

CONSULTEZ LE SITE :
www.observatoirecetelem.com



Suivez l'actualité de L'Observatoire Cetelem sur son fil Twitter

 @obs_cetelem

Contactez Flavien Neuvy,
responsable de L'Observatoire Cetelem

flavien.neuvy@cetelem.fr

Tél. : 33 (1) 46 39 10 68

L'Observatoire

BY  BNP PARIBAS
PERSONAL FINANCE



PROGRAMME
oxygène

Ce document est imprimé avec des encres végétales sur un papier dont la pâte est issue d'arbres provenant de forêts gérées de manière responsable.

agencecosmic.com - 100 67604 n

L'Observatoire Cetelem 2016

VOITURE AUTONOME : LES AUTOMOBILISTES PRÊTS À LÂCHER LE VOLANT POUR LA SILICON VALLEY

L'Observatoire Cetelem 2016

VOITURE AUTONOME : LES AUTOMOBILISTES PRÊTS À LÂCHER LE VOLANT POUR LA SILICON VALLEY



LA VOITURE AUTONOME
C'EST DÉJÀ DEMAIN

DES AUTOMOBILISTES
TOTALEMENT CONNECTÉS

L'Observatoire

BY  BNP PARIBAS
PERSONAL FINANCE

SOMMAIRE

Esprit de synthèse

Page **5**

1 Voiture autonome,
c'est déjà demain

Page **8**

2 Voiture autonome et voiture
connectée : à la conquête
des automobilistes

Page **28**

3 Les pays de L'Observatoire
Cetelem

Page **50**

ANNEXES

► Les données chiffrées de L'Observatoire Cetelem

Page **67**





S'il est un « produit » qui incarne la révolution industrielle née au XIX^e siècle avec l'invention du moteur à explosion, c'est bien l'automobile. Sa production de masse avec comme symbole le taylorisme, son usage longtemps réservé aux classes sociales aisées puis offert au plus grand nombre, son économie qui voit des millions de personnes travailler dans ce secteur notamment dans les pays occidentaux, ont marqué notre civilisation, sa croissance et ses crises. L'automobile est autant associée aux conflits passés – rappelons-nous des taxis de la Marne – qu'aux crises économiques, surtout quand celles-ci se font pétrolières.

“ *Le numérique prend les commandes* ”

Mais l'automobile, si elle permet de se déplacer, avance peu en elle-même. Dans sa conception globale, le produit n'a que très peu changé en plusieurs décennies d'existence, même si celui-ci est devenu au fil du temps toujours plus sûr, toujours moins polluant et toujours moins gourmand en énergie.

Avec le tournant du siècle, le numérique, immatériel par essence, semble devoir supplanter la très concrète automobile comme nouvelle icône de développement des civilisations. Mais plus intéressant encore, le numérique prend peu à peu possession de l'automobile pour lui faire connaître une révolution fondamentale, notamment concernant l'usage qu'en auront les automobilistes. Les voitures connectées d'aujourd'hui sont appelées à devenir bientôt autonomes. Et surtout, de nouveaux acteurs économiques, telles les entreprises stars de la Silicon Valley, se positionnent pour préempter une partie de cette valeur ajoutée.

Depuis son origine, L'Observatoire Cetelem de l'Automobile s'attache à anticiper et à expliquer les évolutions du secteur, comme ce fut le cas il y a quelques années pour la voiture low-cost. Comprendre les enjeux de la voiture autonome, savoir ce qu'en pensent les consommateurs s'imposait ainsi comme une évidence. Et les choses sont claires : les automobilistes sont majoritairement prêts à lâcher le volant. À lire sans attendre dans cette nouvelle édition de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile.

PARTENAIRES & MÉTHODOLOGIE

Les analyses économiques et marketing ainsi que les prévisions ont été réalisées en collaboration avec la société d'études et de conseil BIPE (www.bipe.com). Les terrains d'enquête consommateurs ont été conduits par TNS-Sofres en juillet 2015 en Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Mexique, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie. Au total, plus de 8 500 possesseurs d'une voiture achetée dans les cinq dernières années ont été interrogés.

• Codes pays :

Afrique du Sud (**ZA**), Allemagne (**DE**), Belgique (**BE**), Brésil (**BR**), Chine (**CN**), Espagne (**ES**), États-Unis (**US**), France (**FR**), Italie (**IT**), Japon (**JP**), Mexique (**MX**), Pologne (**PL**), Portugal (**PT**), Royaume-Uni (**UK**), Turquie (**TR**).



ESPRIT DE SYNTHÈSE

Depuis la création du premier véhicule équipé de quatre roues et d'un moteur à explosion, l'automobile est certainement l'un des produits de grande consommation qui a le moins connu d'évolution notable. Bien que les nouvelles technologies aient investi déjà depuis plusieurs années à la fois l'intérieur et l'extérieur d'un véhicule, la déferlante numérique qui s'annonce promet de changer *a minima* le statut de la voiture.

La voiture connectée pour s'affranchir de la route

Le futur (très) proche de la voiture est connecté. Les technologies ont permis que le conducteur puisse faire face à des situations de conduite difficiles, voire dangereuses, grâce notamment à de nombreux systèmes d'assistance. Mais c'est surtout l'arrivée des systèmes intégrés de navigation mobile qui a changé la donne. Les trajets, dans toute leur composante, deviennent optimisés. L'utilisation des smartphones introduit aussi une dimension plus ludique, très 2.0, de l'automobile.

La voiture autonome pour s'affranchir du conducteur

Avec la voiture autonome annoncée pour les prochaines années, la donne va profondément évoluer au point que la notion même de conducteur pourrait être remise en cause. Assistance à la conduite poussée dans ses retranchements, géolocalisation qui s'ouvrira à une dimension commerciale et publicitaire en fonction des conducteurs mais aussi des passagers, systèmes préventifs qui veilleront à la bonne santé des occupants, maintenance anticipée du véhicule... les nombreuses innovations à venir conduiront même à ce que des publics laissés sur le côté de la route, tels les handicapés, reprennent le chemin de l'automobile. Autre changement majeur attendu, la voiture sera de plus en plus partagée, l'intérêt d'en posséder une devenant moins pertinent, particulièrement pour les personnes habitant en ville.

Un marché qui connaîtra de profonds changements

Avec la voiture autonome, l'environnement même de l'automobile connaîtra de grands bouleversements. Au niveau légal, il s'agira de définir de nouvelles règles pour faire rouler « dans les clous » ce nouveau type de véhicule. En matière d'assurance, le secteur sera aussi bouleversé. La détermination des responsabilités en cas d'accidents – qui deviendront *a priori* toujours plus rares – fera notamment l'objet de nouvelles et inédites controverses. Et surtout, les constructeurs traditionnels devront faire face à de nouveaux arrivants qui gèrent déjà avec brio la future matière première du secteur automobile : l'information. Des acteurs qui, comme Google notamment, ont déjà fortement investi de l'argent et de l'intelligence pour faire rouler au plus vite une voiture autonome. Franchiront-ils le pas pour devenir constructeurs ? Rien n'est assuré. Pour autant, les marques classiques disposent de sérieux atouts pour affronter ces concurrents du 3^e type : un savoir-faire indéniable, une expertise de la route et aussi la prise en compte bien réelle de ce futur automobile.

Une voiture idéalement connectée

Lorsqu'on interroge les automobilistes sur la réalité présente et à venir de la voiture connectée, force est de constater que ce plus ou moins proche avenir est attendu et par avance accepté.

Pour 73 % des personnes interrogées, la voiture connectée est tout simplement la voiture idéale, synonyme de progrès en matière de confort (83 %), de gain de temps (81 %) et de sécurité (77 %). Pour autant, 78 % jugent qu'elle rime avec cherté. Ce sont les Mexicains et les Brésiliens qui se montrent les plus enthousiastes. On pointe là une dichotomie structurante pour l'ensemble de l'étude avec, d'une part les pays dits émergents totalement favorables à la voiture autonome et tout ce qu'elle apporte, et d'autre part les pays automobiles natifs plus méfiants quant à son développement.

Qui dit voiture connectée, dit aide à la navigation totalement banalisée. 86 % des personnes interrogées se servent déjà de cette aide pour préparer ou guider leurs déplacements. C'est particulièrement le cas en Chine ou au Brésil, contrairement au Japon où elle est relativement peu employée. Notons aussi qu'en matière de géolocalisation, le smartphone est plébiscité par 69 % des automobilistes mondiaux. L'emploi de cet outil et des autres systèmes de navigation aura d'abord servi à optimiser le temps de parcours (80 %) et à réduire le nombre de kilomètres parcourus (70 %).

Des conducteurs qui veulent aussi être rassurés

Pour autant, la voiture connectée suscite des craintes, notamment en termes de contrôle du véhicule, pour 37 % des personnes interrogées. C'est surtout vrai aux États-Unis (54 %) ou encore en France (46 %). De fait, priorité est accordée à une sécurité tous azimuts. 89 % sont pour les systèmes de sécurité en cas de vol, 86 % particulièrement favorables aux systèmes de détection piétons/obstacles. Des solutions pour lesquelles les automobilistes seraient prêts à payer plus cher leur véhicule.

La géolocalisation avec tout ce qu'elle transporte (publicité contextualisée mais aussi offre de services personnalisés divers et variés sur le trajet) reçoit un assentiment majoritaire (57 %). Alors que 87 % des Chinois sont demandeurs d'offres commerciales personnalisées, 35 % des Français ou des Américains se montrent très réservés.

Alors, une vraie motivation à rouler plus, la voiture connectée ? Pas vraiment pour 53 % des automobilistes qui pensent que la fréquence d'utilisation de leur voiture ne sera pas plus élevée. Mais un tiers estime qu'ils auront envie de la prendre en main plus souvent.

La voiture autonome, bientôt réelle, très attendue

De la voiture connectée à la voiture autonome, il y a bien plus qu'une différence sémantique. Une véritable (r)évolution qui suscite de nombreuses interrogations, la première étant la probabilité de sa construction. Pour 3 personnes sur 4, pas de doute, la voiture autonome sera une réalité. Une réalité très proche puisque 81 % espèrent son arrivée avant 10 ans et 52 % avant 5 ans. Une fois encore, les pays « traditionnels » se montrent les plus prudents, 70 % des Allemands ne voyant pas de voitures autonomes sur les routes avant 2020 alors que 74 % des Mexicains l'escomptent avant 5 ans.

Mieux encore, plus de 1 automobiliste sur 2 a envie de se retrouver à l'intérieur, à défaut d'y être vraiment au volant. C'est en Chine où l'enthousiasme est le plus manifeste (91 %) alors que les Américains et les Britanniques sont les plus attachés à leur *automobile's way of life* traditionnel.

Bien plus qu'un véhicule

Mais cette nouvelle voiture autonome n'est pas seulement imaginée vraiment comme une... voiture. 48 % des personnes interrogées la voient comme un espace de divertissement, les Chinois étant une fois encore les plus excités par cette idée, suivis par les Turcs et les Portugais (respectivement 70 %, 57 % et 56 %). On la projette aussi comme un lieu de repos et détente et même, pour le quart des automobilistes, comme un lieu de travail.

Mais la méfiance est cependant de mise, 28 % déclarant souhaiter conserver un œil sur la route, au cas où... Des suspicieux que l'on retrouve surtout aux États-Unis, en Italie ou en Pologne.

Des constructeurs traditionnels qui inspirent confiance

Dans le duel qui opposera selon toute vraisemblance les grandes entreprises de l'économie numérique aux constructeurs automobiles traditionnels, les seconds conservent une vraie légitimité. 62 % des automobilistes en moyenne leur accordent leurs préférences pour construire la voiture connectée qui préfigurera la voiture autonome, alors que les spécialistes de l'information recueillent 46 % des suffrages. En Chine, ces derniers font figure de favoris alors qu'au Mexique, les deux protagonistes font match nul. Dans les pays de tradition automobile comme la France, les constructeurs s'imposent nettement (70 %).

Oui aux voitures de la Silicon Valley

Mais alors, quid d'une *Google Car* ou d'une *Apple Car* autonome ? 55 % répondent qu'ils sont prêts à acheter un véhicule de l'une ou l'autre marque. Une fois encore, au risque de nous répéter, les pays émergents plébiscitent cette perspective. 9 Chinois sur 10, 8 Brésiliens ou Mexicains sur 10 font part d'un oui massif. Pour autant, dans les pays d'origine des constructeurs traditionnels, ces deux modèles potentiels recueillent des intentions d'achat élevées (48 %), excepté au Japon (37 %) et surtout aux États-Unis (27 %). Un comble pour le berceau de la Silicon Valley !



① VOITURE AUTONOME, C'EST DÉJÀ DEMAIN

Les nouvelles technologies avaient jusqu'ici subrepticement investi l'automobile. Elles risquent désormais d'en prendre, au propre comme au figuré, le contrôle. Avec de grands changements attendus pour le véhicule, mais surtout pour le conducteur et ses passagers. Et face à ce véhicule connecté, en passe de devenir autonome dans un avenir proche, les attentes sont fortes, particulièrement dans les pays où les constructeurs traditionnels et historiques sont absents.

QUAND L'AUTOMOBILE RENCONTRE LE NUMÉRIQUE

Du véhicule connecté au véhicule autonome : de quoi parle-t-on ?

Le véhicule connecté est un véhicule communicant, capable d'échanger en temps réel des informations avec l'extérieur.

La voiture connectée est déjà une réalité.

À partir de ses capteurs et systèmes de connectivité, le véhicule est en mesure de transmettre une multitude de données qui renseignent sur sa position, sa vitesse, l'état de santé de ses organes, la pression des pneus et même sur le conducteur et son comportement. De l'extérieur, le véhicule peut recevoir une multitude d'informations sur l'état de la circulation, la disponibilité de places de stationnement ou la présence de dangers avérés

ou potentiels. Le véhicule connecté permet aussi à ses occupants d'interagir avec l'extérieur, pour communiquer ou se divertir (multimédia).

Dans sa version la plus aboutie, le véhicule communicant est appelé à devenir de plus en plus intelligent, **capable de traiter des données** pour « décider » à la place du conducteur, cette prise de décision **pouvant aller jusqu'à une délégation complète de conduite : la voiture autonome (Fig. 1)**. L'intelligence du véhicule, sa capacité à comprendre son environnement et agir en conséquence, est rendue possible par des technologies de détection (GPS et capteurs : lasers, caméras, radars...), de représentation (cartographie), de connectivité de courte distance (pour communiquer entre véhicules et entre infrastructures et véhicules) et de méthode de décision (algorithmes).

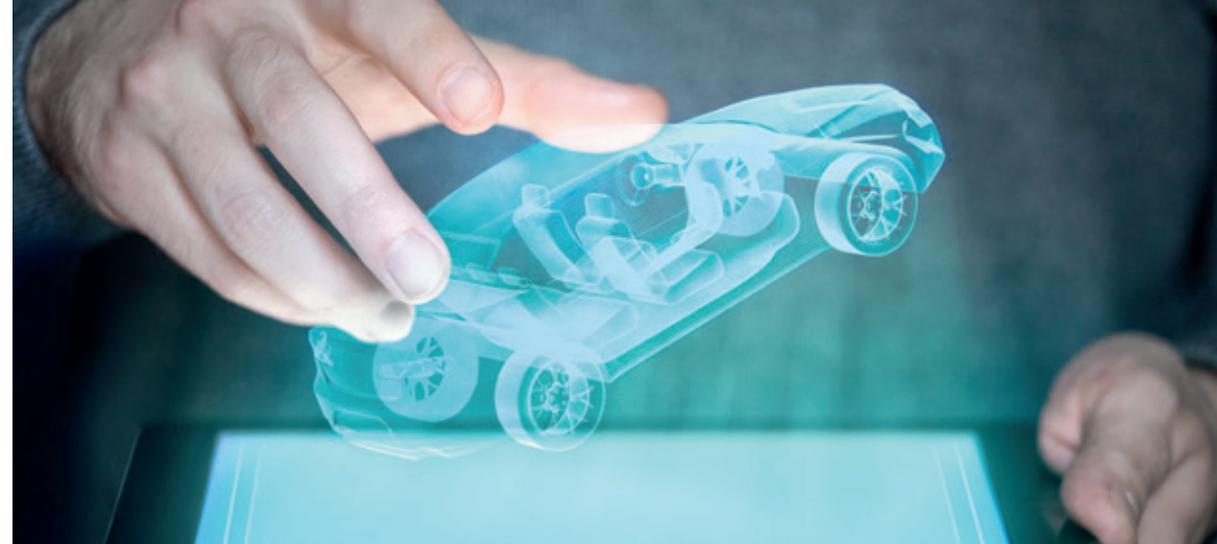
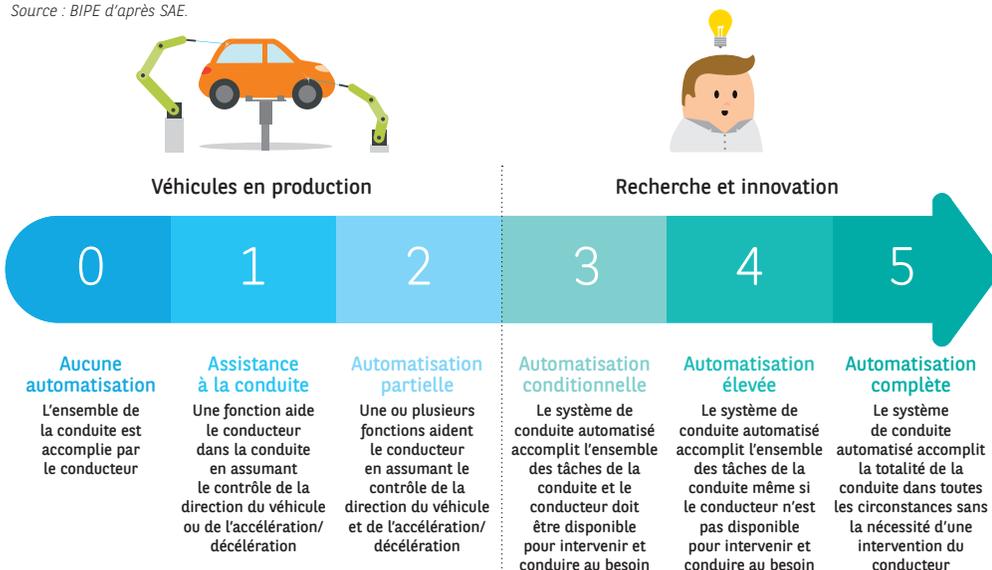


Fig. 1 ▶ Il existe différents degrés d'automatisation : la Society of Automotive Engineers (SAE) en a défini six.
Source : BIPE d'après SAE.



Du prototype à la réalité : l'idée du véhicule 100 % autonome prend vie. L'idée de rendre les voitures autonomes est presque aussi vieille que l'automobile elle-même.

Déjà en 1939, lorsque le groupe General Motors avait monté l'exposition « Futurama » dans le cadre de l'Exposition Universelle de New York, le designer Norman Bel Geddes avait imaginé des autoroutes où des voitures télécommandées rouleraient à grande vitesse et en toute sécurité. Et le speaker disait : « N'est-ce pas incroyable ? Vous avez sous les yeux le monde de 1960 ! ». Plus tard en 1958, le même groupe testait sur autoroute le prototype *Firebird III*, muni d'un pilote automatique, capable de suivre un câble placé sous la chaussée. En 1984, l'Allemand Ernst Dickmanns de l'Université de Munich et ses équipes firent rouler à 96 km/h sur une autoroute déserte un van Mercedes-Benz, sans aucune intervention humaine. En France, l'INRIA a présenté en 1996 un véhicule prototype, le *CyCab*, pour illustrer le potentiel de la robotique dans les déplacements urbains.

Les recherches sur le véhicule autonome existent depuis longtemps dans de nombreux pays.

C'est au cours des années 2000 que l'histoire s'est accélérée : les recherches ont nettement progressé, aux États-Unis en particulier, lorsque la DARPA (*Defense Advanced Research Projects Agency*) choisit d'organiser deux courses, en 2004-2005 puis en 2007, avec une rémunération conséquente pour qui parviendrait à faire rouler sur une distance donnée un véhicule sans aucune intervention humaine. C'est à ces concours qu'ont pris part les premiers prototypes de voitures intelligentes sans pilote. Le prix du Grand Challenge de 2005 fut remporté par un laboratoire de recherche électronique de l'Université de Stanford, à laquelle appartenait... le futur directeur de recherche du projet Google ! Son prototype, le *Volkswagen Touareg Stanley*, avait parcouru 212 km dans le désert en totale autonomie.

Aujourd'hui, la fameuse *Google Car* a parcouru près de 3 millions de kilomètres, dont plus de 1,5 million en mode 100 % autonome, et l'entreprise se dit prête à commercialiser les premiers véhicules en 2020. Même objectif pour Tesla ou Mercedes-Benz, pour ne citer qu'eux. **La course vers le véhicule 100 % autonome est désormais bel et bien engagée !**



Pour que la réglementation ne soit pas un frein

« Le problème, ce n'est pas la technologie. Nous devons travailler sur la réglementation et la responsabilité » énonçait Patrick Mercier-Handisyde, Directeur Général de la Recherche et Innovation de la Commission européenne.

L'avancement de l'encadrement réglementaire du véhicule autonome n'en est pas au même stade en Europe et ailleurs dans le monde.

Les **États-Unis**, pionniers en la matière, ont fait évoluer leur législation depuis plusieurs années. Des réglementations locales autorisent déjà les expérimentations en Californie, en Floride, au Nevada, dans le Michigan. Audi, Google et Mercedes-Benz sont les premières entreprises à avoir obtenu un permis pour procéder à des tests sur des véhicules pouvant se passer de conducteur. En 2012, la Californie a voté une législation établissant les règles de sécurité et de performance pour tester les véhicules autonomes sur les routes nationales

et les autoroutes. Ces règles imposent notamment la présence d'un volant, de pédales et d'un chauffeur pouvant reprendre manuellement le contrôle du véhicule. Mais au niveau fédéral, la sécurité routière américaine étudie encore le sujet.

Au **Japon**, un plan national est en cours pour le développement de véhicules autonomes 100% japonais. Nissan a reçu l'autorisation fin 2013 de faire rouler sa *Leaf* autonome. Des tests de conduite autonome seront prochainement lancés sur les routes publiques, notamment un service de « robot-taxi » à Kanagawa, et les Jeux Olympiques de Tokyo en 2020 seront l'occasion de présenter en démonstration les véhicules autonomes.

En **Chine** aussi, une évolution de la réglementation est en cours afin d'encadrer les expérimentations puis la commercialisation.

Ailleurs, en Europe notamment, mais aussi au Brésil, au Mexique ou encore en Afrique du Sud, la Convention de Vienne sur la circulation routière, entrée en vigueur en 1977 et ratifiée par soixante-douze pays (mais pas par les États-Unis, ni la Chine, ni le Japon), ne permet pas la circulation sur route des véhicules autonomes, car elle stipule que le conducteur, qui doit avoir les mains sur le volant à tout moment, est le seul maître et responsable de son véhicule. Un groupe de travail réfléchit toutefois à un amendement de cette convention qui pourrait être adopté d'ici 2017.

“ Une lente évolution vers l'autonomie complète du véhicule ”



En **Allemagne**, un texte de loi en préparation permettra de tester bientôt les voitures autonomes sur une portion de l'autoroute Berlin-Munich. Au **Royaume-Uni**, une législation est attendue en 2017 pour encadrer les tests de ces véhicules. En **France**, suite au lancement en 2013 d'un plan de reconquête sur le véhicule autonome, la loi sur la transition énergétique de 2015 autorise le gouvernement à adapter la législation « afin de permettre la circulation sur la voie publique de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite ». Des tests ont débuté fin 2015 et une expérimentation d'envergure doit démarrer en 2016 pour 3 000 véhicules intelligents sur une demi-douzaine de routes

connectées de plusieurs types (2 000 km de voies rapides, autoroutes et routes départementales), afin d'envisager la généralisation de ces véhicules l'année suivante si les tests sont concluants.

MODES DE VIE : CHANGEMENT DE CONDUITE

Une autre façon de vivre l'automobile

À chaque époque ses avancées ! On ne conduit pas aujourd'hui comme on le faisait hier, et la technologie y est pour beaucoup.

Des trajets optimisés

La plupart des voitures connectées incluent un système de navigation GPS renseignant sur l'itinéraire pour **se rendre à un endroit donné** et plus encore sur **l'heure d'arrivée à destination**. L'avancée du véhicule et les conditions de trafic en temps réel sont prises en compte grâce aux informations remontées par les réseaux routiers, les flottes de véhicules, les autres conducteurs utilisateurs de smartphones, les services météorologiques ou encore les capteurs de vitesse du véhicule.

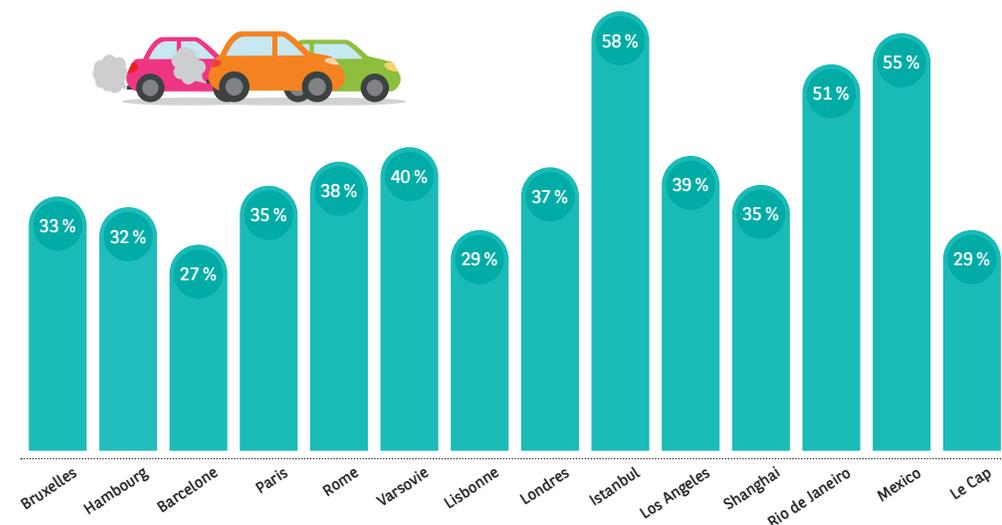
Alors que 180 millions d'abonnés utilisaient une application de navigation en temps réel sur leur smartphone en 2013, la frontière entre la navigation mobile et les systèmes intégrés au véhicule a disparu grâce à des offres telles que CarPlay ou Android Auto, systèmes spécifiquement conçus pour s'intégrer au tableau de bord de la voiture.

Les fonctionnalités de navigation permettent à l'automobiliste d'optimiser son temps de trajet : anticiper le déroulement de son déplacement, choisir entre différents trajets, prévenir de ses retards éventuels, mémoriser ses parcours préférés ou modifier son itinéraire.

Fig. 2 ▶ Niveau de congestion urbaine

Temps supplémentaire de trajet par rapport à un trafic fluide ; moyenne journalière.

Source : BIPE d'après TomTom.



Déléguer à sa voiture

Déléguer à sa voiture tout ou partie des séquences de conduite rendra la mobilité automobile plus efficiente avec, à la clé, la promesse d'un trafic routier plus fluide. Actuellement, on estime que 30 % du trafic routier mondial des grandes villes est employé à rechercher une place de stationnement. La délégation complète de cette étape de la mobilité est pour bientôt : elle contribuera à diminuer la congestion urbaine (Fig. 2) et constituera un gain de temps précieux pour les automobilistes. Le conducteur descendra de sa voiture à l'entrée d'un parking puis la laissera seule **identifier une place disponible et se garer**.

D'après TomTom, la congestion routière urbaine peut aller jusqu'à augmenter le temps de trajet de près de 60 % dans certaines villes en moyenne journalière et même jusqu'à 100 % en heure de pointe le soir.

Dans un monde de véhicules 100 % autonomes, **la voiture se coordonnera avec son environnement, réduisant ainsi les principales sources de congestion que sont les conduites inadaptees et les accidents routiers**. Avec davantage de synchronisation dans les vitesses, freinages, changements de voie et dépassements, toutes les fonctionnalités de conduite déléguée contribueront à une meilleure fluidité pour les usagers de la route.

“ Plus de mobilité automobile pour un trafic plus fluide ”

La conduite pour tous

Une voiture 100 % autonome, sans volant ni pédale, des passagers et pas de conducteur : si le rêve de Google requiert des prouesses technologiques pour parvenir à une autonomie du véhicule dans la prise de décisions complexes quelles que soient les conditions de trafic, il fait aussi entrevoir de nouvelles formes et possibilités de mobilités automobiles.

Avec des véhicules qui ne requièrent pas d'intervention humaine, **davantage d'individus renouveau avec la mobilité automobile** (le 4^e âge) **ou y accéderont** (ceux ayant un handicap visuel, mais aussi enfants ou personnes ne détenant pas le permis de conduire). Mieux qu'un train, la voiture autonome emmènera ses passagers où ils le souhaitent, quand ils le souhaitent.

La diffusion de voitures-robots pourrait rendre la mobilité urbaine davantage automobile mais avec moins de véhicules.

Plusieurs études, notamment celle de l'OCDE réalisée sur Lisbonne, estiment que des flottes de véhicules-robots seraient en mesure de se substituer aux déplacements faits en voiture personnelle, en taxi et même en transports en commun. En optimisant les parcours et les heures de déplacements, les véhicules-robots transporteront plusieurs personnes à la fois ou différentes personnes successivement. Ces véhicules ne seraient quasiment jamais immobilisés, permettraient à des ménages de se déséquiper, ce qui nécessiterait au final moins de places de stationnement, libèrerait de l'espace de voirie pour d'autres fonctions et contribuerait à décongestionner la circulation urbaine.

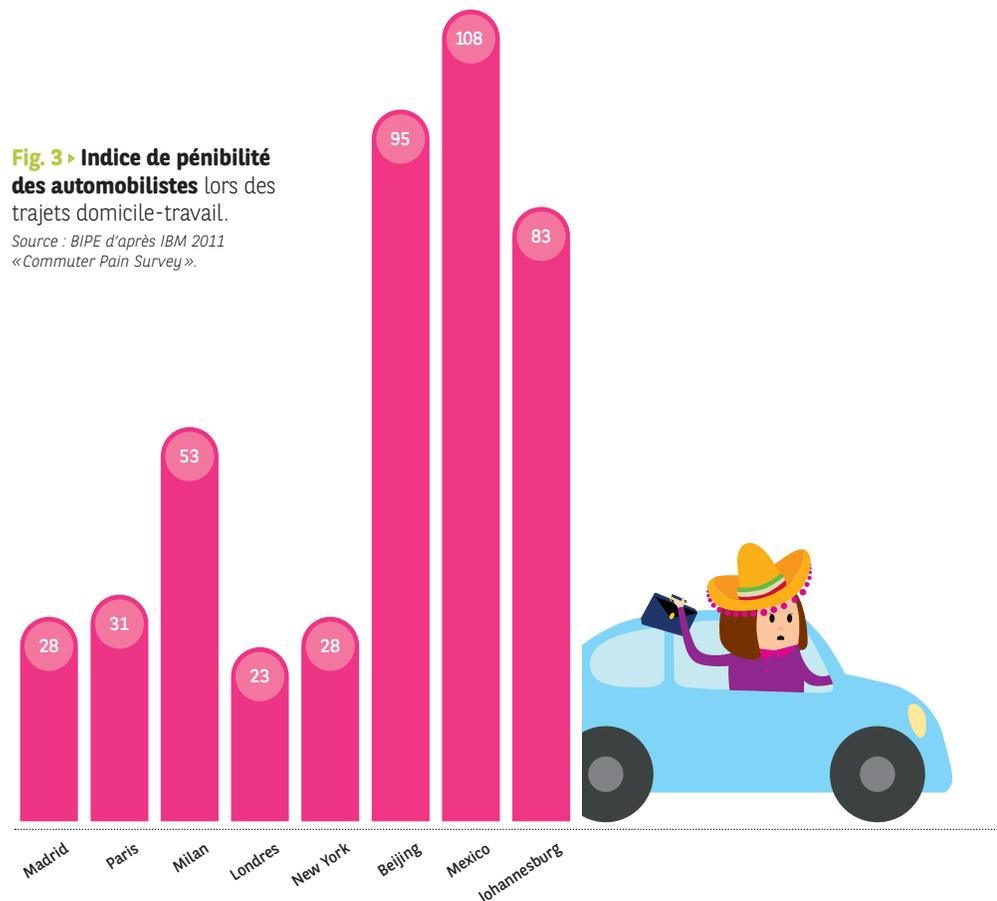
Ne plus conduire, c'est aussi pouvoir **consacrer son temps de mobilité automobile à une infinité d'autres choses** : échanges sociaux, travail, repos, loisirs... Les déplacements quotidiens domicile-travail sont une cause de stress qui affecte la

santé et la productivité des personnes au travail. L'enquête menée par IBM (Fig. 3) dans plusieurs capitales mondiales indique que les conducteurs sont globalement plus nombreux dans les pays émergents qu'ailleurs à déclarer être stressés ou en colère au volant.

Cependant, tous les automobilistes ne souhaiteront pas se libérer de la conduite : 77 % de ceux interrogés dans l'édition 2013 de l'Observatoire Cetelem déclaraient « adorer conduire ».

Fig. 3 > Indice de pénibilité des automobilistes lors des trajets domicile-travail.

Source : BIPE d'après IBM 2011 «Commuter Pain Survey».



L'indice prend en compte différents facteurs de pénibilité calculés et ressentis :

- le temps moyen de déplacement pour se rendre au travail,
- le temps perdu dans les embouteillages,
- la perception du prix des carburants,
- la perception de l'évolution des conditions de trafic,
- la sensibilité des automobilistes aux arrêts fréquents en situation de congestion,
- le stress au volant,
- l'énerverment au volant,
- l'impact ressenti du trafic sur les conditions de travail,
- le % d'automobilistes incités à ne plus se déplacer du fait des mauvaises conditions de circulation.

Un univers personnalisé, confortable et divertissant Chaque conducteur est unique et aspire à développer sa spécificité.

Accéder à des services géolocalisés personnalisés

Avec le véhicule connecté, le développement de services géolocalisés n'en est qu'à ses débuts. Ces services seront de plus en plus personnalisés à mesure que **les habitudes et préférences de l'automobiliste seront prises en compte** et que les technologies embarquées, capteurs biométriques et caméras intérieures, permettront de proposer des applications fondées sur l'analyse des comportements.

Grâce aux recherches d'informations intégrées aux systèmes de navigation, les automobilistes pourront facilement localiser, tout au long de leur parcours ou à destination, les services qui les intéressent : stations-services, garages, restaurants, hôtels, points de vente, sites touristiques, parcs d'attraction, lieux culturels, aéroports et gares... Ils auront de plus en plus facilement accès à des informations complémentaires et pourront aussi choisir des trajets alternatifs en fonction de critères plus subjectifs que la distance ou la rapidité, comme par exemple la beauté des paysages, et ce grâce à des images et informations géoréférencées.

Recevoir des offres ciblées

Les automobilistes pourront choisir de recevoir des offres commerciales adaptées à leurs besoins ou habitudes, ou adaptées aux besoins du véhicule. **À travers la « publicité contextualisée », la voiture connectée deviendra un nouveau point de contact entre le consommateur et ses marques et enseignes préférées.**

À partir des données qu'il aura communiquées, l'automobiliste pourra être informé, par exemple,

des restaurants proposant des menus adaptés à ses nécessités personnelles (végétariens, enfants...) ou des hôtels ayant des chambres disponibles en fonction du nombre de passagers présents dans la voiture. À partir des données transmises par le véhicule, un prestataire de maintenance automobile pourra proposer un rendez-vous à proximité pour changer un train de pneus usés.

La question du partage des données peut toutefois soulever des problèmes de confidentialité, car les technologies permettant de rendre la mobilité automobile plus divertissante sont aussi capables de générer des masses de données détaillées sur l'automobiliste, très révélatrices de ses comportements et préférences.

Communiquer, se divertir, se détendre

Avec le véhicule 100 % autonome, le temps passé à se déplacer pourra être entièrement consacré à des occupations variées, chacun selon ses envies ou son style de vie (Fig. 4).

Ne plus conduire augmentera le bien-être personnel et sociétal, et fera sensiblement baisser le niveau de stress.

Grâce à la connexion à Internet, la voiture n'est plus une parenthèse mais une passerelle entre les espaces et objets connectés que sont le domicile, le travail ou les smartphones. Avec une voiture transformée en point d'accès Wi-Fi (Fig. 5), tous les occupants accèdent à une connexion pour leurs équipements mobiles personnels et peuvent ainsi poursuivre leurs activités connectées préférées.

Fig. 4 ▶ S'ils ne conduisaient pas, les automobilistes consacraient le temps passé...

Source : enquête menée par IBM dans plusieurs capitales mondiales au sujet du temps gagné au quotidien sur les trajets domicile-travail.

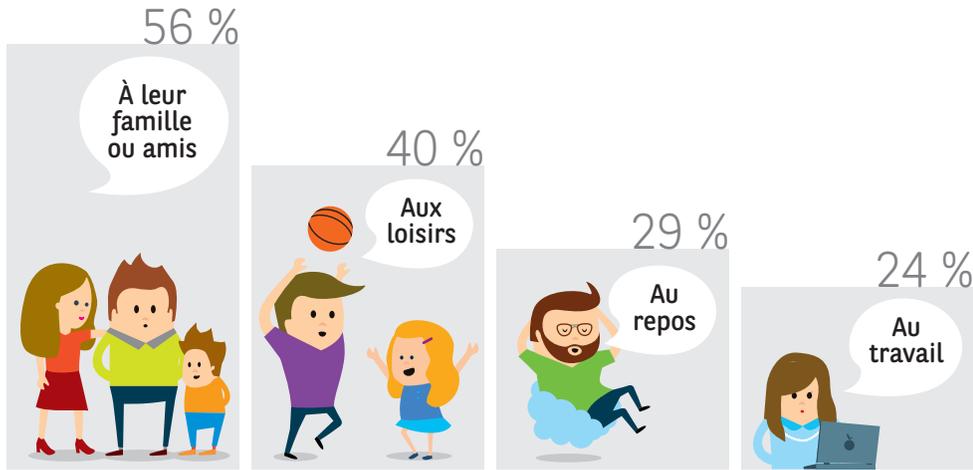
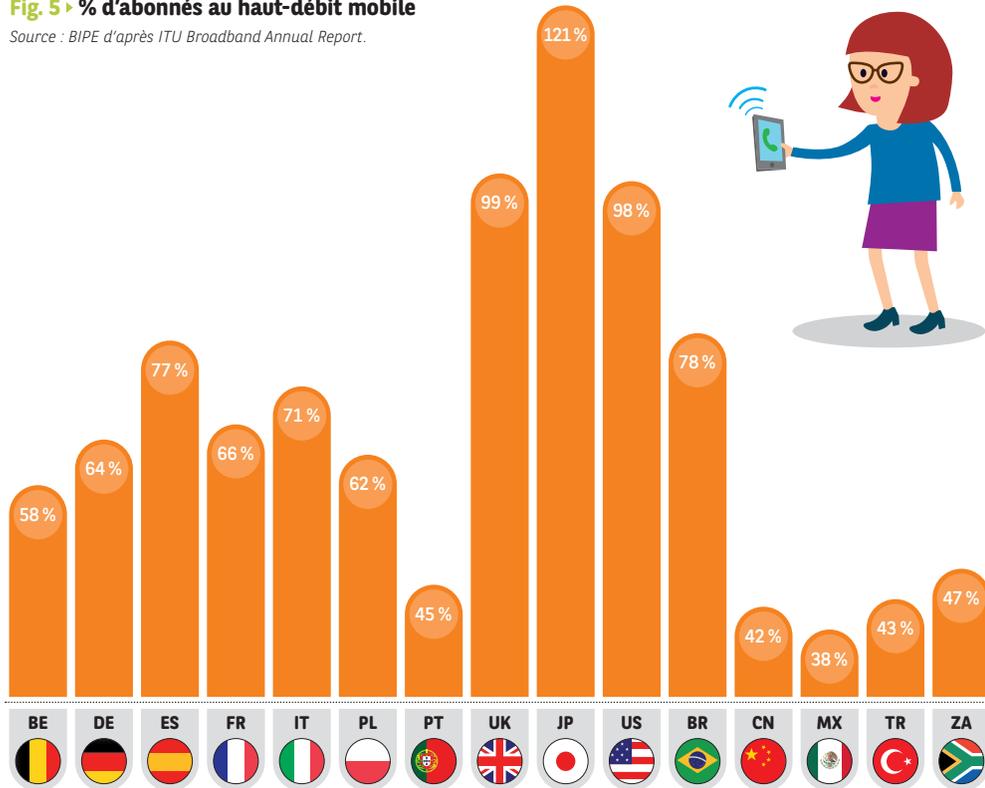


Fig. 5 ▶ % d'abonnés au haut-débit mobile

Source : BIPE d'après ITU Broadband Annual Report.



La clé d'une sécurité routière renforcée
Vers la fin des accidents de la circulation.

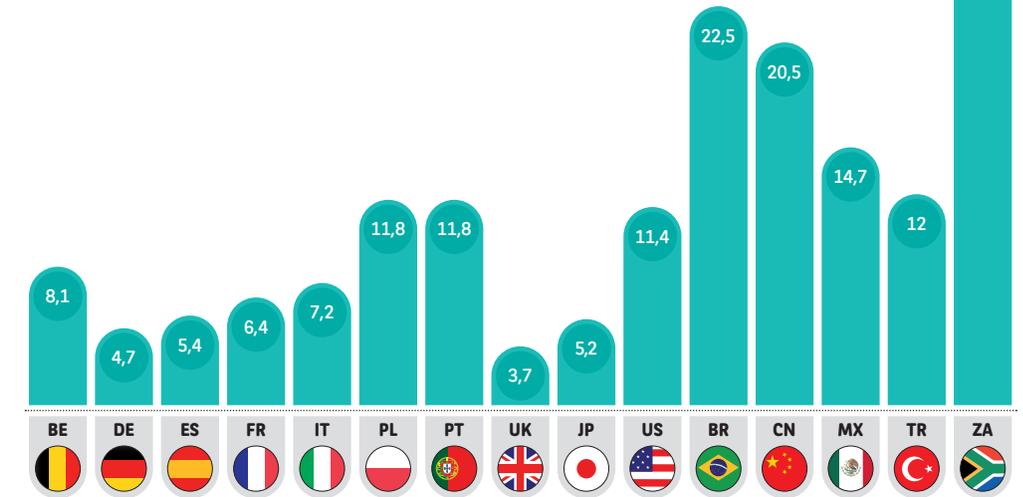
La sécurité au cœur des préoccupations

Selon l'Organisation Mondiale de la Santé, les accidents de la route sont responsables chaque année de la mort d'1,2 million de personnes et le nombre de blessés est évalué à plus de 50 millions dans le monde entier (Fig. 6).

L'enjeu est donc de taille pour les constructeurs et autres fournisseurs de solutions de télématique embarquée. Avec près de 90% des accidents causés par une défaillance humaine, la multiplication des technologies d'assistance à la conduite, et demain la voiture autonome, véhiculent de belles promesses sur le plan de la sécurité routière. Des constructeurs comme Volvo vont jusqu'à se fixer comme objectif de réduire à zéro le nombre de morts à bord de leurs véhicules d'ici 2020. Google estime qu'une réduction de moitié des décès sur les routes est possible grâce aux voitures autonomes.

Fig. 6 ▶ Accidents routiers mortels pour 100 000 personnes

Source : BIPE d'après OMS.





« Ordinateur au volant, sécurité au tournant ! » : la belle promesse du véhicule 100 % autonome

Avec la voiture 100 % autonome, pas de conducteur en état d'ébriété, pas de conducteur pris en flagrant délit de somnolence, pas de conducteur distrait non plus. Car, en théorie, pas de conducteur tout court.

La voiture 100 % autonome se présente comme LA solution plébiscitée pour lutter contre la mortalité routière en réduisant les erreurs humaines.

Exactement à l'instar de ce qu'il s'est passé dans l'univers aérien et ferroviaire : l'arrivée des systèmes automatisés a considérablement réduit la fréquence des incidents. Ainsi, selon Google, malgré plus de 1,6 million de kilomètres parcourus, aucun accident n'a été causé par une *Google Car* pilotée en mode automatique ; les seuls accidents recensés sont survenus lorsqu'elles étaient en mode manuel.

“ Zéro accident : un objectif bientôt réalisable ”

Une promesse encore lointaine tant que coexisteront la conduite autonome et la conduite humaine

La voiture 100 % autonome dans sa version la plus aboutie n'est en effet pas pour demain : pour l'heure, le cadre réglementaire de nombreux pays oblige le conducteur à garder les mains sur le volant et suppose ainsi qu'une aide à la conduite, si intelligente soit-elle, ne peut se substituer complètement au conducteur humain, qui peut être rendu responsable en cas d'accident. Dans un premier temps donc, le conducteur devra rester vigilant et être disponible pour opérer quelques actions clés et reprendre très rapidement la main en cas de problème.

Il y aura donc bel et bien une phase de transition durant laquelle devront coexister véhicules autonomes et véhicules pilotés par l'humain. Une phase de transition qui ne sera pas sans danger car le véhicule 100 % autonome sera bien en peine de prédire les comportements parfois aléatoires, soudains et potentiellement dangereux des automobilistes.

Le conducteur sous haute surveillance

Pour agir sur la sécurité routière, la pratique de l'éco-conduite a prouvé son efficacité : ainsi, les données émanant d'entreprises dont les salariés ont fait l'objet de formations spécifiques, traduisent une baisse significative des accidents, de l'ordre de 15%. **Avec la voiture connectée, c'est en permanence que le conducteur peut recevoir des informations sur son comportement de conduite et plus précisément sur le caractère risqué de ses actions.**

Plus généralement, les modules de **contrôle de l'aptitude du conducteur à prendre le volant** se développent à bord des véhicules. Abus d'alcool, consommation de stupéfiants, somnolence... : les nouvelles générations d'équipements embarqués permettront **d'alerter le conducteur de son état avant qu'il ne prenne la route, voire même de bloquer son véhicule** en cas de comportement inadapté et d'alerter les autres usagers de la route.

À terme, la voiture pourrait même ressembler à un centre de diagnostic médical.

Les véhicules semi-automatisés pourront utiliser des capteurs pour détecter des changements au niveau du rythme cardiaque ou de la température par exemple, et déclencher en conséquence des dispositifs de sécurité ou d'assistance supplémentaires. Lexus a ainsi mis au point un concept de véhicule dont la peinture phosphorescente pulse en même temps que les battements du cœur de son conducteur : cette « *Heartbeat Car* » permettrait ainsi de prévenir les autres conducteurs ou passants que le conducteur est sur le point de faire un malaise.

Par ailleurs, le déclenchement des secours constitue une étape décisive en déterminant une partie du bilan traumatique. Obligatoire à partir d'avril 2018 pour toutes les voitures neuves commercialisées dans l'Union européenne, l'aide d'urgence géolocalisée, connue sous le nom

d'*eCall*, est conçue pour se déclencher en cas de choc et lancer **immédiatement et automatiquement** une notification à un centre de secours, quel que soit l'état de choc du ou des passagers.

“ Gérer à la fois les urgences médicales du conducteur et les besoins mécaniques du véhicule ”

Anticiper les défaillances du véhicule avec la maintenance préventive

Entretien et sécurité vont de pair : un véhicule bien entretenu limite en effet les risques de panne, voire d'accident, car il réagit mieux dans les situations difficiles. Avec le véhicule connecté, la maintenance curative laisse place à la **maintenance préventive** en garantissant un échange permanent et direct entre le véhicule et le constructeur ou le garage chargé de son entretien. Les données relatives à la sécurité et à l'usure des pièces sont ainsi remontées automatiquement, permettant la réparation du véhicule à distance, ou *a minima* l'information du conducteur d'un éventuel entretien à effectuer pour éviter toute panne. Plus généralement, la généralisation de la 4G facilitera le développement d'applications dédiées à la maintenance prédictive : AT&T et GM ont ainsi annoncé leur accord pour intégrer des connexions 4G aux nouveaux véhicules.

La voiture connectée transforme les relations entre le conducteur et le réseau de distribution et d'après-vente :

en détectant le besoin d'effectuer une révision ou de remplacer une pièce, le conducteur peut être mis en relation directement pour prendre rendez-vous avec un garage.

Un budget de mobilité automobile métamorphosé

L'autonomie au service des économies

Économiser le carburant, un jeu d'enfant

La généralisation de la **conduite automatisée et géolocalisée** permettra de diminuer la consommation de carburant des voitures et, ce faisant, le budget mobilité des ménages (Fig. 7).

Dans un monde de véhicules autonomes, ceux-ci feront tout pour éviter de congestionner les infrastructures : ils adapteront le parcours susceptible d'éviter la formation de bouchons et s'ils se trouvent dans un flux dense, ils ne freineront pas brutalement et ne provoqueront pas de circulation en accordéon. La conduite automatisée favorisera ainsi le roulage à des vitesses intermédiaires, les moins consommatrices de carburant, et évitera les phases de ré-accélération, très consommatrices d'énergie.

Plus généralement, le véhicule autonome dosera lui-même la montée en régime du moteur, évitera les excès de régime, intégrera la topographie du

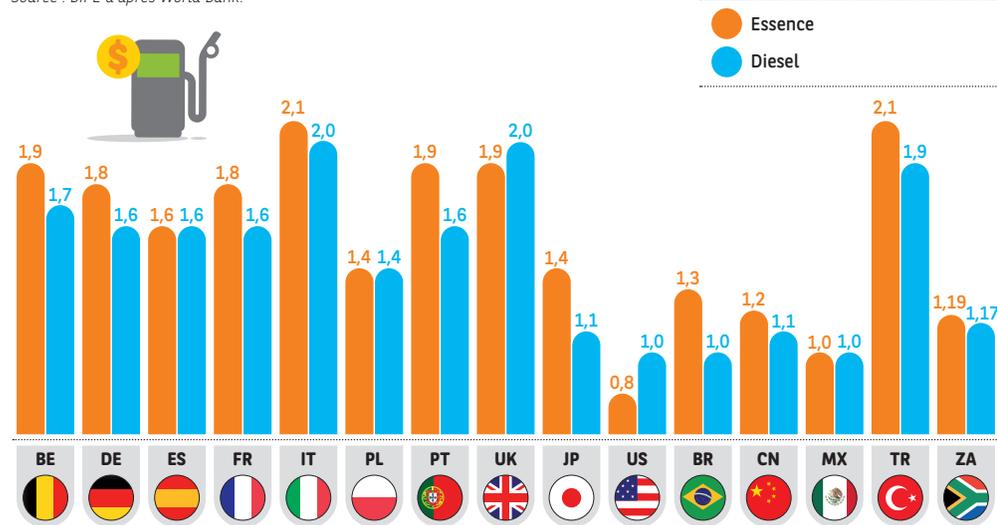
parcours pour gérer les dénivelés, anticipera suffisamment à l'avance les obstacles pour ralentir en douceur, mais aussi roulera en convoi pour profiter des phénomènes d'aspiration : **tous ces styles de conduite automatisés économiseront du carburant.** La diminution des accidents routiers marquera également l'arrivée de nouvelles générations de carrosseries, allégées de leurs équipements protecteurs et donc moins énergivores.

Selon le laboratoire national d'énergie renouvelable de l'Université du Maryland (NREL), une conduite optimisée permettrait d'économiser environ 15% de carburant et une meilleure coordination entre véhicules aux intersections permettrait d'augmenter de 30% l'efficacité du carburant.

Effet positif supplémentaire, ces baisses de consommation de carburant permettront d'améliorer la qualité de l'air en limitant les émissions de polluants. Cet avantage séduira les automobilistes des villes les plus polluées.

Fig. 7 > Prix des carburants en 2014, en \$ par litre TTC

Source : BIPE d'après World Bank.



Des primes d'assurance en pente douce

Dans un monde de véhicules autonomes, **l'automobiliste paiera moins cher son assurance car le coût global des sinistres automobiles diminuera.** Pour autant, les véhicules devront être assurés contre les défaillances des équipements et systèmes numériques et très certainement contre leur piratage à distance, mais ces risques ne relèveront pas de la responsabilité de l'occupant du véhicule.

Au cours des années qui précéderont cette nouvelle ère de l'assurance automobile, les automobilistes auront vécu une autre révolution qui aura déjà optimisé leur budget. Avec la voiture connectée, ce sont les assurances fondées sur l'usage du véhicule (*UBI - usage-based insurance*) qui se seront diffusées, qu'il s'agisse de **Payd** (*pay as you drive*, payez selon votre conduite) mais surtout de **Phyd** (*pay how you drive*, payez selon votre comportement de conduite).

Les automobilistes les plus vertueux peuvent réduire leur prime d'assurance grâce à la prise en compte de critères personnalisés dans le calcul du risque. La formule encourage aussi les conducteurs les moins perceptibles aux risques à davantage de vigilance au volant. Avec le véhicule connecté, les critères individuels intégrés au calcul de risque sont potentiellement nombreux : le kilométrage réel parcouru, le style de conduite, la vitesse pratiquée dans les virages et par rapport au trafic environnant ou aux conditions météorologiques, mais aussi le type d'infrastructure empruntée, le mode de pilotage choisi (autonome ou non) ou encore la pression des pneumatiques. Réduire son budget d'assurance ne se fait donc **pas sans contrepartie : il faut accepter de communiquer toutes ces nouvelles données.**

Un entretien limité et maîtrisé

Économies toujours avec l'entretien. La durée de vie du véhicule autonome devrait être maximisée et le coût global de la mobilité automobile réduit. Mieux informé, le conducteur pourra gérer au mieux sa dépense. Avec les informations et diagnostics fournis par le véhicule connecté, il deviendra plus expert de l'état de santé de son véhicule. Le risque de se faire conseiller une intervention inutile ou onéreuse sera réduit.

D'autres solutions pour maîtriser son budget

Grâce à des informations en temps réel, des **outils et applications faciliteront les décisions budgétaires** de tout automobiliste qui le souhaitera. L'état des lieux détaillé des dépenses automobiles effectuées sera disponible à bord du véhicule (carburant, maintenance, parking, péages, taxes kilométriques, mais aussi crédit et assurance). Par ailleurs, des fonctionnalités permettront d'avoir accès aux meilleures offres commerciales à proximité de l'itinéraire emprunté : stations essence ou tout autre type de produits ou services pour lesquels l'automobiliste aura signalé son intérêt.

Pour certains, le meilleur arbitrage budgétaire consistera à **se satisfaire d'acheter un service automobile**, car ils n'auront plus besoin de posséder un véhicule avec la généralisation de flottes d'auto-partage et de taxis autonomes. Pour d'autres, proposer du covoiturage ou de l'auto-partage privé permettra de davantage rentabiliser son budget automobile car ces pratiques seront largement facilitées.

Quant aux automobilistes qui souhaiteront acheter, il est probable que le prix d'acquisition d'un véhicule autonome sera supérieur à celui des véhicules d'aujourd'hui, compte tenu de la quantité considérable d'intelligence embarquée. À moins que l'acquéreur ne fasse le choix de financer une partie du véhicule ou de son usage par la publicité contextualisée.

L'ENTRÉE FRACASSANTE DES ACTEURS DU NUMÉRIQUE DANS LA COUR DES CONSTRUCTEURS

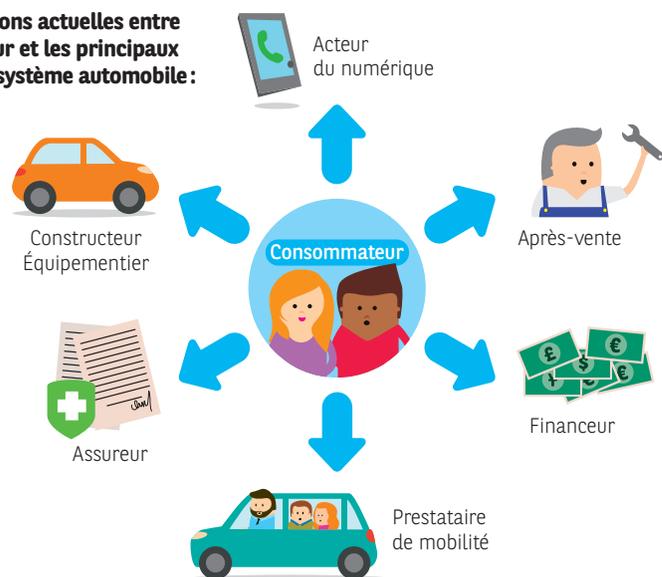
Lancés depuis plus de dix ans dans la course à la voiture autonome, les acteurs du numérique ont pris une longueur d'avance sur les constructeurs.

Dans la technologie d'abord, où grâce à ses *Google Cars*, le géant californien a déjà passé la barre du million de kilomètres parcourus en autonomie totale et espère un lancement commercial de ses véhicules avant 2020. Mais l'avantage est aussi dans les esprits des consommateurs, puisqu'en communiquant très tôt sur ses avancées dans ce domaine, Google a réussi à s'imposer comme l'acteur de référence sur le sujet.

La course dans laquelle sont engagés les différents acteurs est celle d'une relation privilégiée avec le consommateur, l'objectif étant de mieux le connaître afin de lui proposer des produits et services toujours plus personnalisés.

Aujourd'hui, le consommateur interagit directement avec les différents acteurs de l'écosystème automobile (Fig. 8) tout au long de son parcours automobile, de l'achat du véhicule à sa maintenance, en passant par le recours à des véhicules loués. Il a également depuis longtemps intégré la valeur que les acteurs du numérique peuvent lui apporter dans sa mobilité car ceux-ci sont déjà présents dans l'habitacle automobile via le smartphone ou les équipements de navigation. Mais **qu'en sera-t-il demain**, quand la voiture sera autonome et que l'expérience de conduite, mains sur le volant, sera de plus en plus remplacée par un temps libre dont chacun disposera comme bon lui semble ?

Fig. 8 ▶ Interactions actuelles entre le consommateur et les principaux acteurs de l'écosystème automobile :



Des avantages indéniables

Les images de la *Google Car* dévoilent que la voiture autonome vue par un acteur du numérique est avant tout fonctionnelle. Dans un univers où le design, l'élégance de la ligne ou encore le confort de l'habitacle sont des éléments non négligeables dans les critères de choix des automobilistes, une *Apple Car* pourrait en revanche miser sur la séduction.

Google ou Apple s'appuient sur une notoriété mondiale et des images de marque solidement établies pour pénétrer un secteur où ces atouts se sont construits sur des décennies. Malgré cet avantage, **ils ne surestiment pas leur capacité à concurrencer les acteurs traditionnels de l'automobile sur leur terrain de prédilection**. Ils ne se lanceront pas non plus dans la production de capteurs ou de radars, même si ceux-ci, couplés à un système de

cartographie, sont indispensables pour permettre à la voiture de se repérer au centimètre près sur les routes et parmi les nombreux obstacles qui peuvent survenir.

En réalité, ils n'en auront pas besoin. La valeur ajoutée de Google se situe avant tout dans l'intelligence du véhicule et la qualité des interfaces numériques. L'intelligence, c'est la capacité du véhicule à se diriger seul, sans intervention extérieure, sur autoroute ou en ville et quel que soit le comportement des véhicules alentour. Une forme très aboutie d'intelligence artificielle qui sera vraisemblablement atteinte après de longues années de perfectionnement. Mais avec son million de kilomètres cumulés d'expérience de conduite en autonomie, **la Google Car possède sans doute déjà l'intelligence artificielle la plus entraînée.**



Des géants capables de se positionner rapidement

L'exemple de la téléphonie mobile a montré que l'avènement du smartphone a bouleversé très rapidement la valeur perçue par le consommateur et, par la suite, le positionnement des acteurs.

Au-delà de la qualité du terminal, le consommateur s'est attaché aux applications et services que le smartphone proposait. Puis l'ergonomie s'est rapidement structurée et standardisée autour de deux systèmes, Apple et Android. Si Google a pu se lancer dans ce secteur et rattraper son retard technologique face à Apple, c'est qu'il n'a pas hésité en 2011 à racheter le fabricant de téléphones Motorola et ses précieux brevets pour 12,5 milliards de dollars.

Aujourd'hui, fort de sa capacité financière colossale et de ses avancées sur le véhicule 100 % autonome, Google aurait la capacité de prendre le

leadership sur ce segment d'avenir. Alors **serait-il fantaisiste d'envisager que les géants du numérique rachètent des constructeurs automobiles ?**

C'est assez peu probable mais des alliances sont envisageables. Une des voies du déploiement industriel des voitures autonomes passera par les acteurs traditionnels du secteur.

“ Les géants du numérique s'installent à la place du conducteur ”

L'industrie automobile réagit et accélère

Si l'avance prise par Google ou Tesla dans le domaine du véhicule autonome est incontestable, les acteurs de l'industrie automobile accélèrent le déploiement de leurs stratégies. La preuve la plus éclatante en est le rachat de l'outil cartographique propriétaire de Nokia, le logiciel Here, par un consortium constitué de la fine fleur de l'automobile allemande : BMW, Audi et Mercedes-Benz, et ce pour un montant proche de 2,5 milliards de dollars. La cartographie étant la colonne vertébrale de la voiture autonome, **l'acquisition de l'acteur qui équipe déjà 80 % des GPS intégrés au monde est un moyen de rééquilibrer le rapport de force avec les géants de la cartographie.**

Par ailleurs, General Motors, Ford, Toyota ou encore Nissan se sont lancés sur des tests de leurs voitures autonomes sur un site unique au monde construit sur-mesure dans le Michigan et baptisé Mcity. L'objectif est double : **combler les centaines de milliers de kilomètres de retard pris par rapport à Google en termes d'essais sur route**, mais surtout réussir à imposer des standards communs concernant la communication entre véhicules ou l'interopérabilité des écrans de voitures avec d'autres appareils tels que smartphones ou ordinateurs. Sur ce point, de nombreux acteurs se sont réunis au sein du Car Connectivity Consortium, une alliance qui réunit des constructeurs aussi divers que Peugeot, le chinois BYD, General Motors et Mercedes-Benz, mais aussi des acteurs du numérique comme Sony, Samsung ou encore Microsoft.



② VOITURE AUTONOME ET VOITURE CONNECTÉE : À LA CONQUÊTE DES AUTOMOBILISTES

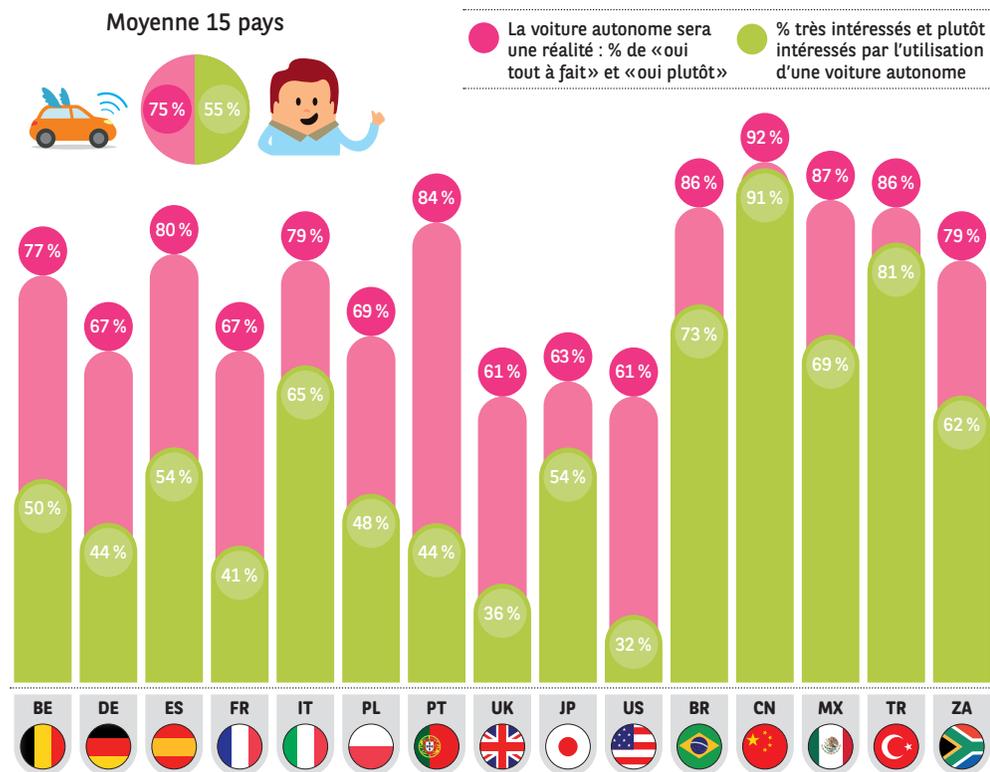
La voiture autonome rencontre de plus en plus d'échos favorables auprès des automobilistes. Au-delà de cette appérence pour la nouveauté, combien seront prêts, au final, à laisser le volant et ne plus profiter du plaisir de la conduite? Ceux-là pourraient plutôt privilégier la voiture connectée. Chacun sa route, chacun son chemin...

LE CONSOMMATEUR, PRÊT À LÂCHER LE VOLANT !

La route vers la voiture sans pilote ne semble plus très longue. Interrogés à l'été 2015, les automobilistes n'ont pas caché leur enthousiasme. Ils se montrent même impatients d'embarquer dans des véhicules qu'ils considèrent comme une réalité très proche (Fig. 9). Car libérés de leur rôle de pilote, les automobilistes ont bien conscience qu'une nouvelle vie va s'offrir à eux à bord de ces véhicules. Mais entre acteurs traditionnels et nouveaux entrants, la bataille sera rude pour gagner le cœur du consommateur !

Fig. 9 ▶ Concernant la voiture qui pourrait se conduire toute seule sur certains trajets (voiture 100 % autonome), pensez-vous que cela sera une réalité ? Et seriez-vous intéressé(e) par l'utilisation d'une telle voiture ? Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



La foi dans la voiture autonome

La voiture sans pilote est un fantasme presque aussi vieux que la voiture elle-même. Mais à mesure que les avancées technologiques d'automatisation de la conduite se déploient auprès du grand public, la fiction semble céder place à la réalité et le consommateur affiche un bel optimisme sur l'avenir de ces véhicules. Car lorsque l'on interroge les automobilistes à travers le monde, ils sont **trois sur quatre à penser que la voiture 100 % autonome sera bel et bien une réalité (Fig. 9)**. Les pays émergents figurent parmi les plus optimistes, avec plus de 85 % d'affirmations positives (Chine 92 %, Mexique 87 %, Brésil et Turquie 86 %), tandis que Japonais (63 %), Britanniques et Américains (61 %), pourtant pionniers en la matière, semblent plus réservés quant aux chances de voir le concept se développer. La lenteur avec laquelle le cadre législatif évolue par rapport à la technologie explique en partie les avis plus nuancés exprimés dans ces pays. Le fait d'avoir assisté « en direct » au rodage de la voiture autonome – et à ses éventuels ratés, même peu nombreux – a également pu en déconcerter certains.

Croire au déploiement de la voiture autonome, c'est bien. Envisager l'utiliser soi-même un jour, c'est encore mieux ! **Plus d'un automobiliste sur deux est séduit et se projette** dans le véhicule autonome (55 %), avec à nouveau des taux records dans les pays émergents (et particulièrement en Chine : 91 %). Ces chiffres révèlent que l'adoption de la voiture, dans sa version la plus moderne, sera sans doute plus aisée dans ces pays qu'ailleurs. Dans les pays où l'automobile traditionnelle est déjà bien ancrée dans les modes de vie, la bascule serait plus lente car on le sait, la force de l'habitude et les traditions rendent le changement plus difficile. Les Japonais aussi, qui sont pourtant moins nombreux que la moyenne à croire en la réalité du véhicule autonome, se montrent néanmoins attirés, avec 54 % d'utilisateurs potentiels (vs 55 % en moyenne). Ce qui n'est pas le cas des Américains et Britanniques, où le grand public sera vraisemblablement plus difficile à séduire lorsque technologie et législation auront fait du véhicule autonome une réalité.

Et même dans un futur très proche ! Y aura-t-il un pilote dans l'auto de 2025 ? À en croire les consommateurs : non ! 81 % des automobilistes espèrent être utilisateurs d'une voiture 100 % autonome avant 10 ans, 52 % se projettent même d'ici 5 ans (Fig. 10) ! Les choses pourraient ainsi se dérouler bien plus vite que ne l'augurait Steven Spielberg en 2002 dans son film *Minority Report*, qui mettait en scène des voitures intelligentes et sans pilote dans les années... 2050.

Au Brésil et au Mexique, plus d'un tiers des automobilistes aimeraient pouvoir lâcher le volant d'ici un à deux ans (35 % et 36 % respectivement, vs 20 % sur la moyenne des 15 pays), plus des deux tiers d'ici 5 ans (67 % et 74 % respectivement, vs

52 % en moyenne). En Chine et en Turquie, la hâte se fait à peine moins sentir puisque près de 60 % des consommateurs espèrent prendre place à bord d'un véhicule 100 % autonome avant 2020.

Espagnols et Italiens mis à part, **les utilisateurs potentiels des pays aux marchés automobiles matures** (Europe, États-Unis, Japon) **semblent plus prudents** quant à la date à laquelle le véhicule 100 % autonome arrivera auprès du grand public. Aux yeux des Allemands, la route semble particulièrement longue puisque 70 % d'entre eux pensent qu'ils n'utiliseront pas ces véhicules avant 2020, et 36 % avant 2025 (vs respectivement 48 % et 19 % en moyenne 15 pays).

Fig. 10 ▶ D'ici combien de temps pensez-vous que vous pourriez être utilisateur d'une voiture 100 % autonome ? Moyenne 15 pays. Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.

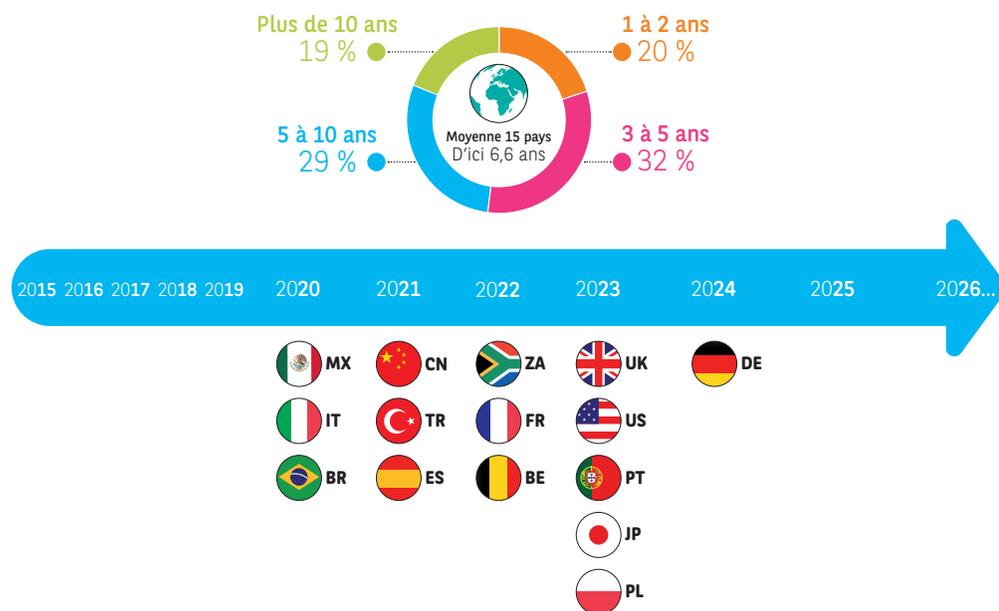
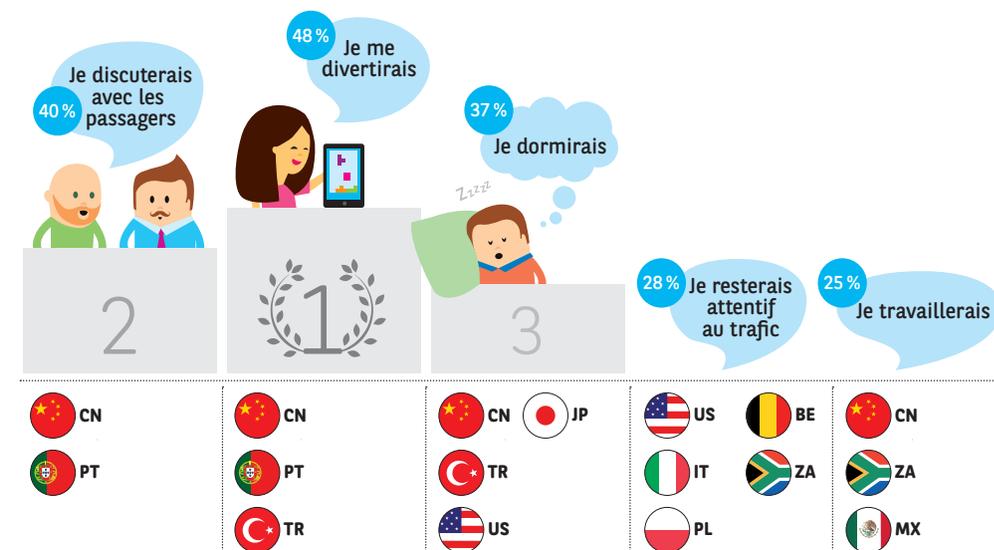


Fig. 11 ▶ Que feriez-vous le plus probablement lors d'un trajet en voiture 100 % autonome ? Moyenne 15 pays et pays sur-représentés par rapport à la moyenne. Plusieurs réponses possibles.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Voiture autonome, à chacun d'inventer la vie qui va avec

En libérant le conducteur de son rôle de pilote, la voiture autonome invite ses usagers à vaquer à de nouvelles occupations (Fig. 11). 48 % des automobilistes imaginent la voiture autonome comme un lieu de **divertissement**, où lectures, films et connexions Internet auront toute leur place. Les Chinois sont les premiers à envisager mettre à profit ce temps gagné à ces activités de plaisir (70 %), suivis des Turcs (57 %) et des Portugais (56 %). On comprend mieux que ceux que l'on appelle les GAFA (Google, Apple, Facebook, Amazon) se soient emparés de la question de la voiture autonome... Juste après les préférences liées au divertissement vient le souhait d'entre-

tenir des **conversations avec les passagers** du véhicule (40 %), puis des **aspirations à la détente et au repos** (37 %). 25 % des automobilistes envisagent d'utiliser ce temps gagné pour **travailler**, dont près d'un tiers en Chine, Afrique du Sud et au Mexique. En prenant son autonomie, l'automobile devient un **véritable lieu de vie**, marquant ainsi la fin de la voiture vécue encore par certains comme une contrainte.

Pour autant, **28 % des automobilistes affichent une certaine méfiance** et avouent qu'ils garderont un œil attentif sur la route, au cas où... Cette méfiance est particulièrement présente aux États-Unis (40 %), en Italie (37 %), en Pologne (35 %), en Belgique (34 %) et en Afrique du Sud (34 %).

Apple Car ou Google Car, plus d'un automobiliste sur deux dit oui

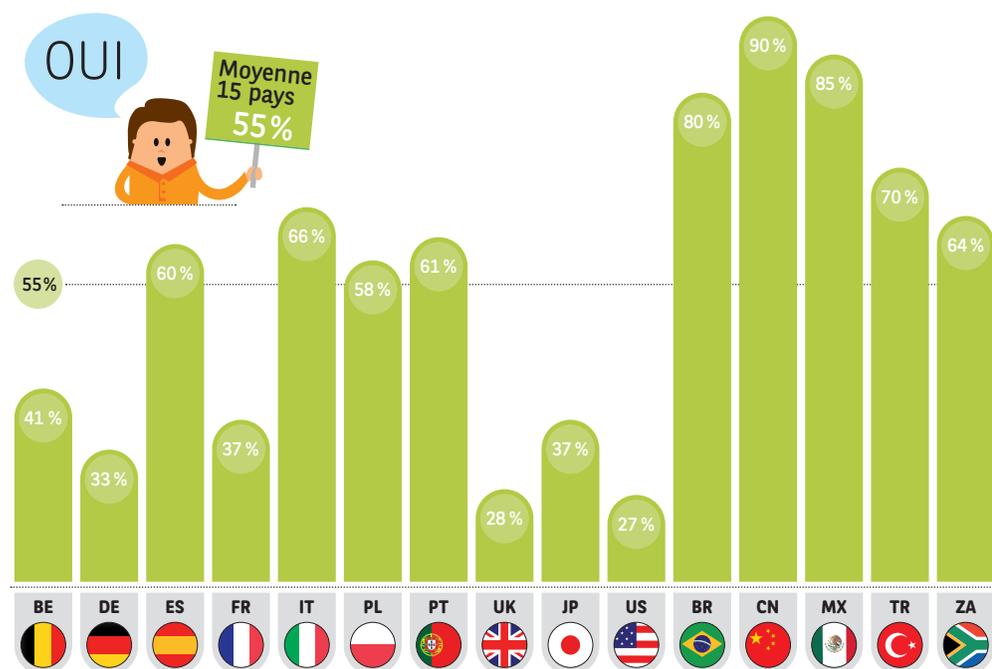
Cette inclination se traduit plus concrètement par un **attrait significatif des consommateurs des pays émergents pour l'achat d'une Google Car ou d'une Apple Car (Fig. 14)** : 9 Chinois sur 10 se disent prêts à opter pour une voiture conçue par l'un ou l'autre de ces acteurs et ils sont 8 sur 10 au Mexique et au Brésil.

Le clivage entre pays émergents et pays développés n'est cependant pas absolu : **en Europe**, où les constructeurs automobiles traditionnels sont pourtant bien établis et reconnus, **près de la moitié des automobilistes affirment être également attirés** par la Google Car ou son équivalent chez Apple (48%). En revanche, l'opération séduction sera plus difficile au Japon (37%) ou aux États-Unis (27%).

Fig. 14 ▶ Seriez-vous prêt à acheter une voiture telle qu'une Google Car ou une Apple Car ?

Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



VOITURES ET AUTOMOBILISTES : CONNEXIONS EN COURS

En attendant les véhicules 100 % autonomes, les automobilistes ont de nombreuses attentes en matière de véhicules connectés. Et le consommateur, habituellement farouchement opposé à toute augmentation tarifaire, accepte cette fois-ci un renchérissement du prix de l'automobile. Son jugement est fondé : il estime que les fonctionnalités offertes par la voiture connectée lui sont véritablement utiles et justifient un surcoût. Loin d'être un gadget, la voiture connectée (et à terme la voiture autonome) se présente bel et bien comme un levier de croissance pour les marchés automobiles !

Les aides à la navigation : on ne peut plus s'en passer

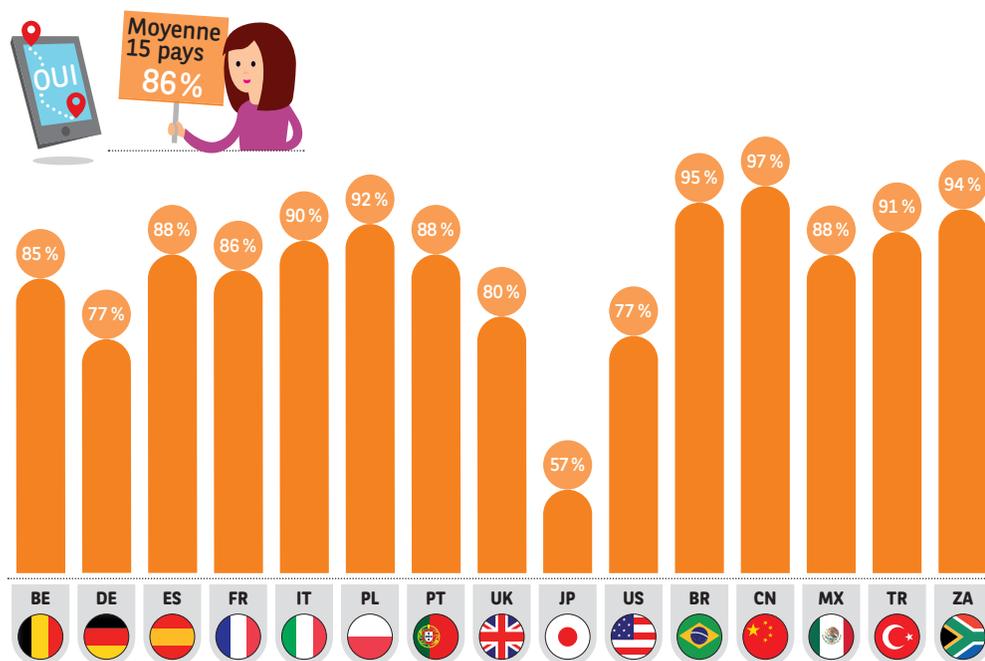
Les outils d'aide à la navigation, qu'ils soient sous forme de boîtier GPS fixé dans l'habitacle ou présents dans un smartphone, ou qu'il s'agisse simplement de sites de guidage en ligne, sont considérés comme précieux pour les automobilistes interrogés par l'Observatoire Cetelem : 86 % d'entre eux déclarent s'en servir pour préparer ou guider leurs déplacements (Fig. 15).

Pour les consommateurs des pays émergents, ces outils sont même devenus incontournables pour la navigation : 97 % des Chinois et 95 % des Brésiliens déclarent s'en servir.

En revanche, les Japonais semblent moins adeptes de ces outils et ne les citent qu'à 57 %, sans doute car la précision des GPS a longtemps été moins fine dans le pays, du fait des mégalo-poles denses et des terrains très accidentés.

Fig. 15 > Proportion d'automobilistes qui utilisent, ne serait-ce qu'occasionnellement, des applications type Google Maps ou d'autres outils interactifs type GPS, sites de guidage en ligne, pour préparer ou guider leurs déplacements. Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Naviguer, c'est d'abord consulter son smartphone

L'application Google Maps, que l'on peut installer gratuitement sur la plupart des smartphones, figure parmi les applications mobiles les plus utilisées au monde. Il n'est donc pas surprenant que 69 % des automobilistes mondiaux interrogés privilégient le smartphone pour préparer ou guider leurs déplacements, devant le GPS nomade (40 %) et l'ordinateur (32 %) (Fig. 16). Aux États-Unis, ils sont même 88 % à être habitués à naviguer grâce au smartphone.

table : cet équipement n'est pas encore généralisé dans le parc à l'échelle mondiale, même s'il représente une part significative des ventes neuves récentes (40 % en Europe).

Les Japonais qui, bien que technophiles, n'ont adopté les smartphones que récemment (leur préférant pendant longtemps les téléphones à clapet), sont les plus nombreux à déclarer utiliser les systèmes intégrés au tableau de bord pour leur navigation (36 % vs 21 % en moyenne 15 pays). Par ailleurs, ce sont les Turcs qui consultent le plus leur tablette (30 % vs 19 % en moyenne).

Bien qu'étant placée au 4^e rang, la performance de l'ordinateur de bord intégré au véhicule est no-

Fig. 16 > Et plus précisément, quel(s) support(s) utilisez-vous généralement pour préparer ou guider vos déplacements ? Moyenne 15 pays, en % des utilisateurs. Plusieurs réponses possibles.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Des outils pour gagner la course contre la montre

Les applications de navigation, disponibles dans le véhicule et/ou via le smartphone ou Internet en général, impactent fortement la mobilité des individus (Fig. 17). Les automobilistes déclarent en effet qu'elles ont modifié leurs habitudes en termes de temps de parcours (80 %) et de kilomètres parcourus (70 %), mais aussi, dans une proportion significative, de nombre de déplacements (54 %) et de choix du mode de transport (51 %).

Dans les pays émergents, où la congestion dans les grandes villes est très importante, l'optimisation du temps de parcours est constamment recherchée : pour 95 % des Brésiliens et 94 % des Chinois, les outils de navigation ont permis de gagner du temps. En Europe, les Polonais sont très nombreux à affirmer (88 %) que leurs temps de parcours sont positivement impactés par ces outils. Ce score n'est pas étranger à la situation critique que rencontrent certains Polonais en matière d'embouteillages (Varsovie figure dans le

top 10 des villes mondiales les plus congestionnées selon TomTom).

Les applications d'information en temps réel pour guider les déplacements et les choix de modes de transport sont nombreuses en Chine, telles que celle proposée par Didi Dache et Kuaidi Dache (qui ont récemment fusionné) qui permet la localisation et la réservation de taxis. C'est donc sans surprise que les Chinois déclarent à 94 % que ces outils impactent leurs arbitrages entre modes de transport. Au Brésil, 70 % déclarent optimiser leurs choix de moyens de transport grâce aux applications et Rio est la première ville au monde à recueillir des données en temps réel, provenant à la fois des conducteurs utilisant l'application de navigation Waze et des piétons qui utilisent l'application de transport public Moovit. À l'inverse, aux États-Unis, où la part de l'automobile dans la mobilité est largement prépondérante, seulement 29 % des automobilistes déclarent que les outils de navigation ont une influence sur leur choix de moyen de transport.

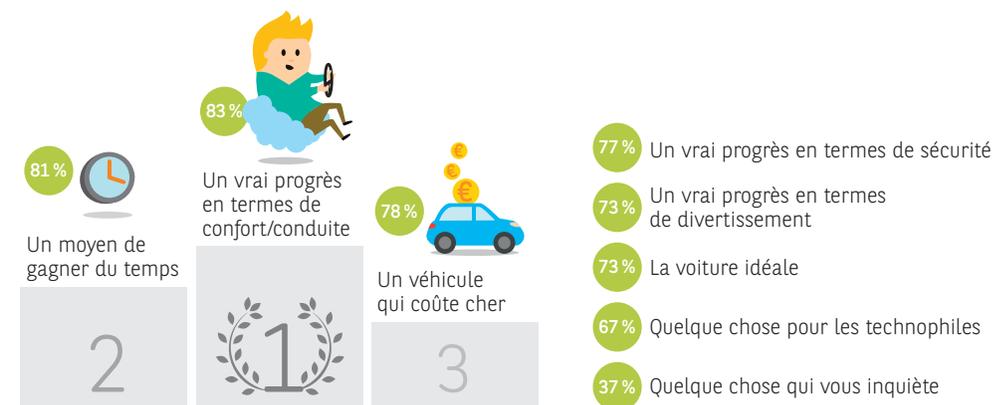
Fig. 17 ▶ Proportion d'automobilistes pour lesquels ces applications et/ou outils interactifs ont changé les habitudes de déplacements. Moyenne 15 pays. % des utilisateurs « Oui vraiment » et « Oui plutôt ».

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Fig. 18 ▶ La voiture connectée est pour vous... ? Moyenne 15 pays. % des utilisateurs « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord ».

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



La voiture connectée, attention au prix

La voiture connectée, définie comme un véhicule équipé d'outils et de connexions intégrés permettant de communiquer avec l'extérieur, est associée à des notions très positives par la majorité des automobilistes interrogés (Fig. 18).

Ainsi, pour 83 % en moyenne des personnes interrogées, elle est synonyme de véritable progrès en termes de confort de conduite, pour 81 % de gain de temps et pour 77 % de progrès en termes de sécurité. Les automobilistes ne sont pas dupes pour autant et ont bien conscience que ces améliorations technologiques ont un coût : 78 % considèrent que la voiture connectée rime avec cherté.

Des spécificités régionales semblent néanmoins se dessiner (Fig. 19). Les automobilistes des pays émergents, à commencer par les Brésiliens (94 %) et les Mexicains (93 %), se montrent les plus enthousiastes vis-à-vis de la voiture connectée, estimant qu'elle représente un réel progrès en termes de confort de conduite. Ces automobilistes espèrent également gagner du temps, un

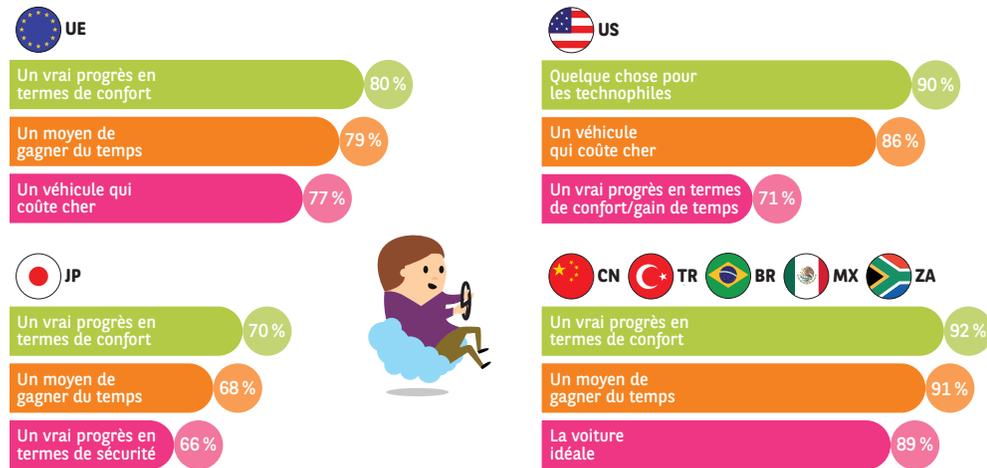
enjeu très important à Mexico, Shenzhen et Pékin, villes considérées comme les plus congestionnées en 2011, selon le Global Commuter Pain Survey d'IBM. Enfin, la voiture connectée représente même « la voiture idéale » pour 89 % des automobilistes.

Au Japon, même si l'enthousiasme est un peu moins prononcé que dans les pays émergents, les consommateurs n'identifient dans leur top 3 que des bénéfices pour la voiture connectée : confort, gain de temps et sécurité y sont particulièrement valorisés.

Les inquiétudes et réticences vis-à-vis de la voiture connectée se situent plutôt du côté des autres pays occidentaux. Si les Européens admettent l'apport de la voiture connectée en termes de confort de conduite et de gain de temps, ils relèvent aussi être conscients que cela aura un coût. Le facteur coût est également relevé par les Américains, qui considèrent par ailleurs à 90 % que la voiture connectée est réservée aux technophiles : un comble pour le pays où circule déjà la Google Car dans certains états (Californie, Texas), mais un résultat en cohérence avec ceux qui précèdent...

Fig. 19 ▶ Spécificités régionales :

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Si la voiture connectée représente avant tout une avancée majeure pour les automobilistes, dans certains cas – peu nombreux – elle suscite aussi des craintes (Fig. 20) : 37% avouent que la voiture connectée les inquiète, ils sont 54% aux États-Unis et 46% en France. La peur de ne plus contrôler le véhicule ainsi que la crainte de l'utilisation qui pourra être faite des données transmises sont les deux grands domaines d'inquiétude. Aux États-Unis, où les expériences de véhicules autonomes sont les plus avancées et

où quelques accidents impliquant ces véhicules ont eu lieu, la crainte de ne plus être totalement maître du véhicule se dévoile davantage (33% vs 24% en moyenne). Les Allemands, quant à eux, déclarent redouter le plus l'usage des informations communiquées par la voiture et l'éventuelle perte de contrôle sur les données privées (32% vs 22% en moyenne). Les Italiens, amoureux de l'automobile, sont plus nombreux à craindre de devoir renoncer au plaisir de conduire (17% vs 9% en moyenne).

Fig. 20 ▶ Quelle est votre raison principale d'inquiétude vis-à-vis de la voiture connectée ?

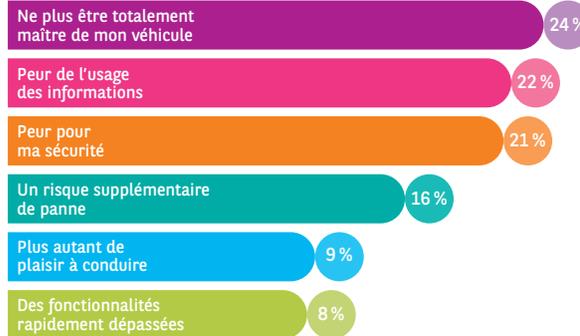
Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.

La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète



Moyenne 15 pays



Les priorités : sécurité et économie

Pour trouver son public, le véhicule connecté devra en premier lieu garantir la sécurité des personnes et des véhicules (Fig. 21). La réalisation d'économies financières (coût d'usage du véhicule) ainsi que l'optimisation des temps de trajet sont aussi des attentes fortes, tout comme l'amélioration du confort de conduite, notion à laquelle Japonais et Américains accordent une importance particulière.

De nombreux systèmes, remplissant ces critères, suscitent un intérêt auprès des conducteurs interrogés, indépendamment de leur prix.

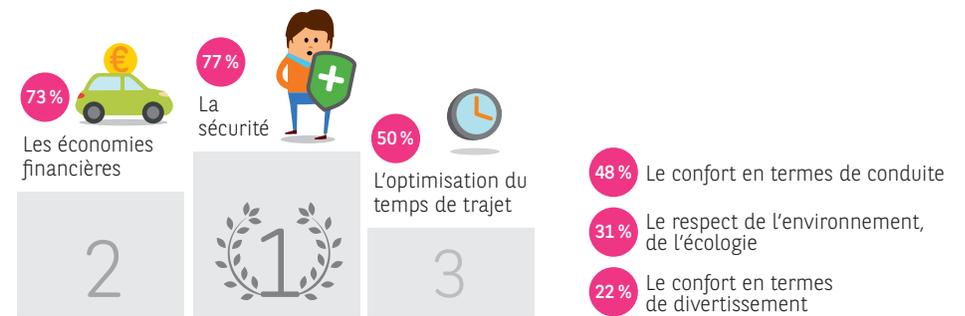
Les automobilistes plébiscitent en priorité les systèmes d'immobilisation du véhicule en cas de vol (89%) (Fig. 22), satisfaisant ainsi leurs exigences en termes de sécurité. Compte tenu de la délinquance importante liée aux véhicules dans leur pays, Mexicains et Brésiliens sont particulièrement intéressés par ces services (respectivement à 96% et 95%). Au Brésil, l'enjeu est particulièrement crucial : selon l'Union des Transports de São Paulo, plus de 1 250 véhicules seraient volés chaque jour dans ce pays, soit plus

de 450 000 par an. Pour tenter de solutionner ce problème, le Ministère des Transports a établi en 2013 une législation exigeant que, d'ici début 2016, 100% des véhicules neufs brésiliens soient équipés de systèmes de services de localisation des véhicules volés. **Les systèmes de détection des piétons/obstacles sur la route** suscitent également une attente forte (86%), notamment dans les pays émergents (>90%) où les taux de mortalité restent élevés; au Japon, il s'agit même de la fonctionnalité qui remporte le plus de succès auprès des automobilistes (78%), en raison ici encore de l'extrême densité des zones urbaines. **Les fonctions de maintenance prédictive,** qui consistent à alerter le conducteur en cas de panne ou de problème imminents, trouvent aussi leur public parmi les automobilistes (89%), et plus particulièrement en Chine, au Brésil et en Afrique du Sud (95%), mais aussi aux États-Unis qui placent cette fonctionnalité en tête de liste de leurs attentes sur le véhicule connecté (85%). Ce service aura donc toutes les chances de se diffuser, que les automobilistes soient au volant de voitures récentes (5 ans en Chine) ou plus anciennes (plus de 11 ans aux États-Unis et 13 ans au Brésil).

Fig. 21 ▶ Quels sont les 3 critères qu'une voiture connectée doit remplir en priorité ?

Moyenne 15 pays. % d'individus citant l'item dans le top 3.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Pour répondre aux besoins des consommateurs, la voiture connectée devra également intégrer **des systèmes d'optimisation du budget comme la localisation de stations essence ou de garages économiques, ou encore des modules d'éco-conduite** prodiguant des conseils sur la conduite à adopter pour réduire la consommation de carburant. Les consommateurs des pays émergents attachent particulièrement d'importance à ces fonctionnalités : parmi les solutions proposées, les services d'éco-conduite intégrés figurent en troisième position, avec en moyenne 92 % d'avis favorables. Si les prix des carburants sont moins élevés dans les pays émergents ou en transition (excepté en Turquie où les taxes sont très importantes), ils représentent néanmoins un effort financier significatif, compte tenu des niveaux de revenus de ces pays, expliquant ainsi la sensibilité

des consommateurs à l'optimisation du budget utilisation. À l'inverse, aux États-Unis où les prix à la pompe ne sont pas taxés, l'éco-conduite n'est pas une priorité (64 %, n° 6).

D'autres systèmes, relatifs au divertissement ou destinés à faciliter les déplacements, sont plébiscités par les automobilistes, comme l'accès à des informations sur la localisation de commerces à proximité (73 %, n° 7) ou la possibilité de localiser, réserver et payer une place de parking (71 %, n° 8).

Fig. 22 ▶ Indépendamment de leur prix, diriez-vous que vous êtes intéressé par ces services/ fonctionnalités pouvant être offerts par une voiture connectée ?

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.

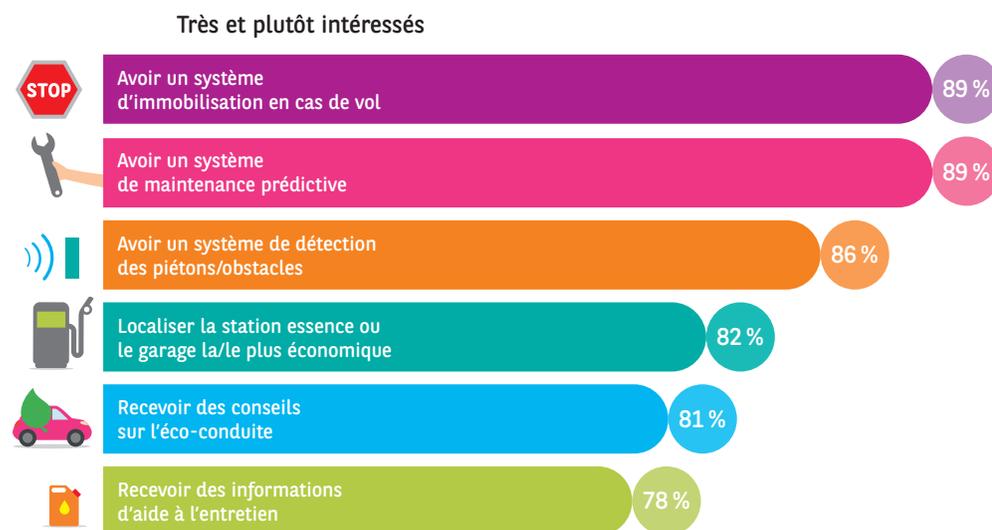
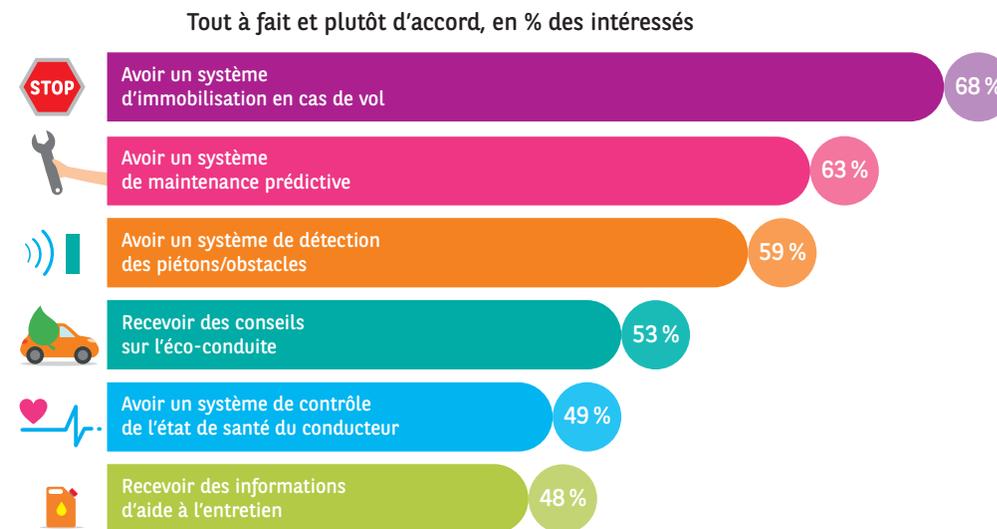


Fig. 23 ▶ Et pour chacun des services/fonctionnalités qui vous intéresse, seriez-vous prêt à payer plus cher une voiture qui en est équipée ?

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



Investir pour sa sécurité et pour optimiser ses coûts : pourquoi pas

Preuve que les automobilistes sont attachés à la sécurité et à l'optimisation de leur budget, ils sont nombreux à envisager payer plus cher pour bénéficier de fonctionnalités connectées remplissant ces critères (Fig. 23).

Ce sont plutôt les consommateurs des pays émergents qui se montrent les plus disposés à payer. Y compris pour les fonctionnalités liées au divertissement : plus de la moitié des automobilistes intéressés sont prêts à investir pour recevoir des informations sur la localisation de commerces, utiliser Internet ou recevoir des messages, tandis qu'ils représentent moins d'un tiers dans les pays occidentaux.

Si les systèmes de contrôle de l'état de santé du conducteur ne figuraient pas dans les fonctionnalités les plus attractives (70 % d'avis favorables en moyenne 15 pays, n° 10), ceux qui y accordent un intérêt se montrent particulièrement attachés aux avantages qu'ils procurent puisque près de la moitié sont prêts à investir pour de tels équipements (49 %, n° 5).

La publicité contextualisée, à consommer avec modération

La géolocalisation de la voiture connectée permettra au consommateur de recevoir des offres commerciales ou promotionnelles adaptées à ses habitudes ou besoins de consommation. Et cette possibilité ravit 57 % des automobilistes en moyenne.

Déjà très demandeurs de coupons et friands d'achats sur smartphone (42 % des internautes achetaient sur leur mobile en 2014, selon le China Internet Network Information Center, soit 13,5 % de plus qu'en 2013), les Chinois se montrent les plus demandeurs d'offres commerciales personnalisées (87 %). Les autres pays émergents ne sont pas en reste : 85 % d'avis favorables en Turquie, 82 % au Brésil. Au Japon (65 %), en Pologne (64 %) et en Italie (61 %), ces offres sont également bien

acceptées. En revanche, Français (35 %), Allemands (36 %) et Américains (35 %) se montrent beaucoup plus réservés (Fig. 24).

Pour les 43 % d'automobilistes qui déclarent ne pas être intéressés, la crainte provient avant tout de voir l'automobile se transformer en nouveau média publicitaire (Fig. 25). Les automobilistes redoutent en effet que cette publicité personnalisée ne devienne trop invasive (44 %), et estiment même à 34 % que cela porte atteinte à leur vie privée. Espagnols (37 %), Français (40 %), mais aussi Mexicains (47 %) et Turcs (40 %) invoquent même en premier lieu que ce type d'offres pousse à la consommation. Ce genre de réticences conduit actuellement les États membres à réviser les règles européennes, afin d'aider les consommateurs européens à renforcer le contrôle sur leurs données et la protection de celles-ci.

Fig. 24 ▶ Proportion d'automobilistes intéressés par le fait de recevoir, grâce à la géolocalisation de la voiture connectée, des offres commerciales/promotionnelles adaptées à leurs habitudes ou à leurs besoins de consommation. % de « Très intéressé » et « Plutôt intéressé ». Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.

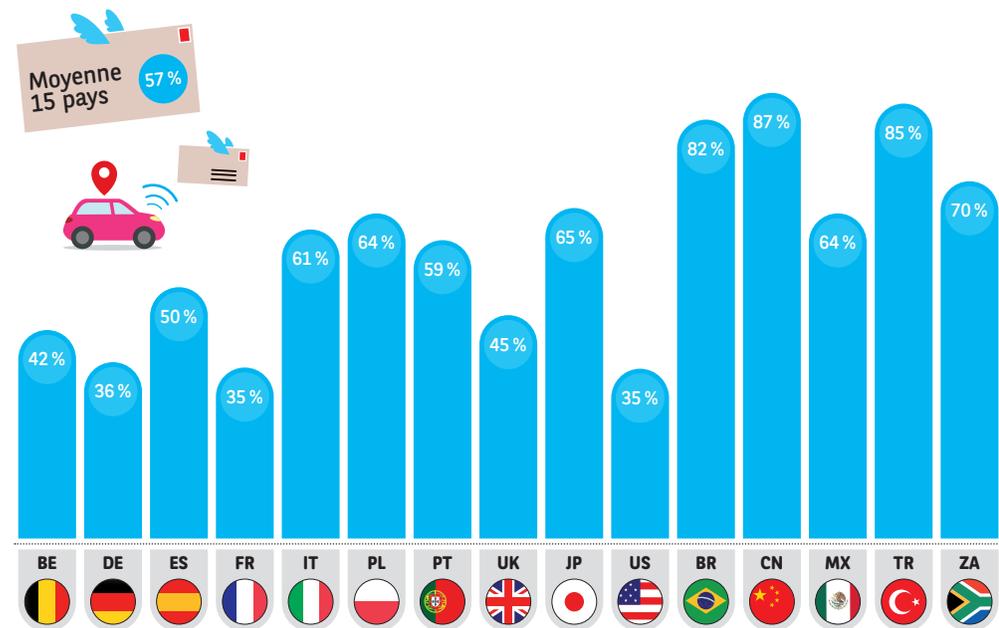


Fig. 25 ▶ Pour quelle(s) raison(s) n'êtes-vous pas intéressé par la possibilité de recevoir ces offres commerciales/promotionnelles ? Question posée aux personnes non intéressées par la publicité contextualisée. Plusieurs réponses possibles.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



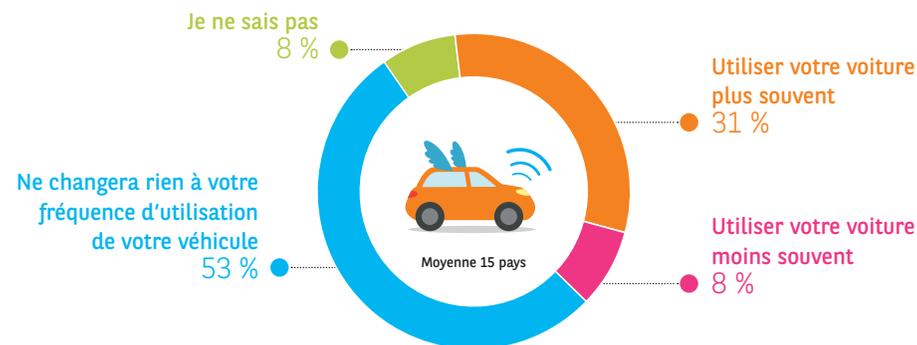
La voiture connectée, un levier de reconquête du consommateur

Au bilan, si pour 53% des automobilistes interrogés, le véhicule connecté ne changera rien à leur fréquence d'utilisation du véhicule, 31% estiment que les bénéfices apportés par les fonctionnalités connectées les inciteront à choisir plus souvent la voiture pour se déplacer, contre seulement 8% d'intentions d'usage moins intense (Fig. 26). Il n'y a guère qu'en Belgique que la balance penche légèrement en défaveur de l'usage automobile (13% envisagent d'utiliser leur voiture moins souvent vs 10% plus souvent). **En améliorant l'expérience de conduite et le temps passé en voiture, l'automobile connectée pourrait ainsi constituer un levier de (re)conquête du consommateur.**

Dans les pays émergents, à en croire les déclarations des consommateurs, la mobilité automobile, déjà intense en zone urbaine, pourrait encore être accrue avec la démocratisation de la voiture connectée.

Fig. 26 ▶ Le développement des services/fonctionnalités pouvant être offerts par la voiture connectée vous incitera à... Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.



tée : plus de la moitié des automobilistes au Brésil, en Chine, au Mexique ou en Turquie pensent qu'ils rouleraient davantage en voiture si celle-ci était connectée. Les conducteurs de ces pays émergents déclarent même dans une forte proportion (65% en moyenne) que le véhicule connecté les incitera à renouveler leur véhicule plus rapidement (Fig. 27).

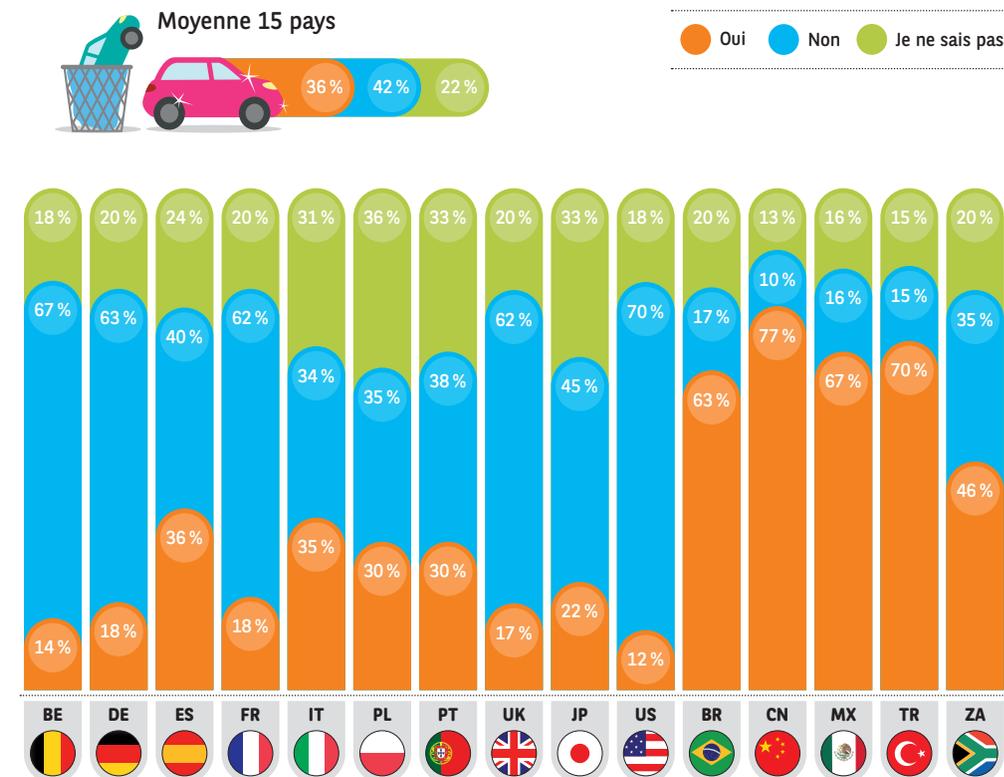
En conclusion, l'arrivée du véhicule connecté et de sa version la plus aboutie qu'est le véhicule autonome pourrait bien marquer le renouveau du produit et du commerce automobile, tant les consommateurs les plébiscitent. Confort, gain de temps, sécurité... : des bénéfices attendus et reconnus par la majorité, qui se montre prête à payer pour en profiter.

En rendant la mobilité urbaine davantage automobile, la voiture autonome représente bel et bien un levier de croissance pour les marchés de la vente et de l'après-vente.

Fig. 27 ▶ Et est-ce que cela vous incitera à renouveler votre véhicule actuel plus rapidement ?

Une seule réponse possible.

Source : BIPE - L'Observatoire Cetelem.





3 LES PAYS DE L'OBSERVATOIRE

Confiance dans les constructeurs traditionnels et sérénité financière

Avec deux tiers des consommateurs intéressés par la voiture autonome, les Sud-Africains se montrent plus enthousiastes que la moyenne du panel. Selon eux, ce sont les constructeurs traditionnels qui seront les plus légitimes pour concevoir ces nouveaux véhicules.

Les Sud-Africains sont les plus sereins vis-à-vis de la voiture connectée dont ils attendent en priorité la possibilité de réaliser des économies financières et une garantie de sécurité.

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



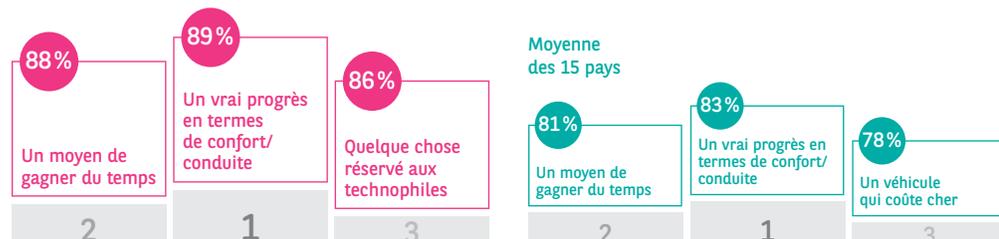
Classement sur 15 pays : 6^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 6^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	95%	75%	32%	82%	29%
	% intéressés par un système de maintenance prédictive	Les constructeurs sont les plus légitimes pour faire évoluer la voiture traditionnelle vers la voiture connectée	Lors d'un trajet en voiture 100% autonome, je travaillerais	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère d'économies financières	La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète
Moyenne des 15 pays	89%	62%	25%	73%	37%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	14 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Pas d'impatience particulière mais une vraie demande de la caution des constructeurs

Les Allemands sont les Européens les moins nombreux à croire en la réalité du véhicule autonome, derrière les Britanniques et *exæquo* avec les Français. Pour les plus optimistes qui tentent à s'imaginer à bord de ces véhicules sans pilote, la route semble néanmoins encore longue : plus d'un tiers d'entre eux n'envisagent pas pouvoir utiliser ces véhicules avant dix ans ! Et dans cette nouvelle bataille, les Allemands se fieront – plus qu'ailleurs – aux constructeurs automobiles traditionnels.

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



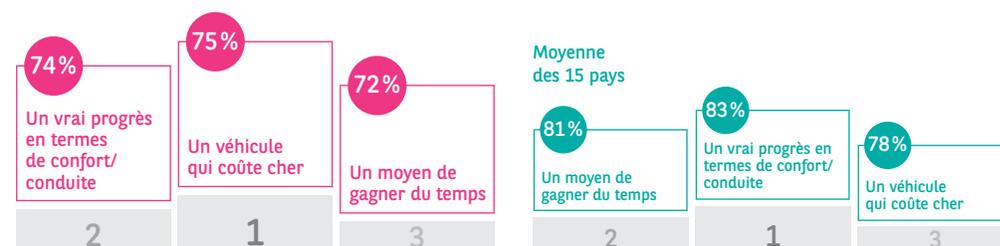
Classement sur 15 pays : 11^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 13^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	77%	65%	61%	32%	36%
	Utilisateurs d'outils interactifs pour préparer et guider les déplacements	La voiture connectée est un vrai progrès en termes de sécurité	La voiture connectée est un vrai progrès en termes de divertissement	J'ai peur de l'usage qu'il pourra être fait des informations que la voiture connectée communiquera	Pourraient être utilisateurs d'une voiture 100% autonome d'ici plus de 10 ans
Moyenne des 15 pays	86%	77%	73%	22%	19%
Classement sur 15 pays	13 ^e	13 ^e	13 ^e	1 ^{er}	1 ^{er}

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Très en attente de la nouvelle technologie, mais sans aveuglement

Avec un consommateur sur deux qui envisage un jour être utilisateur d'une voiture autonome, la Belgique figure parmi les pays européens les plus en attente de cette technologie, derrière l'Italie et l'Espagne. Pour les Belges, peu de place dans cette bataille pour de nouveaux acteurs comme les géants de l'informatique ou les sociétés de télécommunication.

Concernant la voiture connectée, qui préfigure le véhicule autonome, les Belges sont en revanche moins nombreux que leurs voisins européens à voir en elle la voiture idéale et les bénéfices qu'elle apportera ne les incitera pas à utiliser davantage leur voiture ou à en changer plus souvent...

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



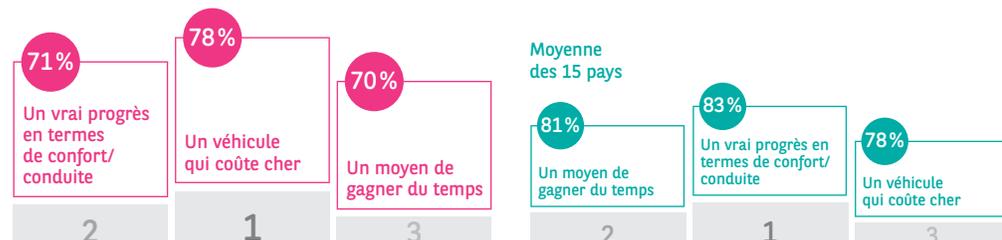
Classement sur 15 pays : 9^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 10^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS

64%

La voiture connectée est un vrai progrès en termes de sécurité

13%

Le développement des services offerts par la voiture connectée vous incitera à utiliser votre voiture moins souvent

14%

Le développement des services offerts par la voiture connectée vous incitera à renouveler votre voiture plus rapidement

39%

Les spécialistes des technologies de l'information (Google, Apple) sont les plus légitimes pour faire évoluer la voiture traditionnelle vers la voiture connectée

Moyenne des 15 pays	77%	8%	36%	46%
Classement sur 15 pays	14 ^e	1 ^{er}	14 ^e	13 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Un enthousiasme communicatif allant jusqu'à l'envie de renouveler son véhicule

Avec près de trois Brésiliens sur quatre intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome, le pays s'affiche dans le top 3 des pays les plus attirés par cette technologie, derrière la Chine et la Turquie, avec une forte confiance accordée à de nouveaux acteurs tels Google ou Apple.

Déjà très familiers des outils d'aide à la navigation, les Brésiliens sont très enthousiastes (et disposés à payer !) vis-à-vis des fonctionnalités offertes par la voiture connectée, particulièrement celles concernant l'optimisation des temps de trajet, la maintenance et les économies financières qui en découlent. La connectivité inciterait même les automobilistes à utiliser leur voiture plus souvent, voire même à la renouveler plus rapidement.

Signe que les consommateurs sont véritablement attachés aux services qui pourraient leur être offerts à bord, la crainte de voir les fonctionnalités trop rapidement dépassées est plus marquée qu'ailleurs.

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



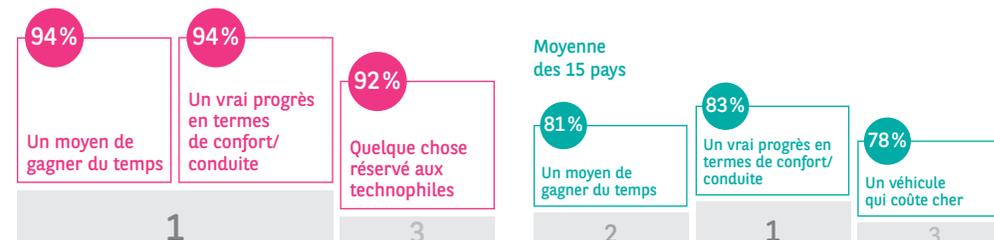
Classement sur 15 pays : 3^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 3^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS

95%

Utilisateurs d'outils interactifs pour préparer et guider les déplacements

94%

La voiture connectée est un vrai progrès en termes de confort/conduite

89%

% intéressés par une fonctionnalité permettant de localiser la station essence ou le garage la/le plus économique

94%

La voiture connectée est un moyen de gagner du temps

92%

La voiture connectée est quelque chose réservé aux technophiles

35%

Pourraient être utilisateurs d'une voiture autonome d'ici 1-2 ans

13%

J'ai peur que les fonctionnalités de la voiture connectée soient vite dépassées

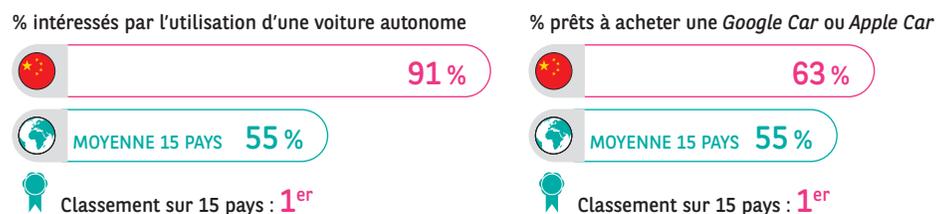
Moyenne des 15 pays	86%	83%	82%	81%	67%	20%	8%
Classement sur 15 pays	2 ^e	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

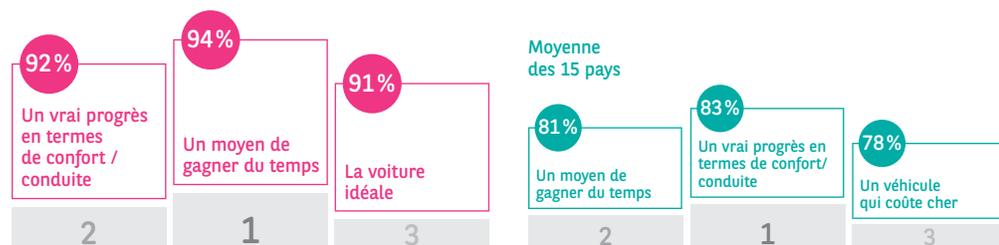
Intéressés par tous les services offerts et prêts à y mettre le prix

La Chine est le pays le plus enthousiaste vis-à-vis de la voiture connectée et de la délégation complète de la conduite. Très attentifs aux fonctionnalités liées au divertissement, les Chinois sont par ailleurs les moins nombreux du panel à attendre de la voiture connectée la réalisation d'économies financières. Les Chinois se montrent intéressés par une grande diversité de services offerts par la connectivité et se montrent même disposés à payer pour en profiter. Unique point de vigilance pour les constructeurs traditionnels: le pays se montre très favorable à l'arrivée de nouveaux entrants et considère ainsi les acteurs du numérique comme les plus légitimes pour concevoir de tels véhicules.

► **Voiture Autonome : intérêt**



► **Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...**



CHIFFRES CLÉS

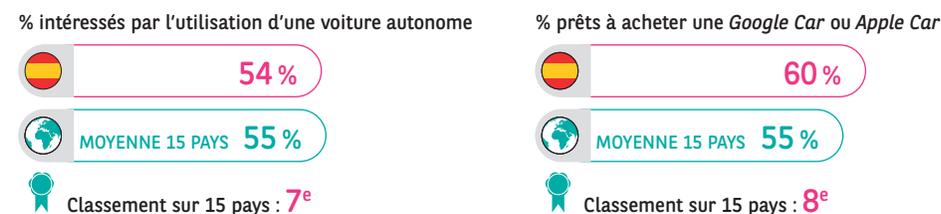
97%	Utilisateurs d'outils interactifs pour préparer et guider les déplacements	34%	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère de confort en termes de divertissement	77%	Le développement des services/ fonctionnalités pouvant être offerts par la voiture connectée vous incitera à renouveler votre véhicule actuel plus rapidement	67%	Le développement des services/ fonctionnalités pouvant être offerts par la voiture connectée vous incitera à utiliser votre voiture plus souvent	12%	Lors d'un trajet en voiture 100% autonome, je resterais attentif sur la route	32%	Lors d'un trajet en voiture 100% autonome, je travaillerais
Moyenne des 15 pays	86%	22%	36%	31%	28%	25%					
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	15 ^e	1 ^{er}					

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

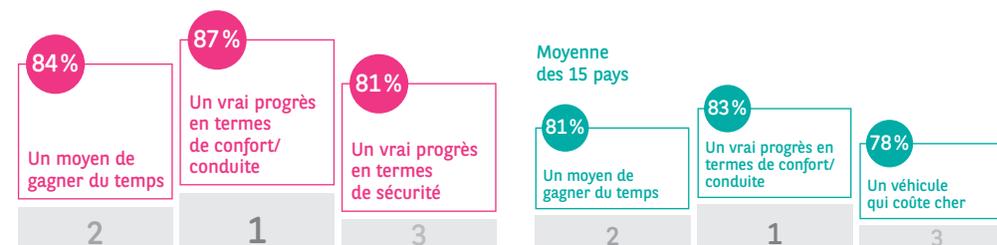
Un optimisme déclaré, sans inquiétude particulière liée au coût

Avec huit consommateurs sur dix à croire en la réalité du véhicule autonome, les Espagnols figurent parmi les Européens les plus optimistes, derrière les Portugais. Ils sont également plus nombreux que leurs voisins européens à envisager utiliser un jour une voiture sans pilote, derrière les Italiens. Comme en Italie d'ailleurs, la crainte d'un surcoût financier ou l'éventuelle « technophobie » associée à la connectivité de ces véhicules transparaissent moins.

► **Voiture Autonome : intérêt**



► **Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...**



CHIFFRES CLÉS

70%	La voiture connectée est un véhicule qui coûte cher	41%	La voiture connectée est quelque chose réservé aux technophiles	39%	À bord d'un trajet en voiture 100% autonome, je me divertirais
Moyenne des 15 pays	78%	67%	48%		
Classement sur 15 pays	13 ^e	14 ^e	13 ^e		

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Voiture idéale, peut-être, mais de fortes attentes sur la sécurité et le coût

Pionniers en la matière, les États-Unis se présentent pour l'heure comme le pays le plus sceptique à l'égard du véhicule connecté et de la voiture autonome, même si – il convient de relativiser – un consommateur sur deux voit déjà en la voiture connectée la voiture idéale. Pour conquérir les Nord-Américains, ces technologies devront répondre aux attentes fortes des automobilistes en termes de sécurité et d'optimisation des coûts financiers. Et c'est aux constructeurs traditionnels que les Américains accordent le plus de confiance pour atteindre ces objectifs.

Voiture Autonome : intérêt

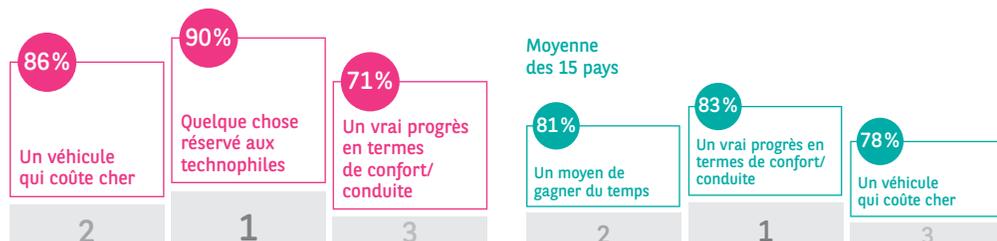
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	54%	33%	40%	84%	62%	55%
	La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète	Avec la voiture connectée, j'ai peur de ne plus être totalement maître de mon véhicule	Lors d'un trajet en voiture 100% autonome, je resterais attentif sur la route	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère d'économies financières	La voiture connectée est un vrai progrès en termes de sécurité	La voiture connectée est la voiture idéale
Moyenne des 15 pays	37%	24%	28%	73%	77%	73%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	15 ^e	15 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Lever les inquiétudes, valoriser les bénéfices rendus

Si deux tiers des Français sont convaincus de la réalité du véhicule autonome, l'idée d'en être un jour utilisateur n'a pas encore fait tout son chemin. Par rapport au reste du monde, les Français sont également plus sceptiques à l'égard des technologies de connectivité. Pour trouver son public en France, la voiture connectée devra notamment lever certaines inquiétudes (crainte de ne plus être maître de son véhicule et risque de panne) et mettre en avant les bénéfices rendus par rapport au surcoût qu'ils engendrent.

Bonne nouvelle pour les acteurs traditionnels : plus qu'ailleurs dans le monde, c'est aux constructeurs et équipementiers auxquels ils sont familiers que les consommateurs accordent leur confiance pour concevoir ces véhicules, tandis que les nouveaux acteurs comme Google ou Apple remportent moins de succès.

Voiture Autonome : intérêt

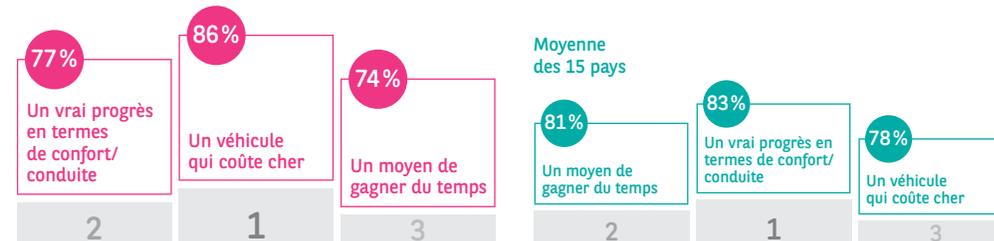
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	46%	56%	58%	16%
	La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète	La voiture connectée est la voiture idéale	La voiture connectée est un vrai progrès en termes de divertissement	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère de divertissement
Moyenne des 15 pays	37%	73%	73%	22%
Classement sur 15 pays	2 ^e	14 ^e	14 ^e	14 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Déjà séduits par le concept, mais pas aux dépens du plaisir de conduire

Les Italiens sont sans conteste les Européens les plus optimistes sur la question du véhicule autonome : même s'ils restent plus nombreux qu'ailleurs à vouloir garder un œil sur le trafic quand la voiture sera pilotée en mode automatique, deux tiers se projettent aisément en tant qu'utilisateurs d'une telle voiture, et ce même dans un futur très proche.

En attendant son arrivée sur les routes, les Italiens se montrent aussi séduits par la voiture connectée et, si inquiétude il y a, celle-ci réside plus qu'ailleurs dans la crainte de perdre le plaisir de conduire. Peu étonnant au pays des amoureux du produit automobile !

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



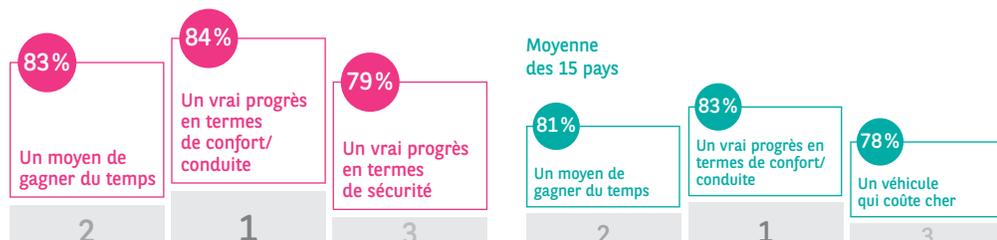
Classement sur 15 pays : 5^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 5^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	64%	22%	39%	69%	13%	55%
	La voiture connectée est un véhicule qui coûte cher	La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète	La voiture connectée est quelque chose réservé aux technophiles	Pourraient être utilisateurs d'une voiture 100% autonome dans les 5 ans à venir	Le développement des services offerts par la voiture connectée vous incitera à utiliser votre voiture moins souvent	Les constructeurs sont les plus légitimes pour faire évoluer la voiture traditionnelle vers la voiture connectée
Moyenne des 15 pays	78%	37%	67%	52%	8%	62%
Classement sur 15 pays	14 ^e	15 ^e	15 ^e	2 ^e	2 ^e	12 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Léger vent de pessimisme et des efforts à faire pour convaincre

Avec moins de deux consommateurs sur trois convaincus de l'apparition de voitures autonomes sur nos routes, les Japonais figurent parmi les plus pessimistes du panel. Pour autant, plus d'un automobiliste sur deux se déclare intéressés par l'utilisation d'un tel véhicule.

En attendant, la voiture connectée a encore de la route à faire : les Japonais, qui privilégient les critères de confort et de sécurité de la conduite, sont en effet les moins convaincus du panel par les fonctionnalités de la connectivité.

Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



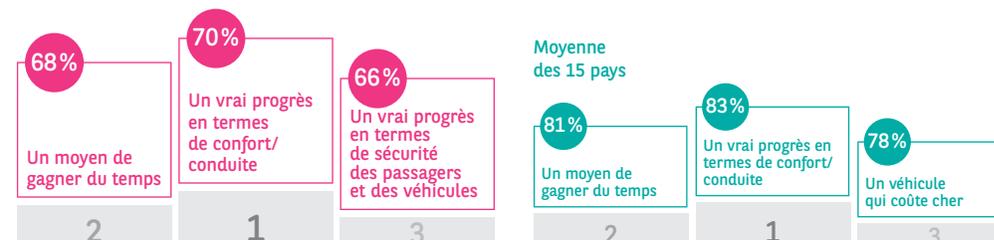
Classement sur 15 pays : 8^e

% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



Classement sur 15 pays : 12^e

Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	64%	34%	61%	15%
	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère de confort en termes de conduite	La voiture connectée m'inquiète : j'ai peur pour ma sécurité	La voiture connectée est avant tout un véhicule qui coûte cher	J'ai peur de l'usage qui pourrait être fait des informations que la voiture connectée communiquera
Moyenne des 15 pays	48%	21%	78%	22%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	15 ^e	15 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Une impatience certaine et l'envie de fonctionnalités performantes

Les Mexicains ne montrent pas d'inquiétude ou de frein particuliers à l'égard de la voiture connectée et de la voiture autonome. Ils se montrent même particulièrement impatients, avec plus d'un tiers des personnes intéressées par l'utilisation d'une voiture sans pilote qui comptent s'équiper dans les deux années à venir. Parmi les fonctionnalités offertes par la voiture connectée, les Mexicains sont particulièrement intéressés par la localisation et l'immobilisation du véhicule en cas de perte ou de vol.

► Voiture Autonome : intérêt

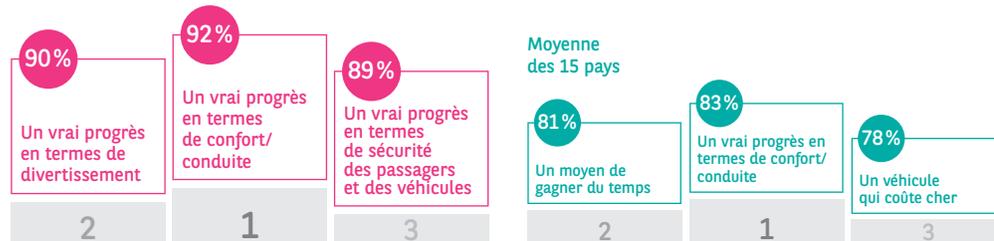
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



► Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	90%	96%	36%	67%
	La voiture connectée est un vrai progrès en termes de divertissement	% intéressés par un service permettant la géolocalisation et l'immobilisation du véhicule en cas de perte ou de vol	Pourraient être utilisateurs d'une voiture 100% autonome d'ici 1-2 ans	Le développement des services/ fonctionnalités pouvant être offerts par la voiture connectée vous incitera à renouveler votre véhicule actuel plus rapidement
Moyenne des 15 pays	73%	89%	20%	37%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	1 ^{er}	3 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Une crainte d'élitisme mais l'envie d'optimiser son temps de trajet

Avec près d'un consommateur sur deux qui envisage d'utiliser un jour une voiture autonome, les Polonais se situent dans la moyenne européenne. Sans que la voiture connectée ne soit une source particulière d'inquiétude, la majorité des Polonais voient en elle quelque chose de réservé aux technophiles. Pourtant, déjà très friands d'outils d'aide à la navigation, ils espèrent que la connectivité embarquée leur permettra d'optimiser leur temps de trajet.

► Voiture Autonome : intérêt

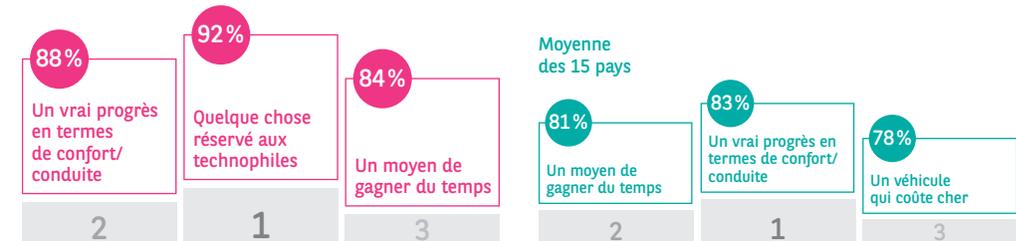
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



► Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	92%	68%	58%	68%	65%
	La voiture connectée est quelque chose réservé aux technophiles	L'optimisation du temps de trajet est le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée	Le confort est le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée	La sécurité est le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée	Les économies financières sont le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée
Moyenne des 15 pays	67%	50%	48%	77%	73%
Classement sur 15 pays	2 ^e	1 ^{er}	2 ^e	15 ^e	14 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Plus que convaincus et ravis de pouvoir se divertir à bord

Même si les Portugais ne sont pas encore majoritaires à s'imaginer utiliser eux-mêmes une voiture sans pilote, particulièrement à court terme, ils sont les Européens les plus convaincus de l'avènement de cette technologie sur nos routes et ne font pas montre d'inquiétudes particulières vis-à-vis du véhicule connecté. La connectivité est selon eux un moyen de renforcer la sécurité routière et l'opportunité de faire des économies d'argent mais aussi de temps. La possibilité de délégation de conduite les rend les plus enthousiastes à l'idée de pouvoir se divertir à bord.

► **Voiture Autonome : intérêt**

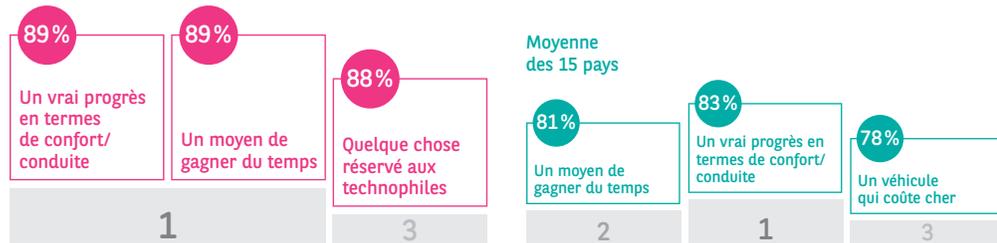
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



► **Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...**



CHIFFRES CLÉS	53%	92%	88%	57%	31%
	Lors d'un trajet en voiture 100% autonome, je discuterais avec les passagers	% intéressés par un système de détection de piétons, cyclistes et autres obstacles sur la route	% intéressés par une fonctionnalité permettant de localiser la station essence ou le garage la/le plus économique	Les fabricants de matériel informatique sont les plus légitimes pour faire évoluer la voiture traditionnelle vers la voiture connectée	Pourraient être utilisateurs d'une voiture 100% autonome d'ici plus de 10 ans
Moyenne des 15 pays	40%	86%	82%	46%	19%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e	2 ^e	3 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Un scepticisme affiché et le refus de perdre la maîtrise du véhicule

Parmi les huit pays européens interrogés, les Britanniques sont les plus sceptiques à l'égard du véhicule autonome : seuls un tiers d'entre eux envisagent un jour d'utiliser une voiture sans pilote, un taux très proche des Américains, les plus pessimistes du panel. Mais l'exercice de séduction sera plus aisé pour les constructeurs traditionnels, auxquels les Britanniques se fient davantage, que pour de nouveaux acteurs comme Google ou Apple.

Quant à la voiture connectée, elle peine encore à trouver sa place dans le cœur des consommateurs qui la voient avant tout comme un objet réservé aux technophiles et onéreux. L'inquiétude à son égard est plus marquée qu'ailleurs, avec des automobilistes qui craignent notamment de perdre la maîtrise du véhicule.

► **Voiture Autonome : intérêt**

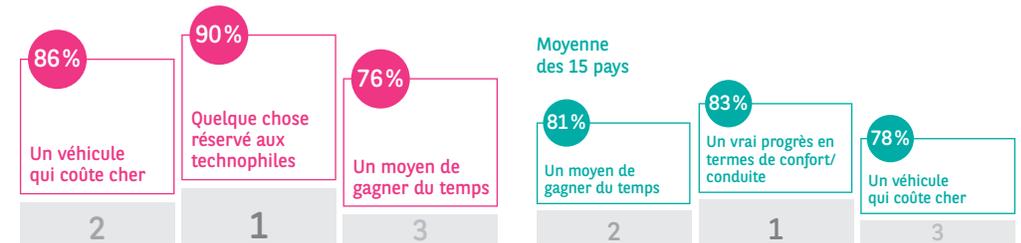
% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



% prêts à acheter une Google Car ou Apple Car



► **Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...**



CHIFFRES CLÉS	86%	90%	44%	32%	81%	83%
	La voiture connectée est un véhicule qui coûte cher	La voiture connectée est quelque chose réservé aux technophiles	La voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète	Avec la voiture connectée, j'ai peur de ne plus être totalement maître de mon véhicule	La sécurité est le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée	Les économies financières sont le critère n°1 que doit remplir la voiture connectée
Moyenne des 15 pays	78%	67%	37%	24%	77%	73%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	3 ^e	3 ^e	2 ^e	2 ^e	2 ^e

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE

Un goût pour le progrès en termes de sécurité mais une crainte de l'obsolescence des services

Les Turcs associent la voiture connectée à la voiture idéale et la considèrent comme un véritable progrès en termes de sécurité. L'enthousiasme des consommateurs à l'égard de ces nouvelles technologies est démontré par leur disposition à payer, bien plus prononcée qu'ailleurs et quel que soit le type de service. Comme au Brésil, la crainte de voir ces fonctionnalités dépassées est plus marquée qu'ailleurs.

La voiture autonome suscite également un fort intérêt, avec une large majorité des automobilistes qui se déclarent prêts à acheter une *Google Car* ou une *Apple Car*.

► Voiture Autonome : intérêt

% intéressés par l'utilisation d'une voiture autonome



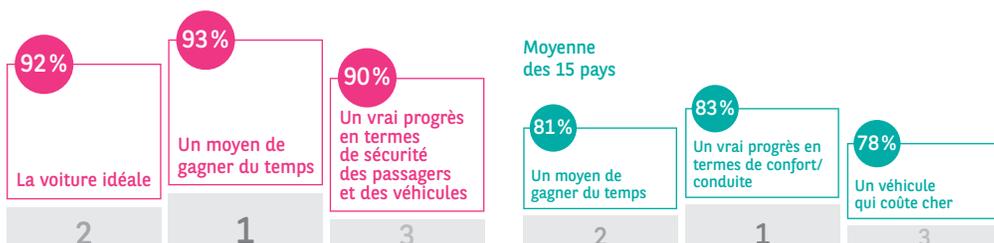
Classement sur 15 pays : 2^e

% prêts à acheter une *Google Car* ou *Apple Car*



Classement sur 15 pays : 4^e

► Représentation de la voiture connectée : la voiture connectée est avant tout...



CHIFFRES CLÉS	90%	92%	61%	33%	18%
La voiture connectée est un vrai progrès en termes de sécurité des passagers et des véhicules	La voiture connectée est la voiture idéale	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère d'optimisation du temps de trajet	La voiture connectée doit en priorité remplir un critère de confort en termes de divertissement	J'ai peur que les fonctionnalités de la voiture connectée soient vite dépassées	
Moyenne des 15 pays	77%	73%	50%	22%	8%
Classement sur 15 pays	1 ^{er}	1 ^{er}	2 ^e	2 ^e	1 ^{er}

Source : L'Observatoire Cetelem / BIPE



ANNEXES

Résultats détaillés de l'enquête

Tabl. 1 ▶ Généralement, pour préparer ou guider vos déplacements, utilisez-vous, ne serait-ce qu'occasionnellement, des applications type Google Maps ou d'autres outils interactifs type GPS, sites de guidage en ligne ?

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Oui	85%	77%	88%	86%	90%	92%	88%	80%	57%	77%	95%	97%	88%	91%	94%	86%
Non	15%	23%	12%	14%	10%	8%	12%	20%	43%	23%	5%	3%	12%	9%	6%	14%

Tabl. 2 ▶ Et plus précisément, quel(s) support(s) utilisez-vous généralement pour préparer ou guider vos déplacements ? Plusieurs réponses possibles.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Ordinateur	41%	48%	21%	35%	23%	52%	40%	16%	51%	21%	38%	34%	30%	20%	37%	32%
Smartphone	35%	69%	70%	48%	81%	71%	69%	85%	68%	88%	71%	55%	82%	86%	72%	69%
Tablette	15%	23%	13%	12%	23%	23%	24%	22%	22%	24%	7%	18%	23%	30%	24%	19%
Ordinateur de bord intégré au véhicule	34%	28%	21%	26%	18%	12%	17%	13%	36%	22%	12%	16%	16%	29%	8%	21%
GPS qui n'est pas intégré au véhicule type TomTom	50%	43%	45%	53%	46%	35%	38%	24%	2%	20%	25%	42%	44%	64%	34%	40%
Autres supports	1%	2%	2%	2%	1%	2%	2%	2%	3%	2%	1%	2%	1%	0%	3%	2%

Tabl. 3 ▶ Diriez-vous que ces applications et/ou outils interactifs ont changé vos habitudes de déplacements (voiture, vélo, transports publics) en termes de... « Oui vraiment » et « Oui plutôt ».

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Choix du moyen de transport	39%	33%	54%	39%	51%	52%	46%	33%	57%	29%	70%	94%	62%	66%	43%	51%
Kilomètres parcourus	63%	49%	71%	63%	74%	76%	76%	47%	60%	40%	88%	91%	81%	88%	77%	70%
Temps de parcours	76%	67%	75%	74%	82%	88%	87%	67%	66%	67%	95%	94%	87%	91%	84%	80%
Nombre de déplacements	48%	31%	55%	42%	59%	50%	49%	36%	54%	36%	67%	88%	72%	67%	56%	54%

Tabl. 4 ▶ La voiture connectée est pour vous... « Tout à fait » et « Plutôt d'accord ».

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Un vrai progrès en termes de confort/conduite	71%	74%	87%	77%	84%	88%	89%	73%	70%	71%	94%	92%	93%	90%	89%	83%
Un vrai progrès en termes de sécurité des passagers et des véhicules	64%	65%	81%	68%	79%	79%	79%	71%	66%	62%	88%	89%	89%	90%	84%	77%
Un vrai progrès en termes de divertissement (connexion aux réseaux sociaux, email, jeux...)	62%	61%	74%	58%	64%	79%	79%	68%	56%	69%	90%	90%	90%	87%	79%	73%
Un moyen de gagner du temps	70%	72%	84%	74%	83%	84%	89%	76%	68%	71%	94%	94%	88%	93%	88%	81%
Un véhicule qui coûte cher	78%	75%	70%	86%	64%	74%	83%	86%	61%	86%	81%	74%	78%	83%	84%	78%
Quelque chose réservé aux technophiles	50%	51%	41%	51%	39%	92%	88%	90%	56%	90%	92%	89%	46%	89%	86%	67%
La voiture idéale	60%	58%	79%	56%	78%	71%	78%	68%	56%	55%	90%	91%	85%	92%	85%	73%
Quelque chose qui vous inquiète	42%	35%	35%	46%	22%	34%	34%	44%	32%	54%	38%	29%	32%	35%	29%	37%

Tabl. 5 ▶ Quelle est la raison principale pour laquelle la voiture connectée est quelque chose qui vous inquiète ? Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
J'ai peur pour ma sécurité	19%	15%	18%	14%	15%	20%	25%	19%	34%	24%	28%	33%	17%	26%	18%	21%
J'ai peur de ne plus être totalement maître de mon véhicule	20%	31%	19%	30%	15%	19%	25%	32%	20%	33%	15%	12%	20%	20%	24%	24%
J'ai peur de l'usage qui pourrait être fait des informations que la voiture communiquera	25%	32%	21%	21%	23%	25%	23%	21%	15%	22%	24%	20%	24%	17%	20%	22%
Je n'aurais plus autant de plaisir à conduire	12%	7%	12%	7%	17%	11%	4%	10%	8%	5%	6%	10%	10%	8%	10%	9%
C'est un risque supplémentaire de panne	15%	9%	18%	23%	18%	18%	18%	13%	18%	11%	13%	16%	17%	11%	18%	16%
J'ai peur que les fonctionnalités de ma voiture soient dépassées rapidement	9%	6%	12%	5%	13%	7%	7%	5%	5%	4%	13%	8%	11%	18%	10%	8%

Tabl. 6 ▶ Parmi ces critères, quels sont ceux qu'une voiture connectée doit remplir en priorité ?

% d'individus citant l'item dans le top 3.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
La sécurité des personnes et des véhicules	78%	78%	80%	79%	72%	68%	78%	81%	79%	82%	73%	75%	74%	68%	81%	77%
L'optimisation du temps de trajet	51%	53%	46%	51%	56%	68%	54%	40%	52%	38%	54%	45%	45%	61%	44%	50%
Le respect de l'environnement, de l'écologie	35%	33%	34%	35%	33%	20%	27%	33%	23%	25%	30%	36%	38%	28%	36%	31%
Les économies financières (réduction de la consommation de carburant, moins de pannes, etc.)	66%	73%	73%	71%	77%	65%	76%	83%	67%	84%	72%	62%	72%	66%	82%	73%
Le confort en termes de conduite	51%	44%	48%	49%	43%	58%	48%	44%	64%	52%	39%	49%	38%	44%	38%	48%
Le confort en termes de divertissement (connexion aux réseaux sociaux, e-mails...)	18%	18%	19%	16%	19%	20%	16%	19%	15%	20%	32%	34%	32%	33%	19%	22%

Tabl. 7 ▶ Voici des services/fonctionnalités pouvant être offerts par une voiture connectée.

Indépendamment de leur prix, diriez-vous que vous êtes... % de « Très » et « Plutôt intéressé ».

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Avoir un système de géolocalisation et immobilisation de votre voiture en cas de vol	88%	89%	90%	87%	90%	90%	95%	84%	75%	78%	95%	94%	96%	94%	93%	89%
Avoir un système de maintenance prédictive permettant d'avertir le conducteur en cas de panne ou de problèmes imminents	84%	86%	88%	86%	90%	88%	95%	85%	76%	85%	95%	95%	92%	92%	95%	89%
Avoir un système de détection des piétons, cyclistes et autres obstacles sur la route	84%	86%	87%	84%	86%	88%	92%	77%	78%	74%	91%	92%	89%	90%	92%	86%
Localiser la station essence ou le garage la/le plus économique	77%	80%	81%	81%	84%	85%	88%	81%	69%	73%	89%	85%	85%	86%	81%	82%
Recevoir des conseils sur la conduite à adopter pour réduire la consommation de carburant (éco-conduite) en fonction des conditions météo et du type de route empruntée	73%	73%	83%	70%	82%	83%	91%	73%	67%	64%	94%	94%	88%	91%	93%	81%
Recevoir des informations d'aide à l'entretien de votre véhicule (localisation des réparateurs/garages les plus proches et réception d'offres commerciales)	71%	71%	77%	67%	80%	77%	83%	68%	59%	70%	91%	91%	89%	91%	90%	78%
Recevoir des informations sur la localisation de commerces/restaurants à proximité	63%	65%	72%	65%	76%	79%	80%	57%	65%	63%	87%	89%	82%	84%	79%	73%
Pouvoir localiser, réserver et payer une place de parking	70%	65%	71%	64%	78%	81%	77%	63%	67%	46%	83%	90%	73%	84%	71%	71%
Avoir un système de partage d'informations sur l'état général de votre véhicule avec votre concessionnaire/garage pour améliorer la maintenance de votre véhicule	67%	56%	72%	62%	72%	70%	75%	57%	61%	58%	81%	88%	85%	89%	85%	71%
Avoir un système de contrôle de l'état de santé du conducteur (tension, glycémie, rythme cardiaque...) et de transmission de ces données à des infrastructures médicales en cas d'urgence	64%	52%	76%	60%	74%	73%	82%	53%	56%	47%	87%	85%	83%	89%	79%	70%
Recevoir des informations sur les modes de déplacement alternatifs (transports publics, stations de véhicules en auto-partage...)	49%	45%	68%	49%	75%	65%	69%	39%	55%	34%	78%	86%	79%	83%	56%	62%
Lire et écrire des emails et SMS, téléphoner en mains-libres	53%	49%	58%	44%	68%	67%	66%	51%	45%	49%	78%	79%	73%	84%	73%	61%
Avoir un système de partage d'informations sur vos habitudes de conduite avec votre assureur pour optimiser votre contrat d'assurance	50%	36%	57%	44%	67%	52%	57%	51%	56%	43%	75%	90%	67%	76%	69%	58%
Utiliser Internet (réseaux sociaux, radio online, etc.)	47%	42%	53%	39%	56%	58%	55%	46%	52%	43%	76%	81%	73%	84%	61%	56%
Identifier des covoitureurs potentiels à proximité	39%	26%	46%	42%	56%	59%	49%	28%	33%	21%	53%	65%	54%	71%	49%	46%

Tabl. 8 ▶ Et pour chacun des services/fonctionnalités qui vous intéresse, seriez-vous prêt à payer plus cher une voiture qui en est équipée ? % de « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord ».

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Avoir un système de géolocalisation et immobilisation de votre voiture en cas de vol	54%	62%	67%	50%	69%	75%	78%	54%	50%	51%	85%	83%	85%	87%	81%	68%
Avoir un système de maintenance prédictive permettant d'avertir le conducteur en cas de panne ou de problèmes imminents	43%	50%	62%	44%	68%	71%	72%	50%	46%	54%	79%	85%	78%	85%	77%	63%
Avoir un système de détection des piétons, cyclistes et autres obstacles sur la route	50%	52%	58%	44%	61%	66%	69%	42%	54%	43%	73%	77%	70%	79%	66%	59%
Recevoir des conseils sur la conduite à adopter pour réduire la consommation de carburant (éco-conduite) en fonction des conditions météo et du type de route empruntée	39%	37%	50%	31%	55%	62%	59%	40%	37%	35%	75%	83%	67%	80%	70%	53%
Avoir un système de contrôle de l'état de santé du conducteur (tension, glycémie, rythme cardiaque...) et de transmission de ces données à des infrastructures médicales en cas d'urgence	36%	28%	50%	31%	54%	52%	54%	31%	35%	27%	70%	73%	66%	80%	56%	49%
Recevoir des informations d'aide à l'entretien de votre véhicule (localisation des réparateurs/garages les plus proches et réception d'offres commerciales)	35%	31%	44%	27%	51%	51%	49%	33%	32%	35%	70%	73%	68%	76%	66%	48%
Localiser la station essence ou le garage la/le plus économique	34%	32%	44%	31%	48%	54%	50%	37%	32%	31%	66%	65%	63%	74%	53%	46%
Avoir un système de partage d'informations sur l'état général de votre véhicule avec votre concessionnaire/garage pour améliorer la maintenance de votre véhicule	34%	25%	43%	27%	45%	44%	47%	30%	31%	31%	62%	71%	65%	75%	60%	45%
Pouvoir localiser, réserver et payer une place de parking	33%	30%	39%	26%	46%	50%	43%	31%	35%	22%	60%	71%	51%	72%	46%	42%
Recevoir des informations sur la localisation de commerces/restaurants à proximité	27%	23%	36%	23%	43%	44%	39%	24%	31%	26%	60%	66%	57%	66%	45%	39%
Lire et écrire des emails et SMS, téléphoner en mains-libres	28%	23%	33%	22%	43%	44%	42%	30%	25%	31%	57%	61%	51%	68%	52%	39%
Utiliser Internet (réseaux sociaux, radio online, etc.)	27%	20%	33%	22%	36%	38%	34%	27%	30%	25%	59%	64%	57%	69%	42%	37%
Avoir un système de partage d'informations sur vos habitudes de conduite avec votre assureur pour optimiser votre contrat d'assurance	29%	18%	36%	21%	41%	35%	32%	26%	29%	21%	57%	72%	49%	61%	45%	37%
Recevoir des informations sur les modes de déplacement alternatifs (transports publics, stations de véhicules en auto-partage...)	25%	17%	37%	20%	40%	39%	32%	20%	29%	16%	53%	66%	55%	67%	35%	36%
Identifier des covoitureurs potentiels à proximité	21%	11%	29%	19%	32%	38%	27%	15%	19%	12%	41%	49%	40%	59%	33%	29%

Tabl. 9 ▶ Grâce à la géolocalisation de la voiture connectée, vous pourrez recevoir des offres commerciales/promotionnelles adaptées à vos habitudes ou à vos besoins de consommation. Dans quelle mesure cela vous intéresse-t-il ? Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Très intéressé et plutôt intéressé	42%	36%	50%	35%	61%	64%	59%	45%	65%	35%	82%	87%	64%	85%	70%	57%
Plutôt pas intéressé et pas du tout intéressé	58%	64%	50%	65%	39%	36%	41%	55%	35%	65%	18%	13%	36%	15%	30%	43%

Tabl. 10 ▶ Pour quelle(s) raison(s) n'êtes-vous pas intéressé par la possibilité de recevoir ces offres commerciales/promotionnelles ? Plusieurs réponses possibles.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Cela porte atteinte à la vie privée	30%	33%	37%	32%	28%	28%	28%	42%	12%	48%	34%	38%	34%	25%	36%	34%
Cela porte atteinte à ma liberté	23%	23%	21%	31%	26%	15%	15%	15%	17%	14%	17%	15%	15%	18%	9%	20%
C'est inutile	37%	53%	22%	34%	26%	31%	22%	36%	24%	43%	28%	38%	21%	27%	27%	32%
Cela pousse à la consommation	36%	12%	37%	40%	22%	24%	39%	19%	36%	24%	26%	12%	47%	40%	21%	31%
J'ai peur de trop en recevoir	43%	53%	32%	37%	59%	63%	43%	53%	38%	58%	50%	80%	21%	13%	51%	44%

Tabl. 11 ▶ Le développement des services/fonctionnalités pouvant être offerts par la voiture connectée vous incitera à... Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Utiliser votre voiture plus souvent	10%	12%	30%	13%	38%	31%	33%	14%	28%	12%	57%	67%	53%	58%	38%	31%
Utiliser votre voiture moins souvent	13%	7%	9%	8%	13%	7%	3%	7%	10%	6%	5%	8%	8%	10%	8%	8%
Ne changera rien à votre fréquence d'utilisation de votre véhicule	69%	68%	56%	70%	45%	52%	58%	70%	41%	71%	35%	22%	36%	27%	49%	53%
Je ne sais pas	8%	13%	5%	9%	4%	10%	6%	9%	22%	11%	3%	3%	2%	6%	5%	8%

Tabl. 12 ▶ Et est-ce que cela vous incitera à renouveler votre véhicule actuel plus rapidement ?

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Oui	14%	18%	36%	18%	35%	30%	30%	17%	22%	12%	63%	77%	67%	70%	46%	36%
Non	67%	63%	40%	62%	34%	35%	38%	62%	45%	70%	17%	10%	16%	15%	35%	42%
Je ne sais pas	18%	20%	24%	20%	31%	36%	33%	20%	33%	18%	20%	13%	16%	15%	20%	22%

Tabl. 13 ▶ Concernant la voiture qui pourrait se conduire toute seule sur certains trajets (voiture 100 % autonome), pensez-vous que cela sera une réalité ? Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Oui tout à fait et oui plutôt	77%	67%	80%	67%	79%	69%	84%	61%	63%	61%	86%	92%	87%	86%	79%	75%
Non plutôt pas et non pas du tout	23%	33%	20%	33%	21%	31%	16%	39%	37%	39%	14%	8%	13%	14%	21%	25%

Tabl. 14 ▶ Et seriez-vous intéressé par l'utilisation d'une telle voiture ? Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Très intéressé et plutôt intéressé	50%	44%	54%	41%	65%	48%	44%	36%	54%	32%	73%	91%	69%	81%	62%	55%
Plutôt pas intéressé et pas du tout intéressé	50%	56%	46%	59%	35%	52%	56%	64%	46%	68%	27%	9%	31%	19%	38%	45%

Tabl. 15 ▶ D'ici combien de temps pensez-vous que vous pourriez être utilisateur d'une voiture 100 % autonome ? Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
1 à 2 ans	11%	10%	22%	18%	27%	14%	15%	13%	5%	10%	35%	20%	36%	19%	22%	20%
3 à 5 ans	33%	20%	34%	30%	42%	23%	23%	28%	31%	22%	32%	40%	37%	40%	27%	32%
5 à 10 ans	32%	34%	28%	30%	22%	28%	31%	30%	37%	42%	22%	32%	17%	26%	34%	29%
Plus de 10 ans	24%	36%	16%	22%	9%	35%	31%	29%	27%	26%	11%	8%	9%	15%	18%	19%

Tabl. 16 ▶ Que feriez-vous le plus probablement lors d'un trajet en voiture 100 % autonome ?

Plusieurs réponses possibles.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Je me détendrais, je dormirais	36%	36%	33%	37%	29%	29%	38%	33%	48%	49%	25%	54%	33%	51%	29%	37%
Je travaillerais	20%	24%	23%	15%	23%	21%	29%	27%	12%	26%	28%	32%	30%	26%	32%	25%
Je me divertirais : lecture, regarder un film/ série, connexion aux réseaux sociaux, appels téléphoniques...	37%	44%	39%	45%	40%	49%	56%	38%	43%	48%	47%	70%	48%	57%	52%	48%
Je discuterais avec les passagers	34%	41%	36%	42%	35%	38%	53%	35%	44%	40%	44%	46%	39%	33%	37%	40%
Rien de tout cela, je resterais attentif sur le trafic, même en mode pilotage automatique	34%	32%	28%	32%	37%	35%	28%	32%	15%	40%	31%	12%	27%	19%	34%	28%

Tabl. 17 ▶ Qui vous semble le plus légitime et le mieux placé pour faire évoluer la voiture traditionnelle vers la voiture connectée ? Maximum 3 réponses possibles.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Les constructeurs, qui conçoivent et produisent le véhicule	65%	74%	58%	70%	55%	58%	69%	71%	42%	66%	60%	53%	53%	55%	75%	62%
Les équipementiers, qui conçoivent les systèmes pour les constructeurs	30%	34%	36%	41%	37%	34%	33%	34%	31%	31%	41%	50%	40%	30%	40%	36%
Les distributeurs/réparateurs, qui sont en contact régulier avec les clients automobilistes	19%	11%	16%	14%	18%	18%	17%	16%	29%	15%	12%	30%	24%	32%	16%	19%
Les fabricants de matériel informatique/logiciels/applications (type Google, Apple...)	39%	38%	43%	41%	44%	46%	57%	42%	34%	47%	55%	63%	53%	43%	56%	46%
Les sociétés de téléphonie et de télécommunication	9%	8%	16%	12%	22%	19%	14%	14%	16%	15%	13%	17%	22%	24%	16%	16%
Les gestionnaires d'infrastructures de transport (routes, parkings, stations de recharge pour véhicules électriques)	22%	19%	20%	22%	28%	21%	19%	26%	23%	23%	19%	37%	22%	31%	32%	24%

Tabl. 18 ▶ À l'échelle de votre pays, diriez-vous que la généralisation de la voiture connectée sera...

Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Créatrice d'emplois	19%	27%	34%	24%	31%	19%	30%	27%	30%	26%	33%	53%	40%	49%	35%	32%
Destructrice d'emplois	17%	16%	18%	18%	16%	23%	20%	16%	16%	18%	16%	22%	17%	23%	22%	18%
Ne changera rien	27%	28%	24%	30%	28%	31%	22%	28%	19%	21%	27%	16%	24%	13%	22%	24%
Je ne sais pas	37%	28%	24%	27%	25%	27%	27%	29%	34%	36%	24%	9%	20%	15%	22%	26%

Tabl. 19 ▶ Et à l'échelle mondiale, diriez-vous que la généralisation de la voiture connectée sera...

Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Créatrice d'emplois	35%	34%	42%	34%	42%	34%	42%	36%	28%	30%	51%	50%	56%	56%	51%	41%
Destructrice d'emplois	15%	14%	16%	13%	17%	17%	18%	13%	17%	10%	14%	21%	17%	17%	17%	16%
Ne changera rien	19%	24%	19%	24%	21%	20%	14%	23%	18%	18%	17%	16%	14%	12%	11%	19%
Je ne sais pas	31%	28%	22%	28%	20%	29%	26%	29%	37%	42%	18%	12%	14%	14%	21%	25%

Tabl. 20 ▶ Seriez-vous prêt à acheter une voiture telle qu'une Google Car ou une Apple Car ?

Une seule réponse possible.

	BE	DE	ES	FR	IT	PL	PT	UK	JP	US	BR	CN	MX	TR	ZA	Moy. 15 pays
Oui tout à fait et oui plutôt	41%	33%	60%	37%	66%	58%	61%	28%	37%	27%	80%	90%	85%	70%	64%	55%
Non plutôt pas et non pas du tout	59%	67%	40%	63%	34%	42%	39%	72%	63%	73%	20%	10%	15%	30%	36%	45%

Statistiques

Le marché des véhicules particuliers neufs (VPN)

	2013	2014	2015*	VARIATION	2016	VARIATION
France	1 790 473	1 795 885	1 910 000	6,4%	1 970 000	3,1%
Italie	1 304 000	1 358 000	1 570 000	15,6%	1 655 000	5,4%
Espagne	724 000	857 635	1 050 000	22,4%	1 100 000	4,8%
Portugal	105 921	142 827	177 000	23,9%	187 000	5,6%
Belgique-Luxembourg	532 689	532 732	535 000	0,4%	538 000	0,6%
Royaume-Uni	2 264 833	2 476 435	2 640 000	6,6%	2 595 000	-1,7%
Allemagne	2 952 000	3 037 000	3 191 000	5,1%	3 296 000	3,3%
Pays-Bas	417 000	387 835	404 000	4,2%	407 000	0,7%
Pologne	290 423	327 219	345 000	5,4%	355 000	2,9%
République Tchèque	164 746	192 314	230 000	19,6%	237 000	3,0%
Slovaquie	66 000	72 249	77 000	6,6%	80 000	3,9%
Hongrie	56 139	67 476	75 000	11,2%	77 000	2,7%
Total 13 pays	10 668 224	11 247 607	12 204 000	8,5%	12 497 000	2,4%
Europe élargie ⁽¹⁾	12 328 655	12 995 527	14 100 000	8,5%	14 400 000	2,1%
Japon	4 562 282	4 699 590	4 300 000	-8,5%	4 500 000	4,7%
États-Unis ⁽²⁾	15 408 125	16 510 000	17 275 000	4,6%	17 800 000	3,0%
Chine	17 928 858	19 700 569	20 700 000	5,1%	22 200 000	7,2%
Brésil	2 763 718	2 490 000	2 000 000	-19,7%	1 950 000	-2,5%
Turquie	664 655	587 331	750 000	27,7%	820 000	9,3%
Monde⁽³⁾	71 680 331	73 798 415	75 436 148	2,2%	78 173 146	3,6%

* Estimations L'Observatoire Cetelem de l'Automobile - BIPE

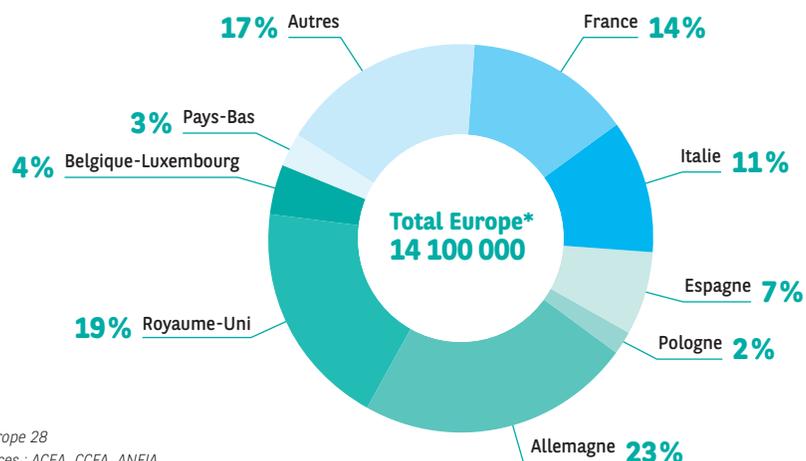
(1) Europe 15 + Europe 11 (hors Chypre et Malte) + Norvège, Suisse et Islande

(2) Light trucks inclus

(3) US light trucks inclus

Sources : ACEA, CCFA, ANFIA, L'Observatoire Cetelem de l'Automobile

Immatriculations de véhicules particuliers neufs en Europe* en 2015



* Europe 28
Sources : ACEA, CCFA, ANFIA

Le taux d'achat des ménages dans 8 pays

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

	Immatriculations totales VPN en 2015	Part des particuliers	Part des sociétés	Immatriculations particuliers	Nombre de ménages	Taux d'achat des ménages
France	1 910 000	51%	49%	970 000	28 090 500	3,5%
Italie	1 570 000	64%	36%	1 007 000	25 767 600	3,9%
Espagne	1 050 000	57%	43%	595 000	18 328 900	3,2%
Portugal	177 000	53%	47%	93 810	4 062 600	2,3%
Allemagne	3 191 000	34%	66%	1 090 370	39 713 000	2,7%
Royaume-Uni	2 640 000	46%	54%	1 210 000	28 076 000	4,3%
Belgique-Luxembourg	535 000	51%	49%	272 850	4 876 400	5,6%
TOTAL	11 073 000	47%	53%	5 239 030	148 915 000	3,5%

Sources : ACEA, CCFA, L'Observatoire Cetelem de l'Automobile / BIPE

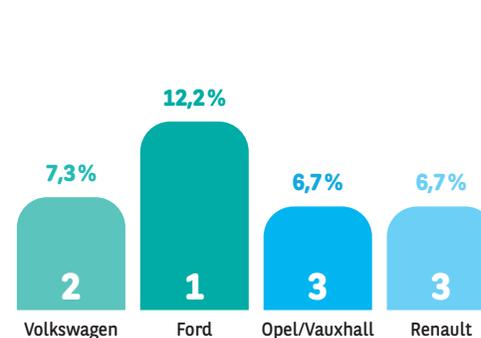
Les principales marques en Europe

	Part de marché janvier/sept. 2014 en %	Part de marché janvier/sept. 2015 en %		Part de marché janvier/sept. 2014 en %	Part de marché janvier/sept. 2015 en %
VOLKSWAGEN	12,3	12,2	SEAT	2,5	2,4
FORD	7,4	7,3	VOLVO	1,9	1,8
OPEL/VAUXHALL	6,9	6,7	MAZDA	1,4	1,5
RENAULT	6,6	6,7	SUZUKI	1,3	1,3
PEUGEOT	6,0	6,0	MINI	1,1	1,3
AUDI	5,6	5,5	LAND ROVER	0,9	1,0
BMW	5,1	5,1	HONDA	1,1	0,9
MERCEDES	5,0	5,1	MITSUBISHI	0,7	0,9
FIAT	4,6	4,7	SMART	0,4	0,7
SKODA	4,5	4,4	JEEP	0,3	0,6
NISSAN	3,7	4,1	LANCIA/CHRYSLER	0,6	0,4
TOYOTA	4,1	4,0	ALFA ROMEO	0,5	0,4
CITROEN	4,1	3,9	LEXUS	0,2	0,3
HYUNDAI	3,3	3,3	JAGUAR	0,2	0,3
DACIA	2,8	2,7	CHEVROLET	0,4	0,0
KIA	2,8	2,7			

Source : ACEA

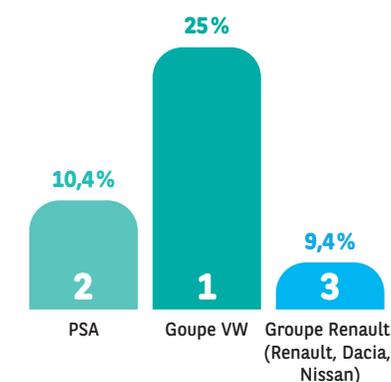
Le top 3 des marques en Europe

Part de marché sur les neuf premiers mois 2015



Le top 3 des groupes en Europe

Part de marché sur les neuf premiers mois 2015

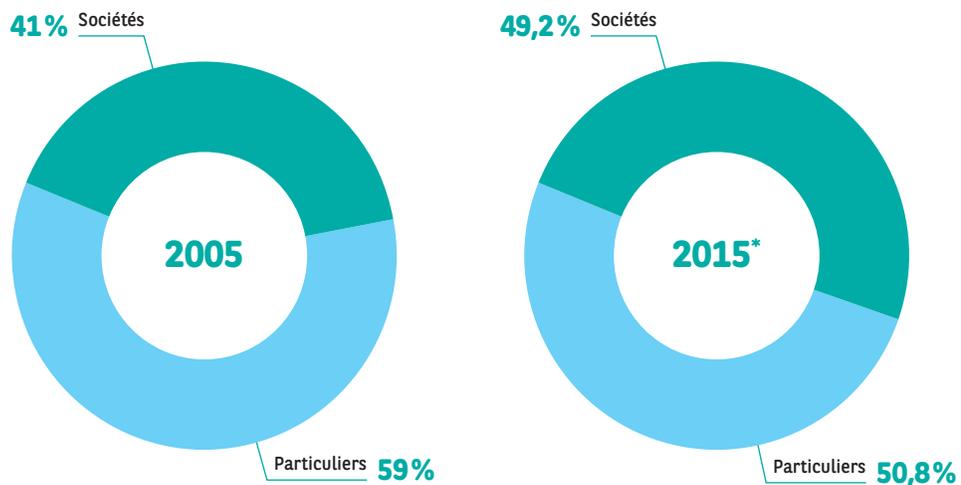


Le marché du véhicule neuf en France en nombre d'immatriculations

	2011	2012	2013	2014	2015*
VPN Véhicule particulier neuf	2 206	1 899	1 790	1 795	1 910
VUL Véhicule utilitaire léger	429	384	367	372	375

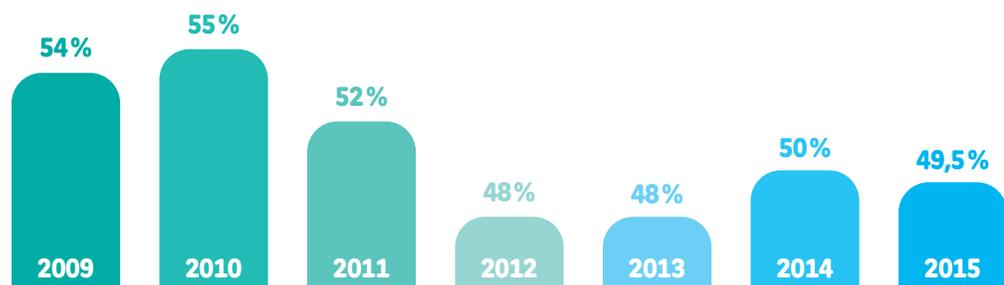
* Estimation et prévisions de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile
Source : CCFA

Tabl. 28 ▶ La structure du marché du véhicule particulier neuf en France en %



* Estimation et prévisions de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile

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



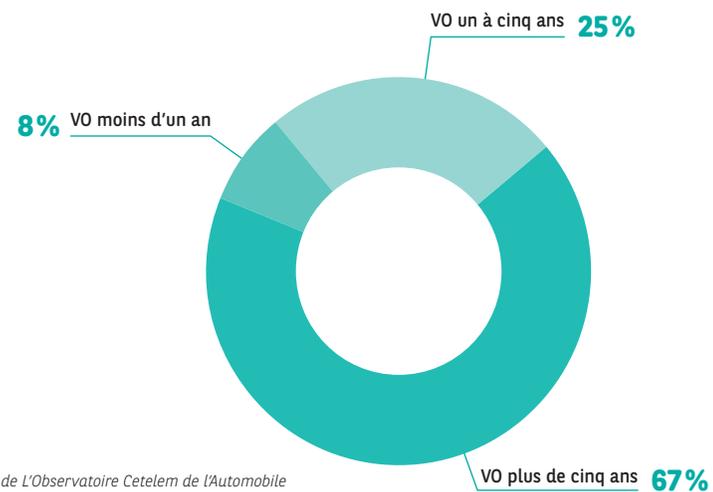
* Citroën, Peugeot, Renault
Source : BIPE d'après CCFA

Le marché du véhicule d'occasion en France en nombre d'immatriculations

	9 premiers mois 2015	Évolution 2015 vs 2014	Estimation 2015*
VO** moins d'un an	322 033	+4,6%	431 504
VO** un à cinq ans	1 035 917	-2,2%	1 388 064
VO** plus de cinq ans	2 806 424	+4,1%	3 760 432
TOTAL VO**	4 164 374	+2,5%	5 580 000

* Estimation de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile
** Véhicules d'occasion
Source : BIPE d'après AAA

La structure du marché du véhicule d'occasion en France en 2015*



* Estimation de L'Observatoire Cetelem de l'Automobile

CRÉDITS PHOTOS

Corbis / Couverture : Brooks Kraft ; p. 25 : Hero Images, p. 28 : Christiane Hübscher/dpa. **Getty Images®** / p. 11 : lookslife ; p. 13 : Sam Edwards ; p. 26 : Lane Oatey/Blue Jean Images ; p. 31 : MorePixels ; p. 37 : Hero Images ; p. 47 : Paul Bradbury. **Masterfile** / p. 4. **Shutterstock** / 2^e de couverture-p. 1 & 67 : Iakov Kalinin ; p. 8-9 : wavebreakmedia, p. 12, 20 : Syda Productions ; p. 35 : LDprod ; p. 50-51 : Caracarafoto.