 534
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	29 981	23 740	8 777	9 161
Suisse	4 293	5 934	8 500	7 855	10 060	11 531	8 495
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	101 797	121 575	139 692	124 039
Turquie	-	-	-	-	11 203	71 988	72 711
Afrique	16 074	22 597	27 769	27 611	12 318	17 813	16 580
Maghreb	13 509	18 345	24 690	26 466	9 234	13 432	13 213
Amérique	36 682	33 328	85 810	61 943	82 832	94 514	83 418
Asie / Moyen-Orient (1)	8 260	11 781	5 632	9 512	47 001	22 586	15 962
Océanie	1 797	1 967	2 208	6 064	6 343	6 098	5 827
TOTAL GÉNÉRAL	444 516	474 532	480 430	563 013	778 213	812 713	833 441

(1) À partir de 2004, les livraisons vers Chypre sont incluses en Europe et non plus en Asie.

(2) Union européenne : 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays de 1995 à 2003, 25 pays de 2004 à 2005, 27 pays de 2006 à 2012, 28 pays à partir de 2013, 27 pays à partir de 2021.

(3) PECO/CEI hors les 10 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne en 2004 et 2005, hors les 12 nouveaux pays entrants de 2006 à 2012, hors les 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013.

Source : CCFa

LES EXPORTATIONS FRANÇAISES DE PRODUITS AUTOMOBILES

► LES 25 PRINCIPAUX PAYS DESTINATAIRES DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2024 (EN MILLIONS D'EUROS ET EN POIDS)

Voitures particulières neuves		
Total	17 160	100%
Belgique	3 164	18%
Italie	2 045	12%
Allemagne	2 042	12%
Royaume-Uni	1 634	10%
Espagne	1 244	7%
Pays-Bas	1 151	7%
Turquie	1 036	6%
Pologne	499	3%
République tchèque	475	3%
Portugal	449	3%
États-Unis	443	3%
Algérie	401	2%
Suisse	233	1%
Danemark	231	1%
Suède	201	1%
Autriche	137	1%
Roumanie	129	1%
Slovénie	123	1%
Norvège	100	1%
Émirats arabes unis	92	1%
Maroc	90	1%
Chili	79	0%
Egypte	74	0%
Australie	70	0%
Hongrie	69	0%

Véhicules utilitaires légers neufs		
Total	5 939	100%
Belgique	1 174	20%
Royaume-Uni	973	16%
Allemagne	574	10%
Espagne	399	7%
Pologne	371	6%
Italie	369	6%
Pays-Bas	298	5%
Suisse	180	3%
Australie	137	2%
Irlande	133	2%
République tchèque	125	2%
Turquie	122	2%
Suède	107	2%
Danemark	97	2%
Autriche	86	1%
Portugal	83	1%
Hongrie	81	1%
Slovénie	68	1%
Maroc	68	1%
Roumanie	65	1%
Mexique	46	1%
Norvège	43	1%
Ukraine	41	1%
Algérie	40	1%
Arabie saoudite	36	1%

Véhicules industriels et cars et bus neufs		
Total	6 383	100%
Allemagne	1 321	21%
Espagne	825	13%
Italie	809	13%
Royaume-Uni	578	9%
Turquie	388	6%
Pologne	202	3%
Algérie	177	3%
Pays-Bas	150	2%
Portugal	146	2%
Belgique	121	2%
Irlande	115	2%
Lituanie	114	2%
République tchèque	110	2%
Maroc	106	2%
Suisse	94	1%
Autriche	87	1%
Australie	86	1%
Israël	67	1%
Roumanie	65	1%
Corée du Sud	56	1%
Mexique	54	1%
Hongrie	51	1%
Nouvelle-Zélande	46	1%
Chili	45	1%
Ukraine	40	1%

Total Pièces et accessoires, Châssis-Carrosseries, Moteurs, Remorques		
Total	22 927	100%
Allemagne	4 227	18%
Espagne	3 375	15%
Royaume-Uni	2 075	9%
Italie	1 497	7%
Belgique	1 411	6%
Pologne	1 101	5%
Turquie	855	4%
Maroc	693	3%
États-Unis	673	3%
Roumanie	587	3%
Slovaquie	518	2%
Suède	515	2%
République tchèque	504	2%
Pays-Bas	467	2%
Portugal	437	2%
Hongrie	362	2%
Brésil	323	1%
Suisse	295	1%
Chine	232	1%
Algérie	211	1%
Corée du Sud	171	1%
Inde	143	1%
Autriche	142	1%
Argentine	127	1%
Tunisie	117	1%

Source : Données des douanes traitées par le CCFA

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations ESANE, combinant à la fois des données administratives et des enquêtes.

Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SSSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie et désormais rattaché à l'INSEE, les exploite.

Ces données reflètent l'activité des entreprises à capitaux français et étrangers, installées sur le

territoire français et dont l'activité principale peut s'étendre hors de France.

La vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession, évolution des activités) peut entraîner d'importantes variations d'une année sur l'autre.

L'introduction d'une nouvelle nomenclature économique, la prise en compte conjointe de données d'enquêtes et de données administratives (en particulier leur confrontation), ainsi que de nouvelles règles statistiques (donneurs d'ordre, etc.) sont à l'origine d'une légère réduction du périmètre du secteur entre 2007 et 2008.

À partir de 2016, l'INSEE se base sur la notion d'entreprise telle que définie par le décret 2008-1354 pris en application de la loi de modernisation de l'économie (LME), qui repose sur la notion de groupe de sociétés (plutôt que d'unité légale), afin de mieux prendre en compte les nouvelles réalités économiques provoquées par la mondialisation. Les données, depuis 2012, ci-dessous proviennent de cette nouvelle source. Les évolutions entre l'ancien et le nouveau périmètre sont ici mineures.

	Unités	2000	2010	2019	2020	2022	2023	2024 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	137 527	120 704	116 108	111 320	108 311	105 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	2 229	2 175	1 316	1 383	1 500	1 358
Production par personne	unités	17,5	16,2	18,0	11,3	12,4	13,9	12,9
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	78 969	109 088	89 884	117 328	134 606	115 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	45 526	65 199	52 468	67 964	79 997	69 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	57,6%	59,8%	58,4%	57,9%	59,4%	60,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	10 112	12 356	9 258	12 004	14 679	12 800
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	12,8%	11,3%	10,3%	10,2%	10,9%	11,1%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	74	102,4	80	108	136	-
Charges sociales	millions €	2 153	2 302	2 317	2 135,3	2 120,9	2 404,3	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	16,7	19,2	18,4	19,1	22,2	-
Rémunération	millions €	5 093	5 696	5 692	5 187	5 878	5 898,8	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	41,4	47,2	44,7	52,8	54,5	-
Frais de personnel	millions €	7 246	7 999	8 008	7 323	7 999	8 303,2	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	58,2	66,3	63,1	71,9	76,7	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	79,1%	64,8%	79,1%	66,6%	56,6%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	1 340	3 452	1 136	3 350	5 700,7	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	13,3%	27,9%	12,3%	27,9%	38,8%	-
Charges financières	millions €	1 178	2 862	1 648	1 878	1 594	3 067,2	-
Charges financières / VA	%	8,9%	28,3%	13,3%	20,3%	13,3%	20,9%	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 191	2 901	1 886	2 958	3 485,2	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	21,7%	23,5%	20,4%	24,6%	23,7%	-
Résultat financier	millions €	1 330	-671	1 253	8	1 365	418	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	-6,6%	10,1%	0,1%	11,4%	2,8%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	1 078	4 294	683	4 879	6 185,4	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	10,7%	34,8%	7,4%	40,6%	42,1%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €			944	816	713	777,5	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	293	2 117	ND	1 765	5 809	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	0,4%	1,9%	ND	1,5%	4,3%	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	3 807	2 078	2 642	2 087	1 966	3 400,8	-
Investissements / CA	%	5,2%	2,6%	2,4%	2,3%	1,7%	2,5%	-
Investissements / VA	%	28,7%	20,6%	21,4%	22,5%	16,4%	23,2%	-

(1) Estimations du CCFA à partir de données industrielles, INSEE et OPCO2i / Observatoire de la Métallurgie.

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DES ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES

Les données physiques et financières reprises dans le tableau ci-dessous proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur des équipementiers automobiles, puis, à partir de 2008, du nouveau système d'informations sur les entreprises ESANE.

En 2019, les données ESANE relatives à l'exercice 2017 sont pour la première fois produites et diffusées en « entreprises » (au sens économique) sur l'ensemble du champ. Une entreprise, au sens économique, est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens ou de services, jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes (Loi de modernisation de l'économie - LME - du 4 août 2008). Cette définition repose sur la notion de groupe de sociétés (plutôt que d'unité légale), et permet de mieux prendre en compte les nouvelles réalités économiques.

Depuis le millésime 2013 et jusqu'au millésime 2016, seuls les plus grands groupes ont ainsi été pris en compte (en 2016, une cinquantaine des plus grands groupes décomposés en une centaine d'entreprises). L'ensemble des autres groupes (de taille petite, moyenne ou grande) sont pris en compte dans la statistique d'entreprise à partir du millésime 2017. Pour chacun de ces groupes, on fait l'hypothèse que toutes les unités légales du champ ESANE qui le compose forment une entreprise et une seule. Ces évolutions expliquent les écarts observés par rapport à l'édition précédente.

En 1993, la nomenclature française d'activité (NAF1), harmonisée dans l'Union européenne, a été instaurée. Le reclassement de certaines entreprises (travail des métaux, équipements électriques, sièges automobiles) dans d'autres nomenclatures entraîne une rupture statistique. Depuis 2008, cette nomenclature a évolué vers la NAF2, toujours harmonisée au niveau européen :

ont été notamment ajoutés aux équipementiers automobiles les fabricants de matériels électriques pour moteurs et véhicules, ainsi que les fabricants de sièges pour véhicules automobiles.

Les entreprises classées dans ce nouveau secteur « fabrication d'équipements automobiles » ne constituent toutefois pas l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile. Il faudrait leur ajouter notamment les producteurs de verre, de pneus, de fermetures et ressorts automobiles, etc.

Outre ces différentes activités industrielles, la construction automobile et la fabrication d'équipements automobiles achètent aux autres branches de nombreuses consommations intermédiaires (métaux, caoutchouc, matières plastiques, etc.), des services (conseils, recherche, publicité, etc.) et également des biens d'équipement.

	Unités	2000	2010	2019	2020	2022	2023	2024 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Nombre d'entreprises (>20p jusqu'en 2007)	unités	243	639	531	538	518	557	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	61 759	96 701	94 025	83 866	82 968	80 100
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	16 056	30 615	24 565	26 905	29 433	28 700
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	7 865	15 124	13 278	13 808	15 903	15 600
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	49,0%	49,4%	54,1%	51,3%	54,0%	54,4%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	3 885	7 832	6 432	6 499	6 831	6 700
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,2%	25,6%	26,2%	24,2%	23,2%	23,3%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	63	81	68	77	82	84
Charges sociales	millions €	902	937	1 841	1 664	1 682	1 789	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	15,2	19,0	17,7	20,1	21,6	-
Rémunération	millions €	2 213	2 302	4 335	3 937	4 034	4 255	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	37,3	44,8	41,9	48,1	51,3	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 239	6 176	5 601	5 717	6 045	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	52,4	63,9	59,6	68,2	72,9	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	83,4%	78,9%	87,1%	88,0%	88,5%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	412	1 253	446	545	619	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	10,6%	16,0%	6,9%	8,4%	9,1%	-
Charges financières	millions €	440	177	1 998	3 037	3 787	3 555	-
Charges financières / VA	%	9,5%	4,6%	25,5%	47,2%	58,3%	52,0%	-
Produits financiers	millions €	337	217	2 249	3 575	3 258	3 693	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,6%	28,7%	55,6%	50,1%	54,1%	-
Résultat financier	millions €	-103	40	251	538	-529	138	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	1,0%	3,2%	8,4%	-8,1%	2,0%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	341	2 059	2 398	1 440	1 378	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	8,8%	26,3%	37,3%	22,2%	20,2%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €			412	399	297	304	-
Résultat net comptable	millions €	-92	-17	644	252	-585	67	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	-0,1%	2,1%	1,0%	-2,2%	0,2%	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €		413	1 106	837	767	864	-
Investissements / CA	%	5,8%	2,6%	3,6%	3,4%	2,9%	2,9%	-
Investissements / VA	%	22,0%	10,6%	14,1%	13,0%	11,8%	12,6%	-

(1) Estimations du CCFA à partir de données FIEV, INSEE, OPCO2i / Observatoire de la Métallurgie.

LES IMMATRICULATIONS

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Alpine	-	-	3 172	744	1 618	2 138	2 693	2 840
Dacia	-	104 641	138 977	97 170	125 204	130 855	156 390	144 979
Renault	602 415	497 820	407 134	314 630	268 951	236 405	277 914	277 297
Mobilize	-	-	-	-	-	34	5	0
Groupe Renault	602 415	602 461	549 283	412 544	395 773	369 432	437 002	425 116
Citroën	261 508	301 607	235 110	162 688	161 883	129 883	125 932	111 536
DS	-	26 539	26 845	22 182	22 782	20 959	23 372	18 024
Opel (1)	-	-	66 901	43 801	37 393	36 052	43 237	40 007
Peugeot	397 547	400 663	379 582	301 935	285 929	245 608	241 512	232 713
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	659 055	728 809	708 438	530 606	-	-	-	-
Alfa Romeo	12 774	13 033	3 938	2 372	1 541	3 090	3 909	4 373
Fiat	95 983	72 717	71 666	42 360	39 914	36 508	40 336	32 770
Jeep	3 001	1 177	11 541	6 381	10 822	5 727	7 452	11 790
Lancia	5 864	3 368	1	0	0	0	0	132
Maserati	-	162	420	135	135	136	138	139
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	122 449	91 337	87 566	51 248	-	-	-	-
Stellantis	-	-	-	-	560 399	477 963	485 888	451 484
Bolloré	-	0	1	0	0	0	0	0
Divers France	63	56	121	73	87	142	68	73
Total Groupe Renault et Stellantis (2) & marques françaises	1 261 533	1 331 326	1 257 843	943 223	956 259	847 537	922 958	876 673
Audi	34 937	50 936	57 532	45 360	50 083	43 687	49 422	47 917
BMW	31 576	46 074	58 751	45 478	45 969	45 439	59 601	67 147
BYD	-	-	-	-	-	-	520	5 415
Cupra	-	-	-	236	4 006	7 555	14 946	17 549
Ford	117 061	114 810	78 838	55 219	43 777	47 095	51 648	43 623
Honda	8 716	11 251	8 196	5 802	5 374	5 438	4 881	4 368
Hyundai	11 019	18 785	39 970	34 585	45 241	47 106	49 400	45 451
Jaguar	1 939	1 126	3 561	1 309	1 718	1 093	1 008	517
Kia	2 631	24 055	45 056	39 052	44 215	46 224	49 192	43 861
Land Rover	7 570	2 735	7 878	5 456	6 078	4 372	6 918	10 628
Leapmotor	-	-	-	-	-	2	510	330
Lexus	-	1 921	7 159	5 913	4 704	3 256	5 675	7 203
Lynk Co	-	-	-	-	300	3 098	3 307	519
Mazda	6 366	10 232	12 596	8 890	9 482	7 040	10 095	8 608
Mercedes-Benz	43 389	45 612	70 214	52 570	50 789	47 977	51 836	51 267
M.G.	-	-	-	656	4 619	12 666	33 374	24 599
Mini	-	18 007	27 158	21 881	25 337	25 649	28 187	19 566
Mitsubishi	5 575	3 514	7 207	5 012	1 967	2 439	2 665	4 153
Nissan-Infiniti	31 330	54 351	42 439	32 964	26 414	27 169	36 450	28 371
Opel (1)	133 576	94 877	-	-	-	-	-	-
Porsche	825	2 073	5 572	4 878	4 487	3 857	3 505	6 573
Seat	40 562	30 645	37 148	26 676	26 687	13 684	17 879	22 363
Seres	-	-	-	-	26	321	230	36
Skoda	11 570	18 533	36 498	29 875	30 399	28 904	38 257	44 501
Smart	6 645	6 408	10 494	1 692	1 602	1 341	2 024	2 216
Ssangyong	19	451	157	177	120	18	2	0
Subaru	2 312	1 146	510	125	67	28	37	62
Suzuki	11 355	22 070	30 758	19 651	22 907	14 750	21 866	24 093
Tesla	-	11	7 442	7 372	26 446	29 199	63 041	40 709
Toyota	43 698	65 390	101 730	89 727	96 170	100 268	107 950	127 519
Volkswagen	152 868	146 538	149 105	97 784	105 298	97 292	120 225	119 360
Volvo	6 777	11 841	21 696	16 412	17 285	13 515	14 989	19 793
Xpeng	-	-	-	-	-	-	-	511
Total Autres (3)	872 351	920 342	956 436	706 895	702 745	681 498	851 769	841 743
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 251 668	2 214 279	1 650 118	1 659 004	1 529 035	1 774 727	1 718 416
dont Transit Temporaire	-	39 011	30 326	11 826	14 361	14 452	20 988	21 281
Total Groupe Renault & Stellantis (2) & marques françaises en %	59,1%	59,1%	56,8%	57,2%	57,6%	55,4%	52,0%	51,0%
Total Autres (3) en %	40,9%	40,9%	43,2%	42,8%	42,4%	44,6%	48,0%	49,0%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

(2) Hors FCA avant 2021.

(3) Y compris divers et FCA avant 2021.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 386 007	5 790 612	5 569 298	6 016 321	5 204 976	5 195 565	5 354 169
Rapport occasion/neuf	2,4	2,4	2,6	3,4	3,6	3,4	2,9	3,1

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	806 398	817 285	799 287	896 509	814 352	842 033	851 870
Rapport occasion/neuf	1,6	1,9	1,7	2,0	2,1	2,3	2,2	2,2

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES 100 % ÉLECTRIQUES PAR MARQUE (1) (EN UNITÉS)

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dacia	0	0	0	1 722	11 386	18 326	29 761	5 144
Renault	13	10 408	18 817	39 672	32 455	40 430	32 444	49 204
Groupe Renault	13	10 408	18 817	41 394	43 841	58 756	62 205	54 348
Citroën	27	397	727	2 036	2 991	4 435	5 287	14 821
DS	0	0	111	2 710	1 806	1 755	2 039	1 306
Peugeot	30	725	628	19 583	23 706	26 751	29 121	39 947
Opel (1)	-	-	0	2 171	3 424	4 987	6 533	9 090
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	57	1 122	1 466	26 500	-	-	-	-
Alfa Romeo	0	0	0	0	0	0	0	0
Chrysler-Dodge-Jeep	0	0	0	0	0	0	1 518	4 517
Fiat - Abarth	0	0	0	1 761	9 556	15 269	25 190	20 618
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	0	0	0	1 761	-	-	-	-
Groupe Stellantis	-	-	-	-	41 483	53 197	69 688	90 299
Total Groupe Renault et Stellantis (2) & marques françaises	7	11 530	20 283	67 894	85 324	111 953	131 893	144 647
Audi	0	0	453	803	1 369	3 034	4 222	5 262
BYD	0	2	0	0	0	0	520	3 408
BMW	0	279	2 793	1 741	2 346	3 361	8 667	16 922
Cupra	0	0	0	0	59	1 349	3 224	4 864
Ford	0	1	0	20	762	704	2 496	2 737
Hyundai	0	0	2 066	5 944	6 744	8 963	8 675	5 874
Kia	0	485	2 244	5 930	8 489	7 483	9 158	4 816
Leap Motor	0	0	0	0	0	2	510	330
M.G.	0	0	0	656	2 106	7 120	26 835	11 472
Mercedes-Benz	0	93	91	554	1 511	2 597	4 248	5 347
Mini	50	0	0	2 481	5 141	5 809	7 634	6 256
Nissan-Infiniti	0	2 298	3 893	3 512	3 582	2 693	1 732	1 292
Porsche	0	0	0	527	681	614	592	1 638
Skoda	0	0	0	599	2 193	2 321	4 212	6 158
Smart	34	336	2 219	1 687	1 602	1 341	2 024	2 216
Tesla	11	708	7 442	7 372	26 446	29 199	63 041	40 709
Toyota-Lexus	0	0	0	2	274	216	798	2 233
Volkswagen	0	291	828	7 480	10 518	10 727	12 544	14 057
Volvo	0	0	0	134	476	2 307	3 733	7 955
Xpeng	0	0	0	0	0	0	0	511
Total Autres (3)	113	5 738	22 481	43 022	76 782	90 976	166 326	145 967
TOTAL GÉNÉRAL	183	17 268	42 764	110 916	162 106	202 929	298 219	290 614
Part des immatriculations électriques	0,0%	0,9%	1,9%	6,7%	9,8%	13,3%	16,8%	16,9%
Total Groupe Renault & Stellantis (2) & marques françaises en %	38,3%	66,8%	47,4%	61,2%	52,6%	55,2%	44,2%	49,8%
Total Autres (3) en %	61,7%	33,2%	52,6%	38,8%	47,4%	44,8%	55,8%	50,2%

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES HYBRIDES RECHARGEABLES (EN UNITÉS)

	2010	2015	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Renault	0	0	0	6 281	11 879	4 120	1 569	1 089
Groupe Renault	0	0	0	6 281	11 879	4 120	1 569	1 090
Citroën	0	0	0	3 119	7 116	8 500	9 120	3 632
DS	0	0	203	4 535	6 608	7 352	11 269	6 920
Peugeot	0	0	0	6 281	11 879	4 120	1 569	1 089
Opel (1)	-	-	1	945	822	930	2 298	1 333
Groupe PSA (avant le 17/01/2021)	0	0	204	14 880	-	-	-	-
Alfa Romeo	0	0	0	0	0	0	1 386	758
Chrysler-Dodge-Jeep	0	0	0	1 475	5 639	3 846	3 091	1 670
Groupe FCA (avant le 17/01/2021)	0	0	0	1 475	-	-	-	-
Stellantis	-	-	-	-	32 064	24 748	28 733	15 402
Total Groupe Renault et Stellantis (2) & marques françaises	0	0	204	21 161	43 943	28 868	30 302	16 492
Audi	0	1 129	312	4 689	9 657	6 794	11 204	13 799
BMW-Mini	0	846	4 089	8 817	13 273	15 381	20 679	17 505
BYD	0	0	0	0	0	0	0	2 007
Cupra	0	0	0	25	2 066	814	5 250	8 092
Ford	0	0	0	2 092	3 826	1 513	2 690	1 643
Hyundai	0	0	723	693	5 322	5 766	4 519	2 407
Jaguar - Land Rover	0	0	1 889	2 225	3 994	2 989	6 239	10 778
Kia	0	0	1 054	1 572	3 932	7 657	6 165	4 333
Lynk Co	0	0	0	0	300	3 098	3 307	519
M.G.	0	0	0	0	2 513	2 415	2 634	1 349
Mazda	0	0	0	0	0	388	1 379	1 458
Mercedes-Benz	0	152	943	11 111	18 018	17 026	20 485	24 372
Mitsubishi	0	907	3 118	2 642	809	1 522	982	1 878
Porsche	0	505	1 442	2 411	2 762	2 434	1 892	4 226
Seat	0	0	0	753	1 083	22	378	181
Skoda	0	0	0	693	1 351	635	1 096	1 093
Suzuki	0	0	0	190	293	428	801	343
Toyota-Lexus	82	68	288	232	1 306	2 217	3 507	6 050
Volkswagen	0	1 850	563	3 551	5 972	4 054	9 574	8 445
Volvo	0	125	3 806	7 167	10 636	6 843	7 784	7 725
Total Autres (3)	82	5 589	18 388	53 431	102 697	101 525	137 125	132 334
TOTAL GÉNÉRAL	82	5 589	18 592	74 592	141 001	126 547	162 950	146 398
Part des immatriculations hybrides rechargeables	0,0%	0,3%	0,8%	4,5%	8,5%	8,3%	9,2%	8,5%
Total Groupe Renault & Stellantis (2) & marques françaises en %	0,0%	0,0%	1,1%	28,4%	27,2%	19,8%	15,8%	9,6%
Total Autres (3) en %	100,0%	100,0%	98,9%	71,6%	72,8%	80,2%	84,2%	90,4%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

(2) Hors FCA avant 2021.

(3) Y compris divers et FCA (avant 2021).

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR MARQUE (JUSQU'À 5 TONNES) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dacia	0	5 434	1 572	1 206	1 200	1 284	1 802	2 095
Renault	139 752	135 591	147 826	121 837	124 737	99 572	112 570	114 585
Groupe Renault	139 752	141 025	149 398	123 043	125 937	100 856	114 372	116 680
Citroën	77 048	70 579	74 026	60 937	66 596	55 114	55 075	50 965
DS	0	259	179	200	144	111	94	87
Peugeot	74 950	72 228	85 360	70 643	76 833	59 457	63 783	67 508
Opel (1)	-	-	7 442	7 448	9 169	7 286	8 639	7 977
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	151 998	143 066	167 007	139 228	-	-	-	-
Fiat	25 253	34 659	37 572	33 333	35 610	20 295	19 686	19 662
Jeep	-	287	1 794	630	275	354	139	251
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	25 253	34 946	39 366	33 963	-	-	-	-
Stellantis	-	-	-	-	188 627	142 617	147 416	146 450
Divers France	40	528	869	640	678	1 019	1 246	851
Total Groupe Renault & Stellantis (2) & autres marques françaises	291 790	284 619	317 274	262 911	314 564	243 473	261 788	263 130
Audi	-	3 223	810	623	472	362	309	245
BMW	-	1 600	383	280	291	207	237	205
Ford	18 110	20 437	32 798	28 170	29 397	27 130	33 680	32 180
Fuso	-	0	655	807	1 221	1 232	1 172	1 097
Hyundai	588	237	347	247	341	403	604	303
Isuzu	108	1 961	2 495	932	1 840	2 253	1 894	3 072
IVECO	16 534	11 610	17 030	14 309	17 492	15 469	14 484	13 665
Kia	-	142	175	145	248	225	223	279
Land Rover	1 857	1 550	625	431	595	479	694	559
MAN	-	-	1 763	1 795	2 465	2 311	2 489	3 097
Mercedes-Benz	23 139	19 051	23 385	23 301	22 890	19 073	18 115	20 357
Mitsubishi	3 392	2 639	1 757	1 516	1 424	642	12	11
Nissan	5 197	7 307	8 167	6 117	7 859	5 832	6 070	7 416
Opel (1)	7 561	7 195	-	-	-	-	-	-
Seat	-	435	567	436	757	277	282	390
Skoda	-	715	497	719	702	570	1 662	1 154
Suzuki	-	457	734	1 056	2 439	1 961	3 012	2 369
Toyota	1 771	4 013	8 542	6 712	9 815	9 543	12 722	12 466
Volkswagen	13 819	13 249	21 182	16 941	16 387	14 556	16 926	16 719
Total Autres (3)	123 176	132 993	162 474	139 469	118 063	104 603	117 442	118 725
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	417 612	479 748	402 380	432 627	348 076	379 230	381 855
Total Groupe Renault & Stellantis (2) & autres marques françaises en %	70,3%	68,2%	66,1%	65,3%	72,7%	69,9%	69,0%	68,9%
Total Autres (3) en %	29,7%	31,8%	33,9%	34,7%	27,3%	30,1%	31,0%	31,1%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1er août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

(2) Hors FCA avant 2021.

(3) Y compris divers et FCA (avant 2021).

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Renault Trucks	20 818	10 908	15 308	11 770	13 064	12 873	13 185	14 574
Total Renault Trucks et divers	20 992	10 964	15 323	11 783	13 066	12 876	13 192	14 576
France								
DAF	4 365	4 464	7 295	5 599	5 519	6 263	6 606	6 482
IVECO	6 998	4 003	4 248	4 044	4 063	3 741	4 427	4 516
MAN	3 498	2 729	6 095	4 128	4 516	3 973	4 538	4 042
Mercedes-Benz	9 976	5 229	7 513	5 674	5 721	5 873	6 325	5 592
Scania	4 963	2 553	7 038	4 770	5 026	4 242	5 676	6 215
Volvo	6 739	3 938	7 018	5 131	5 611	6 143	6 752	6 575
Total Autres	36 924	23 257	39 892	29 946	31 072	31 134	35 663	34 406
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	34 221	55 215	41 729	44 138	44 010	48 855	48 982
Renault Trucks et divers	36,2%	32,0%	27,8%	28,2%	29,6%	29,3%	27,0%	29,8%
France en %	63,8%	68,0%	72,2%	71,8%	70,4%	70,7%	73,0%	70,2%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION (PLUS DE 5 TONNES) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TOTAL	59 056	56 142	53 571	49 825	50 820	52 268	52 123	51 745
Rapport occasion/neuf	1,0	1,6	1,0	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1

► IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET AUTOBUS NEUFS PAR GROUPE (PLUS DE 5 TONNES) (EN UNITÉS)

	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Renault	1 633	0	0	1	1	1	0	0
IVECO BUS (1)	-	2 412	2 862	2 731	3 313	2 981	2 889	2 988
Daimler Buses (2)	863	1 433	1 444	1 599	1 048	791	1 206	1 166
Groupe VGF (3)	-	559	942	674	1 131	765	730	590
Bova	-	116	0	0	0	1	2	3
Temsa	-	309	150	191	241	178	194	266
Van Hool	230	169	157	96	21	49	60	36
Yutong	-	-	20	8	7	60	10	19
Irizar	-	0	202	27	119	68	98	130
Isuzu	-	0	122	61	173	149	145	137
Otokar	-	105	193	201	147	190	171	196
Autres	367	279	325	203	303	200	191	271
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	5 382	6 417	5 791	6 503	5 432	5 696	5 802

(1) Iveco Bus : Iveco et Iveco Bus, Irisbus, Heuliez.

(2) Setra et Mercedes-Benz (Evobus jusqu'au 11/07/2023).

(3) VGF : MAN et Neoplan, puis Scania à partir de 2015.

LA MOTORISATION

► DENSITÉ AUTOMOBILE EN EUROPE

NOMBRE DE VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1000 HABITANTS

	2015	2019	2020	2021	2022	2023
Allemagne	555	575	580	584	586	582
Belgique	497	508	506	506	506	508
Espagne	481	533	531	535	540	541
France	564	573	572	573	572	576
Grèce	470	489	496	506	525	539
Hongrie	324	390	401	413	422	434
Italie	614	661	666	672	681	694
Pays-Bas	493	517	520	523	525	529
Pologne	-	482	490	517	529	545
Portugal	437	504	511	520	534	547
République tchèque	490	562	573	588	611	609
Roumanie	259	355	376	396	413	425
Suède	479	478	479	480	477	473
UNION EUROPÉENNE	-	541	545	553	559	563
Norvège	502	520	521	520	530	519
Suisse	547	535	549	551	546	545
AELE	529	532	540	541	542	538
Russie	284	308	312	-	-	-
Turquie	136	152	158	162	168	178
Royaume-Uni	517	528	546	548	548	553
EUROPE	-	460	466	-	-	-

Source : ACEA, Vehicles in use Europe January 2025, calculs CCFA pour Turquie et Russie à partir de 2021

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2025 (EN MILLIERS)

	Toutes énergies	Diesel	Autres
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	19 333	9 341	9 992
6 CV à 10 CV	18 126	8 758	9 368
11 CV & plus	2 279	1 101	1 178
Total VP	39 739	19 201	20 538
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	2 802	2 387	415
De 2,5t à 3,5t	3 735	3 665	71
De 3,6t à 5t	193	137	56
Total VUL jusqu'à 5t (1)	6 730	6 188	542
Total véhicules légers (VP + VUL)	46 469	25 389	21 080
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5,1t à moins de 12t	80	78	2
De 12t à moins de 20t	152	148	4
20t & plus	166	162	4
Total porteurs	398	388	11
Tracteurs routiers	223	216	7
Total VI	622	604	18
Autocars et Autobus	95	78	16
Total véhicules utilitaires plus de 3,5t	716	682	34
Total véhicules utilitaires tous tonnages	7 446	6 870	576
Total tous véhicules	47 185	26 071	21 114

(1) Y compris poids inconnus.

Source : MTE/SDES, estimations CCFA

► MOTORISATION

	unité	2000	2010	2015	2019	2020	2023	2024
Ménages non motorisés	%	19,7%	16,5%	17,1%	15,0%	14,8%	15,7%	15,3%
Ménages motorisés	%	80,3%	83,5%	82,9%	85,0%	85,2%	84,3%	84,7%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	47,6%	48,4%	48,3%	48,2%	48,3%	49,6%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	30,7%	29,4%	31,5%	31,7%	31,0%	30,5%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,2%	5,1%	5,2%	5,3%	5,0%	4,6%
Age moyen du véhicule	%	7,25	8,0	8,9	8,9	9,0	9,8	10,1
Durée de détention moyenne	année	4,43	5,0	5,5	5,5	5,6	6,3	6,4
Voitures particulières d'occasion	année	56,1	58,9	58,5	58,0	59,0	59,3	60,2
Kilométrage annuel moyen (total)	%	13 670	12 240	11 710	11 900	9 730	10 840	10 810
Kilométrage annuel moyen (essence)	km	11 690	8 440	8 030	8 850	7 190	8 870	8 970
Kilométrage annuel moyen (diesel)	km	18 240	14 720	13 990	14 410	11 950	13 060	12 880

Trafic intérieur de voyageurs (1)

	milliards voy.-km	2000	2010	2015	2019	2020	2023	2024
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	826,6	841,1	858,9	892,2	717,2	853,4	855,7
En autocars-autobus	milliards voy.-km	45,4	53,9	58,5	60,4	37,6	53,2	54,4
Trafic total	milliards voy.-km	966,8	1 009,4	1 036,4	1 078,1	824,2	1 036,8	1 046,6
Part du trafic routier dans le trafic total	%	90,2	88,7	88,5	88,4	91,6	87,4	87,0

Evolution annuelle du trafic

	% var/n-1	2000	2010	2015	2019	2020	2023	2024
En véhicules particuliers	% var/n-1	-0,1	0,8	1,1	1,1	-19,6	-1,5	0,3
En autocars-autobus	% var/n-1	2,7	2,2	1,6	2,8	-37,7	11,9	2,3

(1) Les données sur le trafic intérieur peuvent être révisées chaque année.

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTE/SDES

► PARC DE VOITURES AU 1^{ER} JANVIER SELON LA MOTORISATION (EN MILLIERS)

	2015	2020	2024	2025
Électrique et Hydrogène	26	142	869	1 134
Essence	12 841	14 956	15 966	16 068
Gazole	23 429	22 612	19 942	19 201
Gaz	178	146	291	336
Hybride rechargeable	31	85	577	711
Hybride non rechargeable	123	481	1 711	2 287
Autres	4	3	2	2
Ensemble	36 632	38 424	39 358	39 739

► PARC DE VOITURES AU 1^{ER} JANVIER SELON LA VIGNETTE CRIT'AIR (EN MILLIERS)

	2015	2020	2024	2025
Crit'Air E	26	142	869	1 134
Crit'Air 1	2 855	8 490	13 017	14 178
Crit'Air 2	9 248	13 550	14 084	13 904
Crit'Air 3	12 178	9 935	7 622	7 122
Crit'Air 4	5 332	3 670	2 294	2 064
Crit'Air 5	1 880	960	487	430
Inconnues et non classées	5 112	1 677	985	907
Ensemble	36 632	38 424	39 358	39 739

Source : MTE/SDES

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2024

	1990	2000	2010	2019	2020	2023	2024	Variation 2024/1990	Variation 2024/2023
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,2	23,0	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	-99%	-0,5%
CO	5 594	2 359	693	275	199	209	211	-96%	0,6%
NOx	1 180	916	589	379	299	280	259	-78%	-7,3%
COVNM	894	424	113	44	34	30	29	-97%	-3,6%
Plomb (en tonnes)	3 893	39	40	39	36	35	35	-99%	0,8%
PM10 : particules	74	68	45	27	22	22	21	-71%	-2,0%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	114	131	126	123	104	116	115	0,5%	-1,1%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	7	9	7	8	8	-	-1,0%

Source : données CITEPA/Secten édition 2025

► LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS (EN MILLIONS DE TONNES DE CO₂ ET EN % DU TOTAL HORS UTCATF)

	1990	2000	2010	2019	2020	2023	2024	en % du Total hors UTCATF (1) en 2024
Transformation énergie	68,8	63,5	59,1	39,5	34,7	32,0	28,3	11
	17%	16%	16%	12%	12%	12%	11%	-
Industrie manufacturière	107,3	106,7	88,0	73,7	65,7	59,6	58,7	22
	27%	26%	23%	23%	23%	22%	22%	-
Traitement des déchets	1,8	1,3	1,3	1,5	1,5	1,1	1,1	0
	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	-
Résidentiel/Tertiaire	85,4	86,3	87,8	65,3	61,8	48,2	47,7	18
	22%	21%	23%	21%	22%	18%	18%	-
Agriculture/Sylviculture	11,6	12,6	12,1	10,9	11,9	11,1	11,5	4
	3%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	-
Transports	119,8	136,9	128,8	125,4	105,8	118,2	116,8	44
	30%	34%	34%	40%	38%	44%	44%	-
dont route	112,1	128,0	122,3	119,1	101,0	112,6	111,3	42
	28%	31%	32%	38%	36%	42%	42%	-
dont autres transports	7,6	8,9	6,4	6,3	4,8	5,6	5,5	2
	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	-
TOTAL HORS UTCATF (1)	394,8	407,3	377,0	316,2	281,5	270,2	264,2	100
UTCATF (1)	-28,1	-32,1	-45,6	-39,6	-42,2	-41,7	-41,8	-
TOTAL AVEC UTCATF (1)	366,7	375,2	331,4	276,6	239,3	228,5	222,4	-

(1) UTCATF : Utilisation des Terres, Changement d'Affectation des Terres et Forêt.

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition 2025

► LES ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE ET EN EUROPE (EN GRAMMES CO₂ PAR KM)

	2000	2010	2015	2019	2021 (1)	2022	2023	2024	Écart 2024/2023
FRANCE									
Essence	168	130	116	116	-	-	-	-	-
Diesel	155	130	111	113	-	-	-	-	-
TOTAL FRANCE	162	130	111	112	109	103,1	96,8	94,1	-2,7
UNION EUROPÉENNE									
Italie	161	134	115	-	125	119,2	120,1	119,8	-0,3
Espagne	162	140	115	-	127	121,5	117,5	117,6	0,1
Royaume-Uni	180	145	121	-	-	-	-	-	-
Allemagne	179	152	128	-	114	105,9	113	117,1	4,1
MOYENNE UE 15 PAYS	171	141	119	-	-	110	-	-	-

(1) La nouvelle procédure (WLTP) conduit à des taux d'émissions de CO₂ plus élevés de 10% à 25% qu'avec l'ancienne procédure (cycle NEDC). À partir de 2021, les données ne sont donc pas comparables avec les années antérieures.

Sources : EEA (European Environment Agency) à partir de 2022, ADEME

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Consommation de carburants									
Essence	millions de litres	14 329	10 880	11 296	9 759	11 805	13 058	13 747	14 719
Super sans plomb 98	millions de litres	7 138	2 202	2 449	2 260	2 703	2 570	2 674	2 928
Super sans plomb 95	millions de litres	7 191	7 299	3 466	2 412	2 576	2 320	2 179	2 099
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	1 379	5 381	4 734	6 058	7 314	7 998	8 805
	en % du total essences	-	12,7%	47,6%	48,5%	51,3%	56,0%	58,2%	59,8%
Superéthanol E85	millions de litres	-	-	-	353	467	854	895	888
Gazole	millions de litres	32 373	39 749	39 019	32 803	36 356	36 233	34 257	33 092
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	46 703	50 629	50 316	42 562	48 161	49 292	48 003	47 811

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2010	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (moyenne annuelle)									
Super sans plomb 98	euros/litre	1,11	1,38	1,57	1,42	1,61	1,86	1,94	1,88
Taxes en %	%	69	60	61	65	60	54	52	53
SSP95-E10	euros/litre	-	-	1,48	1,34	1,53	1,77	1,86	1,78
Taxes en %	%	-	-	62	67	61	55	53	54
Superéthanol E85	euros/litre	-	-	-	0,66	0,68	0,80	1,06	0,84
Taxes en %	%	-	-	-	35	34	32	28	31
Total Essences	euros/litre	1,11	1,35	1,51	1,34	1,52	1,73	1,83	1,75
Taxes en %	%	70	61	62	66	60	54	52	54
Gazole	euros/litre	0,85	1,15	1,44	1,26	1,43	1,85	1,79	1,69
Taxes en %	%	62	54	59	65	59	50	51	53

Source : DGEC

► RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE (EN MILLIONS D'EUROS)

	2000	2010	2015	2019	2020	2022	2023 (p)	2024 (p)
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 324	36 294	43 070	35 159	41 678	46 269	43 181
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 917	2 086	2 296	2 091	1 891	2 033	3 122
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	-	-	59	70	76	76	79	84
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 126	4 662	5 269	5 406	5 714	5 979	6 386
Taxes à la circulation (vignettes)	539	0	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	992	753	768	801	693	642	991
Taxes à l'essieu	223	168	169	167	171	166	150	154
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 255	1 562	1 578	1 316	1 803	2 006	1 999
Taxes sur les permis de conduire	14	1	11	10	10	10	0	0
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	539	574	640	530	615	671	797
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	-	1	1	0	0	1	1	0
Redevances domaniales	132	186	326	355	365	367	401	422
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)	-	500	600	426	505	998	1 517	1 049
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 603	8 171	8 709	10 886	8 519	8 978	10 866	11 030
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	7 133	8 081	9 875	9 102	11 000	11 798	12 381
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	49 073	57 313	63 888	75 410	64 052	73 990	82 413	81 595
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 300	40 800	47 494	42 100	47 813	50 261	47 364
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 200	31 500	37 594	32 400	36 659	35 612	35 465
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (hors TVA)	4 457	8 110	9 390	10 860	9 000	11 610	12 300	12 820
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	9 700	11 268	13 032	10 800	13 932	14 760	15 384
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	16 500	14 600	14 300	14 100	15 102	14 669	17 301

(1) En fonction du taux incorporation d'agrocarburant.

(2) APU : Administrations publiques ; la dépense totale en transport est égale à la dépense courante et à la dépense d'investissement ; le chiffre présenté peut inclure des doubles comptes et il est ainsi un majorant.

(p) Chiffres provisoires.

Sources : Direction générale des impôts, CCFA, URF, MTE/SDES, Commission des Comptes des Transports de la Nation

LES ADRESSES UTILES

► LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Stellantis

2, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél. : 01 61 45 45 45
www.stellantis.com/fr

Groupe Renault

122-122 bis, avenue du Général Leclerc
92100 Boulogne Billancourt cedex
Tél. : 01 76 84 50 50
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon
69800 St Priest
Tél. : 04 69 09 60 00
www.renault-trucks.fr

Alpine-Renault

40, avenue de Bréauté
76885 Dieppe cedex
Tél. : 01 76 86 31 50
www.alpinecars.com

► LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Fédération Française de Carrosserie Industries et Services (FFC)

Immeuble Le Cardinet
8, rue Bernard Buffet
75017 PARIS
Tél. : 01 44 29 71 00
www.ffc-carrosserie.org

Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)

5, square de l'Avenue du Bois
75016 Paris
Tél. : 01 53 64 50 30
www.csiam-fr.org

MOBILIANS

43 bis, route de Vaugirard
CS 80016
92197 Meudon
Tél. : 01 40 99 55 00
www.mobilians.fr

Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules (FIEV)

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 46 25 02 30
www.fiev.fr

Groupe pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile (GALIA)

20, rue Barthélémy Danjou
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 41 31 68 68
www.galia.com

Elanova

60, rue Auber
94408 Vitry-sur-Seine cedex
Tél. : 01 49 60 57 57
www.elanova.fr

FIM Auto / Fédération des Industries Mécaniques-Mecallians

39/41, rue Louis Blanc
92400 Courbevoie
Tel. : 01 47 17 60 88
fim.net

Groupement Plasturgie Automobile (GPA)

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 44 01 16 38
www.autoplasticgate.com

PFA, Filière automobile et mobilités

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 41 44 94 30
www.pfa-auto.fr

SESAMId (Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilité)

25, boulevard Romain Rolland
75014 Paris
Tél. : 01 59 51 04 49
www.sesamld.com

Syndicat des Véhicules de Loisirs (UNI VDL)

3, rue des Cordelières
75013 Paris
Tél. : 01 43 37 86 61
www.univdl.org

Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram
75017 Paris
Tél. : 01 40 54 20 20
www.uimm.fr

Union Routière de France (URF)

9, rue de Berri
75008 Paris
Tél. : 01 44 13 37 17
www.unionroutiere.fr

Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (UTAC)

Autodrome de Linas-Monthléry
91310 Linas
Tél. : 01 69 80 17 00
www.utacceram.com

► LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

Rond-Point Schuman 6
1040 Bruxelles (Belgique)
Tél. : 00 32 2 732 55 50
www.acea.auto

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

4, rue de Berri
75008 Paris
Tél. : 01 43 59 00 13
www.oica.net

► LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

75 boulevard Marie et Alexandre Oyon
72100 Le Mans
Tél. : 02 43 50 06 30
www.40millionsdautomobilistes.com

Mobilité Club France

Siège : 38, avenue du Rhin
67027 Strasbourg Cedex
Tél. : 09 70 40 11 11
Bureau parisien : 9 rue d'Artois
75008 Paris
Tél. : 01 40 55 43 00
www.automobile-club.org

Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)

32, avenue de New-York
75781 Paris Cedex 16
Tél. : 01 44 30 24 00
www.ffa.org

Association Prévention Routière

33, rue de Mogador
75009 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00
www.preventionroutiere.asso.fr

Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA)

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 41 44 93 70
www.sia.fr

LES ORGANISMES DE RECHERCHE SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association nationale pour le développement de la mobilité électrique France (AVERE France)

5, rue Helder
75009 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60
www.averre-france.org

Groupe d'Études et de Recherches Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile (GERPISA)

4, avenue des Sciences,
91190 Gif-sur-Yvette
Tél. : 01 47 40 59 50
www.gerpisa.org

ID4MOBILITY

40 rue de la tour d'Auvergne
La Halle 6 Est
44200 Nantes
Tél. : 02 52 59 59 19
www.id4mobility.org

IFP Énergies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois Préau
92852 Rueil Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 00
www.ifpenergiesnouvelles.fr

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

14-20, boulevard Newton
Cité Descartes, Champs sur Marne
77447 Marne la vallée Cedex 2
Tél. : 01 81 66 80 00
www.ifsttar.fr

CARA

1, boulevard Edmond Michelet
69008 Lyon
Tél. : 04 51 08 40 20
www.cara.eu

NextMove

Innovapôle 76
50, rue Ettore Bugatti
76800 Saint-Etienne du Rouvray
Tél. : 02 35 65 78 17
www.nextmove.fr

Pôle Véhicule du Futur

Siège social : Centre d'affaires Technoland
15, rue Armand Japy
25461 Etupes Cedex
Secrétariat Général : Technopole de Mulhouse
40, rue Marc Seguin
68060 Mulhouse Cedex
Tél. : 03 89 32 76 44
www.vehiculedefutur.com

Le CCFA fournit des statistiques et des informations sur le monde automobile, disponibles sur son site www.cdfa.fr
Contact : ecostats@ccfa.fr

