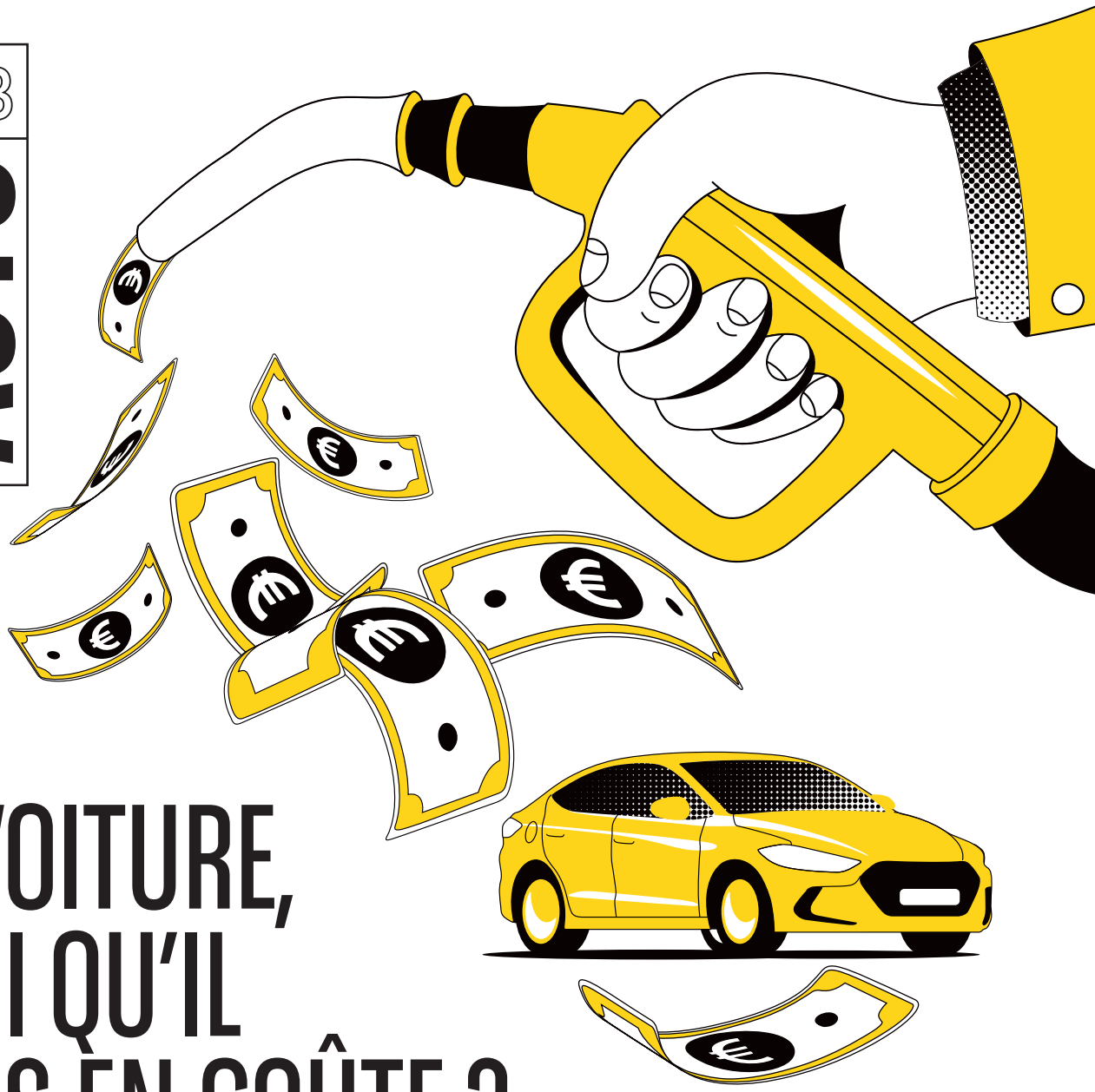
2023

AUTO



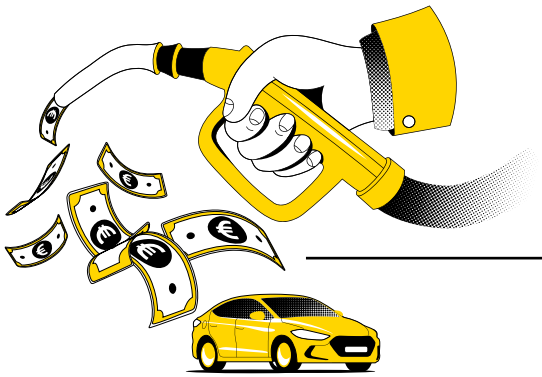
LA VOITURE, QUOI QU'IL VOUS EN COÛTE ?

Une étude internationale réalisée dans 18 pays

OBSERVATOIRE Cetelem

BNP PARIBAS PERSONAL FINANCE

ÉDITO



Depuis sa création, l'Observatoire Cetelem s'est toujours attaché à prendre le pouls du monde automobile tel qu'il vit, tout en essayant d'anticiper où il va. En cette année qui aura vu le mot crise associé à économique et géopolitique, après avoir été indissociable de sanitaire deux ans durant, force est de constater que ce pouls ne bat pas très fort.

Face à des constructeurs dont la production s'est engagée sur la voie d'arrêt d'urgence, suite notamment aux problèmes d'approvisionnement en composants électroniques, les automobilistes se sont retrouvés sans voix. Ils avaient beau exprimer leurs demandes en véhicules neufs, les maux du secteur l'emportaient sur leurs mots. Avec, qui plus est, des constructeurs qui étaient nombreux à avoir choisi les marges au détriment des volumes.
Et quand sont advenues la crise énergétique, l'inflation et la guerre en Ukraine, ces mêmes automobilistes ont eu encore moins voix au chapitre avec un marché de l'occasion lui aussi touché.

S'il est un enseignement majeur de cet *Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023*, c'est que les automobilistes ont subi de plein fouet la hausse du prix des carburants, au point de rendre l'utilisation d'un véhicule de plus en plus insoutenable, au point de faire douter de son usage futur.

La question du quoi qu'il en coûte, mot d'ordre entré dans l'histoire en France à l'ère du Covid, se pose au plan personnel des automobilistes comme au plan global des constructeurs. Le secteur dans son ensemble n'est-il pas sur une voie de garage qui verrait les automobilistes se passer peu à peu de leur voiture ? Le véhicule électrique, favorisé par des aides publiques massives, puis bientôt imposé par la réglementation, peut-il incarner une voie de secours, sous réserve qu'il ne soit pas un produit de luxe réservé seulement à ceux qui en ont les moyens ? Les mobilités douces sont-elles en passe de faire leur bonhomme de chemin pour devenir des alternatives crédibles à l'automobile ?

Ce nouvel *Observatoire Cetelem de l'Automobile* ouvre la voie à des réponses qui s'annoncent cruciales pour le futur de l'automobile.

Flavien Neuvy
Directeur de l'Observatoire Cetelem

L'OBSERVATOIRE CETELEM

L'Observatoire Cetelem est une structure d'études et de veille économique de BNP Paribas Personal Finance, créée en 1985 et dirigée par Flavien Neuvy.

Sa vocation est d'observer, éclairer et décrypter l'évolution des modes de consommation en France et à l'international. Pour répondre à cette exigence, l'Observatoire Cetelem a mis en place un dispositif fondé sur la diversité et la complémentarité de contenus avec :

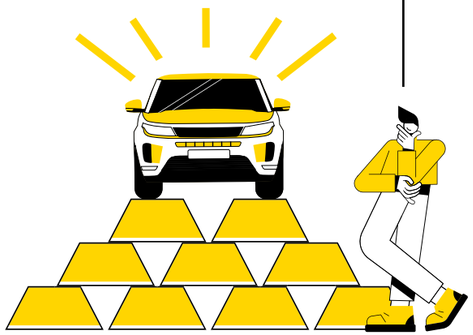
- **Les Observatoires** : 2 études de référence grand public annuelles menées au niveau international, l'une sur l'automobile à l'échelle mondiale (18 pays), l'autre sur la consommation au niveau européen (17 pays).

- **Les zOOms, les modes de vie en vue,** proposent d'explorer un thème (« Les Français face à l'argent », « Plaisirs en temps de crises », etc.) en 3 temps, sollicitant l'avis des Français au travers de 3 vagues de sondages.

CONTACTS

Flavien Neuvy, directeur de l'Observatoire Cetelem : 06 47 59 35 54 – flavien.neuvy@bnpparibas-pf.com
Patricia Bosc, responsable éditorial : 07 62 78 73 48 – patricia.bosc@bnpparibas-pf.com

SOMMAIRE

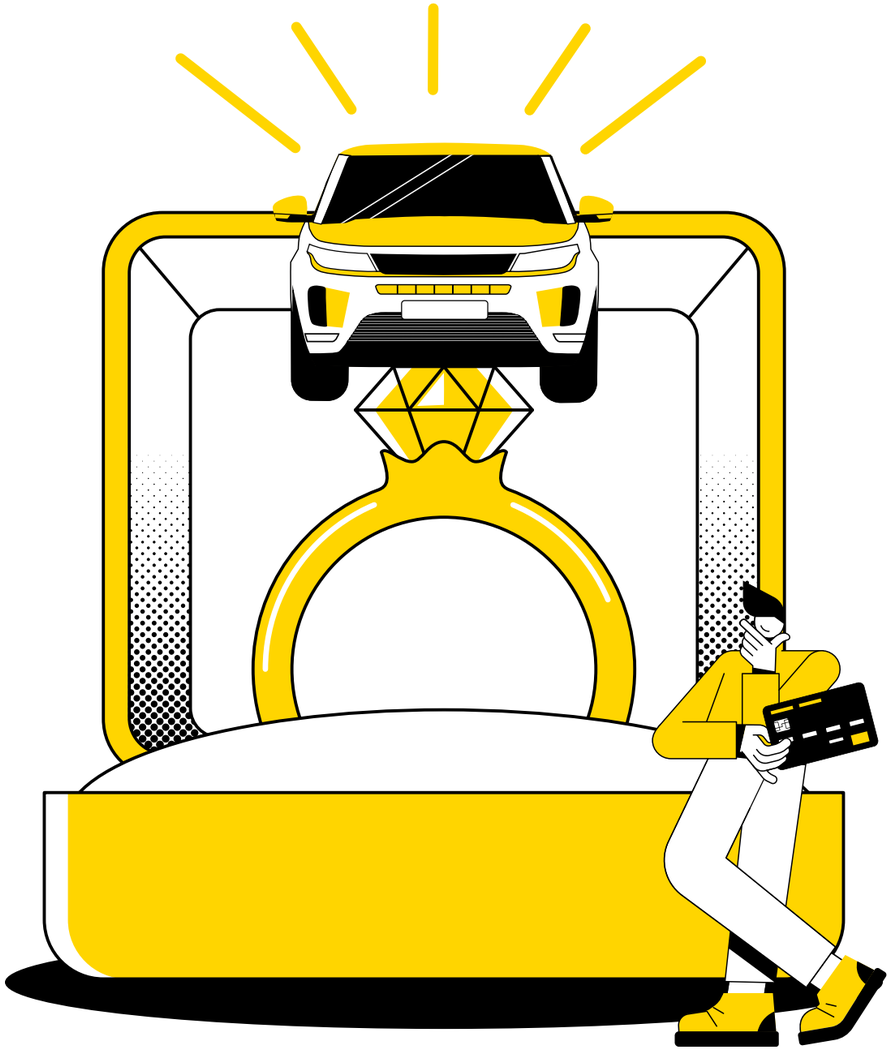


1 LA VOITURE, PRESQUE UN LUXE 07
Un achat incontournable 08
Utiliser sa voiture : des coûts démultipliés 22
Baisser les coûts, coûte que coûte 38

2 AUTRES MOBILITÉS, EN COMPLÉMENT 49
Difficile de faire sans la voiture 50
Le mix-mobilité : une tendance urbaine 59

3 LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, OUI, MAIS À QUEL PRIX ? 69
L'automobile, motif d'exclusion ? 70
Le coût de grâce électrique 79

ÉPILOGUE 84
LES PAYS DE L'OBSERVATOIRE CETELEM 85
CHIFFRES DU MARCHÉ 105

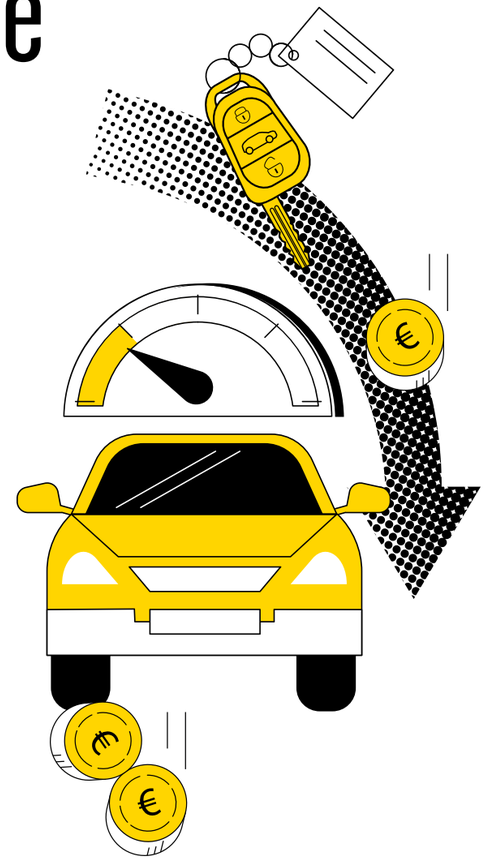


LA VOITURE, PRESQUE UN LUXE

1

Bien que les ventes automobiles donnent des signes d'essoufflement depuis plusieurs années, et pas seulement en raison de la seule crise du Covid, les automobilistes ne semblent pas disposés à s'en passer, en dépit des efforts financiers, à l'achat comme à l'usage, que cela impose. Avec en pierre d'achoppement principale des tensions budgétaires, le carburant, dont les prix à la pompe ont beaucoup augmenté. Cette nouvelle édition de l'Observatoire Cetelem 2023 de l'Automobile montre qu'ils sont prêts à limiter leurs déplacements pour ne pas trop subir, mais aussi qu'ils ne souhaitent pas être les seuls à agir.

Un achat incontournable



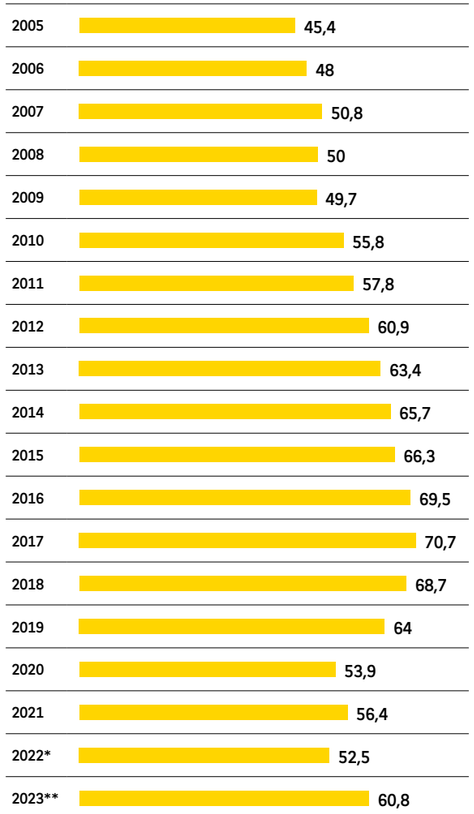
Contexte général

UN MARCHÉ EN SOUFFRANCE

Et si l'âge d'or de l'automobile, au moins en termes de ventes, était derrière nous ? C'est en tout cas ce que pourrait laisser croire l'évolution des ventes de véhicules neufs à l'échelle mondiale, ces dernières années. La courbe qui documente les chiffres depuis 2005 semble avoir atteint son sommet en 2017, avec environ 70 millions d'unités vendues **(Fig. 1)**. Le rebond enregistré en 2021, suite au choc Covid de 2020, ne peut masquer une baisse tendancielle, le retour à la normale en matière d'approvisionnement, notamment des semi-conducteurs et des livraisons, n'étant pas attendu dans l'immédiat.

Fig. 1 / Contexte

Historique des ventes de véhicules particuliers neufs dans le monde, de 2005 à 2023
En millions d'unités.



Source : OICA.

* Estimation. ** Prévision.

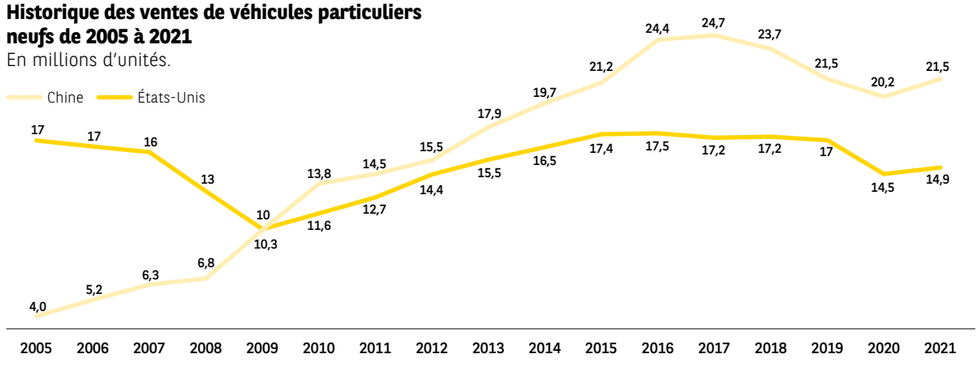
« Le rebond des ventes enregistré en 2021, suite au choc Covid de 2020, ne peut masquer une baisse tendancielle »

Chez les deux leaders chinois et américain, 2017 constitue aussi le meilleur millésime pour le premier (25 millions de véhicules vendus), et 2016 pour le second (18 millions). Il s'en est suivi une chute brutale qui ne saurait être mise sur le seul compte de la pandémie du Covid **(Fig. 2)**.

En Europe, au Japon et au Brésil, la situation est plus contrastée mais le constat est plus ou moins le même. Là encore, tous les pays ont enregistré leur record de ventes avant 2021, avec des fortunes diverses d'une année sur l'autre **(Fig. 3)**.

Fig. 2 / Contexte

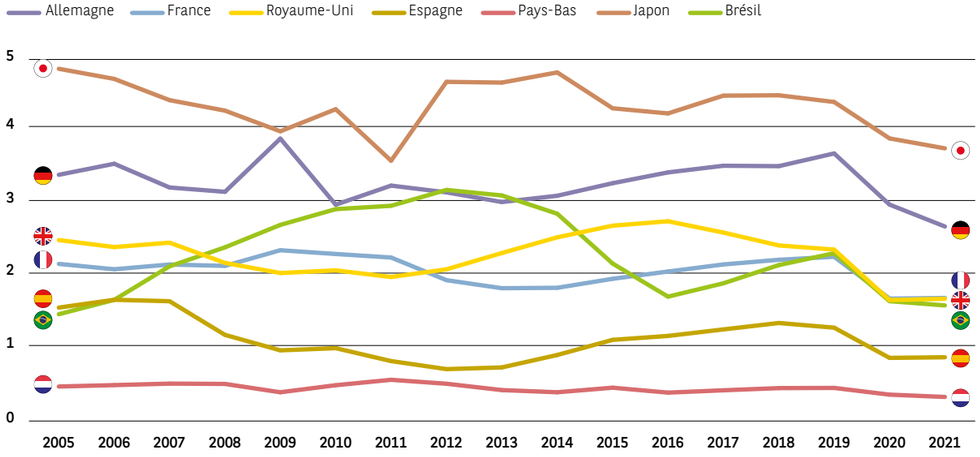
Historique des ventes de véhicules particuliers neufs de 2005 à 2021
En millions d'unités.



Source : OICA.

Fig. 3 / Contexte

Historique des ventes de véhicules particuliers neufs de 2005 à 2021
En millions d'unités.



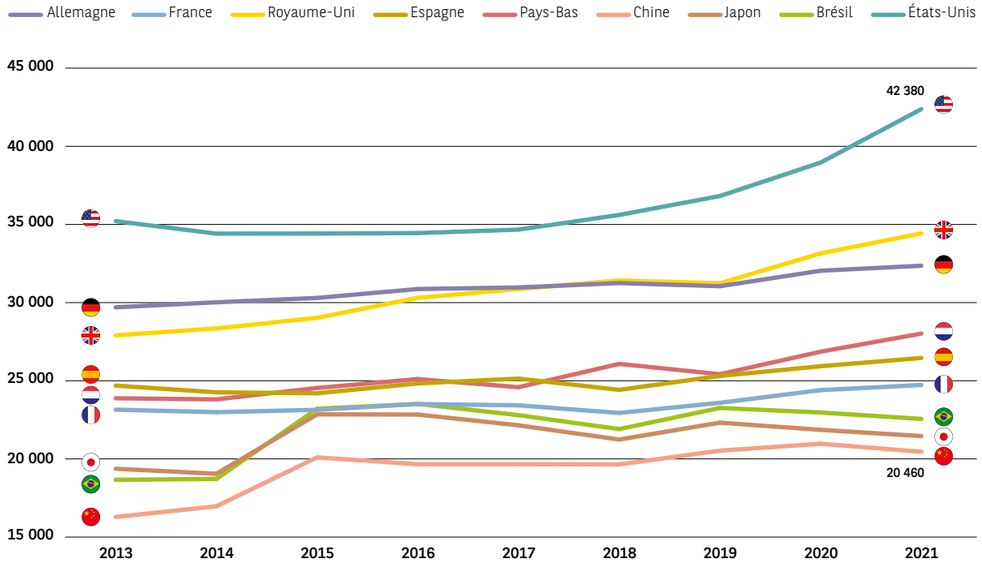
Source : OICA.

DES VÉHICULES NEUFS TOUJOURS PLUS CHERS

Si les volumes sont à la baisse, il n'en est pas de même concernant le prix des voitures neuves. Dans la plupart des pays de cette étude, il s'inscrit en hausse régulière depuis près de 10 ans, une hausse qui s'élève à plus de 20 % en Chine, aux États-Unis et au Royaume-Uni. En France, en Allemagne et en Espagne, le renchérissement est moindre mais n'en demeure pas moins significatif (respectivement 7 %, 9 % et 7 %). Seuls le Brésil et le Japon, aux évolutions étrangement similaires, connaissent une courbe des prix relativement étale ces dernières années après une nette progression en 2015 **(Fig. 4)**.

Fig. 4 / Contexte

Évolution du prix moyen des véhicules neufs
En euros.



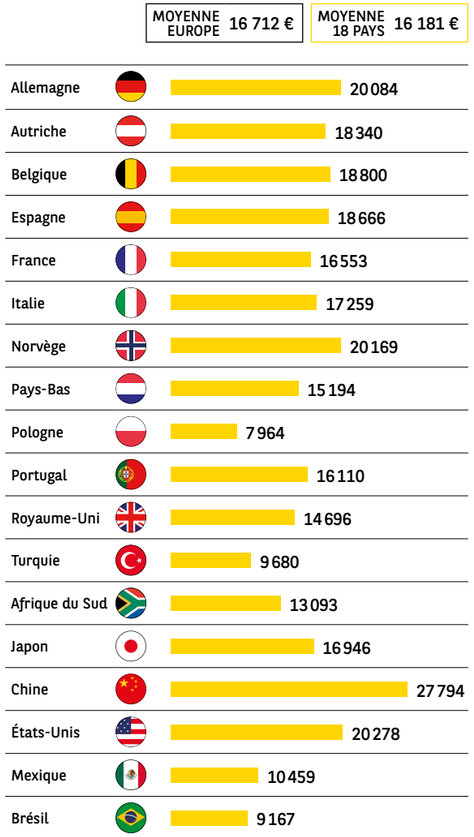
Source : Statista.

DES PRIX MOYENS QUI FONT LE GRAND ÉCART

Dans ce contexte de prix à la hausse, le prix moyen payé par les automobilistes interrogés dans le cadre de cet Observatoire Cetelem s'établit à 16 181 €, légèrement supérieur en Europe (16 712 €). Cette faible différence entre les deux grandes zones géographiques considérées, l'Europe et le « reste du monde », s'explique en grande partie par le prix moyen très élevé constaté en Chine, premier marché mondial, de 27 794 € **(Fig. 5)**.
Un marché récent où le poids des voitures neuves est particulièrement fort, comparativement aux autres pays. Hormis en Pologne, pays européen où le prix moyen du véhicule acheté est le plus faible (7 964 €), il faut se rendre dans les pays émergents, Brésil, Mexique et Turquie, pour découvrir les prix moyens les plus faibles. À l'opposé, l'Allemagne, pays des grosses berlines, la Norvège, là où la voiture électrique est reine, et les États-Unis, deuxième marché mondial, présentent un prix moyen supérieur à 20 000 €. Avec 16 553 €, la France se situe dans une juste moyenne.

Fig. 5

Combien avez-vous payé ce véhicule (prix total, toutes remises et négociations déduites) ?
Part des répondants ayant au moins une voiture.
En euros.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

LE POIDS QU'IL EN COÛTE

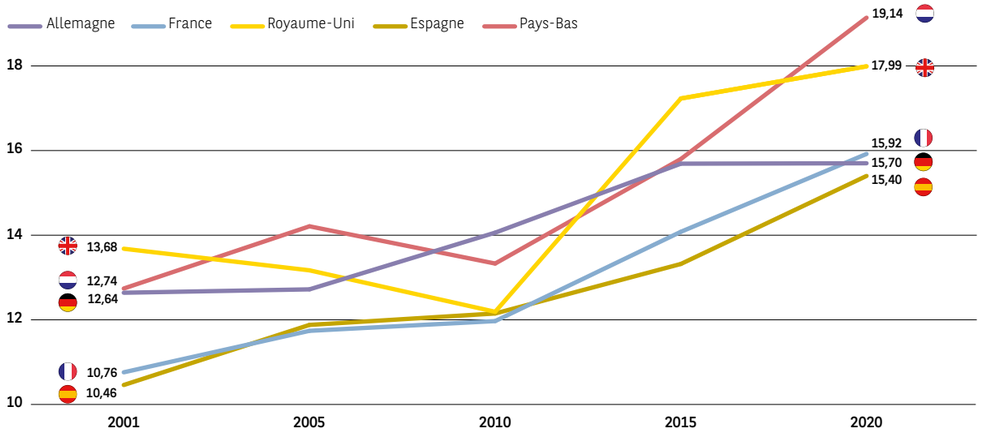
L'édition 2022 de l'Observatoire Cetelem s'était focalisée sur l'étude du phénomène SUV. Une catégorie de véhicules qui se distingue notamment par leur poids élevé. Pour cette édition centrée sur les coûts, il semblait intéressant de voir comment le prix au kilo d'un véhicule avait évolué ces dernières années. Ce ratio n'est-il pas le point de référence des consommateurs lorsqu'ils font leurs courses **(Fig. 6)** ?

Précisons que malgré l'essor du SUV, qui a légèrement « maigri » entre 2011 et 2020 dans sa version essence, mais plus lourd en version électrique du fait des batteries, le poids moyen des véhicules européens est stable, sous la barre des 1 400 kg depuis 2011.

Il ressort pourtant que depuis 10 ans, le prix au kilo d'une voiture est en forte croissance, sous l'effet de celui des matériaux et des équipements qui en améliorent la qualité avec, par exemple, une augmentation de près de 30 % au Royaume-Uni. En France, elle se limite à environ 25 % pour s'établir à 15,92 €. Soit le prix d'un kilo de steak haché.

Fig. 6 / Contexte

Évolution du prix au kg d'une voiture
Rapport du prix moyen et du poids moyen d'un VPN. En euros par kg.



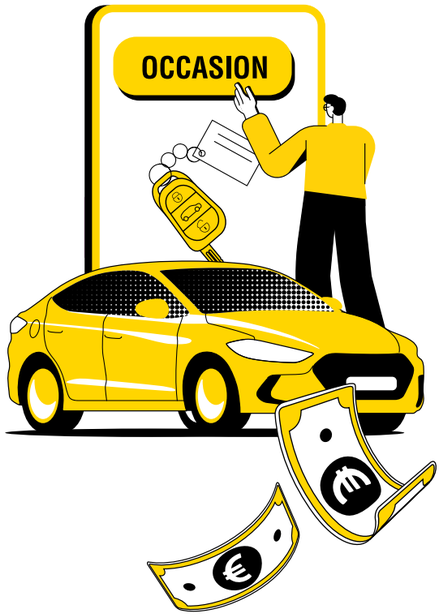
Source : ICCT.

Un achat qui ne va pas de soi

UN PRIX RAISONNABLE… À L'OCCASION

Cette évolution régulière du prix des voitures ne semble pas trop troubler ceux qui les possèdent. 6 personnes interrogées sur 10 jugent raisonnable le prix de leur véhicule. Les Européens sont sensiblement plus nombreux à le penser (7 sur 10). Si on ajuste la focale géographique, on trouve les Portugais et les Autrichiens pour se montrer les plus satisfaits (8 sur 10), alors que les Brésiliens et les Africains du Sud sont beaucoup plus partagés (4 sur 10) **(Fig. 7)**. Deux pays que nous retrouverons souvent associés autour de points de vue communs.

L'étude plus détaillée de ces résultats fait en revanche apparaître une plus nette césure entre acheteurs de véhicules d'occasion ou acheteurs de véhicules neufs. 77 % des premiers se montrent satisfaits du prix de leur véhicule contre seulement 57 % des seconds. Un écart conséquent que l'on retrouve dans tous les pays de l'étude.

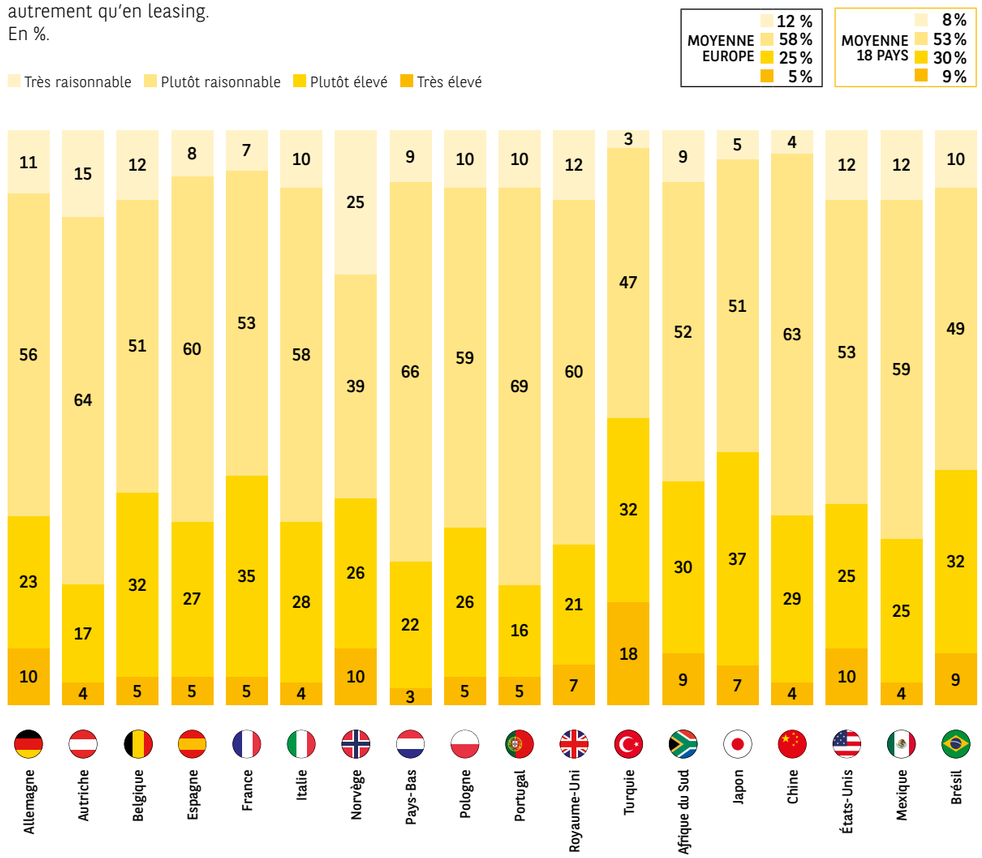


6 personnes sur 10 jugent raisonnable le prix de leur véhicule.

Fig. 7

Au moment de l'achat (neuf ou occasion), avez-vous trouvé le prix de ce véhicule… ?

Part des répondants ayant au moins une voiture et l'ayant financée autrement qu'en leasing.
En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

DES EFFORTS FINANCIERS NÉCESSAIRES

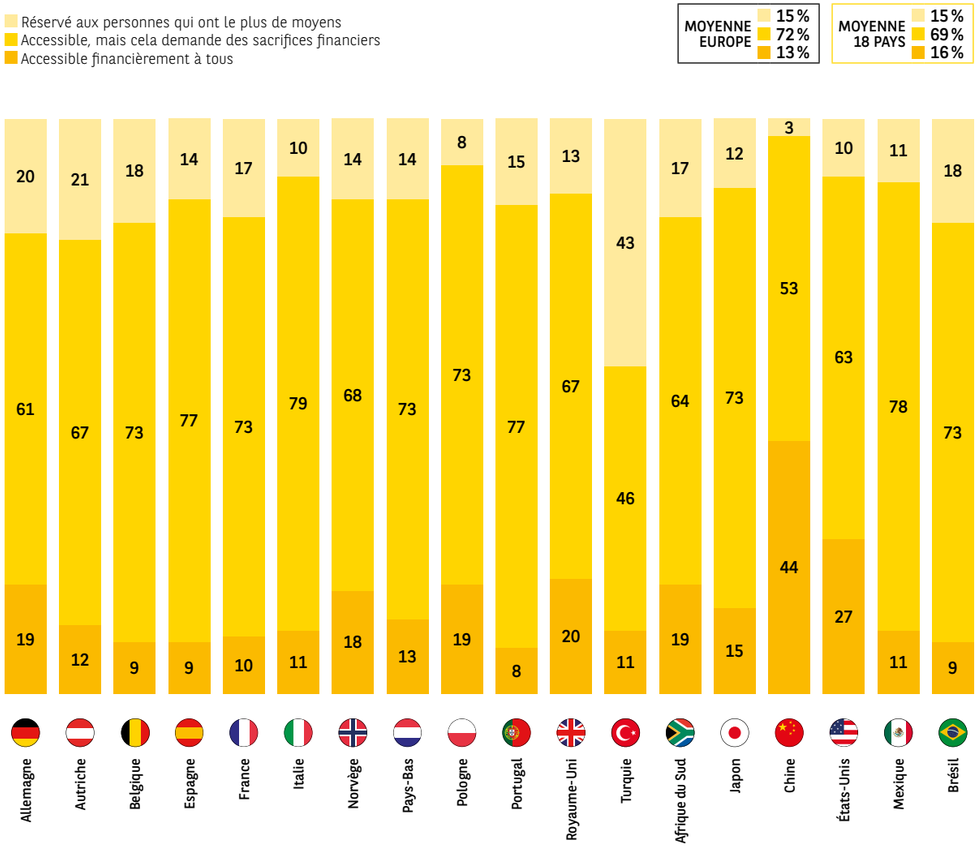
Pour autant, prix raisonnable ne signifie pas facilité d'achat. Si acheter une voiture semble globalement accessible, ce n'est cependant pas sans compter des sacrifices qui viennent estomper le plaisir d'acheter. 7 automobilistes sur 10 estiment que cela est possible mais au prix d'efforts financiers **(Fig. 8)**. À ce sujet, Europe et reste du monde s'expriment à peu près d'une même voix. Un pays fait entendre un discours différent, beaucoup plus positif. Seulement 53 % des Chinois pensent qu'achat d'une voiture et sacrifices financiers sont liés, mais surtout 44 % d'entre eux jugent que c'est vraiment possible pour tout le monde. L'accès irrésistible et rapide d'une large frange de la population à l'automobile, ces dernières années, n'est sans doute pas pour rien dans ce point de vue.

À l'opposé, 43 % des Turcs estiment que l'achat d'un véhicule est réservé aux seules personnes qui ont les moyens, pour seulement 15 % en moyenne globale. La situation économique et financière tendue que connaît le pays depuis de nombreux mois explique pour beaucoup ce résultat. Avec une hausse de l'inflation sans commune mesure avec celle des autres pays et une chute conséquente de la livre turque, difficile de faire preuve d'optimisme en matière d'achat. Notons également que le sentiment d'une automobile réservée aux seules personnes aisées s'accentue de façon générale chez les non-possesseurs de véhicules puisque 3 sur 10 le partagent.



Fig. 8

Estimez-vous que posséder une voiture est… ?
À tous. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

UN TAUX D'EFFORT À SON PAROXYSME

Acheter un véhicule est possible mais exige selon les automobilistes des sacrifices. Le niveau du bien nommé taux d'effort le montre bien. Mesuré par le ratio entre le prix d'une voiture et les revenus moyens annuels, ce taux apparaît proche et supérieur à 1 pour quelques pays **(Fig. 9)** : un an de revenu intégral pour acheter une voiture.

Faute de statistiques homogènes à travers le monde, l'évolution précise et rigoureuse dans le temps de ce taux d'effort est quasi impossible mais lorsque l'on considère sur la période récente le ralentissement – voire recul – des revenus, et parallèlement la hausse du contenu technique des voitures, notamment électriques, on imagine sans difficulté que ces taux se sont extrêmement tendus.

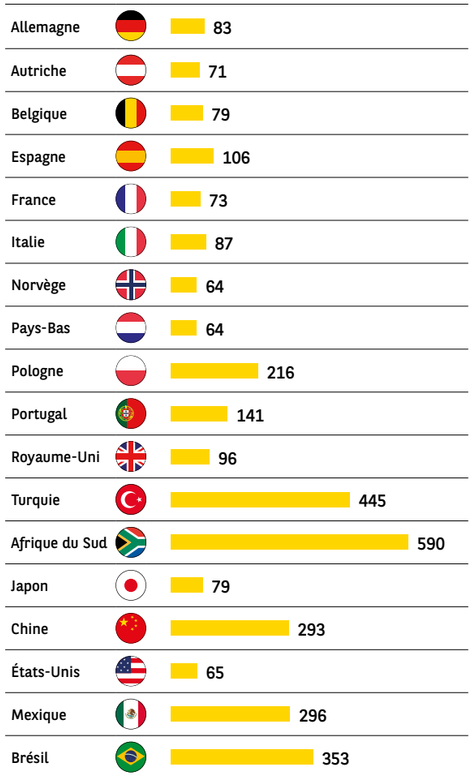
Sur la seule zone européenne, les prix des voitures ont augmenté deux fois plus vite que les revenus des ménages en Europe, avant le choc des prix 2020-2022 consécutif à la pandémie et à ses effets de limitation des approvisionnements… Quand l'effort à produire devient trop important, on y renonce… À quand la rupture ?

Fig. 9 / Contexte

Taux d'effort* pour l'achat d'un véhicule particulier neuf en 2021

En %.

MOYENNE 18 PAYS 104 %



Source : Statista.

* Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un véhicule en 2021 et du revenu annuel net ajusté par habitant en 2019.

Indispensable telle qu'elle est

DES AUTOMOBILISTES PAS PRÊTS À RENONCER

Cette voiture, accessible mais qui exige des sacrifices, reste fondamentalement chère aux yeux des automobilistes, tant ils s'accordent pour juger sa possession indispensable. Pour trois-quarts d'entre eux, impossible ou presque de renoncer à posséder un véhicule, point de vue qui globalement ne crée pas de scission entre les pays européens et ceux du reste du monde.

Les plus attachés à leur(s) véhicule(s) se rencontrent aux Pays-Bas, en Autriche, en Belgique et en Afrique du Sud. Les plus dégagés de cette contingence vivent au Brésil, au Japon et en Norvège. Avec précisément 72 % d'automobilistes qui ne se voient pas vivre sans voiture, la France se situe dans une juste moyenne **(Fig. 10)**.

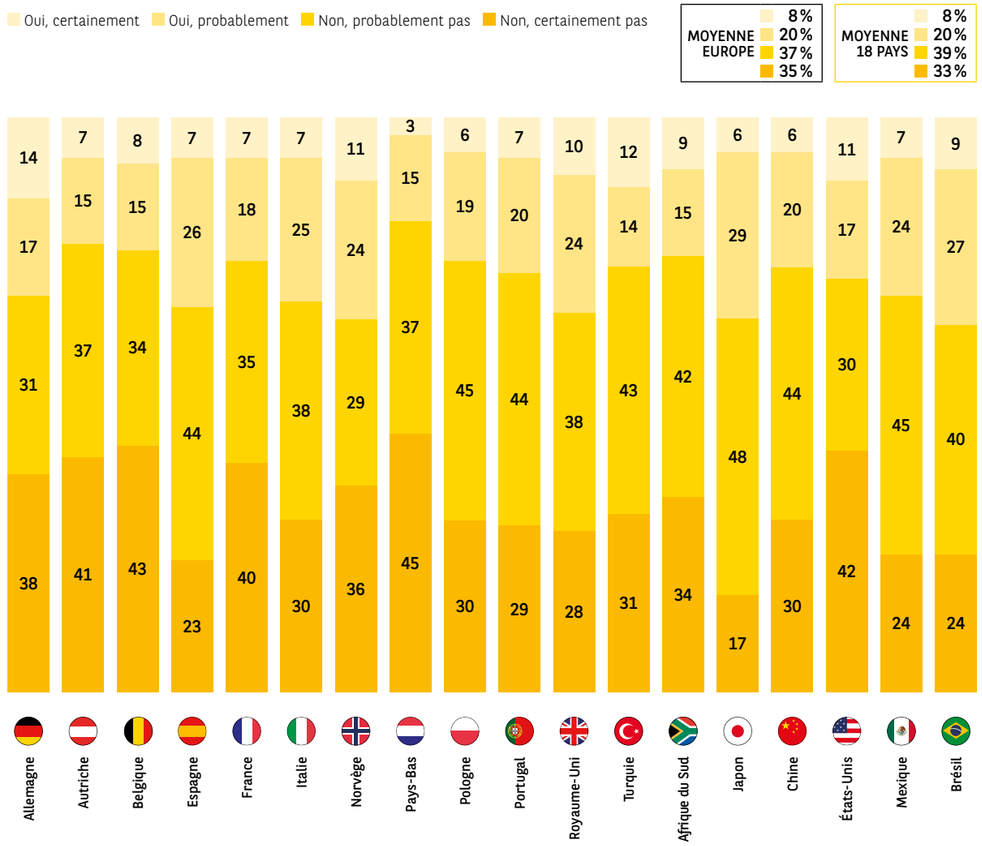
Comme on pouvait intuitivement s'y attendre, les ruraux sont significativement plus nombreux à se montrer *car-friendly*. 77 % ne s'imaginent pas sans voiture contre seulement 70 % des urbains. C'est aux Pays-Bas qu'ils sont les plus nombreux alors qu'on en dénombre moins en Turquie et au Mexique.

La segmentation générationnelle fait apparaître des différences plus marquées. 34 % des moins de 35 ans seraient prêts à ne plus posséder de voiture contre seulement 26 % des plus de 35 ans. En Allemagne et en Norvège, ils sont même 1 sur 2 à se projeter dans cette perspective, contre seulement 1 sur 4 en Turquie et 1 sur 5 en Chine. En France, 4 sur 10 des moins de 35 ans partagent cette opinion.

72 % des automobilistes ne se voient pas vivre sans voiture.

Fig. 10

Seriez-vous prêt à renoncer définitivement à posséder une voiture ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

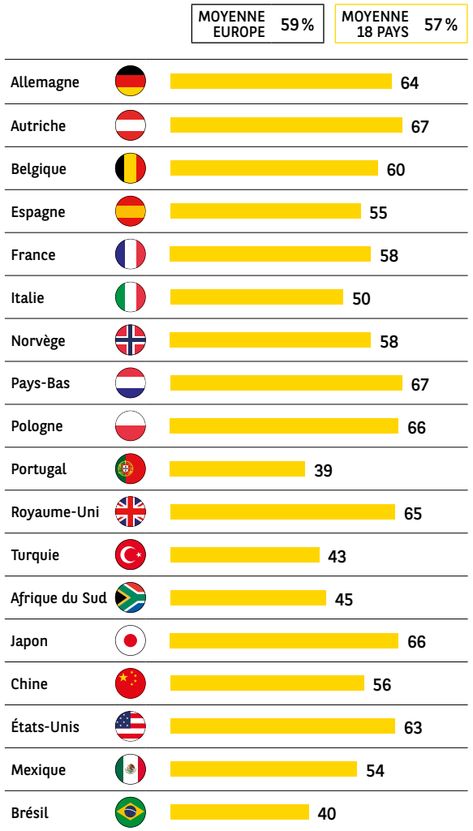
UNE VOITURE AIMÉE COMME ELLE EST

La voiture est donc indispensable, mais encore plus telle qu'elle est vendue aujourd'hui. En ce sens, que ce soit en termes d'équipements, de technologie embarquée, d'innovation, les constructeurs ont bien fait leur travail et ont convaincu une majorité d'automobilistes de ne plus revenir en arrière sur ces acquis. 6 sur 10 ont en effet choisi de ne pas renoncer à des équipements ou des caractéristiques de leur véhicule au moment de son achat pour le payer moins cher. Les disparités géographiques sont importantes cependant avec les pays économiquement les moins développés qui se montrent moins intransigeants. Au Brésil, en Turquie, en Afrique du Sud, et aussi au Portugal, seulement 4 automobilistes sur 10 ont fait le choix de ne pas renoncer alors qu'en Autriche, aux Pays-Bas, au Japon et en Pologne, ils sont près de 7 sur 10 **(Fig. 11)**.

Entre acheteurs de véhicules neufs ou d'occasion, la différence tient en quelques points, les premiers ayant été 55 % à camper sur leurs acquis, contre 59 % des seconds. Il semble en effet difficile de demander à un vendeur de véhicules d'occasion de supprimer un équipement pour faire baisser son prix, chose plus aisée à envisager tant que le bon de commande d'une voiture neuve n'est pas signé.

Fig. 11

Lors de votre dernière acquisition d'un véhicule, avez-vous renoncé à certaines prestations et caractéristiques afin de faire diminuer le prix d'achat ?
Part des répondants ayant au moins une voiture, et ayant répondu « Non ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Utiliser sa voiture : des coûts démultipliés



Si le prix d'un véhicule est perçu comme relativement raisonnable, il en va très différemment au sujet de son coût d'utilisation. Avec des différences marquées, d'un poste de dépense à l'autre.

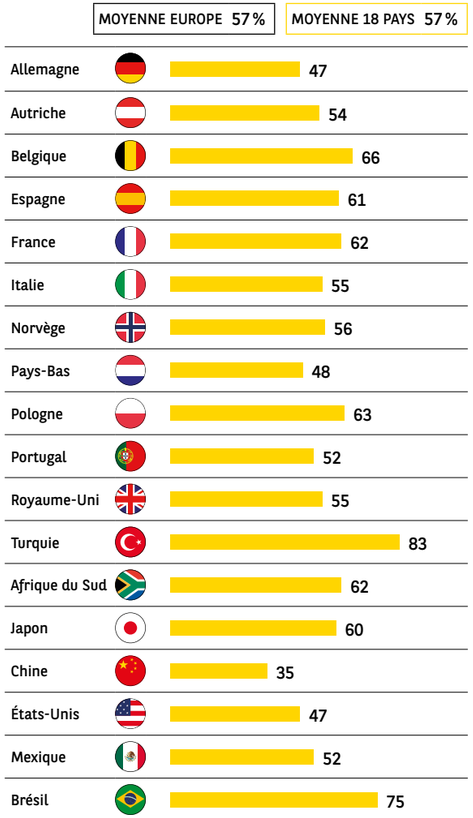
Globalement cher

UN BUDGET CONSÉQUENT

Une majorité des automobilistes est formelle, le budget global d'un véhicule est élevé s'il se réfère aux moyens dont ils disposent. 6 sur 10 partagent ce point de vue. Ils sont minoritaires dans seulement trois pays, avec les Chinois pour être les moins nombreux à pointer la cherté automobile. À l'inverse, les Turcs, pour les raisons que nous avons précédemment évoquées, mais aussi les Brésiliens, dénoncent très majoritairement ce budget élevé **(Fig. 12)**.

Fig. 12

Concernant le budget global de ce véhicule, diriez-vous que, par rapport à vos moyens, il est… ? (En tenant compte de l'achat, du loyer éventuel, de l'entretien, du carburant, des coûts de parking, des péages…)
Part des répondants ayant au moins une voiture, et l'estimant « élevé ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

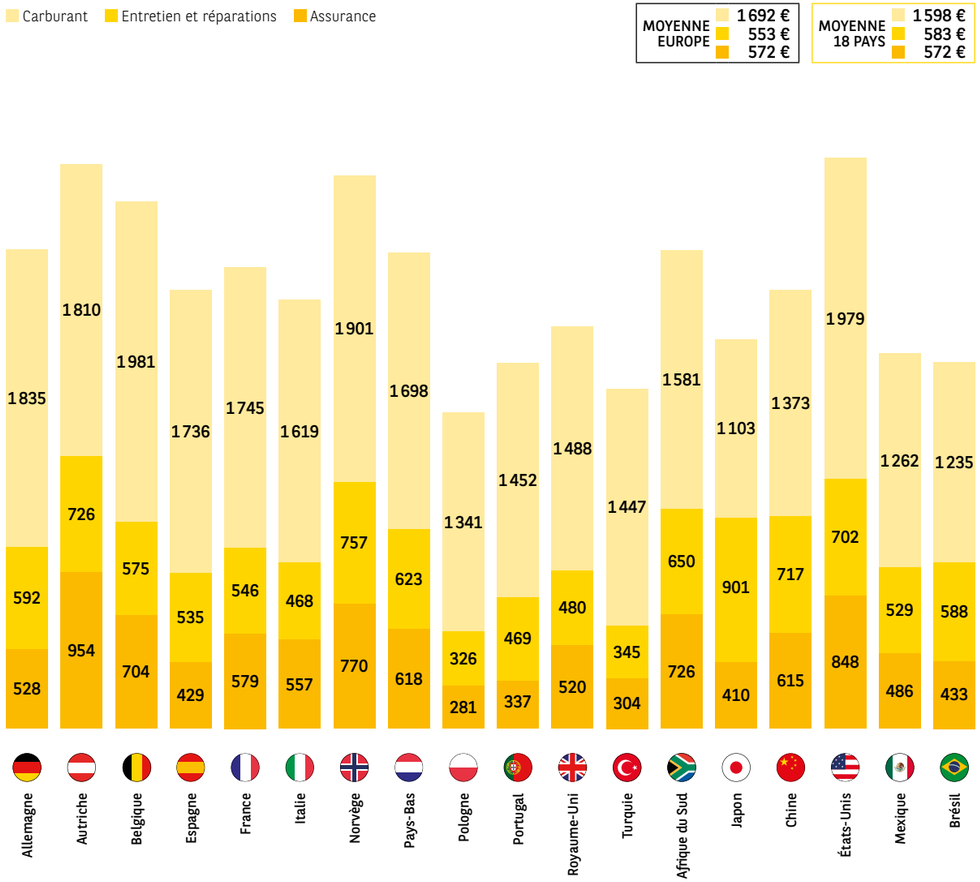
Si l'on s'en tient aux strictes données monétaires, c'est aux États-Unis, en Autriche et en Norvège que le poste automobile est en valeur à son plus haut niveau, à près de 2 000 € annuels **(Fig. 13)**. Mais si l'on se réfère au revenu annuel net par habitant, le poids budgétaire de l'usage automobile (carburant, entretien et assurance) devient très différent. Les Américains sont alors ceux qui y consacrent le moins d'argent (6,4 % de leur budget annuel). Un chiffre deux fois plus élevé chez leurs voisins Mexicains (13,3 %). En France, 7,7 % du budget sont consacrés à l'automobile.

UN POIDS FINANCIER DE PLUS EN PLUS ÉLEVÉ

Non seulement une voiture coûte cher à l'usage, mais elle coûte surtout de plus en plus cher. Plus de 8 personnes interrogées sur 10 le pensent, une infime minorité estimant que le coût à l'usage a baissé. Dans tous les pays de l'étude, ce sentiment d'un usage toujours plus cher est majoritaire **(Fig. 14)**. Fort logiquement, toujours en regard de la situation économique qu'ils connaissent, les Turcs plébiscitent cette opinion (95 %). Les Africains du Sud sont presque autant à y souscrire. Il faut se rendre en Asie, plus précisément au Japon et en Chine, pour rencontrer des automobilistes relativement plus « indulgents », un peu moins de 7 sur 10 constatant le renchérissement automobile.

Fig. 13

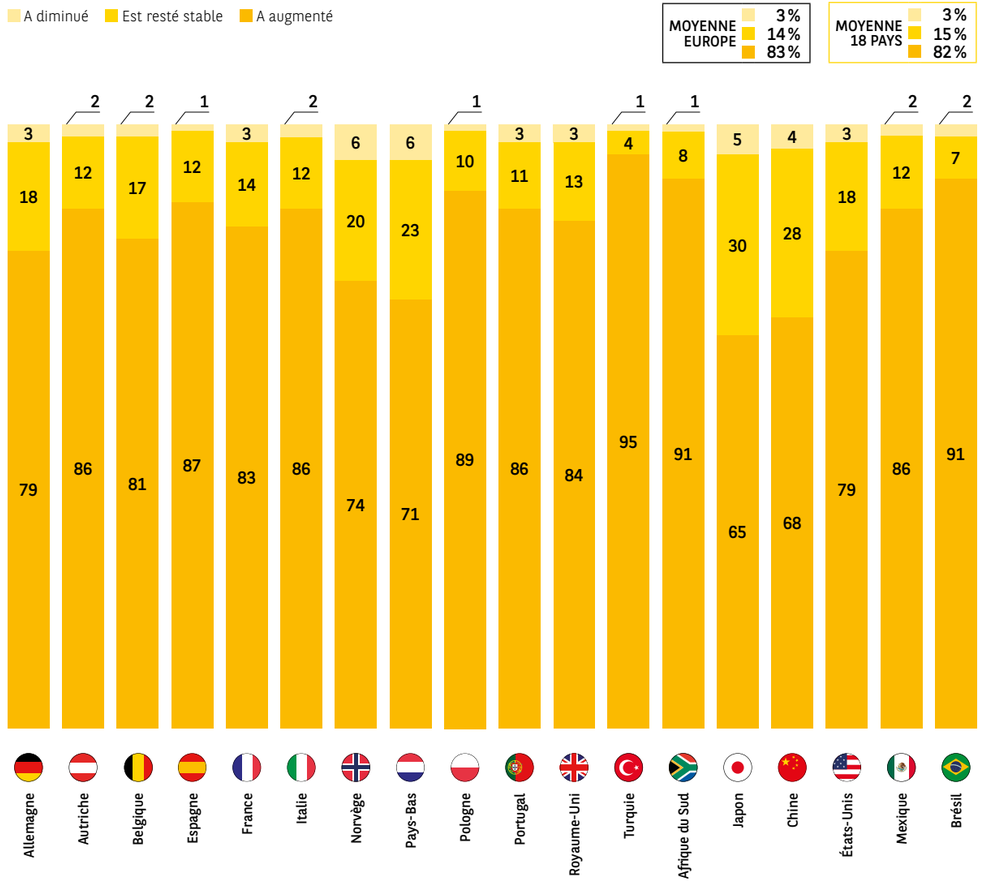
Répartition du coût à l'usage annuel du véhicule entre les différents postes de dépense
Part des répondants ayant au moins une voiture. En euros.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Fig. 14

Le coût à l'usage des voitures comprend principalement le carburant, l'entretien, l'assurance et le parking. Ces dernières années, diriez-vous que ce coût à l'usage concernant votre véhicule… ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

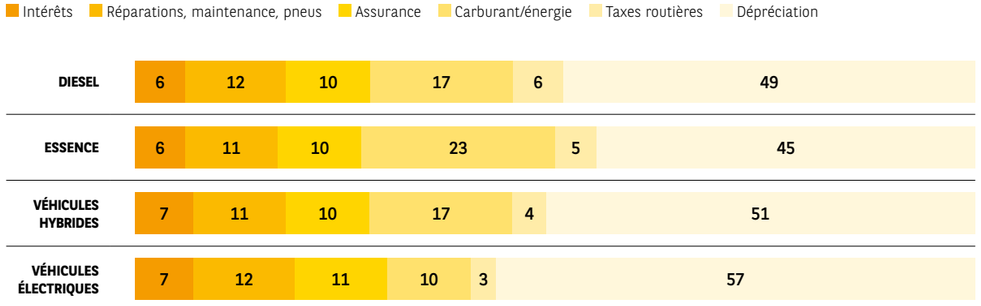
DÉPRÉCIATION, UN COÛT À L'USAGE MASQUÉ

Une autre façon de considérer le budget automobile consiste à intégrer non seulement les coûts mais aussi les pertes induites. Ainsi, sous cet angle, à l'échelle des pays européens, la dépréciation d'un véhicule apparaît comme le premier poste qui pénalise ce budget, privant les automobilistes d'une marge de manœuvre financière lors d'un futur rachat. Une dépréciation plus forte pour les plus récents modèles électriques, conformément à l'obsolescence accrue des produits technologiques innovants **(Fig. 15)**.



Fig. 15 / Contexte

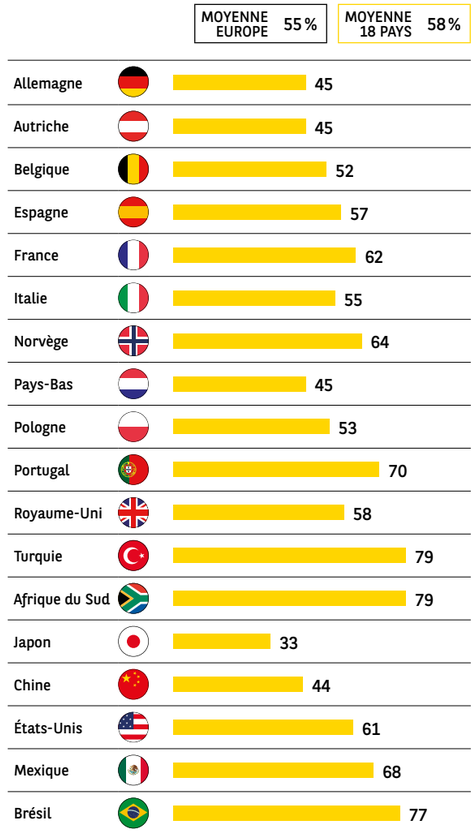
Estimation de la part des divers postes de coût de l'automobile
En %.



Source : LeasePlan 2021.

Fig. 16

Avez-vous déjà renoncé à réaliser des déplacements en raison du coût lié au transport, quel que soit le moyen de transport prévu ?
Part des répondants ayant répondu « Oui ».
À tous. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

UN COÛT QUI FAIT RENONCER

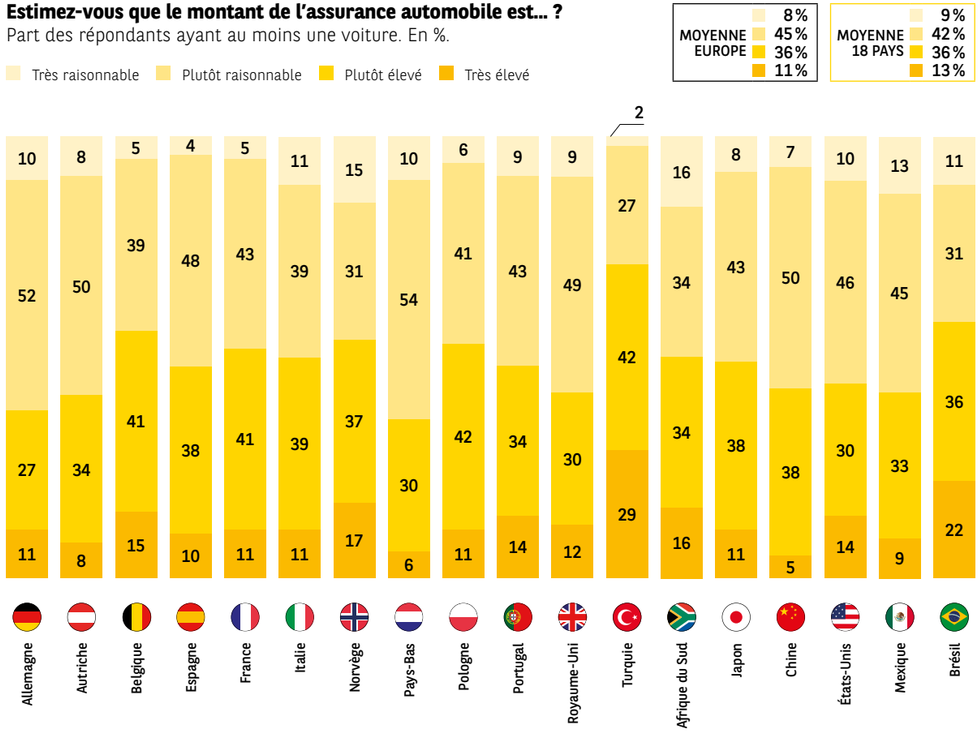
De façon générale, la problématique coût concerne la mobilité dans son ensemble. Près de 6 personnes sur 10 déclarent avoir renoncé à se déplacer en raison du coût induit, quel que soit le moyen utilisé **(Fig. 16)**. Dans les pays aux économies les plus fragiles, comme la Turquie ou l'Afrique du Sud, cette proportion atteint même près de 8 personnes sur 10. À ce sujet, la France se situe dans la moyenne générale.

> Près de 6 personnes sur 10 déclarent avoir renoncé à un déplacement en raison du coût induit.

Assurance et entretien, deux postes jugés encore raisonnables

Fig. 17

Estimez-vous que le montant de l'assurance automobile est… ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

L'ASSURANCE D'UN COÛT ÉLEVÉ

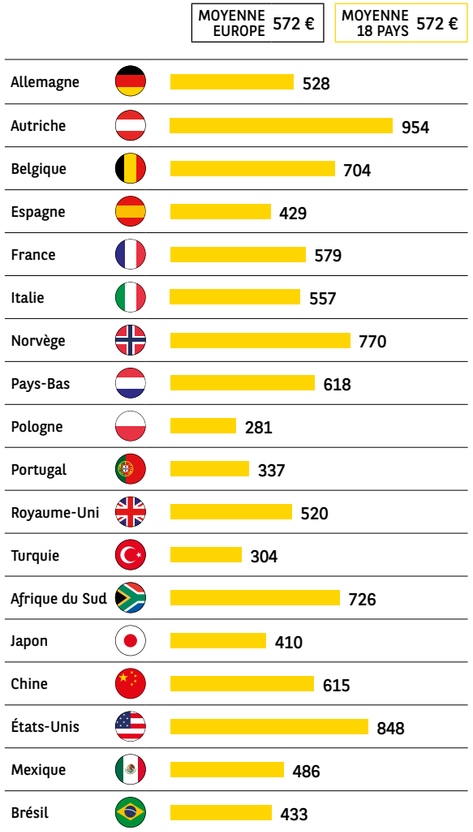
Premier poste de dépense à l'usage étudié dans cet Observatoire Cetelem 2023 de l'automobile, l'assurance est jugée élevée par près d'1 personne sur 2 **(Fig. 17)**. Au risque de se répéter – et ceci arrivera à nouveau plusieurs fois – les Turcs sont les plus enclins à pointer ce coût excessif (71 %) tandis que les Allemands sont les moins nombreux à en faire état (38 %). La répartition géographique des opinions fait à ce sujet apparaître plusieurs pays européens où les contempteurs de l'assurance s'expriment majoritairement. C'est le cas notamment en Belgique et en Norvège. Un peu plus d'1 Français sur 2 pense de même.

Pour autant, il n'existe pas de réelle corrélation entre le coût de l'assurance et le sentiment de la payer trop cher. Avec près de 1 000 € annuels, les Autrichiens y consacrent le budget le plus élevé alors qu'ils sont parmi les moins nombreux à le considérer excessif. *A contrario*, les Polonais font partie du groupe de tête des vindicatifs tandis qu'ils s'acquittent du plus faible coût d'assurance. Une fois encore, la France se situe dans la moyenne avec 579 € dépensés annuellement **(Fig. 18)**.

Rapporté au revenu par habitant, le budget assurance place les Autrichiens en deuxième position, devancés de peu par les Mexicains (respectivement 2,5 % et 2,8 %). Les Polonais restent en dernière position de ce classement (1,1 %).

Fig. 18

Combien vous coûte l'assurance de votre véhicule, par an ?
Part des répondants ayant au moins une voiture.
En euros.



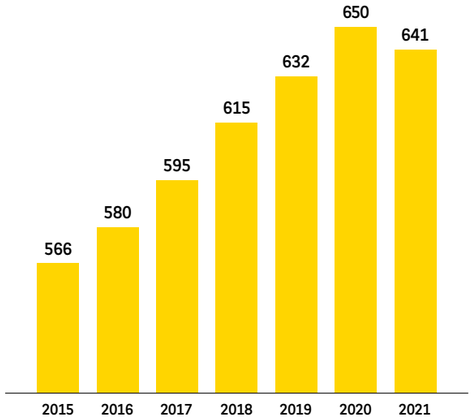
Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

VERS UNE INVERSION DE LA TENDANCE HAUSSIÈRE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE ?

Après 6 années consécutives d'augmentation, les primes d'assurance automobile marquent un léger repli en France en 2021 en faisant économiser en moyenne 9 euros aux automobilistes par rapport à l'année précédente (Fig. 19). Alors que l'augmentation constante observée depuis 2016 s'expliquait principalement par le renchérissement des pièces de rechange et la répercussion des surcoûts liés aux autres branches de l'assurance (conséquences directes ou indirectes des catastrophes naturelles, Covid…), la raison du recul observé en 2021 est tout autre. En effet, la crise sanitaire, les restrictions de déplacement associées et le déploiement massif du télétravail ont contribué à réduire significativement le trafic et par ricochet les sinistres et les remboursements effectués par les assureurs. À cela s'ajoute l'augmentation de la pression concurrentielle dans le secteur de l'assurance automobile avec l'arrivée de nouveaux entrants qui réduisent les prix grâce à de nouveaux modèles « pay as you drive » ou « pay how you drive » où les tarifs dépendent de l'intensité d'usage de la voiture ou de la façon de conduire.

Fig. 19 / Contexte

Évolution de la prime annuelle d'assurance auto moyenne en France, par conducteur
En euros.



Source : lelynx.fr

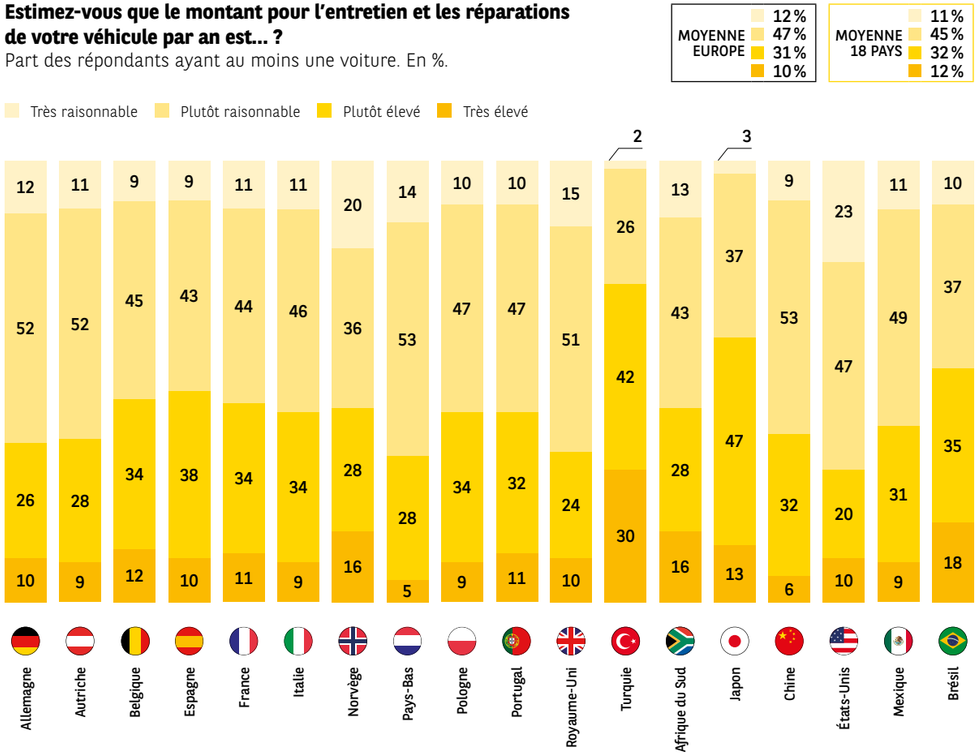
RÉPARATIONS, UN MOINDRE MAL

En matière d'entretien et de réparations, deuxième poste budgétaire étudié, les opinions des automobilistes s'adoucissent, seulement un peu plus de 4 sur 10 les jugeant trop élevées **(Fig. 20)**. À nouveau, les Turcs occupent le haut du classement (72 %) suivis cette fois par des Japonais également très remontés au sujet de leur prix excessif. Les Américains et les Britanniques ne semblent pas devoir en subir les conséquences financières (30 % et 34 %). Et les Français ? Dans la moyenne, bien sûr.

Si l'on en juge par le coût de ces réparations et le pourcentage qu'elles représentent par rapport au revenu moyen, les Japonais semblent avoir de bonnes raisons de se montrer agacés. Avec 901 € dépensés chaque année, ils occupent nettement la première place du classement, suivis par les Norvégiens et les Autrichiens. Une fois encore, les Polonais sont les moins dépensiers (326 €) avec les Turcs pour consacrer aux réparations un budget quasi similaire **(Fig. 21)**.

Fig. 20

Estimez-vous que le montant pour l'entretien et les réparations de votre véhicule par an est… ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

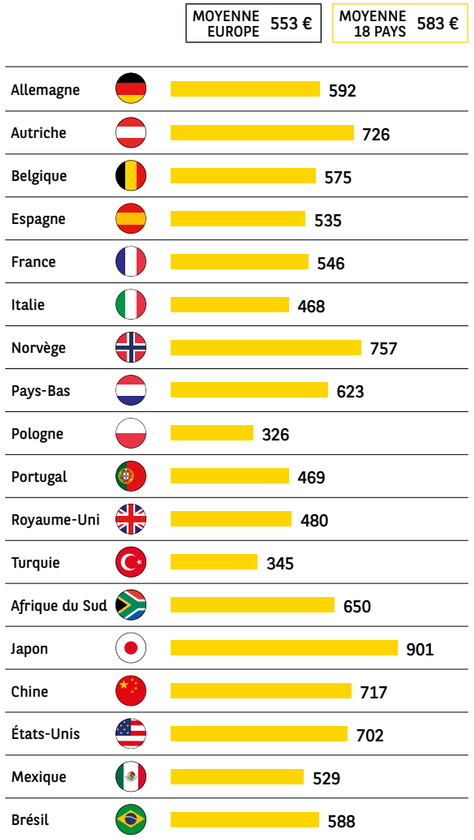
Concernant le ratio réparations/revenu, les Japonais arrivent en deuxième position, les Mexicains se plaçant à nouveau en tête d'affiche (respectivement 2,7 % et 3,1 %). Pas de changement pour les deux dernières positions occupées par la Pologne et les États-Unis.

Notons aussi que pour les véhicules neufs ou d'occasion, les dépenses consacrées aux réparations sont très proches. Concernant les premiers, elles font l'objet de rendez-vous réguliers en concession engendrant un coût certain alors que pour les seconds, les réparations sont peut-être plus fréquentes, mais effectuées à moindre prix.



Fig. 21

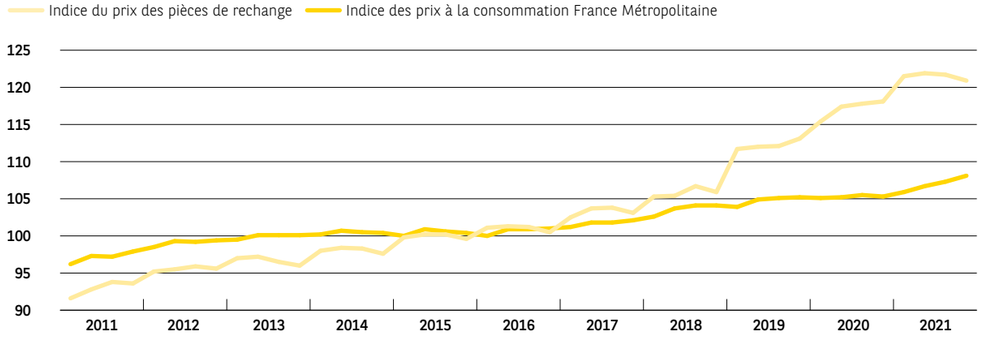
À combien estimez-vous l'entretien et les réparations de votre véhicule par an ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En €.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Fig. 22 / Contexte

Indice du prix des pièces de rechange en France (hors TVA à modèle constant) comparé à l'indice des prix à la consommation
Base 100 en 2015.



Source : INSEE, SRA.

FLAMBÉES DES PRIX SUR LES PIÈCES DÉTACHÉES

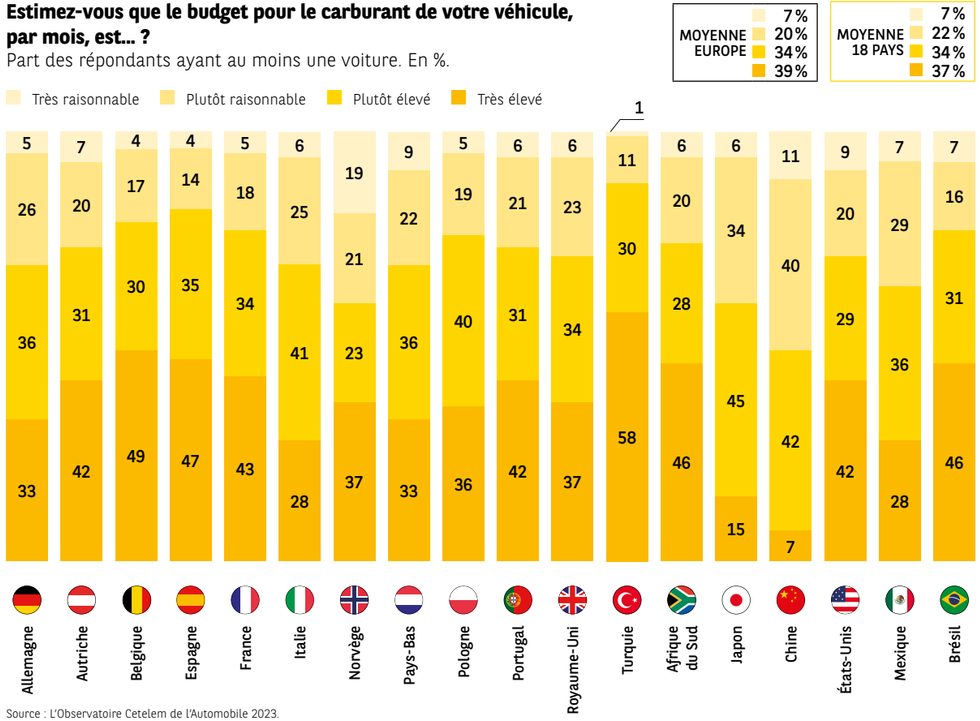
Les voitures ne sont pas les seules à devenir plus chères d'année en année, les pièces de rechange aussi ! Plusieurs phénomènes concomitants expliquent cette augmentation de près de 30 % en dix ans **(Fig. 22)**.
Les véhicules sont mieux équipés et les pièces de plus en plus sophistiquées et complexes à produire. Les récentes pénuries (de puces électroniques notamment), l'allongement des délais de livraison et l'augmentation du prix des matières premières tendent à expliquer l'accélération récente de l'augmentation des prix. Le monopole des constructeurs automobiles sur les pièces détachées est également régulièrement pointé du doigt pour entraîner des surcoûts importants pour les consommateurs. La libéralisation du marché des pièces automobiles initiée par la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 pourrait contribuer à inverser la tendance (en France). Cette bascule risque d'être lente et progressive puisque seul le marché du vitrage sera concerné à partir de janvier 2023. Dans l'attente, pour alléger la facture, les consommateurs peuvent compter sur leur garagiste qui, depuis 2017, a l'obligation de présenter un devis alternatif avec des pièces dites de réemploi issues de seconde main et donc moins chères.

L'essence du problème



Fig. 23

Estimez-vous que le budget pour le carburant de votre véhicule, par mois, est… ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



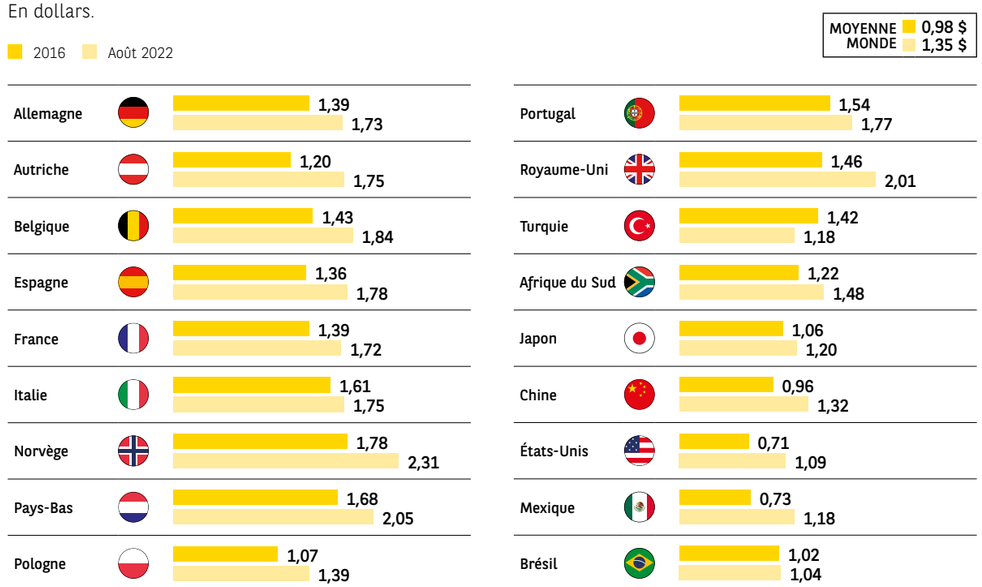
Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

MON CHER CARBURANT…

Si le coût de l'assurance et des réparations fait l'objet d'un débat relatif, il n'en est pas de même au sujet du carburant. La sentence est claire : 7 automobilistes sur 10 trouvent élevé le budget qui lui est consacré **(Fig. 23)**. Dans un seul des pays de l'étude, en l'occurrence la Chine, ce point de vue ne convainc pas la majorité, mais de façon modérée puisque 49 % des automobilistes chinois s'accordent à le penser. Partout ailleurs, il n'y a pas débat, particulièrement en Turquie où 9 personnes sur 10 constatent cette cherté. Le Japon et le Mexique font preuve d'un peu plus de retenue sans pourtant atteindre la mansuétude chinoise.

Fig. 24 / Contexte

Prix du litre d'essence à la pompe
En dollars.



Source : TheGlobalEconomy.

UNE HAUSSE SPECTACULAIRE DES PRIX

L'examen de l'évolution des prix à la pompe dans quelques pays de cette étude, centré sur le seul gazole, permet d'expliquer pour partie le ressenti des automobilistes **(Fig. 24)**.
Au Japon, on constate en effet que l'augmentation des prix est relativement contenue. À l'inverse, aux États-Unis ou au Mexique, les prix ont augmenté de plus de 50 %, faisant oublier aux consommateurs qu'ils restent cependant bas par rapport à ceux d'autres pays.

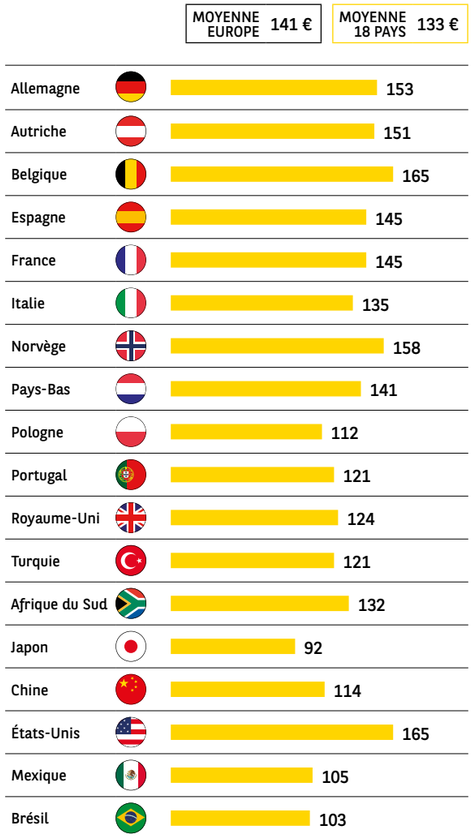
Cette augmentation a une incidence directe sur le nombre de kilomètres parcourus. Dans le cas français, il en résulte qu'1 € en plus par litre de diesel conduit à court terme à 1 000 kilomètres parcourus en moins, chaque année. Sur le long terme, cette augmentation tarifaire diminue le kilométrage moyen annuel de 7 500 kilomètres.

IMPACTS VARIABLES DU PASSAGE À LA POMPE

Concrètement, le poids de ce budget carburant pèse en moyenne 133 € par mois pour les 18 pays de cet Observatoire Cetelem 2023 de l'Automobile. Avec des écarts sensibles, pas toujours là où on pouvait s'y attendre, la flambée des prix n'ayant pas été uniforme dans tous les pays **(Fig. 25)**.

Fig. 25

Combien vous coûte le carburant de votre véhicule par mois ?
Valeur moyenne. Part des répondants ayant au moins une voiture. En euros.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

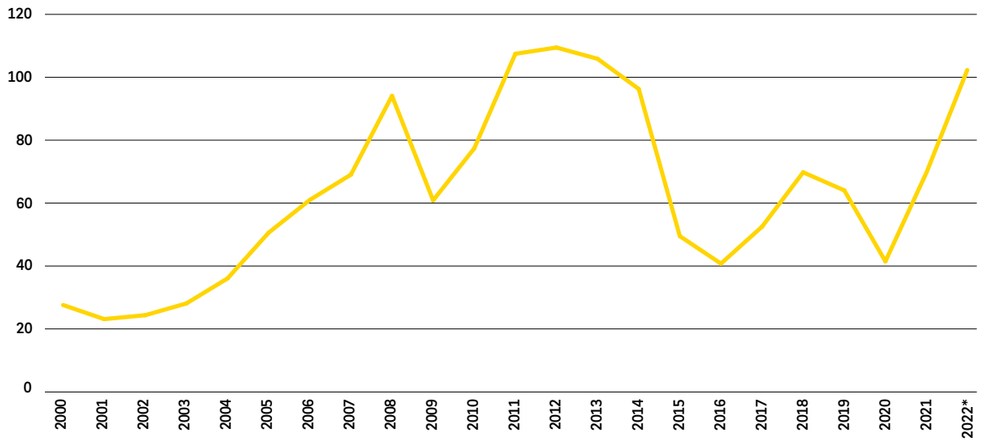
C'est au Japon que les automobilistes, relativement bienveillants quant à l'impact du budget carburant, estiment avoir la dépense mensuelle la moins élevée : 92 €. Partout ailleurs, la barre des 100 € est franchie, parfois même allègrement. En Belgique et aux États-Unis, duo leader de ce classement, il convient de débourser 165 € par mois pour circuler. Dans la plupart des pays de l'Union européenne, hormis le Portugal et la Pologne, le budget carburant mensuel est assez proche.

COURS DU PÉTROLE SOUS TENSION

Le 24 février 2022, jour où Vladimir Poutine annonçait le début d'une « opération spéciale » en Ukraine, le cours du baril de pétrole dépassait les 100 $ pour la première fois depuis 7 ans. Après des années où celui-ci a été contenu sous la barre des 80 $, une période très incertaine semble s'ouvrir, le cocktail géo-politico-économique pouvant réserver de multiples surprises (Fig. 26).

Fig. 26 / Contexte

Évolution du prix du baril de Brent
En dollars par baril.



Source : EIA.

* Prévision.

Baisser les coûts, coûte que coûte



Les moyens personnels d'agir

PRISE DE MESURES

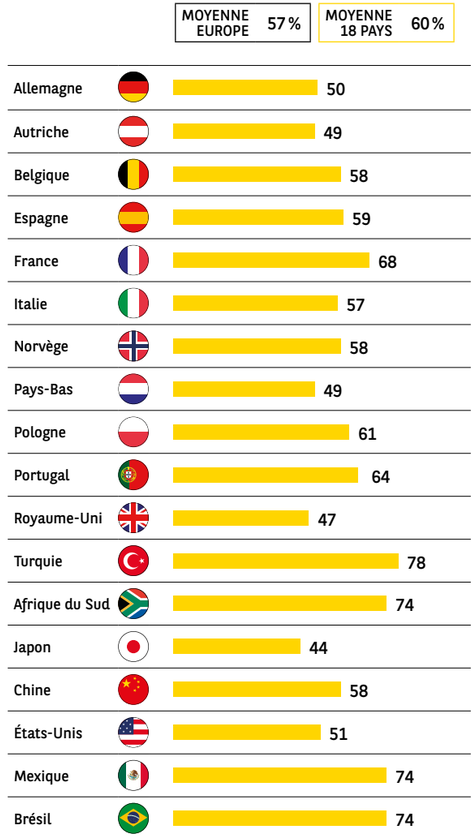
Face à cette situation qui voit les problématiques économiques se teinter de plus en plus de gris, voire virer au noir, les automobilistes ne restent pas sans réaction. Ils estiment le coût à l'usage de leur véhicule trop élevé. 6 sur 10 mettent en place des mesures pour le limiter **(Fig. 27)**. Cette réaction est particulièrement affirmée dans les 4 pays aux économies les plus fragiles, trois quarts des Africains du Sud, des Brésiliens et des Mexicains prenant des mesures, les Turcs étant encore plus nombreux. Il faut aller en France pour trouver aussi des automobilistes très majoritairement réactifs (7 sur 10). La place centrale occupée par le prix des carburants pendant la longue séquence électorale qui a précédé cette étude n'est sans doute pas étrangère à ce résultat. À l'inverse, Japonais, Britanniques, Autrichiens et Néerlandais montrent moins d'entrain.

HARO SUR LA CONSOMMATION DE CARBURANT

Agir, oui, mais sur quoi ? Pas besoin d'être devin pour savoir quel poste est concerné en premier, la lecture des pages précédentes apportant une réponse évidente. Pour 65 % des personnes interrogées, il faut d'abord diminuer le budget carburant **(Fig. 28)**. À l'exception des Japonais qui, nous l'avons vu, ne semblent pas trop souffrir d'une flambée à la pompe, l'ensemble des autres nations lui accordent de très loin la plus grande des attentions. Et, une fois n'est pas coutume, ce sont dans les pays européens que la volonté de limiter la dépense en carburant est la plus élevée. L'examen des autres postes fait apparaître des singularités locales. En France, c'est faire baisser la note liée aux péages, une spécialité nationale, qui arrive en deuxième position. En Belgique, au Brésil et aux Pays-Bas, moins dépenser en parking et en stationnement est la deuxième priorité. En Italie et au Japon, on s'occupera plutôt de faire baisser le coût de l'assurance.

Fig. 27

Mettez-vous en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de votre véhicule ?
Part des répondants ayant au moins une voiture, et ayant répondu « Oui ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

D'ABORD MOINS ROULER POUR MOINS CONSOMMER

Pour faire baisser leur note de carburant, les automobilistes sont prêts à envisager plusieurs solutions, la première étant la plus évidente : moins rouler. 6 personnes sur 10 ont adopté cette mesure. Une mesure qui fait largement consensus, hormis au Japon et en Chine où respectivement 1 automobiliste sur 3 et 1 sur 5 est prêt à l'envisager. Avec les Africains du Sud, on retrouve les Français pour être les plus nombreux à réduire le kilométrage parcouru (69 % et 65 %).

Moins rouler donc, mais aussi comparer les prix des carburants et trouver la station-service la moins chère pour 46 % des personnes interrogées.

Fig. 28

Quels sont les postes de dépenses que vous cherchez le plus à limiter ?
Part des répondants ayant au moins une voiture et mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule.

	Le carburant (gazole, essence…)	**L'entretien et la maintenance**	**L'assurance**	**Les axes payants** (autoroutes)	**Les frais liés au stationnement** (location de parking, stationnement en ville…)
Allemagne	63 %	24 %	24 %	13 %	23 %
Autriche	75 %	26 %	24 %	10 %	15 %
Belgique	71 %	15 %	17 %	20 %	35 %
Espagne	68 %	27 %	23 %	18 %	26 %
France	67 %	18 %	12 %	37 %	30 %
Italie	68 %	26 %	30 %	19 %	24 %
Norvège	67 %	23 %	15 %	22 %	22 %
Pays-Bas	68 %	15 %	18 %	12 %	34 %
Pologne	71 %	24 %	21 %	20 %	22 %
Portugal	61 %	27 %	20 %	28 %	24 %
Royaume-Uni	61 %	23 %	20 %	12 %	24 %
Turquie	65 %	40 %	19 %	21 %	22 %
Afrique du Sud	66 %	39 %	23 %	17 %	19 %
Japon	49 %	25 %	32 %	20 %	24 %
Chine	62 %	44 %	26 %	17 %	30 %
États-Unis	63 %	34 %	25 %	16 %	16 %
Mexique	59 %	38 %	18 %	20 %	28 %
Brésil	58 %	29 %	19 %	20 %	43 %
MOYENNE EUROPE	**67 %**	**23 %**	**20 %**	**20 %**	**26 %**
MOYENNE 18 PAYS	**65 %**	**28 %**	**21 %**	**20 %**	**26 %**

Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Ce qui revient, paradoxalement, à effectuer des kilomètres supplémentaires et donc à consommer plus. Cette option est peu envisagée par les Turcs et les Africains du Sud.

Dans des proportions quasiment identiques (44 %), les automobilistes adopteront une autre conduite. Ils opteront pour plus de souplesse et moins de vitesse. Les Norvégiens, très auto-électrifiés, ne comptent pas vraiment avoir le pied léger et la main souple (24 %).

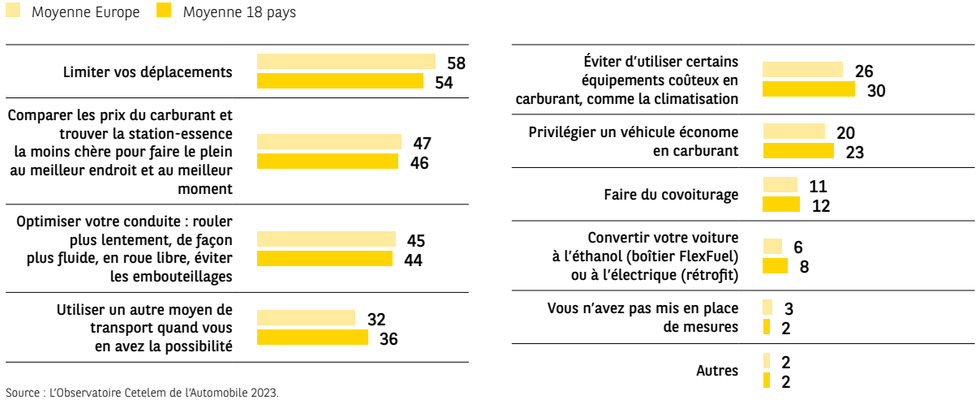
Au sujet de ces trois items, la différence entre ruraux et urbains est significative. 61 % des premiers envisagent de limiter leurs déplacements contre 51 % des seconds. Concernant la quête d'un carburant moins cher et le choix d'une conduite optimisée, l'écart est moindre (respectivement 4 % et 6 %).

Le reste du classement fait apparaître l'intention de changer de mode de transport (36 %), particulièrement chez les urbains (39 % vs 27 % pour les ruraux), mais surtout il met en évidence la faible attention accordée à certaines solutions respectueuses de l'environnement.

Le choix d'un véhicule économe en carburant ne séduit qu'1 personne sur 5 et le covoiturage seulement 1 sur 10. Sur ce dernier point cependant, c'est 1 personne sur 5 en Turquie, en Afrique du Sud et au Mexique **(Fig. 29)**.

Fig. 29

Concernant le carburant, quelles mesures avez-vous mises en place pour réduire ce coût ?
Part des répondants ayant au moins une voiture et mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule. Plusieurs réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

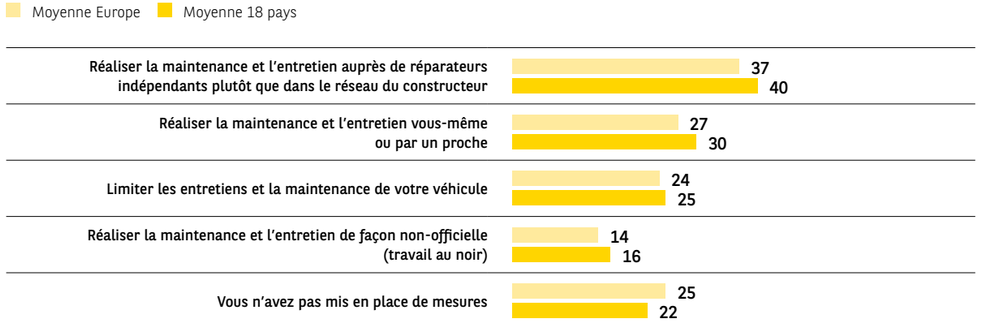
RÉPARER SOI-MÊME, C'EST TOUJOURS ÇA DE GAGNÉ

Agir sur l'entretien et la maintenance offre également une perspective à des automobilistes *cost-killers* **(Fig. 30)**. Et en la matière, les réseaux des marques automobiles se voient les premiers pénalisés. Parmi les automobilistes qui cherchent à réduire les coûts, près de 4 sur 10 ont choisi de confier l'entretien et les réparations de leur véhicule à des indépendants.

C'est chez les deux voisins ibériques que les réseaux de marque ont le plus de soucis à se faire. Le Do It Yourself (DIY) a également la cote puisque 3 automobilistes sur 10 sont prêts à mettre eux-mêmes la main dans le moteur, avec des Chinois et des Américains qui s'affichent comme rois de la mécanique. Pour le quart des personnes interrogées, il existe une solution encore plus radicale : limiter l'entretien et la maintenance. Plus de 4 Turcs sur 10 sont tentés par l'expérience.

Fig. 30

Concernant l'entretien et la maintenance, quelles alternatives mettez-vous en place pour réduire ce coût ?
Part des répondants ayant au moins une voiture mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule. Plusieurs réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

MOINS DE BÉNÉFICES ATTENDUS CÔTÉ ASSURANCES

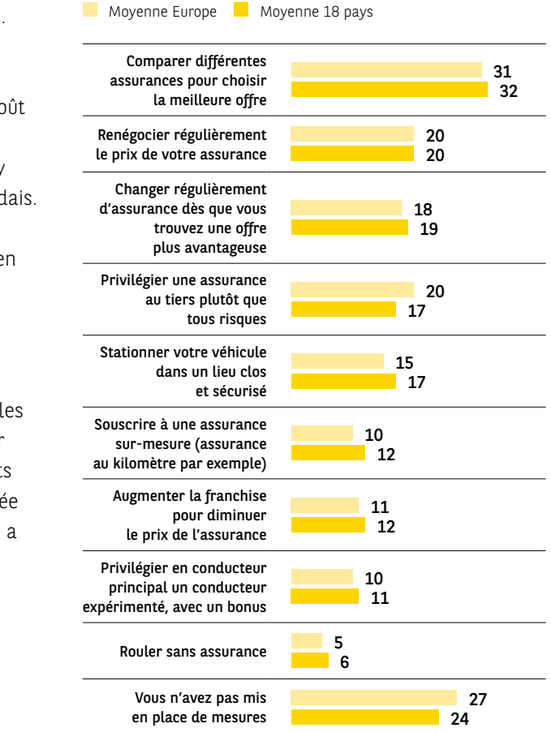
Au troisième étage de la fusée réduction des coûts, agir sur l'assurance présente des opportunités relativement moins séduisantes **(Fig. 31)**. Soulignons d'emblée que 24 % des personnes qui cherchent à réduire les coûts n'ont pris aucune mesure à ce sujet, les Européens y étant les plus réfractaires. 6 % ont même décidé de rouler sans assurance.

La première solution retenue pour réduire son coût consiste à comparer les offres (32 %), démarche pratiquée de façon très inégale, 47 % des Turcs y souscrivant contre seulement 19 % des Néerlandais. Dans une logique purement économique, 17 % ont également choisi de limiter leur protection en optant pour un contrat au tiers.

Autre choix effectué, changer régulièrement d'assurance (19 %), avec des Chinois et des Britanniques champions en la matière. Ensuite, les automobilistes ont opté pour mettre à l'abri leur véhicule, la meilleure façon d'éviter les accidents (17 %). L'assurance sur-mesure, comme celle fixée en fonction du nombre de kilomètres parcourus, a séduit 12 % des personnes interrogées.

Fig. 31

Concernant votre assurance automobile, quelles mesures avez-vous mises en place pour réduire ce coût ?
Part des répondants ayant au moins une voiture et mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule.
Plusieurs réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Des actions attendues des marques et des pouvoirs publics

Si les automobilistes donnent de leur personne pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule, ils entendent aussi que les pouvoirs publics et les marques se montrent actifs à ce sujet.

1 automobiliste sur 2 souhaite que les pouvoirs publics limitent le coût des carburants.

LES POUVOIRS PUBLICS DOIVENT PASSER À L'ACTION

Des pouvoirs publics, le principal levier d'action attendu est financier avec, encore et toujours, la limitation du coût du carburant comme principale décision **(Fig. 32)**. 1 automobiliste sur 2 le réclame. Les ruraux sont les plus nombreux à le souhaiter, notamment en France où 67 % poussent pour cette mesure. La loi Pouvoir d'achat votée par l'Assemblée nationale française, le 4 août dernier, contient une mesure octroyant une remise sur le prix du carburant qui semble tenir compte de leurs attentes. En revanche, en Chine comme au Japon, la limitation du coût des carburants est mollement demandée (36 %).

Toujours au registre économique, près de 4 automobilistes sur 10 souhaitent que les pouvoirs publics baissent les taxes qui pèsent dans leur ensemble sur un véhicule. Les Polonais y sont les moins enclins, au contraire des Brésiliens.

Deux autres mesures sont plébiscitées quasiment à même hauteur : un peu plus d'1 personne sur 5 souhaite le développement des transports publics et des aides à l'achat de véhicules électriques, solutions qui ont la préférence des urbains. Au sujet du développement des transports en commun, Chinois et Américains font front opposé (36 % vs 15 %). Concernant les aides pour passer à l'électrique, les extrêmes se situent en Espagne et en Allemagne (31 % et 14 %).

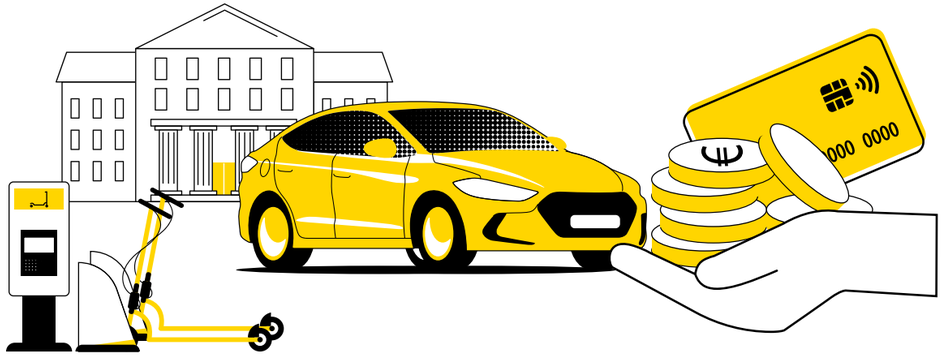
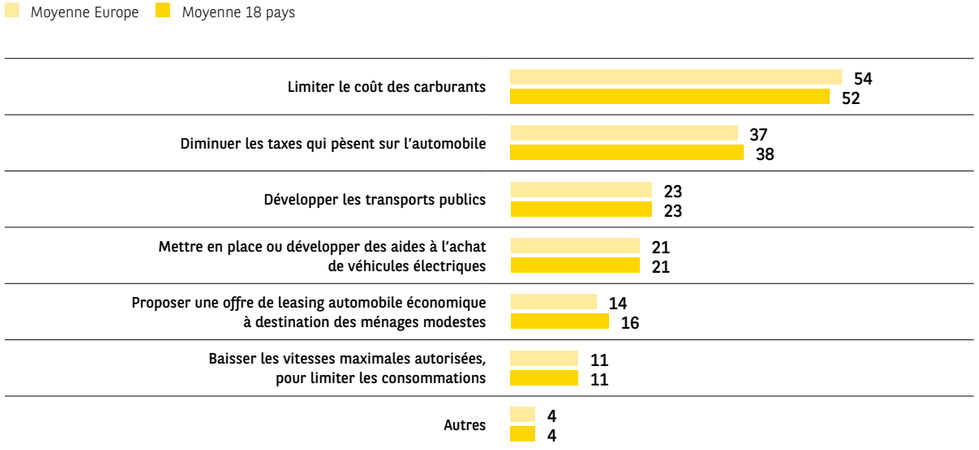


Fig. 32

Selon vous, quelles mesures des pouvoirs publics pourraient le plus limiter le coût à l'achat et à l'usage de l'automobile ?
À tous. Deux réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

DES MARQUES ATTENDUES AU TOURNANT

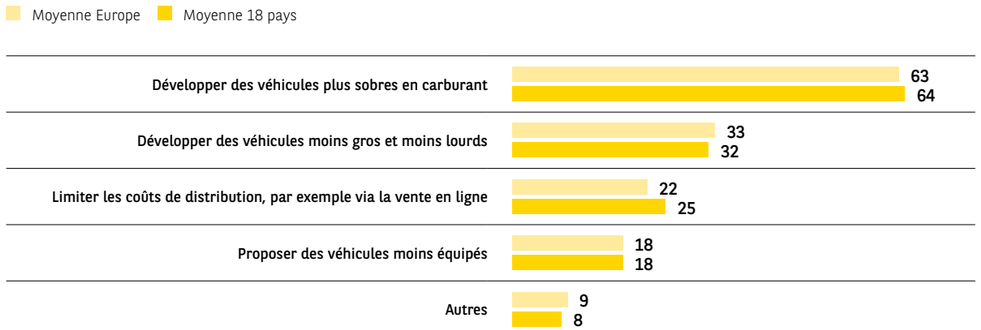
Si les automobilistes attendent beaucoup des pouvoirs publics, ils considèrent également que les marques ne doivent pas rester les bras croisés, confortées par leurs bons résultats (nous y reviendrons). Et pour elles aussi, il convient d'agir sur le vecteur carburant **(Fig. 33)**. 64 % des personnes interrogées jugent qu'elles doivent d'abord et avant tout concevoir des véhicules plus sobres. Un item qui recueille deux fois plus de suffrages que le suivant, preuve supplémentaire de l'extrême importance accordée par les automobilistes à cette question. Il n'est pas étonnant de constater que la Norvège et les États-Unis sont les moins portés à soutenir cette mesure (56 % et 53 %). La première est le pays du véhicule électrique, les seconds de l'essence pas chère.

Deuxième solution qui vise à atteindre par une voie différente le même objectif de moindre consommation, concevoir des véhicules moins lourds (32 %). Un choix qui a les faveurs de l'Allemagne, dont les constructeurs de grosses berlines ont fait la réputation.

La limitation des coûts de distribution et de l'équipement des véhicules recueille nettement moins d'intentions favorables, signe là encore que toute l'énergie des constructeurs doit vraiment s'orienter vers la réduction des consommations dont l'impact est quotidien.

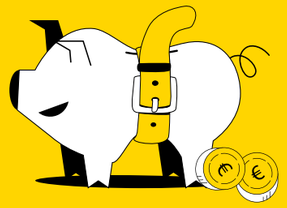
Fig. 33

Selon vous, quelles actions des marques automobiles pourraient le plus limiter le coût à l'achat et à l'usage de l'automobile ?
À tous. Deux réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

L'ESSENTIEL

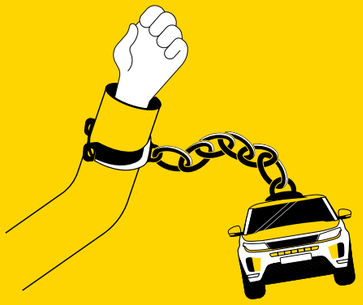


POUR
7 AUTOMOBILISTES SUR 10
l'achat d'une voiture est accessible mais nécessite des efforts financiers

6 PERSONNES SUR 10
ont déjà renoncé à se déplacer en raison du coût d'usage de leur voiture

+ DE 8 AUTOMOBILISTES SUR 10
constatent un coût à l'usage en augmentation





3/4 DES AUTOMOBILISTES
ne pourraient pas renoncer à leur véhicule

7 AUTOMOBILISTES SUR 10
estiment le budget carburant trop élevé

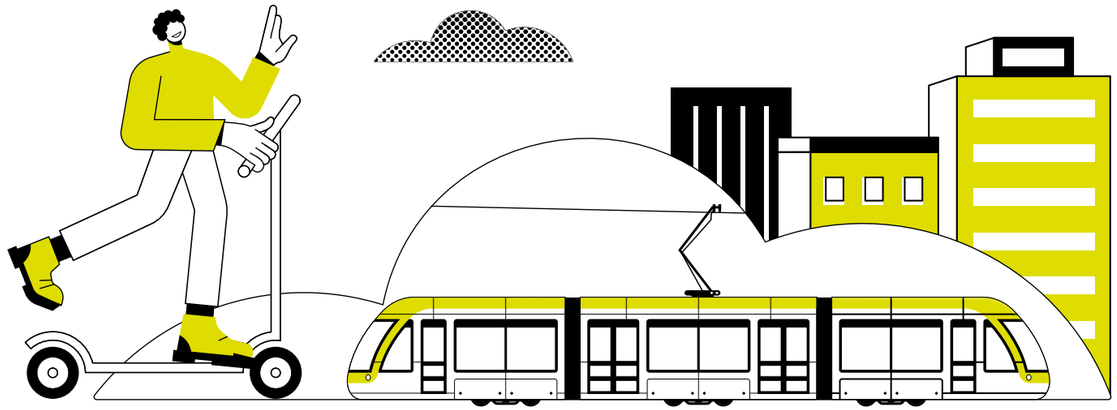


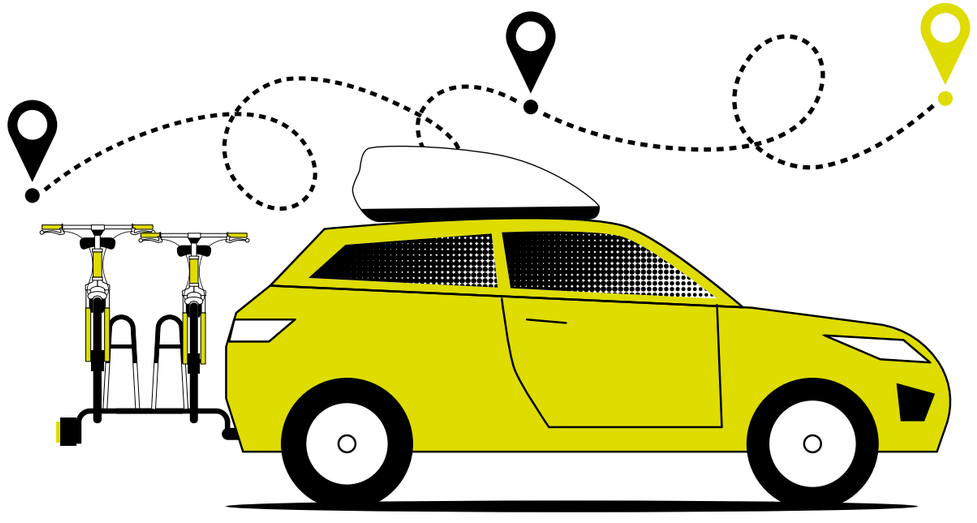
1 PERSONNE SUR 2
juge l'assurance du véhicule élevée

+ DE 6 AUTOMOBILISTES SUR 10
attendent des constructeurs des véhicules plus sobres

1 PERSONNE SUR 2
souhaite que les pouvoirs publics agissent sur le prix du carburant







AUTRES MOBILITÉS, EN COMPLÉMENT

2

Historiquement, pré-historiquement surtout, l'homme a toujours été nomade. La mobilité lui était consubstantielle tant pour lui assurer ses moyens de survie que sa sécurité. Depuis le début du XX^{e} siècle, cette mobilité s'incarne à travers la voiture. Au quotidien, en week-end, en vacances, la voiture est au centre des déplacements. Mais, sous l'influence directe de changements économiques, écologiques et sociétaux structurels, dont le réchauffement climatique est l'un des plus notables, les comportements évoluent et les pratiques aussi. L'emprise de l'automobile est moindre. Le développement des transports en commun et l'émergence des mobilités douces, notamment en ville, s'imposent peu à peu comme des compléments naturels d'une voiture qui voit s'estomper sa place centrale au sein de la société.

Difficile de faire sans voiture



Au centre des déplacements…

TOUJOURS TRÈS UTILE

Dans toutes les situations de la vie, la voiture reste sans discussion possible le moyen de déplacement privilégié. C'est plus particulièrement vrai quand il s'agit de faire ses courses ou de s'adonner à des pratiques sportives **(Fig. 34)**. 9 personnes interrogées sur 10 disent dans ce cas l'utiliser souvent ou très souvent. Pour partir en week-end ou en vacances, elles seront encore 8 sur 10 à le faire. Ce taux baisse légèrement au sujet des déplacements quotidiens dont ceux liés au travail. Trois quarts prennent alors leur voiture.

Soulignons que ce dernier résultat est en baisse de 5 points par rapport à l'an passé, sans doute sous l'impact de la crise sanitaire qui a conduit moins de personnes à se rendre sur son lieu de travail.

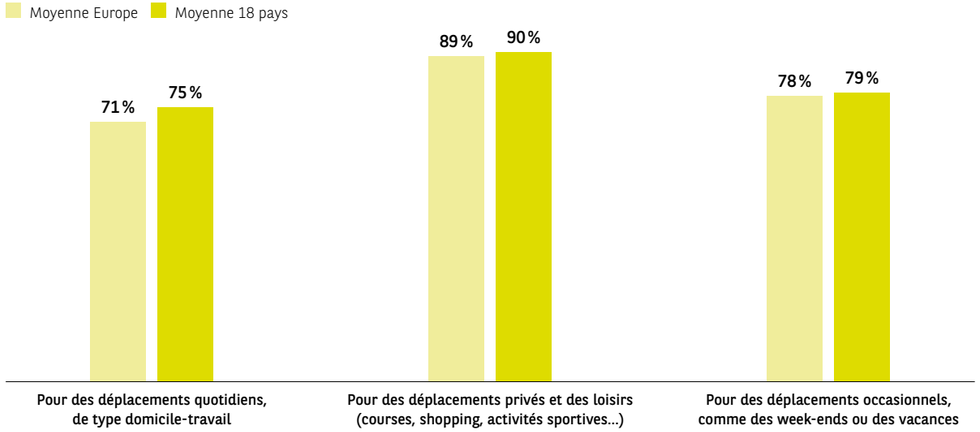
Avec des scores aussi élevés, les différences entre pays sont logiquement moindres. Les Autrichiens, les Français et les Britanniques utilisent relativement moins leur véhicule au quotidien (63 %, 64 % et 64 %), au contraire des Chinois, des Mexicains et des Africains du Sud (90 %).

TOUJOURS PLUS « VOITURE DES CHAMPS » QUE « VOITURE DES VILLES »

La nature des routes fréquentées fait apparaître une plus nette différence géographique avec d'un côté les Européens qui utilisent davantage leur voiture dans un environnement à la fois urbain et rural, de l'autre les pays du reste du monde qui en ont un usage principal en ville. Globalement, 1 personne sur 2 déclare utiliser son véhicule à la fois dans un environnement urbain et rural. En matière d'usages mixtes, on trouve plutôt des « petits » pays par la taille, puisque 68 % des Néerlandais et 60 % des Belges utilisent leur véhicule à la fois en environnement rural et en ville **(Fig. 35)**. Pour l'usage exclusif urbain, ce sont les nations aux grands territoires et aussi aux nombreuses mégalopoles qui se distinguent, avec notamment le Brésil et la Chine où l'usage urbain est prépondérant (88 % et 80 %).

Fig. 34

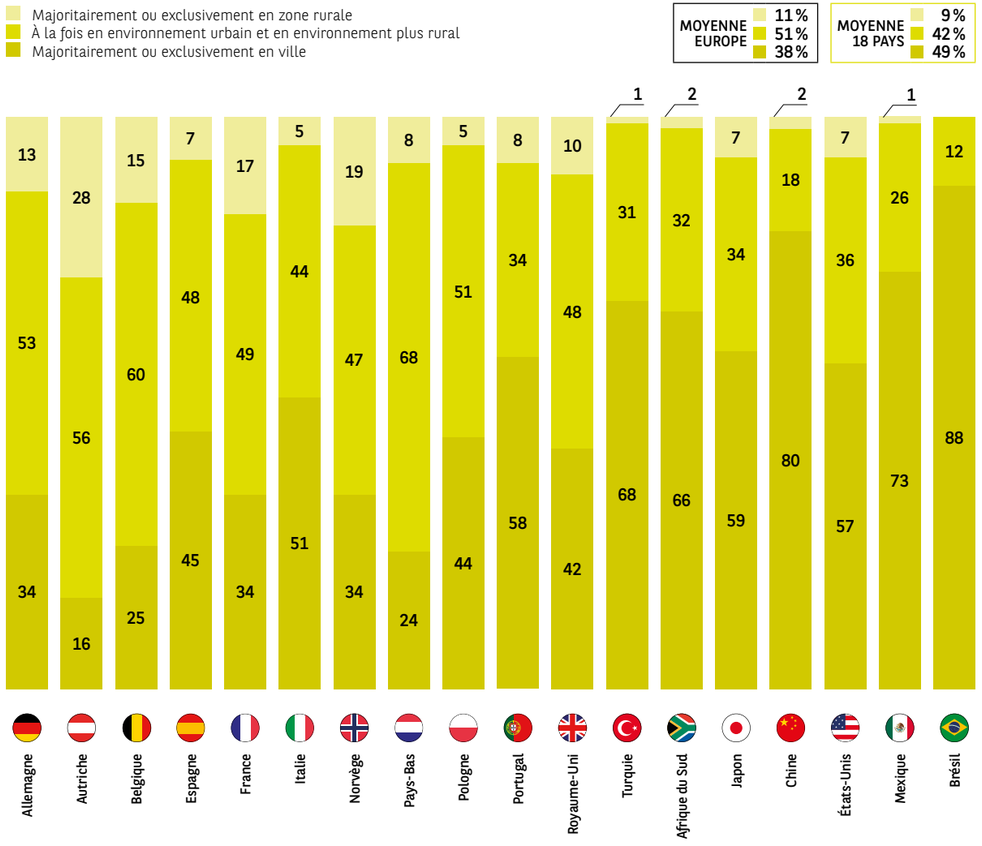
Concernant l'usage de votre véhicule, vous diriez que vous l'utilisez… ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. Part de « Régulièrement » et « Plus souvent ».
Une seule réponse possible par type de déplacement.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Fig. 35

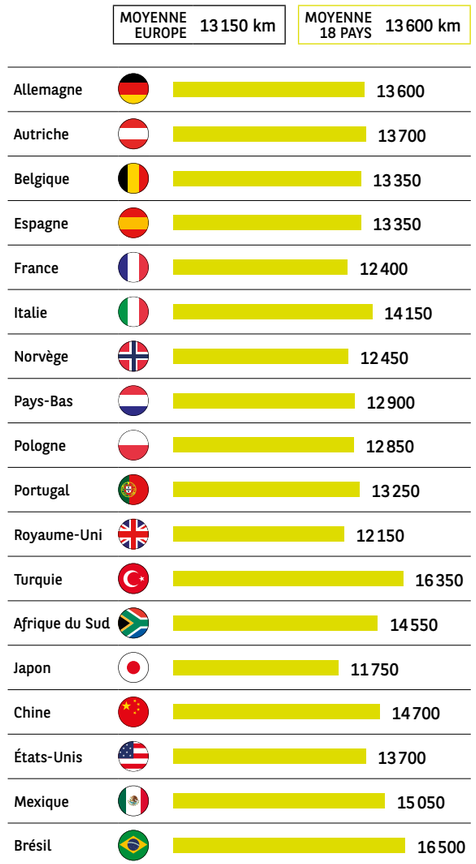
Comment utilisez-vous votre véhicule ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. Une seule réponse possible.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Fig. 36

Combien de kilomètres estimez-vous parcourir par an avec votre véhicule ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En km.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

PLUS C'EST GRAND, PLUS ON ROULE

Cette mobilité automobile se chiffre en kilomètres, 13 600 en moyenne pour l'ensemble des pays étudiés, selon le constat fait par les personnes interrogées **(Fig. 36)**. Et une fois encore, on note un lien de corrélation entre la taille du pays et le nombre de kilomètres parcourus. Le classement distingue à son plus haut un quatuor composé du Brésil, de la Turquie, de la Chine et du Mexique, respectivement 5e, 37e, 4e et 14e pays les plus étendus au monde. L'Italie réussit « l'exploit » de devancer en 5e position les États-Unis, 3e pays le plus grand par la taille. À noter que la France se situe dans les dernières places de ce classement avec 12 400 km parcourus en moyenne chaque année.

> **La moyenne européenne du nombre de kilomètres parcourus en voiture par an est de 13 150 km.**

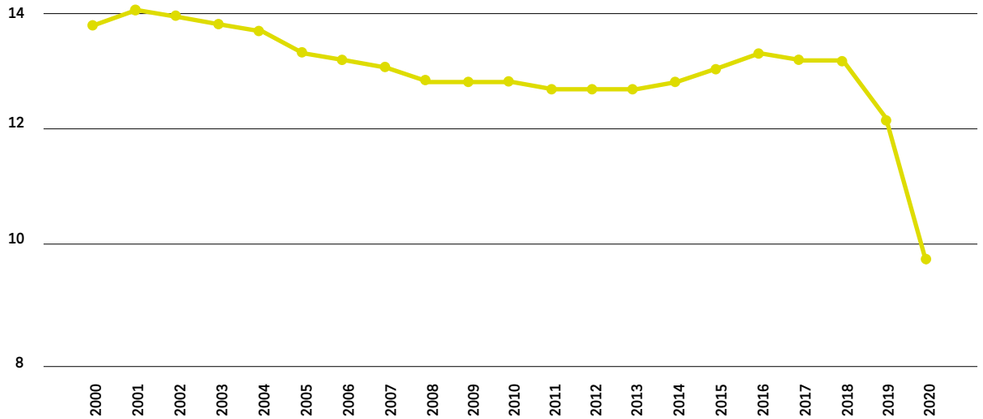
DES FRANÇAIS MOINS ROULEURS

Nous venons de le voir, la France ne fait pas partie du club des gros rouleurs. Et l'évolution sur les 20 dernières années du nombre de kilomètres parcourus ne plaide pas pour une intégration prochaine. Sur cette période, les données collectées auprès de la SDES (Service des données et études statistiques) font apparaître une tendance baissière qui s'est nettement accentuée avec le Covid.

Le nombre moyen de kilomètres parcourus pour 2020 passe sous la barre des 10 000 km alors qu'il s'élevait à près de 14 000 km au début des années 2000 **(Fig. 37)**. Avec la crise sanitaire, c'est notamment le développement du télétravail qui explique cette diminution significative. Les prochaines années nous diront s'il s'agit d'une évolution passagère ou d'un changement sociétal majeur.

Fig. 37 / Contexte

Évolution du kilométrage annuel moyen en France
Kilométrage moyen. En milliers de km.



Source : SDES.

… la voiture challengée au quotidien



DES MOBILITÉS DOUCES QUI GAGNENT DU TERRAIN

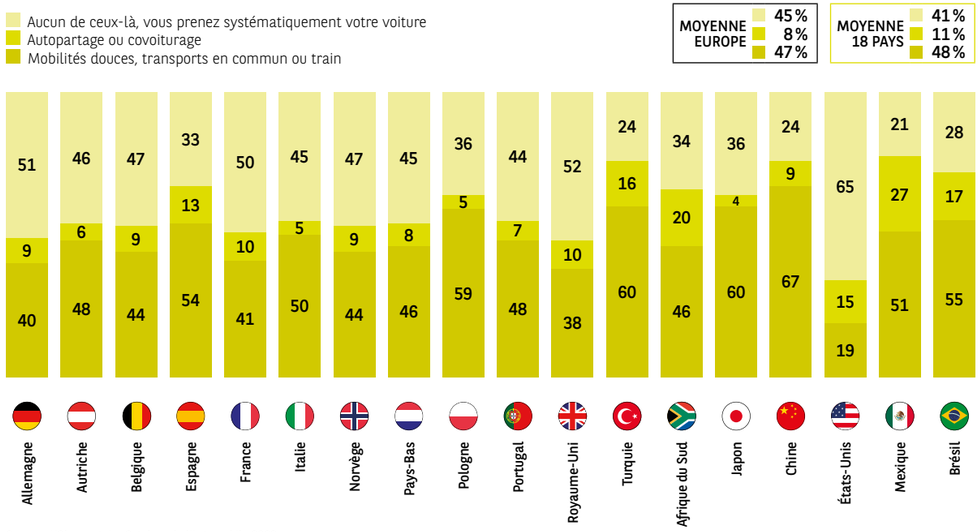
L'usage fréquent de la voiture n'empêche cependant pas de se tourner vers d'autres formes de mobilités **(Fig. 38)**. Ainsi, si 4 automobilistes sur 10 ne sauraient renoncer à prendre leur voiture, au quotidien, près de la moitié complète l'usage de la voiture avec les mobilités douces, les transports en commun ou le train. Dans quatre pays, la préférence pour la voiture est majoritaire, au Royaume-Uni, en Allemagne, en France et surtout aux États-Unis. Et c'est en Chine, en Turquie et au Japon que l'on rencontre le plus grand nombre de personnes qui optent pour les mobilités douces ou les transports en commun. L'autopartage et le covoiturage séduisent encore un pourcentage limité des automobilistes (11 %). Les pays économiquement moins développés semblent les plus intéressés par cet usage, sans doute en raison de déplacements plus fréquents effectués avec des mini-bus ou des voitures à usage familial qui s'y apparentent.

Ces résultats généraux cachent une nette césure entre monde rural et monde urbain. Pour ceux qui habitent le premier, l'usage quotidien est inconditionnel dans 56 % des cas, contre seulement 35 % pour les habitants des villes. En France, le ratio est presque du simple au double (64 % vs 36 %). À l'inverse, plus de la majorité des urbains opteront pour les mobilités douces, les transports en commun ou le train, 35 % des ruraux faisant le même choix.

Mais nous reviendrons plus en détails sur ce clivage territorial.

Fig. 38

Aujourd'hui, quel moyen privilégiez-vous le plus souvent lorsque vous ne prenez pas votre voiture pour des déplacements quotidiens, de type domicile-travail ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.

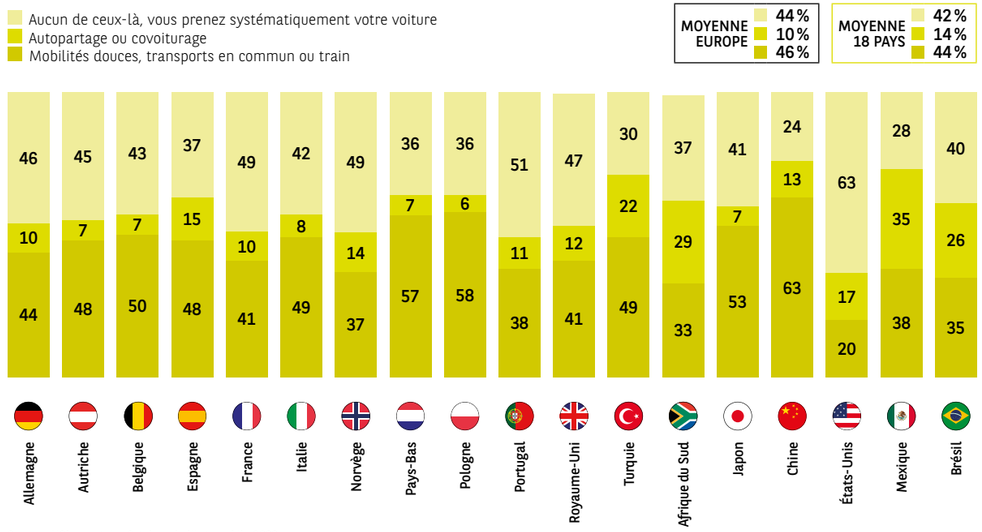


Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

> **Plus de 4 personnes sur 10 utilisent systématiquement leur voiture pour des déplacements quotidiens.**

Fig. 39

Aujourd'hui, quel moyen privilégiez-vous le plus souvent lorsque vous ne prenez pas votre voiture pour des déplacements privés et des loisirs (courses, shopping, activités sportives) ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

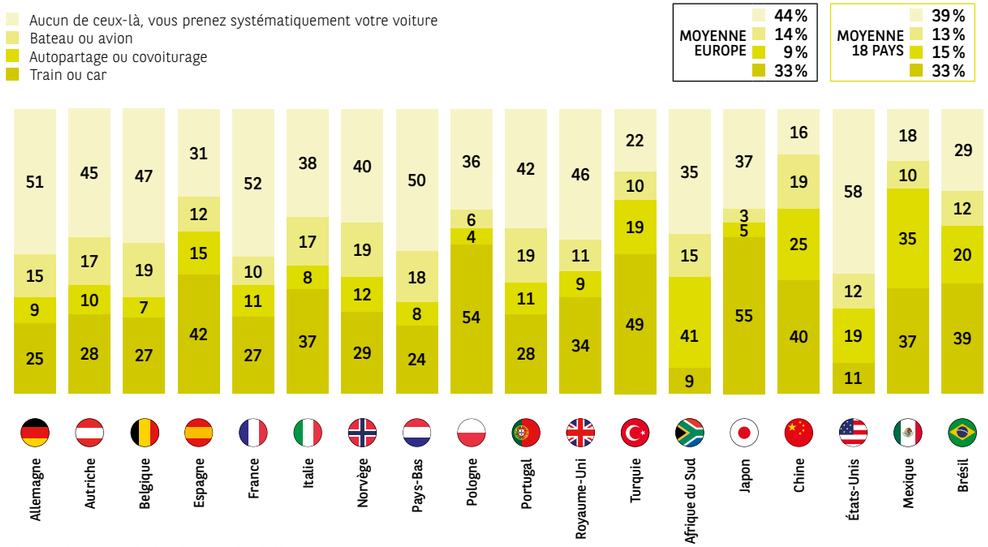
UN USAGE ÉQUILIBRÉ POUR LES LOISIRS ET LES VACANCES

Les déplacements privés et ceux occasionnés par les loisirs ne font pas apparaître de changements significatifs **(Fig. 39)**. On retrouve à peu de choses près les mêmes résultats avec 42 % qui utilisent systématiquement leur véhicule, et 44 % qui optent pour les mobilités douces, les transports en commun ou le train. Pays par pays, les équilibres sont sensiblement identiques.

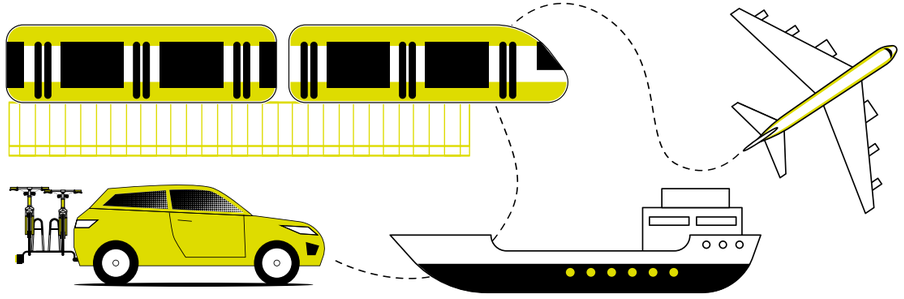
Partir en week-end ou en vacances induira-t-il des changements d'échelle ? Pas véritablement. Là encore, 4 personnes sur 10 n'utilisent à cet effet que leur voiture. Grandes distances obligent, le train et le car s'imposent comme des concurrents sérieux pour se déplacer **(Fig. 40)**.

Fig. 40

Aujourd'hui, quel moyen privilégiez-vous le plus souvent lorsque vous ne prenez pas votre voiture pour des déplacements occasionnels, comme des week-ends ou des vacances ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.



Le mix-mobilité : une tendance urbaine

L'émergence inégale des mobilités douces

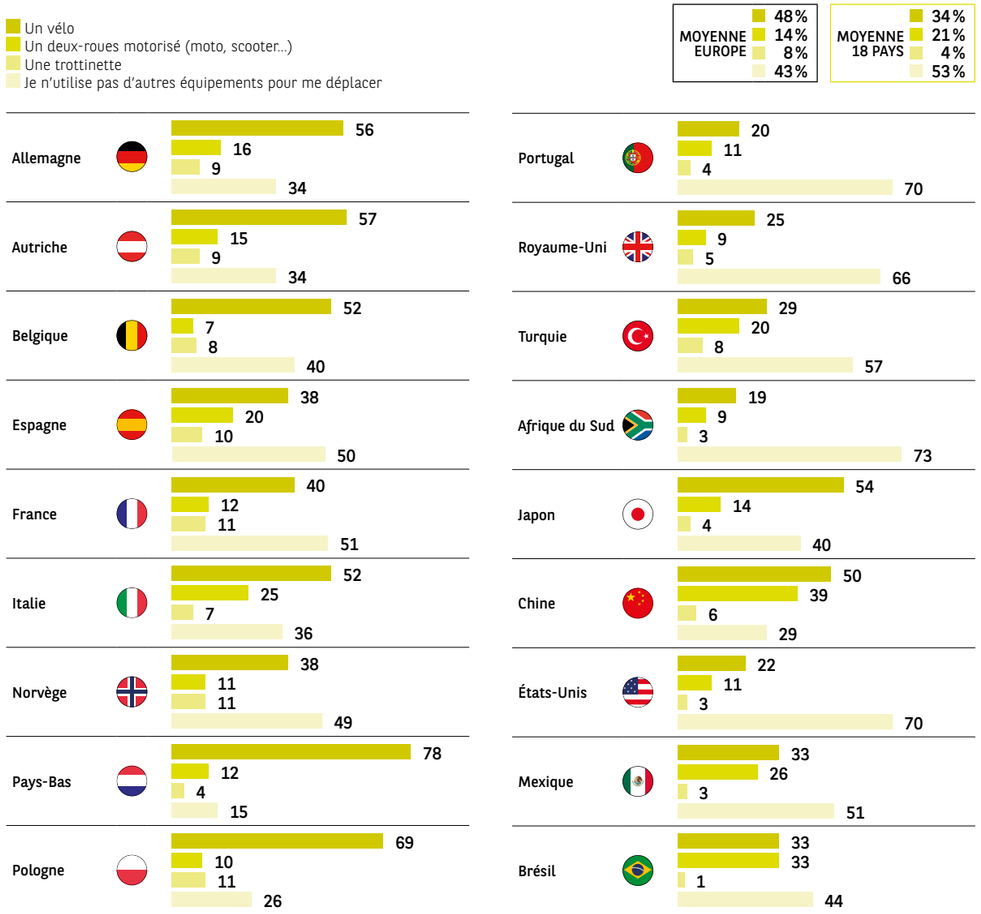
Près d'un Européen sur deux plébiscite les mobilités douces comme complément de la voiture.

DES DIFFÉRENCES GÉOGRAPHIQUES MARQUÉES

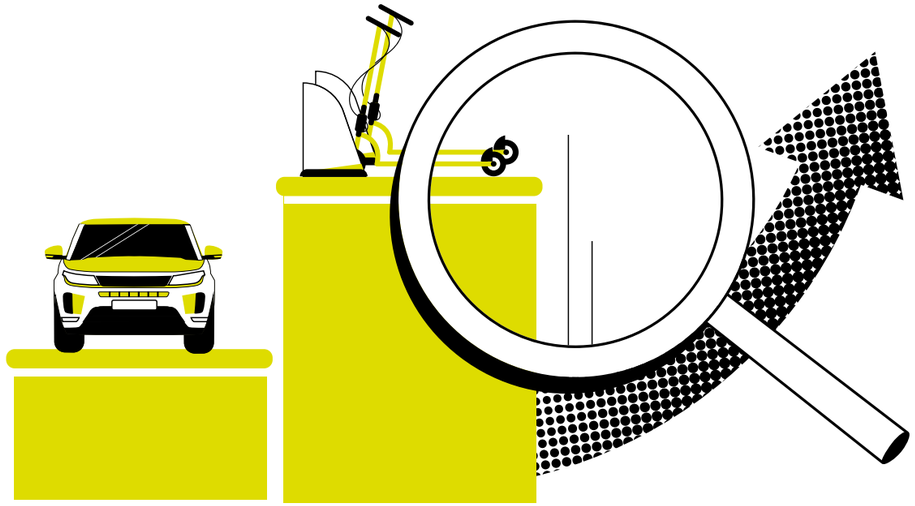
La prépondérance relative accordée à la voiture pour un usage quotidien ou afin de partir en vacances ou s'octroyer des loisirs laisse apparaître un tropisme de plus en plus affirmé pour les mobilités douces. De fait, avec près d'1 personne sur 2 qui utilise un vélo, une trottinette ou un deux-roues motorisé, plus question de parler d'un simple intérêt poli, mais d'une véritable alternative de plus en plus séduisante. Certes, ceci concerne davantage les pays européens. Certes les disparités sont marquées, comme rarement jusqu'à présent dans cette étude. Aux Pays-Bas, avec 85 % des répondants qui ont fait entrer les mobilités douces dans leur vie, on peut parler d'attitude sociétale généralisée à l'échelle du pays (voir plus loin). Les Chinois, associés aussi naturellement au vélo, mais également les Polonais, plébiscitent les mobilités douces comme complément de la voiture. À l'opposé, les Américains, les Portugais et les Africains du Sud tardent à céder aux sirènes de ce mode de déplacement (1 sur 3). En France, la moitié des automobilistes disent s'y adonner **(Fig. 41)**.

Fig. 41

En dehors de votre voiture, quels équipements utilisez-vous pour vous déplacer ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.



UN ATTRAIT DE PLUS EN PLUS FORT

Mieux encore, ces attitudes de mobilité respectueuses de l'environnement gagnent peu à peu du terrain. Les mobilités douces sont davantage pratiquées par près d'un tiers des automobilistes interrogés, chiffre supérieur à celui des personnes qui déclarent moins les utiliser. Pour tous les autres items, le nombre des automobilistes qui ont renoncé à certains moyens de transports est supérieur à celui de ceux qui les ont davantage utilisés **(Fig. 42)**.

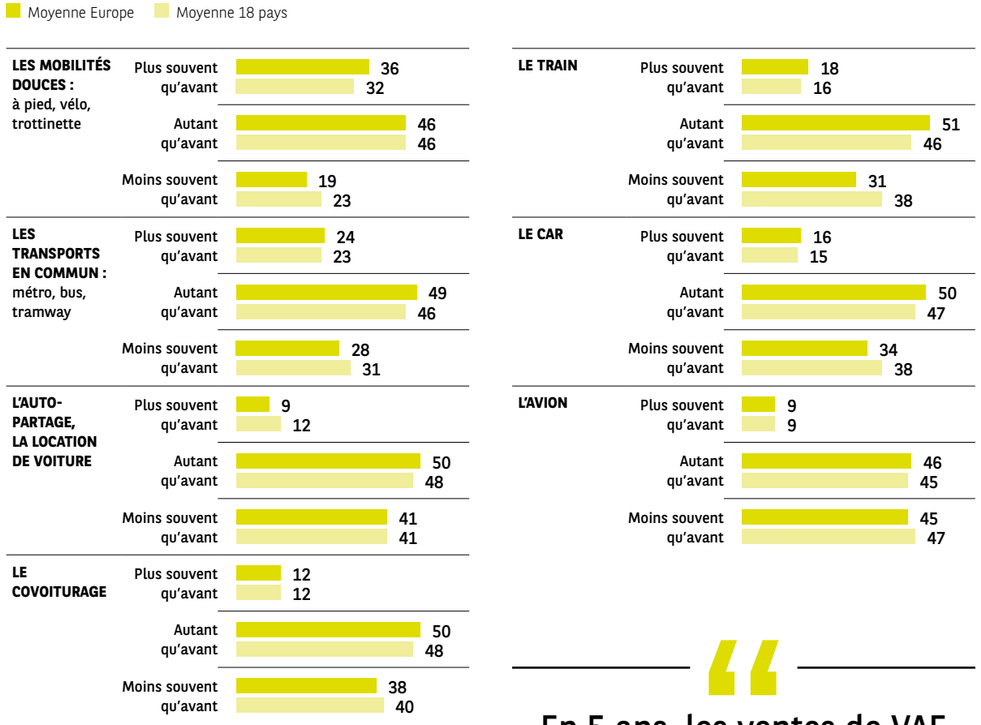
Les transports en commun, le train et le car attirent cependant respectivement 23 %, 16 % et 15 % de nouveaux adeptes. De façon générale, on constate un certain *statu quo* avec environ la moitié des possesseurs de voiture n'ayant pas modifié leur pratique de mobilité.

Spécifiquement, en terme géographique, la Turquie semble la plus disposée à utiliser toutes les façons de se déplacer possibles pour trouver une alternative à une voiture jugée trop coûteuse. Mobilités douces, transports en commun, train, car, avion, autopartage, quel que soit le mode de transport, elle arrive en tête du classement des 18 pays. Elle se trouve seulement supplantée par la Chine, de 2 pts, en ce qui concerne le covoiturage.

Fig. 42

Pour chacun des moyens de transport suivants, les utilisez-vous plus ou moins souvent qu'avant en alternative à votre véhicule pour vous déplacer ?

Part des répondants ayant au moins une voiture. Une seule réponse par moyen de transport. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

En 5 ans, les ventes de VAE ont été multipliées par 3 en Europe.

LE PHÉNOMÈNE VÉLOS ET TROTTINETTES ÉLECTRIQUES

Parler des mobilités douces invite à se pencher plus attentivement sur le cas des vélos et autres trottinettes, à l'échelle de l'Europe.

Quand on pense vélo, on pense immanquablement aux Pays-Bas, pays qui compte en moyenne 1,3 vélo par habitant et dont la ville d'Utrecht s'enorgueillit de posséder le plus grand parking qui lui est dédié au monde*. Mais quand on dit vélo, il convient surtout désormais d'y associer l'adjectif électrique. En 5 ans, à l'échelle de l'Europe, les ventes de Vélos à Assistance Electrique (VAE) ont presque été multipliées par 3 pour dépasser allègrement les 3 millions d'unités **(Fig. 43)**. De leur côté, les ventes de vélos classiques sont relativement stables à 22 millions en 2020, dans 28 pays européens. À titre de comparaison, les seules ventes de VAE en Chine s'élèvent à 16 millions d'unités en 2020.

En France, elles représentent 24 % du total des ventes en 2021. En Allemagne, la part de marché des VAE est encore plus marquée et s'établit à 40 %. Un rapport sur la mobilité publié en 2019 a montré qu'ils se vendaient davantage en zone rurale et chez les séniors. Aux Pays-Bas, les cyclistes sont aussi de plus en plus nombreux à passer à l'électricité.

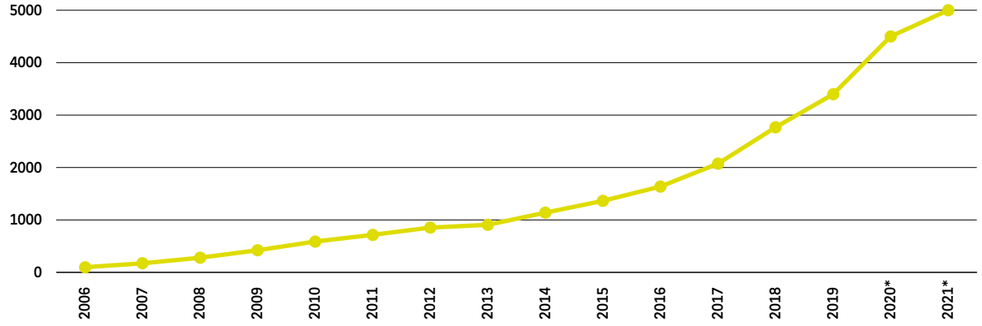
Au sujet de la trottinette électrique, le sourire est aussi de mise. En France, les ventes ont été multipliées par 9 entre 2017 et 2021. Le cap du million d'unités vendues chaque année sera très prochainement dépassé.

* Source : deutschland.de

Fig. 43 / Contexte

Ventes de vélos électriques en Europe, entre 2006 et 2019

Base : 28 pays européens. En milliers d'unités.



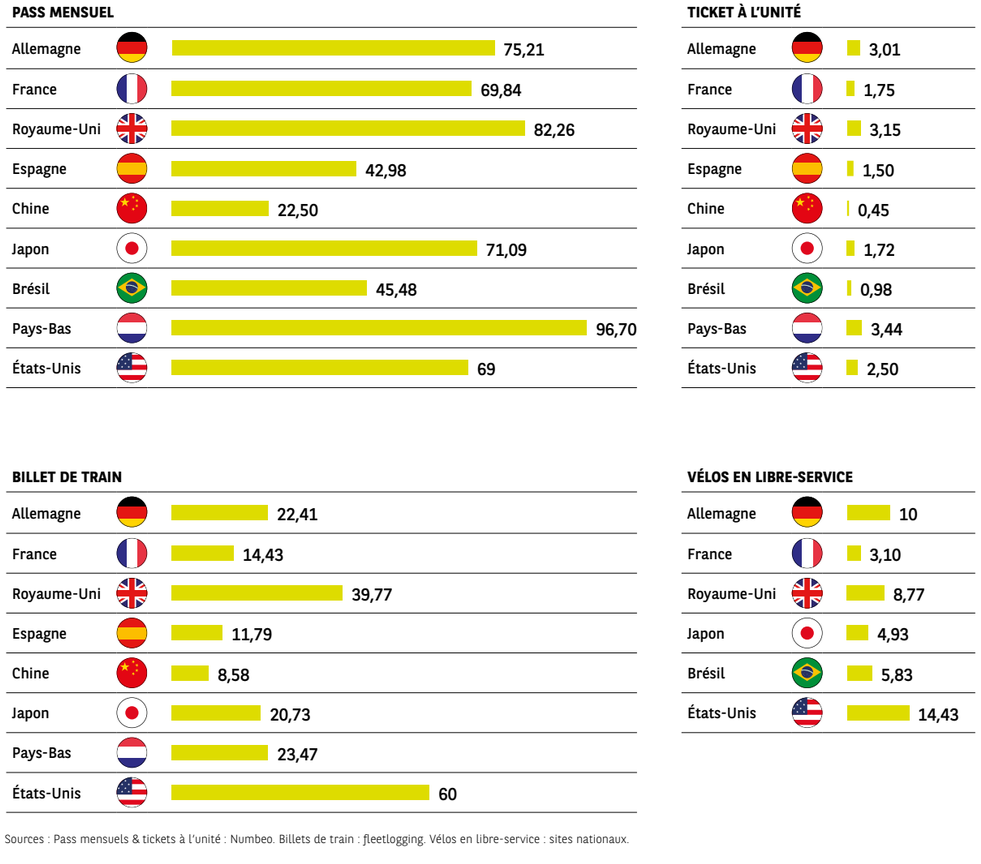
Source : C-Ways d'après CONEBI.

* Estimations.

Fig. 44 / Contexte

Coût des mobilités alternatives

Le « pass mensuel » est un titre de transport permettant d'accéder au réseau transport (équivalent au pass Navigo en France). Le prix du billet de train est rapporté au kilomètre 100 (/100 km). Les valeurs pour « vélos en libre-service » correspondent à un abonnement mensuel (quand celui-ci existe). Prix en €.

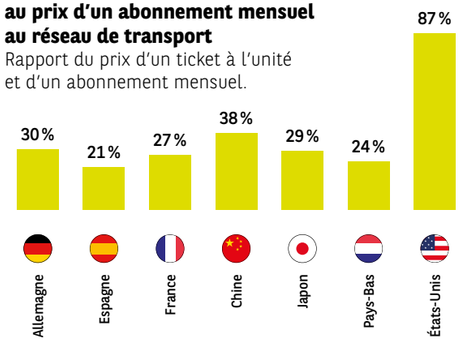


Sources : Pass mensuels & tickets à l'unité : Numbeo. Billets de train : fleetlogging. Vélos en libre-service : sites nationaux.

Fig. 45 / Contexte

Coût d'un ticket à l'unité par rapport au prix d'un abonnement mensuel au réseau de transport

Rapport du prix d'un ticket à l'unité et d'un abonnement mensuel.



Source : Numbeo.

LE COÛT TRÈS VARIABLE DES MOBILITÉS ALTERNATIVES

La comparaison du coût des mobilités alternatives fait apparaître des variations sensibles selon les pays. À noter que la France présente des arguments positifs pour inciter ses citoyens à changer de mode de déplacement (Fig. 44 et 45).

Mobilité (douce) ne rime pas avec ruralité

Les résultats précédents font apparaître en filigrane une opposition monde rural-monde urbain, au sujet des mobilités douces. Deux éléments plus précis apportés par cette étude viennent conforter cette analyse.

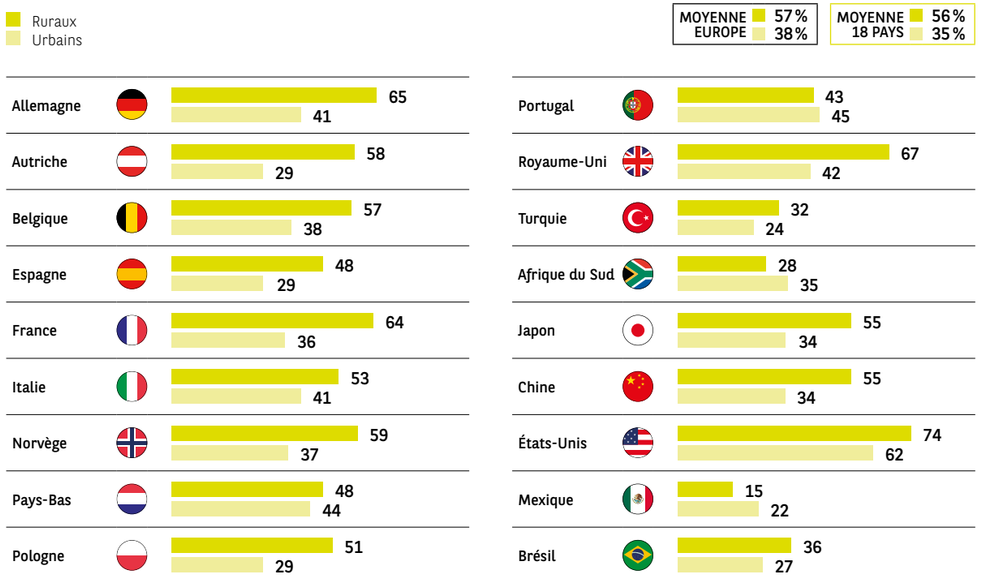
Au quotidien, la différence est flagrante entre les ruraux pour lesquels la voiture s'impose à l'usage et les urbains qui peuvent plus facilement s'en passer.

Pour 56 % des premiers, c'est une évidence, ce qui est le cas pour seulement 35 % des seconds **(Fig. 46)**. Cet usage quotidien en monde rural de la voiture est principalement le fait des pays occidentaux. Les taux les plus importants sont en effet enregistrés aux États-Unis, au Royaume-Uni, en Allemagne et en France, quatre pays où le secteur automobile occupe une position économique essentielle.

Fig. 46

Aujourd'hui, quel moyen privilégiez-vous le plus souvent lorsque vous ne prenez pas votre voiture pour des déplacements quotidiens, de type domicile-travail ?

Part des répondants ayant au moins une voiture, et ayant répondu « Aucun, vous prenez systématiquement votre voiture ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

L'ESSENTIEL



9 PERSONNES SUR 10
utilisent régulièrement leur voiture pour leurs loisirs ou faire leurs courses

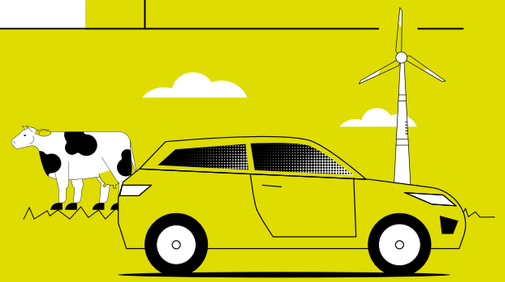
1 AUTOMOBILISTE SUR 2
opte pour les mobilités douces en complément





1 PERSONNE SUR 3
utilise davantage les mobilités douces

56 % DES RURAUX PRENNENT SYSTÉMATIQUEMENT LA VOITURE POUR ALLER TRAVAILLER





LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE, OUI, MAIS À QUEL PRIX ?

3

Economy, stupid. Cette sentence devenue culte avait été écrite en 1992 par James Carville, conseiller du futur président Bill Clinton, sur un panneau, au siège de campagne à Little Rock. Au vu des résultats de cette étude, elle semble plus que jamais d'actualité. La voiture coûte cher à l'achat, elle coûte cher à l'usage, et ce coût devient excluant pour les automobilistes, faisant craindre à nombre d'entre eux de rester sur le bord de la route. Certes le développement assuré et contraint des véhicules électriques laisse augurer des jours meilleurs, mais attention aux constructeurs de ne pas être *stupid* en oubliant d'écouter ce que disent leurs clients au sujet du coût.

L'automobile, motif d'exclusion?



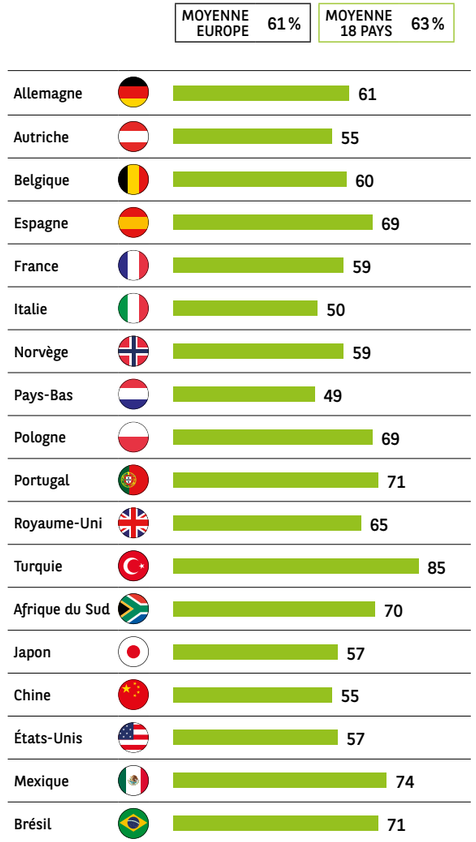
Des automobilistes pessimistes au sujet du futur

LA CRAINTE D'UN AVENIR SANS VOITURE

Si la voiture est une source de contraintes au présent, elle constitue un motif d'inquiétude future selon les témoignages recueillis à l'occasion de cet Observatoire Cetelem 2023. 6 personnes interrogées sur 10 affirment qu'elles craignent ne plus avoir les moyens de posséder un véhicule à l'avenir **(Fig. 47)**. Nous avons vu les Turcs moroses au quotidien, ils le sont tout autant quand ils se projettent dans le futur. 85 % partagent cette peur de devoir se passer de voiture. Mexicains, Portugais, Brésiliens et Africains du Sud se montrent également pessimistes. Les Pays-Bas sont le seul pays où cette opinion ne trouve pas de majorité (49 %). L'Italie et la Chine enregistrent des scores similaires.

Fig. 47

Craignez-vous un jour de ne plus avoir les moyens de posséder un véhicule ?
Part des répondants ayant au moins une voiture, et ayant répondu « Oui ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

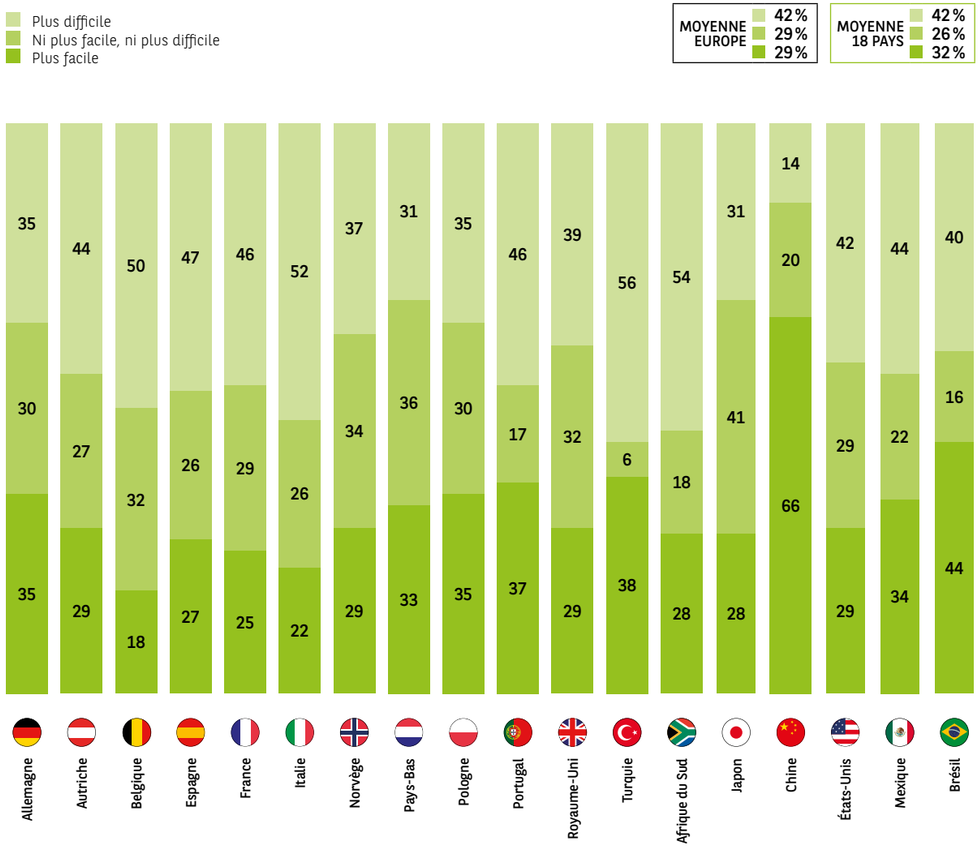
La jeunesse devient un facteur sensiblement aggravant au sujet de cette vie potentiellement sans voiture, avec un écart de 10 points entre les -35 ans et les +35 ans (67 % vs 57 %). Quelques nations se distinguent avec des +35 ans plus pessimistes que leurs cadets. La Turquie toujours et encore, avec 92 % des +35 ans qui craignent de ne plus posséder de voiture, mais aussi la Chine, l'Afrique du Sud, la Pologne et le Portugal.

C'ÉTAIT PLUS FACILE AVANT

Invités cette fois à se tourner vers le passé, les automobilistes font preuve d'une certaine nostalgie et envient leurs parents. Ils sont plus nombreux à penser qu'il est plus difficile aujourd'hui de posséder que par le passé (42 % vs 32 %). On trouve principalement les Turcs, les Africains du Sud et les Italiens pour regretter ce temps béni. À l'inverse, néo-convertis à l'automobile, les Chinois sont résolument positifs pour le présent. C'est le seul pays où une très large majorité estime que posséder une automobile est désormais plus aisé **(Fig. 48)**.

Fig. 48

Diriez-vous qu'il est financièrement plus facile ou plus difficile pour vous de posséder une voiture par rapport à vos parents à votre âge ?
Part des répondants ayant au moins une voiture. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

EFFET D'ÂGE

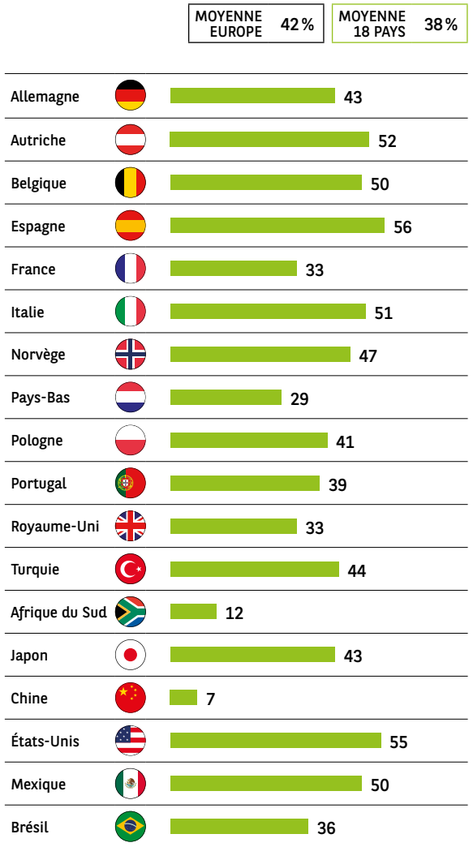
Certains chiffres montrent que le « vieillissement » automobile se traduit déjà dans les chiffres. En France, l'âge moyen des acheteurs de véhicules neufs était de 44 ans en 1990 pour 55 ans aujourd'hui. À titre comparatif, il est de 53 ans en moyenne pour l'Europe, 52 ans en Allemagne et 46 ans en Espagne. Un vieillissement qui repose notamment sur la moindre nécessité pour une jeunesse urbaine de posséder une voiture pour un usage quotidien.

LA VOITURE, C'EST DÉPASSÉ

Certains signes laissent à penser que l'anticipation d'un quotidien sans voiture a déjà commencé. Près de 4 personnes sur 10 ne possédant pas de voiture aujourd'hui étaient propriétaires d'un véhicule dans le passé **(Fig. 49)**. Cet « abandon » est davantage marqué dans les pays européens et occidentaux. Il concerne même la majorité d'entre eux aux États-Unis, en Espagne, en Autriche, en Espagne et en Italie. À l'inverse, un très faible pourcentage des Chinois et des Africains du Sud sont dans cette situation. Soulignons aussi que la segmentation monde rural/monde urbain n'est pas aussi tranchée que sur d'autres sujets. Dans 7 pays, on rencontre plus d'ex-automobilistes ruraux qu'urbains pour ne plus posséder de voiture aujourd'hui.

Fig. 49

Avez-vous déjà possédé une voiture ?
Part des répondants n'ayant pas de voiture, et ayant répondu « Oui ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

DES DIFFICULTÉS PERSONNELLES À VENIR

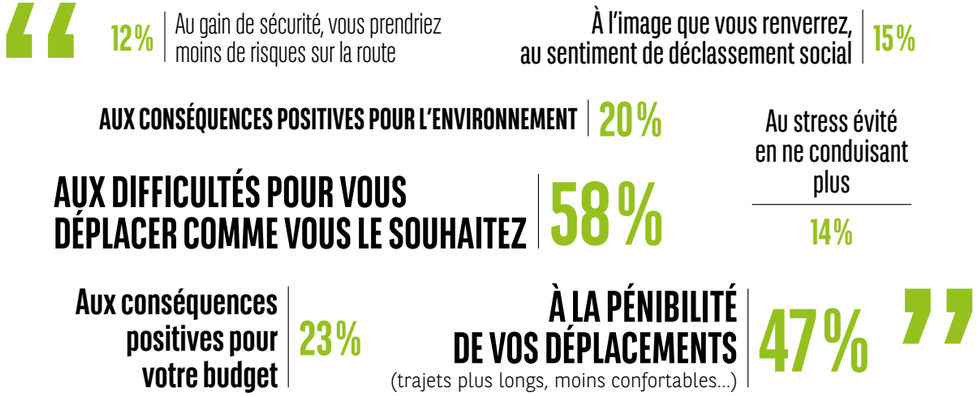
Lorsqu'ils se projettent dans un monde potentiellement sans voiture, les automobilistes pensent d'abord aux difficultés qui les toucheront à titre personnel avant d'autres considérations plus globales. La difficulté à se déplacer comme ils le souhaiteraient s'impose à leur esprit en premier **(Fig. 50)**. Cet item arrive en tête de liste dans 15 pays de cette étude. Déplacements difficiles, donc, mais aussi déplacements pénibles, la deuxième conséquence d'un monde sans voiture pour les automobilistes de 15 pays. Soulignons que ces deux critères occupent soit la première, soit la deuxième place du classement dans tous les pays de l'étude.

Ensuite, les personnes interrogées sont plus partagées mais évoquent des conséquences plus positives. Celles sur leur budget qui serait allégé avec des dépenses moindres. Puis celles sur l'environnement, moins de voitures en circulation impliquant moins de rejets nocifs.

Ruraux et urbains envisagent ces conséquences dans un ordre quasi identique, avec cependant la difficulté de se déplacer plus soulignée dans le monde rural (17 pays sur 18).

Fig. 50

Imaginons que vous ne puissiez plus disposer d'un véhicule. À quoi penseriez-vous en premier lieu ?
Part des répondants possédant une voiture.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Le prix, le plafond de verre automobile

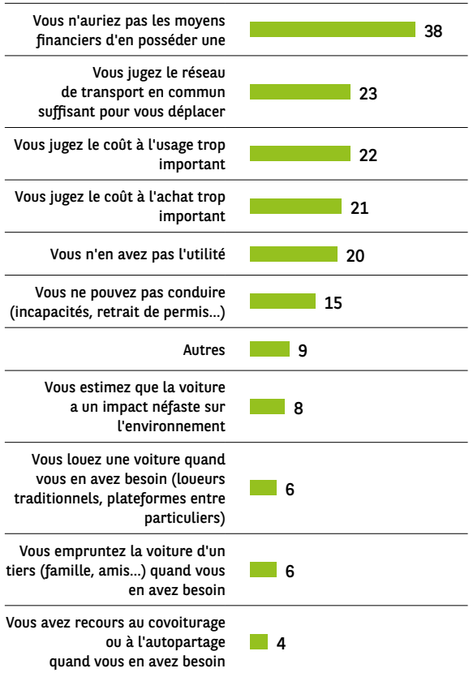
PAS DE VOITURE PARCE QUE TROP CHÈRE

Pas besoin de chercher bien loin les raisons justifiant qu'on ne possède pas de voiture. Elles sont financières, évidemment. Pour 6 personnes sur 10 qui n'ont pas de voiture, le coût trop élevé d'un véhicule, à l'achat comme à l'usage, explique de devoir s'en passer **(Fig. 51)**. Partout cet item l'emporte sur toute autre considération. Cette raison est un peu plus importante pour les urbains que pour les ruraux, les frais liés au parking et au stationnement intervenant dans des proportions certainement plus fortes (ex : en 2019, un mois de stationnement dans un parking coûtait 328 € aux Pays-Bas, 255 € au Royaume-Uni et 157 € en France*). En matière générationnelle, ce coût pèse davantage sur les -35 ans.

Deuxième raison pour se passer de voiture, le réseau de transports en commun mis à disposition (23 %). À ce sujet, les urbains se montrent volontiers plus affirmatifs. L'examen géographique fait apparaître des Japonais particulièrement satisfaits (51 %), plaçant même cet item comme première raison de ne pas posséder de véhicule.

Fig. 51

Pourquoi ne possédez-vous pas de voiture ?
Part des répondants n'ayant plus de voiture mais qui en ont possédé une par le passé.
3 réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Tout l'inverse des Brésiliens qui en font très peu cas (9 %).

Une personne sur 5 déclare ensuite ne pas avoir l'utilité d'une automobile, particulièrement les +35 ans. L'incapacité de conduire recueille 15 % des suffrages. Les considérations environnementales ont très peu d'écho. Seulement 8 % des personnes interrogées les invoquent.

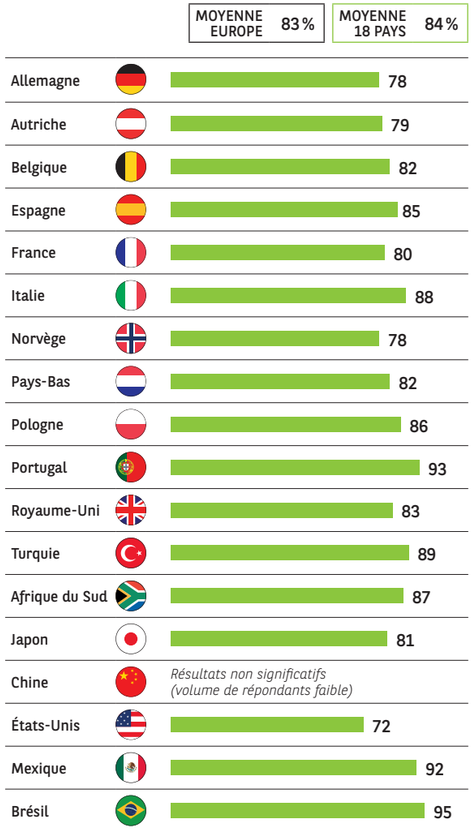
* Source : Parkopedia.

ÇA FREINE POUR PASSER AU NEUF

Pour le passage de l'occasion au neuf, même cause, même effet, dans des proportions encore plus importantes. 84 % des personnes interrogées refusent en effet d'acquérir un véhicule neuf en raison de son coût **(Fig. 52)**. Les lointains cousins Brésiliens et Portugais s'accordent dans leur quasi-totalité à le déclarer, tout comme les Mexicains. Seuls les Américains, avec un score de 72 %, témoignent en relativement moins grand nombre de ce blocage financier. La France se situe quant à elle 4 points en-dessous de la moyenne.

Fig. 52

Vous avez acquis un véhicule d'occasion. Avez-vous renoncé à l'acquisition d'un véhicule neuf en raison d'un coût que vous jugiez trop important ?
Part des répondants ayant au moins une voiture d'occasion, et ayant répondu « Oui ». En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

RÉDUIRE LA VOILURE EN MATIÈRE DE VOITURE

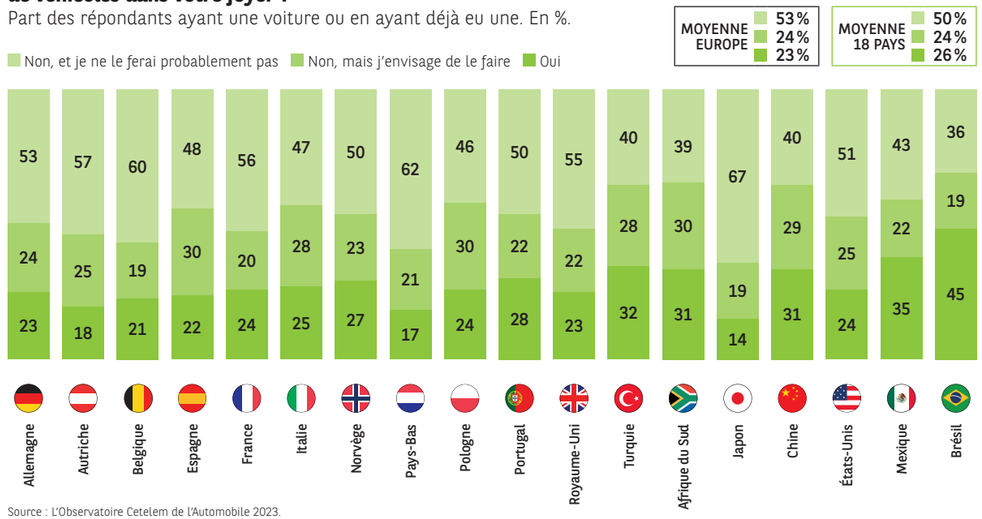
Mais il existe une solution encore plus drastique pour ne pas se trouver confronté à une problématique financière. Tout simplement et radicalement réduire le nombre de véhicules au sein du foyer. 1 personne sur 2 a pris cette mesure ou est décidée à la prendre prochainement **(Fig. 53)**. Aux côtés du « classique » quatuor Turquie/Afrique du Sud/Mexique/Brésil, la Chine marque aussi une nette orientation pour ce choix. À l'inverse, le Japon et les Pays-Bas optent pour un franc *statu quo*. L'ensemble des pays européens fait preuve d'une inclination du même ordre.

DES PRIX AUTOMOBILES QUI AUGMENTENT EN FRANCE PLUS QUE TOUT

En France, qu'il soit comparé à l'inflation **(Fig. 54)** ou au revenu médian **(Fig. 55)**, le prix des véhicules est toujours « gagnant » en termes d'augmentation. C'est ce qu'il ressort de l'examen des statistiques entre 2000 et 2020. La hausse spectaculaire de l'inflation ces derniers mois changera-t-elle la donne ? Rien n'est moins sûr, l'écart étant pour le moins conséquent.

Fig. 53

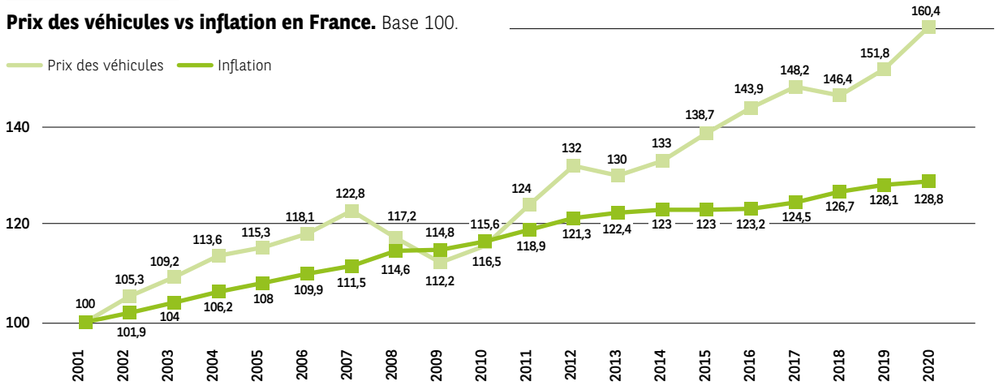
Pour limiter votre budget automobile, avez-vous réduit le nombre de véhicules dans votre foyer ?
Part des répondants ayant une voiture ou en ayant déjà eu une. En %.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

Fig. 54 / Contexte

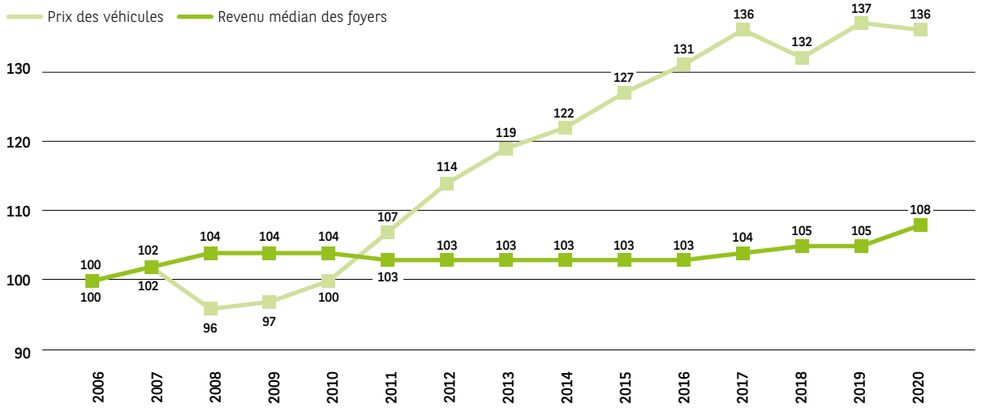
Prix des véhicules vs inflation en France. Base 100.



Source : ICCT.

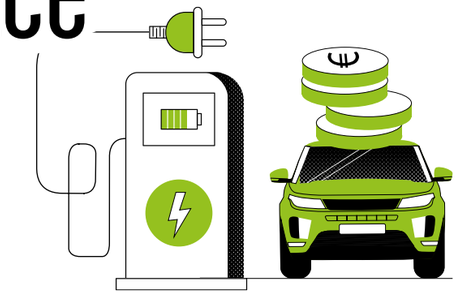
Fig. 55 / Contexte

Prix des véhicules vs revenus en France. Base 100.



Source : ICCT.

Le coût de grâce électrique



Un contexte contraignant… et des constructeurs gourmands

L'HORIZON NON-THERMIQUE DE 2035

Alors que le véhicule neuf dans son ensemble n'a pas la cote, on pourrait penser que, crise environnementale aidant, devenue plus que jamais concrète pour les citoyens du monde, les modèles électriques aient une carte à jouer question ventes.

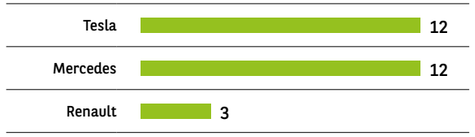
Le vote, le 8 juin dernier, par le Parlement européen de l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2035 plaide en ce sens. Une décision unique en son genre à l'échelle d'un continent. De nombreux constructeurs ont choisi d'anticiper cette date et de basculer vers une production 100 % électrique avant cette échéance. Dès 2024, Alpine sera la première marque à franchir le pas. La galaxie Stellantis sera aussi à l'avant-garde de ce changement avec DS en 2027, Opel en 2028 et Fiat en 2030. Une année également retenue par Ford (mais seulement en Europe) ou encore Mercedes, Peugeot et Renault.

DES MARGES EN PLEINE FORME

Avec la fée électricité, les constructeurs trouvent une opportunité d'accentuer leurs marges qui, dans l'ensemble, sont de plus en plus conséquentes. Entre 2012 et 2018, elles s'établissaient aux alentours des 6 %, puis ont diminué pour atteindre 4,8 % en 2019 et enfin 3,5 % en 2020. 2021 a marqué un franc rebond. Les marges des 16 principaux constructeurs mondiaux ont atteint 8,5 % **(Fig. 56)**. À la suite d'un changement stratégique, ils ont décidé d'augmenter leurs prix pour pallier la baisse des volumes. Un choix financièrement gagnant pour les actionnaires… moins pour les automobilistes. Il existe cependant de fortes disparités entre marques. Entre Tesla et Mitsubishi, l'écart est ainsi de 10 points. De quoi avoir envie d'imiter le « roi » de la voiture électrique créé, rappelons-le, il y a à peine 20 ans.

Fig. 56 / Contexte

Marge opérationnelle 2021 de différents constructeurs
En %.



Source : Ernst & Young

INVESTISSEMENTS MASSIFS POUR LE VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Selon Global Data, les investissements des constructeurs pour le développement de la voiture électrique s'annoncent conséquents. 600 Md€ devraient être dépensés au cours de la prochaine décennie. Aux avant-postes, on retrouve le groupe Volkswagen (100 Md$), Stellantis et General Motors (80 Md$), Toyota (70 Md$), Mercedes et l'alliance Renault-Nissan-Mitsubishi (40 Md$).

DES MATÉRIAUX RARES ET CHERS

Pour autant, cette croissance dans l'électrique à marge forcée risque de se trouver confrontée à un problème de taille. Les matières premières les plus utilisées dans la fabrication des cellules des batteries, parties primordiales du véhicule qui représentent environ 75 % du coût de la batterie, voient leurs prix augmenter fortement. C'est notamment le cas du lithium, l'un des trois matériaux fondamentaux d'un véhicule électrique avec le cobalt et le nickel, même si une baisse de son coût est attendu pour 2023 **(Fig. 57)**.

Deux autres points pourraient entraver la marche en avant de la production de ces matériaux. Ils sont extraits dans un très petit nombre de pays et plus sensibles de ce fait au contexte géopolitique. 10 % de la production mondiale du nickel est, par exemple, russe. Leur exploitation aussi n'est pas

Fig. 57 / Contexte

Évolution du prix de certaines matières premières
En dollars par tonne.



Sources : INSEE (nickel), investing.com (cobalt, lithium).

véritablement écolo-compatible. Dans le cas du lithium, elle exige l'utilisation de très grandes quantités d'eau.

UNE FAIBLE ÉLECTRICITÉ DANS L'AIR

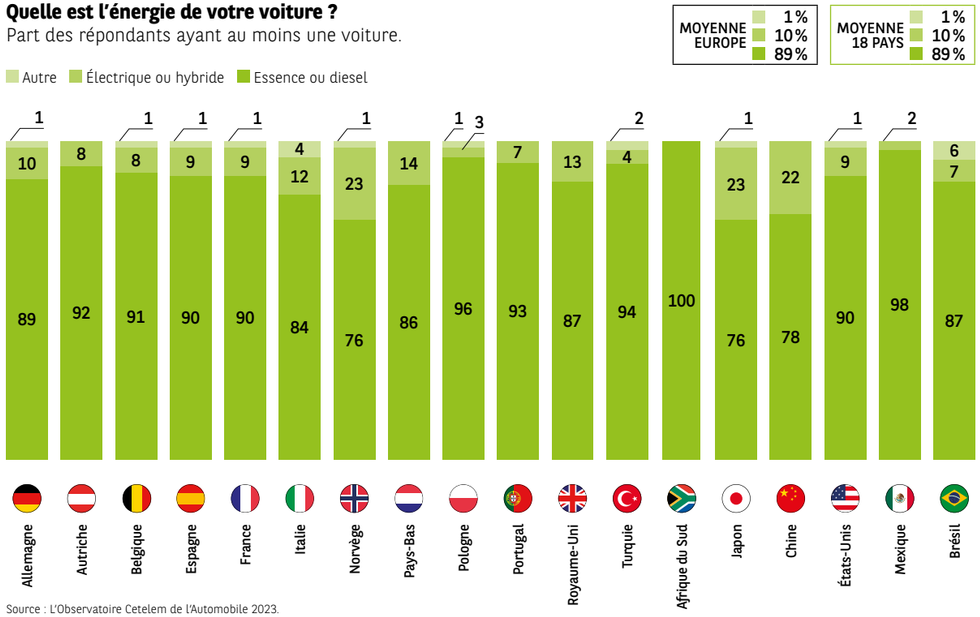
Alors, même si le succès du véhicule électrique est indéniable, même si le contexte réglementaire des prochaines années plaide pour un accroissement des ventes, le facteur prix, une fois de plus, invite les automobilistes à se montrer réservés.

Dans le cadre de cette étude, 1 personne sur 10 déclare posséder un véhicule hybride ou électrique **(Fig. 58)**. Cette catégorie d'automobilistes se rencontre comme il se doit principalement en Norvège, au Japon et en Chine. En Afrique du Sud et au Mexique, ce type de motorisation est quasiment absent. Comme sur le marché de l'occasion. Seuls 4 % des automobiles ayant acheté leur véhicule d'occasion déclarent rouler en hybride ou à l'électrique. Il va de soi que la jeunesse du marché explique pour beaucoup ce résultat. C'est encore en Norvège et au Japon, mais aussi au Brésil qu'il émerge peu à peu (13 %, 9 % et 8 %).

Et pourquoi l'électricité peine-t-elle à convaincre ? Pour 7 personnes sur 10 en raison d'un coût trop élevé, raison qui les a fait renoncer à acheter. Dans seulement deux pays, ce critère ne rencontre pas la majorité des opinions. Naturellement en Norvège et en Chine, pays de la maturité automobile électrique la plus ancienne et la plus affirmée.

Fig. 58

Quelle est l'énergie de votre voiture ?
Part des répondants ayant au moins une voiture.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023.

DES PRIX* QUI FONT RÉFLÉCHIR

À modèle équivalent, l'énergie d'une voiture a une incidence majeure sur son prix.
Démonstration au travers de 5 exemples français.

- **HYUNDAI KONA** I thermique-hybride 48V : **22 500 €**, hybride : **25 000 €**, électrique : **34 150 €**
- **PEUGEOT 208** I diesel : **22 500 €**, essence : **16 400 €**, électrique : **34 500 €**
- **RENAULT TWINGO** I thermique : **15 750 €**, électrique : **24 050 €**
- **RENAULT MÉGANE** I thermique : **28 800 €**, électrique : **35 200 €**
- **VOLKSWAGEN UP !** I thermique : **16 550 €**, électrique : **25 400 €**

* prix catalogue, hors bonus.

L'ESSENTIEL



6 PERSONNES SUR 10
craignent de ne plus avoir les moyens de posséder une voiture dans le futur

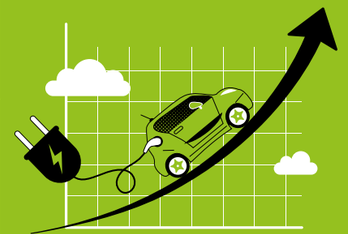
4 AUTOMOBILISTES SUR 10
pensent qu'il est plus difficile aujourd'hui de posséder une voiture qu'auparavant

4 PERSONNES SUR 10
ne possédant pas de voiture aujourd'hui en ont possédé une par le passé



UN MONDE SANS VOITURE EST SYNONYME DE DÉPLACEMENTS PLUS DIFFICILES ET PLUS PÉNIBLES

6 PERSONNES SUR 10 SANS VOITURE
expliquent cette situation à cause du coût des voitures



7 PERSONNES SUR 10
estiment le prix des voitures électriques trop élevé

84 %
des personnes interrogées ne veulent pas passer de l'occasion au neuf à cause du surcoût

1 PERSONNE SUR 2
a réduit ou envisage de réduire le nombre de véhicules au sein de son foyer

ÉPILOGUE

Dans son édition 2010, titré *Automobile, la low-cost attitude*, l'Observatoire Cetelem anticipait le développement spectaculaire des véhicules low-cost, symbolisé par le succès de Dacia. À cette époque, il était déjà question de *planète entrée dans une tourmente économique et financière d'une violence inédite*, de *choc énergétique avec le prix du baril à 147 $*, de *ventes de voitures en chute libre*, de *mesures publiques d'incitation à l'achat*.

12 ans plus tard, dans un contexte géopolitique incertain, un environnement économique tendu avec le retour de l'inflation et l'adaptation aux nouvelles normes environnementales, les prochaines années s'annoncent cruciales pour le marché automobile. L'heure n'est-elle pas venue pour l'avènement du low-cost électrique ? Et alors que les grandes marques occidentales bichonnent leurs marges tandis que leurs clients se lamentent du coût d'achat de leur véhicule et plus encore de son coût d'utilisation, des constructeurs futurs rois du low-cost électrique n'auraient-il pas de fortes chances d'être d'origine asiatique ? En termes de marché, de production, de développement, d'expérience, ces marques auraient (ont ?) à l'évidence un temps d'avance. Certes les marques occidentales ont engagé des programmes d'investissement colossaux, mais pour des véhicules onéreux. Certes elles disposent d'une image plus favorable et ancienne, mais le leader du véhicule électrique n'existait pas il y a 20 ans. Certes la tendance est au localisme et à la préférence nationale, mais quand les prix s'envolent, ces considérations souvent disparaissent et le choix du meilleur s'impose.

Cette édition 2023 de l'Observatoire Cetelem le montre, les automobilistes ne sont pas prêts au quoi qu'il en coûte automobile. L'électricité peut être une voie, mais pas à n'importe quel prix. Aujourd'hui, en l'état, le risque existe qu'il se crée une fracture économique et sociale au sujet de l'automobile, rejetant à la marge les personnes qui en ont le plus besoin dans leur vie quotidienne. Une fracture encore plus béante entre ceux qui auraient les ressources financières d'accéder à l'électricité et ceux qui regarderaient passer le véhicule de l'innovation sans avoir les moyens de monter dedans.

Si l'avènement potentiel d'un low-cost électrique essentiellement asiatique semble probable, offrant la possibilité au plus grand nombre d'accéder à moindre coût à cette technologie, c'est aussi le risque d'une perte d'influence durable des constructeurs occidentaux qui devient possible.

AUTO 2023 FICHES PAYS

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



Afrique du Sud

AFRIQUE DU SUD VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

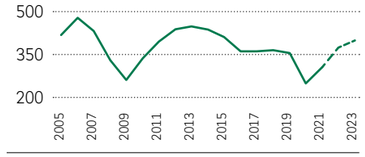
121 véhicules (vs 117 en 2016) — **Afrique du Sud**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
0% (= +0 pt vs 2016) — **Afrique du Sud**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
590%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,48 $ (+21% vs 2016) — **Afrique du Sud**
1,35 $ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,3** | 2022 **0,38** *(+23%)* | 2023 **0,4** *(+7%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

AFRIQUE DU SUD VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



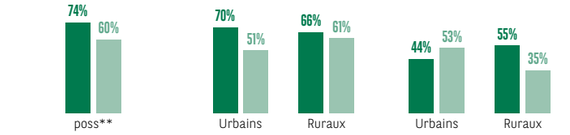
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **132 €** Af. du Sud — **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

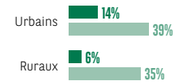
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Pour les Africains du Sud ayant acheté un véhicule neuf, cet achat est jugé assez peu raisonnable, soit sensiblement moins que la moyenne des 18 pays. Et au sujet de l'augmentation du coût d'usage, ils sont très nombreux à le constater, presque l'ensemble des automobilistes. Aussi, prendre des mesures pour faire baisser ce coût va très naturellement de soi. Cela passera par la limitation des déplacements, le choix le plus affirmé de cette étude, surtout en milieu urbain. Opter pour les mobilités douces au quotidien s'imposera davantage pour les ruraux que pour les urbains. En revanche, les Africains du Sud ne se situent pas dans le haut du classement pour estimer le prix d'un véhicule comme frein à son achat.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Allemagne

ALLEMAGNE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

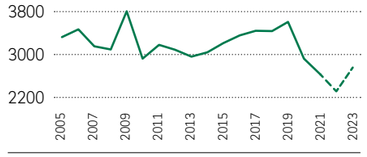
580 véhicules (vs 557 en 2016) — **Allemagne**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
14% (+14 pts vs 2016) — **Allemagne**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
83%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,73 $ (+24% vs 2016) — **Allemagne**
1,35 $ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **2,62** | 2022 **2,3** *(-12%)* | 2023 **2,75** *(+20%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

ALLEMAGNE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



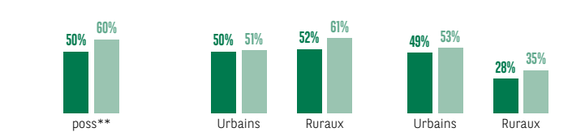
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **153 €** Allemagne — **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Au pays des grandes berlines, l'indulgence est de mise concernant le prix d'un véhicule et l'augmentation des coûts qui lui sont liés. De fait, les automobilistes seront parmi les moins nombreux à prendre des mesures pour réaliser des économies, aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural, même pour limiter leurs déplacements. Alors que la coalition gouvernementale intègre le parti des Verts, l'usage des mobilités douces peine à rencontrer une forte adhésion. En revanche, le prix ne constitue pas un frein pour l'achat futur d'un véhicule électrique par rapport aux autres pays de l'étude.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Autriche

AUTRICHE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

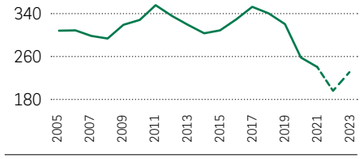
572 véhicules (vs 554 en 2016) — **Autriche**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
14% (+13 pts vs 2016) — **Autriche**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
71%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,75$ (+46% vs 2016) — **Autriche**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,24** | 2022 **0,2** *(-19%)* | 2023 **0,23** *(+18%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

AUTRICHE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



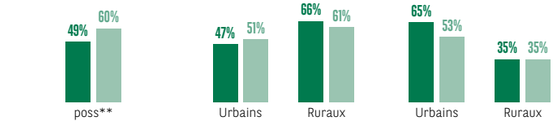
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
151 € — **Autriche**
133 € — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Les automobilistes autrichiens sont les plus nombreux à trouver le prix de leur voiture raisonnable, en neuf comme en occasion. Pour autant, si la plupart d'entre eux jugent que son coût d'utilisation a augmenté, ils ne mettent pas particulièrement en place de mesures pour le réduire, les ruraux optant davantage que les urbains pour une limitation de leurs déplacements. Comme leurs voisins allemands, ils sont parmi les moins nombreux à considérer le prix d'un véhicule électrique pénalisant pour son achat.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Belgique

BELGIQUE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

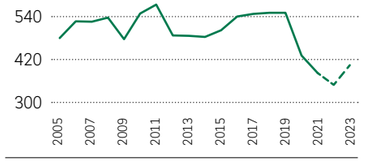
506 véhicules (vs 501 en 2016) — **Belgique**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
6% (+6 pts vs 2016) — **Belgique**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
79%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,84$ (+29% vs 2016) — **Belgique**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,38** | 2022 **0,35** *(-9%)* | 2023 **0,41** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

BELGIQUE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



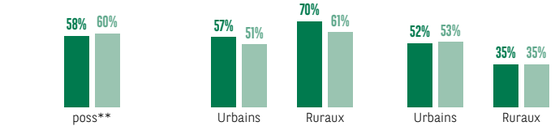
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
165 € — **Belgique**
133 € — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Les automobilistes belges se situent dans la moyenne générale pour juger le prix d'achat de leur véhicule raisonnable, en neuf comme en occasion, et que son coût d'usage a augmenté ces dernières années. De tous les pays de l'étude, ils sont les plus dépensiers en carburant.
Prendre des mesures pour limiter les coûts d'utilisation ? Oui, mais là encore dans la moyenne, avec un choix relativement affirmé de limiter les déplacements. Au risque de se répéter, l'adoption des mobilités douces s'inscrit à nouveau dans la moyenne. Le prix pénaliserait-il l'achat potentiel d'un véhicule électrique ? Dans la moyenne, bien sûr...

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Brésil

BRÉSIL VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

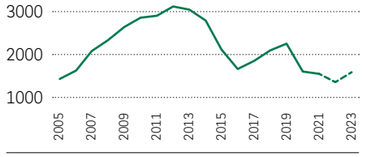
180 véhicules (vs 176 en 2016) — **Brésil**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **0%** Brésil (= (+0 pt vs 2016)) ; **6%** Monde (↗ (+5 pts vs 2016))

Taux d'effort VPN* 2021 : 353% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,04$** Brésil (↗ (+2% vs 2016)) ; **1,35$** Monde (↗ (+38% vs 2016))

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **1,56** | 2022 **1,37** *(-12%)* | 2023 **1,6** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

BRÉSIL VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



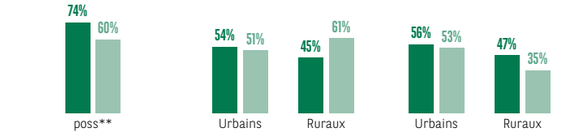
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **103 €** Brésil ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

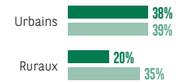
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Les Brésiliens se montrent parmi les plus réservés à trouver le prix d'achat de leur véhicule raisonnable. Mais surtout les plus affirmés, après les Turcs, pour estimer que son coût d'usage a augmenté et pour prendre des mesures en vue de réduire son impact.
Limiter ses déplacements sera une option choisie dans la moyenne par les urbains, beaucoup moins par les habitants des zones rurales.
Le choix des mobilités douces au quotidien s'inscrira dans un élan supérieur à la moyenne globale, surtout en ville. Et plus que partout ailleurs, mais à égalité avec la Pologne, le prix d'achat élevé de la voiture électrique sera considéré comme un frein à son achat.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Chine

CHINE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

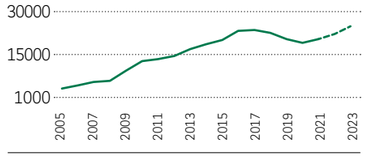
195 véhicules (vs 137 en 2016) — **Chine**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **13%** Chine (↗ (+12 pts vs 2016)) ; **6%** Monde (↗ (+5 pts vs 2016))

Taux d'effort VPN* 2021 : 293% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,32$** Chine (↗ (+38% vs 2016)) ; **1,35$** Monde (↗ (+38% vs 2016))

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **21,48** | 2022 **23,3** *(+8%)* | 2023 **26** *(+12%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

CHINE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



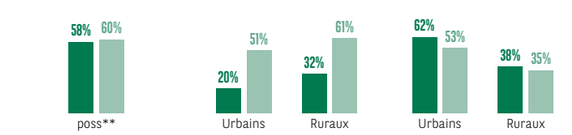
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **114 €** Chine ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

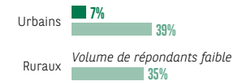
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Chez le premier producteur mondial d'automobiles, les acheteurs en neuf et en occasion s'accordent pour juger le prix d'achat de leur voiture raisonnable. Et ils sont parmi les moins nombreux de cette étude à trouver que le coût d'usage a augmenté. Ils s'inscrivent dans la moyenne globale pour mettre en place des mesures afin de limiter ce coût mais ont, de loin, très envie de limiter leurs déplacements au quotidien. En matière de mobilités douces, ils envisagent ce choix-là encore dans la moyenne générale, en ville comme en zone rurale. Au sujet du véhicule électrique, fortement développé en Chine, les automobilistes sont une petite minorité, le score le plus bas de l'étude, à considérer que le coût est un frein à l'achat.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Espagne

ESPAGNE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

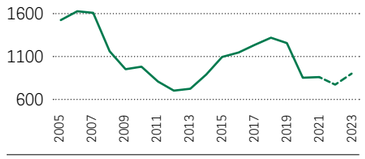
532 véhicules (vs 502 en 2016) — **Espagne**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
3% (+3 pts vs 2016) — **Espagne**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
Espagne 106%
Monde 104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,78$ (+31% vs 2016) — **Espagne**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 0,86 | **2022 0,77** *(-10%)* | **2023 0,9** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

ESPAGNE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



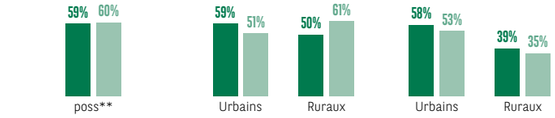
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
145 € Espagne
133 € Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

C'est en Espagne que les automobilistes sont les plus nombreux à trouver le prix d'une voiture d'occasion raisonnable. Concernant l'augmentation des coûts d'utilisation, ils sont encore parmi les plus nombreux à la souligner. Plutôt favorables à prendre des mesures pour la limiter, ils vivront, fait rare, surtout en ville dans le but de limiter leurs déplacements. Le choix des mobilités douces se situera dans la moyenne générale.
Le prix potentiellement trop élevé d'un véhicule électrique sera souligné un peu plus qu'ailleurs.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

États-Unis

ÉTATS-UNIS VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

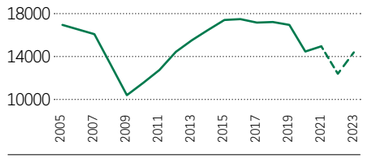
870 véhicules (vs 817 en 2016) — **États-Unis**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
3% (+2 pts vs 2016) — **États-Unis**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
États-Unis 65%
Monde 104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,09$ (+54% vs 2016) — **États-Unis**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 14,95 | **2022 12,4** *(-17%)* | **2023 14,4** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

ÉTATS-UNIS VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



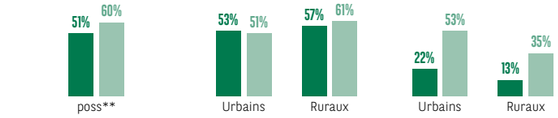
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
165 € États-Unis
133 € Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Aux États-Unis, les automobilistes s'inscrivent dans la tendance générale pour juger le prix d'achat de leur véhicule raisonnable, surtout d'occasion, et estimer que son coût d'usage a augmenté. Grands rouleurs, ils affichent le plus grand budget mensuel de carburant, alors que son prix est relativement bas par rapport aux autres pays. 1 automobiliste sur 2 prend des mesures pour limiter le coût d'usage, un chiffre inférieur à la moyenne avec une volonté de limiter ses déplacements qui s'inscrit dans la tendance globale.
En revanche, les États-Unis sont le pays où les termes « mobilités douces » ne font pas encore partie du vocabulaire et des pratiques quotidiennes. Le prix élevé est considéré comme un frein à l'achat d'un véhicule électrique, un peu moins que dans la moyenne.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

France

FRANCE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

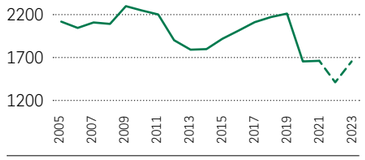
570 véhicules (vs 564 en 2016) **France**
185 véhicules (vs 182 en 2016) **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **10%** France (+9 pts vs 2016) ; **6%** Monde (+5 pts vs 2016)

Taux d'effort VPN* 2021 : 73% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,72$** France (+24% vs 2016) ; **1,35$** Monde (+38% vs 2016)

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 1,66 | **2022 1,41** *(-15%)* | **2023 1,65** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

FRANCE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



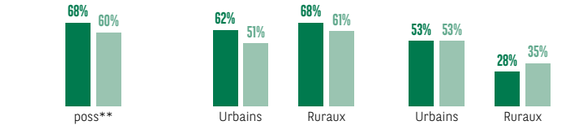
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **145 €** France ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

En France, les automobilistes jugent que l'accès à la voiture devient de plus en plus difficile. Malgré des coûts d'achats qu'ils estiment raisonnables, les dépenses quotidiennes sont par la suite difficiles à assumer. Pour en réduire les coûts, les possesseurs font le choix de limiter leurs déplacements, d'autant plus en milieux ruraux, ou encore d'utiliser des moyens de mobilité douce comme alternative. La voiture électrique n'apporte cependant pas de réelles solutions aux acquéreurs du fait d'un coût d'achat jugé trop important.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Italie

ITALIE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

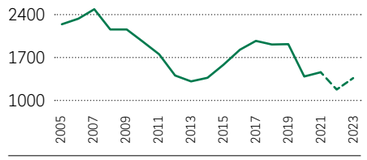
666 véhicules (vs 624 en 2016) **Italie**
185 véhicules (vs 182 en 2016) **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **5%** Italie (+5 pts vs 2016) ; **6%** Monde (+5 pts vs 2016)

Taux d'effort VPN* 2021 : 87% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,75$** Italie (+9% vs 2016) ; **1,35$** Monde (+38% vs 2016)

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 1,46 | **2022 1,17** *(-20%)* | **2023 1,36** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

ITALIE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



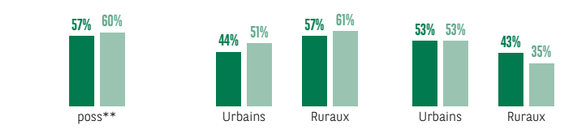
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **135 €** Italie ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Comme en Espagne, les acheteurs de véhicule d'occasion ont été très nombreux à trouver son prix raisonnable, tout comme ils jugent dans les mêmes proportions que le coût d'usage a augmenté. 6 automobilistes sur 10 prendront des mesures pour en réduire l'impact, avec une propension relativement faible par rapport à l'ensemble des pays à limiter ses déplacements, surtout en zone urbaine. Environ la moitié des automobilistes opteront pour les mobilités douces pour leurs déplacements quotidiens, même en zone rurale. Le prix d'un véhicule électrique constitue un frein à l'achat pour trois-quarts d'entre eux.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Japon

JAPON VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

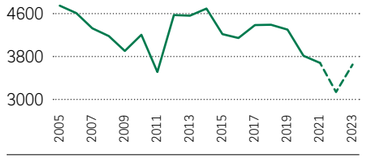
491 véhicules (vs 479 en 2016) — **Japon**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **0%** Japon (= (+0 pt vs 2016)) ; **6%** Monde (↗ (+5 pts vs 2016))

Taux d'effort VPN* 2021 : 79% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,2$** Japon (↗ (+13% vs 2016)) ; **1,35$** Monde (↗ (+38% vs 2016))

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **3,68** | 2022 **3,13** *(-15%)* | 2023 **3,65** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

JAPON VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



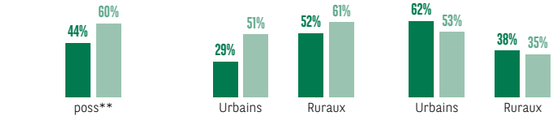
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **92 €** Japon ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

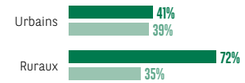
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Pays aux nombreux constructeurs automobiles et marqué par la présence de grandes mégalopoles, le Japon ne manque pas de paradoxes. C'est ainsi le pays où l'on dépense le moins chaque mois en carburant. Celui où les automobilistes sont les moins nombreux à considérer que le coût d'usage d'un véhicule a augmenté. Celui donc aussi où ils sont les plus nombreux à ne pas prendre de mesures pour limiter ce coût. Et où limiter ses déplacements en zone urbaine est le moins envisagé, après la Chine. Et où l'usage quotidien des mobilités douces s'impose naturellement, après la Pologne. Par ailleurs, les Japonais seront parmi les moins affirmatifs pour trouver le prix d'achat de leur véhicule neuf raisonnable. Concernant le prix du véhicule électrique comme frein à son achat, ils se situeront pour une fois dans la moyenne.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Mexique

MEXIQUE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

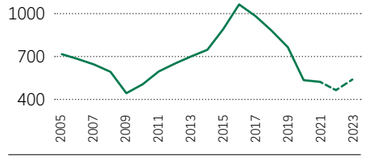
269 véhicules (vs 233 en 2016) — **Mexique**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **0%** Mexique (= (+0 pt vs 2016)) ; **6%** Monde (↗ (+5 pts vs 2016))

Taux d'effort VPN* 2021 : 296% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,18$** Mexique (↗ (+62% vs 2016)) ; **1,35$** Monde (↗ (+38% vs 2016))

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,52** | 2022 **0,46** *(-12%)* | 2023 **0,54** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

MEXIQUE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



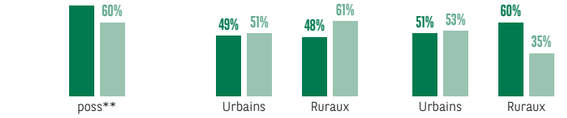
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **105 €** Mexique ; **133 €** Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Les Mexicains sont satisfaits du prix d'achat de leur véhicule, étant parmi les plus nombreux à le trouver raisonnable, tout comme ils le sont pour juger que son coût d'usage a augmenté. En toute logique, juste après les Turcs, ils affichent la plus grande volonté pour mettre en place des mesures afin de limiter ce coût, sans pour autant privilégier la limitation des déplacements, en ville comme en zone urbaine. En revanche, c'est un grand « oui » pour les mobilités douces, le taux d'adhésion le plus élevé à cette pratique. Un « oui » qui reste ferme lorsqu'il s'agit de considérer que le prix est un frein à l'achat d'un véhicule électrique.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Norvège

NORVÈGE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

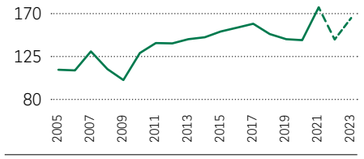
521 véhicules (vs 507 en 2016) — **Norvège**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
65% (+49 pts vs 2016) — **Norvège**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
64%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
2,31$ (+30% vs 2016) — **Norvège**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 0,18 | **2022 0,14** *(-19%)* | **2023 0,17** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

NORVÈGE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



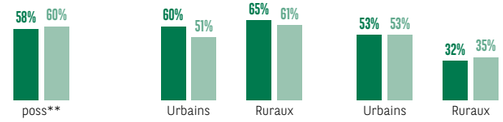
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
158 € — **Norvège**
133 € — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

La Norvège est avec la Chine l'un des deux pays où la voiture électrique est en pôle position, c'est donc en toute logique celui où, toujours avec la Chine, son prix n'est pas un frein à son achat pour une (très petite) majorité. Pour autant, les Norvégiens sont relativement moins nombreux que la moyenne générale à trouver le prix d'un véhicule raisonnable, tout en jugeant dans une proportion moindre que le coût d'usage a augmenté. Le choix de prendre des mesures pour limiter ce coût les placera cette fois-ci dans la moyenne, tout comme le fait de privilégier les mobilités douces au quotidien, avec une volonté assez marquée de limiter leurs déplacements, en ville comme en zone urbaine.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Pays-Bas

PAYS-BAS VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

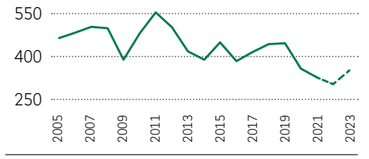
520 véhicules (vs 497 en 2016) — **Pays-Bas**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
20% (+19 pts vs 2016) — **Pays-Bas**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
64%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
2,05$ (+22% vs 2016) — **Pays-Bas**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 0,32 | **2022 0,3** *(-8%)* | **2023 0,35** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

PAYS-BAS VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



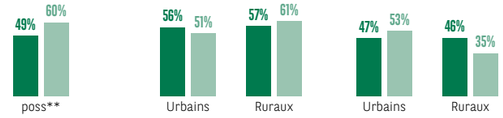
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
141 € — **Pays-Bas**
133 € — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

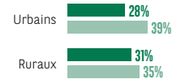
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Aux Pays-Bas, les automobilistes se placent aux premiers rangs de cette étude pour trouver le prix d'achat de leur véhicule particulièrement raisonnable, quand il est d'occasion. Concernant le coût d'utilisation, ils se montrent relativement modérés pour constater son augmentation. De fait, ils sont logiquement parmi les moins nombreux à prendre des mesures pour l'inscrire à la baisse. Et urbains comme ruraux seront une légère majorité à vouloir restreindre leurs déplacements. Au royaume de la bicyclette, la pratique quotidienne des mobilités douces concerne environ la moitié des personnes interrogées, aussi bien en ville qu'en zone rurale. Et le coût du véhicule électrique incite à renoncer à son achat.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Pologne

POLOGNE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

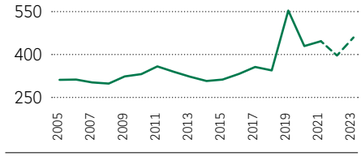
662 véhicules (vs 571 en 2016) — **Pologne**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **1%** (+1 pt vs 2016) — **Pologne** ; **6%** (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021 : 216% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,39$** (+30% vs 2016) — **Pologne** ; **1,35$** (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,45** | 2022 **0,4** *(-12%)* | 2023 **0,46** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

POLOGNE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



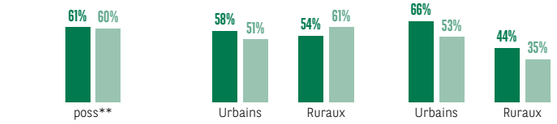
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **112 €** — **Pologne** ; **133 €** — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

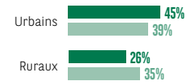
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

**Juger raisonnable le prix de leur voiture, les Polonais ne sont pas véritablement enclins à le faire, surtout si elle a été achetée neuve.
Et concernant son coût d'utilisation, ils sont parmi les plus nombreux à le trouver excessif. Pour autant, ils se situent dans la moyenne générale quand il s'agit de prendre des mesures pour le faire diminuer avec une limitation des déplacements qui sera surtout le fait des urbains.
Des urbains qui sont les plus nombreux de cette étude à profiter des mobilités douces au quotidien. Une première place dans le classement qu'ils occupent à nouveau pour considérer que le coût d'un véhicule électrique est trop important pour l'acheter.**

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Portugal

PORTUGAL VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

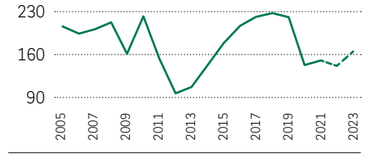
515 véhicules (vs 445 en 2016) — **Portugal**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021 : **9%** (+9 pts vs 2016) — **Portugal** ; **6%** (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021 : 141% ; 104%

Prix de l'essence[2] 2021 : **1,77$** (+15% vs 2016) — **Portugal** ; **1,35$** (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,15** | 2022 **0,14** *(-6%)* | 2023 **0,17** *(+17%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

PORTUGAL VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



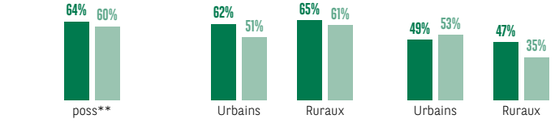
Coût mensuel du carburant pour un véhicule : **121 €** — **Portugal** ; **133 €** — **Moy. 18 pays**

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

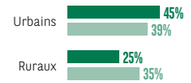
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

**Demandez aux Portugais s'ils trouvent le prix d'achat de leur voiture raisonnable, ils sont les plus nombreux à dire oui, avec les Autrichiens.
Et comme beaucoup d'autres, ils estiment que le coût d'usage a augmenté. Ils se situent dans la moyenne pour le limiter, avec des urbains et des ruraux associés dans un même élan pour réduire leurs déplacements afin de réduire le poids financier du carburant. Cette unicité de vue se retrouve également dans le choix au quotidien des mobilités douces pour la moitié des automobilistes. Ils font partie des plus nombreux à trouver le coût d'un véhicule électrique prohibitif.**

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Royaume-Uni

ROYAUME-UNIS VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

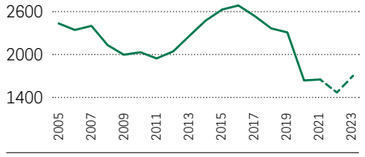
544 véhicules (vs 526 en 2016) — **Royaume-Uni**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
12% (+12 pts vs 2016) — **Royaume-Uni**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
96%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
2,01$ (+38% vs 2016) — **Royaume-Uni**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **1,65** | 2022 **1,46** *(-11%)* | 2023 **1,7** *(+16%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

ROYAUME-UNIS VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



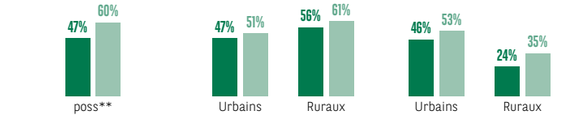
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
124 € Royaume-Uni
133 € Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

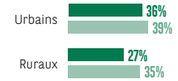
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



SYNTHÈSE

Au Royaume-Uni, le prix d'un véhicule est jugé raisonnable dans la moyenne générale de l'étude, en neuf comme en occasion.
Son coût d'usage a-t-il augmenté ? Oui, là aussi dans la moyenne. Cependant, une petite majorité ne compte pas prendre de mesures pour le faire diminuer, comme dans seulement trois autres pays. Réduire ses déplacements pour consommer moins de carburant s'inscrit, là encore, dans une perspective moyenne, tout comme le fait de juger le prix élevé d'un véhicule électrique comme frein à l'achat.
Mais choisir les mobilités douces au quotidien rencontre relativement peu d'écho, surtout en zone rurale.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

Turquie

TURQUIE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP
pour 1 000 habitants[1] 2020

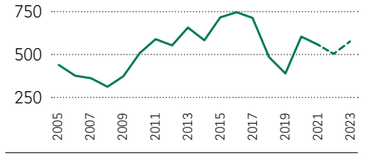
158 véhicules (vs 144 en 2016) — **Turquie**
185 véhicules (vs 182 en 2016) — **Monde**

Pénétration des VPE[1] dans les ventes 2021
0% (+0 pt vs 2016) — **Turquie**
6% (+5 pts vs 2016) — **Monde**

Taux d'effort VPN* 2021
445%
104%

Prix de l'essence[2] 2021
1,18$ (-17% vs 2016) — **Turquie**
1,35$ (+38% vs 2016) — **Monde**

Évolution annuelle du marché VPN[3]
(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché[4] *(En millions de VP neufs)*

2021 **0,56** | 2022 **0,51** *(-10%)* | 2023 **0,58** *(+15%)*

La prévision 2023 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle n'intervenait que fin 2023, le marché resterait proche de son niveau de 2022.

TURQUIE VS MOYENNE 18 PAYS

Utiliser sa voiture devient un luxe

Un prix d'achat raisonnable...
Part des possesseurs (hors leasing) estimant le prix d'achat comme étant raisonnable



... mais très coûteux au quotidien
Part des possesseurs estimant que le coût à l'usage a augmenté ces dernières années



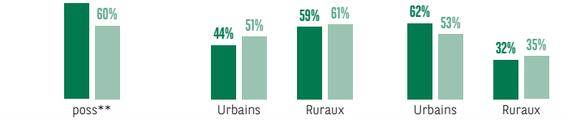
Coût mensuel du carburant pour un véhicule
121 € Turquie
133 € Moy. 18 pays

Des stratégies pour réduire les coûts

Des conducteurs cherchant l'économie...
Part des possesseurs mettant en place des mesures pour limiter le coût à l'usage de leur véhicule

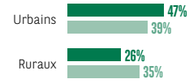
... en limitant parfois leurs déplacements
Part des possesseurs mettant en place des mesures, décidant de limiter leurs déplacements

Les mobilités douces comme alternatives
Part des possesseurs utilisant au moins un autre équipement (vélo, trottinette, 2 roues motorisé)



Le renoncement à la voiture thermique

Une solution passant parfois par l'abandon de la voiture
Part des non possesseurs ayant déjà possédé une voiture auparavant



L'électrique, une solution perçue encore trop coûteuse à l'achat
Part des non possesseurs de véhicule électrique y ayant renoncé à cause d'un coût trop important



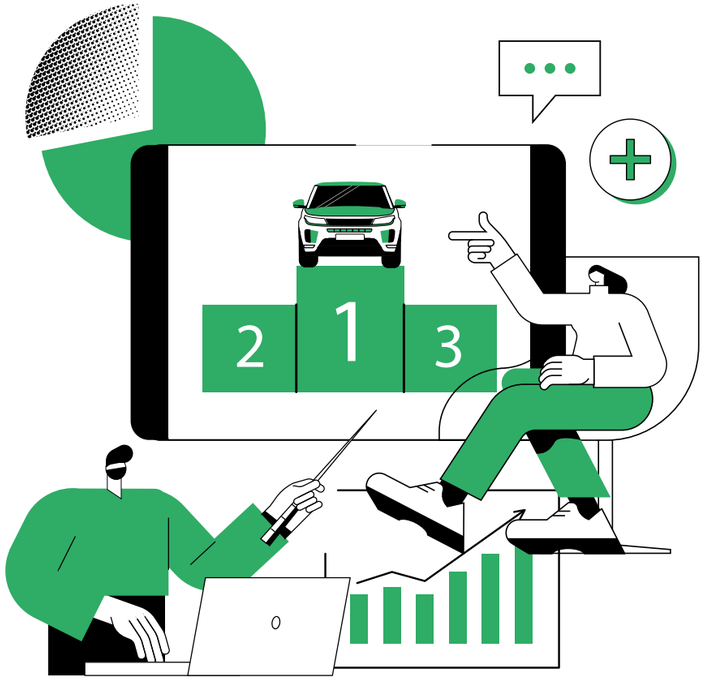
SYNTHÈSE

Confrontés à une crise économique qui dure et une livre qui chute, les Turcs ont la vision la plus sombre de cette étude, confrontés au coût global d'un véhicule. Ils sont les moins nombreux à trouver son coût d'achat raisonnable. Concernant son coût d'usage, c'est presque la totalité des personnes interrogées qui considèrent qu'il a augmenté. En toute logique, ils sont les premiers pour en limiter les effets même s'ils ne souhaitent pas particulièrement limiter leurs déplacements, surtout en ville. Mais les urbains seront parmi les plus assidus dans l'usage des mobilités douces au quotidien. Et concernant le coût dissuasif du véhicule électrique, ils se placeront aussi sur cette thématique parmi les plus affirmatifs.

** Taux d'effort VPN : rapport du prix moyen d'un VPN et du revenu annuel net moyen d'un foyer (différent du taux d'effort du rapport initial se basant sur le revenu moyen du foyer d'un acquéreur). ** poss. : possesseurs d'un véhicule. non-poss. : non-possesseurs d'un véhicule.*
Sources : [1] ACEA & instituts de statistique nationaux. [2] GlobalEconomy. [3] OICA. [4] C-Ways.

AUTO 2023

CHIFFRES DU MARCHÉ



Le marché des véhicules particuliers neufs (VPN)

	2020	2021	2022*	Variation 2022 vs 2021	2023*	Variation 2023 vs 2022
Afrique du Sud	246 541	304 340	375 000	23 %	400 000	7 %
Allemagne	2 917 678	2 622 132	2 300 000	-12 %	2 750 000	20 %
Autriche	257 721	239 803	195 000	-19 %	230 000	18 %
Belgique	431 491	383 123	350 000	-9 %	405 000	16 %
Brésil	1 615 942	1 558 467	1 370 000	-12 %	1 600 000	17 %
Chine	20 177 731	21 481 537	23 300 000	8 %	26 000 000	12 %
Espagne	851 210	859 476	770 000	-10 %	900 000	17 %
États-Unis	14 471 000	14 946 971	12 400 000	-17 %	14 400 000	16 %
France	1 650 118	1 659 005	1 405 000	-15 %	1 650 000	17 %
Italie	1 381 753	1 456 674	1 170 000	-20 %	1 360 000	16 %
Japon	3 809 981	3 675 698	3 130 000	-15 %	3 650 000	17 %
Mexique	532 433	520 112	460 000	-12 %	535 000	16 %
Norvège	141 412	176 276	142 000	-19 %	165 000	16 %
Pays-Bas	355 598	324 336	300 000	-8 %	350 000	17 %
Pologne	428 347	446 647	395 000	-12 %	460 000	16 %
Portugal	142 414	149 740	141 000	-6 %	165 000	17 %
Royaume-Uni	1 631 064	1 647 181	1 460 000	-11 %	1 700 000	16 %
Turquie	610 109	561 853	505 000	-10 %	580 000	15 %
TOTAL 18 PAYS	**51 652 543**	**53 013 371**	**50 168 000**	**-5 %**	**57 300 000**	**14 %**

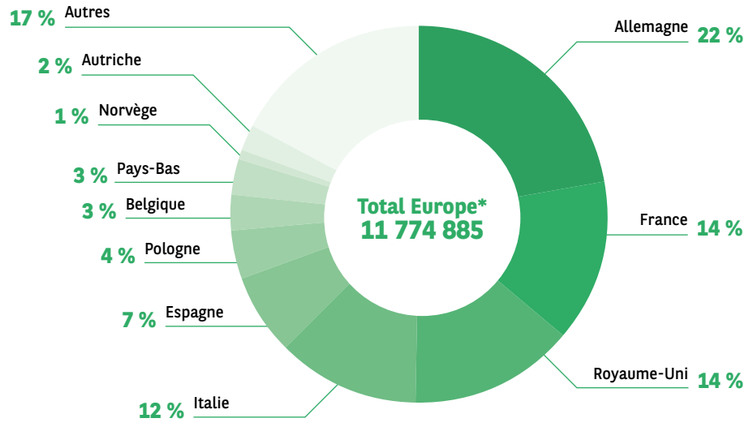
* Estimations et prévisions de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, OICA, ACEA, C-Ways

Le marché mondial des véhicules légers (VL)

	2020	2021	2022*	Variation 2022 vs 2021	2023*	Variation 2023 vs 2022
Vente Monde en millions d'unités	77,8	81,4	80	-2 %	88	10 %

Périmètre : tous pays du monde. Véhicules légers (VL) = véhicules particuliers (VP) + véhicules utilitaires légers (VUL).
* Estimations et prévisions de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, OICA, ACEA, C-Ways

Immatriculations de véhicules particuliers neufs en Europe* en 2021



* Europe : EU + Royaume-Uni, Norvège, Suisse, Islande.
Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, OICA, ACEA, C-Ways

Le taux d'achat des ménages dans 6 pays

Le calcul est effectué en retenant strictement les immatriculations à destination des ménages

	Immatriculations totales VPN en 2022*	Part des particuliers	Part des sociétés	Immatriculations particulières	Nombre de ménages	Taux d'achat des ménages
Allemagne	2 300 000	37 %	63 %	851 000	40 556 000	2,1 %
France	1 405 000	43 %	57 %	604 150	30 304 000	2,0 %
Italie	1 170 000	63 %	37 %	737 100	26 079 000	2,8 %
Royaume-Uni	1 460 000	50 %	50 %	731 460	27 792 000	2,6 %
Espagne	770 000	43 %	57 %	331 100	18 793 900	1,8 %
Belgique	350 000	40 %	60 %	140 700	4 881 500	2,9 %
TOTAL	**7 455 000**	**46 %**	**54 %**	**3 395 510**	**148 406 400**	**2,3 %**

* Estimations de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, ACEA, Bureaux nationaux de statistiques, Fédérations de constructeurs, C-Ways

Les principales marques en Europe* en 2022

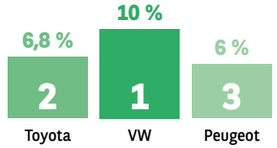
	Part de marché 6 mois 2021	Part de marché 6 mois 2022	Évolution du nombre de VPN vendus 2022 vs 2021
VOLKSWAGEN	11,4 %	10,0 %	-23,8 %
TOYOTA	6,0 %	6,8 %	-1,8 %
PEUGEOT	6,5 %	6,0 %	-21,2 %
BMW	5,8 %	5,8 %	-14,3 %
MERCEDES	5,4 %	5,6 %	-10,1 %
AUDI	5,3 %	5,3 %	-13,5 %
RENAULT	5,7 %	5,3 %	-20,3 %
KIA	3,9 %	5,2 %	16,8 %
HYUNDAI	3,7 %	4,7 %	8,2 %
SKODA	5,3 %	4,6 %	-24,9 %
OPEL/VAUXHALL	4,2 %	4,1 %	-16,9 %
DACIA	2,9 %	4,0 %	18,2 %
FIAT	4,3 %	3,7 %	-25,4 %

	Part de marché 6 mois 2021	Part de marché 6 mois 2022	Évolution du nombre de VPN vendus 2022 vs 2021
CITROEN	4,0 %	3,5 %	-24,7 %
SEAT	3,2 %	3,3 %	-10,6 %
MINI	1,4 %	1,5 %	-11,4 %
JEEP	1,1 %	1,0 %	-20,6 %
LAND ROVER	1,1 %	0,9 %	-31,8 %
PORSCHE	0,6 %	0,8 %	13,6 %
DS	0,3 %	0,4 %	13,2 %
LANCIA/CHRYSLER	0,4 %	0,4 %	-20,6 %
LEXUS	0,4 %	0,3 %	-26,2 %
JAGUAR	0,4 %	0,2 %	-43,2 %
ALFA ROMEO	0,2 %	0,2 %	-5,4 %
SMART	0,3 %	0,2 %	-29,3 %

* Europe : EU + Royaume-Uni, Norvège, Suisse, Islande. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, ACEA, C-Ways

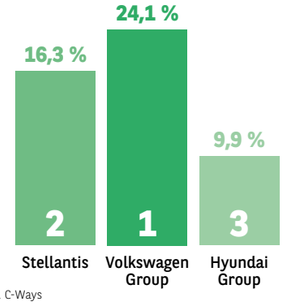
Le TOP 3 des marques en Europe en 2022

Six premiers mois de 2022



Le TOP 3 des groupes en Europe en 2022

Six premiers mois de 2022



* Europe : EU + Royaume-Uni, Norvège, Suisse, Islande. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, ACEA, C-Ways

Le marché du véhicule neuf en France

Nombre d'immatriculations

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*
VPN – Véhicule particulier neuf	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 518	2 214 428	1 650 118	1 659 146	1 405 000
VUL – Véhicule utilitaire léger	372 074	379 424	397 085	438 645	459 038	479 769	401 124	430 787	344 630

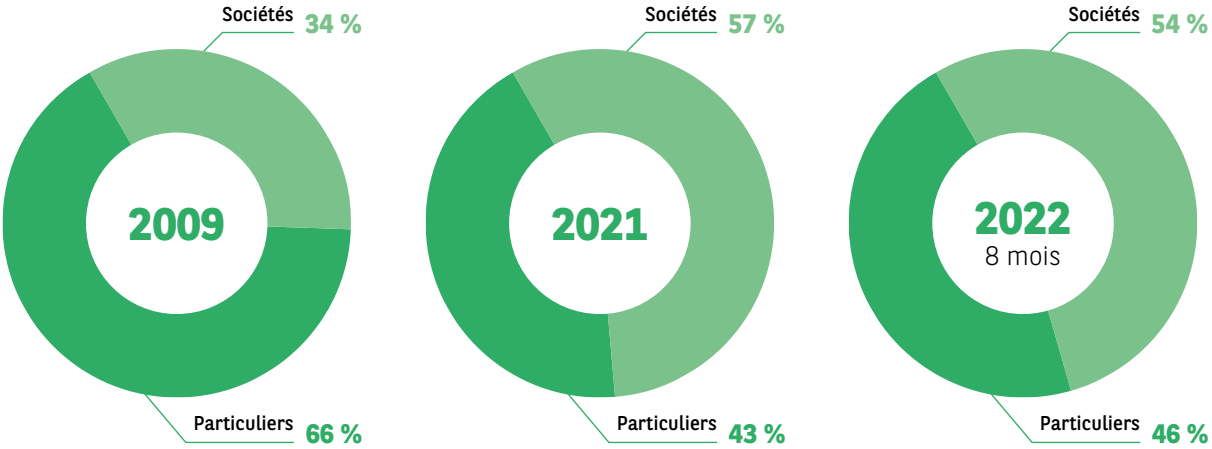
* Estimation et prévisions de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, C-Ways d'après SIV

Part de marché du véhicule électrique en 2021

	Part de marché Électrique	Part de marché Hybride Rechargeable	TOTAL
Afrique du Sud	0,1 %	0,0 %	**0,1 %**
Allemagne	13,6 %	12,4 %	**26,0 %**
Belgique	5,8 %	12,6 %	**18,4 %**
Brésil	0,1 %	0,3 %	**0,5 %**
Chine	13,1 %	2,9 %	**16,0 %**
Espagne	2,9 %	5,0 %	**7,9 %**
États-Unis	3,4 %	1,2 %	**4,6 %**
France	10,5 %	8,4 %	**18,9 %**
Italie	4,6 %	4,9 %	**9,5 %**
Japon	0,5 %	0,5 %	**1,0 %**
Mexique	0,4 %	0,1 %	**0,5 %**
Norvège	64,5 %	21,7 %	**86,2 %**
Pays-Bas	20,0 %	9,7 %	**29,7 %**
Pologne	0,7 %	0,7 %	**1,4 %**
Portugal	9,2 %	10,7 %	**19,9 %**
Royaume-Uni	11,7 %	7,3 %	**19,0 %**
Turquie	5,4 %	1,7 %	**7,1 %**

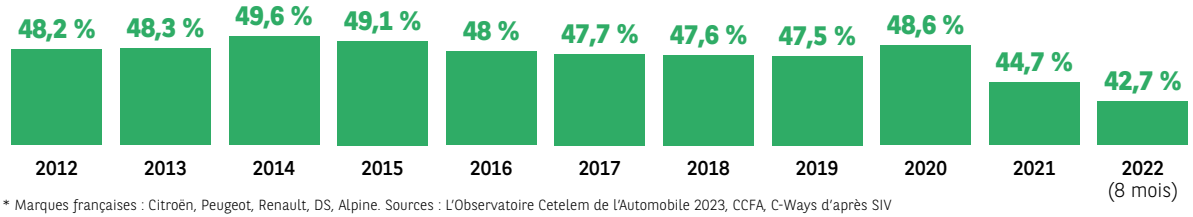
Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, IEA, EAFO, C-Ways

La structure du marché du véhicule particulier neuf en France



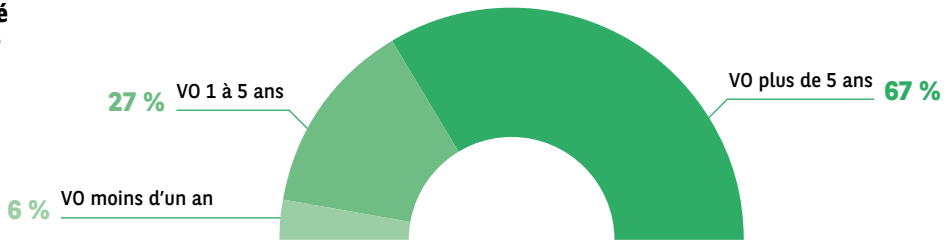
Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, CCFA, C-Ways d'après SIV

La part de marché des marques françaises* dans l'hexagone sur le marché des VPN



* Marques françaises : Citroën, Peugeot, Renault, DS, Alpine. Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, CCFA, C-Ways d'après SIV

La structure du marché du véhicule particulier d'occasion en France en 2022
8 premiers mois de 2022



Sources : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2023, C-Ways d'après SIV

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 23 juin au 8 juillet 2022 dans 18 pays** : Afrique du Sud, Allemagne, Autriche, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie.
Au total, **16 600 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 800 dans chacun des autres pays.

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

#PROSPECTIVE

Suivez l'actualité de l'Observatoire Cetelem sur :

www.observatoirecetelem.com

@obs_cetelem

LinkedIn YouTube

OBSERVATOIRE
Cetelem
BNP PARIBAS PERSONAL FINANCE