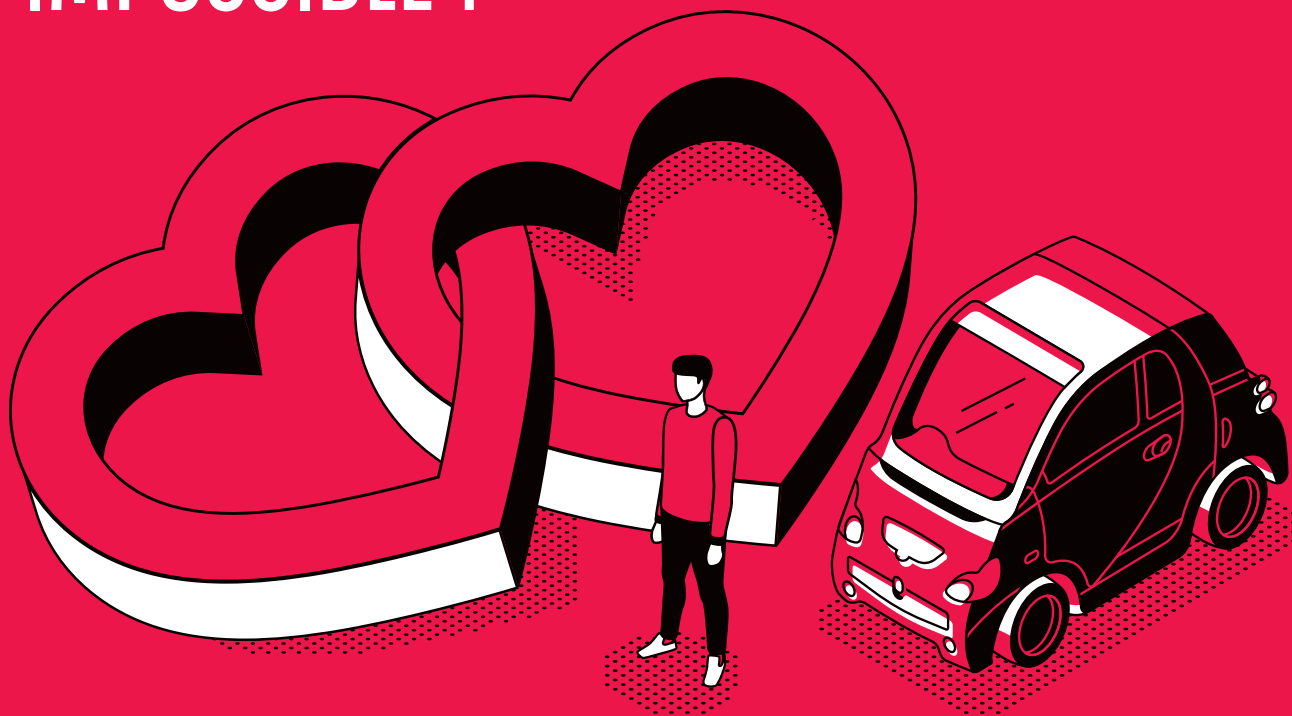


# AUTO

2021

## LA VOITURE : LE DIVORCE IMPOSSIBLE ?



| Une étude internationale  
réalisée dans 15 pays

**OBSERVATOIRE**  
Cetelem

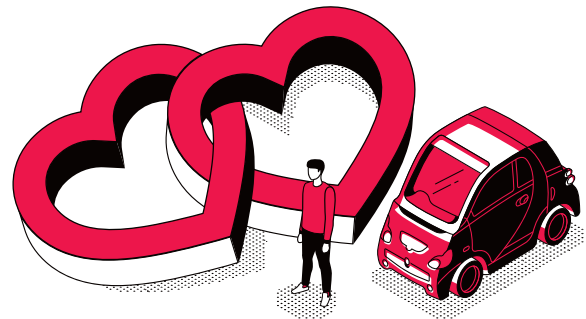
BNP PARIBAS  
PERSONAL FINANCE

# ÉDITO

En 2017, l'Observatoire Cetelem consacrait « *Ma voiture bien-aimée* », le mariage réussi entre les consommateurs et les constructeurs. Mais certains affirment que l'amour dure trois ans. Force est de reconnaître que ces dernières années passées et une crise sanitaire plus tard, il conviendrait de titrer « *Ma voiture mal-aimée* » si on en restait aux seules apparences, si on s'en tenait aux seuls faits qui noircissent ce tableau autrefois idyllique. Alors, après les joies du mariage, les affres du divorce ? Pas si simple... Pas si sûr.

Cet Observatoire Cetelem 2021 met en évidence un contexte accablant pour l'automobile. Économiquement, le secteur a été particulièrement touché par la crise sanitaire avec les implications sociales qui en résultent. Sa place au sein des villes notamment est toujours plus contestée. Le temps semble loin où elle suscitait de la passion ; elle invite désormais à la raison.

Mais cet Observatoire Cetelem le montre aussi, l'automobile est autant indispensable qu'irremplaçable. Elle est porteuse de nombreux enjeux, enjeux économique, d'usage, de liberté, qui n'ont pris que plus d'importance avec la crise sanitaire.



Alors le divorce est-il en voie d'être prononcé ? Pas encore, pas pour tout de suite. De nombreuses lueurs d'espoir en repoussent l'échéance pour longtemps, pour toujours peut-être. Acheter différemment, local, électrique, en étant soutenu par des États actifs, définit un nouvel horizon porteur d'espoir.

Les automobilistes et la voiture, c'est un peu comme *Les Feux de l'amour*. On sait quand ça commence, on ne sait pas quand ça finit...

Bonne lecture à toutes et tous !

**Flavien Neuvy**

Directeur de l'Observatoire Cetelem

# PARTENAIRES & MÉTHODOLOGIE



Les analyses économiques et marketing ainsi que les prévisions ont été réalisées en partenariat avec la société d'études et de conseil **C-Ways** spécialiste du Marketing d'Anticipation.

Les terrains de l'enquête consommateurs **quantitative** ont été conduits par **Harris Interactive du 2 au 11 septembre 2020 dans 15 pays** : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie. Au total, 10 000 personnes ont été interrogées en ligne (mode de recueil CAWI). Ces personnes âgées de 18 à 65 ans sont issues d'échantillons nationaux représentatifs de chaque pays. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas (sexe, âge). 3 000 interviews ont été réalisées en France et 500 dans chacun des autres pays.

Co-rédaction : Luc Charbonnier et C-Ways  
 Coordination éditoriale : Patricia Bosc  
 Conception : © Altavia Cosmic  
 Illustrations : Altavia Cosmic, Shutterstock

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>L'AUTOMOBILE AU CŒUR DES CRISES</b>	<b>07</b>	<b>3</b>	<b>UNE UNION QUI SE RÉINVENTE</b>	<b>53</b>
	Un secteur économiquement fragilisé	08		Un usage complémentaire	54
	Un soutien étatique jugé insuffisant	16		Voir l'automobile en VO	60
	Une pression environnementale soutenue	20		Acheter différent	62
	Une image sujette à caution	24		Un soutien étatique bienvenu	66
				Un avenir plus vertueux	70
<b>2</b>	<b>UNE RELATION DONT ON NE PEUT SE PASSER</b>	<b>35</b>		<b>ÉPILOGUE</b>	<b>78</b>
	Indispensable, surtout au quotidien	36		<b>LES PAYS DE L'OBSERVATOIRE CETELEM</b>	<b>79</b>
	Un secteur économique qui a du poids	44			
	Une valeur refuge	48			



## 1

# L'AUTOMOBILE AU CŒUR DES CRISES

---

Après avoir été pendant longtemps le symbole du développement économique, de la progression sociale voire de la réussite, l'automobile a peu à peu été associée à un mouton noir. Noirs comme les rejets dont on l'accable de saupoudrer les villes, à une époque où le développement ne peut être que durable et respectueux de l'environnement. Et comme si ce n'était pas suffisant, l'année 2020 est arrivée. Une année noire, également, qui voit le marché s'effondrer. Une année qui montre que le secteur automobile est placé dans une zone de turbulences multiples qui le font sérieusement vaciller.



# UN SECTEUR ÉCONOMIQUEMENT FRAGILISÉ

## UN MARCHÉ MONDIAL TRÈS IMPACTÉ PAR LA COVID

2019 avait permis d'entrevoir des sourires sur les visages des acteurs du monde automobile. L'année avait été plutôt bonne et laissait augurer des mois à venir prometteurs. Et puis ce fut le 17 novembre 2019. À Wuhan, en Chine, le coronavirus SARS-Cov-2 était découvert. Quelques semaines plus tard, les sourires avaient disparu.

Si l'impact économique de la pandémie a été général, affectant profondément tous les secteurs économiques à quelques exceptions près, le secteur automobile a été l'un des premiers à en ressentir les graves effets. En Chine, dès le mois de février, les ventes étaient presque réduites à néant. La propagation du virus engendra rapidement le même effondrement dans le monde.

Deux pays échappent à ce marasme. La Chine, donc, avec un marché qui rebondit dès le mois d'avril pour connaître depuis lors une stabilisation progressive. Et la Turquie avec une hausse spectaculaire des ventes qui doit tout à l'effondrement en 2019 de la livre turque, lequel avait engendré un recul spectaculaire du marché. Sinon, de tous les pays de cet Observatoire, le Japon est celui qui s'en sort le « mieux », alors que l'Espagne et le Royaume-Uni constatent les plus fortes baisses.

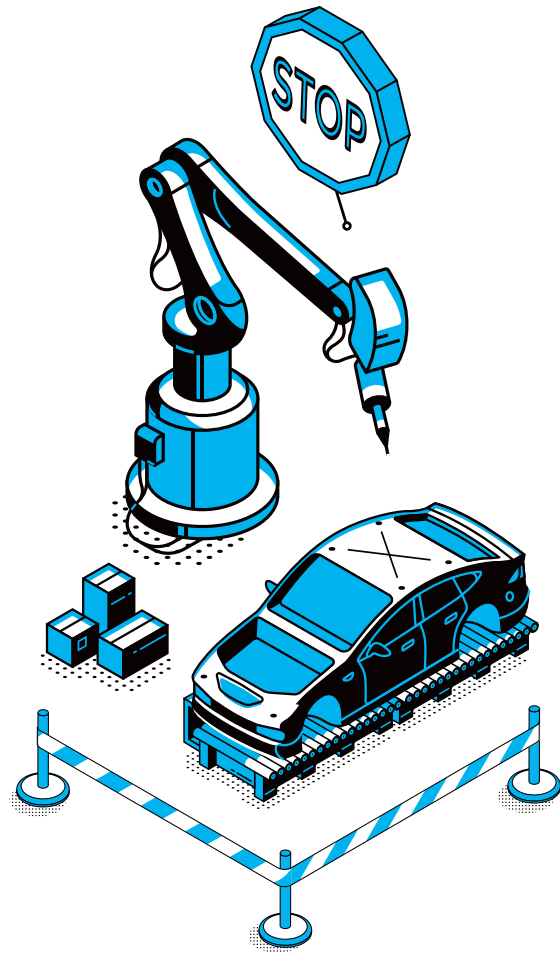
La pandémie impacte non seulement les ventes, mais également la production. Arrêt des chaînes de montage, personnel atteint par la maladie dans des proportions plus ou moins fortes... les conséquences sur l'appareil industriel ont été fortes avec des chutes intenses de production dans certains pays, particulièrement en Allemagne et en Espagne. Corollaire, l'emploi a été directement impacté.

Fig. 1 / Contexte

### Comparaison des ventes automobiles entre 2019 et 2020

Sources : OICA (jusqu'à août 2020), ACEA et fédérations nationales (septembre 2020). Prévisions 2020 : C-Ways.  
(\*) Ventes VP+VUL sur les 9 premiers mois de l'année.

	Ventes partielles 2019 (*)	Ventes partielles 2020 (*)	Écart	Ventes 2019	Prévisions 2020	Prévision écart
Afrique du Sud	377 931	249 093	-34% ↓	536 611	358 654	-33% ↓
Allemagne	2 969 985	2 228 612	-25% ↓	4 017 059	3 133 306	-22% ↓
Belgique	494 590	375 265	-24% ↓	644 041	498 202	-23% ↓
Brésil	1 940 170	1 301 659	-33% ↓	2 787 850	1 925 927	-31% ↓
Chine	16 935 008	15 295 003	-10% ↓	25 768 677	23 449 496	-9% ↓
Espagne	1 131 801	706 591	-38% ↓	1 501 260	963 172	-36% ↓
États-Unis	12 823 701	10 318 830	-20% ↓	17 480 004	14 333 603	-18% ↓
France	1 997 567	1 449 675	-27% ↓	2 755 696	2 000 000	-27% ↓
Italie	1 602 483	1 071 183	-33% ↓	2 131 916	1 425 084	-33% ↓
Japon	3 991 776	3 271 879	-18% ↓	5 195 216	4 363 981	-16% ↓
Pays-Bas	391 778	295 415	-25% ↓	538 742	416 199	-23% ↓
Pologne	457 521	335 343	-27% ↓	656 265	489 944	-25% ↓
Portugal	200 179	124 281	-38% ↓	271 817	184 836	-32% ↓
Royaume-Uni	2 148 887	1 451 736	-32% ↓	2 676 918	1 872 730	-30% ↓
Turquie	281 309	493 621	75% ↑	491 909	688 673	40% ↑
Europe	11 394 791	8 038 101	-29% ↓	15 193 714	10 983 472	-28% ↓
Monde	47 744 686	38 968 186	-18% ↓	67 453 981	56 103 807	-17% ↓



### LA CHINE, TOUCHÉE MAIS PAS COULÉE

Premier pays touché par la COVID-19, la Chine a été le premier marché automobile à en subir les conséquences. Dès janvier, les ventes se contractaient de 20 % pour s'effondrer en février de 81 %. Elles se sont ensuite stabilisées pour voir un premier rebond en avril. Premier pays aussi à maîtriser la pandémie, la Chine connaît depuis une évolution mensuelle de ses ventes comprise entre -3 % et +9 %, par rapport à 2019 (source : CAAM).

### DE NOMBREUX EMPLOIS MENACÉS PAR LA CRISE

En avril 2020, l'Europe comptabilisait *a minima* 1,1 million d'emplois affectés dans le secteur automobile. Ces chiffres sont non exhaustifs et ne concernent que les personnes directement employées par les constructeurs d'automobiles, de camions, de fourgonnettes et de bus. L'impact sur la chaîne d'approvisionnement automobile au sens large est encore plus critique.

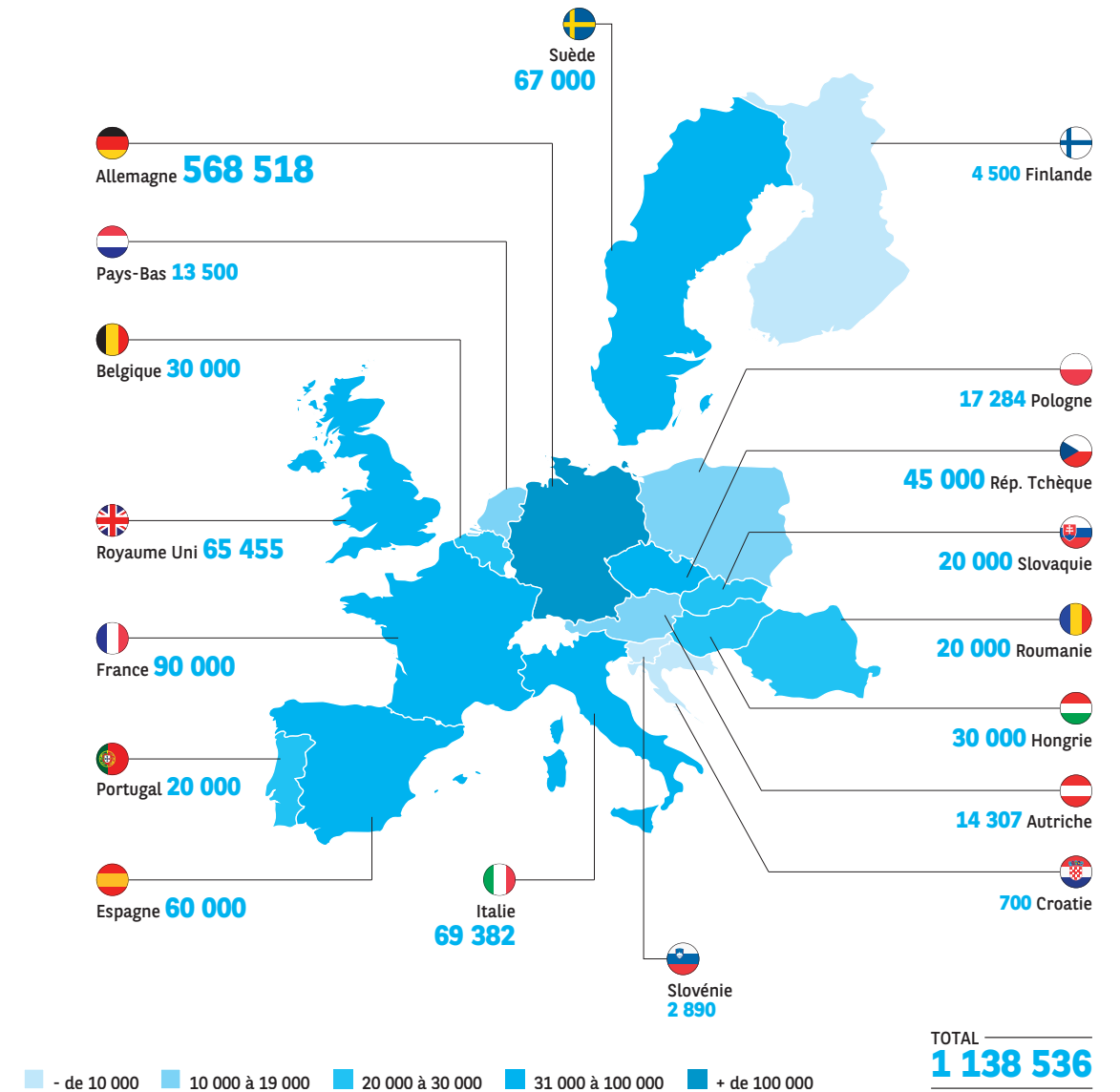
**1,1** MILLION D'EMPLOIS AFFECTÉS EN EUROPE

Fig. 2 / Contexte

### Emplois affectés par la crise de la COVID-19, dans le secteur automobile, par pays en Europe

(statistiques d'avril 2020).

Source : ACEA.

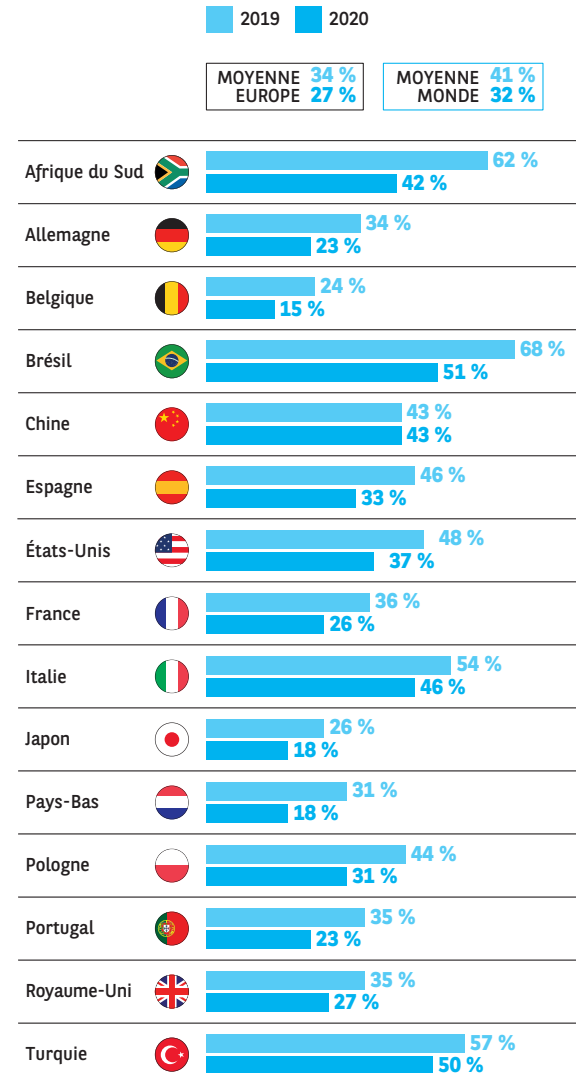


**Fig. 3**

**Pensez-vous acheter un véhicule dans les 12 prochains mois ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

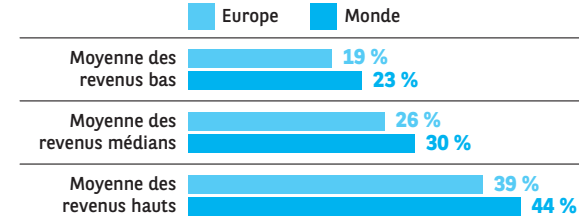


**Fig. 4**

**Pensez-vous acheter un véhicule dans les 12 prochains mois ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



**DES INTENTIONS D'ACHAT EN BAISSÉ**

Productions et ventes en baisse pour 2020, et intentions d'achat pour les 12 mois à venir qui n'incitent pas à un optimisme soutenu. Précisons d'emblée que l'enquête a été réalisée en septembre, avant la seconde vague de la pandémie qui a touché tous les pays concernés. Pour autant, elle soulignait des intentions d'achat en nette baisse par rapport à 2019. Alors que 41 % des personnes interrogées envisageaient il y a un an l'achat d'un véhicule dans les 12 mois à venir, ils ne sont plus que 32 % à le faire (27 % des Européens) (Fig. 3). Les pays émergents, ainsi que la Chine, l'Italie et les États-Unis, compensent cet effet de balancier négatif en se montrant les plus volontaristes. Pour autant, hormis en Chine qui, nous l'avons souligné, a connu en premier une certaine « reprise », ces intentions sont partout en net recul. La segmentation en termes de revenus fait apparaître des ménages aisés plus nombreux que la moyenne à souhaiter acheter un nouveau véhicule (Fig. 4).

**L'IMPACT RELATIF DE LA CRISE SANITAIRE**

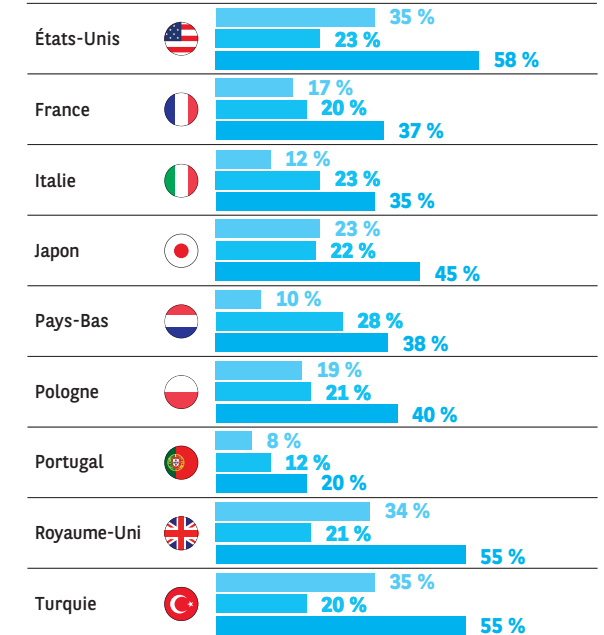
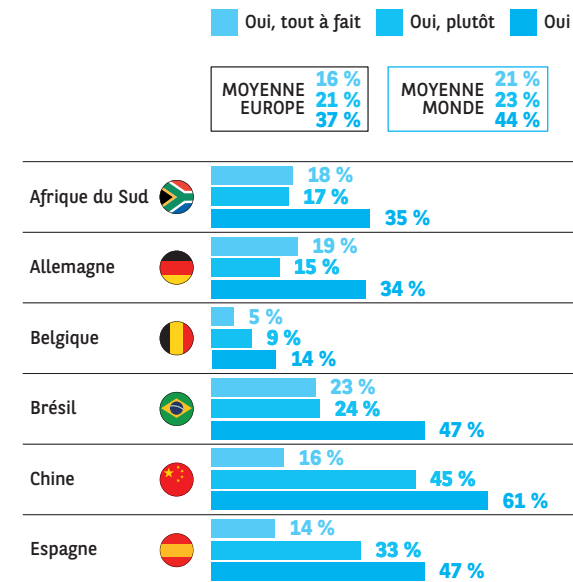
La pandémie a eu une incidence réelle mais cependant modérée sur ces intentions d'achat. Un peu plus du tiers des personnes interrogées en font état. Les disparités sont cependant importantes entre la Chine, les États-Unis, la Turquie et le Royaume-Uni, où plus d'1 personne sur 2 déclare avoir été influencée par la COVID-19, et le Portugal et la Belgique, où elles sont seulement 1 sur 5, voire moins (Fig. 5).

**Fig. 5**

**Cette intention d'achat a-t-elle été suscitée par la crise sanitaire du COVID-19 ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ». Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



## UN BUDGET D'ACHAT REVU À LA BAISSE

De même, l'impact budgétaire du virus sur l'achat du futur véhicule fait apparaître deux groupes de pays opposés, alors qu'au plan global on recense autant d'automobilistes à vouloir dépenser plus qu'à dépenser moins (35 % dans les deux cas) (Fig. 6). Les plus dépensiers regroupent pour l'essentiel les pays émergents, mais aussi les États-Unis, le Royaume-Uni et le Japon. Les Turcs affichent à ce sujet des intentions de budget en hausse très prononcées (62 %), dans la continuité des achats massifs de 2019. À l'inverse, le budget automobile futur s'inscrira à la baisse principalement dans les pays latins, avec notamment près d'1 Italien sur 2 à se projeter en ce sens.

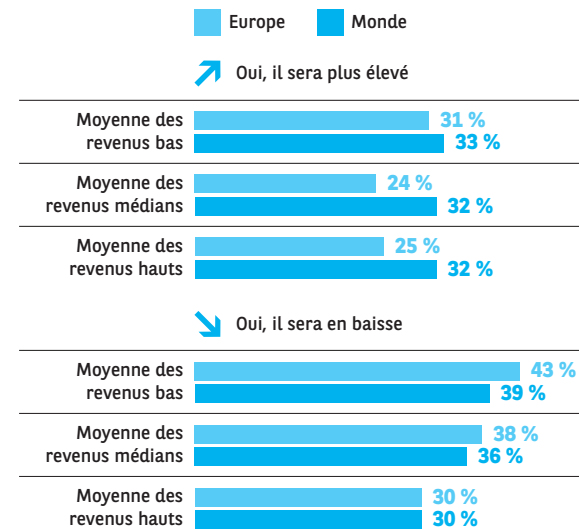
Partout ou presque, les plus bas revenus annoncent vouloir dépenser moins (Fig. 7). Notons que dans trois pays, les intentions de diminution et de hausse du budget sont quasiment égales : en Allemagne, en Afrique du Sud et au Brésil.

Fig. 7

**Pensez-vous que la crise sanitaire et ses conséquences économiques auront ou non une incidence sur le budget que vous consacrez à l'achat de votre voiture ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui, il y aura une incidence ». Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.



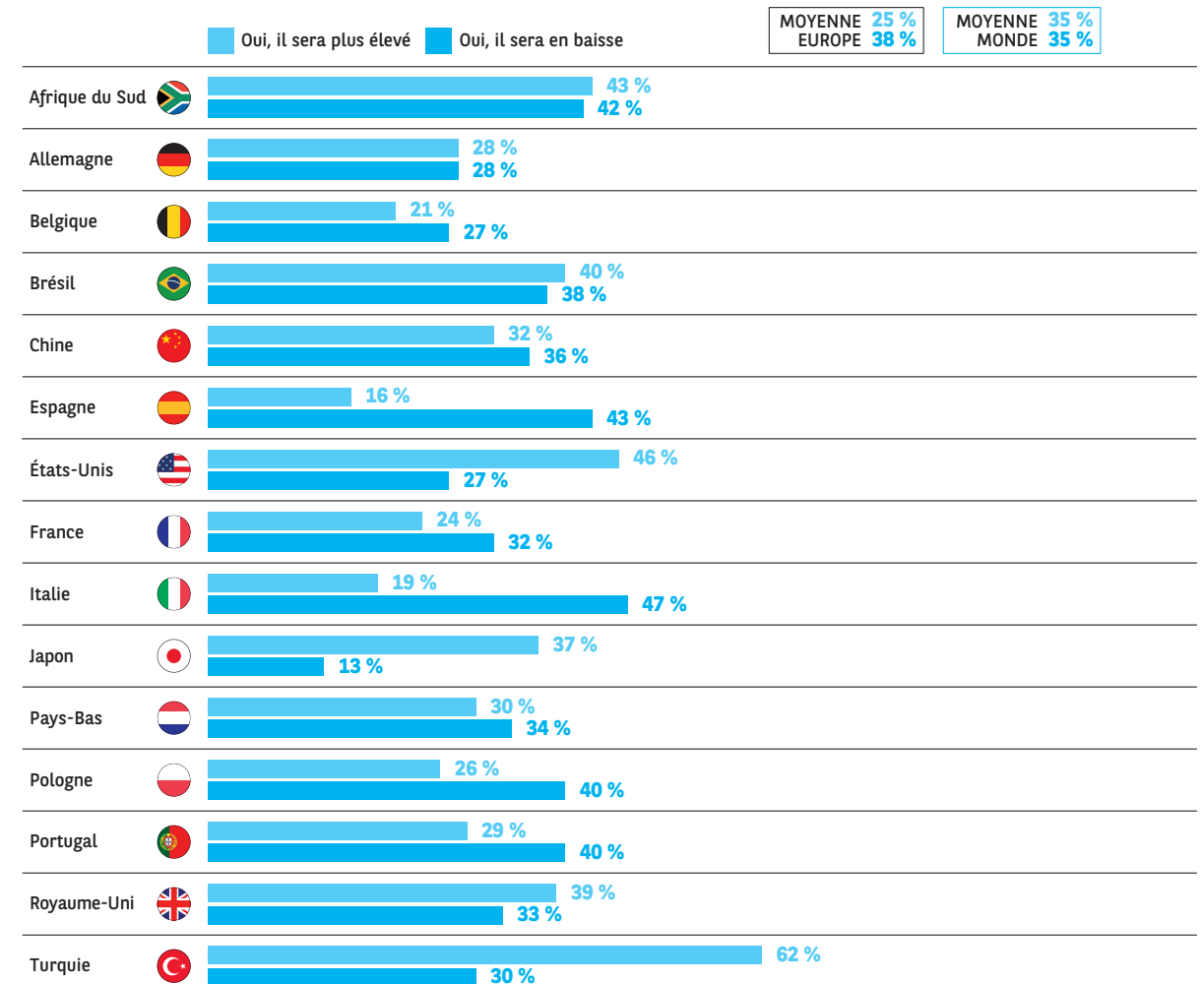
**2 PERSONNES SUR 3 PENSENT QUE LA CRISE VA IMPACTER LEUR BUDGET ACHAT AUTOMOBILE**

Fig. 6

**Pensez-vous que la crise sanitaire et ses conséquences économiques auront ou non une incidence sur le budget que vous consacrez à l'achat de votre voiture ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui, il y aura une incidence ». Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.



# UN SOUTIEN ÉTATIQUE JUGÉ INSUFFISANT

Dans ce contexte de fragilité économique qui voit les ventes chuter, les emplois être supprimés et les intentions d'achat diminuer, un responsable est principalement pointé du doigt pour son soutien insuffisant : l'État.

## DES ÉTATS QUI NE JOUENT PAS ASSEZ LEUR RÔLE

6 personnes sur 10 estiment que les États ne jouent pas leur rôle pour soutenir le secteur automobile. Et l'unanimité est quasiment générale puisque dans seulement trois pays ce chiffre est inférieur à la moyenne : le Japon (34 %), les États-Unis (45 %) et l'Allemagne (49 %) (Fig. 8). Soit les trois pays qui accueillent les plus grands constructeurs automobiles mondiaux.

Dans les pays émergents et la péninsule ibérique, les reproches sur le manque d'intervention étatique pour soutenir le secteur automobile sont particulièrement forts, les Brésiliens et les Espagnols étant notamment 8 sur 10 à l'exprimer.

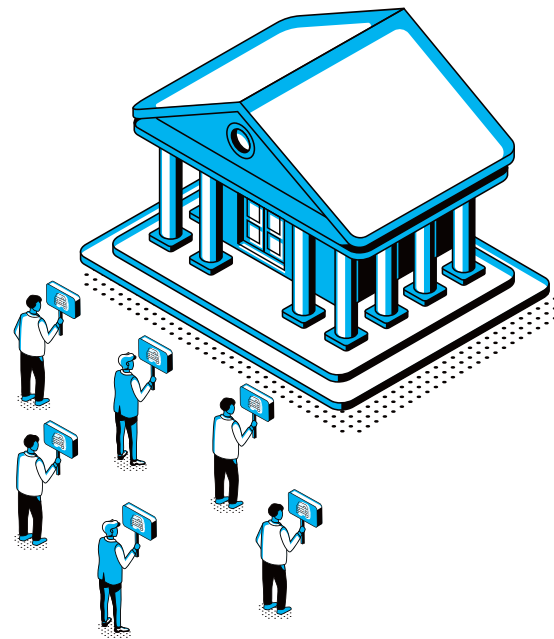
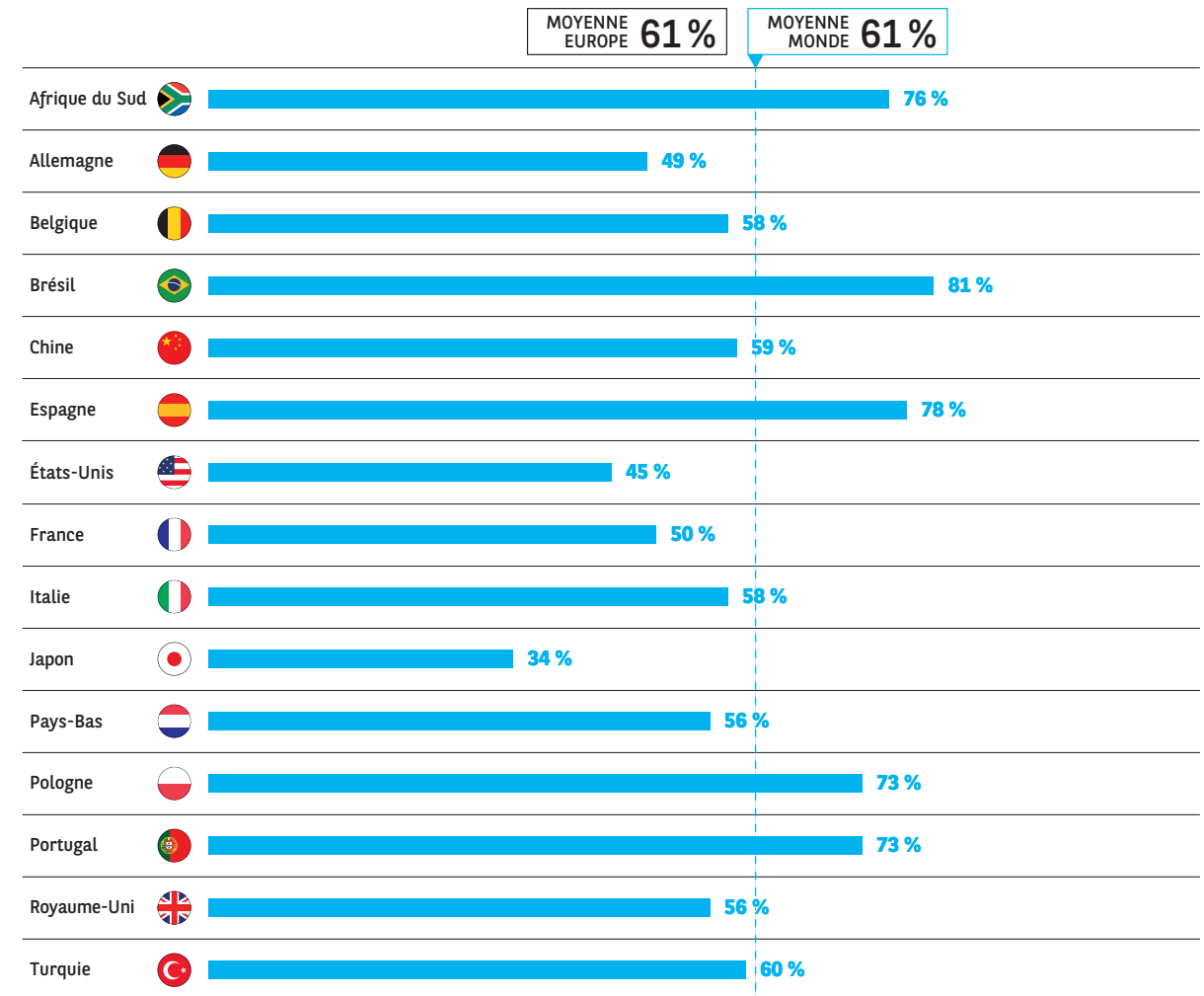


Fig. 8

**Pensez-vous que pour soutenir l'industrie et le commerce automobile, les responsables politiques n'en font... ?**

Une seule réponse possible. Part de « Pas assez ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



## DES PLANS DE SOUTIEN PAS TOUJOURS CONNUS

Mais, cette critique de l'État est plus une affaire d'opinion, témoignant d'une inquiétude sur l'avenir du secteur et de ses emplois, que d'une réalité étayée par des faits concrets. Car quand il s'agit de savoir si un gouvernement a engagé un plan de soutien à l'automobile, c'est l'incertitude qui prévaut. À près de 50 % en moyenne, les personnes interrogées ne savent pas si tel est le cas (Fig. 10).

De manière rassurante, en France, en Chine et en Italie où des plans ont été mis en œuvre, la communication semble avoir été efficace.

1 personne sur 2 en a connaissance. Ce qui n'est pas le cas de l'Allemagne ou de l'Espagne, deux pays où les États ont aussi soutenu activement la filière.

### Fig. 9 / Contexte

#### Focus sur quelques plans de soutien réalisés

Sources : (1) Economie.gouv.fr, (2) Wallbox.com, (3) Autobild, (4) RFI, (5) Reuters.

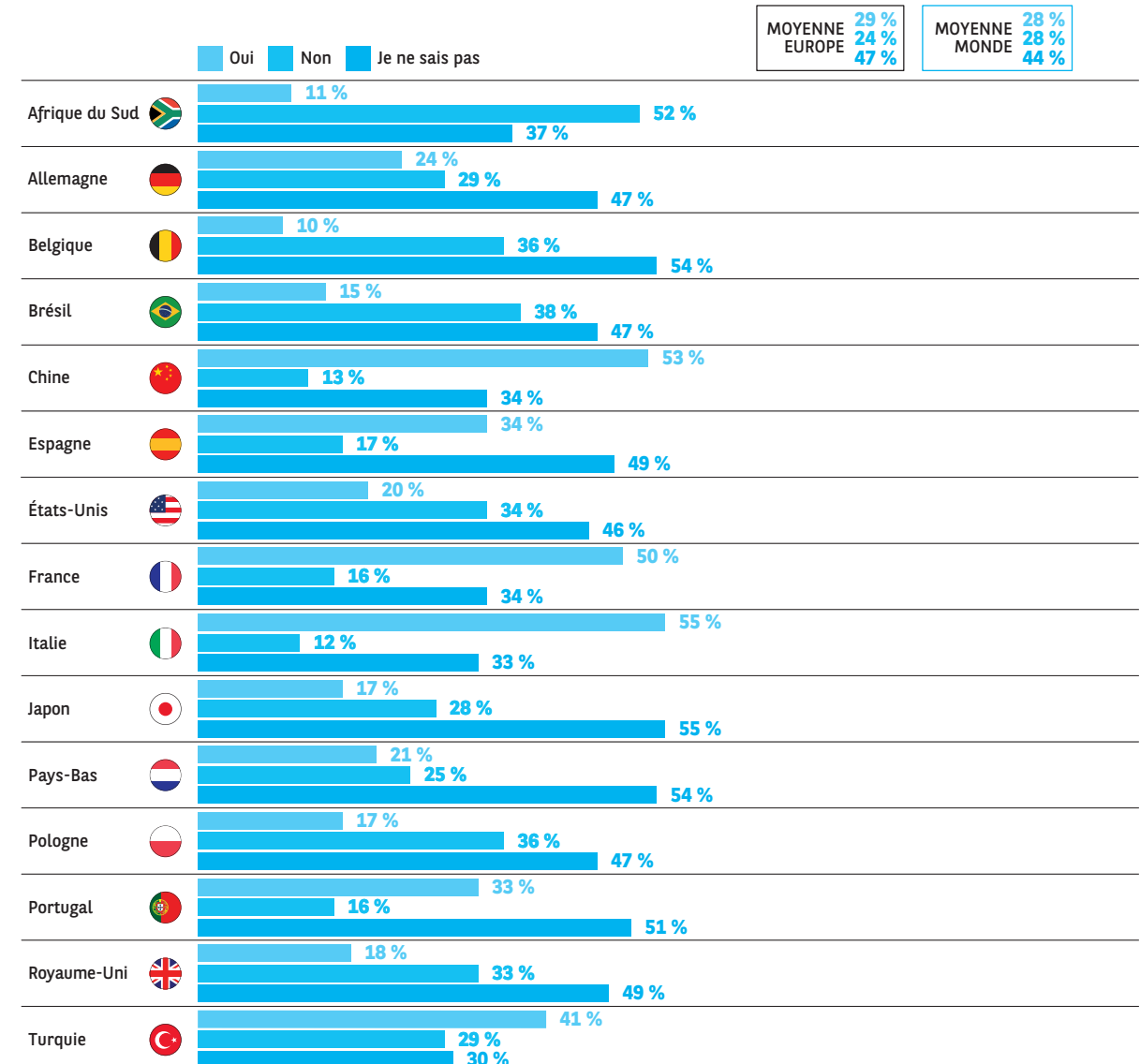
France <sup>(1)</sup>		<b>Un milliard d'euros investi</b> pour soutenir la modernisation des chaînes de production et la transformation écologique de la filière automobile.
Allemagne <sup>(2)</sup>		<b>Augmentation des primes octroyées pour l'achat d'un véhicule électrique</b> (+50 % en valeur, jusqu'à 9 000 euros).
Espagne <sup>(3)</sup>		<b>Augmentation des primes</b> octroyées pour l'achat d'un véhicule électrique (jusqu'à 5 500 euros). Soutien à l'industrie par l'octroi de <b>crédits pour soutenir la R&amp;D et des investissements</b> pour moderniser les usines.
Italie <sup>(4)</sup>		Octroi d'un <b>prêt de 6,3 milliards d'euros à Fiat-Chrysler</b> pour soutenir la filière, sous réserve de localiser ses activités en Italie, avec des sanctions en cas de non-respect.
Chine <sup>(5)</sup>		<b>Prolongement de deux ans des subventions</b> pour les véhicules électriques, pour soutenir le marché.

Fig. 10

### À votre connaissance, votre gouvernement a-t-il proposé un plan de soutien à l'automobile ?

Une seule réponse possible.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



# UNE PRESSION ENVIRONNEMENTALE SOUTENUE



## UNE AUTOMOBILE JUSTEMENT CRITIQUÉE PAR RAPPORT À L'ENVIRONNEMENT...

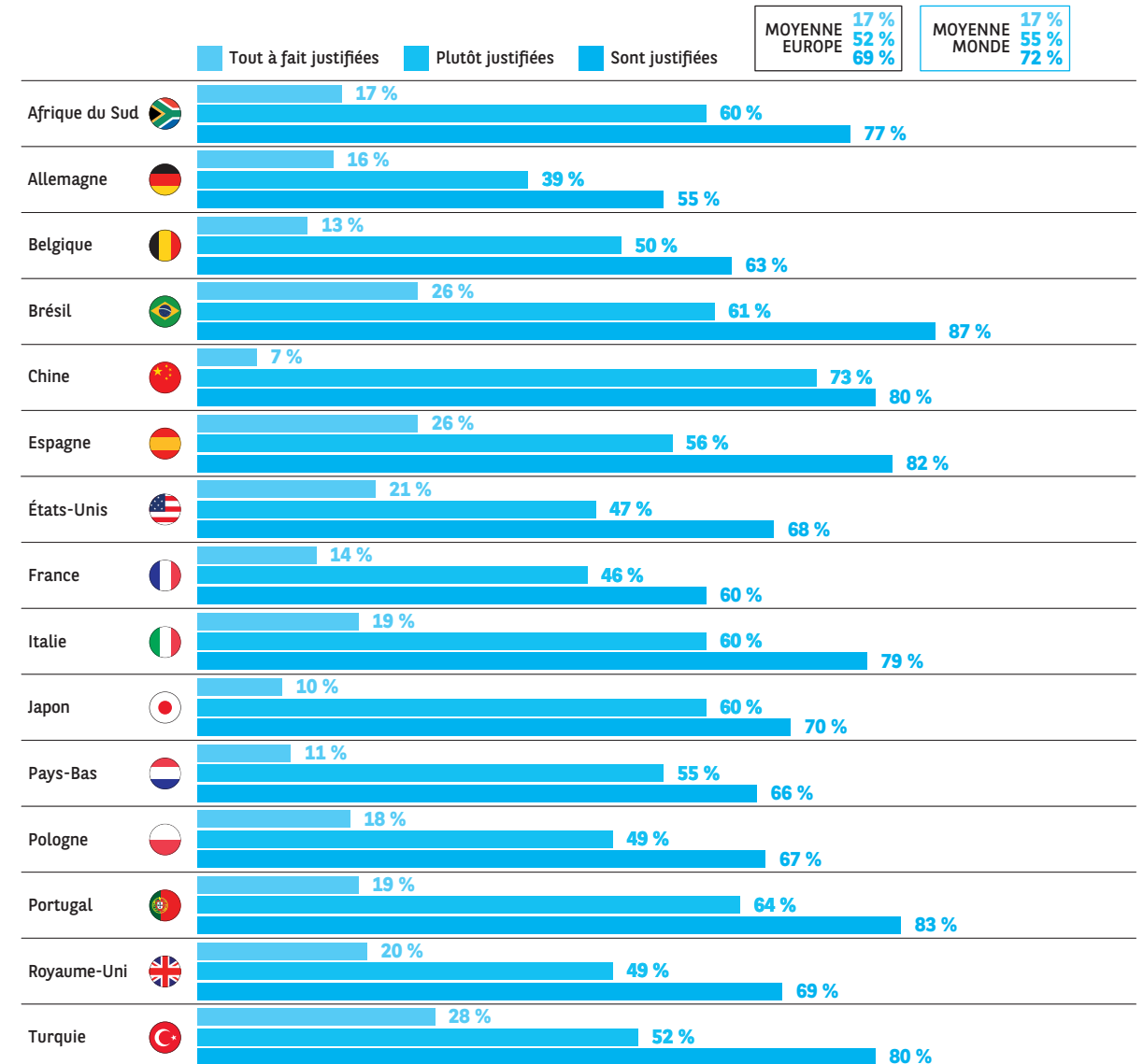
Alors oui, le secteur automobile ne reçoit pas un soutien économique mérité. Pour autant, serait-il raisonnable de le faire alors qu'il n'affiche pas une forte responsabilité environnementale aux yeux des personnes interrogées ? Car les points de vue sont formels et convergents. 72 % (69 % en Europe) estiment que les critiques envers l'automobile par rapport à l'environnement sont justifiées (Fig. 11). Dans tous les pays, ce résultat est supérieur à 50 %. Les pays émergents ainsi que ceux de la péninsule ibérique se montrent les plus véhéments, avec 87 % des Brésiliens et 83 % des Portugais pour clouer le secteur automobile au pilori du non-respect de l'environnement.

Fig. 11

### Diriez-vous que ces critiques concernant l'automobile sont justifiées ou non ?

Une seule réponse possible. Part de « justifiées ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





Même les États-Unis, qui ont développé ces dernières années un certain climato-scepticisme politique, recensent 68 % d'opinions pour condamner l'influence environnementale néfaste de l'automobile.

Il faut aller en Belgique, en France et en Allemagne (63 %, 60 % et 55 %) pour rencontrer les moins critiques. Trois pays qui lors des derniers scrutins électoraux ont enregistré le succès marquant des parties écologistes. Un paradoxe ? Non, plutôt l'expression d'une forme de maturité dans le jugement. Cette critique est désormais intégrée par les opinions publiques, comme si cela allait de soi. Et les débats contradictoires ont fait émerger des points de vue contraires qui viennent la tempérer.

### ... MAIS PLUS QUE D'AUTRES SECTEURS

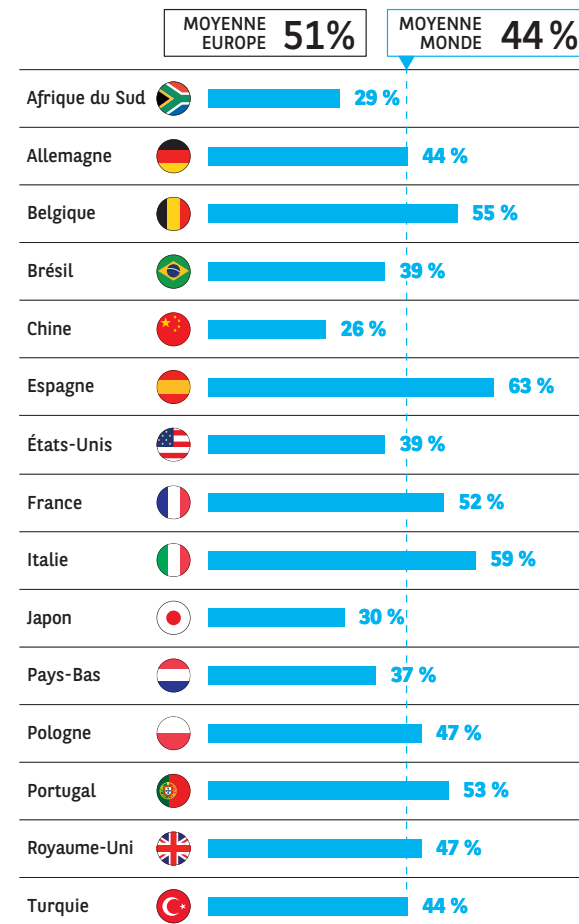
Cependant, 1 personne sur 2 en Europe (44 % à l'échelle mondiale) (Fig. 12) estime que l'automobile est plus sévèrement critiquée à ce sujet que d'autres secteurs tels la construction, l'agriculture ou encore les autres transports. Sans doute plus matures au plan environnemental et mieux informés à ce propos, les pays de l'Union européenne sont les plus nombreux à le penser (63 % en Espagne, 59 % en Italie). À l'opposé, en Chine où la voiture est davantage que l'industrie associée à la pollution urbaine, le sentiment d'une voiture injustement critiquée est très peu partagé (26 %).

Fig. 12

**Selon vous, l'automobile est-elle plus, moins ou ni plus ni moins sévèrement critiquée pour son impact sur l'environnement que d'autres secteurs d'activités (agriculture, construction, énergie, textile...)?**

Une seule réponse possible. Part de « plus critiquée ».

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.



### DES VÉHICULES POLLUANTS QUI DEVRAIENT ÊTRE SÉVÈREMENT TAXÉS

Dans un contexte sanitaire difficile, parfois critique, pénaliser les véhicules les moins respectueux de l'environnement semble alors aller de soi. De toutes les contraintes envisagées, la limitation maximale des émissions en CO<sub>2</sub> est l'option qui remporte le plus l'adhésion (80 %) (Fig. 13). C'est en Chine, nation la plus touchée par la pollution, que les gens y sont le plus favorables (88 %), ainsi qu'en Turquie (87 %), pays dont la capitale n'est qu'un vaste embouteillage permanent. À l'opposé, les citoyens américains y sont les moins enclins (67 %).

Deux autres mesures sont ensuite appuyées. Toucher à la puissance des véhicules et toucher au portefeuille des acheteurs potentiels. 62 % à l'échelle mondiale (63 % en Europe) souhaitent que la puissance des véhicules soit limitée. Une fois encore, Chinois et Turcs défendent haut et fort cette mesure (76 % et 69 %), auxquels s'associent les Français (69 %). Sur cet item, Africains du Sud, Américains et Néerlandais composent le trio des moins convaincus (54 %, 53 % et 52 %). Concernant la mise en œuvre de surtaxes financières, Chinois et Turcs sont encore les plus véhéments (79 % et 68 %).

Deux autres contraintes recueillent ensuite des chiffres supérieurs à la moyenne. Limiter la production des véhicules les moins respectueux de l'environnement (59 %). Interdire à ces mêmes véhicules de rouler en ville (55 %).

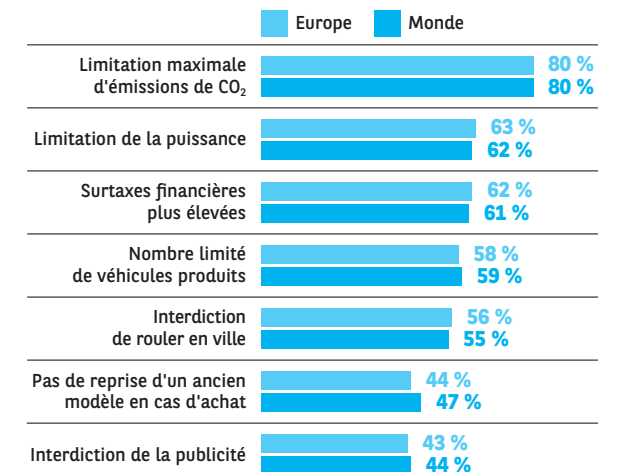
Encore et toujours, Chinois et Turcs sont les plus nombreux à plaider en ce sens. Notons que la France occupe la troisième marche du podium, sur l'ensemble des contraintes envisagées.

Fig. 13

**Estimez-vous que les véhicules les moins respectueux de l'environnement (4x4, SUV, grandes berlines, voitures à caractère sportif...) doivent faire l'objet des contraintes suivantes ?**

Une réponse par modalité. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.





# UNE IMAGE SUJETTE À CAUTION

Dans l'Observatoire Cetelem 2017, intitulé « *Ma voiture bien-aimée* », 9 personnes sur 10 déclaraient avoir une bonne ou très bonne image de la voiture. Quatre ans plus tard, au-delà de cette déclaration d'intention, l'image de la voiture et, par extension, la place qu'elle occupe dans notre monde, semblent devoir être remises en question.

## AUTANT DE PASSIONNÉS QUE DE RAISONNABLES, UNE VOITURE QUI FAIT MOINS RÊVER

Si 1 personne sur 2 se dit intéressée par l'automobile, cet intérêt est plus volontiers placé sous le signe de la raison que de la passion. Un quart seulement des personnes interrogées se déclarent réellement passionnées par cet univers (Fig. 14). On les rencontre essentiellement en Turquie, en Afrique du Sud et au Brésil (43 %, 40 % et 48 %), territoires de conquête automobile

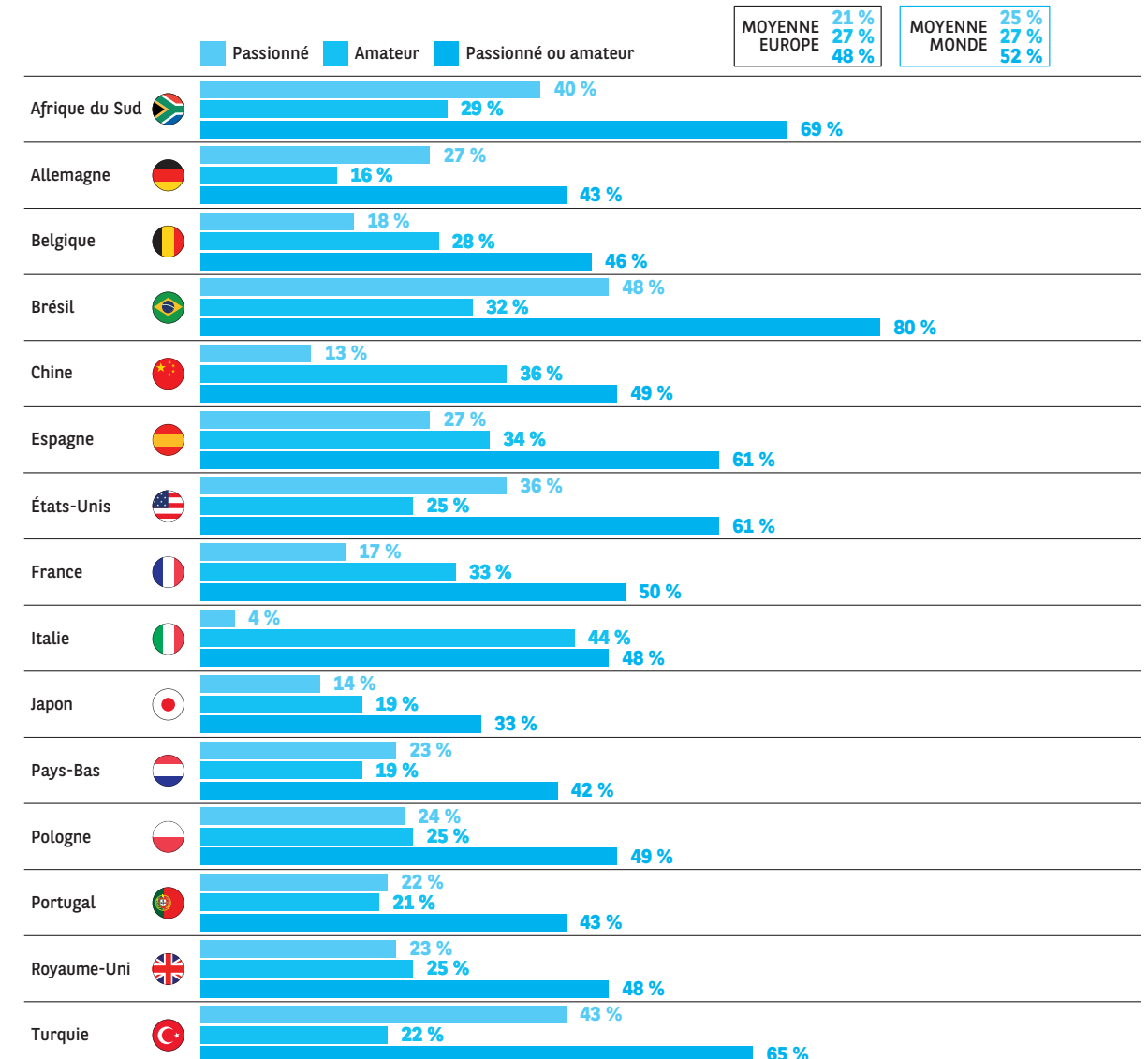
récents, ainsi qu'aux États-Unis où la voiture est reine (36 %). *A contrario*, en Chine et en Italie, la passion n'est pas de mise. Avec seulement 4 % de passionnés, les Italiens font mentir le cliché qui les identifie à des accrocs aux belles mécaniques. Soulignons aussi que de façon globale la passion a un prix ou plutôt correspond à des revenus élevés. Les ménages les plus aisés sont presque deux fois plus nombreux à se déclarer passionnés que ceux aux revenus les plus bas (32 % vs 19 %).

Fig. 14

### Par rapport à l'automobile, vous vous définissez comme... ?

Une seule réponse possible. Part de personnes intéressées.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



## UN ATTACHEMENT QUI PERDURE

Si la voiture fait moins rêver, on n'y demeure pas moins relativement attaché. Un attachement qui au fil du temps reste constant. Dans l'Observatoire Cetelem 2017 « *Ma voiture bien-aimée* », le score obtenu en moyenne par l'automobile en matière d'attachement s'élevait à 6,7. Quatre ans plus tard, il est quasiment identique : 6,6 à l'échelle mondiale, 6,7 en Europe, avec des pays latins qui se déclarent les plus proches de leur véhicule (Fig. 15). En revanche, la voiture n'est plus la « préférée », comme c'était alors le cas. Elle est systématiquement devancée par le téléphone portable, produit incontournable, indispensable et indépassable du monde moderne (8,1 dans le Monde, 8,2 en Europe). Le critère des revenus fait apparaître une très nette disparité entre d'un côté les personnes aisées très attachées à leur voiture (7,4), et de l'autre des personnes aux revenus faibles qui le sont beaucoup moins (5,9). La valeur monétaire et d'usage du véhicule explique sans doute cette différence.



Fig. 15

### Quel est votre niveau d'attachement aux équipements suivants ?

Une réponse par modalité. Note entre 1 (pas du tout attaché) et 10 (très attaché).

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.

	Votre téléphone portable	Votre voiture 2020	Votre voiture 2017	Votre logement	Votre ordinateur portable
Afrique du Sud	8,5	6,9	7,1	8,4	7,0
Allemagne	6,3	6,1	7,1	8,0	5,8
Belgique	7,3	6,7	6,7	8,4	6,8
Brésil	8,2	6,9	7,8	8,5	6,9
Chine	8,1	6,1	7,3	8,3	5,9
Espagne	7,4	7,3	7,0	8,6	7,0
États-Unis	7,7	6,8	6,2	7,5	6,1
France	7,0	6,6	6,7	7,9	6,6
Italie	7,5	7,3	6,6	8,4	7,1
Japon	6,2	5,8	6,6	7,1	5,1
Pays-Bas	7,2	6,5	-	8,2	6,5
Pologne	8,0	6,9	6,9	8,6	7,3
Portugal	7,4	7,1	6,8	8,5	7,1
Royaume-Uni	6,7	6,0	6,3	7,6	6,0
Turquie	7,8	6,6	7,0	8,1	6,7
Europe	7,2	6,7	-	8,2	6,7
Monde	7,4	6,6	-	8,1	6,5

### UNE PLACE JUGÉE TROP IMPORTANTE DANS LE MONDE ACTUEL...

La voiture verrait-elle donc son image s'écorner ? En tous cas, sa place est jugée relativement trop importante dans un monde économique, passé de l'industriel au numérique. Plus d'1 personne sur 2 l'estime avec sur ce sujet des disparités très marquées. Les pays émergents, où l'importance du marché automobile est récente, ainsi que le Portugal et le Japon, stigmatisent cette place, 8 Turcs sur 10 partageant notamment ce point de vue (Fig. 16). À l'inverse, les pays de culture automobile plus ancienne s'en accommodent plus volontiers (respectivement 39 %, 42 % et 46 % pour le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France). Avec 42 % d'opinions modérées, les Pays-Bas, royaume du vélo, n'accablent pas non plus un véhicule qui joue les seconds rôles.

### ... MAIS QUI AURAIT TENDANCE À DIMINUER

Si la place de la voiture est trop importante, elle s'estompe timidement du paysage aux yeux des personnes interrogées. Un tiers estime notamment que sa présence s'efface au sein des villes pour laisser plus d'espace à travers la diminution des voies, des places de parking et de stationnement (Fig. 17). Sur cette question, on retrouve une fois encore les pays dont les représentants écologiques sont les plus nombreux, tant au plan national qu'au plan local. 6 Français sur 10, 1 Allemand et 1 Belge sur 2 constatent cet effacement urbain progressif. Inversement, seulement 1 Chinois sur 10 partage ce sentiment. La décongestion automobile urbaine dans les mégapoles de l'Empire du Milieu ne semble pas être pour demain.

**1** PERSONNE SUR **2**

JUGE LA PLACE DE LA VOITURE TROP IMPORTANTE DANS LE MONDE ACTUEL

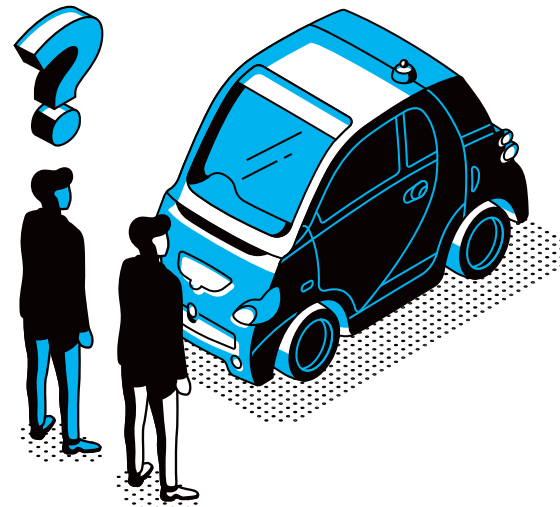


Fig. 16

### Selon vous, la voiture occupe-t-elle une place trop importante ou pas assez importante dans le monde actuel ?

Une seule réponse possible. Part de « trop importante ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

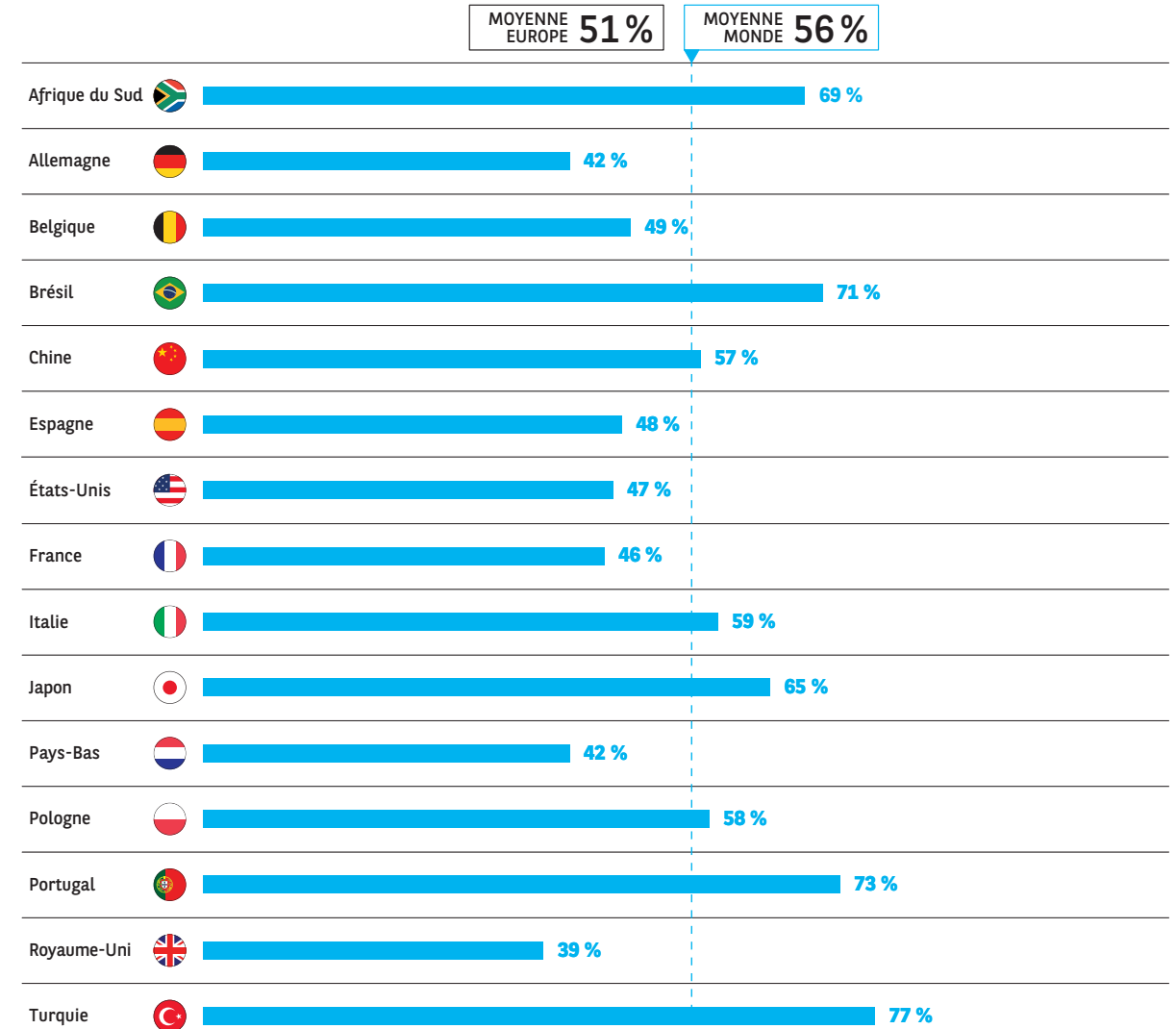
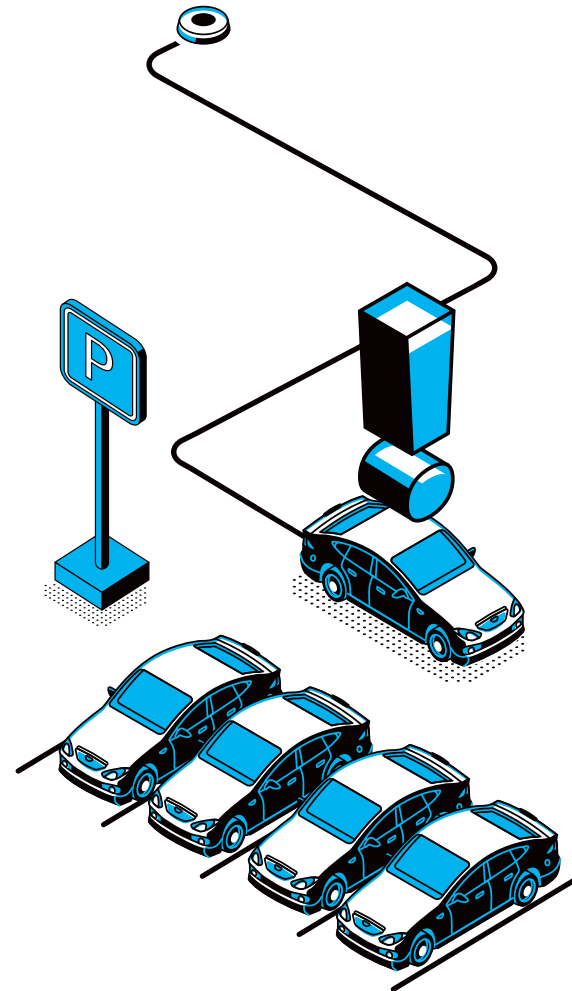
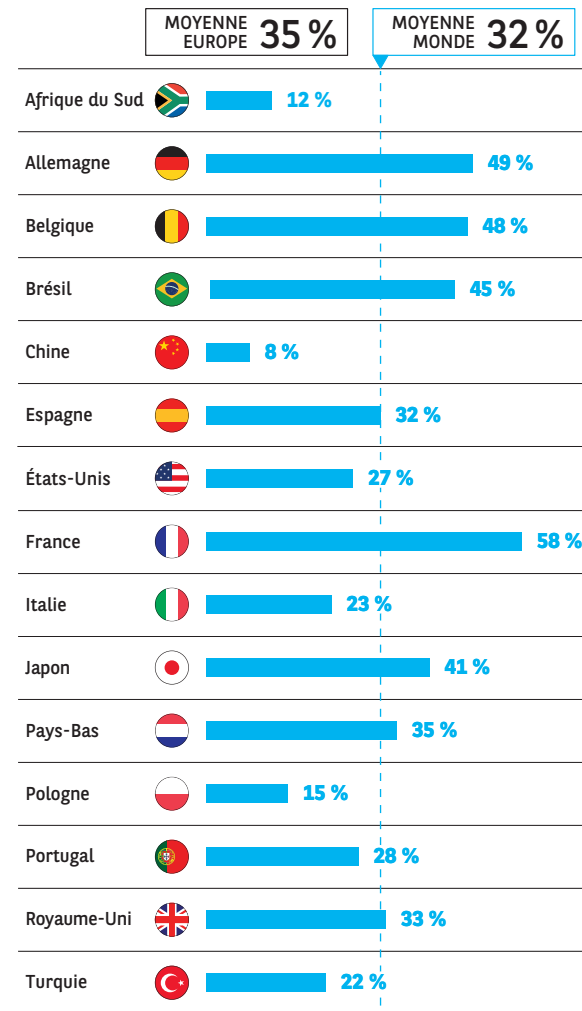


Fig. 17

**Selon vous, la place de la voiture des villes (voies, places de stationnement, parkings...) est-elle en train... ?**

Une seule réponse possible. Part de « de diminuer ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



**ALLEMAGNE, BELGIQUE ET FRANCE : LE POIDS DES VERTS TOUJOURS PLUS GRAND**

Les dernières élections européennes, comme les municipales françaises, ont confirmé la poussée des Verts et leur implantation dans le paysage politique. C'est particulièrement le cas pour trois pays de l'Observatoire Cetelem qui affichent des points de vue similaires sur les questions

d'ordre environnemental. Ainsi, les écologistes Belges voient leur représentation augmenter de 50 % entre les deux dernières élections alors que dans le même temps elle double en France. Dans ce pays, de nombreuses grandes villes (Lyon, Bordeaux ou encore Grenoble) sont désormais dirigées par des écologistes. En Allemagne, ils occupent depuis plusieurs années des postes de responsabilité.

Fig. 18 / Contexte

**Nombre de sièges écologistes au Parlement européen suite aux élections de 2014 et 2019**

Source : Parlement Européen.

	Nombre de sièges Verts 2014	2019	Nombre total de sièges	% de sièges Verts	Progression relative 2014-2019
Allemagne	13/96	25/96	96	14% / 26%	92% ↗
Belgique	2/21	3/21	21	10% / 14%	50% ↗
Espagne	4/54	2/54	54	7% / 4%	-50% ↘
France	6/74	12/74	74	8% / 16%	100% ↗
Italie	0/73	0/73	73	0% / 0%	0% →
Pays-Bas	2/21	3/21	21	10% / 14%	50% ↗
Pologne	0/51	0/51	51	0% / 0%	0% →
Portugal	0/21	1/21	21	0% / 5%	50% ↗
Total pays de l'enquête	27/411	46/411	411	7% / 11%	70% ↗
Total Europe 28 pays	50/751	74/751	751	7% / 10%	48% ↗

## LE SOUHAIT QUE LA PLACE DE L'AUTOMOBILE DIMINUE ENCORE

Trop présente de nos jours, l'automobile est présumée se faire beaucoup plus discrète dans le futur. 64 % des personnes interrogées (68 % à l'échelle européenne) jugent qu'il est souhaitable voire tout à fait souhaitable que sa place dans les villes soit réduite, sans que cette opinion démontre une intransigeance absolue (Fig. 19). La part des

« tout à fait souhaitable » s'élève seulement à 19 % et intègre plutôt les personnes aux revenus élevés.

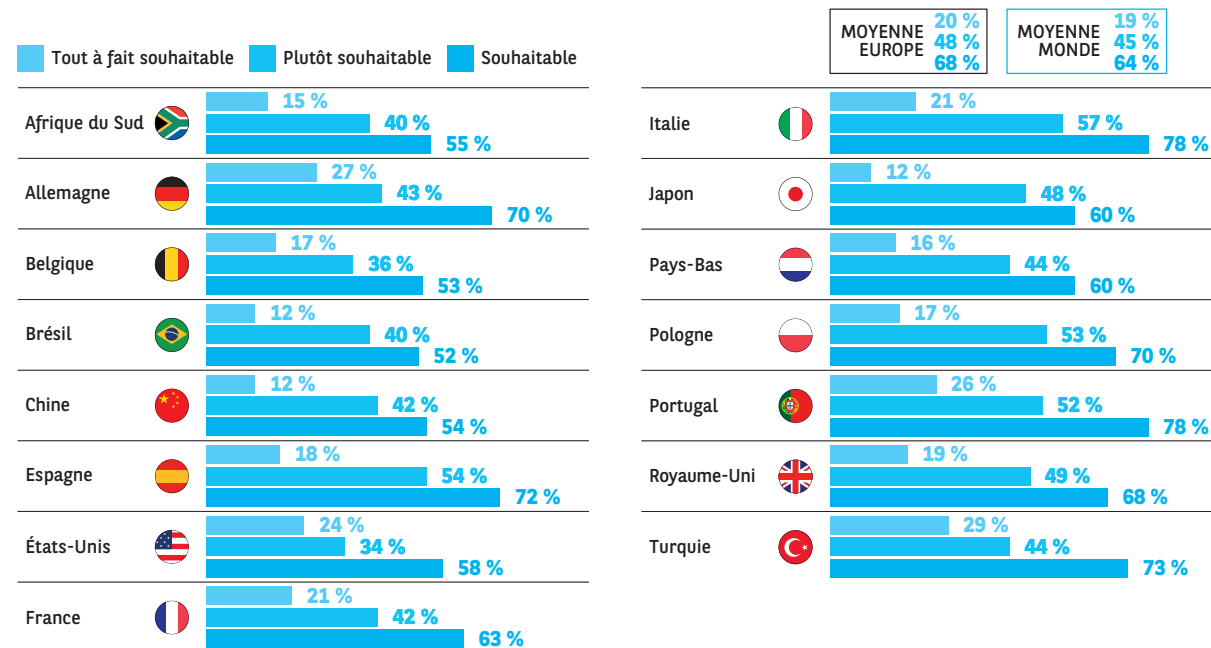
Cette exigence est plus ou moins revendiquée d'un pays à l'autre. Alors que les Italiens, les Portugais, les Espagnols et les Turcs sont les plus nombreux à partager ce point de vue, les Brésiliens, les Africains du Sud, les Belges et les Américains se montrent plus conciliants.

Fig. 19

### Selon vous, est-il souhaitable ou non de réduire la place de la voiture dans les villes (voies, places de stationnement, parkings...) ?

Une seule réponse possible. Part de « souhaitable ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



# L'ESSENTIEL

**1 Européen sur 2** estime que l'automobile est plus sévèrement critiquée pour son impact sur l'environnement que d'autres secteurs.

**1 personne sur 2** se dit intéressée par l'automobile.

**1 personne sur 4** se déclare passionnée par l'automobile.

**44 %**

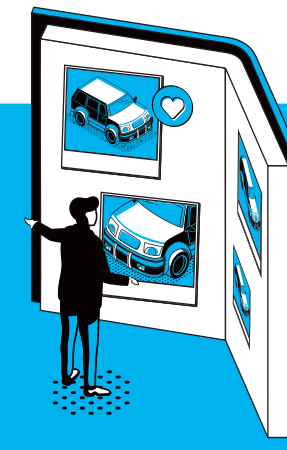
des personnes déclarent que la crise sanitaire a eu une incidence sur leur intention d'achat.

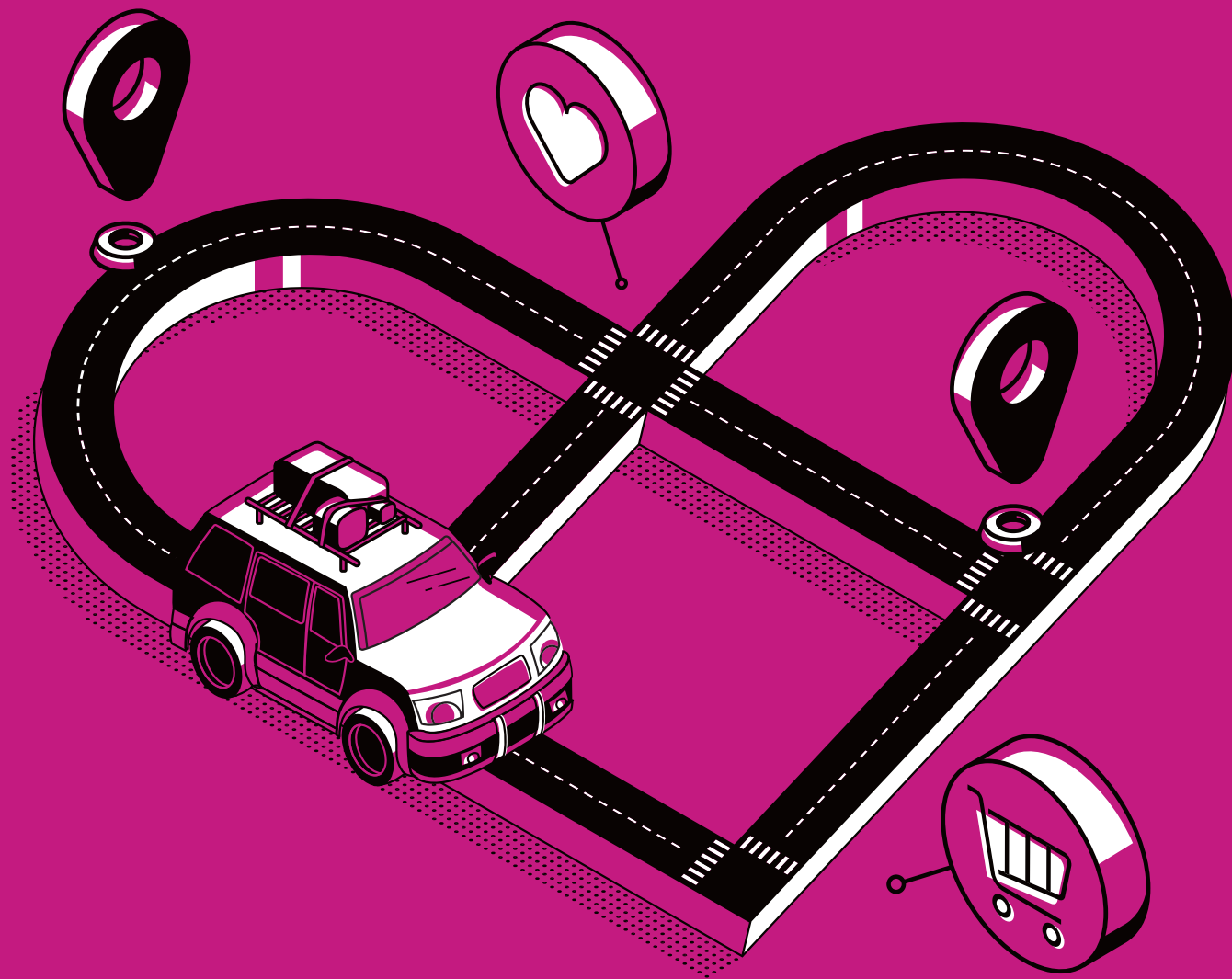
**32 %**

des personnes envisagent l'achat d'un véhicule dans les 12 mois à venir (-9 % par rapport à 2019).

**6,6/10**

note moyenne attribuée à l'automobile en matière d'attachement.





## 2

## UNE RELATION DONT ON NE PEUT SE PASSER

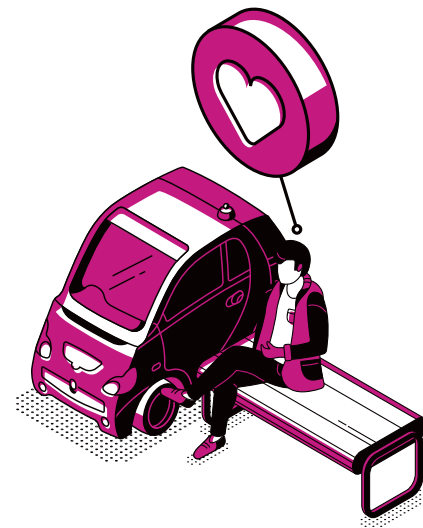
---

Malgré toutes les critiques dont elle peut faire l'objet, malgré un relatif désamour qui semble gagner les automobilistes, malgré un contexte économique et environnemental qui laisse pointer de gros nuages sur le secteur, l'automobile reste incontournable, indépassable, indémodable. Pour employer un mot dans l'air du temps, elle fait preuve d'une forte résilience, soulignée dans le contexte de la crise sanitaire que nous traversons. Se passer de l'automobile, ce n'est pas une évidence au présent, pas plus pour le futur.

# INDISPENSABLE, SURTOUT AU QUOTIDIEN

## JAMAIS SANS ELLE

Dans un couple, ce n'est pas parce que les différends existent, que les critiques se font jour, que les ressentiments s'expriment, qu'il est pour autant envisageable et envisagé de se passer de l'autre. C'est ce que nous confirme cet Observatoire Cetelem au sujet de l'automobile. Malgré les critiques qu'elles lui adressent, près de 6 personnes sur 10 ne se voient pas vivre sans automobile (Fig. 20). Par rapport à l'étude de 2017 « *Ma voiture bien aimée* », celle-ci est cependant moins indispensable. 8 sur 10 affirmaient alors ce point de vue. Mais dans un contexte de relatif auto-bashing, ce score reste néanmoins important. Pour deux tiers des Français, des Belges, des Japonais et des Africains du Sud, la vie sans voiture est impossible. Pour la même proportion de Turcs et de Polonais, elle est au contraire tout à fait souhaitable. Sur cette question, le critère revenu est à nouveau très segmentant. 53 % des plus aisés ne peuvent pas vivre sans voiture, contre seulement 36 % des plus faibles revenus.



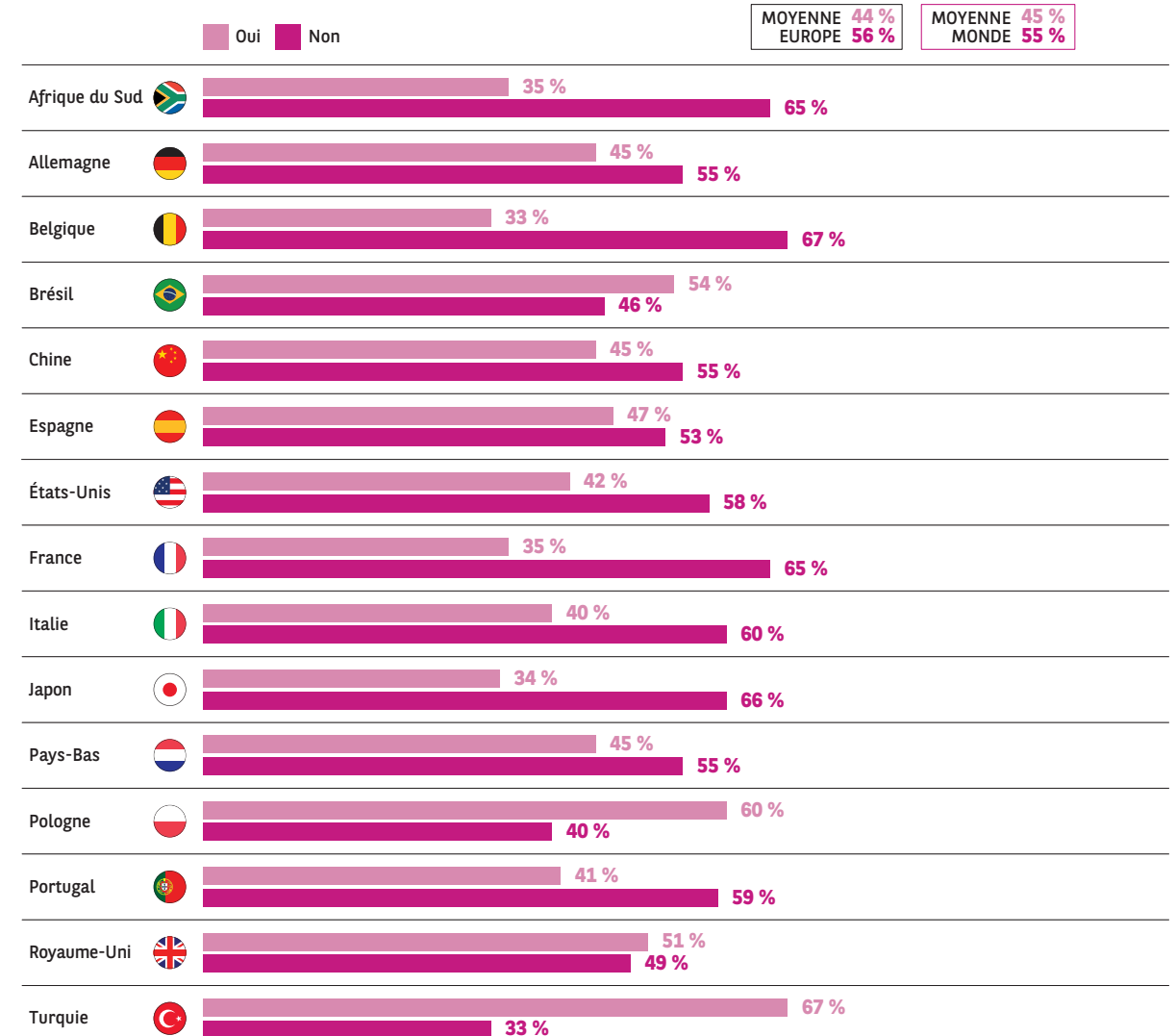
**6** PERSONNES SUR **10**  
NE SE VOIENT PAS VIVRE SANS VOITURE  
(VS 8 SUR 10 EN 2017)

Fig. 20

## Seriez-vous prêt ou non à vivre sans voiture ?

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





### UNE UTILISATION STABLE GLOBALEMENT MAIS QUI AUGMENTE DANS LES PAYS ÉMERGENTS

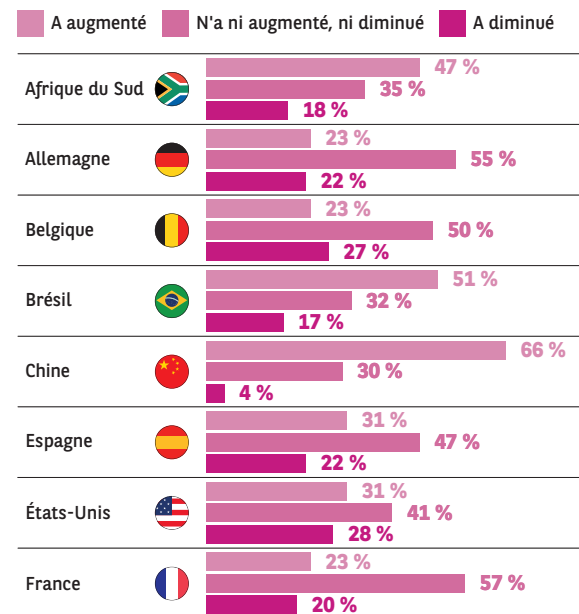
La vie avec sa voiture est placée sous le signe de la stabilité. 1 personne sur 2 estime qu'elle n'a ni plus ni moins utilisé son véhicule ces dernières années (Fig. 21). Cependant, dans le détail, les résultats par pays sont très contrastés. La stabilité est plutôt du fait des pays occidentaux alors qu'une augmentation sensible de l'usage de l'automobile est constatée dans les pays émergents, et surtout

Fig. 21

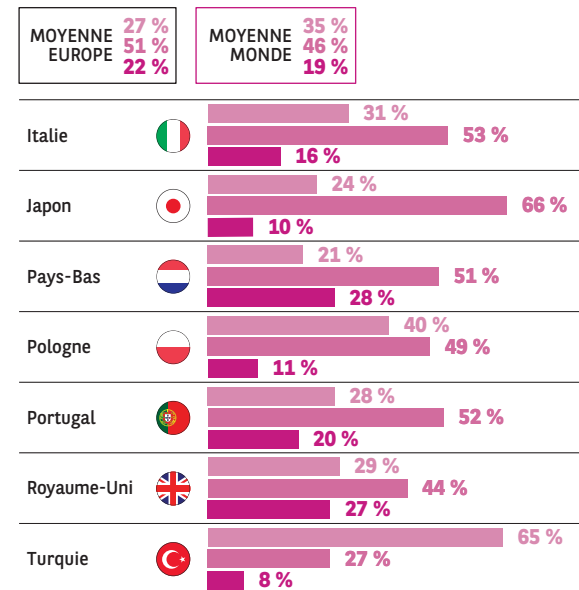
#### Ces dernières années, vous diriez que l'utilisation de votre voiture... ?

Une seule réponse possible.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



en Chine ainsi qu'en Turquie. Deux pays qui semblent entretenir une relation schizophrénique avec l'automobile, jugeant qu'elle occupe trop de place, dans tous les sens du terme, tout en semblant incapables d'y renoncer.



### UNE VOITURE QUI REND D'ABORD SERVICE

L'utilisation faite de la voiture est avant tout pragmatique. Si les automobilistes y sont attachés, c'est d'abord et avant tout parce qu'elle rend service (71%) (Fig. 22). Un résultat à rapprocher de celui de l'étude de 2017 dans laquelle 9 personnes sur 10 la jugeaient utilitaire. Les Français sont les plus nombreux à pointer ce côté service (82%), à l'inverse des Chinois qui se montrent relativement plus réservés (58%).

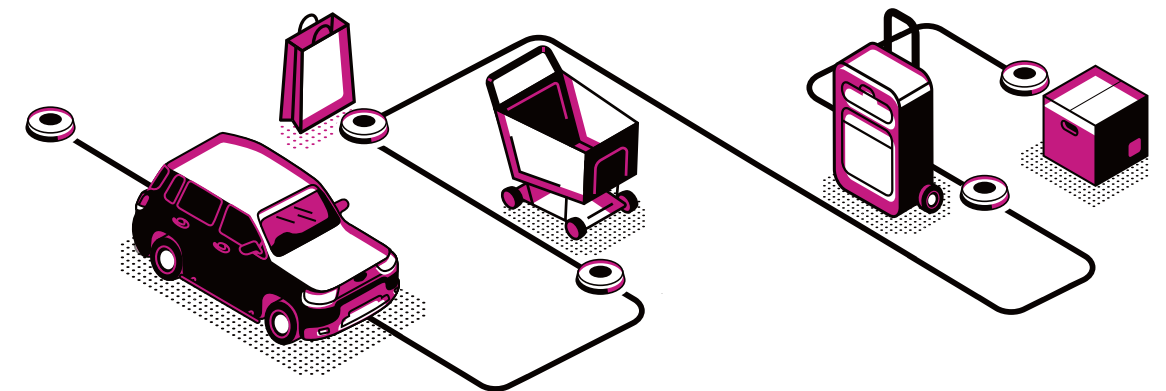
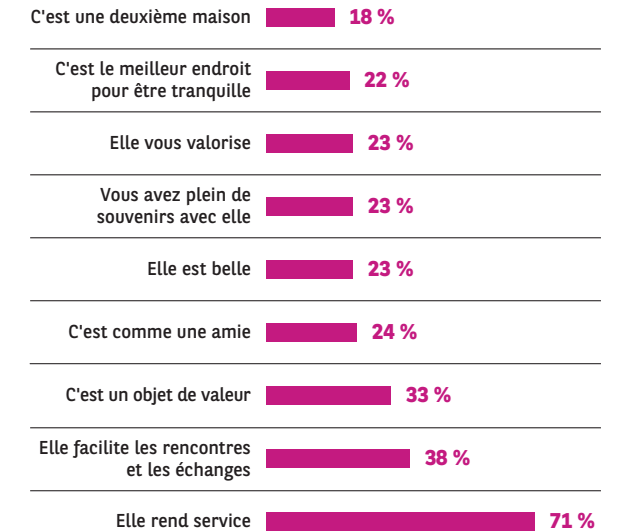
Sur d'autres critères, certains pays se distinguent par des points de vue affirmés. Pour plus de la moitié des Allemands, des Polonais et des Brésiliens, elle facilite les échanges et les rencontres. Aux deux extrémités de l'échelle des PIB, Africains du Sud et Américains s'accordent à la considérer comme un objet de valeur. Les Chinois sont les plus nombreux à la voir à la fois comme une amie et un endroit où l'on est tranquille, soulignant ainsi une relation intime et personnelle, dans un pays où le collectif est déterminant. Les Africains du Sud partagent avec elle de nombreux souvenirs. Et pour les Portugais, c'est un vecteur de valorisation.

Fig. 22

#### Pourquoi êtes-vous attaché(e) à votre voiture ?

Périmètre Monde. Plusieurs réponses possibles. Parmi ceux qui ont attribué une note supérieure ou égale à 5 à leur attachement à la voiture.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





## IRREMPLAÇABLE POUR LA VIE DE TOUS LES JOURS

Les services rendus par la voiture, ses utilisateurs les vérifient au quotidien. Que ce soit pour se rendre au travail, faire ses courses, emmener les enfants à l'école, elle est irremplaçable, 85 % des personnes interrogées l'affirment, particulièrement dans les pays émergents, en Chine et en Italie (Fig. 23). Seuls les Espagnols se montrent à peine moins convaincus par cette démonstration d'utilité, jour après jour (74 %). Une démonstration qui en éclipse presque les autres usages de l'automobile. La possibilité de prendre sa voiture pour effectuer de grands trajets, comme lors des vacances, ne recueille que 46 % des opinions. Le simple plaisir de conduire en est réduit, quant à lui, à un tout petit 16 %. Preuve supplémentaire que l'utile passe décidément nettement avant l'agréable.

## UNE CRISE DE LA COVID QUI RENFORCE CETTE UTILITÉ QUOTIDIENNE

Avec la crise sanitaire, le confinement, les sorties réduites au strict nécessaire, l'absence ou la réduction drastique des transports en commun et le télétravail sont autant de nouvelles « contraintes » qui sont venues transformer souvent de façon radicale la vie quotidienne. De fait, cette crise, et les modes de vie qu'elle a suscités, a renforcé l'usage utilitariste de la voiture.

Pour celles et ceux qui ont moins pris leur voiture durant cette période, c'est son usage journalier qui a le moins diminué. 37 % ont réduit leurs déplacements dans le cadre de la vie quotidienne, contre 46 % pour les déplacements privés et les loisirs et 55 % pour les week-ends et vacances. Un classement qui se vérifie dans tous les pays de l'étude. À l'inverse, les personnes interrogées qui déclarent avoir plus utilisé leur véhicule l'ont fait aussi pour répondre aux besoins de la vie de tous les jours (25 % vs 22 % pour les déplacements privés et les loisirs et 16 % pour les week-ends et vacances) (Fig. 24). La Turquie et la Chine ressortent du lot pour une augmentation sensible de l'usage de la voiture en temps de crise sanitaire, particulièrement pour répondre aux besoins de la vie quotidienne (60 % et 51 %).

**8** PERSONNES SUR **10**  
CONSIDÈRENT LA VOITURE  
COMME ÉTANT IRREMPLAÇABLE

Fig. 23

### Quels sont les principaux usages de votre/vos voitures ?

Deux réponses maximum.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

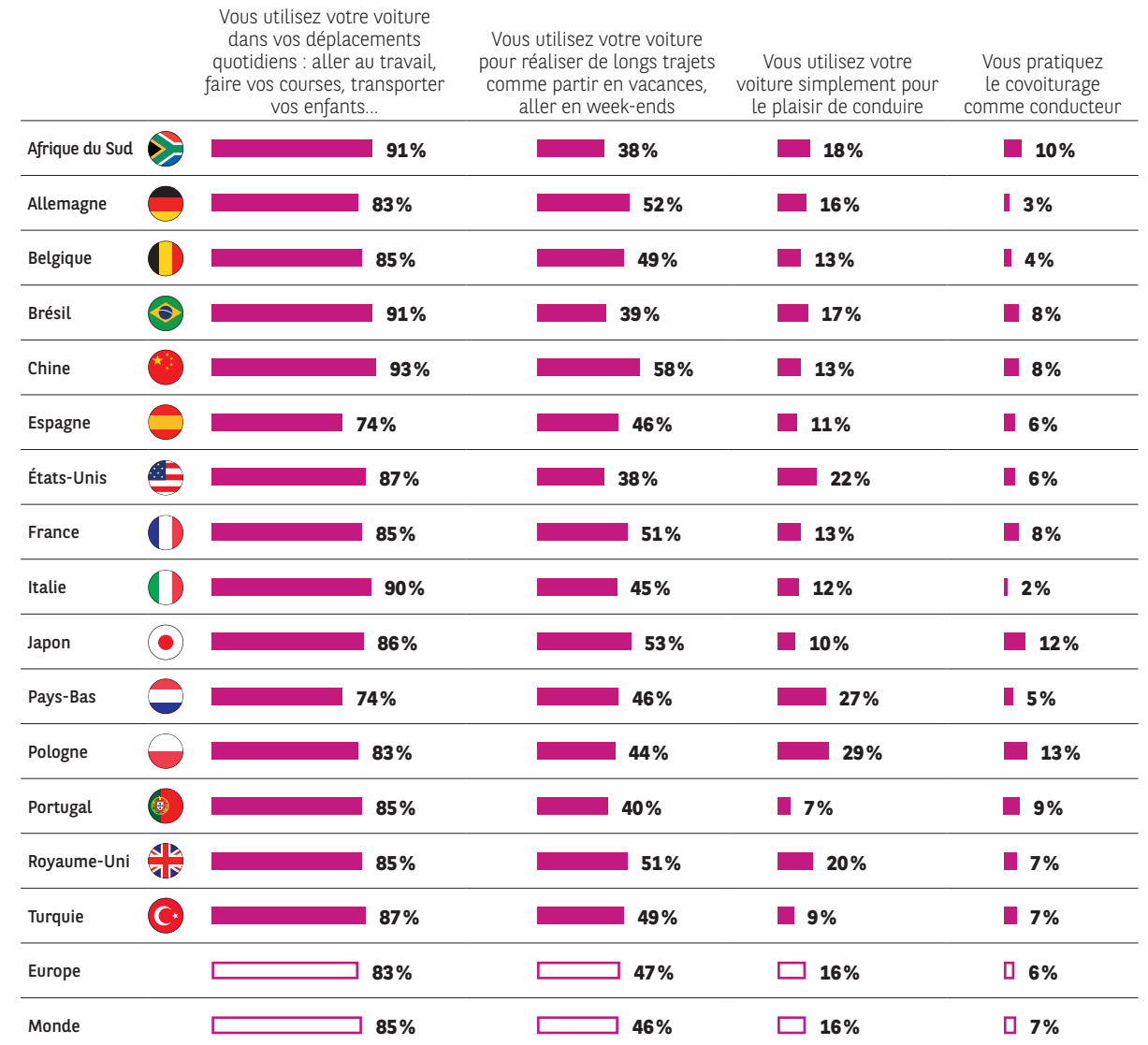
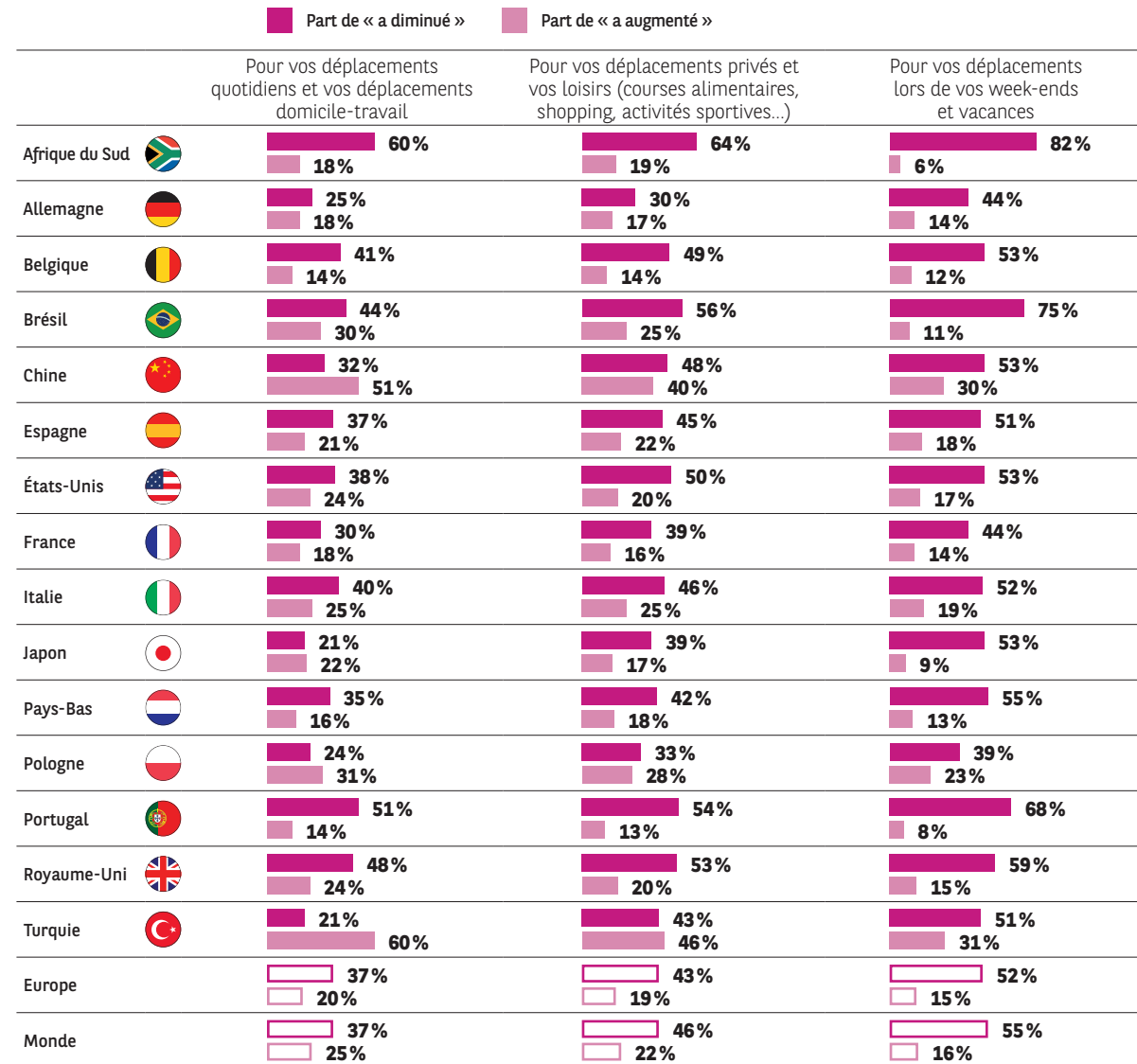


Fig. 24

**Suite à la crise de la COVID-19, vous diriez que l'utilisation de votre voiture... ?**

Une seule réponse possible.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



**TÉLÉTRAVAIL**

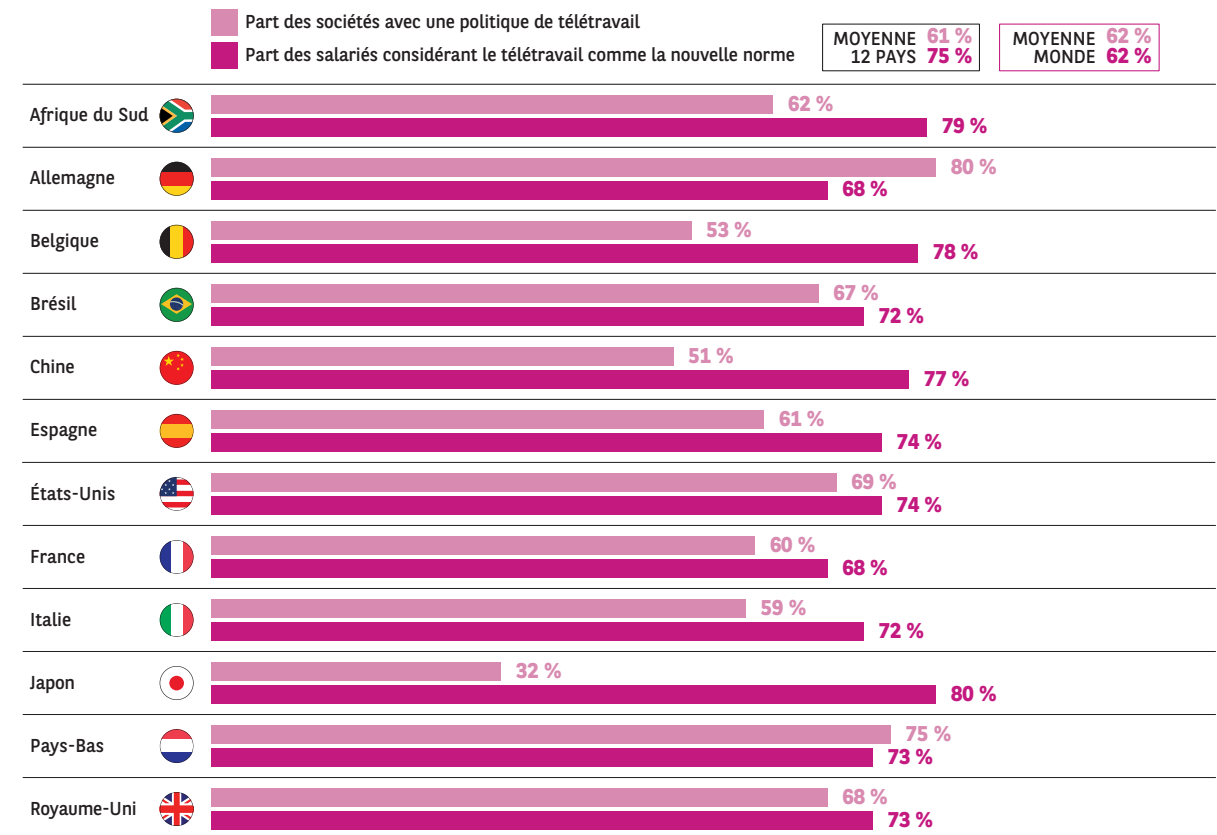
Particulièrement dans les pays occidentaux, la crise sanitaire a mis en lumière le télétravail. Elle a en fait transformé en lame de fond ce qui était auparavant une nouvelle vague qui atteignait de plus en plus d'entreprises. Souhaitée par de nombreux salariés, cette nouvelle forme de travail et d'organisation est cependant inégalement diffusée.

En Allemagne, 80 % des entreprises l'ont déjà instauré. En France, en 2019, 5,2 millions de personnes télétravaillent déjà. Au Japon, 33 % des entreprises ont déployé une politique de télétravail. Aux États-Unis, le télétravail a été multiplié par 5 en 5 ans, dans la période pré-COVID-19 et 25 % à 30 % des employés devraient s'y adonner d'ici la fin 2021.

Fig. 25 / Contexte

**Part du télétravail dans les pays de l'enquête à début 2020 (Pré-COVID-19)**

Sources : McKinsey Global Remote Working Data & Statistics (Updated Q1 2020).



# UN SECTEUR ÉCONOMIQUE QUI A DU POIDS

« L'attachement » à l'automobile prend une tonalité encore plus pragmatique, voire essentielle, si l'on considère le poids économique du secteur dans presque tous les pays de l'Observatoire Cetelem. Il se mesure bien sûr en nombre de véhicules vendus, face visible de l'iceberg pour les consommateurs-automobilistes. Mais plus largement, au-delà de la production dans les usines d'assemblage, le secteur automobile prend toute sa dimension quand on considère aussi l'ensemble des sous-traitants des constructeurs, tant la chaîne amont que la chaîne aval qui intègre la vente, la réparation, la location...

Il est de coutume de dire, quand le bâtiment va, tout va. On serait tenté de paraphraser en ajoutant que quand l'automobile roule, tout roule. Pour la seule Union européenne, le secteur représente 8,5 % de la production industrielle globale, soit 2,7 millions d'emplois directs. Tous les pays européens de l'Observatoire Cetelem sont concernés par cette présence industrielle, de même

que ceux situés dans le reste du monde. C'est dire le poids économique de l'automobile et surtout les conséquences sociales et humaines qu'une crise telle celle que nous connaissons implique.

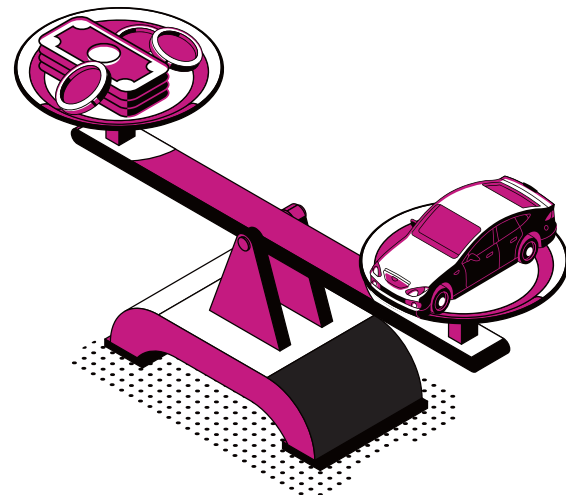
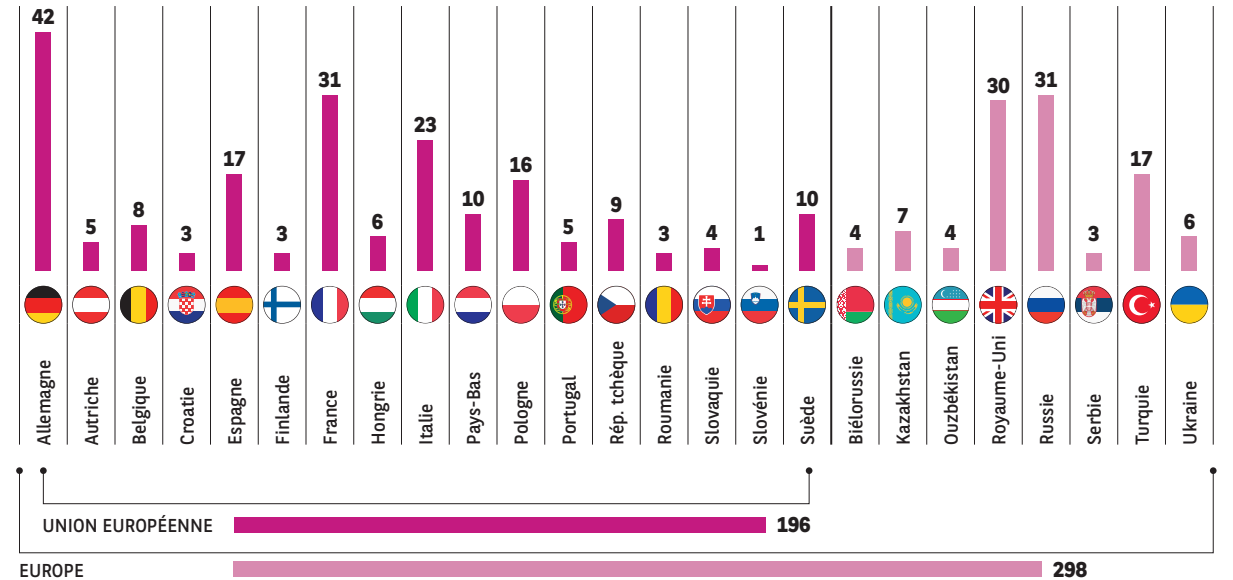
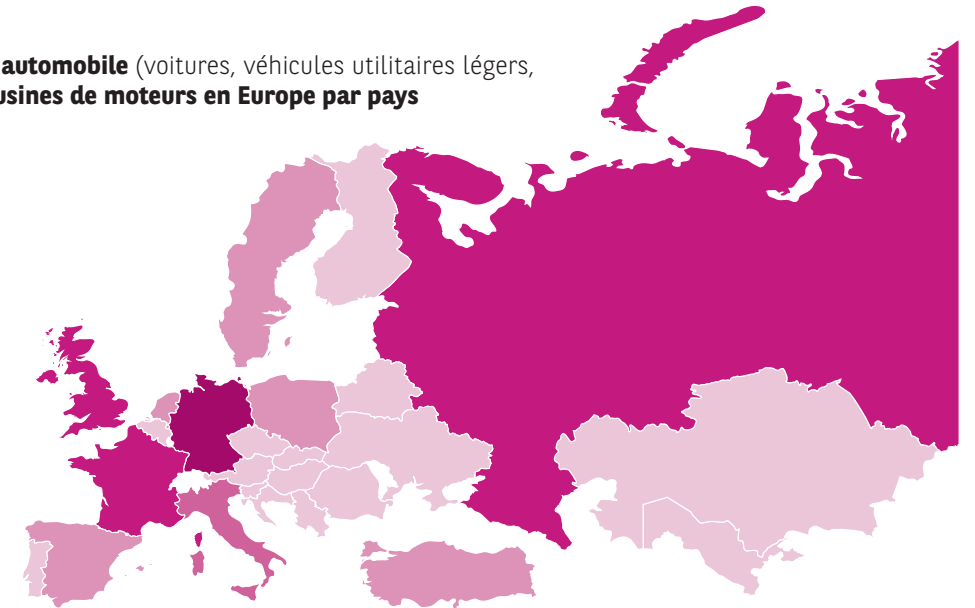


Fig. 26 / Contexte

**Usines d'assemblage automobile** (voitures, véhicules utilitaires légers, bus, poids lourds) **et usines de moteurs en Europe par pays**  
En nombre d'usines.\*

Source : ACEA, mise à jour mai 2020.

- + de 40
- 30 à 39
- 20 à 29
- 10 à 19
- 1 à 9



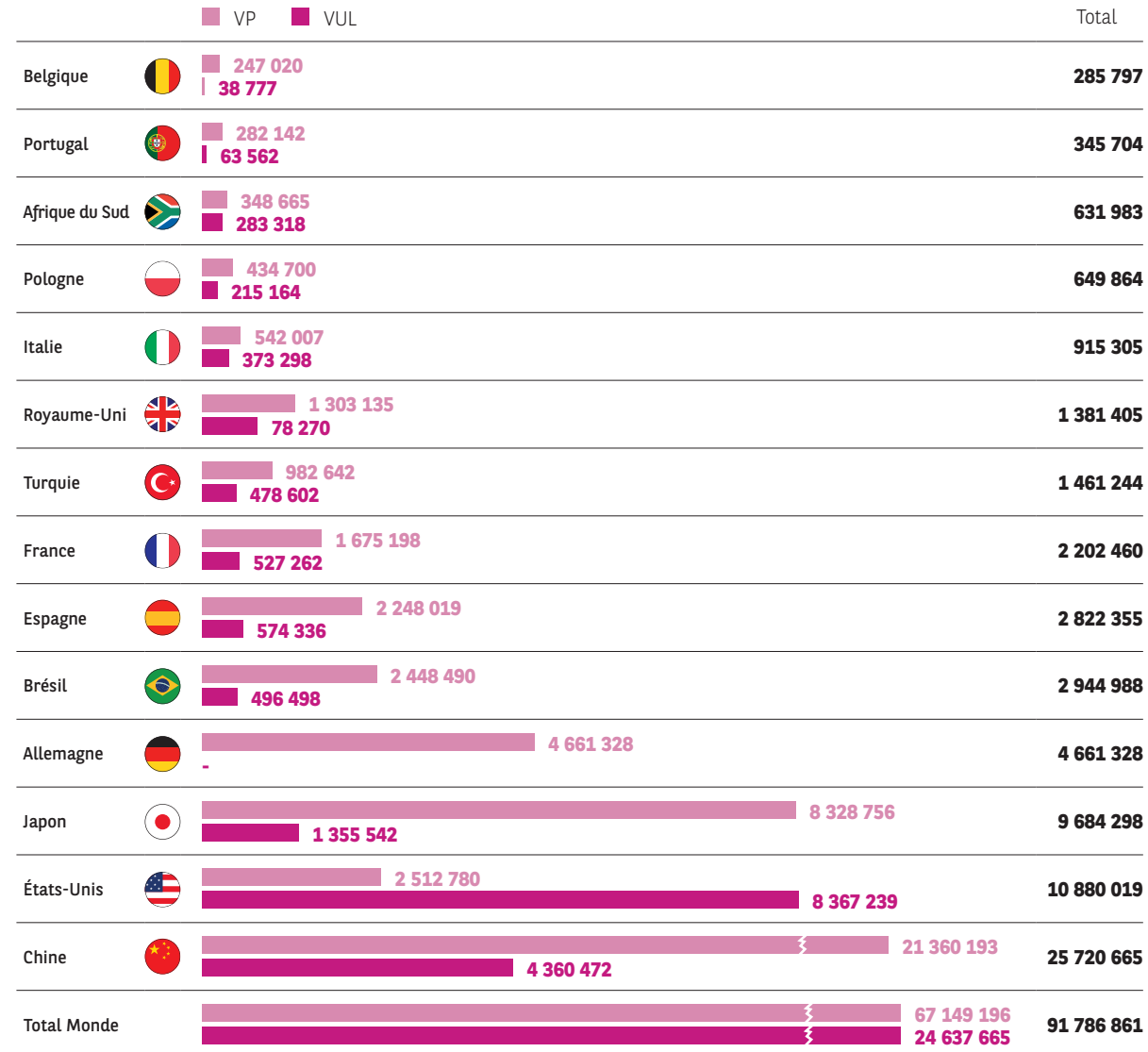
\* Les fournisseurs automobiles, de nombreux fabricants de véhicules et de moteurs de plus petites tailles, ainsi que les carrossiers personnalisés ne sont pas inclus dans cet aperçu pour des raisons de complexité. Cette carte comprend les sites de production de moteurs de la plupart des membres de l'ACEA, mais omet la transmission, la carrosserie et toute autre usine de pièces de véhicules.

**Fig. 27 / Contexte**

**Production automobile nationale en 2019 par pays (VP+VUL)**

En nombre de véhicules.

Source : OICA.

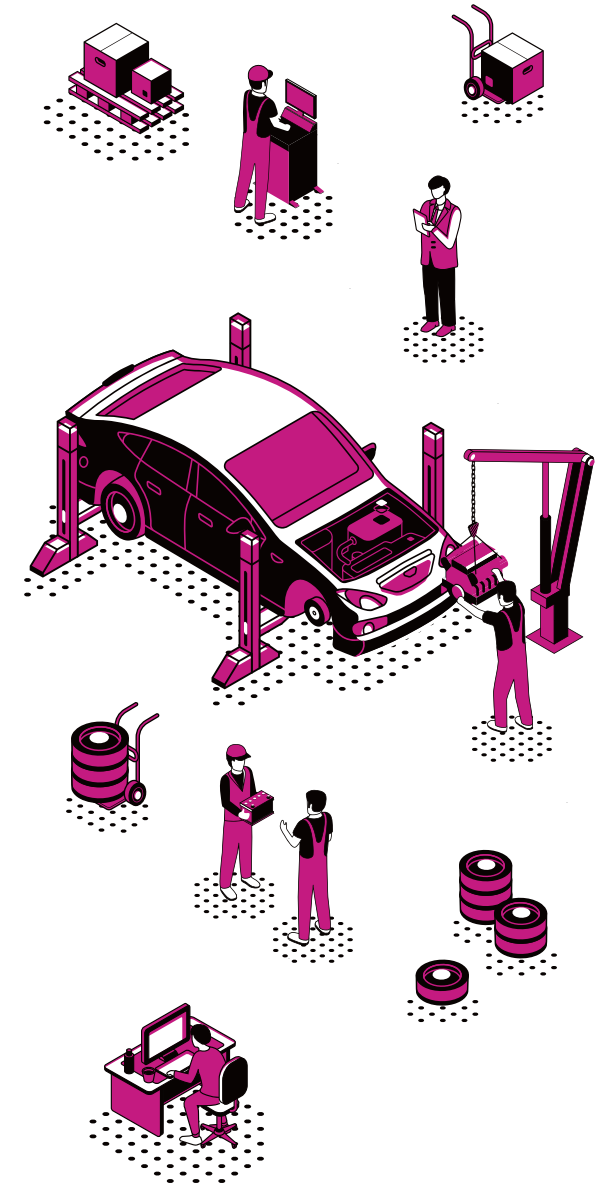
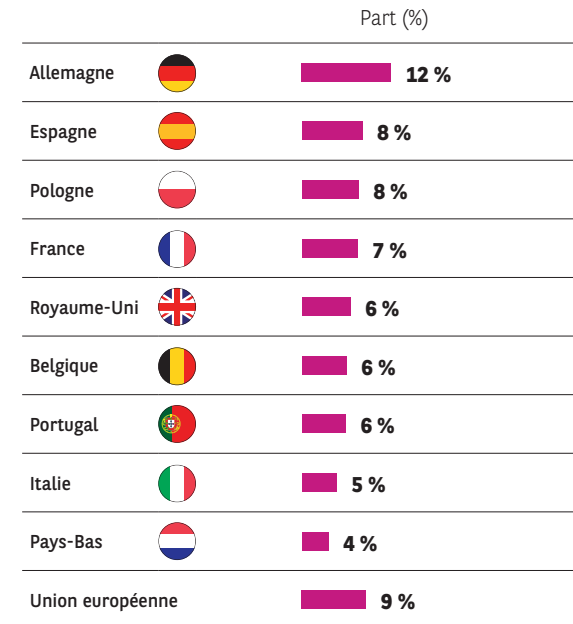


**Fig. 28 / Contexte**

**Part des emplois automobiles dans la totalité des emplois industriels, par pays (données 2018)**

Part ne prenant pas en compte les emplois des secteurs non manufacturiers (distribution, location...).

Source : ACEA.



# UNE VALEUR REFUGE

Si les seules valeurs d'usage et économique pourraient justifier la difficulté à se passer de l'automobile, la crise sanitaire en a souligné d'autres qui renforcent cette impression. Dans l'étude « *Ma voiture bien-aimée* » de 2017, 9 personnes sur 10 associaient l'automobile à la liberté. Quatre ans plus tard, elles sont aussi nombreuses à le penser. 47 % estiment même que la crise sanitaire est venue renforcer cette liberté incomparable offerte par la voiture **(Fig. 29)**.

Valeur liberté donc, mais aussi valeur refuge. 76 % affirment en effet qu'à l'intérieur de leur véhicule, ils se sentent protégés de l'extérieur. Et là encore, ce sentiment s'est affermi durant la crise dans 46 % des cas.

Au duo habituel formé par la Chine et la Turquie se joignent la Pologne, le Brésil et aussi la France pour porter haut ces valeurs de liberté et de protection **(Fig. 30)**. Les Pays-Bas se placent en retrait des autres nations pour minorer la valeur refuge, signe supplémentaire de la moindre importance automobile dans le quotidien des Néerlandais.

**3** PERSONNES SUR **4**  
SE SENTENT PROTÉGÉES  
À L'INTÉRIEUR DE LEUR VOITURE

**Fig. 29**

**Les propositions suivantes correspondent-elles à l'image que vous vous faites de votre voiture ?**

Une réponse par modalité. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

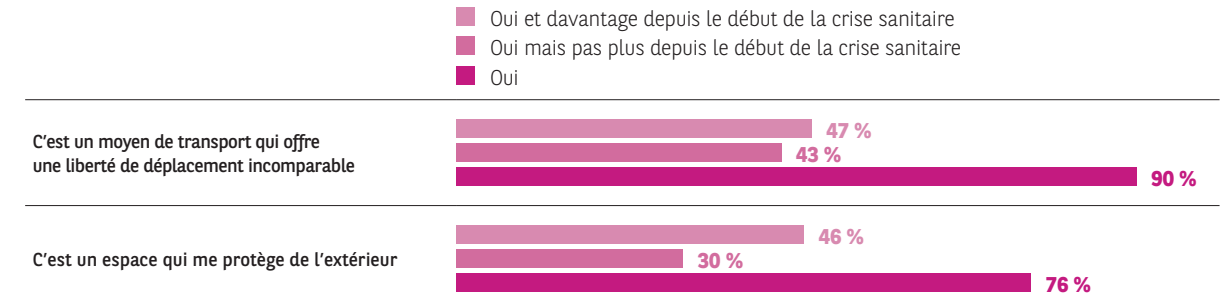
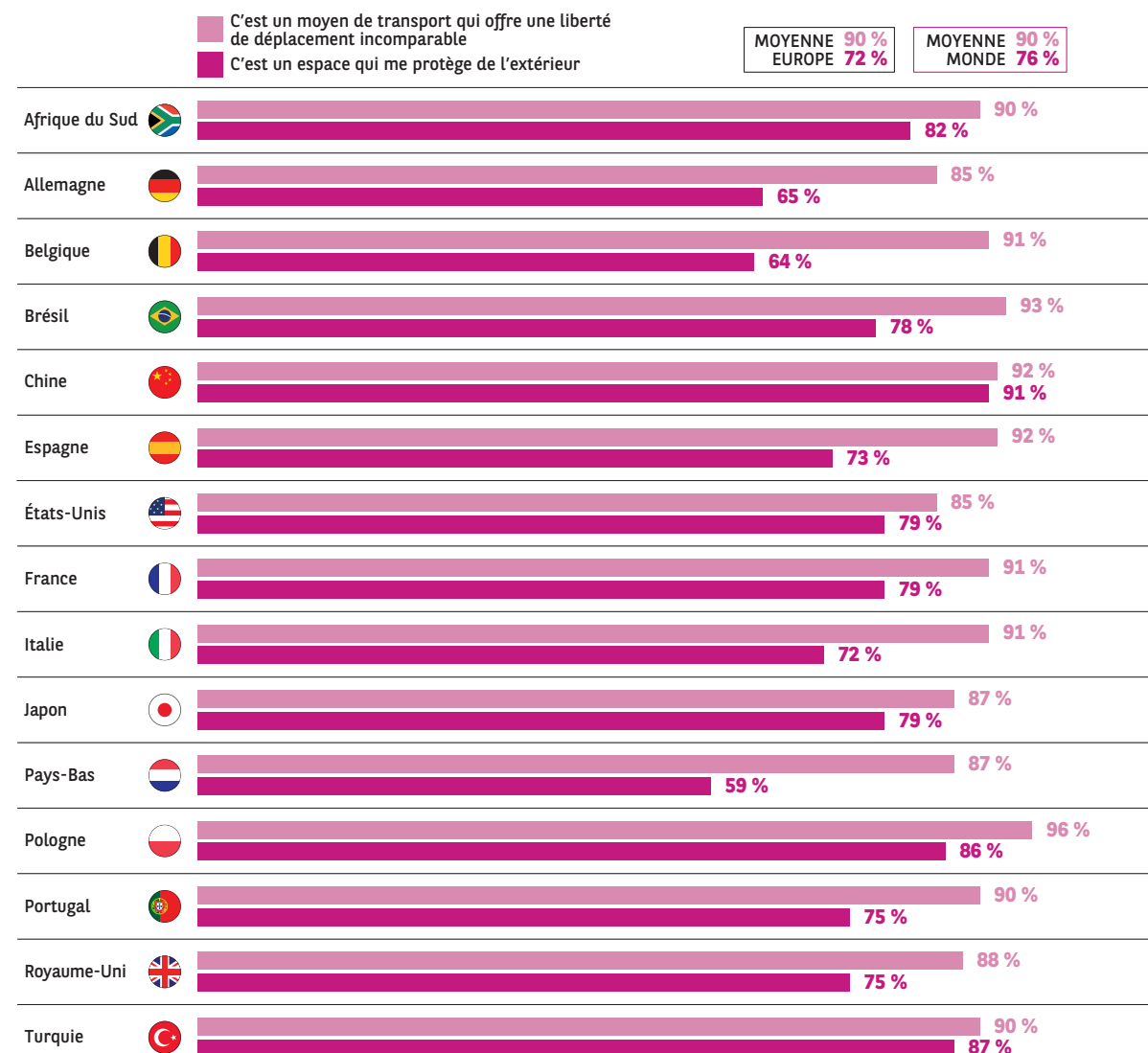


Fig. 30

### Les propositions suivantes correspondent-elles à l'image que vous vous faites de votre voiture ?

Une réponse par modalité. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



# L'ESSENTIEL

## 85 %

des personnes interrogées utilisent principalement leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.

Plus de  
**6 personnes sur 10**  
ne sont pas prêtes  
à vivre sans voiture.

## 76 %

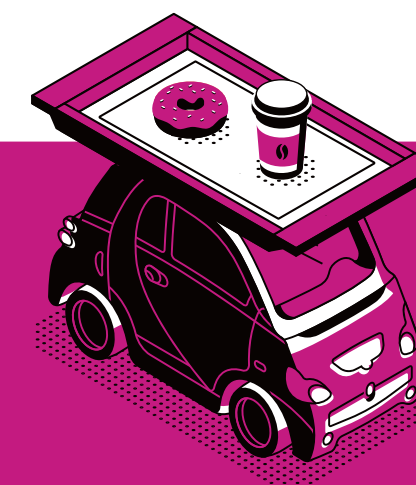
se sentent protégées à l'intérieur de leur voiture.

**9 personnes sur 10**  
associent  
l'automobile  
à la liberté.  
(comme en 2017)

**7 automobilistes sur 10**  
sont avant tout attachés à leur voiture  
parce qu'elle rend service.

## 47 %

estiment que la crise sanitaire est venue renforcer ce sentiment de liberté en voiture.





## 3

## UNE UNION QUI SE RÉINVENTE

---

Chahutée mais irremplaçable. Critiquée mais indispensable. Blacklistée mais indémodable. Entre l'automobile et les automobilistes, c'est un « Je t'aime, moi non plus » qui se joue en permanence. Mais comme pour de nombreux couples qui ont traversé des moments difficiles et ont toujours su dialoguer pour se sortir des mauvais pas, il semblerait que ce duo ait encore de beaux jours devant lui. À condition de ré-enchanter les termes et le cadre de son union, d'adopter un nouveau mode de vie.



# UN USAGE COMPLÉMENTAIRE

## UNE COHABITATION SOUHAITÉE AVEC LES MODES DE TRANSPORTS DOUX

Nous avons vu que la position de la voiture, surtout en ville, était contestée. Pour autant, il ne s'agit pas de la faire disparaître du paysage, mais plutôt d'envisager une union ouverte qui fasse la place à d'autres modes de transport plus dans l'air du temps, de préférence décarbonés. 82 % des personnes interrogées pensent en effet qu'il est possible de faire avec moins de voitures et plus de transports doux (Fig. 31). Cette aspiration à une cohabitation urbaine, dans tous les sens du terme, est partagée dans tous les pays. Une fois encore, sur ce thème, on retrouve les traditionnelles oppositions géographiques. D'une part, les pays émergents et méditerranéens, et la Chine, pour y être les plus favorables. D'autre part, la France, l'Allemagne et la Belgique, nos trois pays où l'écologie politique est la plus affirmée, pour afficher des convictions moins fortes, cette cohabitation semblant aller de soi et être déjà pour partie mise en pratique. Les ventes de vélos et de VAE (vélos à assistance électrique) qui ont connu un réel boom avec la crise sanitaire, le développement des pistes cyclables dans ces pays, mais aussi ailleurs, en apportent la preuve.

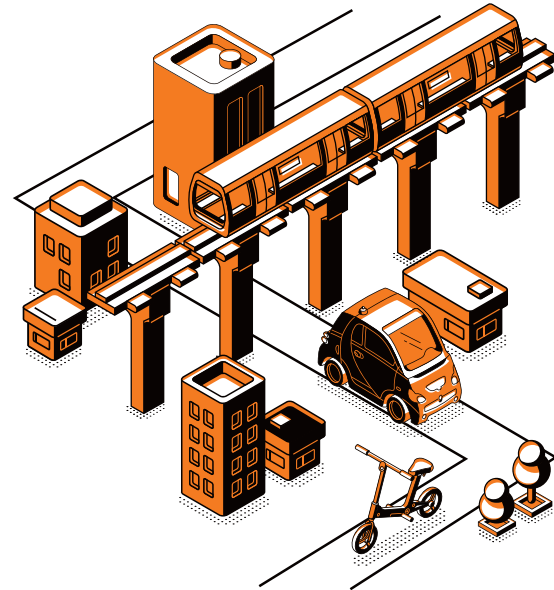
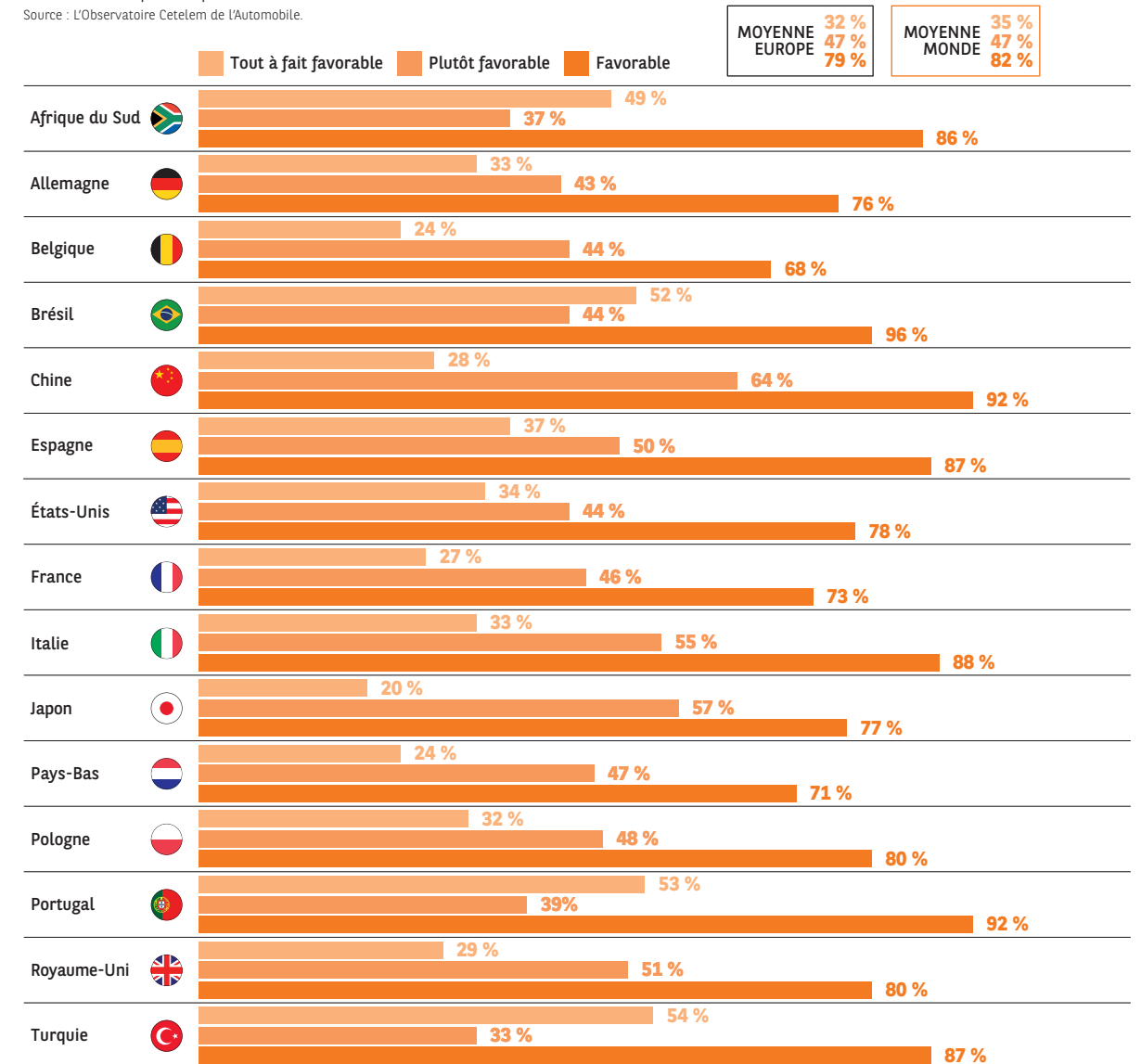


Fig. 31

Êtes-vous favorable ou opposé(e) à ce que l'aménagement des villes fasse plus de place aux modes de transports doux et aux piétons (marche, vélos, trottinettes...), quitte à pénaliser ou restreindre l'usage de la voiture ?

Une seule réponse possible. Part de « Favorable ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





**Fig. 32 / Contexte**

**Réponse apportée à la COVID-19 sur les aménagements cyclables**

Sources : (1) Le Parisien, (2) Mairie de Paris, (3) Welovecycling, (4) The Boston Globe.



**Fig. 33 / Contexte**

**Chiffres clés sur le marché du Vélo à Assistance Électrique (VAE) en Europe**

Sources : (1) Confédération of the European Bicycle Industry, (2) Market and Markets, (3) ECF, (4) Shimano.



**DES RESTRICTIONS DE CIRCULATION EN VILLE INDISPENSABLES MAIS TROP NOMBREUSES**

Sur la question des restrictions à la circulation, on retrouve cette même ambivalence au sujet d'une automobile qu'il faut à la fois contrôler mais sans l'asservir. Si 3 personnes sur 4 estiment que la circulation alternée, les péages urbains et l'interdiction de circuler pour certains véhicules

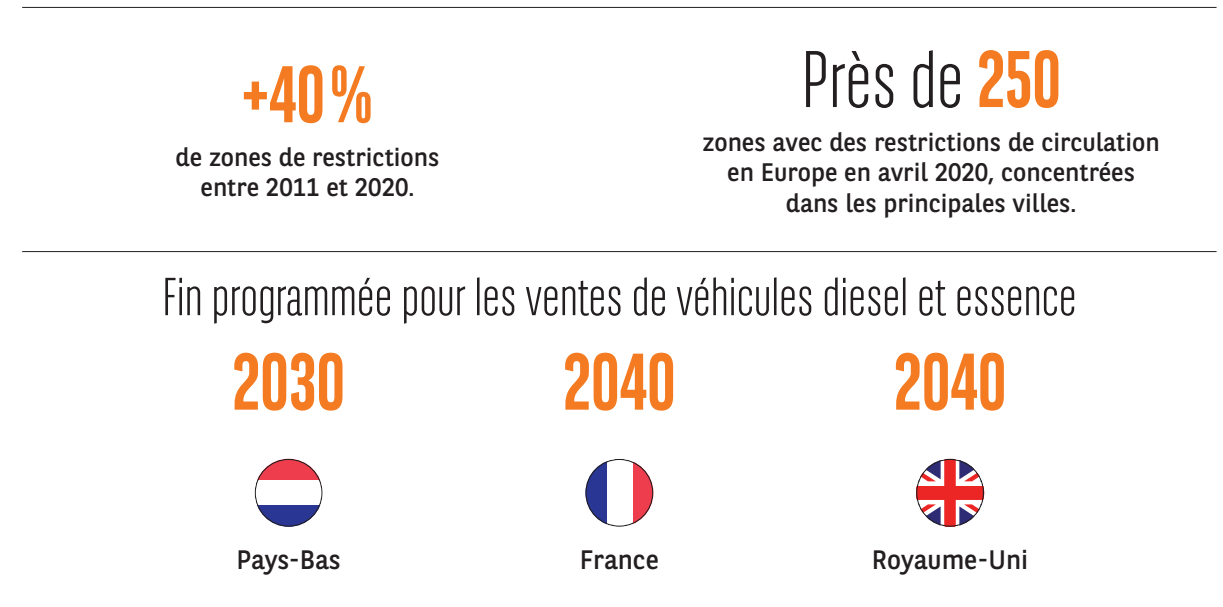
sont indispensables et utiles, plus de la moitié juge également qu'elles sont trop nombreuses et suffisamment contraignantes (**Fig. 35**). Comme si l'équilibre entre « la carotte et le bâton » était sur le point d'être atteint et qu'il n'était plus nécessaire d'en rajouter. Ce qui n'empêche pas quelques pays de se projeter dans un futur restrictif où les véhicules diesel et essence seraient devenus *persona non grata* au sein des villes.

**Fig. 34 / Contexte**

**Éléments clés sur les zones à faibles émissions**

Part ne prenant pas en compte les emplois des secteurs non manufacturiers (distribution, location...).

Sources : Transport & Environment, ADEME.

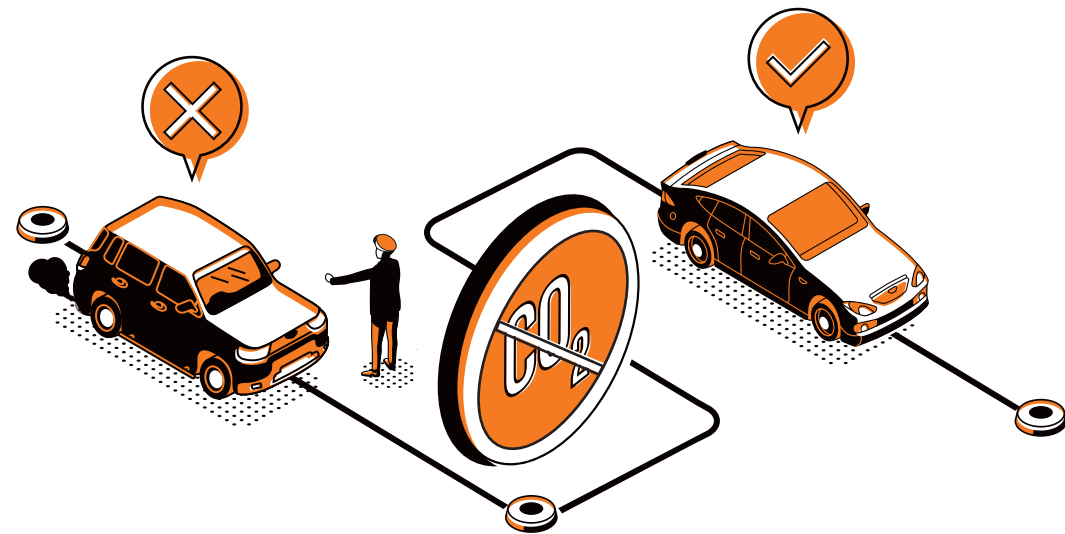
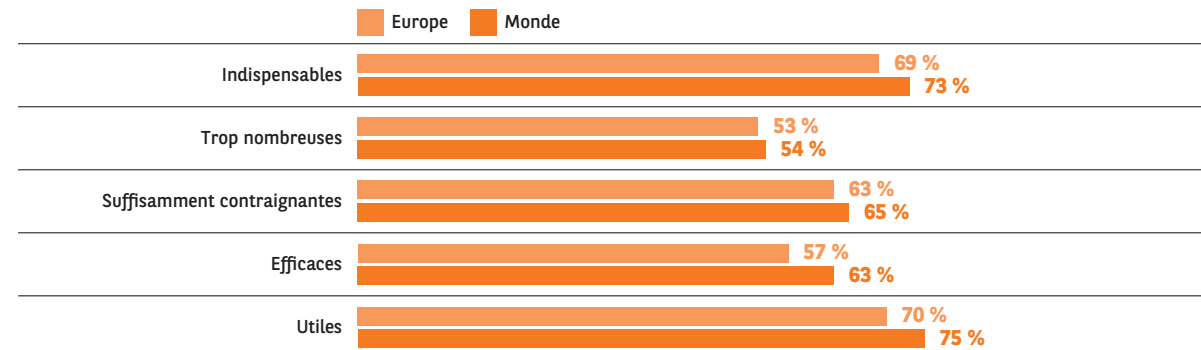


**Fig. 35**

**Concernant les mesures de restriction de circulation automobile pour limiter la pollution (circulation alternée, péages urbains, interdiction de circulation de certains véhicules...), jugez-vous qu'elles sont... ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

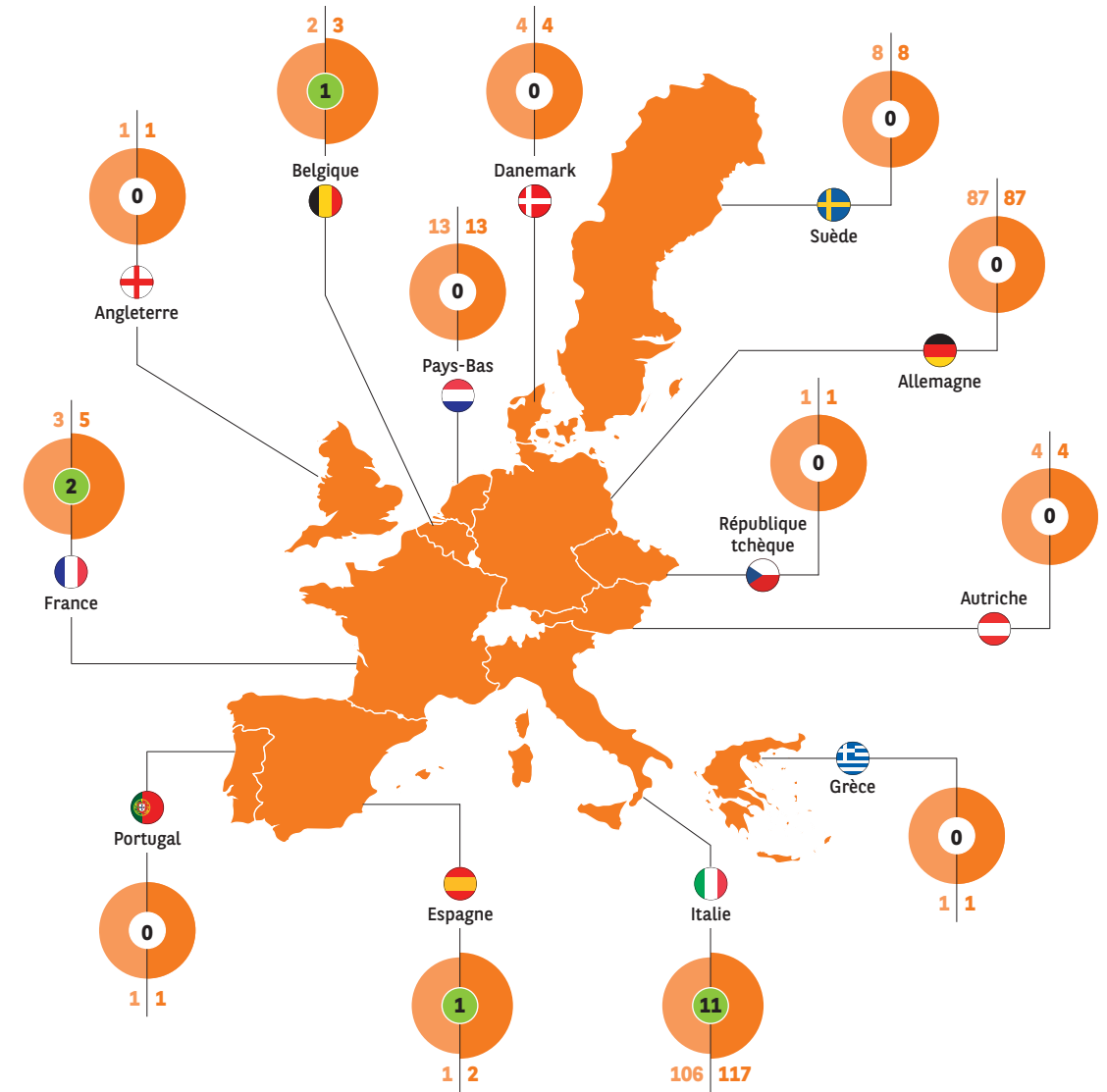


**Fig. 36 / Contexte**

**Nombre de zones à faibles émissions par pays en Europe**

Source : ADEME.

Nbre de zones 2019	Nbre de zones 2020	Différence 2020 vs 2019
0	0	X



# VOIR L'AUTOMOBILE EN VO



## DES VENTES QUI RÉSISTENT DANS LA CRISE

Une séduction ré-enchantée automobile semble aussi résider dans le pouvoir d'attraction dont le véhicule d'occasion (VO) fait et fera preuve. En moyenne globale, le quart des achats prochains se portera sur le VO. Portugais, Polonais, Africains du Sud, Néerlandais et Français sont les plus nombreux à l'envisager avec des scores supérieurs à 30 %. Chinois, Espagnols et Japonais en rejettent la perspective à plus ou moins 90 %.

Plus intéressant encore, dans de nombreux pays, aux premiers mois de la crise sanitaire, le VO a démontré sa résistance à l'effondrement du marché, par rapport au véhicule neuf. À sa manière, il incarne une sorte de valeur refuge, un bien qui serait plus à l'abri de la crise et de ses conséquences. Dans ces temps d'incertitude qui ne connaissent pas encore de terme défini, ce statut du VO est sans doute promis à faire de nouveaux et nombreux adeptes.

Fig. 37 / Contexte

### Évolution des immatriculations de véhicules neufs et d'occasion, au premier semestre 2020 (% de variation 2020 vs 2019)

Sources : CCFA, KBA, ANFIA, ANFAC, GANVAM/IEA, SMMT.

		Occasion	Neuf
France		-17 %	-39 %
Allemagne		-11 %	-64 %
Italie		-32 %	-45 %
Espagne		-32 %	-51 %
Royaume-Uni		-29 %	-49 %

## L'ADORATION DU VO D'OR

Le recours au marché de l'occasion a toujours été un mouvement naturel lorsque les temps économiques se compliquent. 2020 ne fait pas exception. Un peu partout dans le monde, les ventes de voitures d'occasion résistent mieux que celles de voitures neuves.

Les véhicules très anciens (plus de 10 ans) dont qualité et robustesse n'ont cessé de croître ces dernières années représentent le seul accès possible à l'automobile pour les ménages les plus modestes. Le vieillissement continu des parcs en circulation, aux États-Unis et en Europe de l'Ouest, nous rappelle que le VO couvre désormais l'ensemble des catégories de véhicules.

Par ailleurs, le poids des entreprises sur le marché neuf, qui conservent leurs voitures de moins en moins longtemps, alimente de plus en plus le marché du VO de véhicules récents et bien entretenus. Et il en va de même pour les retours de leasing plus nombreux qui, après 3 ou 4 années d'une première vie en neuf, trouvent un second souffle sur le marché de l'occasion récente. Les ménages y trouvent leur compte, les distributeurs aussi. Si la valeur et la marge des occasions sont moindres, les concessionnaires n'ont pas à la partager avec un constructeur. Longtemps considérée comme secondaire, la seconde main devient ainsi peu à peu un marché clé pour le commerce et les automobilistes.

## UNE VALEUR ÉCONOMIQUE CERTAINE

Dans un contexte de tension économique exacerbée pour les ménages, le VO fait la différence, ceux-ci ayant moins de budget à consacrer à l'achat d'un nouveau véhicule. Autres atouts, la différence de prix est sensible (48 %), et un modèle neuf se dévalue plus vite (34 %). Autant d'arguments financiers qui renforcent la valeur du VO.

## MOINS D'UN AN ET DÉJÀ SÉDUISANT

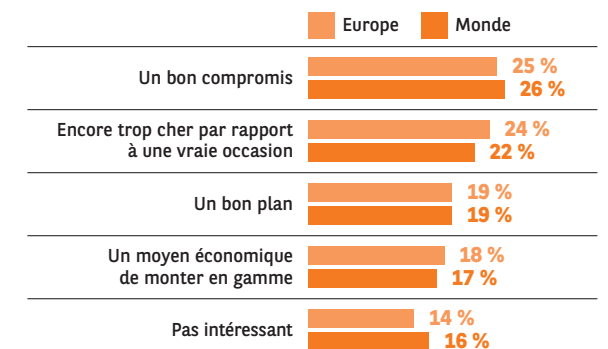
Cousin germain fringant du VO, le véhicule de moins d'un an avance quelques arguments de séduction qui ne laissent pas toujours indifférent. On trouve presque autant de personnes à trouver que c'est un bon compromis entre le neuf et l'ancien ou à le juger cher par rapport à un « vrai » VO (respectivement 26 % et 22 %) (Fig. 38). 1 personne sur 5 s'accorde à dire que c'est quand même un bon plan.

Fig. 38

### Selon vous, acheter un véhicule d'occasion de moins d'un an, c'est :

Une seule réponse possible.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



# ACHETER DIFFÉRENT

## DES CRITÈRES D'ACHAT MULTIPLES POUR REVOIR LE BUDGET À LA BAISSÉ

En temps de crise sanitaire, la question économique reste plus que jamais centrale dans la démarche d'achat. Pour faire baisser leur budget automobile, l'arbitrage des consommateurs portera sur de nombreux critères, sans que l'un soit vraiment prépondérant. En tête de liste, on retrouve la taille du véhicule, le choix d'un VO, celui d'une marque moins prestigieuse ou low-cost, avec des scores très proches (respectivement 32 %, 27 % et 26 %) (Fig. 39). En fonction des revenus, l'ordre est quelque peu différent, la réduction de la taille du véhicule pour diminuer le budget restant prépondérante (Fig. 40).

Tout en bas, la sécurité, la robustesse et la qualité routière constituent un trio auquel on ne peut renoncer (respectivement 9 %, 10 % et 10 %). Notons que renoncer à un véhicule qui protège l'environnement recueille seulement 14 % des suffrages. Ce sujet ne prête plus à discussion et ouvre les voies d'une alliance nouvelle, comme nous le verrons bientôt.

## PRIORITÉ À LA NON-PROPRIÉTÉ

Le service plutôt que la possession stricte. L'usage plutôt que l'usure. Après le MaaS (Mobility as a Service), bienvenue au CaaS (Car as a Service), soit la voiture comme vecteur de déplacement, privée de toute notion de propriété exclusive et des aspects patrimoniaux. Sans compter les nombreux avantages induits : accès plus rapide et moins coûteux, consommation en temps ou kilomètres et non pas investissement, fin de la dépréciation d'un capital qu'on ne possède plus, rationalisation de parcs mieux partagés pour une empreinte environnementale améliorée. Longtemps réservées aux entreprises, les formules de location avec option d'achat ou location longue durée convainquent de plus en plus les ménages.

Accès facilité et sécurisé à l'automobilité pour les consommateurs, promesse d'un renouvellement de contrat programmé et quasi indépendant de la conjoncture pour les constructeurs et les distributeurs... le leasing a bien des airs de panacée automobile.

## FAVORISER LA PRODUCTION LOCALE

Resserrer les liens avec l'automobile, c'est aussi resserrer ceux avec son pays d'origine. Le dernier Observatoire Cetelem consacré à la consommation européenne avait mis en évidence l'importance accordée au localisme. Le secteur automobile n'y échappe pas. 3 personnes sur 4 déclarent vouloir

privilégier l'achat d'un véhicule produit ou assemblé dans leur pays (Fig. 41). Hormis la Belgique, les Pays-Bas où il n'existe pas d'usines d'assemblage automobile, tous les scores enregistrés sont proches ou supérieurs à la moyenne. Avec les Turcs pour afficher le plus grand nationalisme, qui n'est sans doute pas étranger à la création de la marque TOGG.

Fig. 39

### Pour faire baisser le budget d'achat de votre véhicule, sur quels critères seriez-vous prêt(e) à diminuer le niveau de prestation de votre voiture ?

Périmètre Monde. 3 réponses maximum. Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois et qui ont un budget en baisse à cause de la crise.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

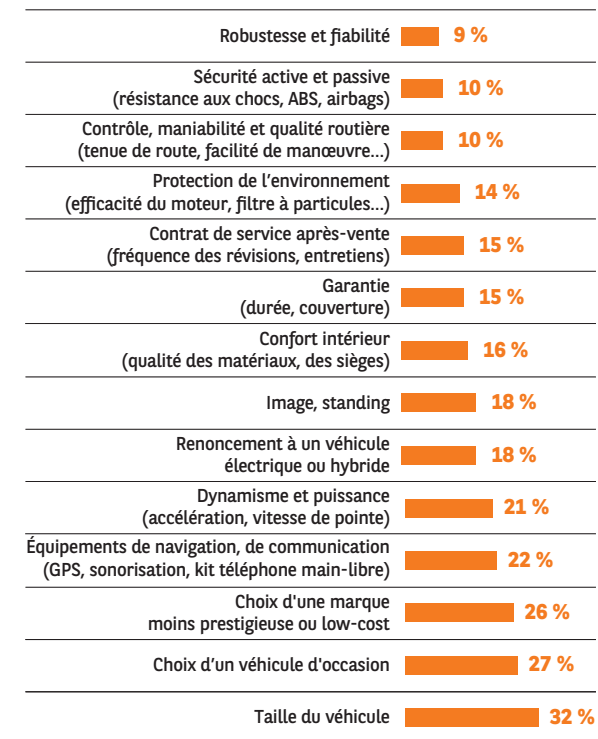


Fig. 40

### Pour faire baisser le budget d'achat de votre véhicule, sur quels critères seriez-vous prêt(e) à diminuer le niveau de prestation de votre voiture ?

3 réponses maximum. Top 3 des réponses en fonction du revenu des répondants. Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois et qui ont un budget en baisse à cause de la crise.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

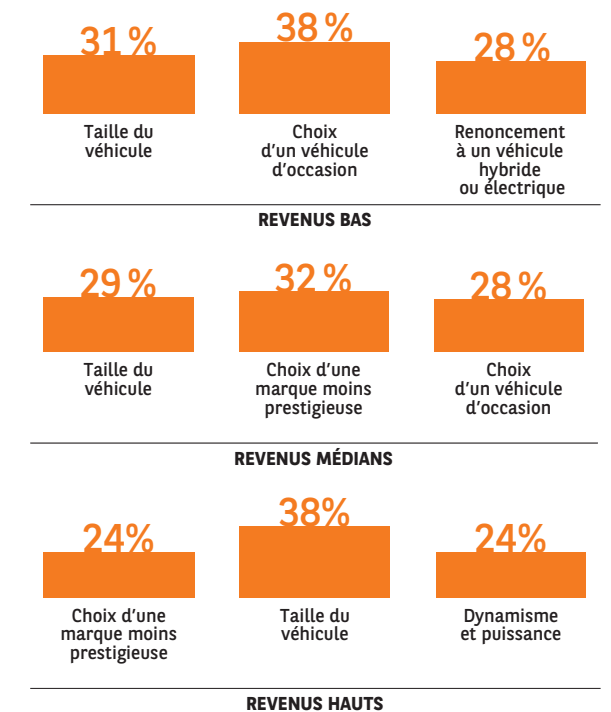
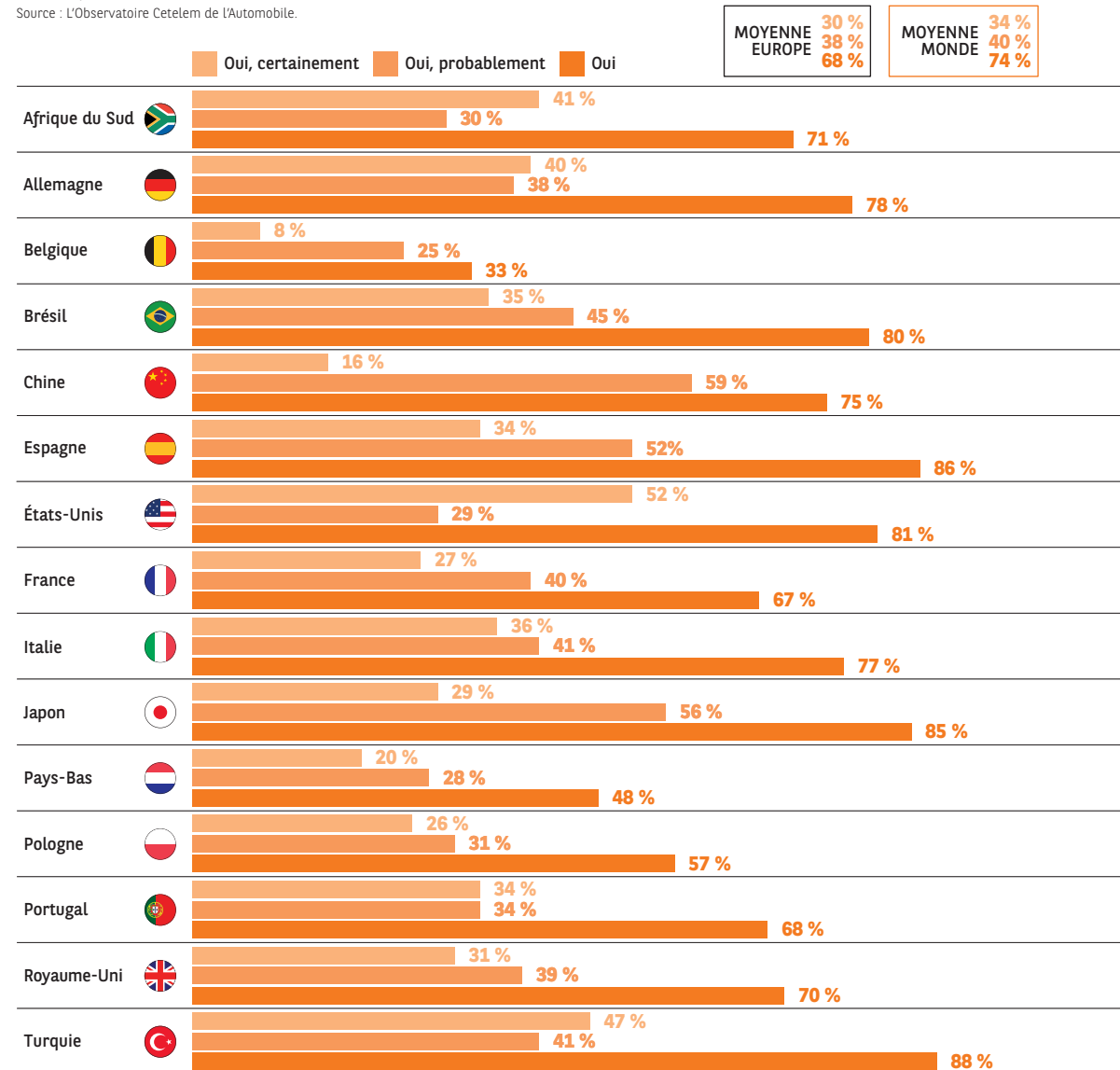


Fig. 41

**Allez-vous privilégier un véhicule produit ou assemblé, totalement ou en partie, dans votre pays ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ». Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

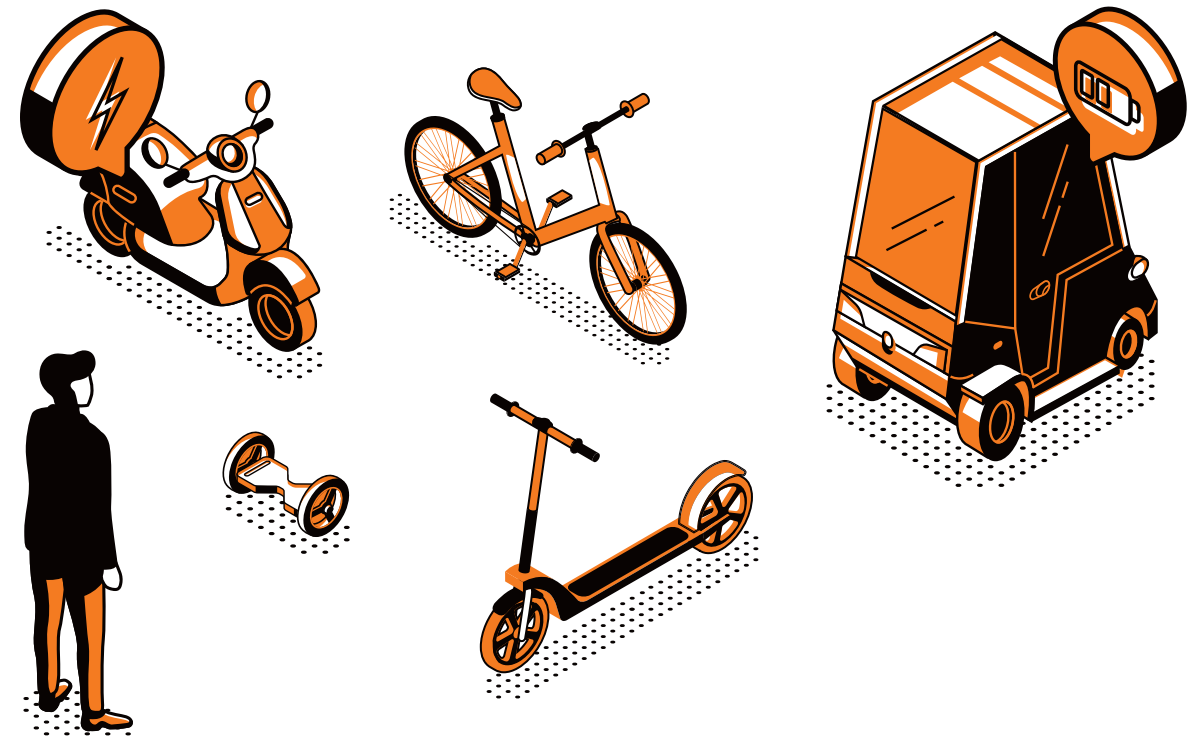


**TOGG, LA TURQUIE MARQUE SON TERRITOIRE**

Connaissez-vous la TOGG (Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu) ? Peut-être pas encore, mais les Turcs très certainement. Sous l'impulsion du gouvernement et surtout du président Erdogan, cinq entreprises locales se sont associées au sein d'un consortium pour produire à Bursa les premières voitures électriques made in Turquie. Le gouvernement s'est engagé à acheter 30000 exemplaires de ces modèles designés par Pininfarina. Une berline et un SUV sont pour le moment programmés pour conquérir le marché turc dès 2022 puis, à terme, le marché international.

**PRIVILÉGIER LES VÉHICULES LES MOINS POLLUANTS**

Les critères d'achat retenus par les automobilistes faisaient apparaître qu'ils n'étaient pas enclins à sacrifier la défense de l'environnement. Concernant l'acquisition d'un nouveau véhicule, ils poussent leur réflexion plus loin en souhaitant que les véhicules les moins polluants soient favorisés. Des faveurs qui reposeraient d'abord sur la baisse de la TVA (81 %), des conditions de circulation préférentielles (67 %) et le soutien des collectivités et des administrations par des achats préférentiels (78 %).



# UN SOUTIEN ÉTATIQUE BIENVENU

## DES AIDES QUI DOIVENT PROFITER AUX PLUS FAIBLES REVENUS

Ce dernier résultat, qui voit les collectivités et les administrations sommées d'être actives, illustre le souhait que les États participent activement au ré-enchantement automobile et à sa revalorisation.

C'est notamment vrai dans le soutien qu'ils se doivent d'apporter aux ménages aux plus faibles revenus, à travers les aides gouvernementales. 3 personnes sur 4 y sont favorables avec, peu ou prou, encore les mêmes nations pour affirmer ce point de vue, pays méditerranéens et émergents (Fig. 42). Le taux des « très favorables » dépassent ainsi les 50 % en Turquie où les automobilistes sont encore sous le charme des aides accordées en 2019.

Très logiquement, les ménages aux plus faibles revenus se montrent les plus enclins à juger cette mesure positive.

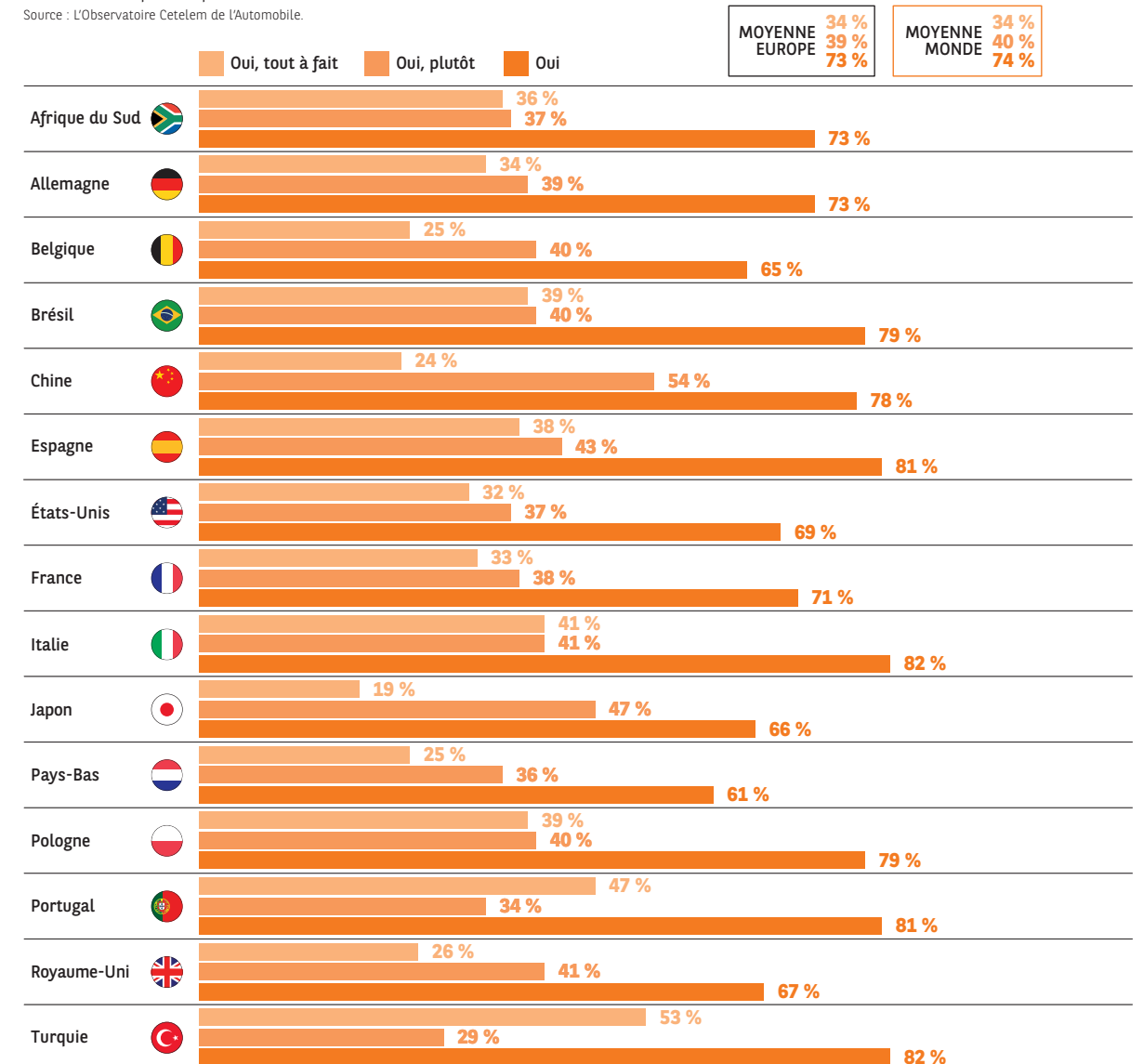


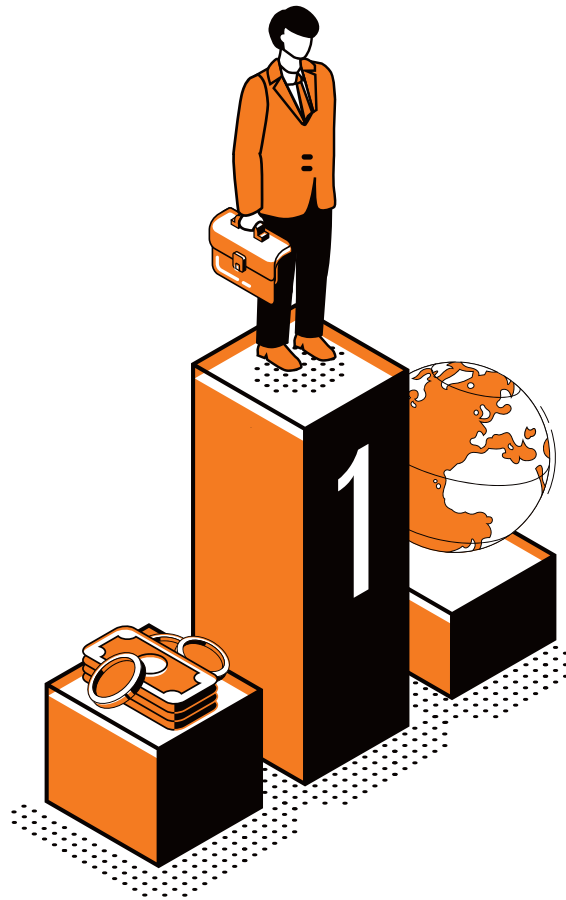
Fig. 42

## Les aides gouvernementales visant à aider l'achat d'un véhicule doivent-elles être ou non conditionnées aux revenus des ménages ?

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





### PRIORITÉ À L'ÉCONOMIE, À L'ENVIRONNEMENT ET AU LOCALISME

Plus largement, alors que la crise sanitaire atteint profondément le secteur automobile, le principe d'aides et d'actions fortes n'est pas remis en cause, bien au contraire. Mais il est attendu qu'il se noue entre les États et les constructeurs une sorte de pacte qui verra le soutien des premiers lié au respect de certaines conditions par les seconds.

Au premier rang de celles-ci figure le maintien intégral des emplois. 84 % des personnes le souhaitent (Fig. 43). La confirmation qu'elles sont pleinement conscientes de l'importance économique et sociale de l'automobile. Le deuxième résultat de ce classement conforte ce prisme. L'engagement des marques à ne pas augmenter leurs tarifs recueille 81 % d'opinions favorables.

Le respect de l'environnement n'est pas pour autant oublié. Toujours 81 % des personnes interrogées entendent qu'il fasse partie des conditions d'attribution d'aides.

Le nationalisme industriel est également de mise, avec le tropisme de relocalisation revenu sur le devant de la scène en temps de COVID-19. 73 % souhaitent que la production entière ou partielle des véhicules soit faite dans le pays d'origine. 71 % invitent à la relocalisation de certaines productions.

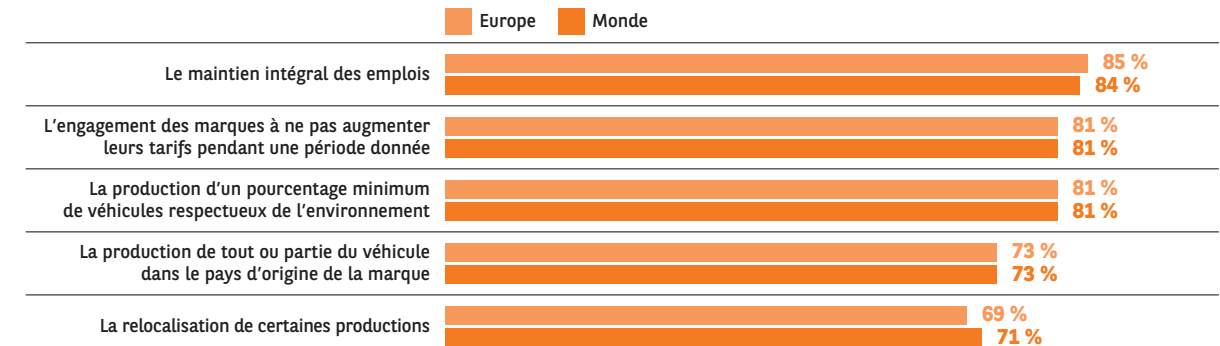
Sur toutes ces questions, la France enregistre les plus hauts scores. Et même aux États-Unis, pays moins colbertiste et plus libéral, ils sont également très élevés.

Fig. 43

### Chacune des aides gouvernementales de soutien à la filière automobile doivent-elles, selon vous, dépendre du respect des conditions suivantes ?

Une réponse par modalité. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.





# UN AVENIR PLUS VERTUEUX

## 1 SUR 2 PRÊT(E) À ACHETER HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE

Pour revoir la vie en rose, et partager de longs moments de félicité avec les automobilistes, le secteur automobile a tout intérêt à se mettre résolument au vert. Près d'1 personne interrogée sur 2 déclare que leur prochain véhicule sera hybride ou électrique (Fig. 44). Concernant la première énergie, les Espagnols ressortent nettement du lot en étant 42 % à l'envisager. Chinois et Britanniques sont les plus nombreux à vouloir passer au mode électrique (27 % et 28 %). Néerlandais et Africains du Sud restent les plus nombreux à défendre l'essence (43 % et 44 %). Les Turcs sont les seuls ou presque à soutenir significativement le diesel (28 %).

Une étude attentive laisse apparaître des différences sensibles selon les revenus (Fig. 45). Les personnes les plus aisées ont des intentions plus « écolo-compatibles » que celles aux revenus faibles ou intermédiaires. Pour ces deux dernières catégories, l'essence reste la priorité. Le coût supérieur de l'électrique et de l'hybride constitue donc toujours un frein important.

Fig. 44

### Quelle sera l'énergie de ce prochain véhicule que vous envisagez d'acheter ?

Une seule réponse possible. Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.

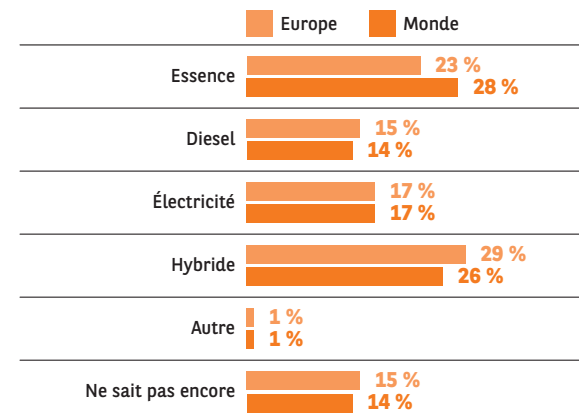
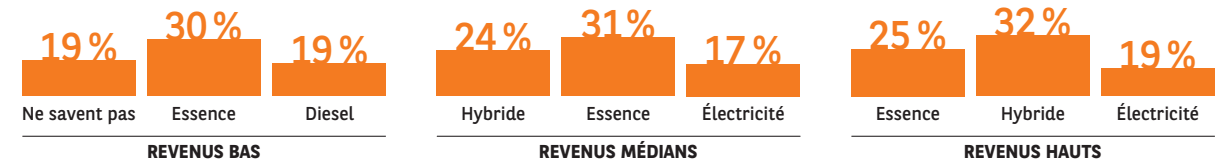


Fig. 45

### Quelle sera l'énergie de ce prochain véhicule que vous envisagez d'acheter ?

Périmètre Monde. Une seule réponse possible. TOP 3 des réponses en fonction du revenu des répondants. Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.



### VE + HYBRIDE RECHARGEABLE, TOUJOURS PLUS HAUT

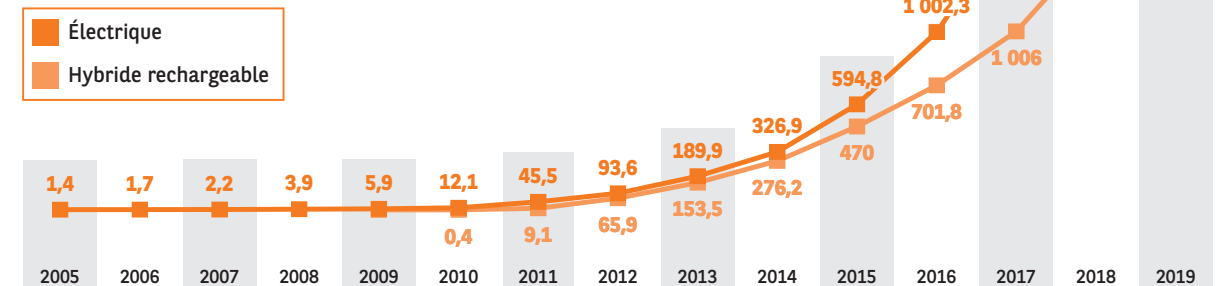
En 2019, les marchés des véhicules électriques et hybrides rechargeables commencent à représenter des volumes de ventes conséquents : 15 % aux Pays-Bas, plus de 5 % en Chine et au Portugal, plus de 3 % en France, en Allemagne, en Belgique et au Royaume-Uni. Mieux encore, ces résultats s'inscrivent dans une dynamique qui voit les ventes de ces modèles augmenter de façon exponentielle.

Fig. 46 / Contexte

### Évolution du parc mondial de véhicules électriques

En milliers d'unités.

Source : IEA.





### LA VOITURE ÉLECTRIQUE, LA SOLUTION AUX PROBLÈMES ENVIRONNEMENTAUX

Si l'on s'en tient à la seule voiture électrique, la majorité y voit une solution idéale pour lutter contre de nombreux problèmes liés à l'environnement. C'est particulièrement vrai concernant la pollution sonore, la pollution de l'air et le réchauffement climatique (82 %, 85 %, 79 %) (Fig. 47).

### BILAN CARBONE : AVANTAGE ÉLECTRICITÉ

Les débats sur le bilan carbone de la voiture électrique sont récurrents, ses contempteurs pointant, entre autres, la problématique du traitement des déchets dus aux batteries et l'épuisement des ressources naturelles pour les fabriquer. Il n'en demeure pas moins que ce bilan reste meilleur que celui de véhicules comparables utilisant le diesel ou l'essence.

Fig. 47

#### Pensez-vous que la voiture électrique puisse être ou non une solution aux problèmes suivants ?

Plusieurs réponses possibles. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

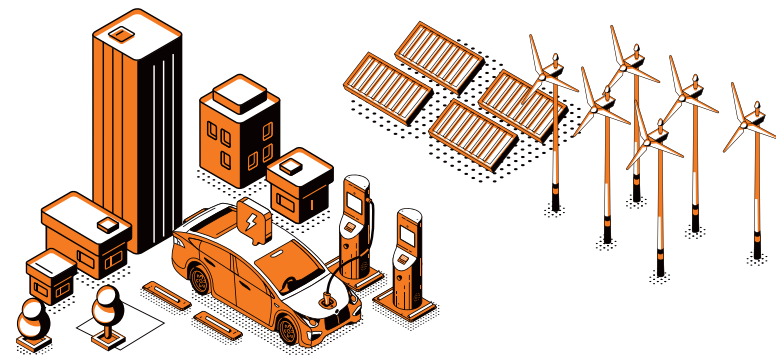
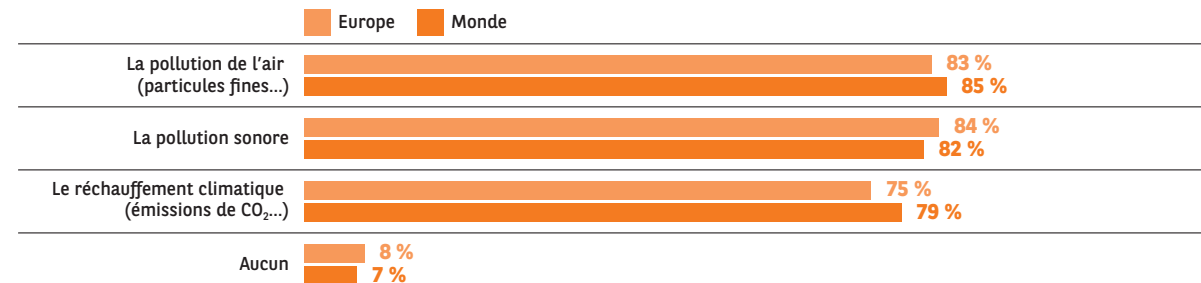
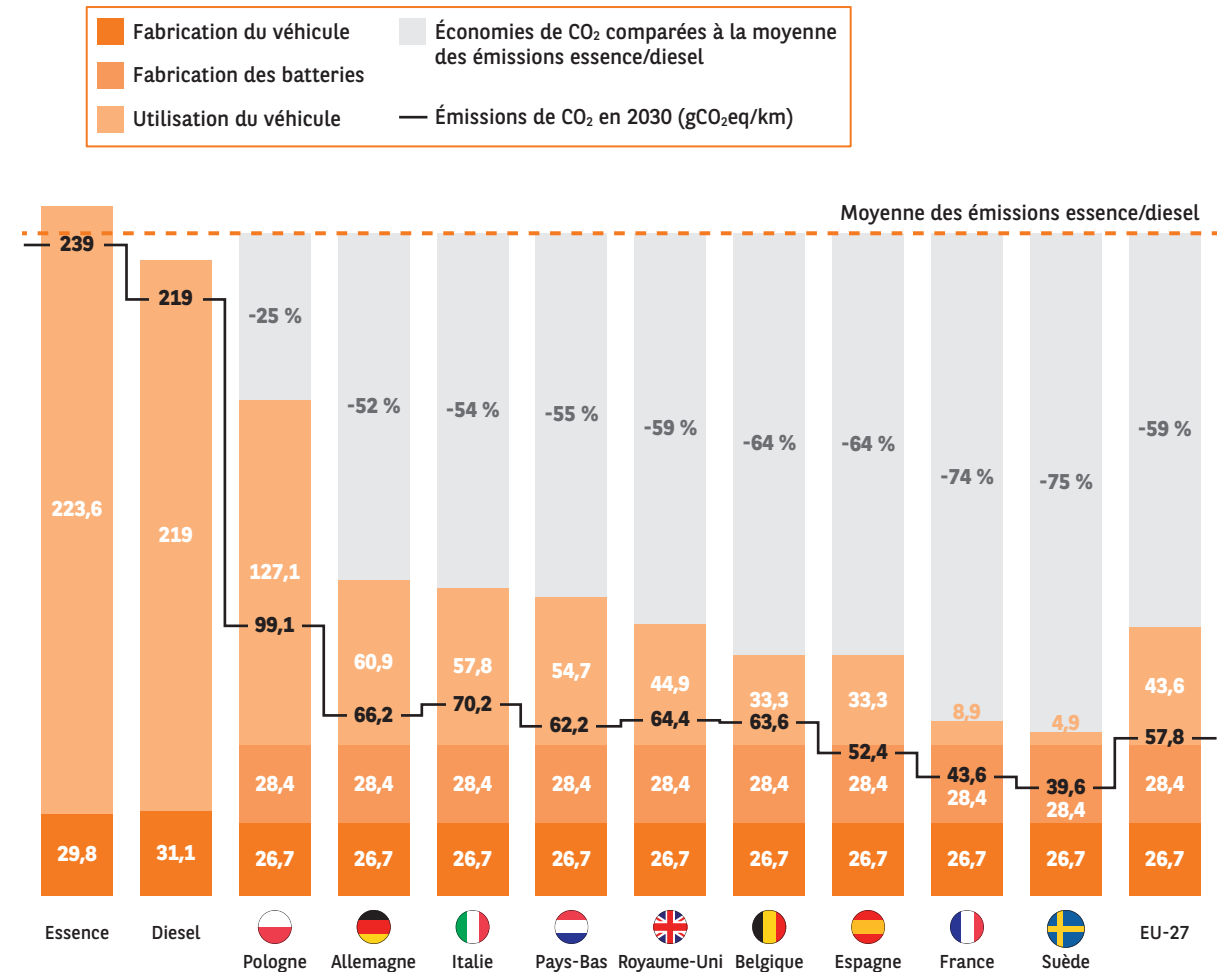


Fig. 48 / Contexte

### Bilan Carbone du véhicule électrique par pays européen

Hypothèse de simulation : 225 000 km parcourus par véhicule.

Source : Transport & Environment (How Clean are Electric Cars tool).



## LES ÉTATS ET LES INDUSTRIES ÉNERGÉTIQUES ATTENDUS POUR DÉPASSER LES BORNES

On a vu que les États étaient attendus au tournant pour soutenir l'industrie automobile, mais pas à n'importe quel prix. Il en est de même pour la croissance du réseau des bornes de recharge électrique, l'un des talons d'Achille actuels du développement de cette technologie avec le coût des véhicules et l'autonomie. Pour 1 personne sur 3, c'est à eux d'en assurer cette croissance (Fig. 49). Pour autant, ils ne sont pas les seuls à être invités à le faire. Une proportion quasi égale estime que les entreprises du secteur de l'énergie doivent aussi y contribuer. Histoire sans doute de rendre un peu à la planète ce qu'elles lui ont pris et de lui assurer un avenir plus durable.

Des pays très « libéraux », comme les États-Unis et le Brésil, exonèrent plus volontiers les États de cette prise en charge, à l'exception du Royaume-Uni. Le consensus est plus large concernant l'action attendue des entreprises énergétiques avec le Brésil et l'Afrique du Sud comme meneurs de cette revendication.

## L'ÉLECTRIQUE, L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE

Il n'y aurait plus qu'un pas à franchir pour considérer que la voiture électrique représente le futur radieux de l'industrie automobile... et ce pas est résolument franchi. 3 personnes sur 4 affirment que c'est le moyen d'assurer l'avenir du secteur (Fig. 51). La fée électricité, seule capable d'un coup de baguette magique. Sur cette question qui porte en elle une dimension de politique environnementale fondamentale, on retrouve le hiatus maintes fois évoqué précédemment. Avec les pays émergents et la Chine pour y croire éperdument, et la France, l'Allemagne et la Belgique pour se montrer un peu plus réservées.

Fig. 49

**Pour faciliter l'usage de la voiture électrique, diriez-vous que le développement du réseau de bornes de recharge devrait être prioritairement assuré par...**

Une seule réponse possible. Parmi les répondants qui pensent acheter une voiture dans les 12 prochains mois.

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.

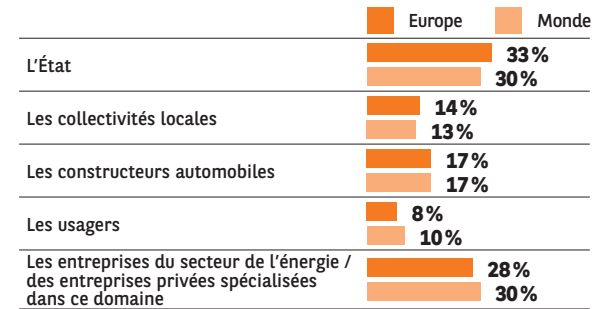


Fig. 50 / Contexte

**Nombre de VE par bornes de recharge électriques publiques en Europe en 2019**

Données arrondies.

Sources : Recharge EU : Transport & Environment (Analyses à partir de Plugsurfing, Openchargemap et EAFO).

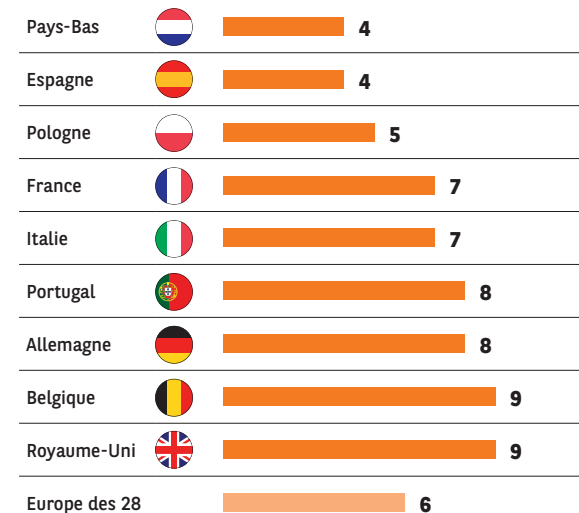
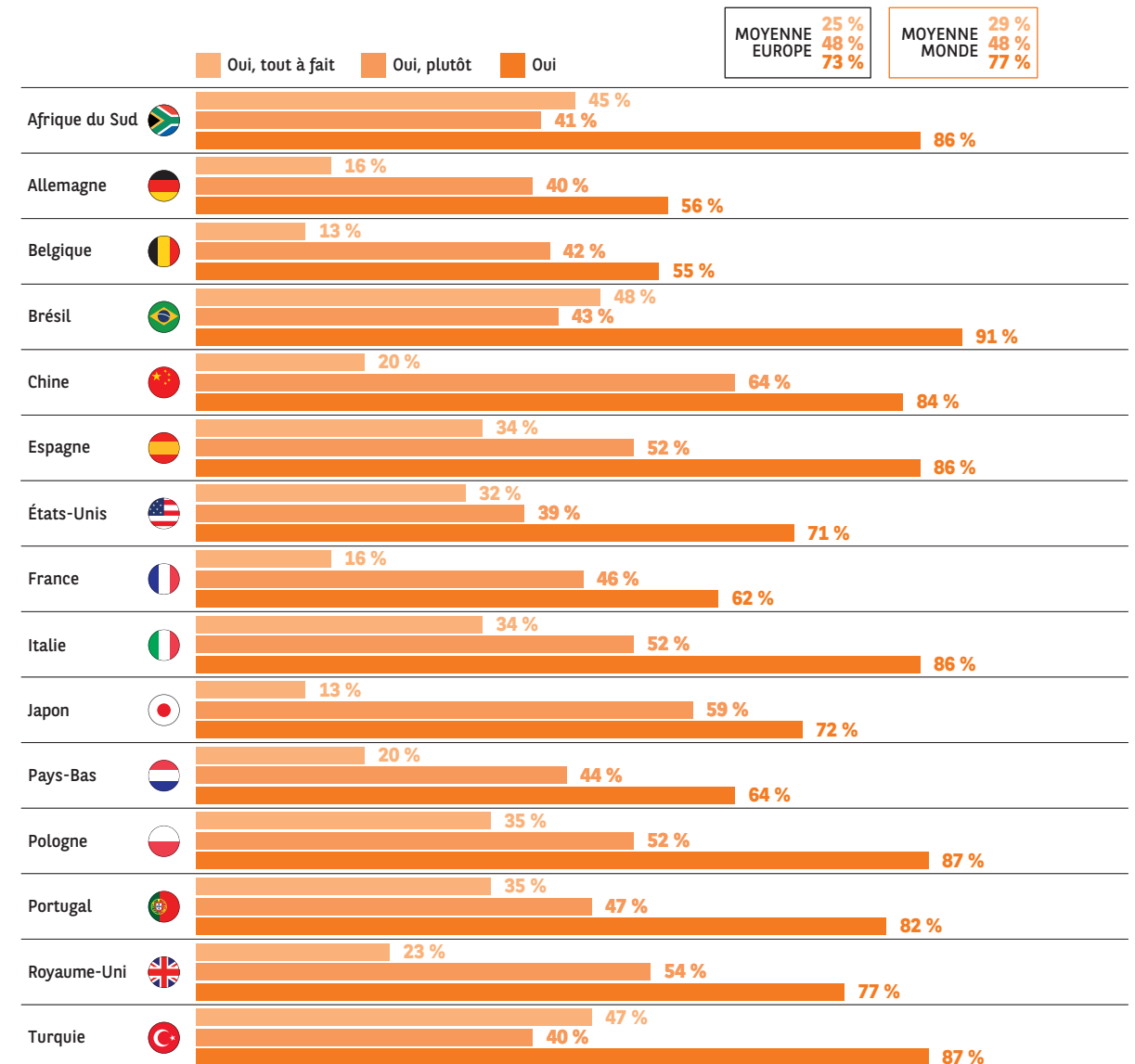


Fig. 51

**Selon vous, le véhicule électrique est-il ou non le moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile ?**

Une seule réponse possible. Part de « Oui ».

Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile.









## LES CONSTRUCTEURS SE BRANCHENT SUR L'ÉLECTRICITÉ

La foi en la voiture électrique comme sauveur de l'industrie automobile se mesure aussi en espèces sonnantes et trébuchantes et en un engagement stratégique de tous les constructeurs mondiaux. On ne compte plus les modèles attendus dans les mois et les années à venir. Et au vu des investissements annoncés, ce n'est sans doute qu'un début.

Fig. 52 / Contexte

### Plans d'investissement des constructeurs automobiles dans l'hybride et l'électrique

Sources : Zonebourse, Electrek, Slashgear / Les échos, Nikkei.com, CBNC, Bangkokpost, Agenceecofin.

Groupe / Constructeur	Localisation des investissements	Projet	Montant Estimé
 Volkswagen	Monde, notamment Chine	Développement du véhicule électrique d'ici 2024 Projet de production de 15 nouveaux VE en Chine d'ici 2025 (avec co entreprises chinoises) Prise de participation dans un fabricant chinois de batteries	<b>48 Mds €</b> <b>dont 15 Mds € en Chine</b>  <b>1 Md €</b>
 Tesla	Monde	La société a annoncé au Battery Day sa volonté de multiplier sa capacité de production de batteries de 200 GWh à 3 TWh entre 2023 et 2030 (x15) Aucun chiffre n'a été annoncé mais à titre de comparaison : l'usine Giga Nevada de Tesla/Panasonic construite en 2014 a un coût estimé de 5 Mds et produit une capacité de batteries de 50 GWh/an Panasonic : continuité des investissements conjoints avec TESLA : \$100 M investis	<b>Aucun chiffre annoncé</b>
 General Motors	États-Unis	Augmentation de la production de VE localement S'inscrit dans le cadre d'un projet d'investissement de \$4,5 Mds dans 3 usines américaines de VE	<b>\$2,2 Mds</b>
 Ford	Canada	Investissement dans l'appareil productif pour VE	<b>\$1,35 Mds (USD)</b>
 PSA / Fiat Chrysler	Canada	Investissement dans l'appareil productif pour VE	<b>\$1,1 Md</b>
 Hyundai	Singapour	Investissement dans l'appareil productif pour VE	<b>\$295 M</b>

# L'ESSENTIEL

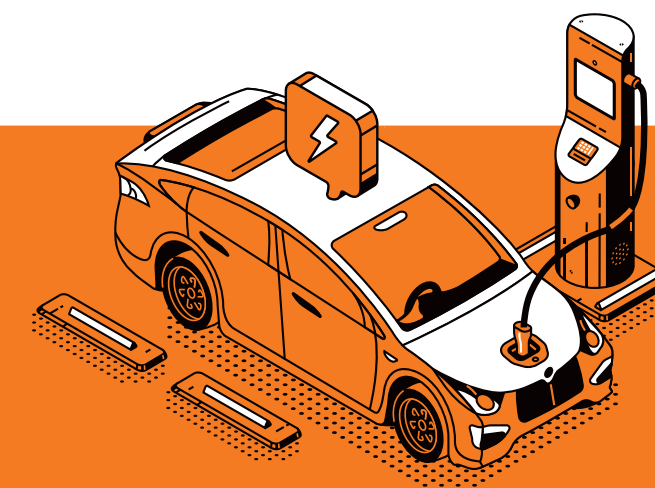
**1 achat sur 4**  
se portera  
sur le VO.

Plus d'**1 personne sur 2**  
déclare que son prochain véhicule  
sera hybride ou électrique.

**3 personnes sur 4**  
jugent que la voiture  
électrique est l'avenir  
du secteur automobile.

Plus de **8 personnes sur 10**  
pensent qu'il est possible de faire  
plus de place aux transports doux.

**3 personnes sur 4**  
déclarent vouloir  
privilégier l'achat  
d'un véhicule produit ou  
assemblé dans leur pays.



# ÉPILOGUE

Alors, le divorce est-il impossible ? Tout porte à le croire après avoir découvert les résultats de cet Observatoire Cetelem 2021. Une dernière réponse fait aussi entrevoir que ce « temps retrouvé » de l'automobile ne sera pas celui d'avant. La voiture de demain ne sera pas celle d'aujourd'hui si elle veut combler les consommateurs. Hyper technologique, plus économe et durable, ce sont ainsi qu'ils la rêvent dans les années à venir (**Fig. 53**). Ainsi qu'ils comptent l'aimer.

Si l'automobile continue de diviser en matière d'opinions, le secteur persiste aussi à se diviser au sujet de son futur.

D'un côté, on assiste à une surenchère d'équipements de sécurité, de communication, de divertissement, des technologies de propulsions et de dépollution de plus en plus sophistiquées, avec pour conséquence des voitures de plus en plus grosses et lourdes. Ainsi la part des SUV et des modèles premium a plutôt eu tendance à augmenter sur les marchés mondiaux.

De l'autre, l'occasion a comme on l'a vu de plus en plus la cote. Le low-cost n'est plus une niche depuis longtemps. Les quadricycles légers motorisés pointent leur nez dans nos rues.

Les querelles « écologie vs économie » se complaisent souvent dans des visions manichéennes et radicalement contrastées.

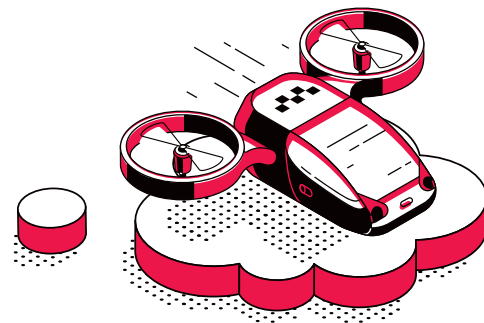
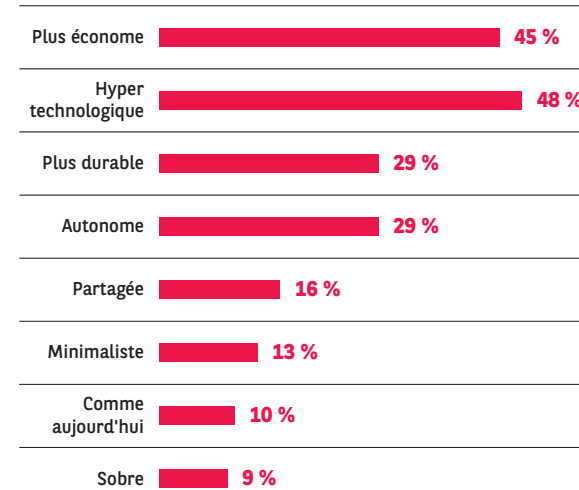
Mais dans la vraie vie, il en va souvent autrement. Mobilité, automobilité et automobiles conserveront des réalités tout en nuances, même dans le monde de l'après COVID-19.

**Fig. 53**

## D'ici 5 à 10 ans, comment vous imaginez-vous la voiture ?

Une seule réponse possible.

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.



# FICHES PAYS



AFRIQUE DU SUD • ALLEMAGNE • BELGIQUE • BRÉSIL • CHINE • ESPAGNE • ÉTATS-UNIS  
FRANCE • ITALIE • JAPON • PAYS-BAS • POLOGNE • PORTUGAL • ROYAUME-UNI • TURQUIE

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**176** véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,6** million de véhicules (12<sup>e</sup> rang /15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

0,1%  
2,5%

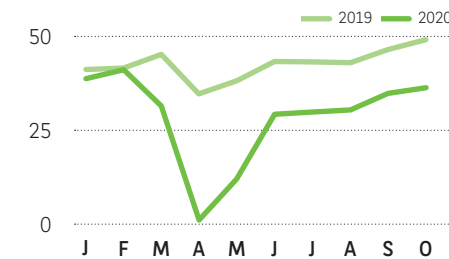
Part d'amateurs et passionnés

69%  
52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**42%** contre 62% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,53** | 2020 **0,36** (-33%) | 2021 **0,41** (+15%)

## SYNTHÈSE

L'Afrique du Sud est un marché automobile prometteur : un faible taux de motorisation, des infrastructures routières de qualité et un lien fort à l'automobile : les Sud-Africains sont les plus nombreux à considérer l'automobile comme un objet de valeur. Malgré ces qualités, le pays faisait déjà face à des difficultés économiques avant la crise sanitaire, et pourrait mettre des années à exprimer son potentiel.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**614** véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**4,6** millions de véhicules (4<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

3%  
2,5%

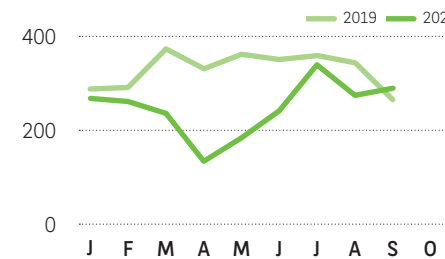
Part d'amateurs et passionnés

43%  
52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**23%** contre 34% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **4,01** | 2020 **3,13** (-22%) | 2021 **3,41** (+9%)

## SYNTHÈSE

La tradition automobile allemande transparait dans les réponses : les Allemands sont moins nombreux à trouver les critiques faites à l'automobile justifiées, et considèrent moins l'électrique comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile. Cependant, les Allemands souhaitent aussi voir la place de l'automobile diminuer en ville, notamment pour le développement des modes doux.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

**POSSIBLE**

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
77%  
72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
52%  
61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
55%  
64%

**IMPOSSIBLE**

**Un lien personnel**  
Prêts à vivre sans voiture  
35%  
45%

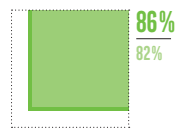
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
82%  
76%

**Un lien national**  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
71%  
74%

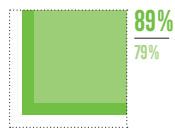
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
76%  
61%

## Un avenir vert et vertueux?

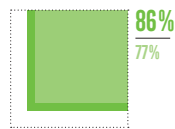
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

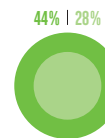


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

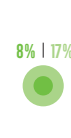
Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



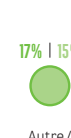
Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

**POSSIBLE**

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
55%  
72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
62%  
61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
70%  
64%

**IMPOSSIBLE**

**Un lien personnel**  
Prêts à vivre sans voiture  
45%  
45%

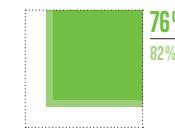
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
65%  
76%

**Un lien national**  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
78%  
74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
49%  
61%

## Un avenir vert et vertueux?

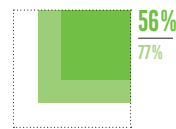
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

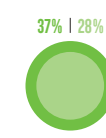


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

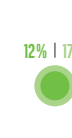
Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



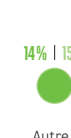
Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**589** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,3** million de véhicules (14<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 3,3%  
■ 2,5%

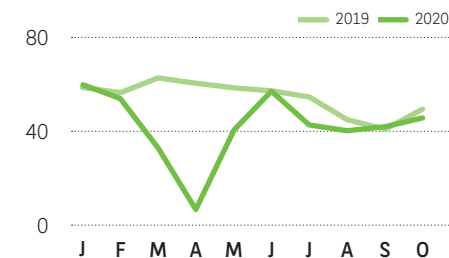
Part d'amateurs et passionnés

■ 46%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**15%** contre 24% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,64** | 2020 **0,49** (-23%) | 2021 **0,55** (+10%)

## SYNTHÈSE

La Belgique est un des pays européens où le véhicule électrique s'implante massivement, avec une part de marché importante et des intentions d'achat élevées. Paradoxalement, les Belges sont parmi ceux qui envisagent le moins le véhicule électrique comme une solution aux problèmes environnementaux, et sont moins enclins à des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile que les autres pays.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**206** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**2,9** millions de véhicules (5<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 0,1%  
■ 2,5%

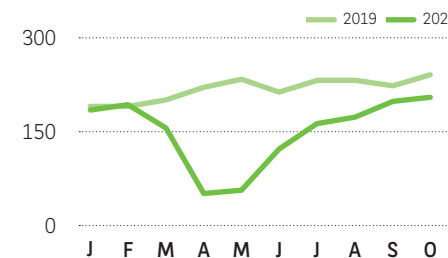
Part d'amateurs et passionnés

■ 80%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**51%** contre 68% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **2,79** | 2020 **1,92** (-31%) | 2021 **2,31** (+20%)

## SYNTHÈSE

Les Brésiliens sont les répondants les plus passionnés et amateurs d'automobiles. Ils sont aussi les plus nombreux à trouver les critiques faites à l'automobile justifiées. Ils envisagent la voiture électrique comme une solution aux problèmes environnementaux mais cela ne se traduit pas encore sur les ventes. En plus de la crise sanitaire mondiale, le Brésil traverse une crise économique et politique qui explique une forte baisse d'intention d'achat automobile entre 2019 et 2020.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 63%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants

■ 61%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville

■ 53%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel

Prêts à vivre sans voiture  
■ 33%  
■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture

■ 64%  
■ 76%

Un lien national

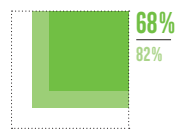
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 33%  
■ 74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto

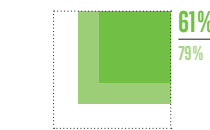
■ 58%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

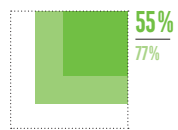
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile



Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 87%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants

■ 54%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville

■ 52%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel

Prêts à vivre sans voiture  
■ 54%  
■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture

■ 78%  
■ 76%

Un lien national

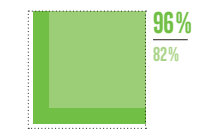
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 80%  
■ 74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto

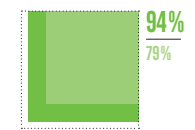
■ 81%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

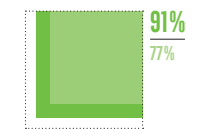
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile



Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore



# Chine

■ Chine ■ Monde

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**118** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



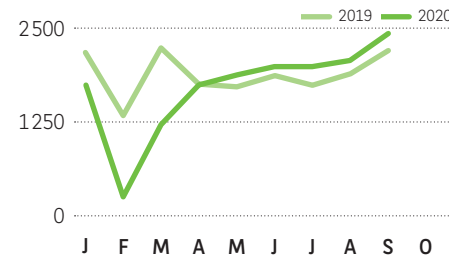
Production Automobile 2019<sup>1</sup> **25,7** millions de véhicules (1<sup>er</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup> ■ 4,9% ■ 2,5%

Part d'amateurs et passionnés ■ 49% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois **43%** contre 43% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **25,8** | 2020 **23,4** (-9%) | 2021 **25,8** (+10%)

## SYNTHÈSE

La Chine s'affirme comme la nouvelle nation forte de l'automobile. Le marché chinois a été moins impacté par la Covid-19 et devrait rattraper son retard dès 2021, les intentions d'achat en 2021 étant comparables à l'an passé. Les intentions des Chinois par rapport à l'automobile sont sans ambiguïté : ils souhaitent taxer davantage les véhicules polluants et envisagent un avenir automobile électrique.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

# Espagne

■ Espagne ■ Monde

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**629** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



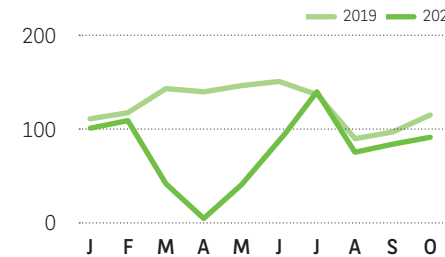
Production Automobile 2019<sup>1</sup> **2,8** millions de véhicules (6<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup> ■ 1,4% ■ 2,5%

Part d'amateurs et passionnés ■ 61% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois **33%** contre 46% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **1,50** | 2020 **0,96** (-36%) | 2021 **1,12** (+16%)

## SYNTHÈSE

L'Espagne est le pays où le marché automobile a été le plus impacté par la Covid-19 en 2020. Ce pays où l'industrie automobile est très développée voit ses habitants plus passionnés que la moyenne des autres pays. Pour autant, les Espagnols trouvent les critiques faites à l'automobile justifiées et sont en faveur de la réduction de la place de l'automobile en ville, en phase avec leurs voisins portugais.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 80% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 79% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 54% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 45% ■ 45%

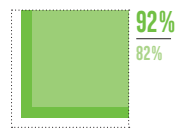
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 91% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 75% ■ 74%

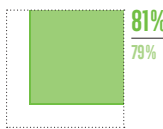
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 59% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

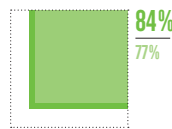
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

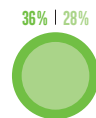


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique

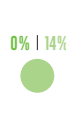


Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

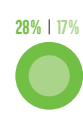
## Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 82% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 58% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 72% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 47% ■ 45%

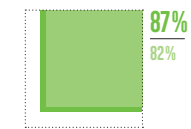
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 73% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 86% ■ 74%

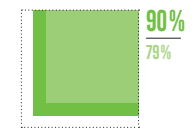
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 78% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

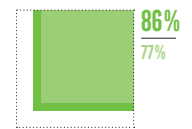
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

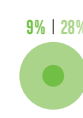


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique

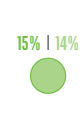


Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

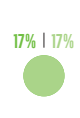
## Énergie projetée du prochain véhicule acheté



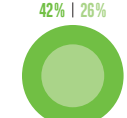
Essence



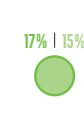
Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore



## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**821** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



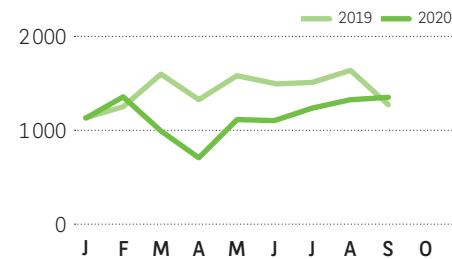
Production Automobile 2019<sup>1</sup> **10,9** millions de véhicules (2<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup> ■ 2,1% ■ 2,5%

Part d'amateurs et passionnés ■ 61% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois **37%** contre 48% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **17,5** | 2020 **14,3** (-18%) | 2021 **15,6** (+9%)

## SYNTHÈSE

Le pays de l'oncle Sam restera en 2021 le pays de l'automobile : les intentions d'achat y sont relativement moins atteintes par la crise sanitaire et les Américains continueront à privilégier leur industrie en 2021. Loin des clichés, les Américains souhaitent majoritairement réduire la part de l'automobile en ville, tandis que les répondants prêts à vivre sans voiture sont dans la moyenne mondiale.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**596** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



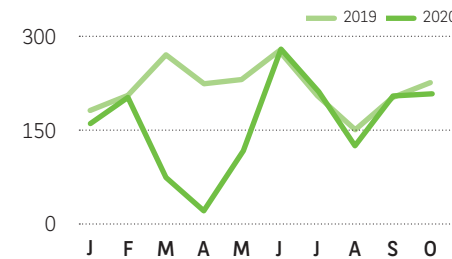
Production Automobile 2019<sup>1</sup> **2,2** millions de véhicules (7<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup> ■ 2,8% ■ 2,5%

Part d'amateurs et passionnés ■ 50% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois **26%** contre 36% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **2,76** | 2020 **2,00** (-27%) | 2021 **2,30** (+15%)

## SYNTHÈSE

Les Français sont confrontés à une diminution forte de la place de l'automobile alors que beaucoup ne sont pas encore prêts à vivre sans leur voiture. Ils trouvent les critiques faites à l'automobile moins justifiées que les autres répondants. Malgré une forte pénétration des modèles français dans le marché électrique européen, les intentions d'achat de véhicules électriques restent inférieures à la moyenne mondiale.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 68% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 50% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 58% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 42% ■ 45%

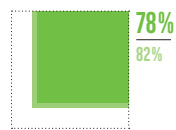
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 79% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 81% ■ 74%

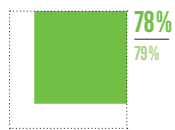
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 45% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

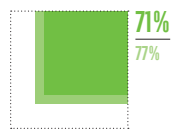
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

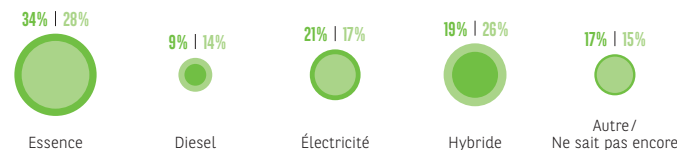


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 60% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 64% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 63% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 35% ■ 45%

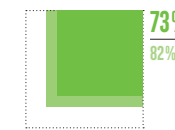
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 79% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 67% ■ 74%

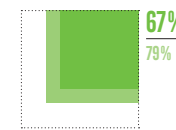
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 50% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

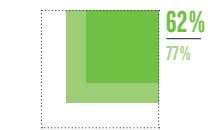
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

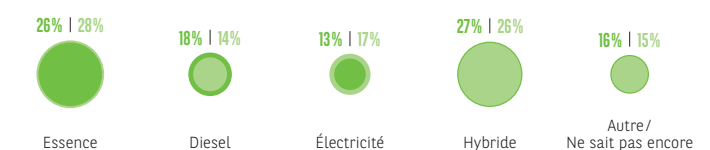


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté





■ Italie ■ Monde

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**730** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,9** million de véhicules (10<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 0,9% ■ 2,5%

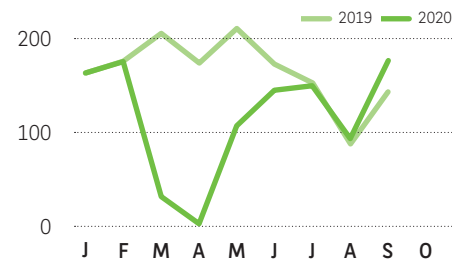
Part d'amateurs et passionnés

■ 48% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**46%** contre 54% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **2,13** | 2020 **1,42** (-33%) | 2021 **1,68** (+18%)

## SYNTHÈSE

Si l'Italie est un des pays de l'automobile plaisir et où le taux de motorisation est l'un des plus élevés, les Italiens sont relativement moins passionnés par l'automobile. Ils affirment leur position favorable à une réduction de la place de la voiture en ville et comprennent les critiques faites à l'automobile. Pourtant, le pays affiche un léger retard sur l'électrification du parc vis-à-vis de ses voisins européens.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.



■ Japon ■ Monde

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**609** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**9,7** millions de véhicules (3<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 0,9% ■ 2,5%

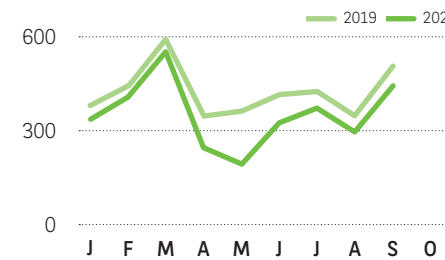
Part d'amateurs et passionnés

■ 33% ■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**18%** contre 26% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **5,20** | 2020 **4,36** (-16%) | 2021 **4,71** (+8%)

## SYNTHÈSE

Les Japonais, bien que peu disposés à vivre sans voiture, ne voient pas l'automobile comme un objet de passion mais comme un objet utilitaire. L'industrie automobile y est très développée et soutenue par ses habitants. Les intentions d'achat d'électrique et d'hybride sont significativement plus élevées que dans les autres pays du monde.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 79% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 66% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 78% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 40% ■ 45%

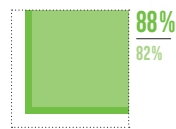
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 72% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 77% ■ 74%

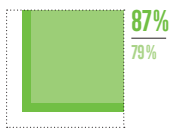
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 58% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

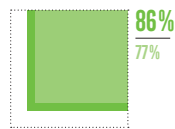
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

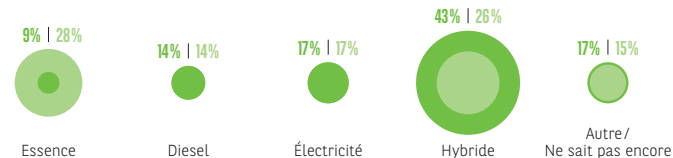


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 70% ■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 60% ■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 60% ■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 34% ■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 79% ■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 85% ■ 74%

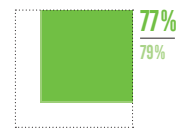
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 34% ■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

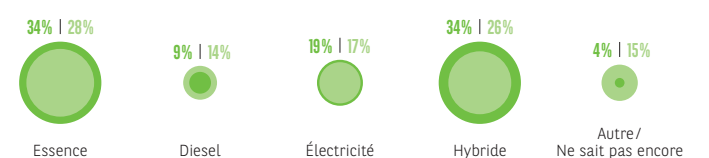


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**580** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,3** million de véhicules (15<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 15%  
■ 2,5%

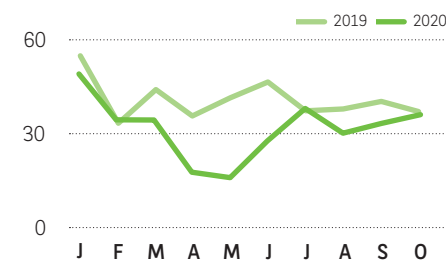
Part d'amateurs et passionnés

■ 42%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**18%** contre 31% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,53** | 2020 **0,41** (-23%) | 2021 **0,46** (+10%)

## SYNTHÈSE

Le pays du vélo accorde une place importante aux modes doux. De ce fait, les Néerlandais sont moins enclins à réduire la place de la voiture pour développer les modes doux. Le pays affiche la part du marché du véhicule électrique la plus élevée de l'enquête, mais les intentions d'achat électrique n'y sont pas plus fortes qu'ailleurs. Les Pays-Bas peuvent se targuer de disposer d'un réseau de bornes de recharge parmi les plus développés puisqu'il concentre 25% des bornes présentes en Europe.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**719** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,6** million de véhicules (11<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 0,5%  
■ 2,5%

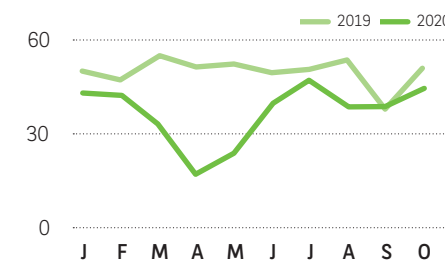
Part d'amateurs et passionnés

■ 49%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**31%** contre 44% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,66** | 2020 **0,49** (-25%) | 2021 **0,56** (+15%)

## SYNTHÈSE

Si les Polonais affirment majoritairement qu'ils sont prêts à vivre sans voiture, la Pologne reste un pays avec un taux d'équipement automobile parmi les plus élevés au monde, affirmé par un marché de l'occasion très dynamique. La Pologne affiche son retard dans le développement du véhicule électrique comparativement au reste de l'Europe, tant en parts de marché qu'en intentions d'achat.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant Les critiques à l'auto justifiées  
■ 66%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants

■ 59%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville

■ 60%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel

Prêts à vivre sans voiture  
■ 45%  
■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture

■ 59%  
■ 76%

Un lien national

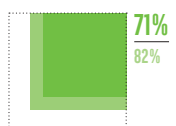
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 48%  
■ 74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto

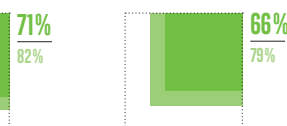
■ 56%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

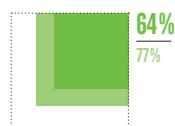
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

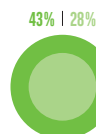


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant Les critiques à l'auto justifiées  
■ 67%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants

■ 58%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville

■ 70%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel

Prêts à vivre sans voiture  
■ 60%  
■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture

■ 86%  
■ 76%

Un lien national

Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 57%  
■ 74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto

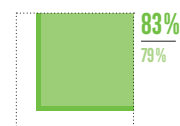
■ 73%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

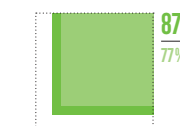
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile

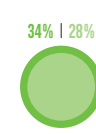


Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,66** | 2020 **0,49** (-25%) | 2021 **0,56** (+15%)

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**610** véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**0,3** million de véhicules (13<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 5,7%  
■ 2,5%

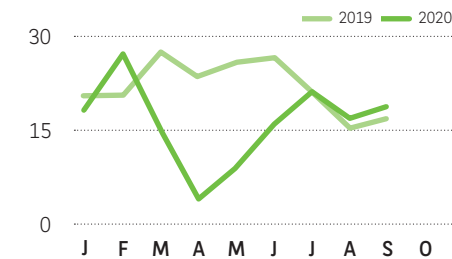
Part d'amateurs et passionnés

■ 43%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**23%** contre 35% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,27** | 2020 **0,18** (-32%) | 2021 **0,22** (+18%)

## SYNTHÈSE

Le Portugal est un pays où l'automobile a une place importante, en témoigne son taux de motorisation élevé. Les Portugais se sentent valorisés par leur automobile, davantage que dans tous les autres pays. Pourtant, ils souhaitent majoritairement développer les modes doux au détriment de l'automobile, considérant que celle-ci occupe trop de place dans leurs villes.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018<sup>1</sup>

**603** véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182)



Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**1,4** million de véhicules (9<sup>e</sup> rang/15\*)

Parts de marché VE<sup>2</sup>

■ 3,2%  
■ 2,5%

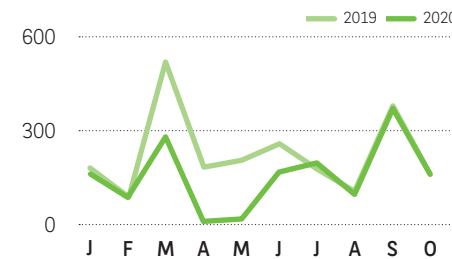
Part d'amateurs et passionnés

■ 48%  
■ 52%

Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**27%** contre 35% l'an passé

Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup> (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **2,68** | 2020 **1,87** (-30%) | 2021 **2,08** (+11%)

## SYNTHÈSE

Les Britanniques soutiennent leur marché automobile, en témoignent les intentions d'achat peu impactées par la crise sanitaire. Le véhicule électrique se développe extrêmement vite au Royaume-Uni. Comparativement à ses voisins, le parc croît plus rapidement que le réseau de recharge. La tendance devrait se prolonger en 2021 avec près de 50 % d'électrique ou d'hybride parmi les intentions d'achat.

\* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. Sources : <sup>1</sup> OICA. <sup>2</sup> ACEA (Pays Européens) / IEA (Autres Pays). <sup>3</sup> OICA (jusqu'à août 2020) / ACEA et fédérations nationales (septembre 2020) / Prévisions 2020 : C-Ways.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 83%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 65%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 78%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 41%  
■ 45%

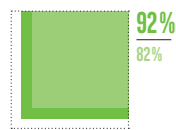
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 75%  
■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 68%  
■ 74%

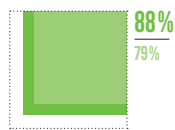
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 73%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

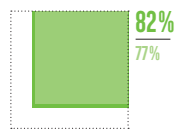
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile



Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

👍 POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
■ 69%  
■ 72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
■ 64%  
■ 61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
■ 68%  
■ 64%

👎 IMPOSSIBLE

Un lien personnel  
Prêts à vivre sans voiture  
■ 51%  
■ 45%

Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
■ 75%  
■ 76%

Un lien national  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
■ 70%  
■ 74%

Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
■ 56%  
■ 61%

## Un avenir vert et vertueux?

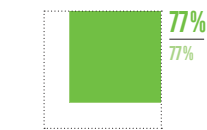
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile



Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

## La place de la voiture

### Taux d'équipement automobile 2015<sup>1</sup>

**195** véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182)



### Production Automobile 2019<sup>1</sup>

**1,5** million de véhicules (8<sup>e</sup> rang/15\*)

### Parts de marché VE<sup>2</sup>

NC  
2,5%

### Part d'amateurs et passionnés

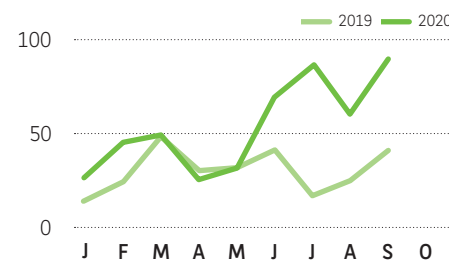
65%  
52%

### Intention d'achat dans les 12 prochains mois

**50%** contre 57% l'an passé

### Évolution mensuelle du marché VPN<sup>3</sup>

(En milliers de véhicules)



### Prévisions de marché<sup>3</sup> (En millions de VP neufs)

2019 **0,49** | 2020 **0,69** (+40%) | 2021 **0,76** (+10%)

## SYNTHÈSE

La Turquie se détache cette année : c'est le seul pays du monde où la croissance du marché est importante en 2020, du fait de rattrapages de la crise économique de 2019 où le marché s'est effondré. Alors que le taux de motorisation est encore faible en Turquie et l'industrie automobile en plein développement, ses habitants pensent d'ores et déjà que la voiture y occupe trop de place et souhaitent la voir diminuer.

## La voiture : le divorce impossible?

Part des répondants considérant ce divorce...

### POSSIBLE

Trouvant les critiques à l'auto justifiées  
80%  
72%

En accord avec les mesures de taxation des véhicules polluants  
68%  
61%

En faveur d'une réduction de la place de la voiture en ville  
73%  
64%

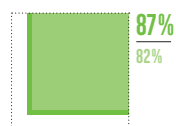
### IMPOSSIBLE

**Un lien personnel**  
Prêts à vivre sans voiture  
67%  
45%  
Se sentant protégés de l'extérieur en voiture  
87%  
76%

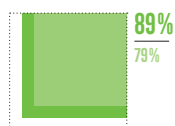
**Un lien national**  
Privilégiant l'industrie automobile nationale  
88%  
74%  
Considérant que l'État ne soutient pas assez l'industrie auto  
60%  
61%

## Un avenir vert et vertueux?

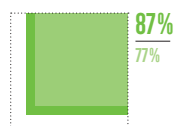
Part des répondants...



Souhaitant des aménagements pour les modes doux au détriment de l'automobile



Considérant le VE comme solution aux problèmes de réchauffement climatique



Considérant le VE comme un moyen d'assurer l'avenir du secteur automobile

### Énergie projetée du prochain véhicule acheté



Essence



Diesel



Électricité



Hybride



Autre / Ne sait pas encore

# L'OBSERVATOIRE CETELEM

Créé en 1985, L'Observatoire Cetelem est une structure d'études et de veille économique du groupe BNP Paribas Personal Finance, dirigée par Flavien Neuvy. Dans une période de transformation profonde du commerce et des modes de consommation, l'Observatoire Cetelem a pour vocation de comprendre les mutations de la consommation. Pour répondre à cette exigence, l'Observatoire Cetelem a mis en place un dispositif d'observation et d'analyse fondé sur la diversité et la complémentarité de contenus avec :

- **Les Observatoires** : 2 études de référence annuelles menées au niveau international, l'une portant sur le marché automobile, l'autre sur la consommation, sur un périmètre de 15 pays chacune.
- **Les z00ms**, les modes de vie en vue, propose d'explorer une thématique en 3 temps, sollicitant l'avis des Français au travers de 3 vagues de sondage.
- **L'Œil**, les nouveaux faits de consommation à la loupe, une newsletter hebdomadaire sur abonnement qui repère les micro-faits qui préfigurent les innovations et mutations marquantes en matière de consommation.

## CONTACTS

**Flavien Neuvy**, directeur : +33 (0)6 47 5935 54 – flavien.neuvy@bnpparibas-pf.com

**Patricia Bosc**, responsable éditorial : +33 (0)7 62 78 73 48 – patricia.bosc@bnpparibas-pf.com

# #PROSPECTIVE

Suivez l'actualité de l'Observatoire Cetelem sur :  
[www.observatoirecetelem.com](http://www.observatoirecetelem.com)



@obs\_cetelem

LinkedIn  YouTube 

