

2024
AUTO



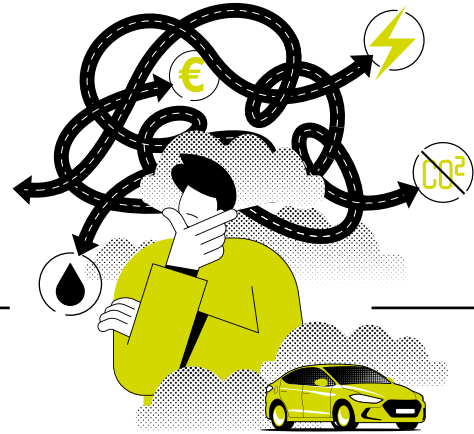
L'AUTOMOBILISTE EN PLEIN BROUILLARD

Réglementation, motorisation, tarification

—
Une étude internationale réalisée dans 16 pays

alphacredit
BNP PARIBAS GROUP

L'OBSERVATOIRE DE L'AUTOMOBILE



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

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

- **Les Observatoires** : 2 études de référence grand public annuelles menées au niveau international, l'une sur l'automobile à l'échelle mondiale (16 pays), l'autre sur la consommation au niveau européen (15 pays).
- **Les zooms, les modes de vie en vue**, proposent d'explorer un thème (« Les Français face à l'argent », « L'alimentation à l'heure des arbitrages », etc.) en 3 temps, sollicitant l'avis des Français au travers de 3 vagues de sondages.

SOMMAIRE



1	UN CONTEXTE MOUVANT DIFFICILE À APPRÉHENDER	07
	Le prix, d'abord et avant tout	08
	Le coût de l'énergie, mais pas seulement	09
	Un futur qui affiche des tarifs en hausse	11
	Acheter une voiture, une décision difficile	13
2	BROUILLAGE SUR LES LIGNES	17
	Une information floue qui pénalise la décision	18
	Les automobilistes face à des réglementations diverses et complexes	22
	ZFE, un sentiment d'injustice qui domine	27
	Des règlements techniques... vraiment très techniques	34
3	ACHETER PEUT ATTENDRE	41
	La foi dans le futur et l'innovation	42
	La voiture électrique joue les premiers rôles... mais pose question	48
	Les automobilistes demandent de l'aide pour passer à l'électrique	56
	La Chine contre le reste du monde	62
	Le temps d'acheter... ou pas	70
	ÉPILOGUE	76
	LES PAYS DE L'OBSERVATOIRE DE L'AUTOMOBILE	77
	CHIFFRES DU MARCHÉ	95

Le prix, d'abord et avant tout

“
Après l'énergie,
c'est l'entretien qui est
pénalisé par l'inflation.

LES MARQUES EN TIRENT PROFIT

Ce sentiment de prix élevé trouvait un écho dans le fait que la plupart des marques avait fait le pari des marges au détriment des volumes, avec des bénéfices records à la clé.

Certes, la guerre des prix semble avoir repris. Le trublion Tesla s'est permis de baisser brusquement ceux de ses véhicules de plusieurs milliers d'euros. Les constructeurs chinois, comme MG ou BYD, fourbissent leurs armes pour lancer des modèles d'entrée de gamme qui se confronteraient directement aux modèles de référence européen. Forts de leur trésor de guerre amassé, certains constructeurs se disent relativement sereins face à cette lutte qui s'annonce. Au premier semestre, Stellantis a ainsi réalisé 10,9 milliards d'euros de bénéfices, en hausse de 37 % par rapport à 2022, pour une marge opérationnelle de 14,4 %, supérieure à celle de Tesla, la plus forte de tous les constructeurs automobiles.

TRÈS CHÈRE AUTOMOBILE

Dans le précédent Observatoire de l'Automobile titré « La voiture quoi qu'il vous en coûte ? », nous abordions en détails l'incidence du facteur prix sur l'automobile. Un prix qualifié alors de plafond de verre et dont l'impact se traduisait aussi bien à l'achat que dans l'utilisation d'un véhicule. Pour rappel, 6 personnes sur 10 affirmaient que le coût d'un véhicule, aussi bien à l'achat qu'à l'usage, était trop élevé.

Le coût de l'énergie, mais pas seulement

UNE HAUSSE DES COÛTS PARTOUT

Pour ne rien arranger, l'inflation toujours forte dans la plupart des pays, au-delà du niveau acceptable défini par les banques centrales, contribue à perturber la perception économique des automobilistes, touchant notamment l'ensemble des postes liés à l'énergie. Près de 9 automobilistes sur 10 ont constaté une hausse des prix de l'essence, du gazole et de l'électricité (**Fig. 1**). Les Turcs et les Italiens se montrent les plus véhéments à ce sujet alors que les Chinois font preuve de plus de mesure.

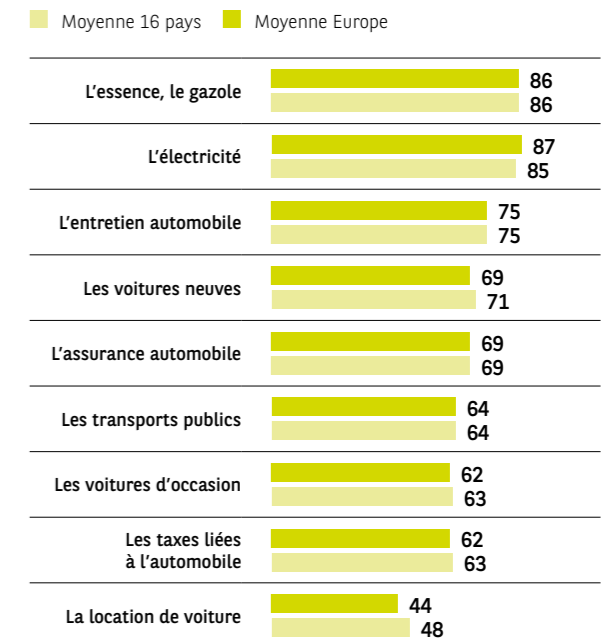
Faire rouler un véhicule semble aussi coûter de plus en plus cher, davantage encore que l'acheter. Après l'énergie, c'est en effet l'entretien qui est

pénalisé par l'inflation. 3 personnes sur 4 le constatent, avec toujours les Turcs et les Mexicains pour s'en plaindre, au contraire des Japonais et des Norvégiens. Le coût à la hausse des voitures neuves occupe la quatrième place de ce classement, devant celui des voitures d'occasion, mais dans des proportions équivalentes, avec 7 personnes sur 10 qui le soulignent.

Fig. 1

Avez-vous constaté une augmentation des prix sur les biens et services suivants au cours des douze derniers mois ?

Part des répondants ayant répondu « Oui, une forte augmentation » et « Oui, une augmentation limitée ». À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

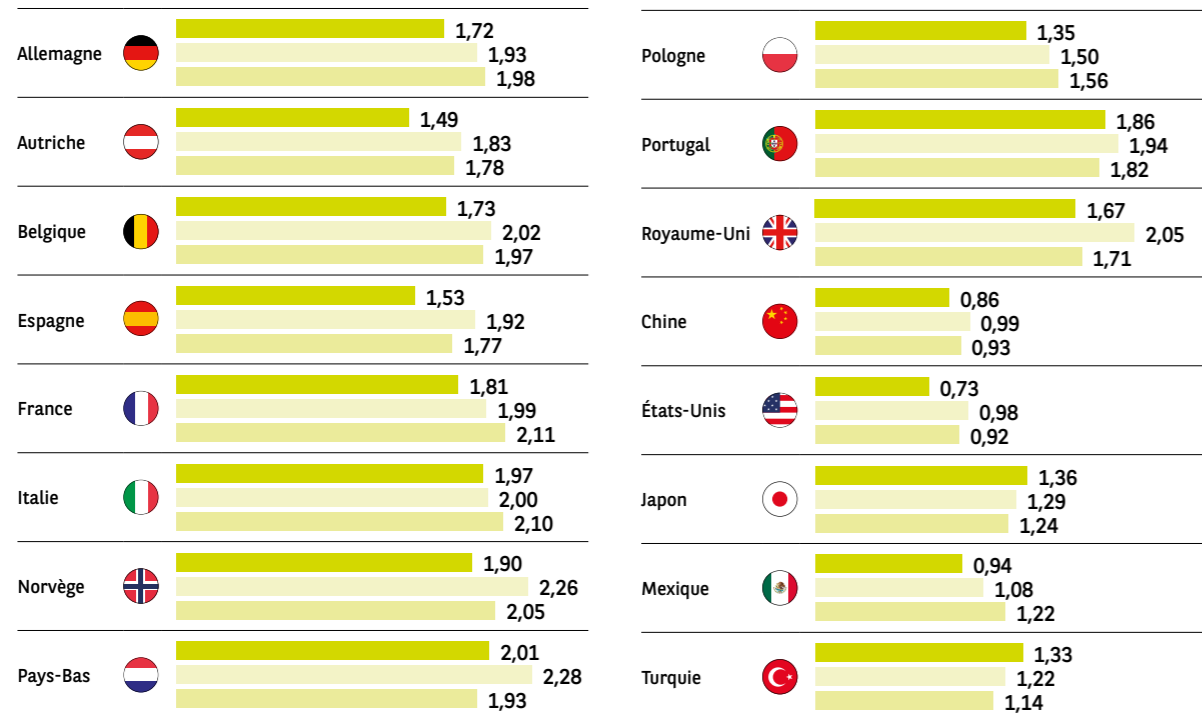
UNE ÉNERGIE QUI ENGENDRE DE GRANDES DÉPENSES

Avec les conséquences de la guerre en Ukraine, il est aussi difficile de faire abstraction de la flambée des prix de l'énergie, de toutes les énergies. La volatilité du carburant en tant que matière première n'a d'égal que celle de son coût, par essence changeante, ce qui contribue à plonger les automobilistes dans l'incertitude.

Fig. 2 / Contexte

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

■ S1 2023 ■ 2022 ■ 2018



Sources : Trading economics, Europe Energy Portal, Bureau National des Statistiques Chine, Türkiye Petrolleri, Direccao geral de energia e geologia, Statistic Norway, RAC motoring services UK, US energy information administration, Agency for natural resources and energy, Statistics Belgium.

D'un pays à l'autre, d'une année à l'autre, difficile de savoir sur quoi compter et donc de tracer une ligne budgétaire droite pour ce qui concerne les dépenses en carburants (Fig. 2). Qui plus est, les consommateurs sont plus souvent marqués par la hausse des prix à la pompe que par leur baisse. Les mesures mises en place, comme en France, pour contenir les coûts n'ont souvent qu'un temps et basculent très vite dans les limbes consuméristes pour disparaître du paysage économique. Par ailleurs, les réductions volontaires de production en Arabie Saoudite et en Russie font repartir les prix à la hausse.

Un futur qui affiche des tarifs en hausse



Le présent est à la hausse des prix ? Le futur l'est tout autant. Pour les automobilistes, rien de bon à attendre des années à venir en ce qui concerne les coûts liés à l'automobile. Cependant, on note une certaine évolution dans leurs opinions puisque l'entretien automobile est le domaine qui les inquiète le plus en matière de hausse des prix. 8 personnes sur 10 en témoignent avec à nouveau les Turcs et les Mexicains pour être les plus inquiets de cette perspective tandis que les Chinois

restent toujours les plus zen. Il est paradoxal de voir l'entretien en tête de ce classement si l'on se projette dans un futur électrique automobile plus ou moins proche. Les véhicules de ce type sont censés générer moins de coûts liés à l'entretien. Soit les automobilistes n'en ont pas pleinement conscience, soit ce futur ne leur semble pas si proche (voir : partie 3). Toujours est-il qu'un certain trouble émerge à ce sujet.

Marqués par les récentes hausses des tarifs, trois quarts des automobilistes s'inquiètent en deuxième lieu de la hausse des prix des voitures. On retrouve les mêmes pays, Turquie et Mexique, pour faire part de leurs inquiétudes, et à nouveau la Chine pour se montrer très détendue. Dans une même proportion, ils envisagent également une hausse du coût des carburants, les Pays-Bas rejoignant sur cette dimension les traditionnels pays pessimistes.

Notons enfin que l'augmentation du prix des voitures d'occasion occupe le dernier rang du classement (**Fig. 3**). Sur cette question, les Français partagent, cependant à distance, l'inquiétude des Turcs et des Mexicains.

Acheter une voiture, une décision difficile

Dans ce contexte perturbant et perturbé, au plan économique et financier, la prise de décision d'acheter ou non une automobile ne va pas de soi. Près de 6 personnes sur 10 déclarent qu'elle est difficile, voire très difficile (**Fig. 4**). Tout particulièrement en Turquie où près de 8 personnes sur 10 sont plongées dans l'expectative. Les Portugais et les Belges sont ensuite les plus nombreux à se retrouver dans la même situation.

En revanche, c'est, de loin, en Chine où l'on se fait le moins de nœuds au cerveau avec les trois quarts des automobilistes qui placent cette prise de décision d'achat sous le sceau de la facilité. Les U.S.A, la Norvège et le Royaume-Uni rassemblent également une majorité pour partager cette conviction. Mais dans de nombreux pays, cette prise de décision est difficile.

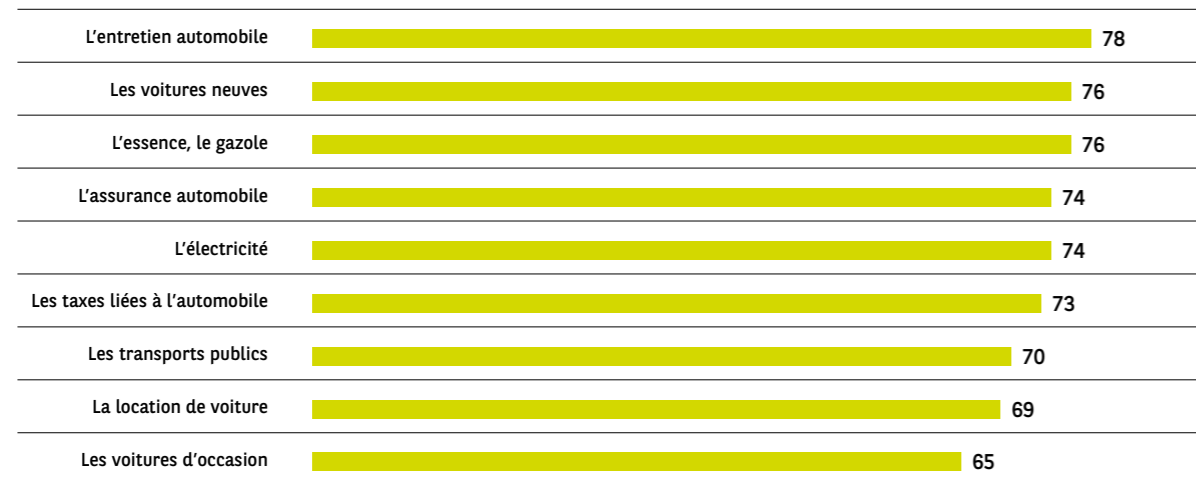
Au-delà du facteur prix qui reste le principal élément dans cette décision d'achat, cette nouvelle édition de l'Observatoire de l'Automobile s'attache à identifier les raisons qui peuvent maintenir les automobilistes dans le flou et les rendre hésitants, voire sceptiques quant au bien-fondé d'acquiescer une nouvelle voiture.

“
La prise de décision
d'acheter une voiture
est difficile pour
6 personnes sur 10.

Fig. 3

Pensez-vous que les prix des biens et services suivants vont augmenter, diminuer ou rester stables dans les cinq prochaines années ?

Part des répondants ayant répondu « Oui, une forte augmentation » et « Oui, une augmentation limitée ». À tous. En %.

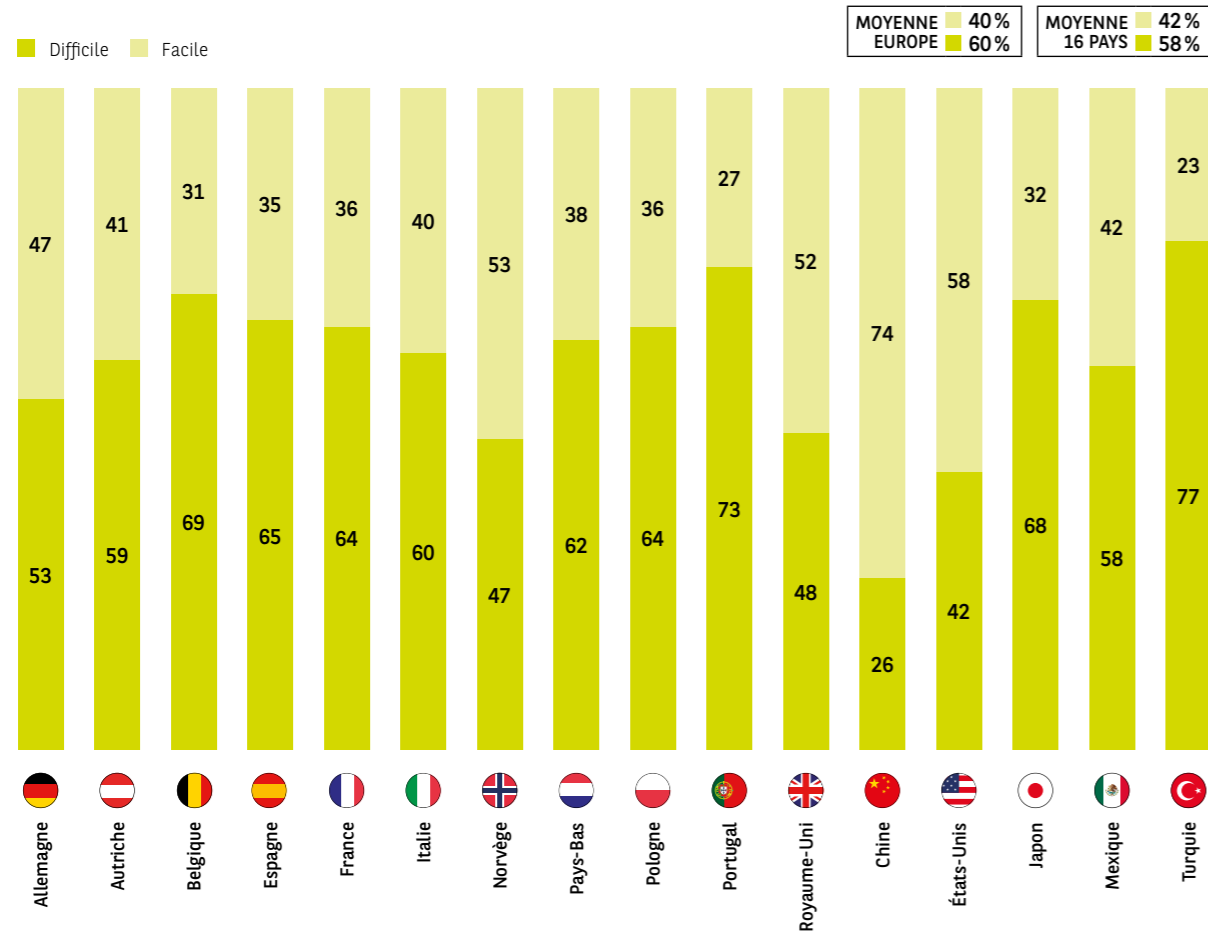


Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 4

Aujourd'hui, avez-vous le sentiment qu'acheter une automobile est une décision facile ou difficile ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

L'ESSENTIEL

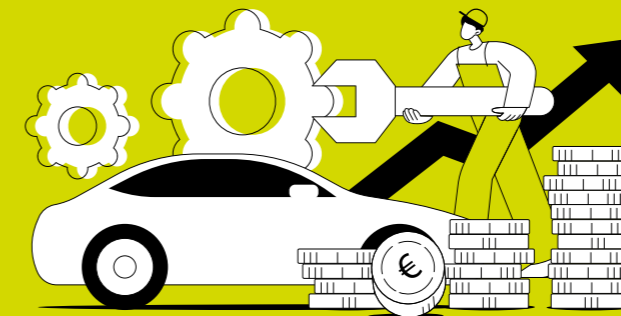
6 PERSONNES SUR 10

pensent qu'il est difficile d'acheter une voiture



8 PERSONNES SUR 10

croient une hausse des coûts de l'entretien automobile dans l'avenir



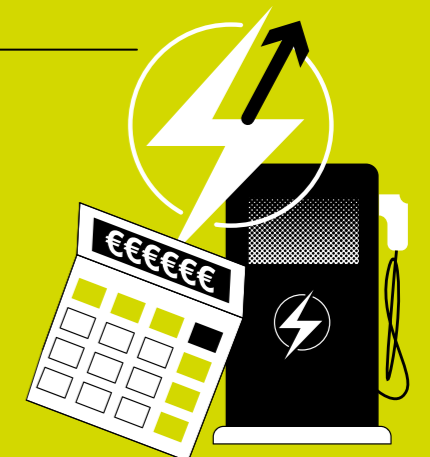
76%

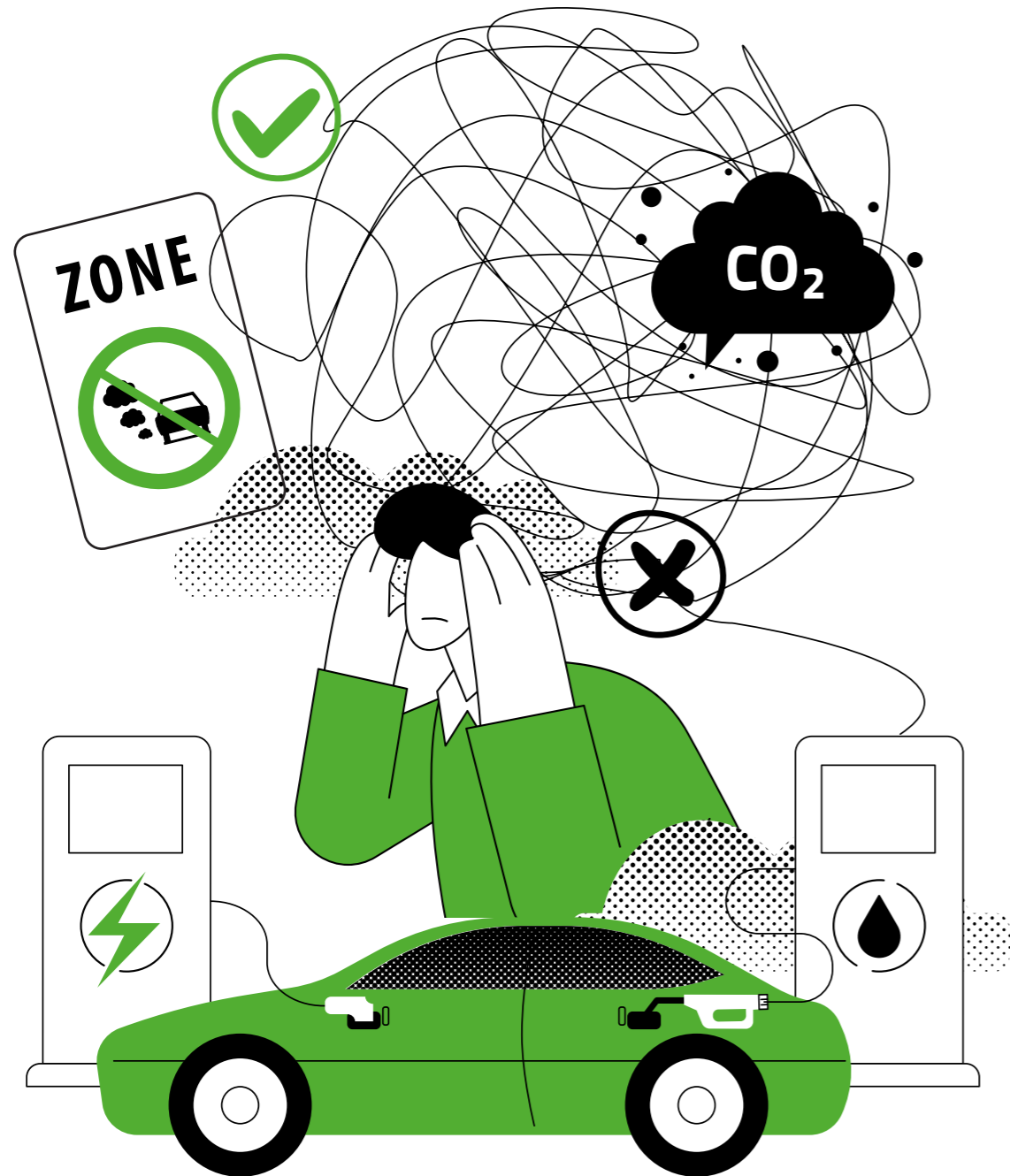
DES AUTOMOBILISTES ANTICIPENT UNE HAUSSE DU PRIX DES VOITURES NEUVES DANS LE FUTUR



4 AUTOMOBILISTES SUR 10

JUGENT QUE LA HAUSSE POSSIBLE DU COÛT DE L'ÉNERGIE EST UN FREIN À L'ACHAT





BROUILLAGE SUR LES LIGNES



Plus que par l'absence totale de vision, le brouillard se concrétise davantage par la difficulté à discerner ce qui nous est montré. C'est clairement ce dont témoignent les personnes interrogées dans le cadre de ce nouvel Observatoire de l'Automobile. Que ce soit en matière d'informations sur l'automobile, au sujet des zones de restriction de circulation ou encore des règlements sur les motorisations, elles soulignent le manque de précision, la complexité et la volatilité qui entourent ces sujets. Avec à la clé, un sentiment d'injustice qui se dégage avec force de cette brume généralisée.

Une information floue qui pénalise la décision

PRIX, RÈGLEMENTATION ET MARQUES : LE TRIO QUI MANQUE D'INFOS

Symbole éclatant de l'American way of life, icône majeure des pays historiques européens, emblème du développement dans les pays asiatiques, particulièrement en Chine, l'automobile est un sujet qui vampirise les espaces sociétaux et économiques. Pour ou contre, tout le monde a un avis sur l'automobile, déclencheur comme nul autre de passions contrastées. Cette certitude d'une automobile omnipotente et omniprésente masque cependant pour partie un relatif déficit d'informations qui ne rend pas limpide le choix des automobilistes.

Paradoxalement, l'information ne semble pas le mieux circuler là où on pourrait le croire. De façon générale, les pays européens témoignent d'un manque de connaissances sur la plupart des sujets. Le Japon revendique surtout une opacité informative très supérieure à l'ensemble des autres pays de cet Observatoire De l'Automobile avec des scores qui dépassent systématiquement les 70 %. À noter aussi que les femmes, les personnes âgées et celles aux revenus les plus modestes déclarent davantage être mal informées.

Dans le détail, 1 personne sur 2 pointe en premier lieu un manque d'information concernant les nouvelles réglementations à propos des motorisations et de la circulation. Un flou particulièrement ressenti au Japon bien sûr, mais aussi en Norvège. À l'inverse, les Italiens ainsi que les Chinois et les Espagnols s'estiment au clair sur cette question.

En deuxième position, l'information sur les nouvelles marques peine à convaincre 48 % des personnes interrogées. Japon toujours, mais aussi Norvège, Pologne et Autriche affichent des résultats supérieurs à la moyenne. Une fois encore, les Italiens appuyés par les Américains, les Mexicains, les Turcs et les Chinois mettent en avant leur érudition.

Dans des proportions quasi-égales, les automobilistes jugent ne pas avoir en main toutes les données nécessaires au sujet de l'évolution des prix (45 %). Le traditionnel quatuor américano-sino-turco-mexicain sort du lot pour affirmer le contraire à l'inverse des Japonais, des Norvégiens, des Polonais ou encore des Français.

Si l'on devait illustrer le brouillard qui entoure les automobilistes, ce trio réglementation-marques-prix à propos de l'information en apporterait une preuve tangible. Nous reviendrons plus en détails sur chacune de ces composantes.

Nimbées d'un certain flou, les informations associées aux technologies dans leur ensemble semblent mieux transmises. Seulement 4 personnes sur 10 se déclarent mal informées à ce propos. On compte autant de Japonais pour l'affirmer que de Chinois et de Mexicains pour penser le contraire (**Fig. 5**).



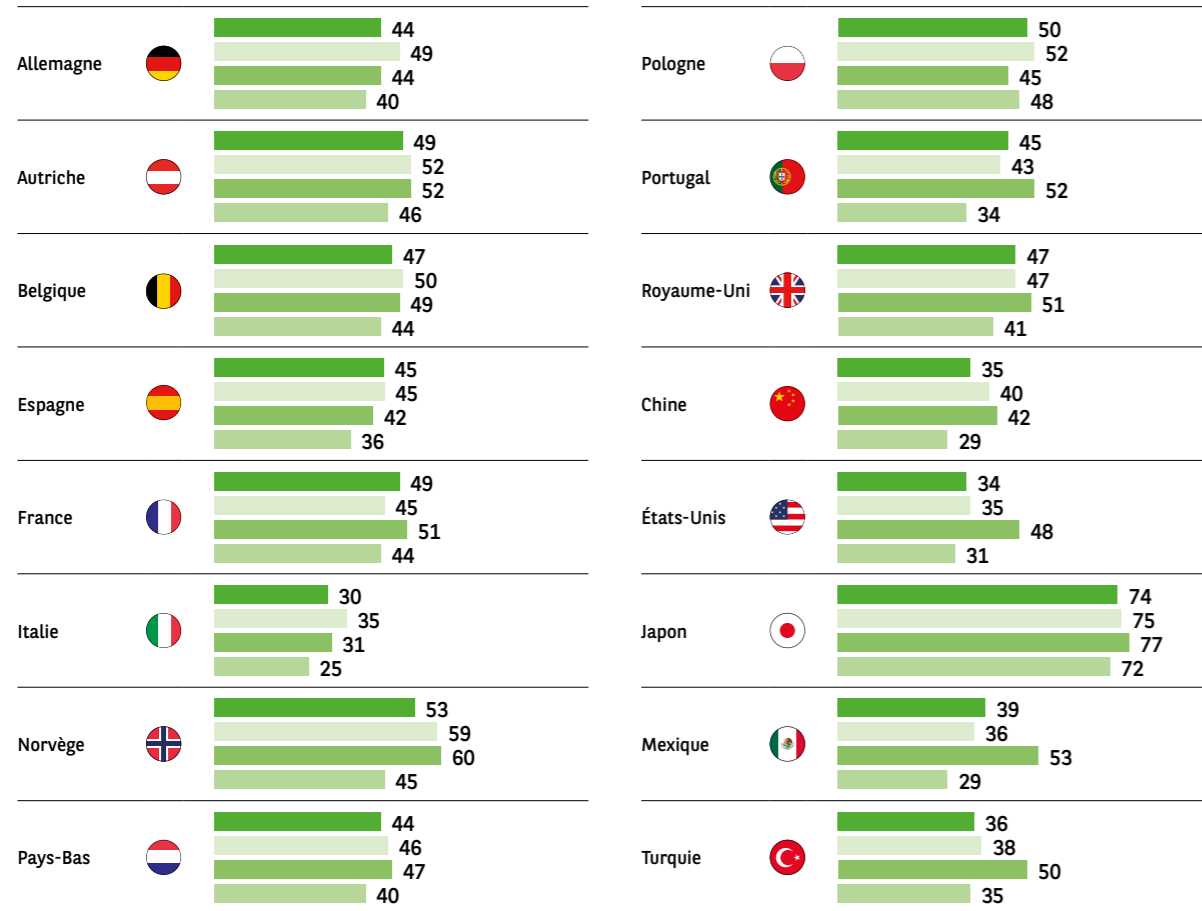
Fig. 5

Êtes-vous suffisamment informé ou non sur chacun des sujets suivants concernant l'automobile ?

Part des répondants ayant répondu « Pas suffisamment informé ». À tous. En %.

- Les évolutions des prix
- Les nouvelles marques
- Les nouvelles réglementations (interdiction des véhicules thermiques dans certaines régions du monde et restrictions de circulation)
- Les nouvelles technologies (motorisation, véhicules connectés)

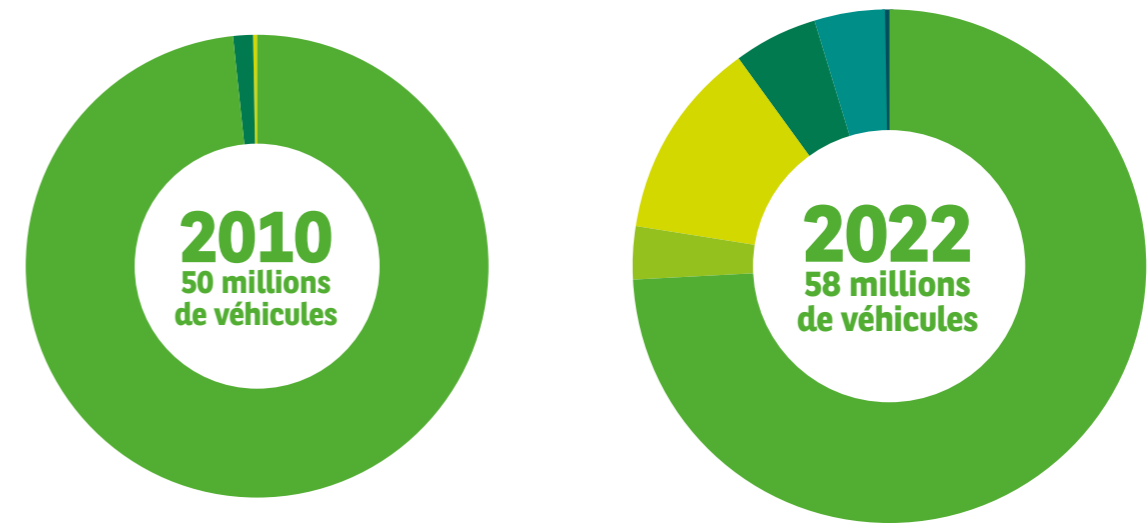
MOYENNE EUROPE	45 %	48 %	48 %	40 %
MOYENNE 16 PAYS	45 %	47 %	50 %	40 %



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 6 / Contexte

Répartition des ventes annuelles mondiales de véhicules particulier par type de motorisation



■ Essence - diesel	98,38 %
■ Électrique standard	0,01 %
■ Véhicule hybride	1,61 %

■ Essence - diesel	74,35 %
■ Électrique standard	12,44 %
■ Véhicule hybride	5,38 %
■ Hybride rechargeable	4,48 %
■ Micro hybride	3,34 %
■ Véhicule hydrogène	0,01 %

Source : Marklines.com

LES MOTORISATIONS SE MULTIPLIENT

Il fut un temps où le monde automobile était simple et se scindait en deux camps. Les pro-essence d'un côté, les pro-diesel de l'autre. En 2010, ces deux énergies concentraient 90 % des ventes. Treize années plus tard, alors que les ventes ont augmenté de près de 20 %, tout est devenu plus compliqué.

Électrique, full-hybride, hybride rechargeable, sans compter les biocarburants et l'hydrogène de façon résiduelle mais qui pourrait émerger à terme. Le panorama des motorisations s'est étoffé au point de rendre le (bon) choix des automobilistes plus complexe (Fig. 6).

Les automobilistes face à des réglementations diverses et complexes



Confrontés aux ZFE, les automobilistes ont face à eux une réalité mouvante, une sorte de caméléon réglementaire.

ZFE, L'USINE À GAZ

ZFE en France (Zone à Faibles Émissions), ZTL en Italie (Zona Traffico Limitato), LEZ (Low Emission Zone) et ULEZ (Ultra Low Emission Zone) en Angleterre, ou encore ZEZ (Zero Emission Zone), les acronymes se bousculent pour désigner une même réalité. Des zones urbaines dont l'accès est limité aux véhicules les moins polluants, selon des critères définis par les pouvoirs publics, avec comme objectifs l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. Quel que soit leur nom, elles se distinguent des ZCR (Zones à Circulation Restreinte) qui ne se fondent pas sur les émissions polluantes. La Suède a été pionnière en la matière à la fin des années 90, rejointe ensuite dans cette démarche par d'autres pays européens.

Confrontés aux ZFE, les automobilistes ont face à eux une réalité mouvante, une sorte de caméléon réglementaire qui s'adapterait sans cesse à son environnement. Le principe et l'application des ZFE sont très variables selon les pays. Qui plus est, au sein d'une même nation, la réglementation peut évoluer d'une ville à l'autre, d'un moment à l'autre.

Par rapport au périmètre de cette étude, seuls quatre pays n'ont pas organisé à ce jour de ZFE : la Chine (uniquement mise en place pour les poids lourds), les États-Unis (une zone de test existe à Santa-Monica en Californie), la Turquie et le Mexique (des projets sont en discussion).

ZFE, SUIVEZ LE GUIDE !

NORVÈGE : trois zones à Bergen, Kristiansand et Oslo. Prix du péage calculé en fonction du niveau de pollution causé par le véhicule.

PAYS-BAS : zones à faibles émissions appliquées aux seuls véhicules Diesel. Des caméras et des services de police veillent au respect des règles.

PORTUGAL : zone de Lisbonne divisée en deux, une norme minimale de Euro 2 et une norme minimale de Euro 3.

ROYAUME-UNI : 22 zones à faibles émissions au Royaume-Uni, avec des normes et des délais qui varient.

ALLEMAGNE : 82 zones environnementales en Allemagne, avec des règles et des délais différents.

ESPAGNE : obligation de coller le badge environnemental « Distintivo Ambiental » sur le pare-brise du véhicule espagnol ou étranger pour entrer dans les zones.

FRANCE : vignette Crit'Air divisée en six catégories pour entrer dans une ZFE avec un véhicule français ou étranger.

ITALIE : plusieurs zones en Italie avec des normes et des durées différentes d'une région et même d'une ville à l'autre.

BELGIQUE : centres-villes de Anvers et Bruxelles désignés comme zones environnementales.

JAPON : cinq préfectures qui ont introduit une politique de zone à faibles émissions, interdisant l'entrée des camions et des bus Diesel très polluants.

RÈGLEMENTS TECHNIQUES, UNE DÉMARCHE EUROPÉENNE QUI REND FLOU

Côté réglementations moteur, il convient de disposer d'un solide bagage technique pour en suivre toutes les subtilités. Si celles-ci ont logiquement évolué au gré des connaissances scientifiques, les constructeurs ont également pesé de tout leur poids pour en différer la mise en œuvre ou les orienter dans le sens de leur intérêt, comme

l'illustre le vote du fameux amendement Ferrari* dans le cadre de la réglementation européenne. Voire jouer avec les règles quitte à les dépasser, à l'instar de Volkswagen.

Un simple regard sur l'exemple européen démontre la complexité à laquelle doivent faire face les automobilistes.

*Amendement voté à l'initiative du Parlement européen et qui octroie aux constructeurs des voitures de très grand luxe un délai supplémentaire pour passer au tout électrique et réduire leurs émissions de CO₂.

EUROS VISIO, QUI CONNAÎT LA CHANSON ?

Euro 1 : seuls les hydrocarbures, les oxydes d'azote et les particules pour les moteurs Diesel sont testés. Passage à l'essence sans plomb.

Euro 2 : réduction du monoxyde de carbone et de la combinaison hydrocarbures non brûlés + oxyde d'azote. Pot catalytique obligatoire sur les moteurs Diesel.

Euro 3 : période d'échauffement retirée de la procédure d'essai. Divise les limites d'hydrocarbures et d'oxyde d'azote. Limite le NOx pour la 1^{re} fois pour les diesel.

Euro 5 : véhicules Diesel soumis à une nouvelle limite sur les nombres de particules. Émission de l'équivalent d'un grain de sable par kilomètre entraîné. Introduction de filtres à particules pour les véhicules Diesel neufs.

Euro 6 : recirculation des gaz d'échappement. Une partie est mélangée avec de l'air d'admission pour abaisser la température de combustion.

Euro 6a / 6b : limites d'émission de gaz polluants NOx. Réduction catalytique sélective dans laquelle un agent réducteur liquide est injecté par un catalyseur dans l'échappement d'un véhicule Diesel.

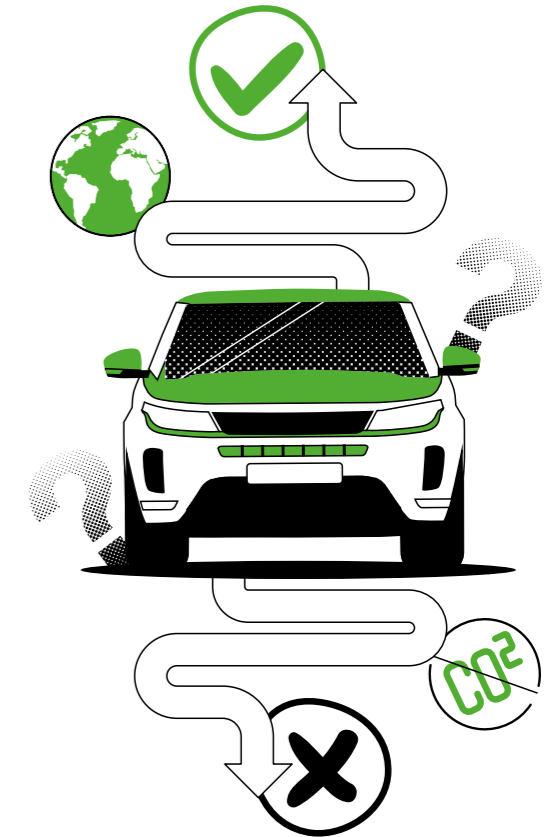
Euro 7 : obligation des véhicules à rester conformes plus longtemps. Freins et pneus concernés pour limiter les émissions de particules des véhicules thermiques et électriques.

POUR LES AUTOMOBILISTES, C'EST APPAREMMENT BIEN COMPRIS

Face à cette jungle réglementaire, on ne peut que saluer la clairvoyance des automobilistes. 6 personnes interrogées sur 10 jugent qu'elles sont une solution aux problèmes actuels. Turquie, Mexique et Chine sont une fois encore les plus nombreux à partager cette compréhension avec l'Espagne, le Portugal et l'Italie (autour de 80 %). Au contraire, les Japonais divergent nettement sur ce point de vue (72 % ne comprennent pas). Le Japon est d'ailleurs le seul pays avec la Norvège où les « non » l'emportent sur les « oui ». En France, il se dégage une faible majorité dans le clan des « oui ».

Dans une proportion quasi-identique, les automobilistes estiment aussi avoir compris ce qui était interdit et autorisé. Sur cette question, on retrouve sensiblement les mêmes oppositions géographiques que précédemment, avec cependant des Portugais un peu moins affirmatifs. Une fois encore, les Japonais sont les plus nombreux à faire part de leur grande perplexité (75 %).

Mais surtout, un peu plus de 7 personnes sur 10 comprennent les raisons de ces réglementations, avec encore les Mexicains et les Turcs pour s'affirmer comme les champions toutes catégories de l'intelligence réglementaire et les Japonais pour occuper avec pugnacité le fond du classement. À noter qu'ils sont cette fois les seuls à majoritairement affirmer ne rien comprendre (**Fig. 7**).



Les ruraux sont également moins convaincus que les citadins par la pertinence de ces solutions face à la résolution des problèmes environnementaux.

Alors, la compréhension globale de ces mesures complexes liées à la circulation et aux motorisations suffit-elle à les rendre pleinement acceptables ? Pas vraiment, car pour les automobilistes, les motifs de préoccupation et d'inquiétude débordent du seul cadre réglementaire qui les entoure.

Fig. 7

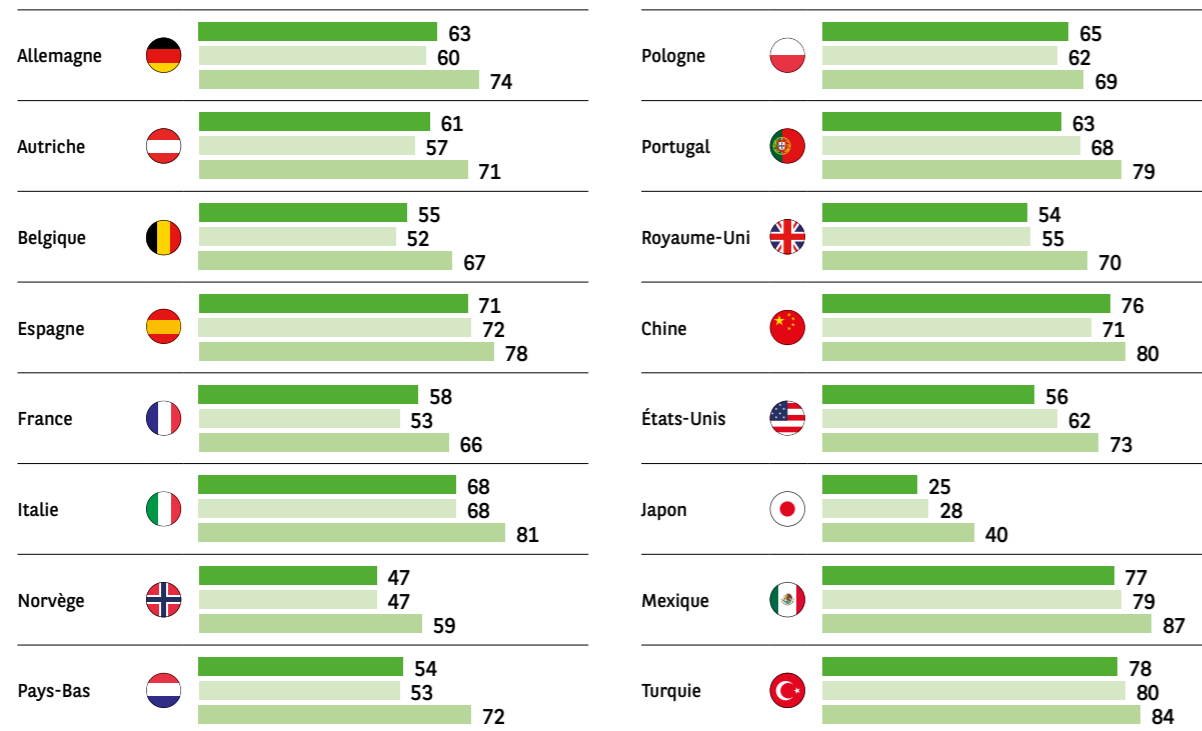
Concernant ces réglementations (zones de restriction mises en place pour améliorer la qualité de l'air, ZFE/interdiction de la vente des véhicules thermiques), avez-vous le sentiment d'avoir bien compris ou non... ?

Part des répondants ayant répondu « OUI ». À tous. En %.

■ Ce qui est interdit et ce qui est autorisé dans le cadre de ces réglementations
 ■ En quoi ces réglementations sont une solution adaptée aux problèmes actuels
 ■ Les raisons de ces réglementations

MOYENNE EUROPE 60%
 59%
 71%

MOYENNE 16 PAYS 61%
 60%
 72%



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

ZFE, un sentiment d'injustice qui domine

L'examen de la répartition géographique des opinions met en évidence un renversement relatif des équilibres qui prévalaient jusqu'alors. Désormais, la plupart des pays européens, particulièrement ceux où des ZFE sont effectives, se distinguent pour recenser le plus grand nombre d'automobilistes connaissant précisément leur existence. C'est notamment le cas de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Italie et de la France, avec des scores de 50 % ou presque. À l'inverse, le Mexique et la Turquie (non concernés par ces mesures, rappelons-le), aux côtés des Pays-Bas et de l'Autriche témoignent d'une faible connaissance précise des ZFE, avec notamment un petit 14 % pour le premier pays cité. Une fois encore, le Japon se distingue. 10 % seulement des Japonais en ont une connaissance détaillée, mais surtout plus de la moitié avoue son ignorance, seul pays dans ce cas (Fig. 8).

UN CONTENU PAS TOUJOURS IDENTIFIÉ

La réalité de cette compréhension est, en effet, plus polymorphe, et riche d'enseignements contrastés, lorsqu'on l'étudie dans ses détails.

Au sujet des ZFE, si plus de 7 personnes sur 10 en connaissent l'existence, seulement un tiers voit précisément ce dont il s'agit. Soit presque autant que le nombre de celles qui en ignorent totalement le contenu. Cette répartition en trois blocs quasi-égaux confirme le flou qui entoure cette réglementation aux noms et aux contours mouvants. ZFE est un nom qui parle... mais précisément de quoi ? C'est un peu là le problème.



Au sujet des ZFE, 1/3 seulement voit précisément ce dont il s'agit.

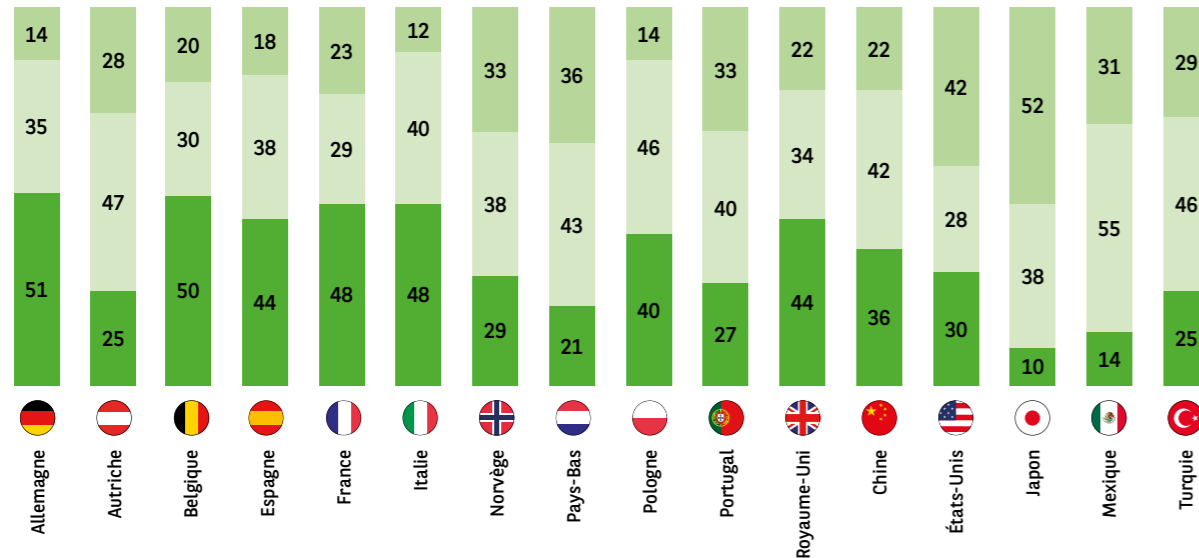
Fig. 8

Connaissez-vous l'existence de ce type de réglementation dans le monde (ZFE) ?

À tous. En %.

■ Non
 ■ Oui, mais vous ne voyez pas précisément ce dont il s'agit
 ■ Oui et vous voyez précisément ce dont il s'agit

MOYENNE EUROPE 23%
 38%
 39%
 MOYENNE 16 PAYS 27%
 39%
 34%



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

DES RÉACTIONS NÉGATIVES

La connaissance relative des ZFE n'a pas cependant valeur d'adhésion dans sa traduction concrète.

Certes, 66 % des personnes interrogées pensent que c'est une bonne mesure. Il faut se rendre dans les pays où les ZFE sont les plus implantées, et depuis longtemps, pour trouver une forte proportion

de réfractaires, dont la moitié des Belges et des Français. À l'inverse, près de la moitié des Turcs et des Mexicains sont tout à fait d'accord avec cette idée alors qu'ils étaient les moins nombreux à s'en faire une opinion précise, un signe de l'intérêt pour cette mesure dans deux pays où les ZFE n'existent pas encore.

Une bonne mesure alors ? Pas vraiment si on examine un ensemble de résultats qui vilipendent les ZFE et créent de la suspicion, voire du rejet. D'abord et avant tout, cette mesure est jugée comme injuste pour les ménages aux faibles revenus par 8 personnes sur 10, soulignant une fois encore l'importance du critère financier pour ce qui a trait à l'automobile. Comme un écho de la crise des gilets jaunes, née d'une décision politique touchant à la voiture et au porte-monnaie, les Français sont les plus nombreux à critiquer l'impact financier des ZFE (85 %).

Deuxième aspect critiqué, la rapidité de mise en œuvre de telles mesures. 7 personnes sur 10 estiment le calendrier trop exigeant. À ce sujet, les Belges et les Français sont à nouveau les plus critiques.

Paradoxalement, si les ZFE constituent une mesure conceptuellement juste, on les estime insuffisantes. Nous retrouvons à nouveau les Turcs pour occuper les premiers rangs (85 %) avec les Chinois et les Italiens comme principaux soutiens. Chez les voisins Néerlandais et Belges, cette opinion est deux fois moins partagée.

Insuffisante, la mesure est logiquement inefficace pour lutter contre la pollution. Près de 6 personnes sur 10 le pensent. Et à nouveau les pays européens, Allemagne et France en tête, font bloc pour partager cette opinion, au contraire de la Chine et du Japon qui, pour une fois réunis, jugent majoritairement de concert que les ZFE sont efficaces.

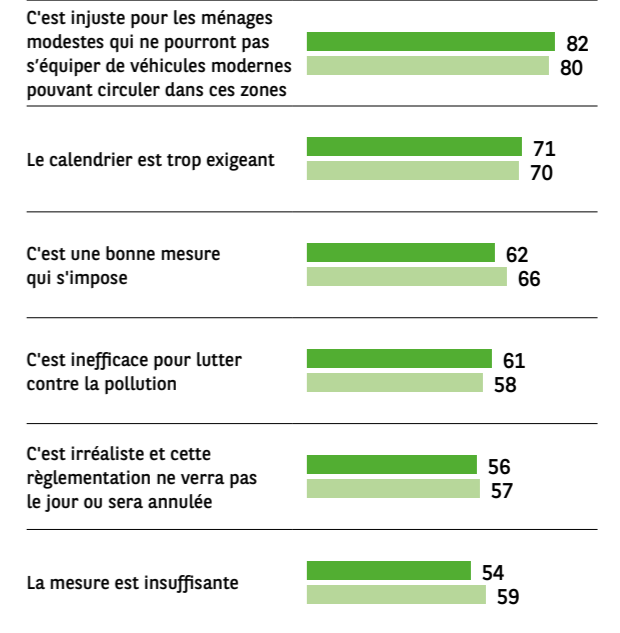
Enfin, près de 6 personnes sur 10 poussent le raisonnement à son extrême pour juger les ZFE irréalistes et espérer qu'elles ne verront jamais le jour. Un point de vue qui remporte partout la majorité des suffrages, même dans les pays où elles font depuis longtemps l'actualité (Fig. 9).

Fig. 9

Êtes-vous d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes concernant ces zones de restriction mises en place pour améliorer la qualité de l'air (ZFE) ?

Part des répondants ayant répondu « Tout à fait d'accord » et « Plutôt d'accord ». En %.

■ Moyenne 16 pays ■ Moyenne Europe



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

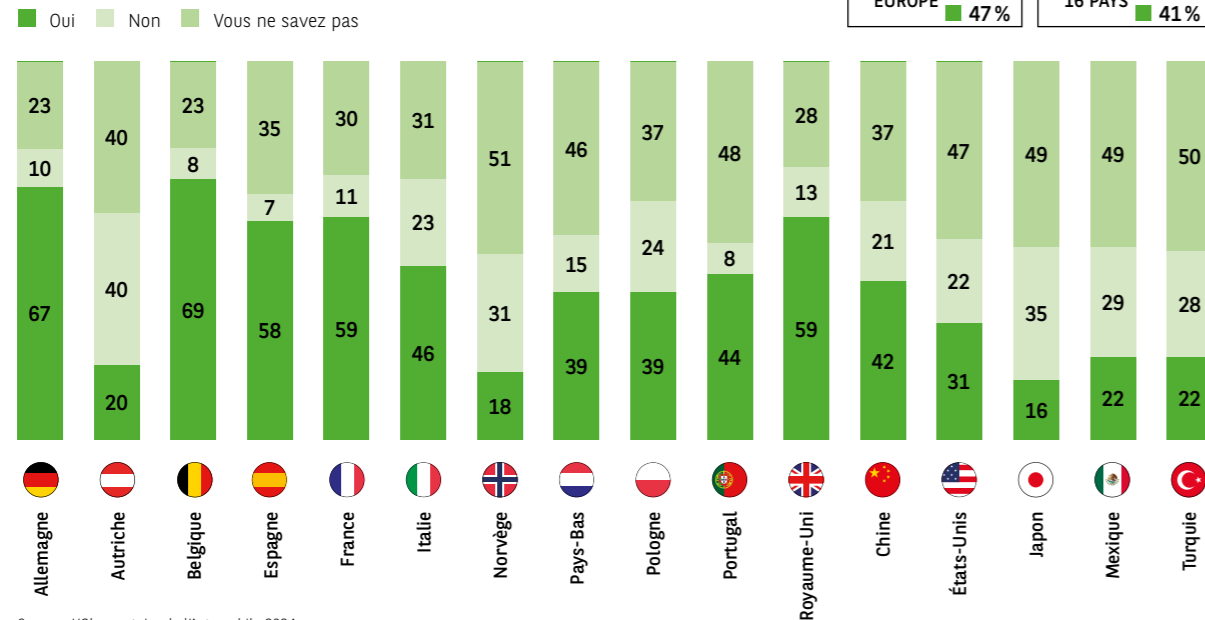
ZFE, C'EST POUR AUJOURD'HUI OU POUR DEMAIN ?

Mais les automobilistes pensent-ils qu'elles existent réellement, ces ZFE ? Là encore, une légère brume entoure les automobilistes. Seulement 4 sur 10 affirment qu'elles sont bien présentes dans leur pays. La raison est pourtant simple. C'est en Allemagne, Belgique, Royaume-Uni et aussi en France que l'on recense les scores les plus élevés, nations qui ont mis en place des ZFE ou envisagent leur déploiement. Et pour une majorité de non ? Il faut aller naturellement au Japon (Fig. 10).

Fig. 10

Selon vous, y a-t-il actuellement des zones de ce type (ZFE) dans votre pays ?

À tous. En %.



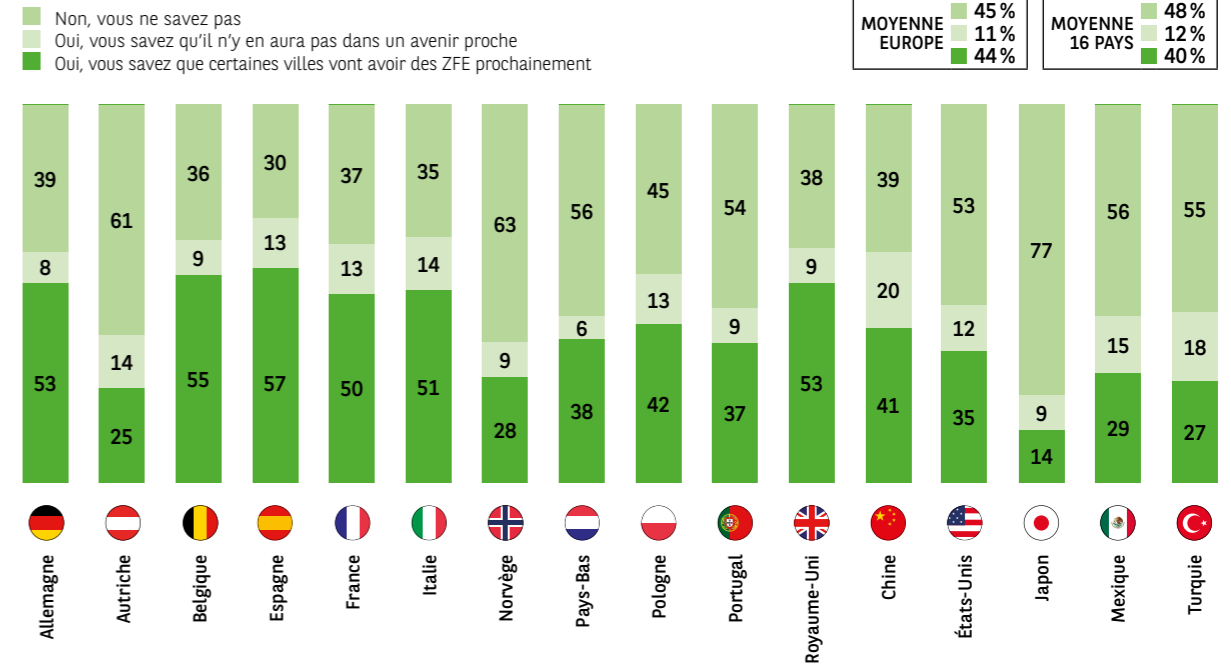
Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Le flou s'accroît lorsqu'il s'agit de se projeter dans le futur. 1 automobiliste sur 2 ne sait pas si des ZFE seront mises en place dans son pays. Dans la moitié des pays de cette étude, le pourcentage de personnes qui avouent ne pas savoir dépasse même les 50 %, avec les Norvégiens et les Autrichiens pour accompagner les éternels Japonais dans leur ignorance de cet avenir labellisé ZFE. Comme précédemment, les pays européens historiques sont unis pour dire en plus grand nombre que le futur des ZFE est écrit (Fig. 11).

Fig. 11

Savez-vous si dans votre pays des zones de ce type (ZFE) sont prévues dans un avenir proche ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Ces deux points ne font que mettre en évidence un réel scepticisme des automobilistes qui confinent parfois au déni de réalité en refusant de croire à la mise en place de mesures qui existent déjà dans les pays concernés. Ou, envisagé sous un autre angle, une prise de position aveugle et égoïste : ça n'existe pas parce que je ne suis pas concerné.

1 automobiliste sur 2 ne sait pas si des ZFE seront mises en place dans son pays.

CIRCULER, C'EST POSSIBLE

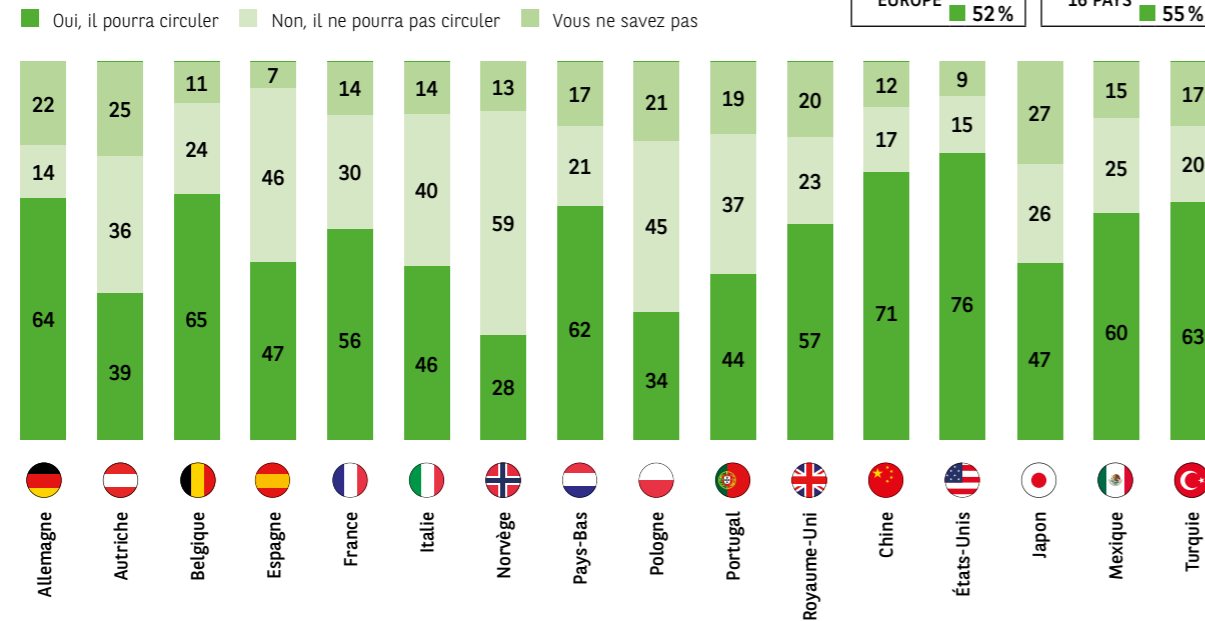
Existence ou non des ZFE, une légère majorité des personnes interrogées se rassure pour estimer que leur véhicule pourra circuler au sein de ces zones (55 %). Mais à ce sujet, les blocs d'opinion précédents se fragmentent. Chine et U.S.A font pour une fois cause commune pour l'affirmer le plus nettement, suivis par la Belgique et l'Allemagne.

Étonnamment, la Norvège « électrique » voit 6 sur 10 de ses concitoyens affirmer que leur véhicule sera mis au ban des ZFE. Un score très supérieur à tous les autres. Plus étonnant encore, 10 % des personnes possédant un véhicule électrique ne savent pas s'il pourra circuler dans les ZFE (Fig. 12).

Fig. 12

D'après ce que vous en savez, votre véhicule actuel pourra-t-il circuler dans ces zones (ZFE) dans un avenir proche ?

À ceux qui ont au moins une voiture dans leur foyer et dont le pays a mis en place, selon eux, (ou va mettre en place) des ZFE. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

PLUS C'EST GROS, PLUS ÇA PASSE

Il affiche des dimensions impressionnantes : 4,90 m de long, 1,93 m de large, plus de 2 m de haut.

Son 6 cylindres développe 285 chevaux en version essence et 249 en version diesel. Il consomme 14 litres au 100 toujours en version essence pour 336 grammes d'émission de CO₂ au kilomètre.

Et pourtant, il pourra rouler en France dans les ZFE, avec une vignette Crit'Air 1 en version essence, et Crit'Air 2 en version diesel. C'est le 4x4 Grenadier Ineos.

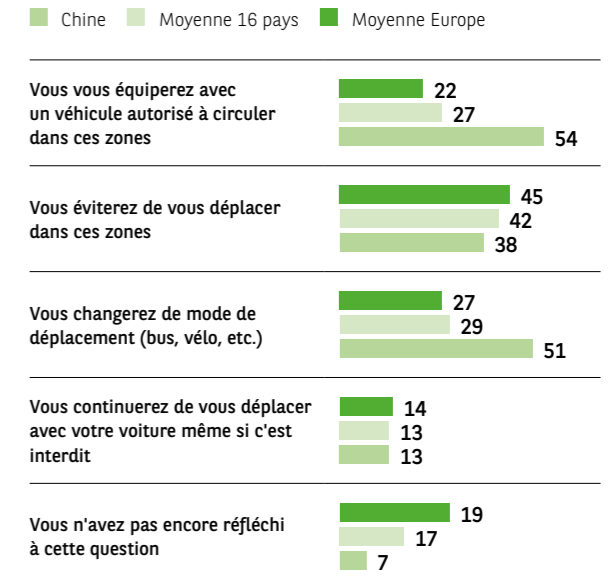
LE SENS DE L'ADAPTATION

Face à cette potentielle impossibilité de circuler, les automobilistes s'organisent avec un pragmatisme très affirmé et une grande capacité d'adaptation. En Chine, on privilégie la mise en place de stratégies d'évitement ou de contournement des ZFE, au propre comme au figuré. Plus d'1 Chinois sur 2 achèterait un véhicule autorisé ou se mettrait aux mobilités douces. En moyenne globale, ces deux solutions recueillent environ 30 % des suffrages. Les Turcs et les Mexicains, et dans une moindre mesure les Italiens, consentent aussi au premier choix. Concernant le second, on retrouve à nouveau les Mexicains, mais également les Japonais. Ces deux options sont majoritairement envisagées par les femmes et les personnes âgées.

Fig. 13

Si ce type de zones étaient mises en place près de chez vous, quelles solutions auraient votre préférence ?

À ceux qui pensent que leur véhicule ne sera pas autorisé dans les ZFE ou ne le savent pas. Plusieurs réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

L'esprit contestataire (et réfractaire) français reste vivace. 1 sur 2 persistera à circuler dans les ZFE au volant de son véhicule banni. Esprit de révolte partagé par les Allemands.

Notons aussi que seulement le quart des personnes interrogées envisagera de changer de véhicule (Fig. 13).

Des règlements techniques... vraiment très techniques

UNE MÉCONNAISSANCE GÉOLOCALISÉE

Nous venons de voir que la confusion, associée au scepticisme, régnait au sujet des ZFE, tant dans leur existence que dans leur contenu. Il en est de même, voire davantage, à propos des réglementations concernant les motorisations.



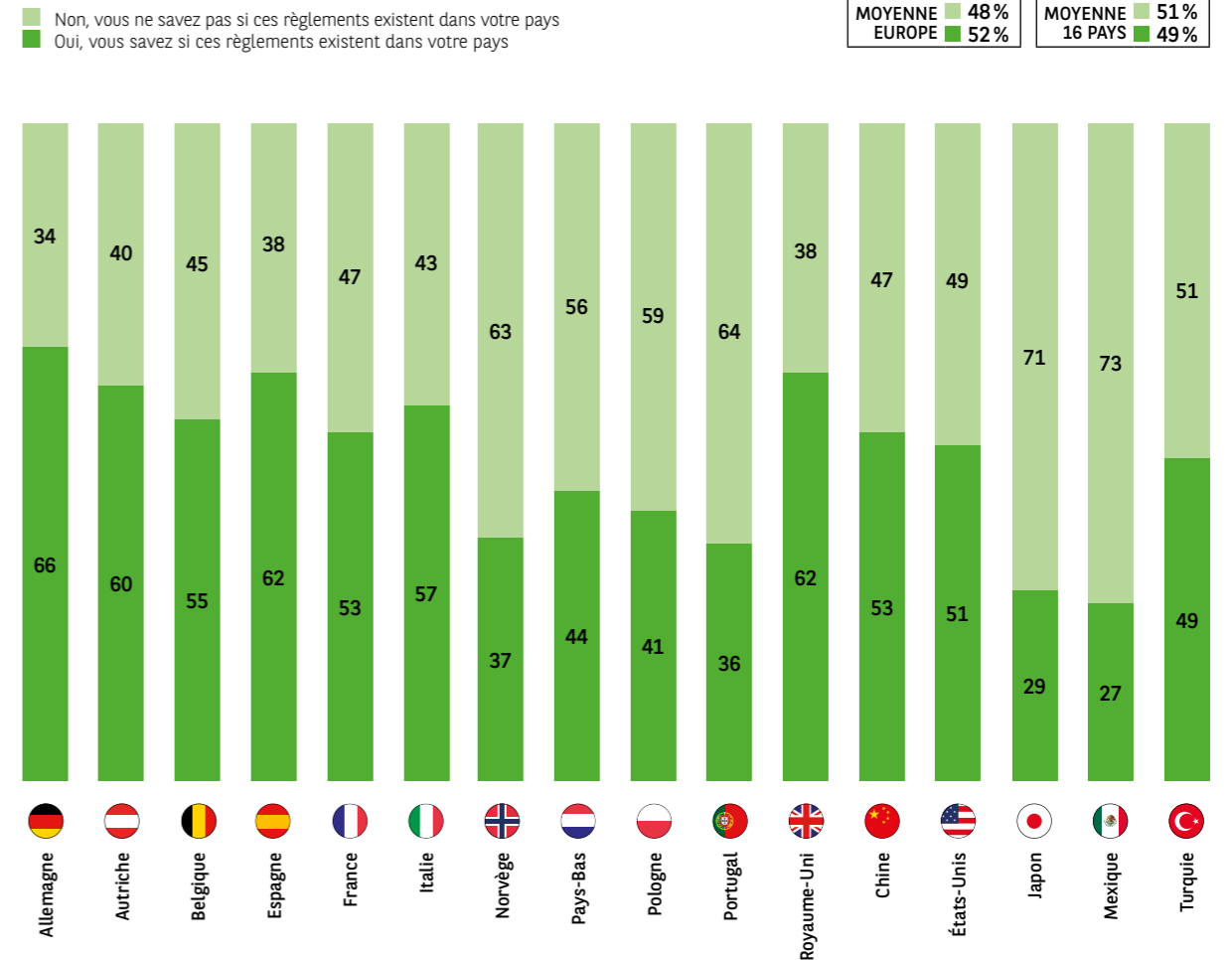
Les opinions se partagent entre affirmer ou ignorer connaître l'existence de l'interdiction de la vente de véhicules thermiques.

Les opinions se partagent à parts presque égales entre celles qui affirment connaître l'existence de l'interdiction de la vente de véhicules à moteurs thermiques à horizon 2035 et celles qui l'ignorent. Les pays européens, où le lobbying des constructeurs a été intense pour contrer ces réglementations, concentrent le plus grand nombre d'automobilistes qui connaissent ces mesures. Terre d'accueil des principaux contempteurs des règlements, l'Allemagne arrive en tête de ce palmarès. Au Mexique et au Japon, l'ignorance est la plus perceptible, 7 personnes sur 10 n'ayant pas connaissance de ces mesures. Turquie, États-Unis, Chine et France occupent une position médiane (Fig. 14).

Fig. 14

Dans certains pays, des règlements prévoient l'interdiction de la vente des véhicules thermiques (essence, gazole, hybride) dans 10 à 15 ans pour lutter contre la pollution de l'air. Savez-vous si des règlements de ce type existent dans votre pays ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.



RÈGLEMENTATIONS MOTEURS, LE REJET

En harmonie avec leurs opinions contrastées au sujet des ZFE, les automobilistes expriment des points de vue contradictoires, dans les mêmes proportions, à propos des réglementations sur les véhicules thermiques.

Plus de 6 personnes sur 10 pensent que ce sont de bonnes mesures, mais aussi 1 sur 2 les juge insuffisantes. Comme dans le cas des ZFE, les Turcs, les Mexicains et les Chinois, auxquels il convient d'associer les Portugais, plébiscitent leur bien-fondé. Même les Américains s'accordent très majoritairement à vanter les bienfaits de la réglementation. Un large bloc de pays européens – hormis l'Espagne, le Portugal et l'Italie – la France en tête les désapprouve.

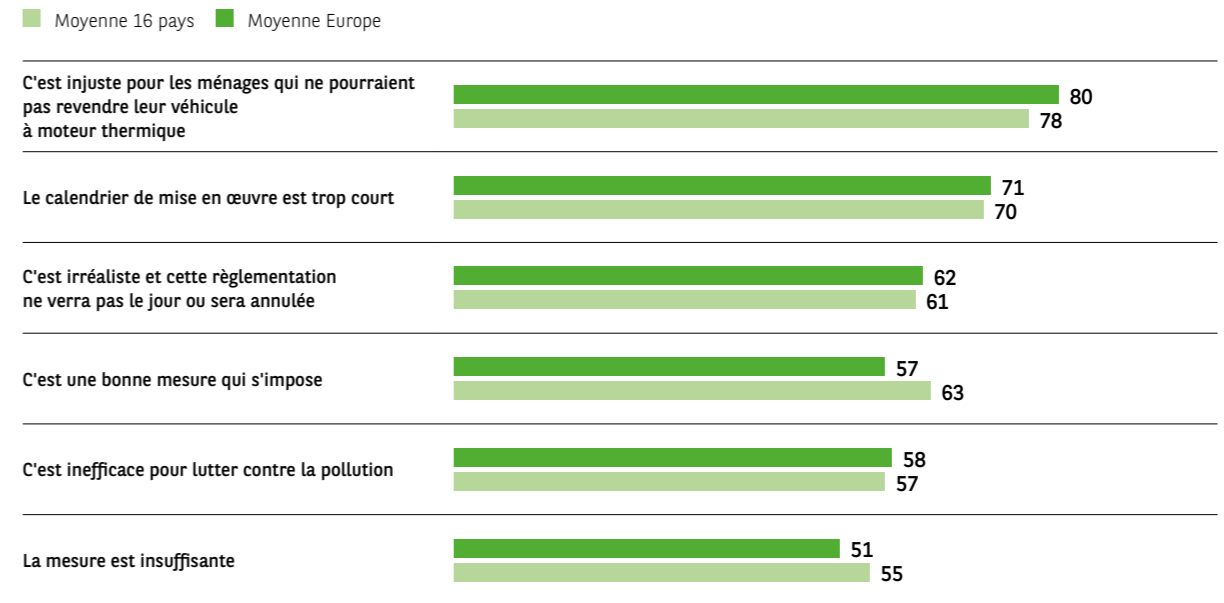
Comme pour les ZFE, la principale critique porte sur une injustice non pas collective, mais associée à l'individu ou à la sphère familiale. 8 personnes sur 10 soulignent que les ménages seraient les premiers pénalisés en ne pouvant revendre leur véhicule thermique avec comme conséquence l'impossibilité de pouvoir se déplacer. C'est à nouveau en France, mais aussi en Belgique, que cette injustice est la plus fortement ressentie.

Alors que les mesures les plus coercitives, au moins en Europe, ne se profilent pas avant 2035, 7 automobilistes sur 10 estiment cependant que le calendrier de leur mise en œuvre est trop resserré. Français et Belges vilipendent à nouveau ce manque de temps, rejoints par les Espagnols dans l'expression de ce courroux (Fig. 15).

Fig. 15

Dans certains pays, des règlements prévoient l'interdiction de la vente des véhicules thermiques (essence, gazole, hybride) dans 10 à 15 ans pour lutter contre la pollution de l'air. Êtes-vous d'accord ou non avec chacune des affirmations suivantes concernant cette interdiction de la vente des véhicules thermiques ?

Part des répondants ayant répondu « tout à fait » et « plutôt d'accord ». À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

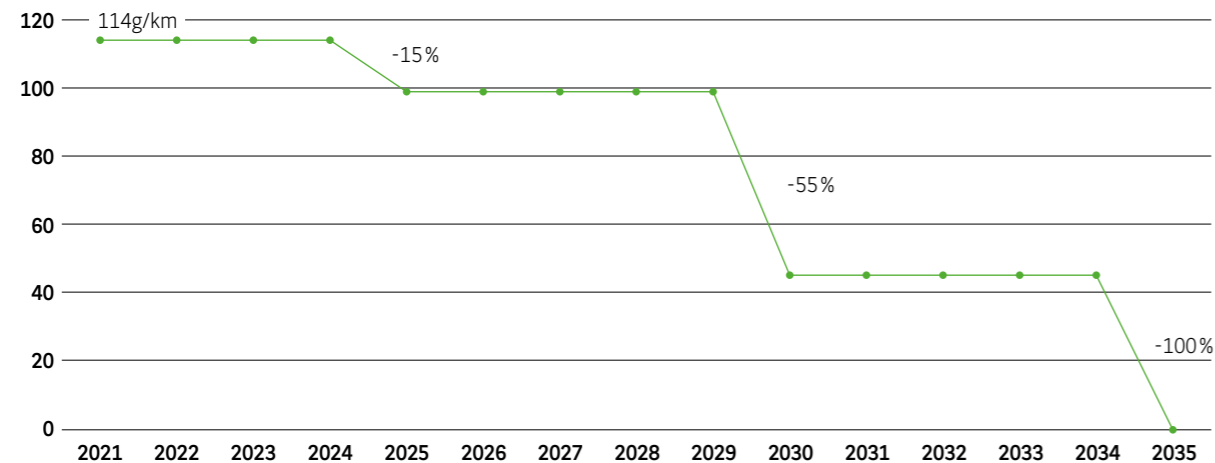
Cette prise de position intervient dans un contexte qui voit certains États européens, et non seulement les constructeurs, souhaiter un recul d'un horizon à 0 émission de CO₂. De quoi rajouter de l'hésitation et de l'opacité au brouillard ambiant.

Dans un même élan, ils sont 6 sur 10 à pointer à la fois l'irréalisme des réglementations moteur et leur inefficacité pour lutter contre la pollution. Encore et toujours, Français et Belges sont les plus nombreux à faire front, avec des Polonais également vindicatifs.

Signe que tout n'est cependant pas très clair dans l'esprit des automobilistes, la moitié d'entre eux pense que ce type de mesures est insuffisant, avec principalement les Turcs, les Chinois et Les Italiens pour le souligner. En toute logique, les Belges ne s'en offusquent guère, tout comme leurs voisins Néerlandais (Fig. 16).

Fig. 16 / Contexte

Émissions maximales de CO₂ au kilomètre autorisées pour les voitures neuves
En gramme de CO₂ par kilomètre.

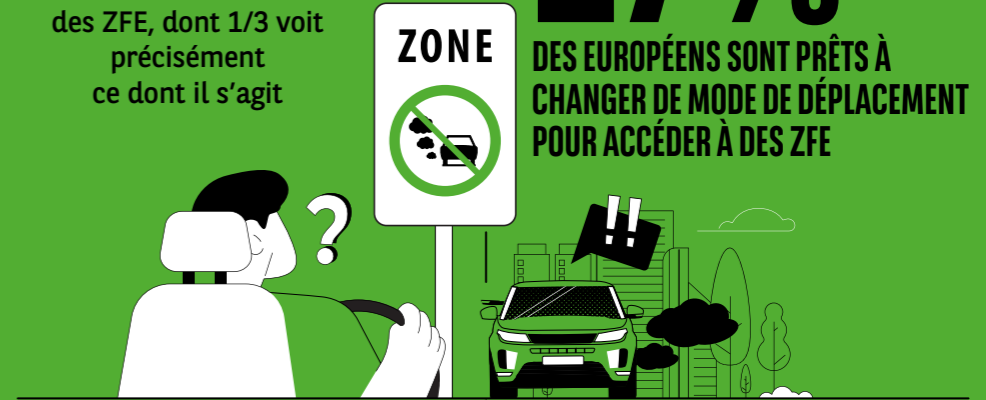


Source : C-Ways.

L'ESSENTIEL

7 PERSONNES SUR 10

connaissent l'existence des ZFE, dont 1/3 voit précisément ce dont il s'agit



27%

DES EUROPÉENS SONT PRÊTS À CHANGER DE MODE DE DÉPLACEMENT POUR ACCÉDER À DES ZFE

1 PERSONNE SUR 2

A CONNAISSANCE DE L'INTERDICTION À LA VENTE DES VÉHICULES À MOTEUR THERMIQUE EN 2035



8 PERSONNES SUR 10

jugent cette réglementation injuste pour les ménages les plus modestes qui ne seront pas en mesure de remplacer leur véhicule

57%

ESTIMENT QUE C'EST UNE MESURE INEFFICACE POUR LUTTER CONTRE LA POLLUTION





ACHETER PEUT ATTENDRE

3

L'avènement de la voiture électrique semble inéluctable. Et pourtant, elle suscite toujours son lot de suspicions. La crise énergétique, sous son angle électrique, est passée par là faisant douter du succès total de ce successeur alternatif au véhicule thermique, dont la matière première, indispensable pour faire rouler, pourrait manquer. Et une fois encore, la variable prix fait craindre les courts-circuits. Acheter électrique, d'accord, mais à condition d'être aidé. Acheter électrique, oui, mais faut-il choisir une marque traditionnelle chère ou une marque chinoise bon marché qu'on ne connaît toujours pas ? Alors, acheter électrique, ça s'envisage, mais peut-être pas tout de suite. Au risque de laisser le marché un peu plus dans le flou.

La foi dans le futur et l'innovation

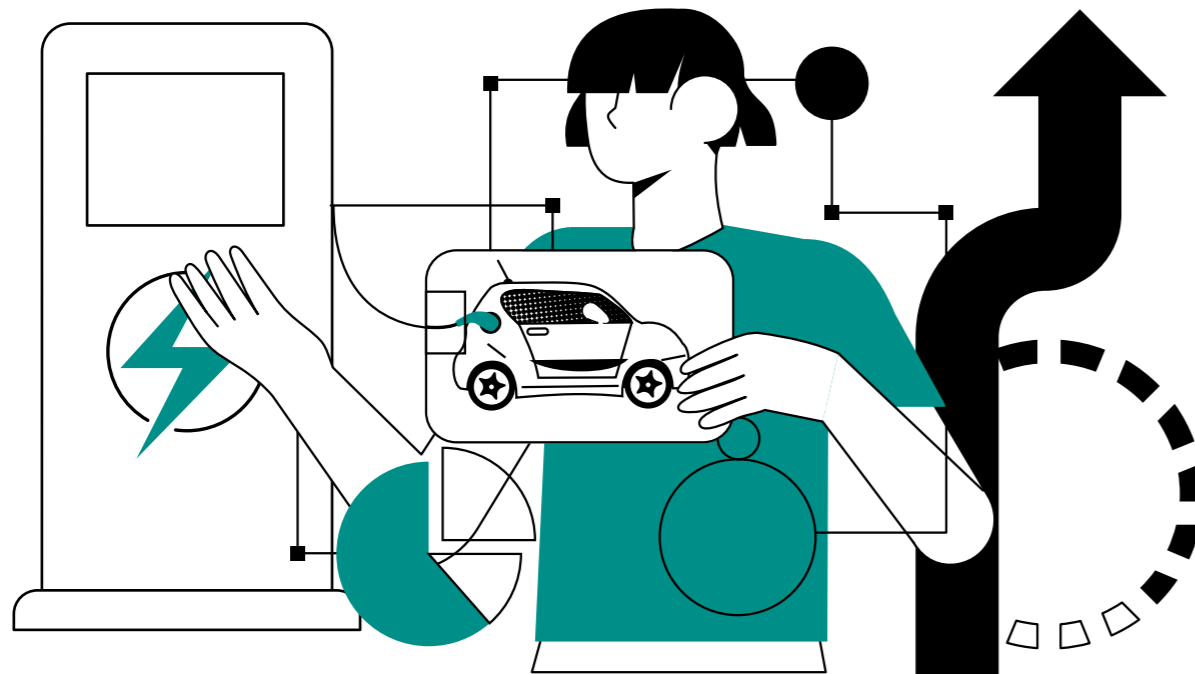
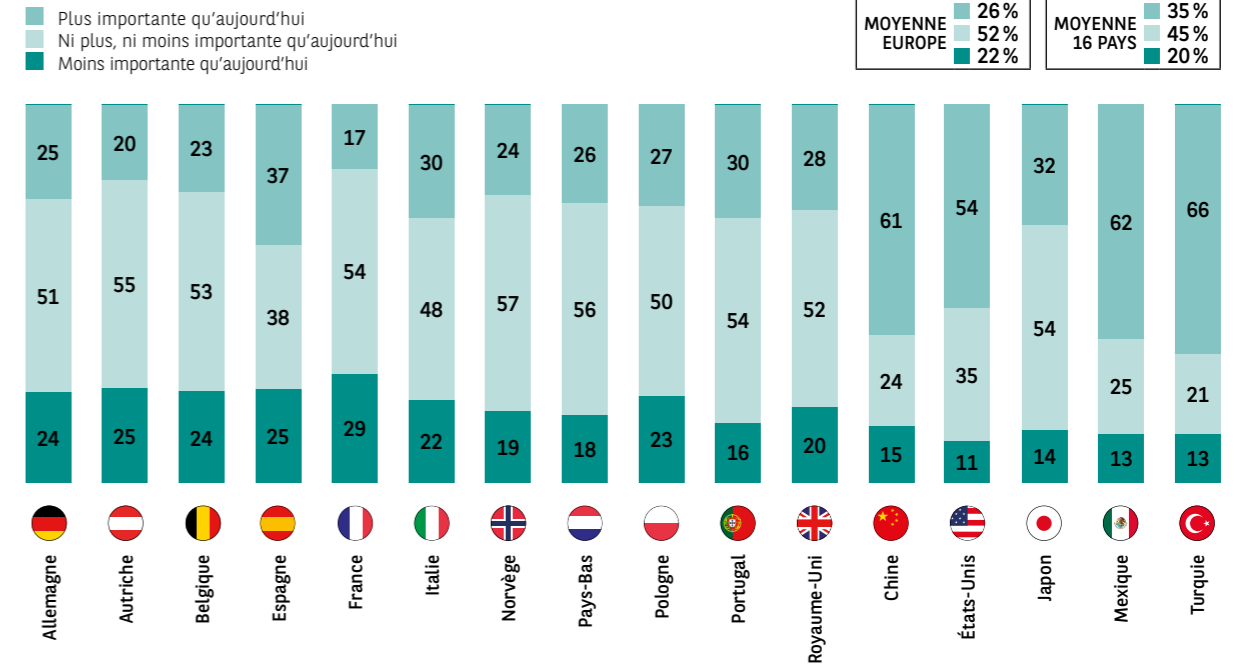


Fig. 17

D'après vous dans cinq ans, quelle sera la place de la voiture dans votre pays ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LA VOITURE ASSOCIÉE AU FUTUR

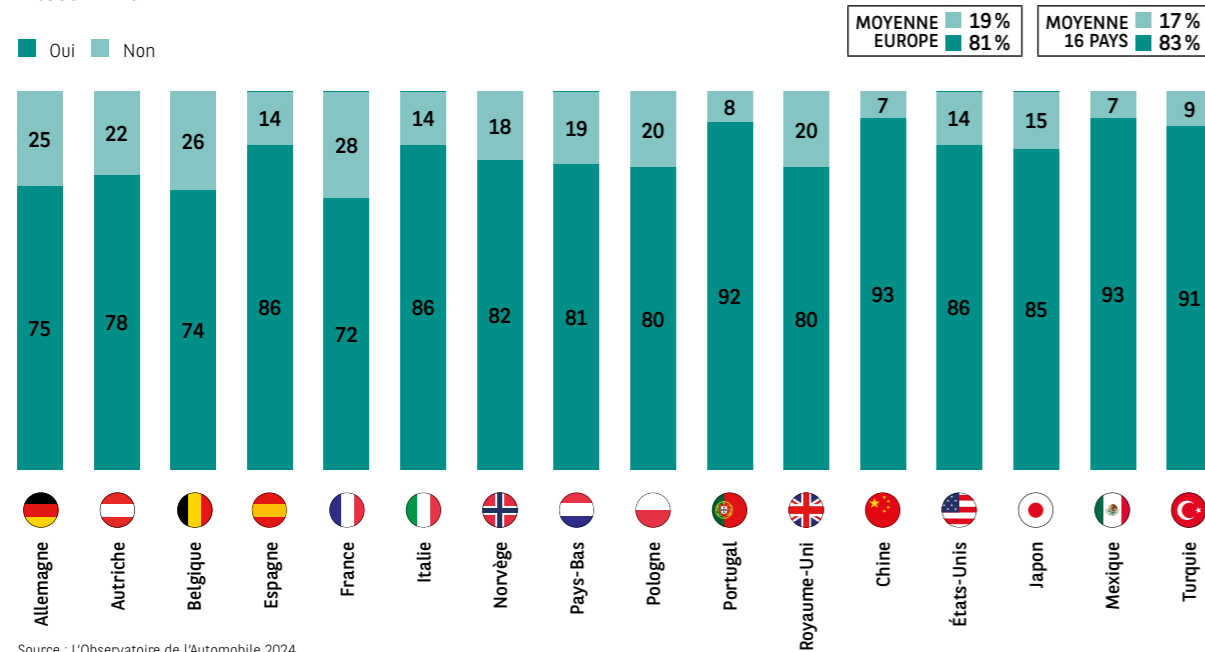
Malgré un contexte économique tendu et le durcissement des réglementations, majoritairement, un monde sans voitures n'est pas envisagé. Seulement 1 personne sur 5 estime que demain sa place sera moins importante qu'aujourd'hui, des opinions exprimées surtout en Europe, particulièrement par les Français (29 %).

Côté thuriféraires d'une voiture résiliente et omniprésente, on retrouve notre traditionnel quatuor associant Chine, États-Unis, Mexique et Turquie, les seuls pays où le sentiment que la voiture sera présente davantage demain dépasse les 50 % (Fig. 17).

Fig. 18

Pensez-vous que les progrès technologiques pourront améliorer le bilan environnemental de l'automobile ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

UNE SOURCE DE PROGRÈS

Dans l'esprit des automobilistes, l'omnipotence automobile n'appartient pas seulement à un monde glorieux et ancien, mais se pare aussi de vertus qui la projettent naturellement dans le futur, notamment face au défi environnemental. Plus de 8 sur 10 d'entre eux nous disent que le progrès technologique fera émerger une voiture plus vertueuse. Un résultat qui ne peut qu'enchanter les constructeurs dont le discours clame

que la solution est dans le progrès, non pas dans les réglementations restrictives. Cette foi dans un progrès démiurgique s'exprime particulièrement en Chine, au Mexique et en Turquie, et également au Portugal (Fig. 18).

LA VOITURE ÉLECTRIQUE, SYMBOLE D'INNOVATION...

Et quoi de mieux que la voiture électrique pour concilier à la fois progrès vertueux et garantie de pouvoir circuler ?

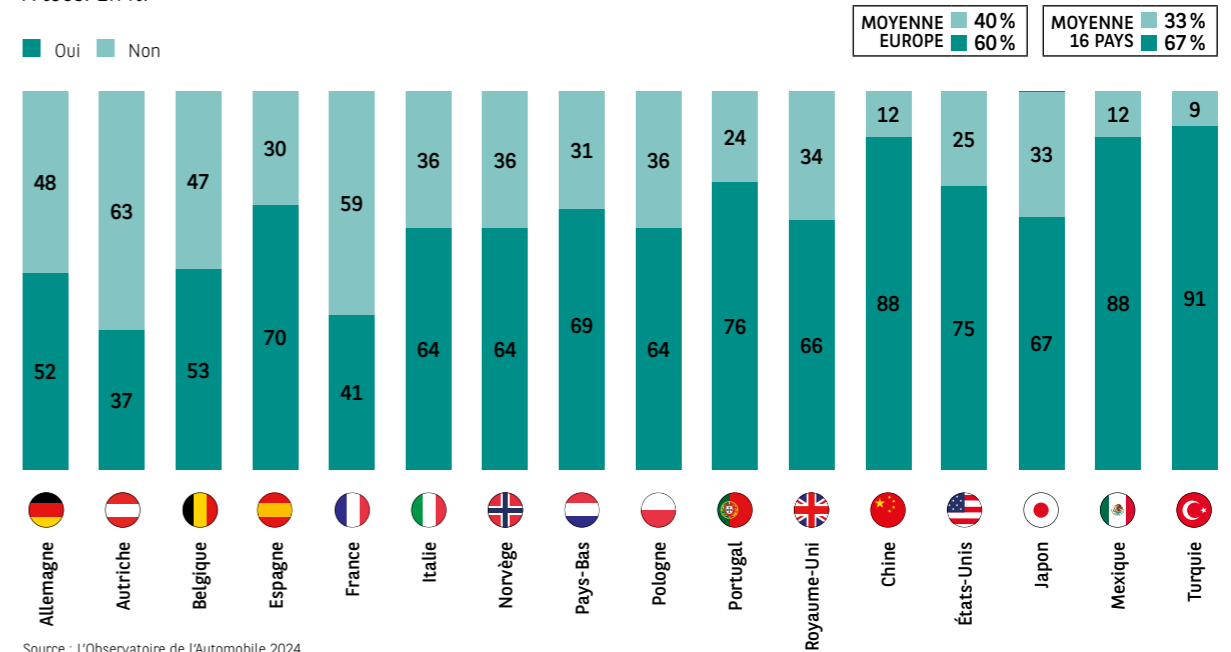
Près de 7 personnes sur 10 voient dans ce type de véhicule l'incarnation du progrès technologique. Cependant, cette moyenne cache des écarts prononcés entre les pays, rarement entrevus jusqu'alors dans cette étude, qui soulignent que la « solution électrique » est loin d'être une évidence pour tout le monde.

C'est naturellement dans les deux pays où la voiture électrique est la plus présente que cette assertion rencontre le plus grand nombre de suffrages : 88 % en Chine et en Norvège. Ils sont cependant devancés par une Turquie enthousiaste qui affiche 91 % d'avis favorables. À l'inverse de cet allant pro-électrique, plusieurs pays européens affichent une certaine réticence à croire en cette incarnation du progrès. L'Autriche et la France enregistrent ainsi deux fois moins de personnes favorables à ce sujet que dans les pays précédemment cités (Fig. 19).

Fig. 19

Pensez-vous que la voiture électrique puisse incarner ce progrès technologique ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

...MAIS LOIN D'ÊTRE UNE ÉVIDENCE

Cette « résistance » géographique à l'électricité se confirme lorsqu'on demande aux automobilistes de se projeter dans un futur automobile totalement électrique, les disparités étant à nouveau marquées. Les Autrichiens et les Français se montrent encore circonspects, avec moins de 4 personnes sur 10 à envisager un tel changement. De façon générale,

les pays européens ne sont pas totalement convaincus alors que les pays « émergents » comme la Turquie, le Mexique et la Chine envisagent résolument cette perspective (Fig. 20).

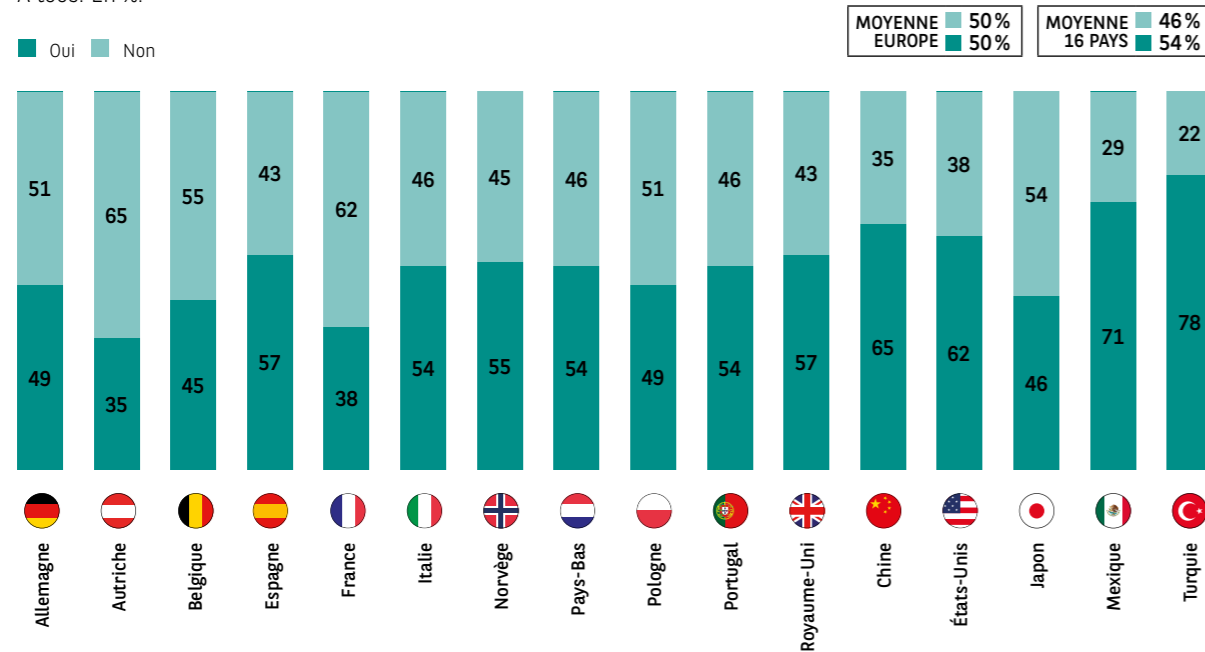
Le développement des méga-factories de batteries électriques, notamment en Europe, sera-t-il susceptible de changer la donne ?

Fig. 20

Pensez-vous que la voiture électrique va à terme complètement remplacer la voiture thermique ?

À tous. En %.

Oui Non



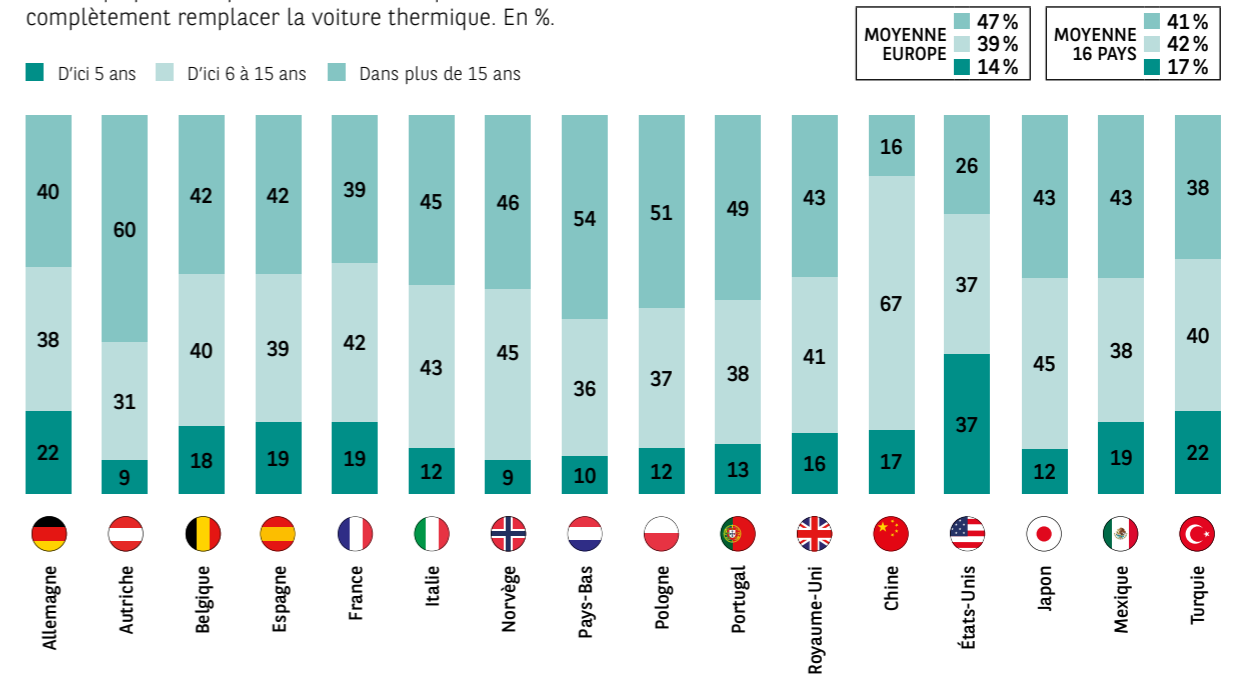
Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 21

À quel horizon pensez-vous que la voiture électrique remplacera complètement la voiture thermique dans votre pays ?

À ceux qui pensent que la voiture électrique va à terme complètement remplacer la voiture thermique. En %.

D'ici 5 ans D'ici 6 à 15 ans Dans plus de 15 ans



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

UNE CONQUÊTE QUI POURRAIT TARDER

Les voitures thermiques semblent avoir encore quelques belles années devant elles. Seulement 2 personnes interrogées sur 10 prédisent leur remplacement complet par les voitures électriques avant 5 ans. Pour 4 automobilistes sur 10, ceci n'interviendra même pas avant 15 ans, horizon fixé par l'Union européenne (Fig. 21). Une autre façon

d'exprimer un réel scepticisme à ce sujet mais aussi un signe de leur clairvoyance pour intégrer le temps long propre au secteur automobile, tant en matière d'innovations que de renouvellement de gamme. Si cette fois les écarts entre pays sont moins prononcés, on retrouve globalement la segmentation qui a prévalu pour les deux items précédents.

La voiture électrique joue les premiers rôles... mais pose question

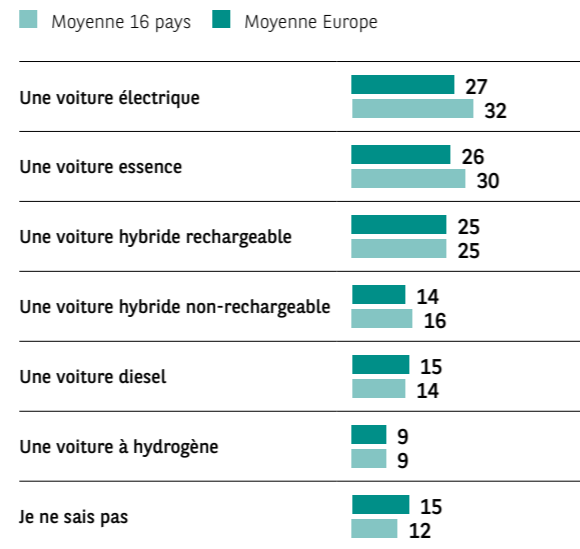
L'ÉLECTRIQUE EN TÊTE

L'Observatoire de l'Automobile a depuis longtemps été attentif à la voiture électrique, parmi les premiers à pointer son avènement. Cette édition est cependant à marquer d'une pierre blanche puisque pour la première fois ce type de motorisation arrive en tête des intentions d'achat. La percée de l'électrique est donc notable, mais le thermique fait de la résistance. 1 personne sur 3 choisira d'acheter une voiture électrique (**Fig. 22**). Si l'on ajoute à ce chiffre celui des acheteurs déclaratifs de voitures hybrides (rechargeables ou non), on peut parler sans risque de se tromper d'une vraie bascule du marché.

Les Chinois et, à un degré moindre, les Norvégiens confortent leur leadership électrique avec respectivement 65 % et 43 % d'intentions d'achat. À l'inverse, c'est à nouveau en France, en Belgique, en Autriche et aussi en Pologne que ces intentions sont moins affirmées, aux alentours de 20 %.

Fig. 22

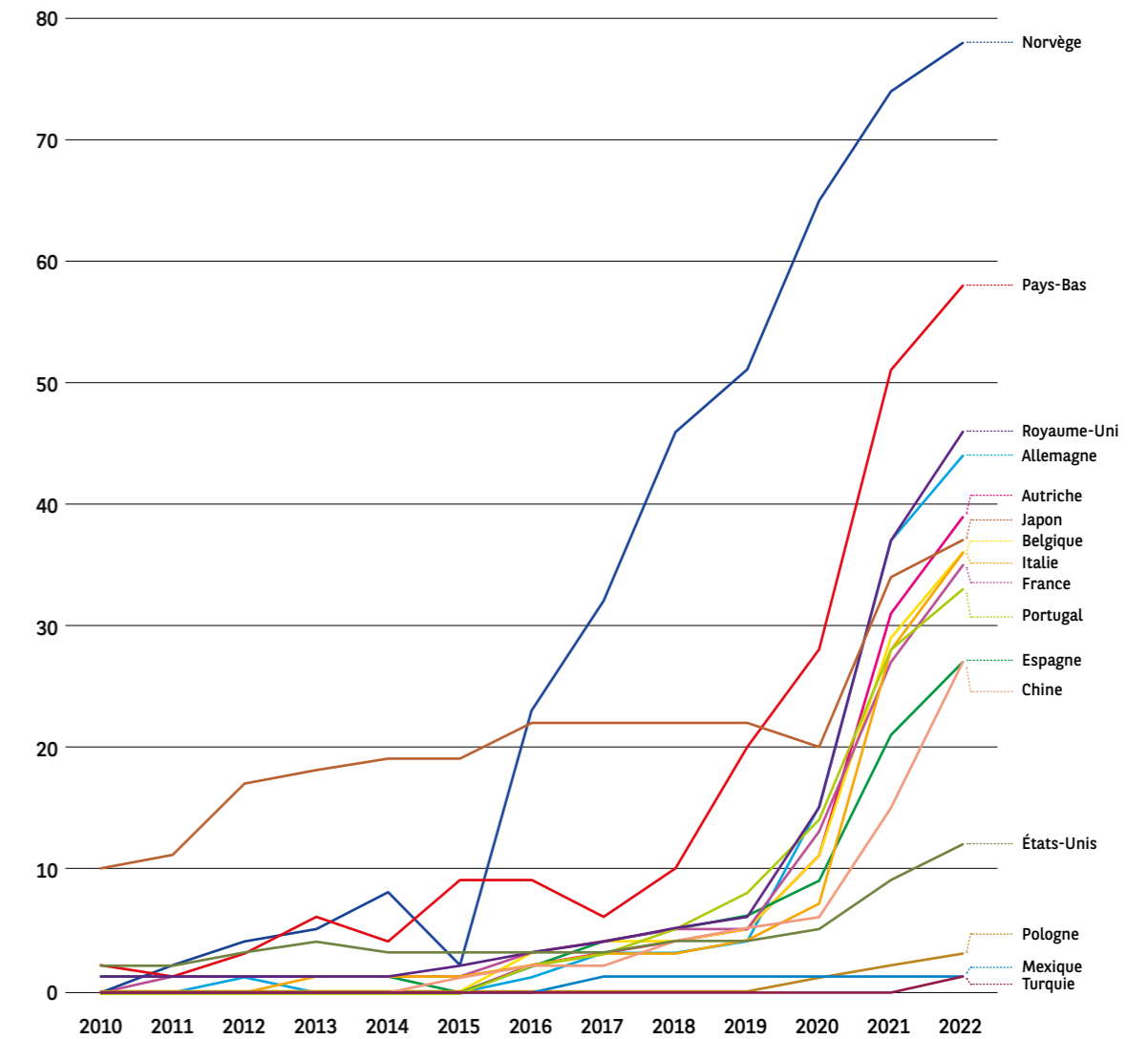
Quel type de motorisation envisagez-vous ?
À ceux qui souhaitent acheter une voiture. Plusieurs réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 23 / Contexte

Évolution de la part de véhicule électrique dans les ventes particulières
En %.



Source : Marklines.com

UN PRIX QUI CONTINUE (TOUJOURS) À POSER PROBLÈME

L'électrique ne constitue cependant pas un eldorado vers lequel tendent béatement les automobilistes. Car, s'il est une chose qui ne change pas, c'est le lot d'éléments négatifs qui freinent son potentiel achat.

Comme toujours, le blocage est d'abord économique. Pour près de la moitié des personnes interrogées, le prix d'un véhicule électrique est trop élevé, avec surtout les Néerlandais et les Français pour le souligner. Un point de vue qui effleure seulement 13 % des Chinois, convertis de longue date.

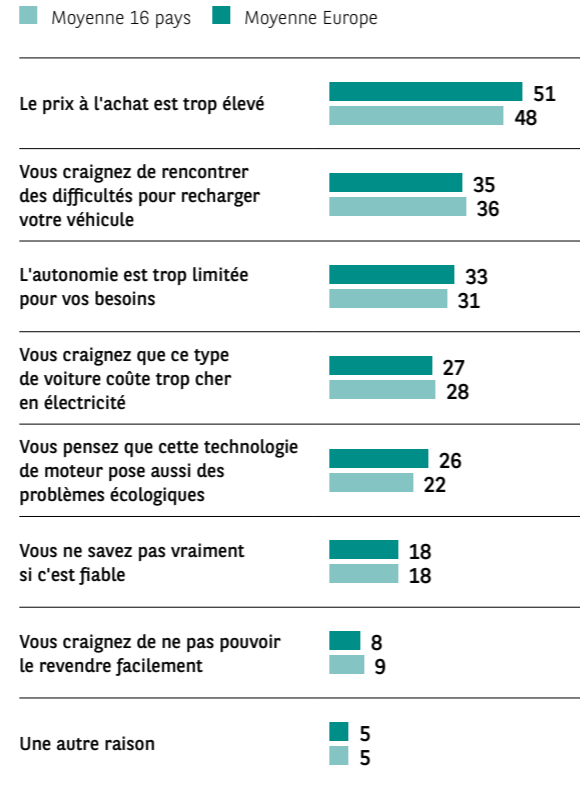
Réticences encore à propos de potentielles difficultés de recharge et d'autonomie limitée. Deux sujets qui préoccupent environ 3 personnes sur 10. Et de façon étonnante, c'est en Chine où ces questions interrogent le plus, à l'inverse du Mexique où elles ne préoccupent que modérément. Notons que l'autonomie des véhicules est également une préoccupation importante en France.

En revanche, un résultat sera source de grande satisfaction pour les constructeurs. À peine 10 % des automobilistes craignent de ne pas pouvoir revendre leur véhicule. L'occasion pour la voiture électrique de s'ancre définitivement dans le panorama automobile (Fig. 24).

Fig. 24

Pourquoi ne souhaitez-vous pas acheter un véhicule électrique ?

À ceux qui ne souhaitent pas acheter de voiture électrique. Trois réponses possibles. En %.

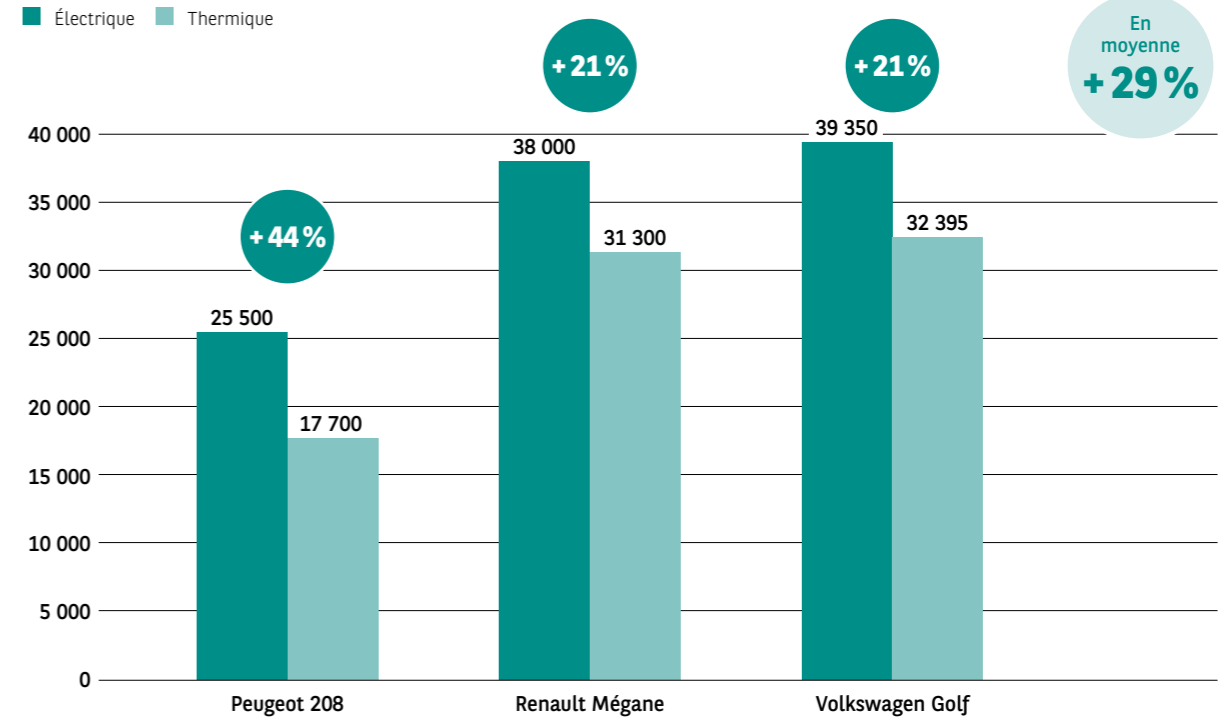


Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 25 / Contexte

Comparaison des prix à l'achat de 3 modèles en version électrique ou thermique

En euro.



Source : Site web des constructeurs.

BATTERIES, LE CHOIX QUI INTERROGE

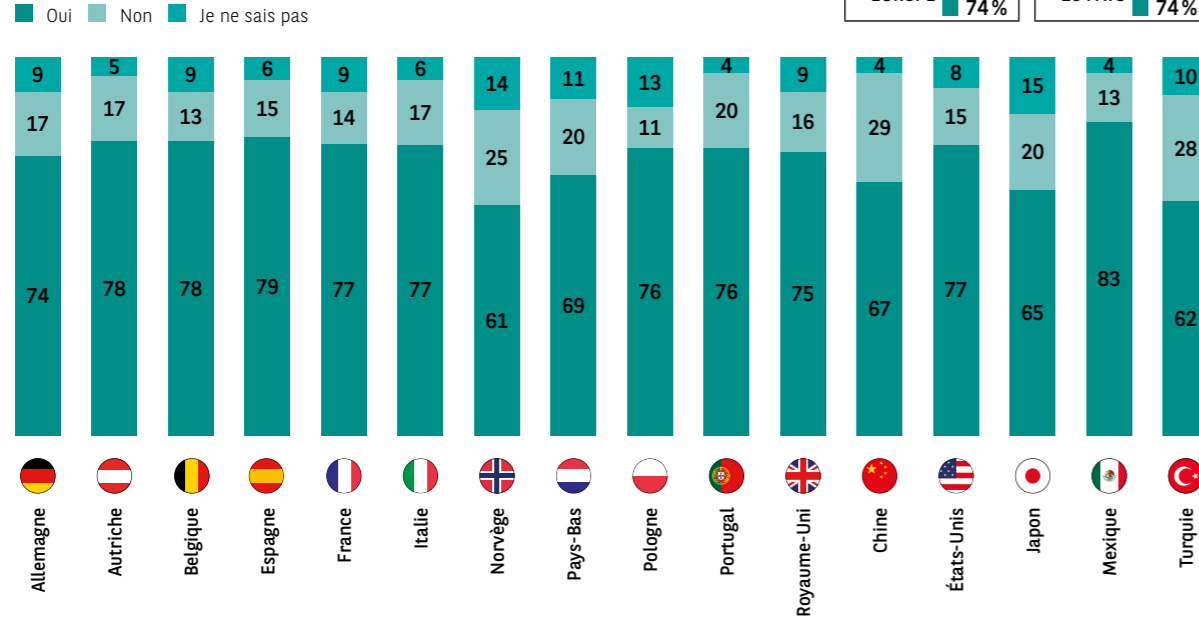
Les automobilistes ne sont pas les seuls à être dans le brouillard. Les constructeurs aussi à propos du choix des batteries pour équiper leurs modèles. D'un côté des batteries LFP (lithium-fer-phosphate), de l'autre, des batteries NMC (nickel-manganèse-cobalt). Les premières sont bon marché et permettent

de faire baisser le coût des véhicules, mais difficilement recyclables. Les secondes plus chères, mais mieux intégrées à l'économie circulaire. Ils vont aussi devoir compter sur les accumulateurs au sodium et les batteries solides, d'ici quelques années (Fig. 25). Que choisir ? Telle est la question...

Fig. 26

Pensez-vous que l'augmentation du prix de l'électricité pourrait rendre l'utilisation d'une voiture électrique trop coûteuse par rapport aux voitures à essence ou diesel ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

UNE UTILISATION POTENTIELLEMENT COÛTEUSE

Cette problématique du coût ne se limite pas au seul achat, mais s'étend aussi à l'usage du véhicule électrique. Confronté à l'augmentation récente, et potentiellement future, du prix de l'électricité,

les automobilistes s'interrogent. Les trois quarts d'entre eux voient dans cette perspective un usage plus coûteux que celui d'un véhicule doté d'une motorisation traditionnelle. Dans les pays européens, notamment en Espagne, cette crainte est fortement avérée (Fig. 26).

UN AVENIR EN MANQUE D'ÉNERGIE

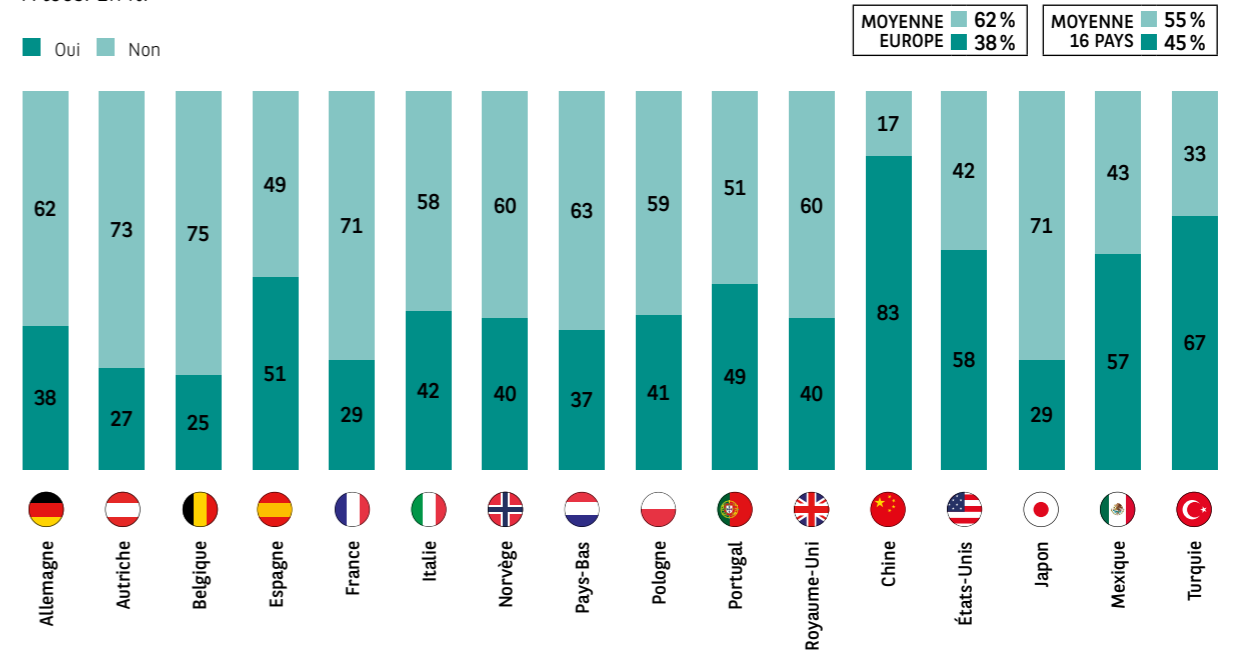
De l'électricité plus chère, mais encore faudrait-il qu'elle soit disponible. Car, plus encore que la prééminence programmée du véhicule électrique, les automobilistes remettent en cause son utilisation en raison d'une production énergétique qu'ils prévoient insuffisante. Sans doute sous l'influence évidente des récentes crises énergétiques, les trois quarts affichent ce point de vue. Les limites du simple scepticisme sont dépassées.

Mais, dans le détail, les opinions font à nouveau le yoyo. Pas l'ombre d'un doute n'effleure les Chinois et dans une proportion moindre les Turcs quant à la possibilité de disposer d'électricité pour rouler. En Europe, l'inquiétude est palpable, notamment en Autriche et en Belgique, avec cependant les Espagnols et leurs voisins Portugais pour occuper une position médiane. La crise énergétique liée à la guerre en Ukraine a visiblement laissé des traces (Fig. 27).

Fig. 27

D'après vous, saura-t-on produire suffisamment d'électricité pour répondre aux besoins de l'ensemble des voitures électriques ?

À tous. En %.

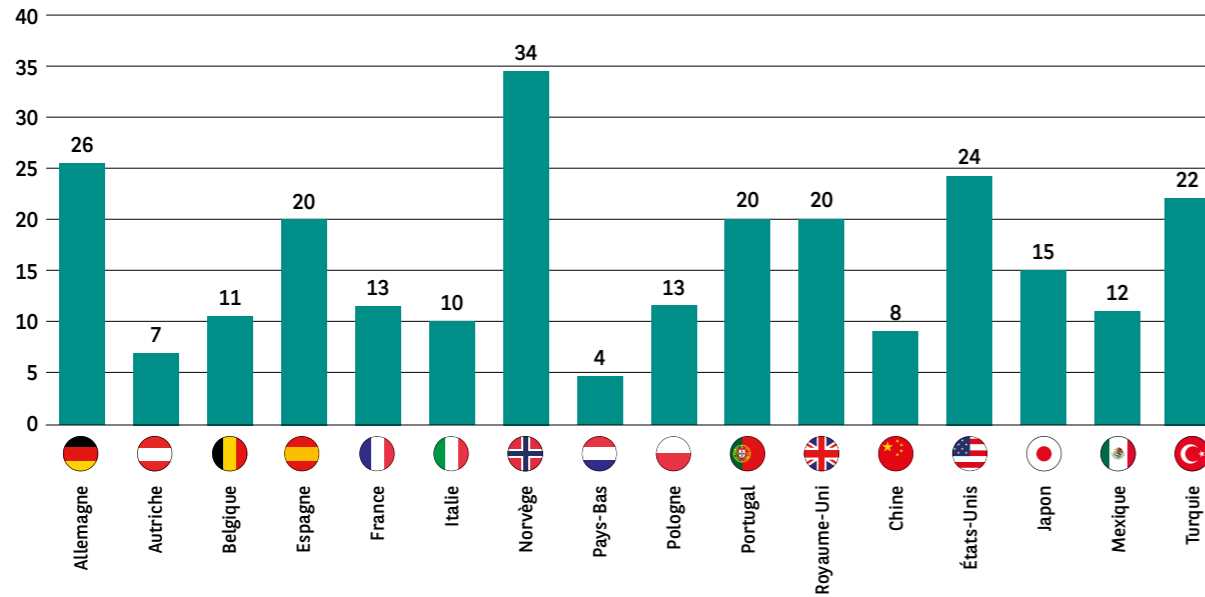


Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Fig. 28 / Contexte

Nombre de bornes de recharge publiques et kW par VL électrique

En 2022.



Source : OICA, Marklines.com

“
Les automobilistes remettent en cause l'utilisation du VE en raison d'une production énergétique qu'ils prévoient insuffisante.

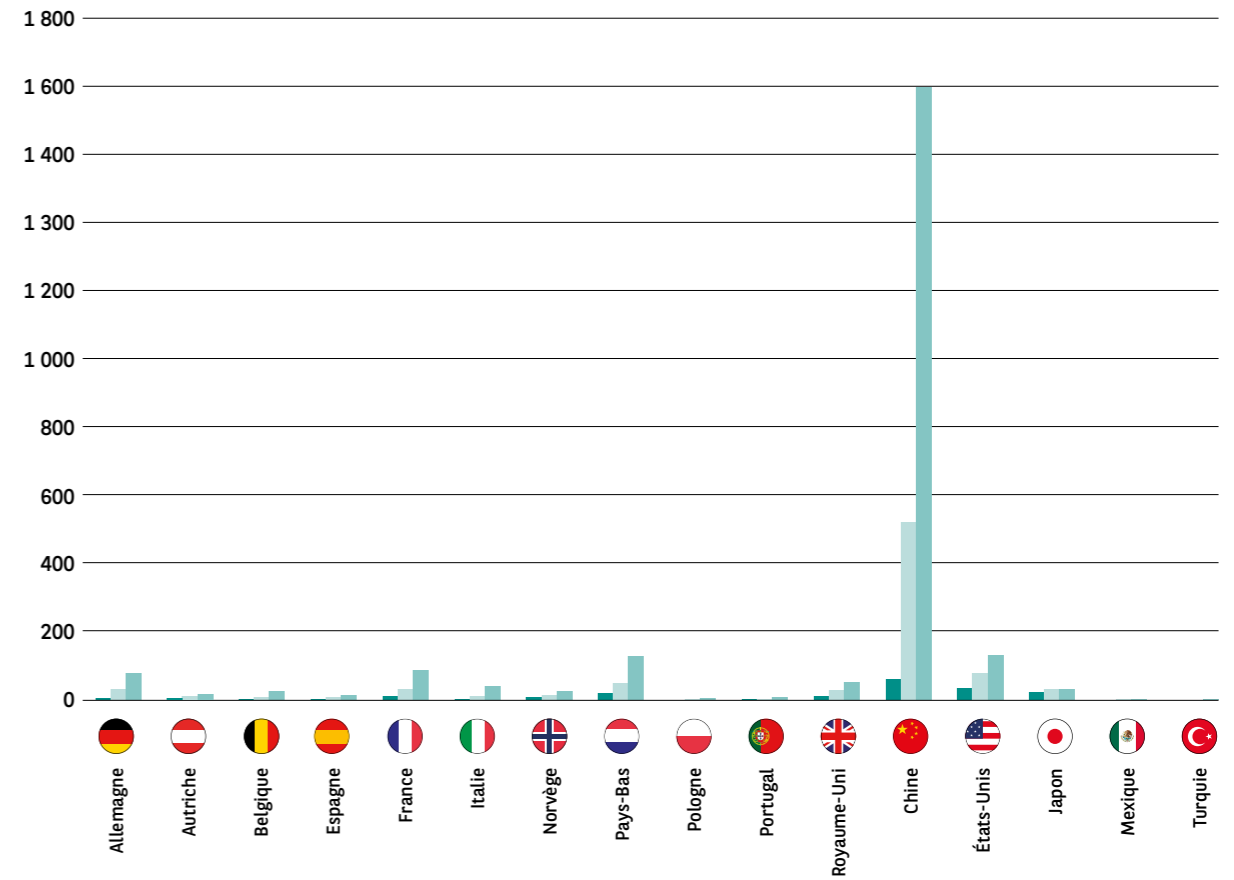
Dans de nombreux pays, le déploiement des bornes de recharge s'accélère. En France, le cap des 100 000 bornes sur les voies publiques a été franchi. Il n'en demeure pas moins que, dans l'esprit de nombreux automobilistes, la possibilité de pouvoir recharger facilement un véhicule électrique demeure un sujet qui freine leur prise de décision (Fig. 28 et 29).

Fig. 29 / Contexte

Nombre de points de chargement présents sur le territoire

En milliers.

■ 2015 ■ 2019 ■ 2022



Sources : OICA, Marklines.com

Les automobilistes demandent de l'aide pour passer à l'électrique

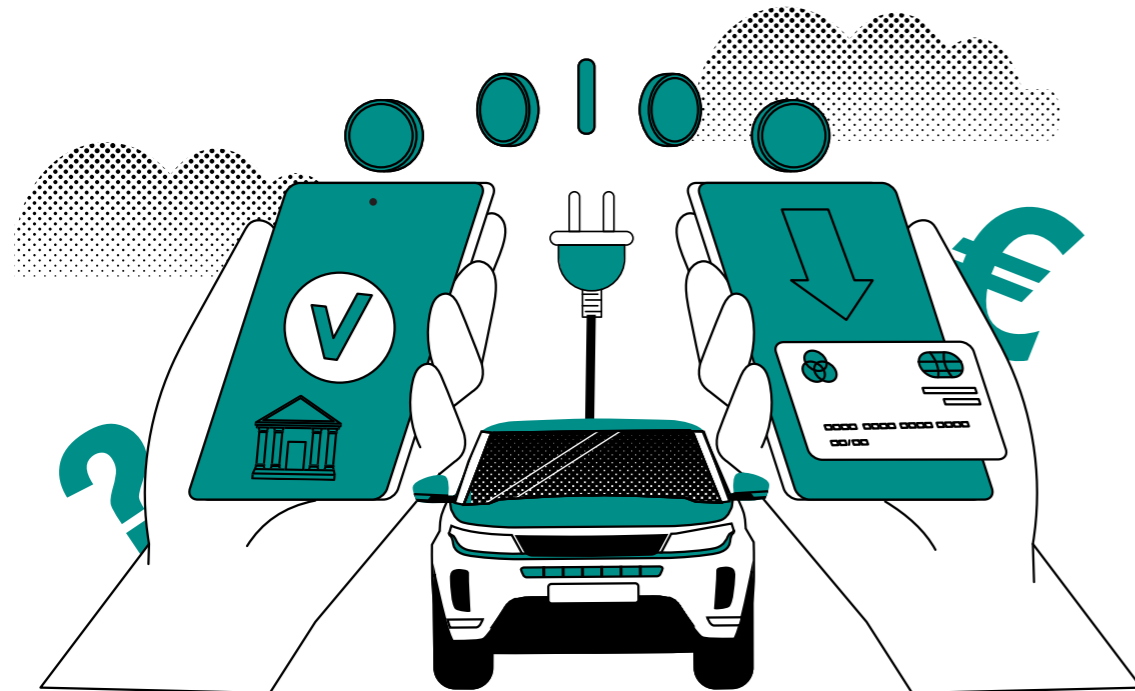
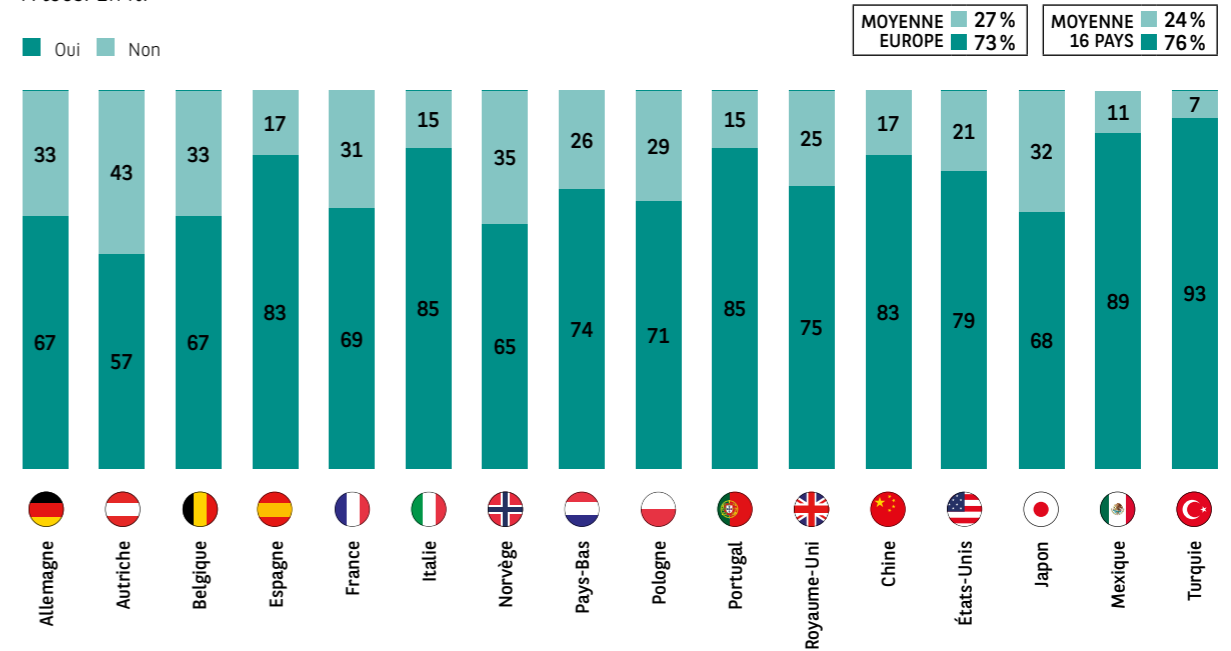


Fig. 30

Pensez-vous que les pouvoirs publics devraient aider financièrement les automobilistes à remplacer leur voiture thermique par une voiture électrique ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LE SOUTIEN DES POUVOIRS PUBLICS PARTOUT EXIGÉ

L'envie est là, les freins aussi. Il manque juste le coup de pouce qui pourrait faire la différence. Un coup de pouce qui prendrait la forme d'aides versées par les pouvoirs publics pour près de 3 sur 4 des personnes interrogées, afin de passer du thermique à l'électrique.

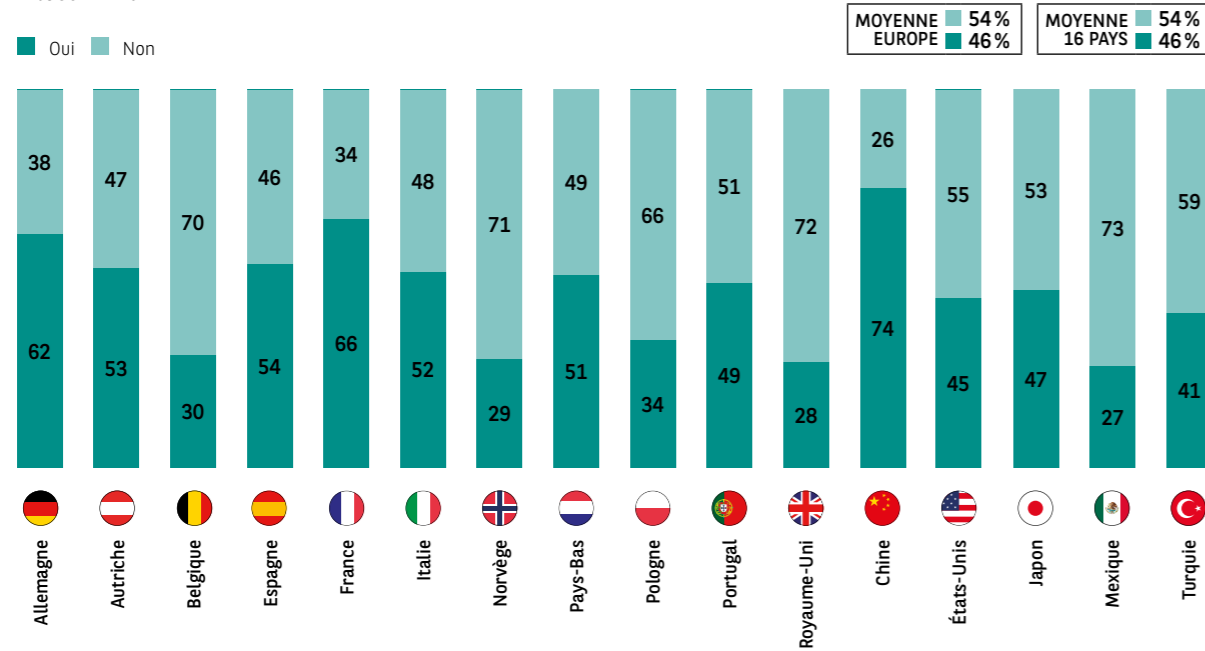
Les pays les plus branchés par le véhicule électrique sont ceux qui sollicitent davantage ces aides, Turquie en tête, presque à l'unanimité de ses concitoyens. Même au pays de la libre entreprise par excellence, les États-Unis, ces aides sont souhaitées. Le plan Biden* serait-il passé par là ? En Autriche, et à un degré moindre en Norvège et en Belgique, la demande est moins vivace (Fig. 30).

* Le plan Biden octroie 370 Mds de dollars d'aides pour assurer une réduction des gaz à effet de serre de 40 % à l'horizon 2030.

Fig. 31

Savez-vous si dans votre pays, il existe des aides publiques pour aider les automobilistes à remplacer leur voiture thermique par une voiture électrique ?

À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Plus de la moitié des automobilistes ne savent pas s'il existe des aides publiques dans leur pays.

DES AIDES MÉCONNUES

Comme nous l'avons précédemment vu concernant l'automobile en général, le défaut d'information est à nouveau relativement patent quant à l'existence d'aides locales. Un peu plus de la moitié des automobilistes ne savent pas s'il en existe dans leur pays. On retrouve les principaux pays de l'Union européenne, exception faite de la Belgique, pour être plutôt bien informés, à l'inverse du Mexique mais aussi de la Norvège et du Royaume-Uni, pays où des aides sont pourtant délivrées depuis 2011 (Fig. 31).

INDISPENSABLES ET COMPLEXES

La nécessité de ces aides ne fait pas débat. 8 personnes sur 10 les jugent indispensables. Chinois, Turcs, Français, Espagnols et Américains en sont les plus grands défenseurs. Mais le brouillard est de retour pour les enrober d'une opacité qui renvoie à nouveau les automobilistes à leurs doutes et à leurs questionnements.

Plus de 7 sur 10 les trouvent trop confuses. Français et Polonais sont les plus nombreux à dénoncer cette complexité souvent d'ordre administratif. Confuses et aussi entourées d'un manque de communication qui pénalise leur reconnaissance dans les mêmes proportions. C'est au tour des Turcs et des Mexicains de majoritairement s'en plaindre.

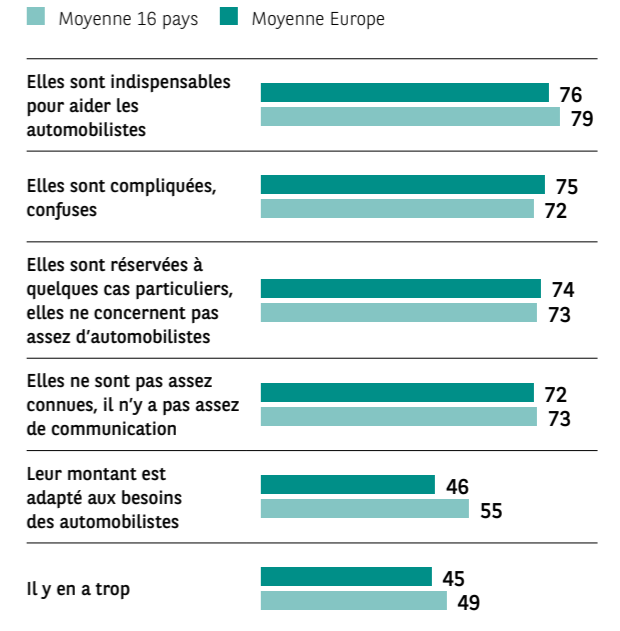
Le fait qu'elles ne concernent qu'un nombre restreint d'automobilistes enregistre un score égal de désapprobation, sous-entendu qu'on ne donne qu'aux riches, seuls capables d'acheter des véhicules électriques plus chers que la moyenne. Un score à rapprocher de celui du sentiment d'injustice lié aux ZFE qui pénaliserait d'abord les ménages aux faibles ressources. Cette constatation trouve un terrain fertile au Mexique, au Royaume-Uni, en Italie, en France et en Pologne. Hormis les éléments qui contribuent au brouillard, la problématique prix s'impose avec évidence aux yeux du plus grand nombre.

Enfin 55 % jugent leur montant adapté aux besoins. 45 % vont jusqu'à affirmer qu'il y en a trop (Fig. 32).

Fig. 32

Concernant ces aides publiques, diriez-vous que... ?

À ceux qui pensent que des aides publiques existent dans leur pays pour remplacer leur voiture thermique par une électrique. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LES AIDES SELON LES PAYS

FRANCE : dans le cadre du système Bonus/Malus, les véhicules émettant moins de 20 g/km de CO₂ bénéficient d'une prime unique de 7 000 €. Pour les véhicules entre 21 et 50 g/km, le bonus est de 5 000 €.

ROYAUME-UNI : depuis 2011, les clients qui achètent une nouvelle voiture électrique (BEV ou PHEV émettant moins de 75 g de CO₂/km ou un véhicule à pile à combustible) reçoivent une prime unique de 25 % du prix de leur voiture, jusqu'à un maximum de 5 000 GBP (environ 5 800 €).

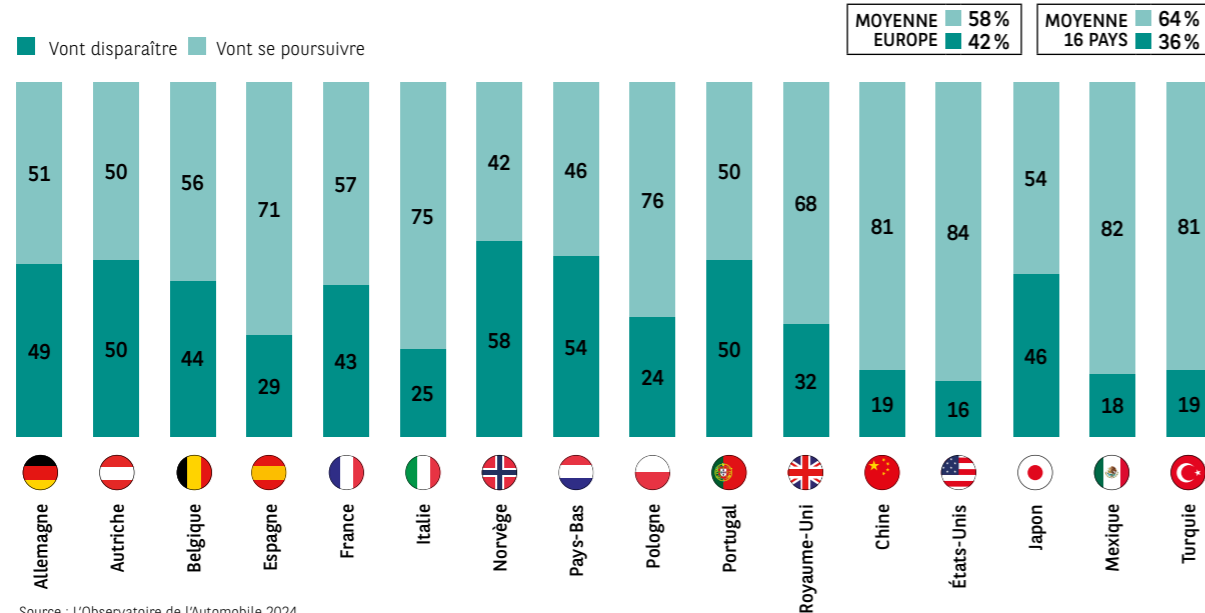
SUÈDE : depuis 2012, les voitures dont les émissions de CO₂ sont de 50 g/km et moins reçoivent une prime unique de 40 000 SEK (environ 4 500 €). Le programme se poursuit jusqu'en 2014 et concernera un maximum de 5 000 voitures.

U.S.A : l'incitatif moyen offert aux acheteurs de VHR et de VEB aux États-Unis est inférieur à 1 000 \$ par véhicule. Des États comme le Colorado, l'Illinois, la Louisiane et la Californie offrent de 2 000 \$ à 6 000 \$ par véhicule.

Fig. 33

À l'avenir pensez-vous que les aides publiques pour aider les automobilistes à remplacer leur voiture thermique par une voiture électrique... ?

À ceux qui pensent que des aides publiques existent dans leur pays pour remplacer sa voiture thermique par une électrique. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

POURVU QUE ÇA DURE

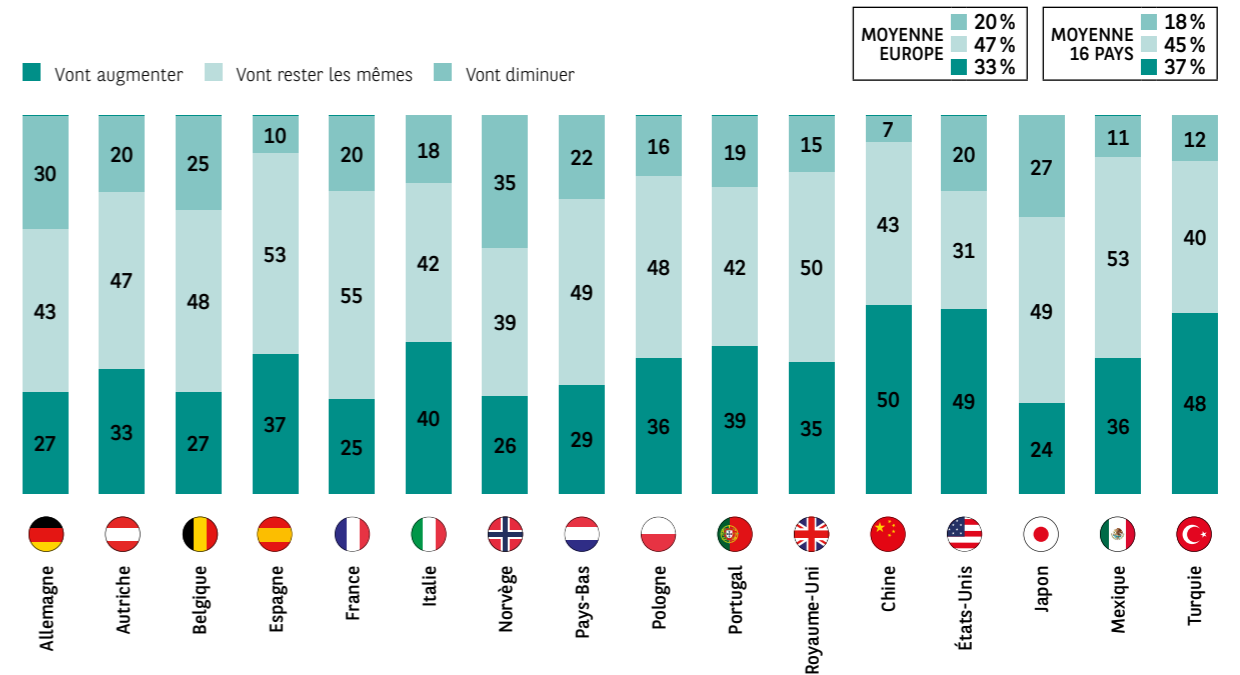
Utiles au présent, ces aides le sont aussi dans l'avenir. Seulement 1 personne sur 5 estime qu'elles vont perdurer envisage qu'elles puissent diminuer. Deux fois plus espèrent qu'elles vont augmenter. Un espoir qui en Chine, aux États-Unis et en Turquie

rassemble la moitié des opinions exprimées. 45 % estiment que leur montant sera inchangé, Français, Espagnols et Mexicains étant les seuls à se projeter majoritairement dans cette perspective (Fig. 33 et 34).

Fig. 34

Et à l'avenir, pensez-vous que les montants des aides publiques pour aider les automobilistes à remplacer leur voiture thermique par une voiture électrique... ?

À ceux qui pensent que les aides vont se poursuivre. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

La Chine contre le reste du monde



Des marques entendent bousculer le marché et séduire les automobilistes avec des véhicules électriques low cost.

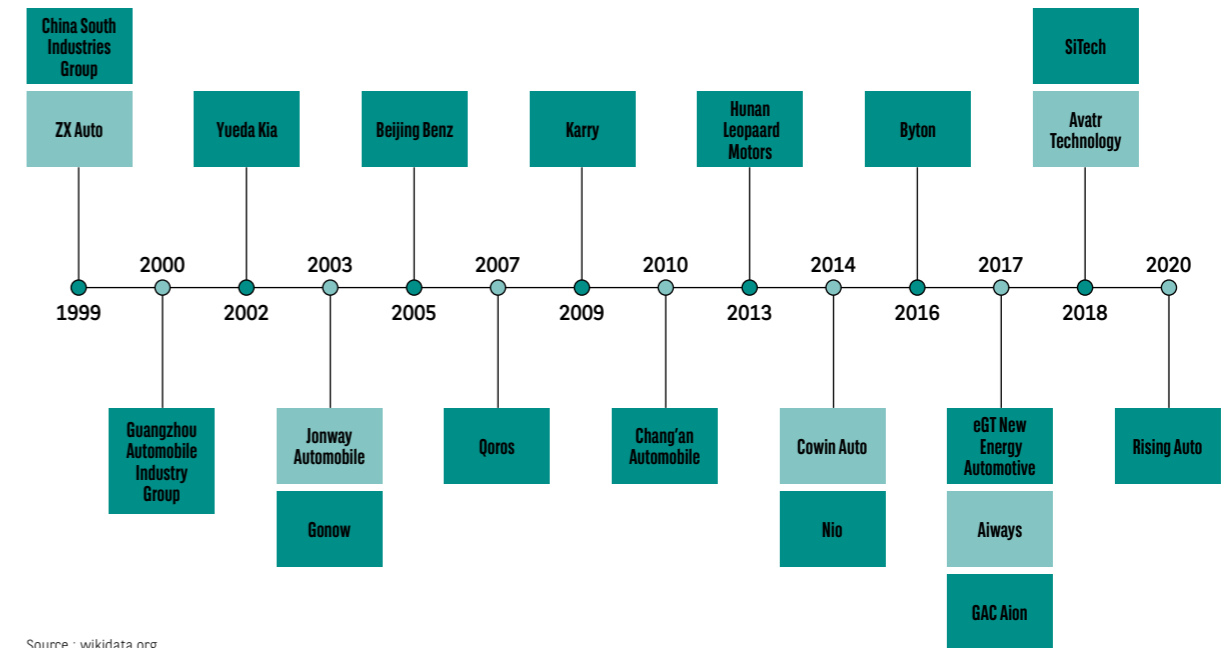
L'ÉLECTRICITÉ PREND SES MARQUES... CHINOISES

Avec le passage à un univers en mode électrique, les automobilistes ne vont pas pouvoir s'appuyer de façon certaine sur leurs repères habituels et la confiance faite prioritairement aux marques historiques. La transition énergétique impacte le monde automobile comme nulle autre innovation auparavant. Ils ont face à eux un marché automobile contrasté et mouvant. Et ce n'est qu'un début.

Preuve éclatante de cette transformation, la croissance exponentielle du marché chinois et de ses marques. En un peu plus de 20 ans, plus de 20 marques ont vu le jour (**Fig. 35**). Des marques qui pour la plupart développent des modèles électriques. Sans parler des marques déjà présentes sur le marché qui, à l'instar de MG et davantage encore BYD, pure premium électrique, entendent

Fig. 35 / Contexte

Constructeurs chinois référencés sur Wikidata par date de création



Source : wikidata.org

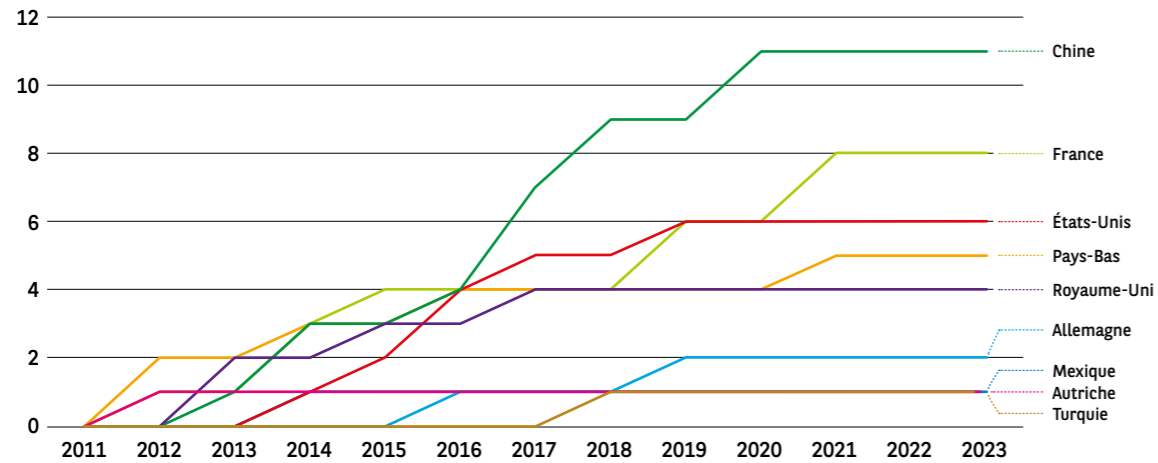
le bousculer et séduire les automobilistes avec des véhicules électriques low cost, un oxymore jusqu'alors, proposés à des prix comparables à ceux des véhicules thermiques.

Leur succès possible et probable inquiète les marques historiques et les pouvoirs publics

au point de voir, par exemple, l'Union européenne engager le 13 septembre dernier une enquête visant à déterminer si les marques chinoises ne bénéficieraient pas de subventions publiques qui fausseraient la concurrence et leur permettraient de proposer des véhicules à des prix irrésistibles.

Fig. 36 / Contexte

Nouveaux OEM (constructeurs automobiles référencés dans Wikidata) depuis 2010



Source : Wikidata.com

L'ÉLECTRICITÉ, UN DÉVELOPPEMENT CAPITAL

Le lancement de la première Tesla Model S remonte à 2012. Un pari fou d'Elon Musk, un pléonasme dans son cas, qui s'est transformé en réussite bien réelle. Un peu plus de 10 ans plus tard, la Tesla Model Y, SUV électrique, est devenu le véhicule particulier le plus vendu en Europe au premier semestre 2023, toutes catégories confondues, devant son opposé philosophique et technologique, la Dacia Sandero. Un succès qui doit beaucoup à une radicale baisse de son prix.

La mobilité électrique semble attirante au point de séduire des nations totalement

étrangères à la construction automobile. Ainsi, dans le cadre de son plan Vision 2030, l'Arabie Saoudite entend se lancer dans la fabrication de voitures électriques, notamment avec la création de la marque Ceer, avec Foxconn, et d'une co-entreprise l'associant à la start-up chinoise Human Horizons dont la marque HiPhi arrivera bientôt en Europe. Le fonds souverain saoudien Public Investment Fund a, par ailleurs, investi dans Tesla et Lucid dont il est actionnaire à hauteur de 61 %, cette dernière projetant de construire une usine dans le pays (Fig. 36).

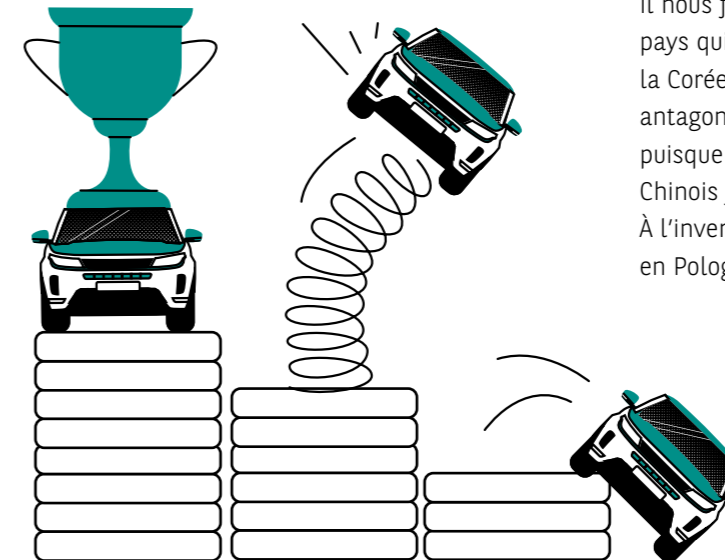
UNE IMAGE ENCORE FRAGILE

Parmi toutes les composantes qui peuvent influencer sur le succès d'une marque, son image en est l'une des principales. Et lorsqu'on interroge les automobilistes, il apparaît clairement que ce n'est pas encore le qualificatif qu'ils associent naturellement aux marques chinoises.

À ce sujet, les Européennes jouissent d'une cote impressionnante, eu égard notamment à leur antériorité sur l'ensemble des marchés. 9 personnes sur 10 en ont une bonne opinion. À ce niveau, les différences d'un pays à l'autre sont naturellement moins marquées, même si les Américains, les Chinois, les Japonais font preuve d'une certaine modération dans leurs louanges, concurrence industrielle oblige.

Face à ce quasi-plébiscite, les marques japonaises font plus que bonne figure avec 82 % d'opinions favorables. C'est naturellement au Japon mais aussi au Mexique, en Pologne et au Portugal que les automobilistes sont les plus enthousiastes. En Chine, logique géopolitique, les opinions favorables peinent à atteindre les 70 %.

Les marques américaines se classent en troisième position de ce classement avec un score de 73 %. Le nationalisme américain se manifeste avec 9 personnes sur 10 pour témoigner de cette approbation, chiffre aussi élevé dans le Mexique voisin, grand amateur de pick-ups et de berlines made in USA. Cet enthousiasme est beaucoup plus tempéré chez deux autres pays voisins, l'Allemagne et l'Autriche, qui accordent un modeste 60 %.

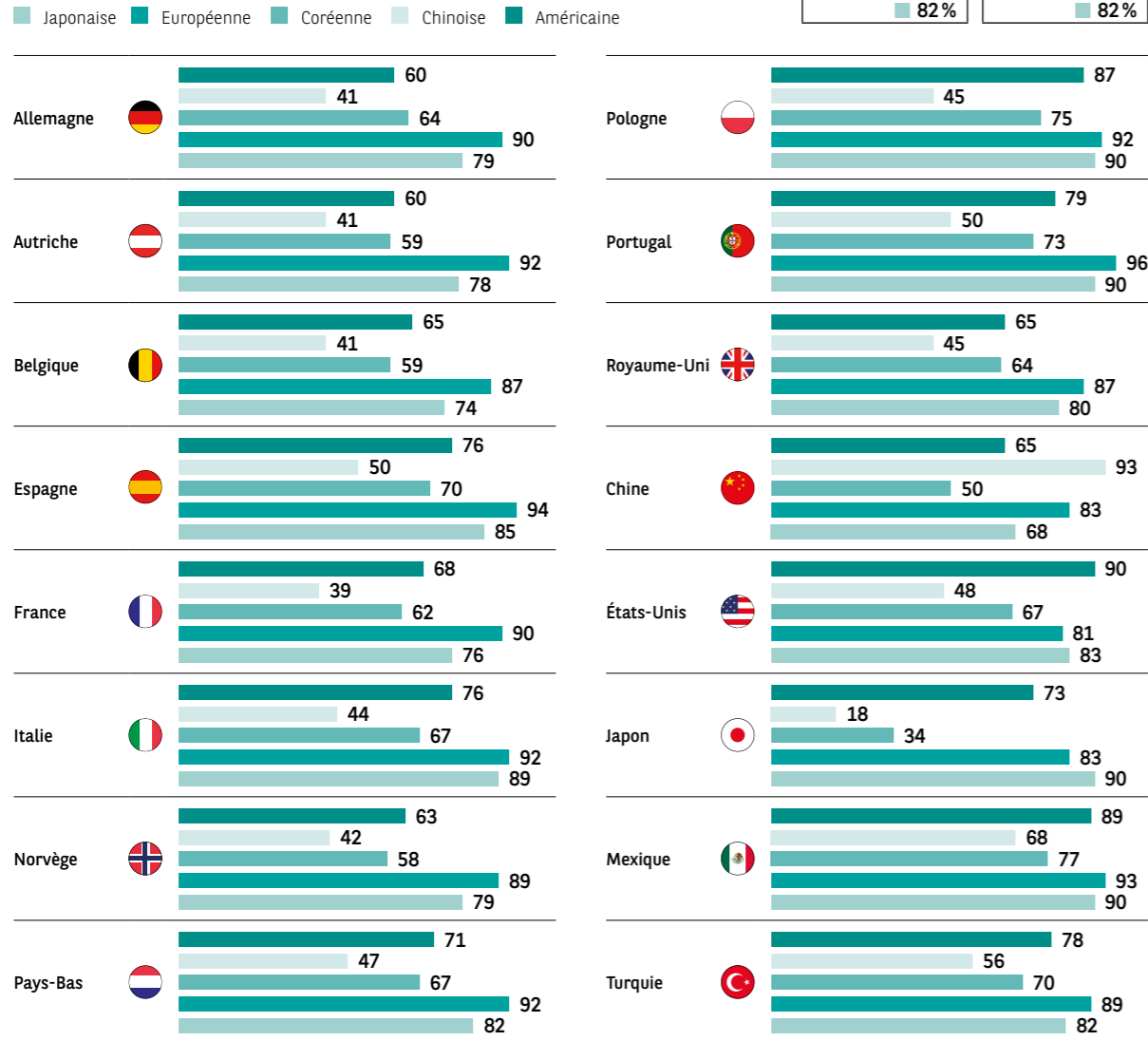


Il nous faut traverser le Pacifique pour trouver le pays qui occupe la quatrième position, à savoir la Corée et ses 63 % d'opinions favorables. Les antagonismes locaux s'expriment très fortement puisque seulement 34 % des Japonais et 50 % des Chinois jugent les marques coréennes positivement. À l'inverse près de 8 personnes sur 10 au Mexique, en Pologne et au Portugal les apprécient.

Fig. 37

Avez-vous une bonne ou mauvaise opinion des voitures de marque... ?

Part des répondants ayant une bonne opinion. À tous. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Nous arrivons maintenant aux marques du premier pays constructeur mondial, la Chine, dont les performances dans le domaine électrique impressionnent, voire inquiètent. Avec un peu moins d'1 personne sur 2 pour en avoir une opinion favorable, on pourrait penser qu'il leur reste beaucoup de travail à faire en termes d'image et de reconnaissance. Un autre point de vue consiste à considérer que ce score est plutôt honorable pour des marques récentes, pas encore très présentes sur de nombreux marchés, qui ne bénéficient pas d'un bouche-à-oreille patrimonial positif et ancien. Un score qui constitue une base solide pour se développer, eu égard notamment aux efforts déployés pour améliorer la qualité des modèles et répondre à la demande des clientèles occidentales. Sans surprise, l'adhésion est totale en Chine et le rejet consommé au Japon, avec des scores respectifs de 93 % et 18 %. Entre ces deux extrêmes, la plupart des pays européens affichent des résultats inférieurs à la moyenne globale, la mise en évidence d'une méfiance à l'égard des marques chinoises.

Notons que les jeunes et les hauts revenus ont une vision plus positive que la moyenne des marques, quelle que soit leur origine (Fig. 37).

L'ATOUT QUALITÉ-PRIX PEUT LEVER LES HÉSITATIONS

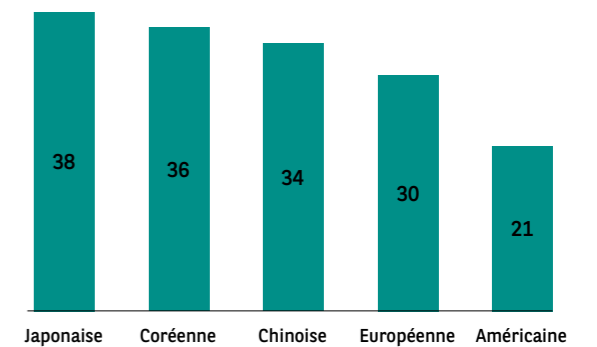
Outre son origine géographique, sur quoi repose la notoriété positive d'une marque ? Concernant les européennes, le quatuor qualité-esthétisme-sécurité-performances emporte l'adhésion. Il va de soi que ces qualités sont davantage soulignées en Europe. Le Japon ferme pudiquement les yeux sur l'ensemble de ces qualités, hormis leur esthétique qu'il reconnaît.

Les marques japonaises sont logiquement les plus à même de s'attirer les suffrages des acheteurs du pays. Avec une fiabilité, une sécurité, des performances et aussi un meilleur rapport qualité/prix reconnus (Fig. 38).

Fig. 38

Selon vous, les voitures de chacune des origines suivantes ont-elles un bon rapport qualité/prix ?

À tous. En % de oui.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Sur ce dernier point essentiel - rappelons l'importance constamment accordée au prix dans l'achat d'une automobile - les marques coréennes et chinoises soutiennent la comparaison avec les japonaises. Concernant les marques chinoises, c'est de loin le critère le plus cité, leur atout majeur pour séduire les automobilistes alors qu'il leur reste beaucoup d'efforts à faire pour les convaincre de leurs performances, de leur esthétique et de leur sécurité. Tous ces critères obtiennent moins de 20 % des suffrages.

En termes de rapport qualité-prix, les marques américaines obtiennent le plus faible résultat, les européennes n'étant pas loin, devancées par l'ensemble des marques asiatiques.

“
Une préférence est accordée aux marques européennes par plus de 8 personnes sur 10.

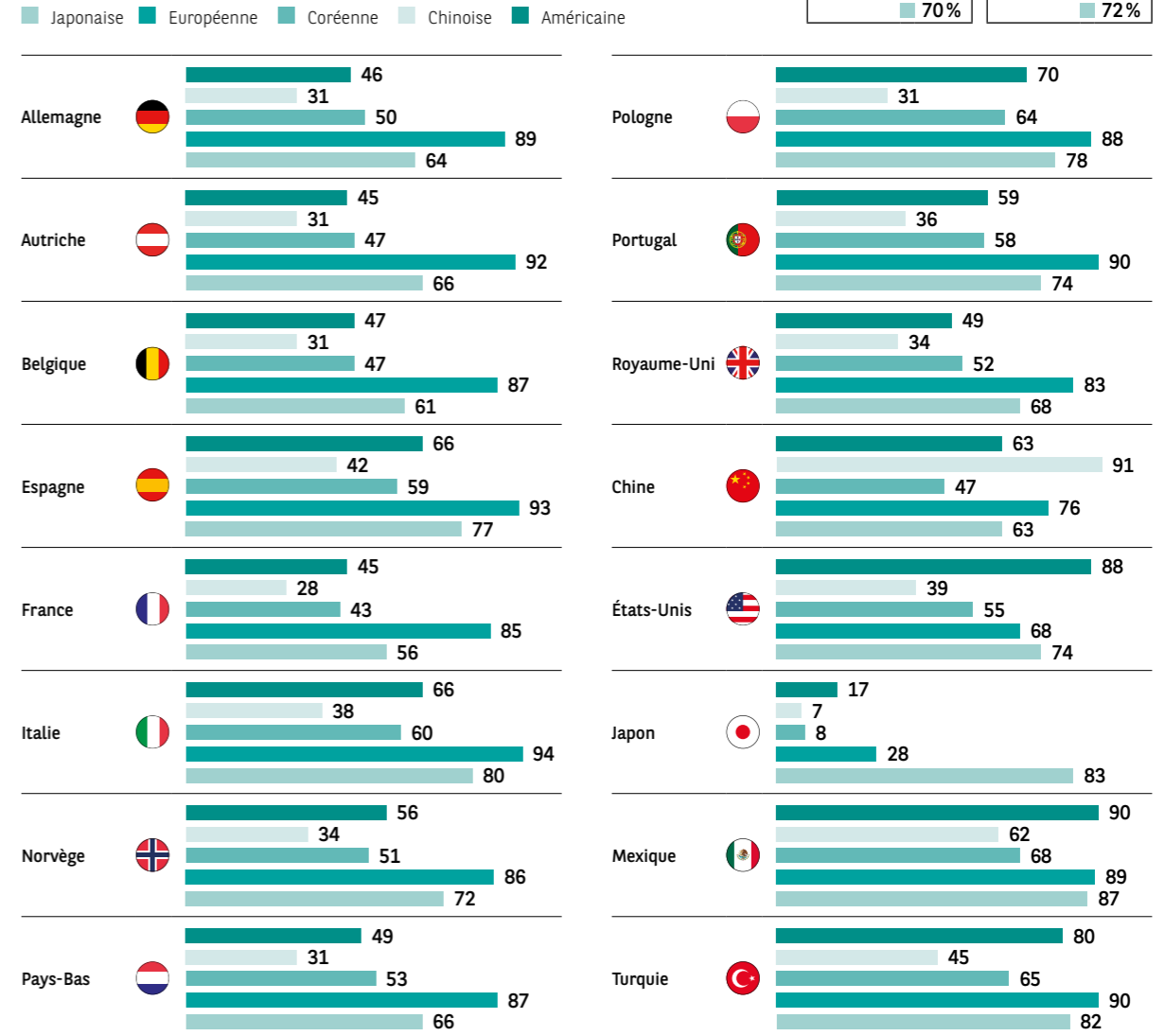
DES ENVIES D'ACHETER QUI RESTENT À CONCRÉTISER

Une fois identifiées la notoriété et les qualités des marques, la question essentielle réside dans le fait de savoir si les automobilistes sont prêts à les acheter. Les réponses ne bousculent pas l'ordre établi, leurs préférences se portant dans un ordre décroissant sur les mêmes marques. Une préférence est accordée aux marques européennes pour un peu plus de 8 personnes interrogées sur 10, les Japonais se montrant toujours fermement réfractaires à l'envisager (et de façon générale tout ce qui n'est pas estampillé « Japon »).

Viennent ensuite les marques japonaises, américaines et coréennes. Les marques chinoises continuent de fermer la marche, avec 4 personnes sur 10 prêtes à acheter un de leurs modèles. Un résultat à prendre en compte de deux façons. Soit un chiffre plutôt faible, soit un score plutôt encourageant si l'on considère la distribution parfois discrète de ces marques en-dehors de leur pays d'origine. Lorsqu'elles auront franchi les frontières, ce résultat risque de rapidement évoluer. Et les volumes que cela représentera seront déjà conséquents pour initier un effet d'entraînement plus difficile à contrer (Fig. 39).

Fig. 39

Seriez-vous prêt ou non à acheter une voiture de marque... ?
 Part des répondants ayant répondu « Oui ». En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Le temps d'acheter... ou pas

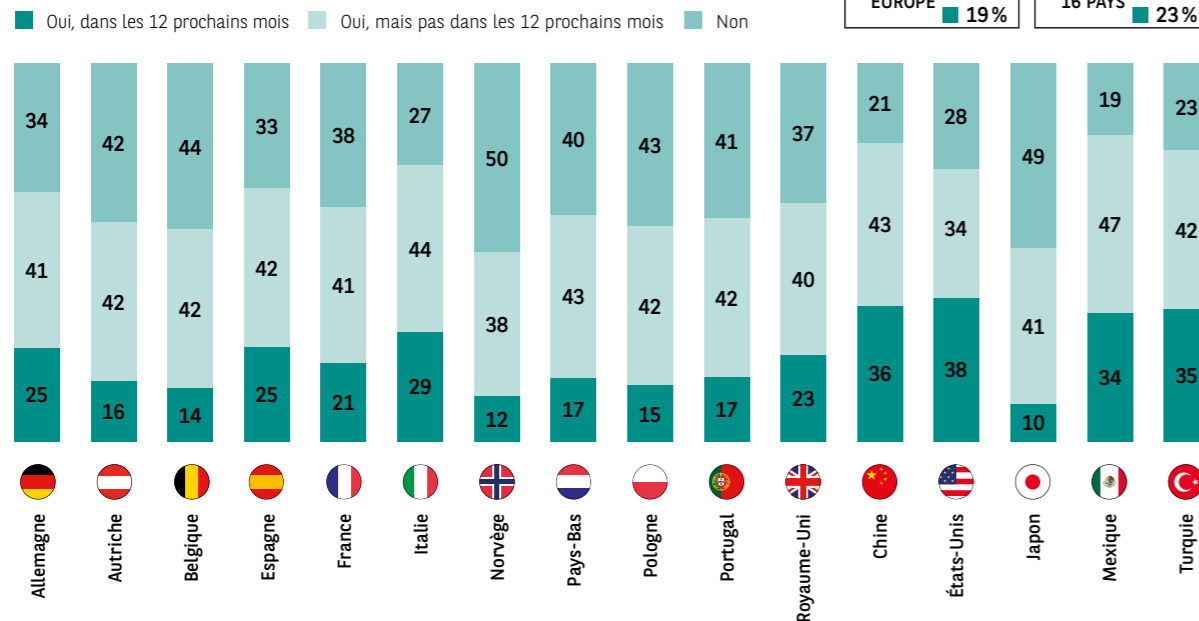
DES INTENTIONS D'ACHAT À TEMPS VARIABLE

Avoir une idée sur les marques que l'on pourrait potentiellement acheter ne garantit pas pour autant que cela se traduise en actes. L'incertitude se reflète dans les intentions d'achat des automobilistes si l'on en juge par les résultats globaux. Seulement 1 sur 4 envisage de céder à la tentation dans les 12 mois à venir, un chiffre plus que modéré qui représente cependant un nombre conséquent de nouvelles immatriculations. Dans des proportions quasi égales, environ 4 sur 10 n'ont pas du tout l'intention d'acheter un nouveau véhicule ou alors pas avant au moins un an (Fig. 40).

Fig. 40

Comptez-vous acheter une automobile ?

À tous. En %.



On aurait pu attendre des résultats précédents que l'impact inflationniste rende frileux les pays qui le mettaient en exergue. La réalité est plus complexe. Si on recense dans les plus grands marchés mondiaux, Chine et États-Unis, la plus grande part d'automobilistes souhaitant changer de véhicules sous 12 mois, environ 4 sur 10, il faut se rendre en Turquie et au Mexique pour y recenser un nombre sensiblement comparable. Les plus importants pays européens, dont la France, s'inscrivent dans la moyenne générale. Norvège et Japon ferment la marche avec des automobilistes attentistes, pour ne pas dire suspicieux.

ÉNERGIES TROP CHÈRES ET MANQUE DE MOYENS

Plusieurs raisons peuvent faire douter d'effectuer un achat immédiat, les principales étant liées au contexte économique actuel. 4 personnes sur 10 hésiteraient du fait du coût de l'énergie tandis que près d'un tiers s'inquiéterait d'une baisse de leur pouvoir d'achat, signe du spectre de l'inflation qui impacte celui-ci. Au sujet de ces deux items, les Français se montrent les plus inquiets, à l'opposé des Américains.

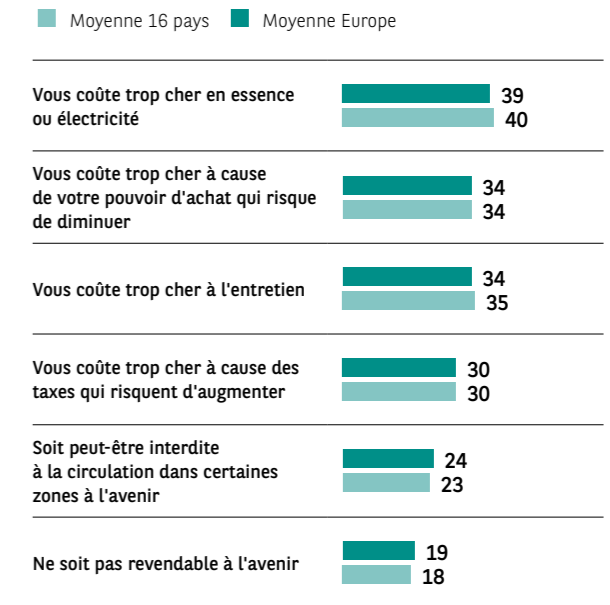
Le coût de l'entretien pèse à nouveau pour convaincre les automobilistes d'acheter un nouveau véhicule, particulièrement au Japon et au Mexique. Parce qu'elles ne sont pas encore véritablement effectives ou largement répandues, les restrictions à la circulation font douter seulement le quart des personnes interrogées (Fig. 41).



Fig. 41

Si vous deviez acheter une voiture aujourd'hui, quelles seraient vos plus grandes sources d'hésitation ? Le fait que la voiture que vous pourriez acheter...

À tous. Trois réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LE BESOIN DE POSSÉDER UNE VOITURE PAS TOUJOURS PARTAGÉ

Pour celles et ceux qui ne souhaitent pas acheter une nouvelle voiture, ni aujourd'hui, ni demain, la principale raison tient de l'évidence : ils n'en ont tout simplement pas besoin pour près de la moitié d'entre eux. C'est particulièrement le cas au Royaume-Uni et en Autriche. En Turquie, seulement 22 % disent pouvoir se passer d'un véhicule.

En revanche, c'est dans ce même pays que le manque de moyens financiers pour acheter se fait le plus sentir. 7 Turcs sur 10 qui ne comptent pas acheter de véhicules en font état alors que la moyenne globale sur cet item est inférieure à 40 %. Les Mexicains les rejoignent à nouveau dans leur point de vue. À l'inverse, les Chinois et plus encore les Belges, les Allemands et les Autrichiens se projettent moins dans d'éventuelles difficultés financières.

Le poids des incertitudes concernant les réglementations, les motorisations et le coût de l'énergie est ensuite évoqué par 1 personne sur 5 (Fig. 42).

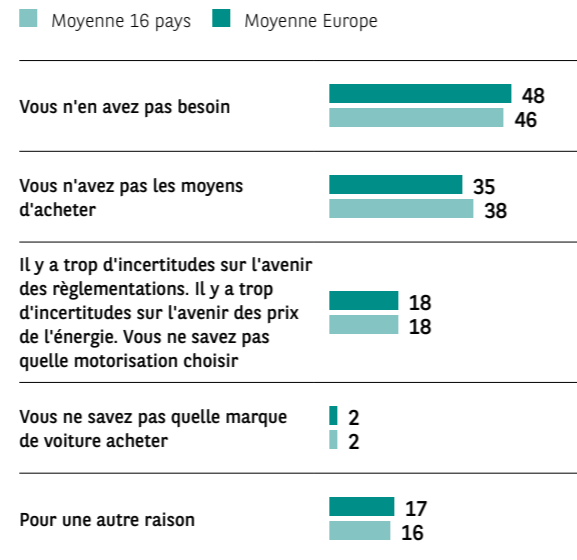
C'EST LE TEMPS D'ATTENDRE

Du côté des attentistes, les raisons de ne pas acheter sont peu ou prou les mêmes. À nouveau, le manque d'utilité de posséder un véhicule joue le premier rôle pour près de 4 personnes sur 10, constat même partagé majoritairement au

Fig. 42

Pour quelles raisons ne souhaitez-vous pas acheter une voiture ?

À ceux qui ne souhaitent pas acheter de voiture. Deux réponses possibles. En %.



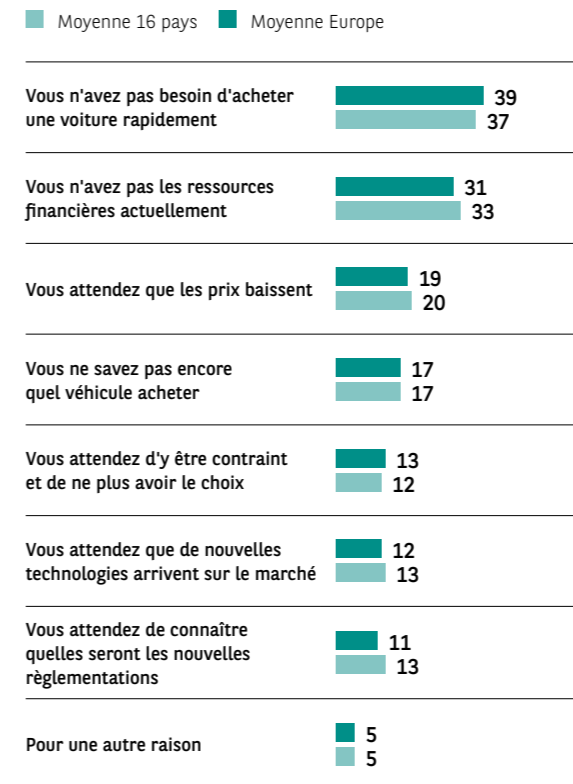
Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Japon (58 %). Le manque de ressources actuelles pour financer un tel achat concerne près du tiers des automobilistes. Si encore et toujours, les Turcs et les Mexicains soulignent cette difficulté économique, suivis de près par les Portugais, les Norvégiens en font aussi état dans des proportions quasiment identiques. Nation de la motorisation électrique par excellence, avec la Chine, la Norvège semble à l'aune de ce critère pâtir aussi de son coût élevé par rapport aux autres motorisations (Fig. 43).

Fig. 43

Pour quelles raisons attendez-vous d'acheter une voiture ?

À ceux qui souhaitent acheter une voiture, mais pas dans les 12 prochains mois. Deux réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

LE PRIX AVANT LE PROGRÈS

Le progrès, c'est bien beau, mais il n'en faudrait pas pour autant oublier une réalité plus prosaïque. Et pas besoin de maïeutique pour révéler une fois encore ce qui prime dans l'esprit des automobilistes : le prix. Nous l'avons souligné en ouverture de cette étude, cette question constitue, année après année, leur principale préoccupation, particulièrement en Pologne et en France où cet item enregistre des scores supérieurs à 50 %. Le surcoût des véhicules électriques par rapport aux véhicules thermiques n'est pas fait pour les rassurer et leur donner des idées claires, tout comme la hausse des tarifs pratiquée par les marques ces dernières années. La guerre des prix annoncée ne risque que de les plonger un peu plus dans l'expectative et l'incertitude.

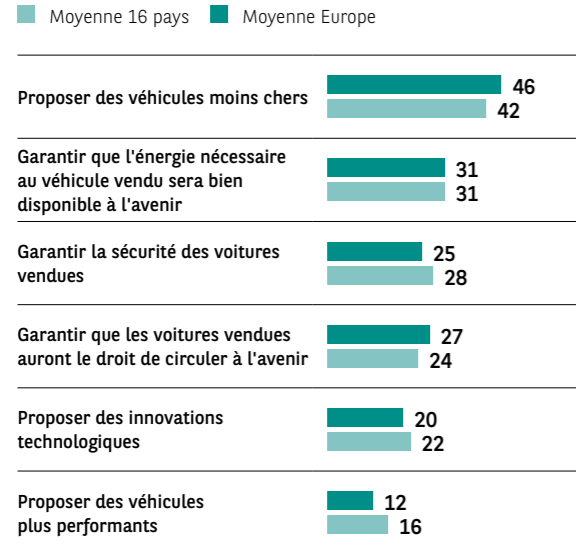
Conscients de lendemains énergétiques incertains, ils plaident cependant aussi pour la garantie que l'énergie utilisée par leur véhicule sera toujours disponible. Une demande fortement exprimée au Mexique et en Allemagne, mais relativement peu au Japon.

Garanties encore, avec celle liée à la sécurité des véhicules et la possibilité de circuler qui récoltent des opinions similaires. Si au sujet de cette dernière, les constructeurs n'en ont pas intégralement la responsabilité, il faut sans doute voir dans la demande des automobilistes le souhait de pouvoir disposer d'une offre répondant toujours aux réglementations. Un sujet qui tient particulièrement à cœur aux Allemands et aux Autrichiens (Fig. 44).

Fig. 44

Pensez-vous que l'industrie automobile devrait davantage chercher à...

À tous. Deux réponses possibles. En %.



Source : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

UN MARCHÉ AUTOMOBILE ENCORE TRÈS HÉSITANT

Depuis sa création, l'automobile était porteuse sur le temps long de convictions et de certitudes qui se traduisaient par des ventes à peu près prévisibles. Les dernières années semblent venir tempérer ce constat avec des courbes erratiques, quels que soient les territoires considérés. Après le pic des ventes de 2017, la crise du Covid 19 a été le révélateur d'une situation économique et commerciale plus hésitante qu'elle ne l'était en apparence. L'Europe continue à ne pas savoir vraiment sur quel pied danser, malgré cependant un potentiel léger redémarrage en 2023. La Chine a connu en deux ans un phénomène identique, la courbe des ventes s'étant clairement infléchie.

Confrontées à ce marché titubant, la plupart des marques ont fait le pari des marges et des segments haut de gamme, au détriment des volumes, avec des bénéfices records à la clé. Une parenthèse puisque la guerre des prix a repris.

L'ESSENTIEL

4 PERSONNES SUR 10
pensent que les voitures électriques ne remplaceront pas les voitures thermiques

1 PERSONNE SUR 4
ENVISAGE D'ACHETER SA PROCHAINE VOITURE AVEC UNE MOTORISATION 100 % ÉLECTRIQUE

50%

DES PERSONNES INTERROGÉES QUI NE VEULENT PAS PASSER À L'ÉLECTRIQUE TROUVENT LE PRIX DE CES VÉHICULES TROP ÉLEVÉ

1/2 DES PERSONNES INTERROGÉES
estiment que la production électrique sera insuffisante pour faire rouler les véhicules électriques

8 PERSONNES SUR 10
jugent les aides pour acheter un véhicule électrique indispensables

9 PERSONNES SUR 10
ont une bonne image des marques européennes, contre un peu moins d'1 sur 2 pour les marques chinoises

4 PERSONNES SUR 10
sont prêtes à acheter un modèle d'une marque chinoise

23%

ENVISAGENT D'ACHETER UNE VOITURE DANS LES 12 PROCHAINS MOIS

ÉPILOGUE

Souvent un avènement technologique majeur intervient dans un contexte de troubles et de découverte d'horizons inconnus. Il engendre des questionnements, des hésitations, des doutes. Il oblige à faire confiance à son imagination plus qu'à sa raison. Ce fut le cas pour l'imprimerie. Il en est de même avec l'émergence de l'électricité dans le domaine automobile même si, ne l'oublions pas, cette énergie a été utilisée dès les premiers temps de l'automobile pour être ensuite pendant longtemps abandonnée.

Cette nouvelle édition de l'Observatoire de l'Automobile montre en tous cas que les automobilistes sont dans l'expectative à maints égards, jusqu'à faire preuve de suspicion et de scepticisme. Le brouillard dont il est fait mention dans son titre est loin d'être exagéré et il est tout aussi évident qu'il n'a pas une semblable influence sur toutes les parties concernées, que l'on soit automobiliste ou constructeur.

Le doute des automobilistes dont, rappelons-le, 6 sur 10 considèrent qu'il est difficile de se mettre en position d'acheter un véhicule, n'a pas la même portée selon qu'on est constructeur de tel ou tel pays. Il appartient à beaucoup d'entre eux de clarifier leur politique industrielle et commerciale, ainsi que leur communication, afin de ne pas subir définitivement une concurrence qui a souvent un temps d'avance sur la question électrique. De même qu'il appartient aux pouvoirs publics d'adopter une ligne claire et stable, sans atermoiement, pour faciliter la transition énergétique du monde automobile.

Enfin, encore plus avec la prédominance programmée de la voiture électrique, il ne saurait être question de faire abstraction de la variable prix qui reste encore et toujours « l'étalon-or » du secteur automobile, élément parfaitement intégré par les marques chinoises.

Rendez-vous dans quelques années pour savoir si le brouillard s'est dissipé et si le soleil brille à nouveau et pour longtemps sur le monde automobile.

AUTO 2024

FICHES PAYS

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



ALLEMAGNE VS MONDE

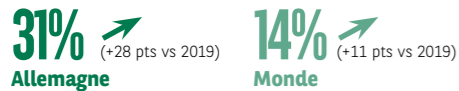
La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



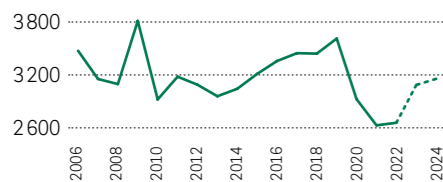
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **2,65** | 2023 **3,08** (+16%) | 2024 **3,15** (+2%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

ALLEMAGNE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

Niveau de connaissance

Part des répondants se sentant suffisamment **informés**



Mise en place de ZFE

Part des répondants voyant **précisément** ce dont il s'agit



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques

Part des répondants en ayant **connaissance**



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



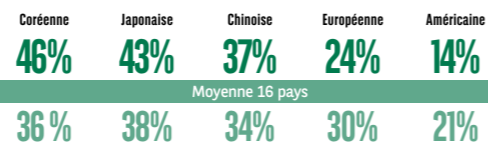
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**

Vous n'avez pas les ressources financières actuellement



Vous n'avez pas besoin d'acheter une voiture rapidement



Vous attendez que les prix baissent



SYNTHÈSE

Les Allemands se sentent majoritairement suffisamment informés des nouvelles réglementations concernant l'automobile qu'ils jugent injustes pour les ménages les plus modestes. Si la deuxième raison d'attendre pour acheter est le manque de ressources financières, ils sont moins nombreux que dans les autres pays à juger les aides publiques indispensables. Les marques coréennes, japonaises et chinoises leur apparaissent offrir un meilleur rapport qualité / prix. La décision d'achat est moins difficile que dans les autres pays en moyenne.

AUTRICHE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



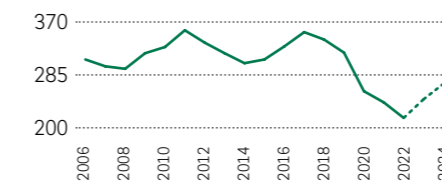
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **0,22** | 2023 **0,25** (+14%) | 2024 **0,27** (+10%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

AUTRICHE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

Niveau de connaissance

Part des répondants se sentant suffisamment **informés**



Mise en place de ZFE

Part des répondants voyant **précisément** ce dont il s'agit



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques

Part des répondants en ayant **connaissance**



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



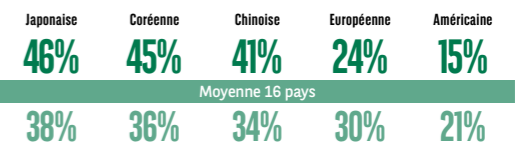
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**

Vous n'avez pas les ressources financières actuellement



Vous n'avez pas besoin d'acheter une voiture rapidement



Vous attendez que les prix baissent



SYNTHÈSE

Les Autrichiens sont plongés dans un flou réel concernant les réglementations. La majorité d'entre eux ne voit pas précisément ce dont il s'agit. Concernant l'appréciation des marques de véhicules, ils jugent très positivement le bon rapport qualité-prix des marques asiatiques, qu'elles soient chinoises, japonaises ou coréennes.

Belgique

BELGIQUE VS MONDE

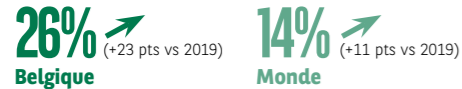
La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1.000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



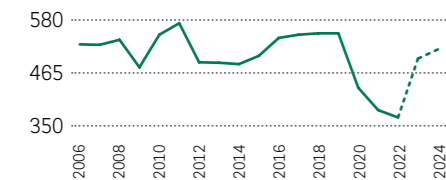
Nombre de bornes de recharge pour 1000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

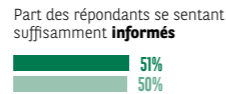
2022 0,37 | 2023 0,5 (+35%) | 2024 0,52 (+4%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

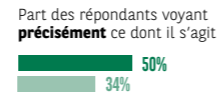
BELGIQUE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

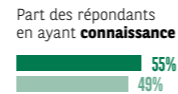
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant injuste la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



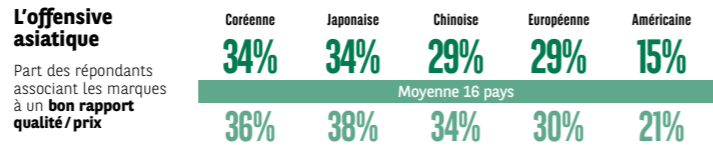
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un bon rapport qualité / prix



Acheter une voiture... peut attendre

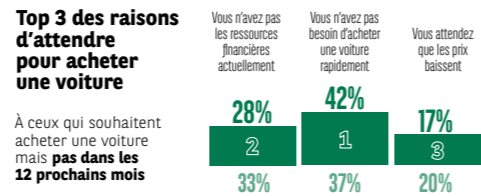
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture difficile



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais pas dans les 12 prochains mois



SYNTHÈSE

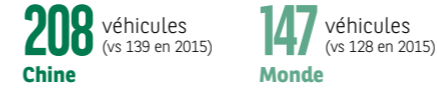
Pour les Belges, acheter une automobile n'est pas une décision qui va de soi. Ils sont même les plus nombreux à le penser. Une décision difficile à prendre qui ne dépend pas d'une éventuelle baisse des prix qu'ils sont les moins nombreux à attendre. Concernant les réglementations de toutes natures, les Belges affichent une clairvoyance élevée et sont nombreux à déclarer voir précisément ce dont il s'agit.

Chine

CHINE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1.000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



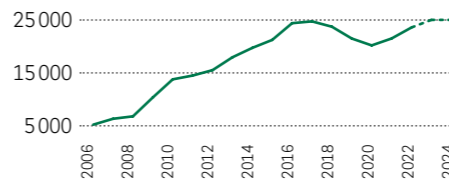
Nombre de bornes de recharge pour 1000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

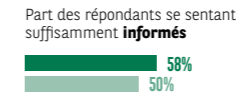
2022 23,56 | 2023 25 (+6%) | 2024 25 (0%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

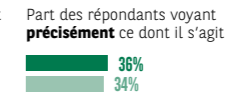
CHINE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

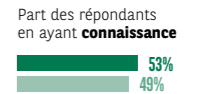
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant injuste la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



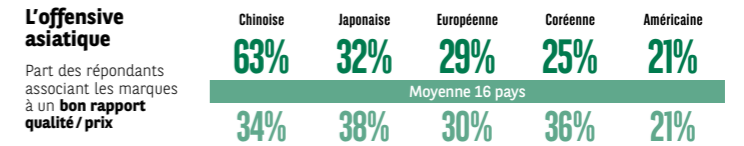
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un bon rapport qualité / prix



Acheter une voiture... peut attendre

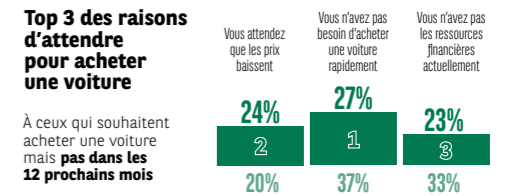
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture difficile



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais pas dans les 12 prochains mois



SYNTHÈSE

Les Chinois se déclarent informés au sujet de l'automobile, voient précisément quel est l'objet des réglementations qui lui sont liées et savent si oui ou non elles existent dans leur pays. S'ils considèrent que les aides pour passer à l'électrique sont indispensables, ils ne les trouvent pas injustes quant à leur attribution. Hormis les marques chinoises, aucune autre marque géographique ne trouve grâce à leurs yeux en matière de rapport qualité-prix. Ils se distinguent aussi en pensant que décider d'acheter un véhicule n'est pas difficile.

ESPAGNE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

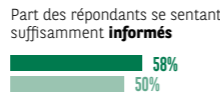
2022 **0,81** | 2023 **0,98** (+20%) | 2024 **1,05** (+8%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

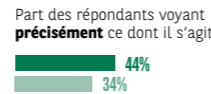
ESPAGNE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



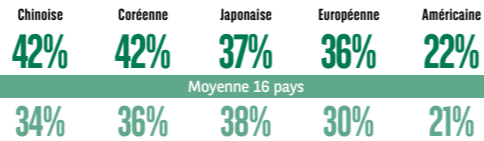
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

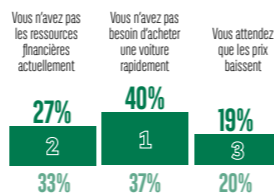
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**

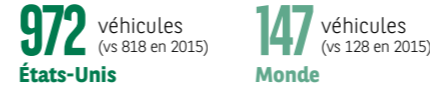

SYNTHÈSE

L'Espagne partage avec l'Italie une faible part d'équipement en véhicules électriques qui se double d'un nombre tout aussi faible de bornes de recharge sur son réseau routier. Pour les Espagnols, les aides afin de passer à l'électricité sont absolument indispensables, avec le score le plus élevé de l'étude. Tous comme à nouveau les Italiens, ils s'estiment suffisamment informés sur les sujets concernant l'automobile. Ce qui ne rend pas pour autant la décision d'achat facile.

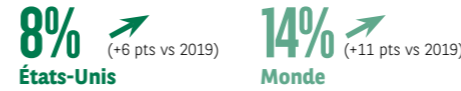
ÉTATS-UNIS VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



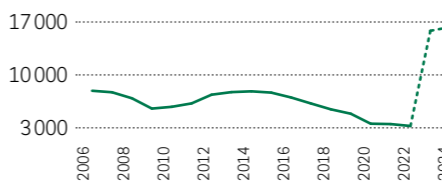
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

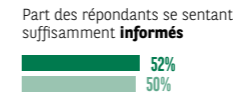
2022 **3,1** | 2023 **15,7** (+407%) | 2024 **16,5** (+5%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

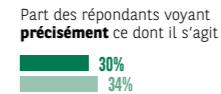
ÉTATS-UNIS VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

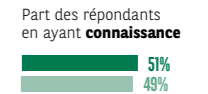
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



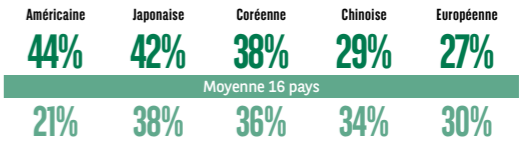
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

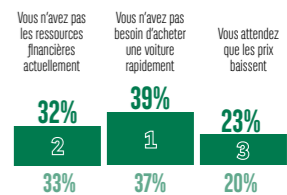
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**


SYNTHÈSE

Au pays où l'automobile est reine, la décision d'acheter un véhicule est la moins difficile à prendre. Les Américains plébiscitent les marques locales quant à leur rapport qualité-prix tout en dénigrant celui des marques chinoises. Les aides sont jugées indispensables pour passer à l'électrique. Concernant la connaissance des réglementations, les Américains se positionnent dans la moyenne.

France

FRANCE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



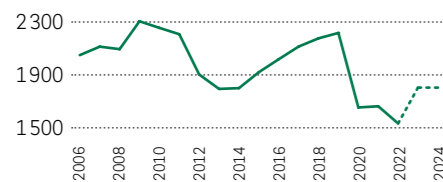
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

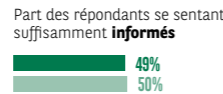
2022 1,53 | 2023 1,8 (+18%) | 2024 1,8 (0%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

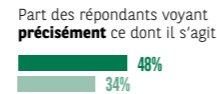
FRANCE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

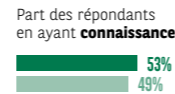
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant injuste la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



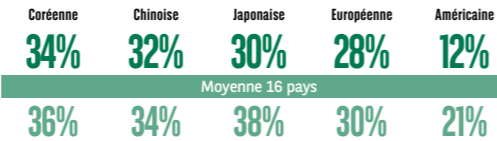
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un bon rapport qualité / prix



Acheter une voiture... peut attendre

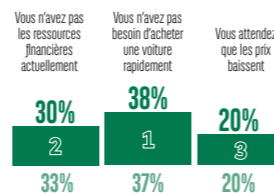
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture difficile



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais pas dans les 12 prochains mois



SYNTHÈSE

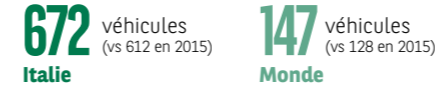
Pour les Français, il n'est pas simple de se décider à acheter une voiture. Ils affirment avoir une bonne connaissance des réglementations sur les moteurs thermiques ou la circulation. Mais ils se montrent particulièrement incisés à leur égard, pointant leur caractère injuste surtout envers les ménages aux faibles revenus. Ils plaident pour la nécessité d'être aidés afin de passer à l'électrique. Concernant les marques, ils sont parmi les moins nombreux à souligner le bon rapport qualité-prix des Américaines et des Japonaises.

Italie

ITALIE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



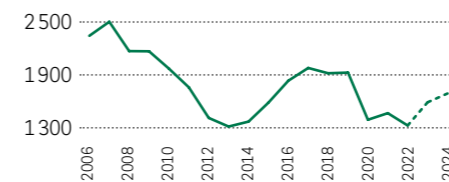
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

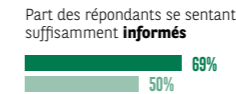
2022 1,32 | 2023 1,58 (+20%) | 2024 1,68 (+6%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

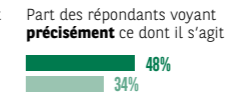
ITALIE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

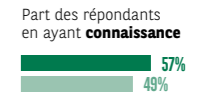
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant injuste la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



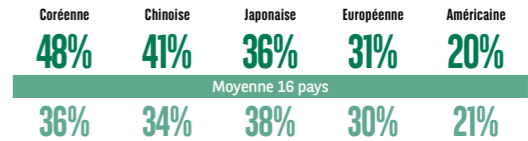
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un bon rapport qualité / prix



Acheter une voiture... peut attendre

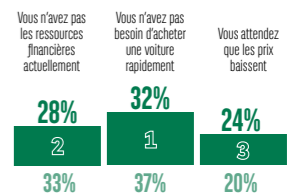
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture difficile



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais pas dans les 12 prochains mois



SYNTHÈSE

Les Italiens connaissent non seulement l'existence des réglementations sur les motorisations et la circulation mais voient en plus précisément ce dont il s'agit. Plus largement, ils s'estiment suffisamment informés sur les questions liées à l'automobile. Ils décernent un large satisfecit aux marques chinoises et coréennes qui proposent à leurs yeux un bon rapport qualité-prix. Affichant un taux d'équipement VP élevé, l'Italie présente en revanche l'une des parts les plus faibles d'équipement en véhicules électriques d'Europe.

Japon

JAPON VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



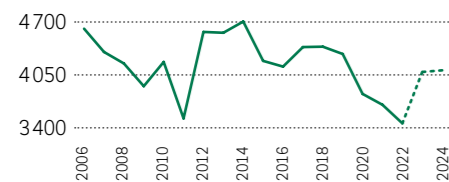
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

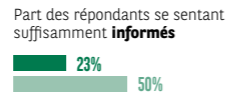
2022 **3,45** | 2023 **4,08** (+18%) | 2024 **4,1** (+0%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

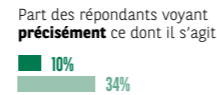
JAPON VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



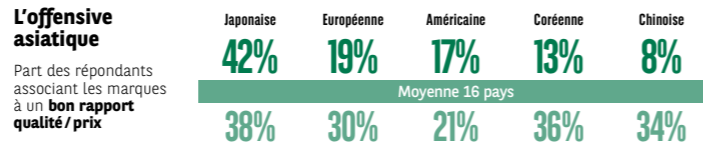
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

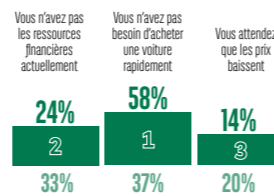
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**



SYNTHÈSE

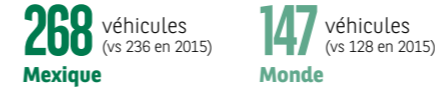
Si le Japon présente le plus haut taux d'équipement VP, il se distingue par le plus faible nombre de véhicules électriques dont les ventes connaissent une évolution très lente. Au sujet des réglementations, les Japonais ne sont pas informés, ne voient pas de quoi il s'agit et ignorent leur existence dans leur pays. Pour eux, toutes les marques étrangères n'ont pas de bon rapport qualité-prix, surtout les Chinoises. S'ils attendent pour acheter un véhicule, c'est qu'ils n'en ont pas besoin et que les prix pourraient baisser.

Mexique

MEXIQUE VS MONDE

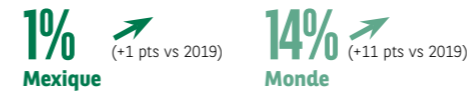
La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



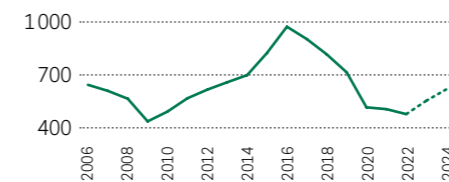
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

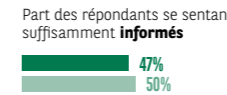
2022 **0,49** | 2023 **0,58** (+18%) | 2024 **0,65** (+13%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

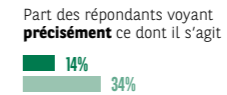
MEXIQUE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

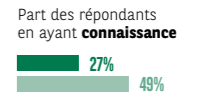
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques



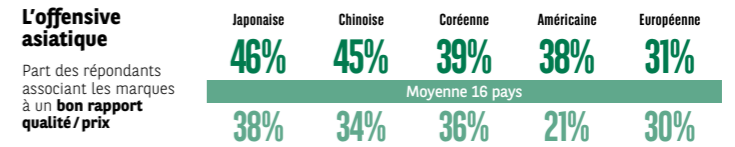
Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



L'offensive asiatique

Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

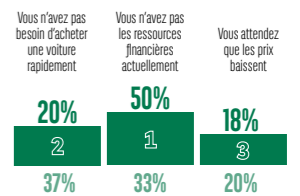
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**



SYNTHÈSE

Les Mexicains sont très critiques vis-à-vis des réglementations. Ils ne savent pas si elles ont cours dans leur pays, ne voient pas précisément ce dont il s'agit et trouvent de toute manière ces mesures injustes. En manque de ressources financières pour acheter une voiture, ils plébiscitent les aides pour passer à l'électrique. Concernant les marques, les Chinoises et les Japonaises trouvent grâce à leurs yeux du fait de leur bon rapport qualité-prix.



NORVÈGE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



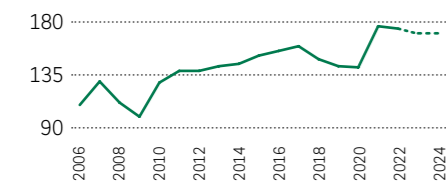
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

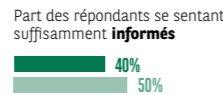
2022 **0,174** | 2023 **0,170** (-2%) | 2024 **0,170** (0%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

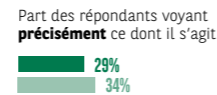
NORVÈGE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques

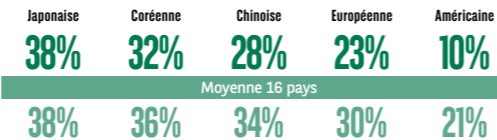


Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

Une décision jugée « difficile »

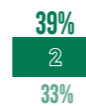
Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



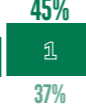
Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**

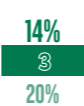
Vous n'avez pas les ressources financières actuellement



Vous n'avez pas besoin d'acheter une voiture rapidement



Vous attendez que les prix baissent



SYNTHÈSE

La Norvège affiche clairement le plus haut taux d'équipement en véhicules électriques, associé au plus grand nombre de bornes de recharge sur le territoire. Les Norvégiens ne savent pas vraiment si des réglementations existent chez eux. Qui plus est, ils ne sentent pas assez informés et ne voient pas précisément ce dont il s'agit. À leurs yeux, les marques américaines ne proposent pas un bon rapport qualité-prix. Acheter un véhicule n'est pas une décision difficile à prendre et ils n'attendent pas une possible baisse des prix pour le faire.



PAYS-BAS VS MONDE

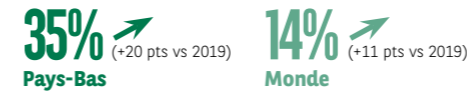
La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE²

Électrique ou hybride rechargeable 2022



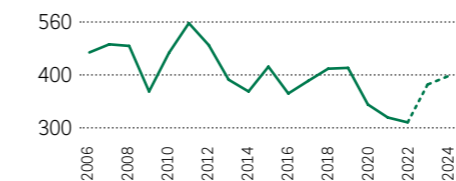
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

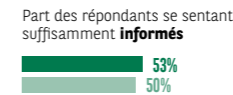
2022 **0,31** | 2023 **0,41** (+30%) | 2024 **0,43** (+5%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

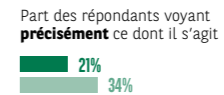
PAYS-BAS VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées

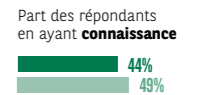
Niveau de connaissance



Mise en place de ZFE



Interdiction à terme de la vente des véhicules thermiques



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques

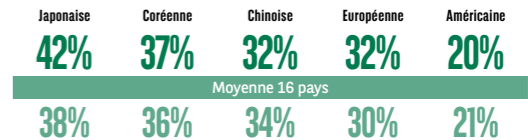


Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

Une décision jugée « difficile »

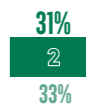
Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



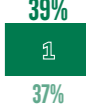
Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**

Vous n'avez pas les ressources financières actuellement



Vous n'avez pas besoin d'acheter une voiture rapidement



Vous attendez que les prix baissent



SYNTHÈSE

Les Pays-Bas ont un circuit d'avance sur le déploiement du véhicule électrique avec le plus grand nombre de recharges par habitant de toute l'étude. Au sujet des réglementations, ils sont particulièrement dans le brouillard et ne voyant pas ce dont il s'agit et en étant les moins nombreux à savoir si elles existent dans leur pays.



POLOGNE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



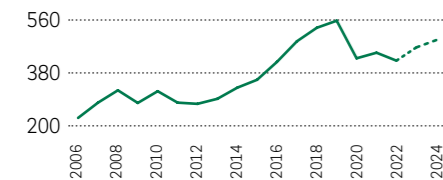
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **0,42** | 2023 **0,47** (+11%) | 2024 **0,49** (+5%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

POLOGNE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques

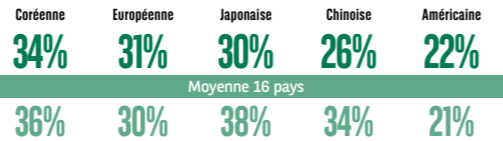


Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

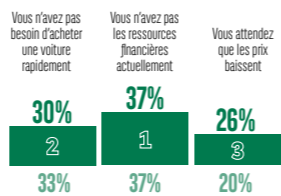
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**



SYNTHÈSE

En Pologne, le taux élevé d'équipement en VP est inversement proportionnel au nombre de bornes de recharges présentes sur le territoire. Au sujet de l'automobile, les Polonais déclarent être suffisamment informés. Ils sont nombreux à voir de quoi parlent les réglementations, mais ne savent pas vraiment s'il en existe chez eux. Ils sont aussi les plus nombreux à ne pas trouver les voitures Chinoises et Japonaises bon marché. Pour eux, la décision d'achat est difficile et l'achat d'une voiture peut attendre en raison du manque de ressources.



PORTUGAL VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



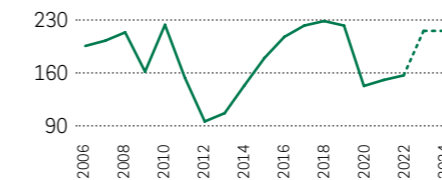
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



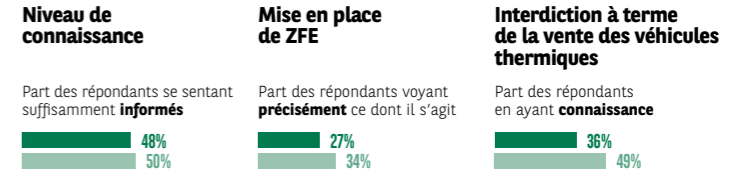
Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **0,16** | 2023 **0,22** (+38%) | 2024 **0,21** (-5%)

La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

PORTUGAL VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées



Une transition à l'électrique sous conditions

Pénalité aux ménages les plus modestes

Part des répondants estimant **injuste** la mesure obligeant au remplacement des voitures thermiques

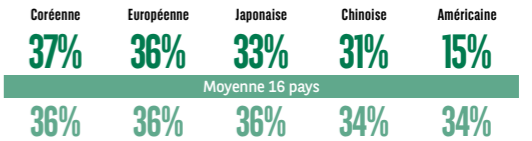


Des aides publiques indispensables

Part des répondants les jugeant « indispensables »



Part des répondants associant les marques à un **bon rapport qualité / prix**



Acheter une voiture... peut attendre

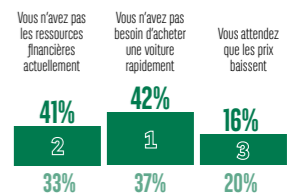
Une décision jugée « difficile »

Part des répondants jugeant l'achat d'une voiture **difficile**



Top 3 des raisons d'attendre pour acheter une voiture

À ceux qui souhaitent acheter une voiture mais **pas dans les 12 prochains mois**



SYNTHÈSE

Au sujet des réglementations, les Portugais sont dans le flou. Ils ne voient pas ce dont il s'agit et n'ont pas une bonne connaissance de leur existence dans leur pays. À leurs yeux, les marques européennes présentent un bon rapport qualité-prix. Acheter un nouveau véhicule est une décision à prendre. Le manque de ressources financières les oblige à attendre pour passer à l'acte et une éventuelle baisse des prix n'est pas pour autant sujette à les faire acheter plus vite une voiture.

ROYAUME-UNI VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



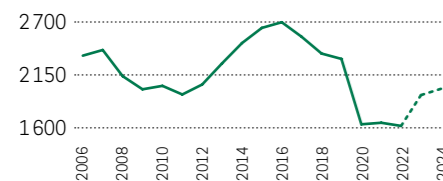
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



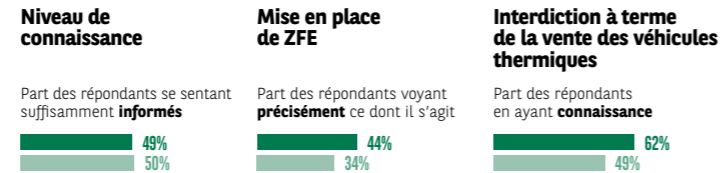
Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **1,61** | 2023 **0,22** (+38%) | 2024 **0,21** (-5%)

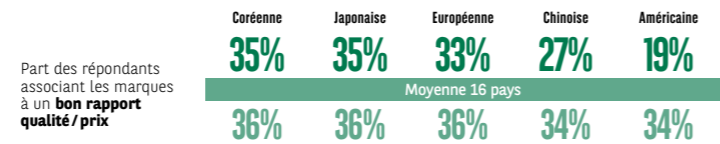
La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

ROYAUME-UNI VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées



Une transition à l'électrique sous conditions



Acheter une voiture... peut attendre



SYNTHÈSE

Confrontés à la décision d'acheter un véhicule, les Britanniques ne la jugent pas vraiment difficile. Et ils ne se projettent pas dans une éventuelle baisse des prix pour passer à l'acte. Ils sont également nombreux à estimer que les marques chinoises proposent un bon rapport qualité-prix. Ils affichent aussi une bonne connaissance et compréhension des réglementations, sujet qui, notamment concernant celles liées à la circulation, fait l'objet de débats publics soutenus.

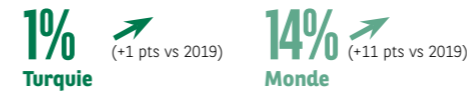
TURQUIE VS MONDE

La place du véhicule particulier

Taux d'équipement en VP pour 1 000 habitants¹ 2022



Part de marché VPE² Électrique ou hybride rechargeable 2022



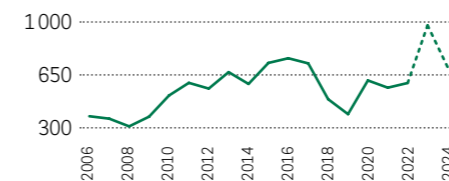
Nombre de bornes de recharge pour 1 000 habitants³ 2022



Prix de l'essence⁴ 2022



Évolution annuelle du marché VPN⁵ (En milliers de véhicules)



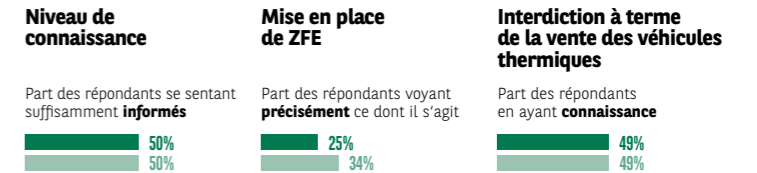
Prévisions de marché⁵ (En millions de VP neufs)

2022 **0,59** | 2023 **0,98** (+65%) | 2024 **0,75** (-23%)

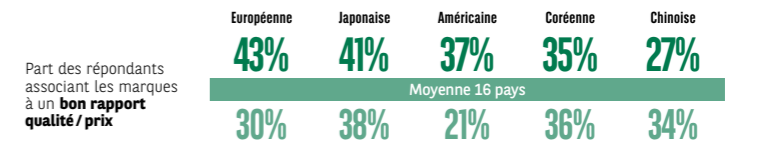
La dynamique de rattrapage des années de contraintes d'approvisionnement post Covid à l'œuvre en 2023 risque de progressivement s'épuiser en 2024. Elle sera par ailleurs contrariée par des prix et des taux d'intérêt qui resteront élevés.

TURQUIE VS MOYENNE 16 PAYS

De nouvelles réglementations mal maîtrisées



Une transition à l'électrique sous conditions



Acheter une voiture... peut attendre



SYNTHÈSE

De tous les pays de l'étude, la Turquie est celui où prendre la décision d'acheter une voiture est la plus difficile. Et si son achat est reporté, c'est souvent par l'absence de ressources financières. En toute logique, ils jugent les aides indispensables pour passer à l'électrique. Si le bon rapport qualité-prix des marques chinoises ne leur saute pas aux yeux, ce n'est pas le cas pour celui des marques américaines qu'ils estiment bon. En matière de réglementations, ils ne voient pas ce dont il s'agit.

AUTO 2024

CHIFFRES DU MARCHÉ



Le marché des véhicules particuliers neufs (VPN)

	2021	2022	2023*	Variation 2023 vs 2022	2024*	Variation 2024 vs 2023
Allemagne	2 622 132	2 651 357	3 080 000	16 %	3 150 000	2 %
Autriche	239 803	215 050	245 000	14 %	270 000	10 %
Belgique	383 123	366 578	495 000	35 %	515 000	4 %
Chine	21 481 537	23 563 287	25 000 000	6 %	25 000 000	0 %
Espagne	859 476	813 396	975 000	20 %	1 050 000	8 %
États-Unis	14 946 971	13 754 300	15 700 000	14 %	16 200 000	3 %
France	1 659 005	1 529 185	1 800 000	18 %	1 800 000	0 %
Italie	1 456 674	1 316 700	1 580 000	20 %	1 680 000	6 %
Japon	3 675 698	3 448 298	4 080 000	18 %	4 100 000	0 %
Mexique	520 112	486 993	575 000	18 %	650 000	13 %
Norvège	176 276	174 329	170 000	-2 %	170 000	0 %
Pays-Bas	324 336	312 129	405 000	30 %	425 000	5 %
Pologne	446 647	419 765	465 000	11 %	490 000	5 %
Portugal	149 740	156 304	215 000	38 %	215 000	0 %
Royaume-Uni	1 647 181	1 614 063	1 935 000	20 %	2 000 000	3 %
Turquie	561 853	592 660	975 000	65 %	700 000	-28 %
TOTAL 16 PAYS	51 150 564	51 414 394	57 695 000	12 %	58 415 000	1 %

* Estimations et prévisions de L'Observatoire de l'Automobile 2024. Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, OICA, ACEA, C-ways.

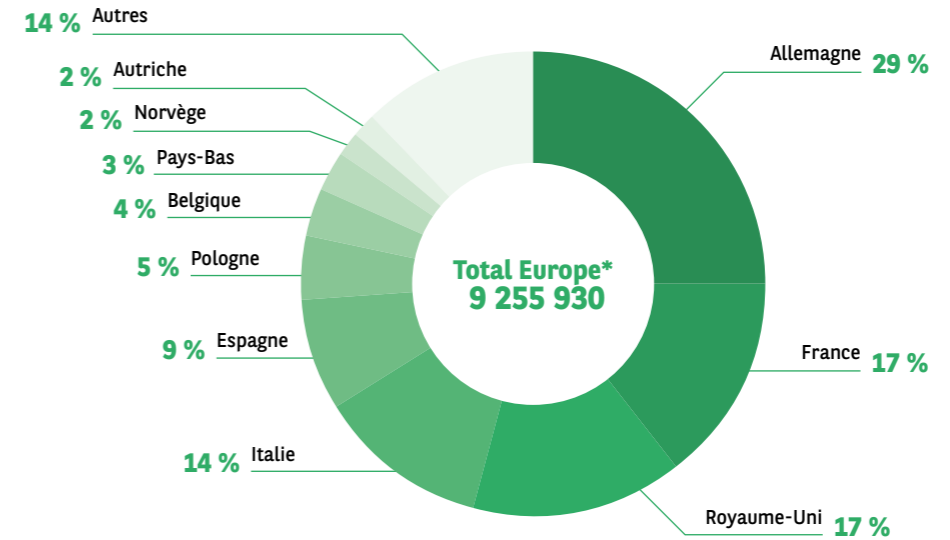
Le marché mondial des véhicules légers (VL)

	2020	2021	2022	2023*	2024*	Variation 2024 vs 2023
Vente Monde en millions d'unités	77,8	81,4	81,0	88	90	2 %

Périmètre : tous pays du monde. Véhicules légers = véhicules particuliers (VP) + véhicules utilitaires légers (VUL).

* Estimations et prévisions de L'Observatoire de l'Automobile 2024. Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, LMC Automotive, prévisions C-Ways.

Immatriculations de véhicules particuliers neufs en Europe* en 2022



* Europe 26 (hors Malte) + UK, Norvège, Suisse et Islande.

Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024.

Le taux d'achat des ménages dans 5 pays

Calcul effectué en retenant strictement les immatriculations à destination des ménages

	Immatriculations particulières 2022, en milliers	Immatriculations totales VPN en 2022, en milliers	Part de particuliers	Part des sociétés	Nombre de ménages en millions (2021)	Taux d'achat des ménages
Allemagne	951	265	359 %	-259 %	41,2	2,3 %
France	699	1 529	46 %	54 %	30,4	2,3 %
Italie	774	1 317	59 %	41 %	25,8	3,0 %
Royaume-Uni	819	1 614	51 %	49 %	29,5	2,8 %
Espagne	366	813	45 %	55 %	18,8	1,9 %
TOTAL	3 609	5 538	65 %	35 %	145,7	2,5 %

Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, Bureau national de statistiques, Fédérations de constructeurs, C-Ways.

Les principales marques en Europe

Ventes annuelles en Europe en 2022, évolution vs. 2021
En unités

		Évolution vs 2021
VOLKSWAGEN	1 197 455	-6,9 %
BMW	646 538	-5,4 %
MERCEDES-BENZ	634 697	-1,5 %
PEUGEOT	619 173	-14,5 %
AUDI	614 545	+2,9 %

Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, ACEA.

Les principaux groupes en Europe

Ventes annuelles en Europe en 2022
En unités

		Évolution vs 2021
VOLKSWAGEN GROUP	2 789 828	-5,7 %
STELLANTIS (PSA-FCA)	2 052 543	-13,7 %
RENAULT GROUP	1 061 560	-2,9 %
HYUNDAI-KIA	1 060 989	+4,2 %
BMW GROUP	817 993	-4,8 %

Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, ACEA.

Le marché du véhicule neuf en France

Nombre d'immatriculations

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*
VPN – Véhicule particulier neuf	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 518	2 214 428	1 650 118	1 659 146	1 529 185	1 800 000
VUL – Véhicule utilitaire léger	372 074	379 424	397 085	438 645	459 038	479 769	401 124	430 787	346 066	365 000

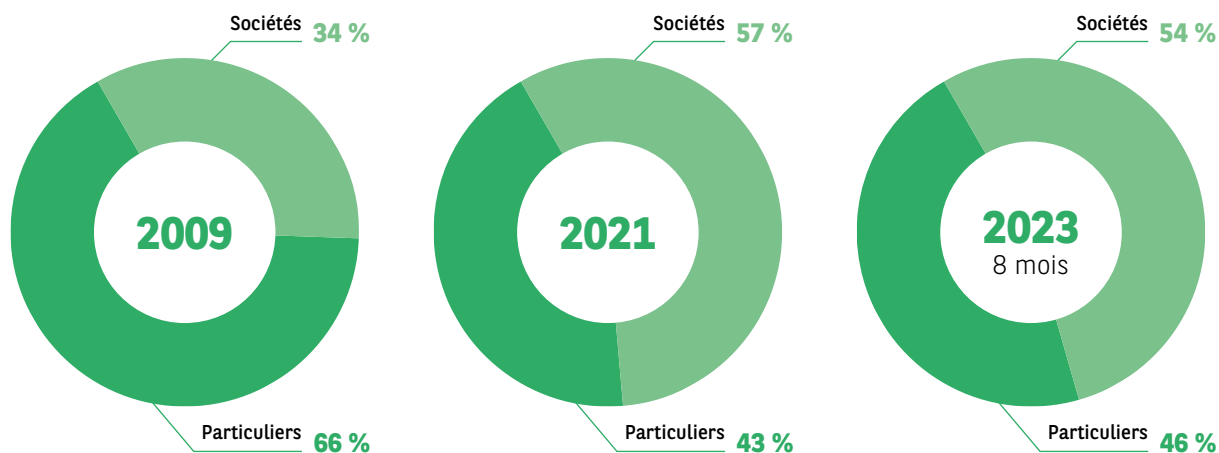
* Estimation et prévisions de L'Observatoire de l'Automobile 2024. Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, C-Ways d'après SIV.

Part des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations de voitures

	2015	2019	2022
Allemagne	1 %	3 %	31 %
Autriche	1 %	4 %	22 %
Belgique	1 %	3 %	26 %
Chine	1 %	5 %	29 %
Espagne	0 %	1 %	9 %
États-Unis	1 %	2 %	8 %
France	1 %	3 %	21 %
Italie	0 %	1 %	9 %
Japon	1 %	1 %	3 %
Mexique	0 %	0 %	1 %
Norvège	22 %	56 %	88 %
Pays-Bas	10 %	15 %	35 %
Pologne	0 %	1 %	6 %
Portugal	1 %	6 %	22 %
Royaume-Uni	1 %	3 %	23 %
Turquie	0 %	0 %	1 %

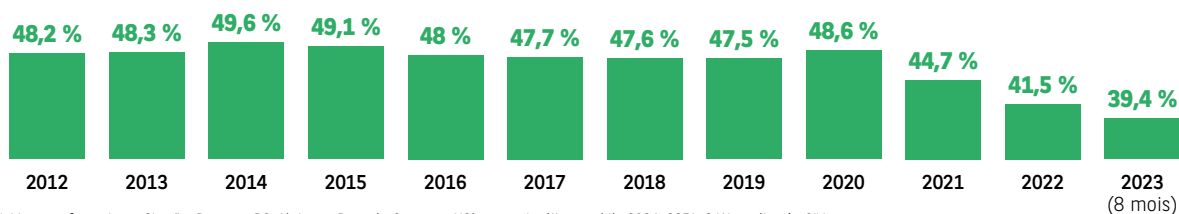
Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, IAE.

La structure du marché du véhicule particulier neuf en France



Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, CCFA, C-Ways d'après SIV.

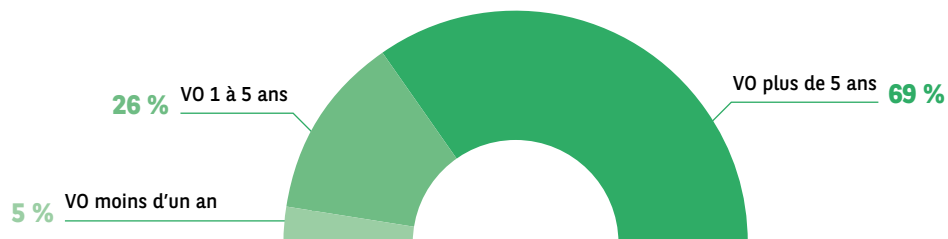
La part de marché des marques françaises* en France, sur le marché des VPN



* Marques françaises : Citroën, Peugeot, DS, Alpine et Renault. Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, CCFA, C-Ways d'après SIV.

Le marché du véhicule particulier d'occasion en France en 2022

8 premiers mois de 2023



Sources : L'Observatoire de l'Automobile 2024, C-Ways d'après SIV.

MÉTHODOLOGIE



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

Les terrains de l'enquête consommateurs **quantitative** ont été conduits par **Harris Interactive du 28 juin au 17 juillet 2023 dans 16 pays** : Allemagne, Autriche, Belgique, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie.

Au total, **15 000** personnes ont été interrogées en ligne (mode de recueil CAWI). Ces personnes âgées de 18 à 65 ans sont issues d'échantillons nationaux représentatifs de chaque pays. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas (sexe, âge). 3 000 interviews ont été réalisées en France et 800 dans chacun des autres pays.

Précision : la moyenne Europe notée dans les graphiques est calculée sur la base des 11 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, France, Italie, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni. Elle ne comprend donc pas la Turquie.

Co-rédaction : Luc Charbonnier et C-Ways

Coordination éditoriale : Patricia Bosc

Conception : © Altavia Cosmic

Illustrations : Altavia Cosmic, Shutterstock

CONSULTEZ LE SITE :
www.alphacredit.be/survey

alphacredit
BNP PARIBAS GROUP 