RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

DOUANES & DROITS INDIRECTS

STATISTIQUE PUBLIQUE

Voitures électriques : vive expansion dans les échanges de voitures de la France depuis six ans

Études et éclairages n°96

http://lekiosque.finances.gouv.fr

Publié le 09/01/2024

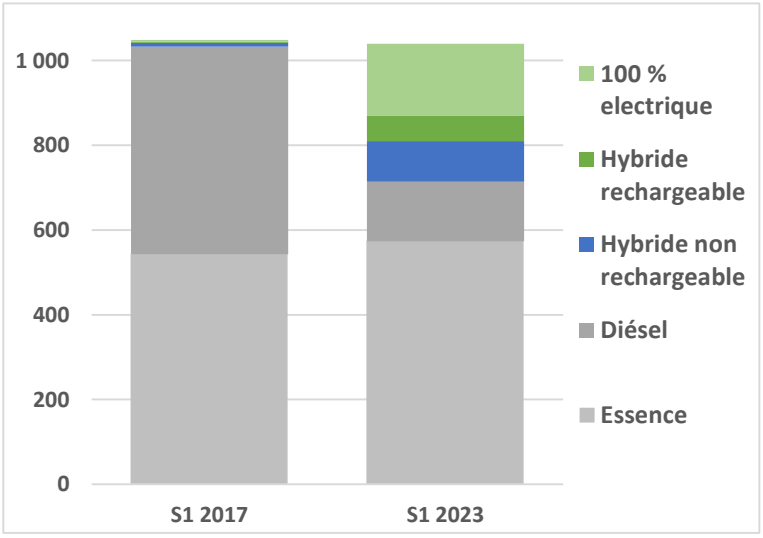
Entre 2017 et 2023, le commerce extérieur de voitures électriques et hybrides a connu une très forte croissance en France : en nombre de voitures, les importations ont été multipliées par plus de 20 et les exportations par près de 4 sur cette période. On compte ainsi 325 000 voitures électriques et hybrides importées au 1er semestre 2023, et 176 000 exportées. Malgré cette hausse, les seules voitures électriques (non hybrides) ne représentent encore que 16 % du total des importations de voitures et 10 % des exportations au 1er semestre 2023.

Le commerce de voitures électriques de la France s'effectue majoritairement avec l'Union européenne et est principalement réalisé par des entreprises de nationalités française et allemande. Toutefois, la part de la Chine dans les importations de la France prend de l'ampleur sur la période récente, de même que la part des importations réalisées par des groupes étrangers (plus de la moitié des voitures électriques importées au 1er semestre 2023).

Le développement des importations de voitures électriques contribue en grande partie à la détérioration du solde commercial enregistré pour les voitures : celui-ci diminue de 3,0 Md€ et celui des voitures électriques de 3,2 Md€ entre les 1ers semestres 2017 et 2023.

Il induit également une dépendance croissante de la France aux importations dans le contexte de la hausse des immatriculations de voitures électriques. Au 1er semestre 2023, les importations nettes (après déduction des exportations) de voitures électriques neuves représentent ainsi près des trois quarts des immatriculations du semestre.

FIGURE 1 : ÉVOLUTION DES IMPORTATIONS DE VOITURES DE LA FRANCE ENTRE LES 1ERS SEMESTRES 2017 ET 2023 (EN MILLIERS DE VOITURES)



Le secteur de l'automobile au sein de l'Union européenne (UE) connaîtra, dans les années à venir, d'importantes mutations, en raison notamment de l'interdiction de la vente dans l'UE, à partir de 2035, des voitures neuves avec un moteur thermique (essence, diésel ou hybride). Cette interdiction a pour objectif de réduire de 100 % les émissions de CO2 produites par les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers neufs en 2035. En outre, à plus courte échéance, pour favoriser la décarbonation de l'économie et soutenir le développement des ventes de voitures électriques, en France un « bonus écologique » de plusieurs milliers d'euros accompagne, depuis quelques années, l'achat de voitures zéro émission[1].

Le solde extérieur de la France en voitures, excédentaire au début des années 2000, n'a cessé de se dégrader pour devenir durablement déficitaire depuis 2007 et atteindre -9,4 Md€ au 1er semestre 2023, avec une très forte progression des importations de voitures électriques.

Dans la présente étude, l'évolution des échanges extérieurs de voitures particulières (*cf*. Méthodologie pour le champ précis de l'étude) par type de motorisation en France et dans l'UE sera analysée dans une première partie. L'étude portera ensuite sur l'origine des importations et la destination des exportations de voitures électriques en distinguant la nationalité des constructeurs. Elle décrira enfin l'impact du verdissement des échanges de voitures sur le solde commercial et sur la dépendance française des immatriculations aux importations.

LE VERDISSEMENT DU COMMERCE EXTERIEUR DE VOITURES ACCELERE EN FRANCE ET DANS LE RESTE DE L'UNION EUROPEENNE

En France, les échanges extérieurs de voitures électriques et hybrides ont bondi depuis 2017 (*cf*. figure 1). D'un peu plus de 15 000 unités au 1er semestre 2017, le nombre de voitures électriques et hybrides importées a été multiplié par plus de 20 en six ans, pour atteindre près de 325 000 au 1er semestre 2023. Le diagnostic est sensiblement le même à l'exportation, quoique d'une moindre ampleur. Ainsi, entre le 1er semestre 2017 et le 1er semestre 2023, le nombre de voitures électriques et hybrides exportées a été multiplié par près de 4, passant de 47 000 à 176 000 unités.

La croissance des échanges de voitures électriques et hybrides importées au cours de cette période est portée pour plus de la moitié par les voitures électriques, suivie des hybrides non rechargeables (pour 28 %) et des hybrides rechargeables (à hauteur de 19 %). La hausse des exportations repose pour sa part sur les voitures hybrides non rechargeables (49 % de la hausse) et sur les voitures électriques (46 % de la hausse).

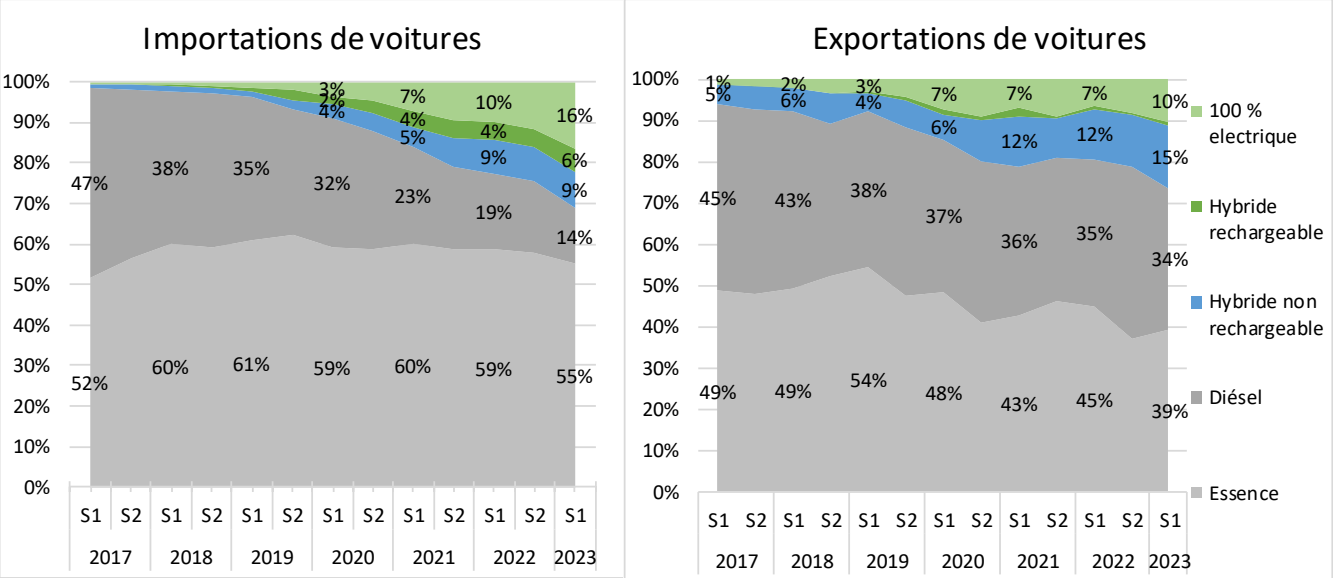
La forte croissance des échanges extérieurs de voitures électriques et hybrides s'est accompagnée d'une nette hausse de leur part dans le commerce total de voitures (*cf*. figure 2). Alors qu'elles avaient une part très faible dans le commerce extérieur de voitures au 1er semestre 2017 (1 % du total des voitures importées et 6 % du total des voitures exportées), les voitures électriques et hybrides représentent, six ans plus tard (au 1er semestre 2023), près d'une automobile importée sur trois (31 %), et plus d'une sur quatre exportée (26 %).

Malgré cette hausse considérable des échanges de voitures électriques et hybrides, la part des voitures uniquement électriques demeure encore limitée : les importations de voitures électriques représentent 16 % du total des voitures importées au 1er semestre 2023 et 10 % des exportations.

La hausse de la part de l'électrique et de l'hybride dans les échanges extérieurs d'automobiles s'est faite au détriment des motorisations thermiques (fonctionnant avec de l'essence ou du diésel). Dans le cas des importations, la baisse de la part des véhicules thermiques est uniquement due au diésel, les voitures à essence représentant en 2017 comme en 2023 un peu plus d'une voiture importée sur deux. Ainsi, alors qu'ils avaient culminé en 2008 à près de trois voitures sur quatre importées, les véhicules diésel ne représentaient qu'un peu moins d'une voiture importée sur deux en 2017 et à peine plus d'une voiture importée sur sept au 1er semestre 2023. En comparaison des importations, la baisse de la part du thermique dans les exportations de voitures est plus équilibrée entre le diésel et l'essence. Ainsi, sur les six dernières années, la part du diésel est passée de 45 % à 34 % et celle de l'essence de 49 % à 39 %.

[1] Il est prévu dans le cadre de la loi ''industrie verte'' de faire évoluer les conditions d'attribution de ce bonus à partir de 2024 en tenant compte d'un score environnemental.

FIGURE 2 : REPARTITION DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DE VOITURES DE LA FRANCE PAR TYPE DE MOTORISATION (EN % DU NOMBRE DE VOITURES)



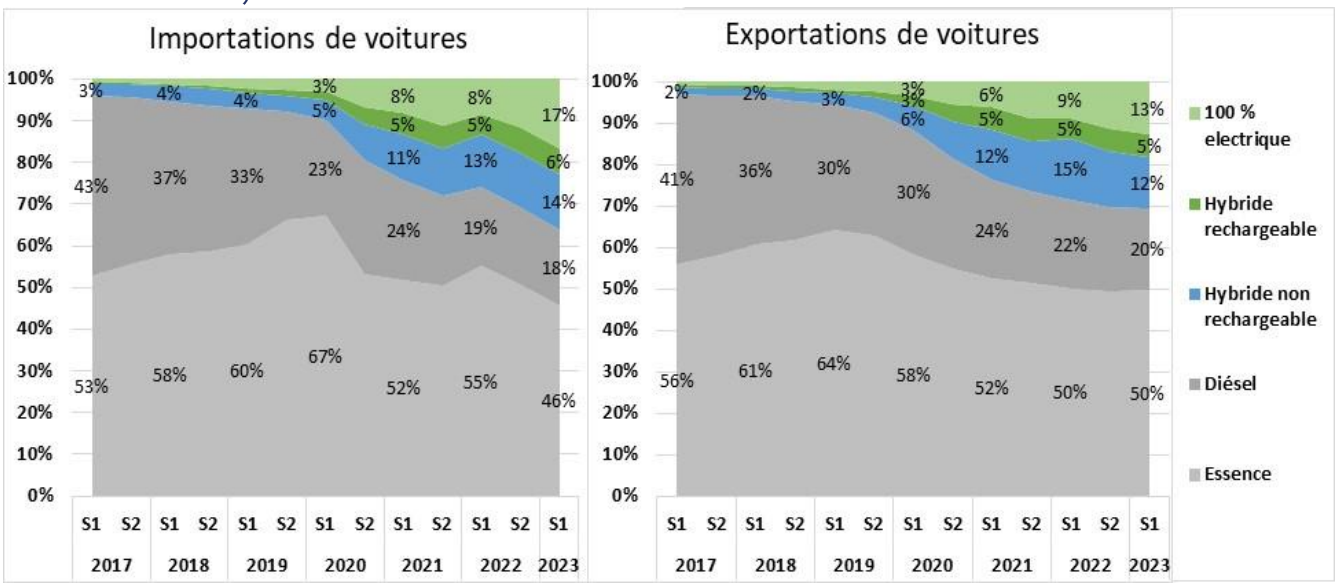
Source : DGDDI / DSECE.

Les échanges de voitures électriques et hybrides de l'Union Européenne (UE) ont également fortement progressé[2]. Les importations ont été multipliées par 9, de 0,3 million d'unités au 1er semestre 2017 à 2,8 millions d'unités au 1er semestre 2023, une évolution proche de celle des exportations, passées de 0,3 million à 2,6 millions de voitures électriques et hybrides exportées au cours de la même période.

Au 1er semestre 2023, la part des voitures électriques et hybrides dans les échanges extérieurs de voitures de l'UE est supérieure à celle de la France. La proportion de voitures électriques et hybrides parmi les voitures importées par l'UE (36 %) dépasse celle de la France (31 %) en raison de la part de l'hybride non rechargeable plus élevée dans l'UE (14 %) qu'en France (8 %). Les parts de l'électrique et de l'hybride rechargeable sont quant à elles similaires en France et dans l'UE.

La part des voitures électriques et hybrides exportées par l'UE (31 %) dépasse également celle de la France (26 %). Cela s'explique par l'hybride rechargeable (5 % du total dans l'UE, 1 % en France) et par l'électrique (13 % dans l'UE, 10 % en France). À l'inverse, la proportion de voitures hybrides non rechargeables exportées par la France (15 %) dépasse celle de l'UE (12 %).

FIGURE 3 : REPARTITION DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DE VOITURES DE L'UNION EUROPEENNE PAR TYPE DE MOTORISATION (EN % DU NOMBRE DE VOITURES)



Source : Eurostat.

[2] Le constat est identique pour les principaux voisins de la France (cf. annexe).

Seules les voitures 100 % électriques seront analysées par la suite car c'est le type de motorisation dont la croissance des échanges extérieurs est la plus forte. En outre, celle-ci est appelée à se poursuivre dans un futur proche en raison de l'interdiction, à partir de 2035, des ventes des autres motorisations.

L'essentiel des voitures électriques importées par la France sont originaires de l'Union européenne et de l'Asie

Au premier semestre 2023, près d'une voiture électrique importée en France sur deux est originaire d'un pays de l'Union européenne (*cf.* figure 4). La part de l'UE dans les importations de voitures électriques de la France fluctue autour d'une moyenne de 53 % entre 2017 et 2023, avec un minimum de 29 % au 1er semestre 2017 et un maximum de 65 % au 2e semestre 2020. Cette part est proche de 50 % au 1er semestre 2023. Au sein de l'UE, les principaux pays d'origine des véhicules importés en France sont l'Allemagne (31 % des voitures importées de l'UE), la Slovaquie (21 %) et l'Italie (19 %).

La majorité des voitures électriques sont importées par des entreprises appartenant à des groupes. Ceux-ci sont pour l'essentiel des constructeurs automobiles. La nationalité de ces groupes correspond donc à celle des constructeurs qui importent les véhicules. Elle permet d'affiner l'analyse de l'origine des importations.

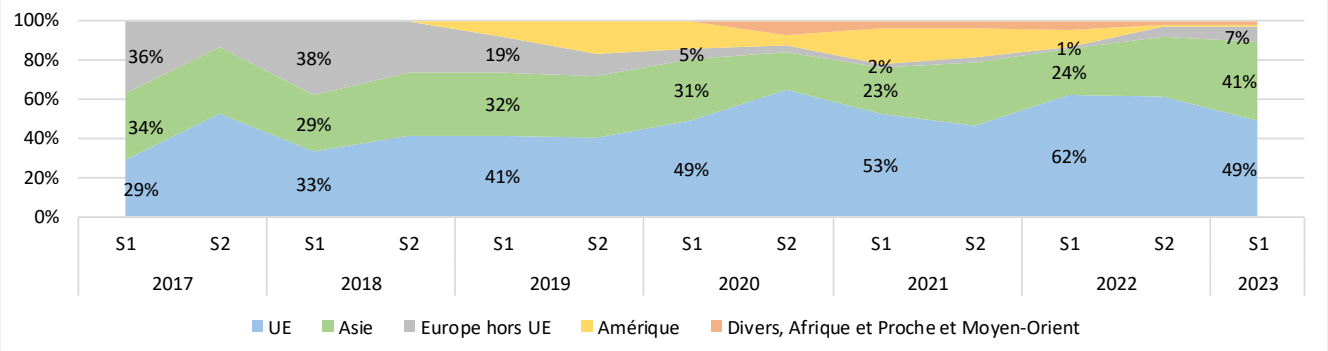
Au 1er semestre 2023, près de 90 % des voitures électriques importées par la France de l'Union européenne (UE) le sont par des groupes[3] européens. Les groupes de nationalité française sont majoritaires dans les importations par la France de voitures électriques originaires de l'UE, suivis par les groupes allemands et, dans une bien moindre mesure, par les groupes états-uniens.

Au 1er semestre 2023, l'Asie est la seconde zone géographique d'origine des importations de voitures électriques de la France. Au 1er semestre 2023, l'Asie représente 41 % des véhicules importés en France, en nette hausse par rapport au 1er semestre 2022 (+17 points). Cette augmentation s'explique en grande majorité par les importations d'origine chinoise qui ont été multipliées par près de 4 en un an. Plus d'une voiture électrique importée par la France sur trois (34 %) est originaire de Chine au 1er semestre 2023, ce qui place ce pays en tête des pays fournisseurs de la France.

La majorité des voitures électriques importées d'Asie l'ont été par des groupes de l'UE, américains ou asiatiques. Début 2023, les groupes états-uniens, français et chinois représentent respectivement 32 %, 30 % et 20 % des importations de véhicules originaires d'Asie**.** La part des groupes français, d'un peu plus de 50 % en moyenne sur 2017-2022, recule nettement[4] depuis le 2e semestre 2022 face à la percée opérée par les groupes américains et chinois qui importaient peu en France depuis l'Asie avant 2022.

Contrairement à la Chine, la part du Royaume-Uni s'est nettement réduite. La part du Royaume-Uni parmi les fournisseurs de la France en voitures électriques est passée de 36 % à 7 % entre les 1ers semestres 2017 et 2023. Une évolution identique est observée pour l'Europe hors UE, les importations originaires du Royaume-Uni représentant 99 % de celles originaires de l'Europe hors UE. Bien que la part du Royaume-Uni ait été divisée par 5 au cours de la période, le nombre de voitures électriques importées de ce pays a été multiplié par 7 en raison de la croissance exceptionnelle de ce marché. Ces voitures sont importées majoritairement par des groupes japonais et, dans une moindre mesure, allemands.

FIGURE 4 : REPARTITION DES IMPORTATIONS DE VOITURES ELECTRIQUES DE LA FRANCE PAR REGION D'ORIGINE (EN % DU NOMBRE DE VOITURES)



Source : DGDDI/DSECE

[3] Voir la partie méthodologie pour plus de précisions

[4] Le nombre de voitures importées d'Asie par les groupes français continue toutefois d'augmenter, de 65 % entre les premiers semestres 2022 et 2023.

L'Union européenne et le Royaume-Uni sont les principales destinations des voitures électriques exportées par la France

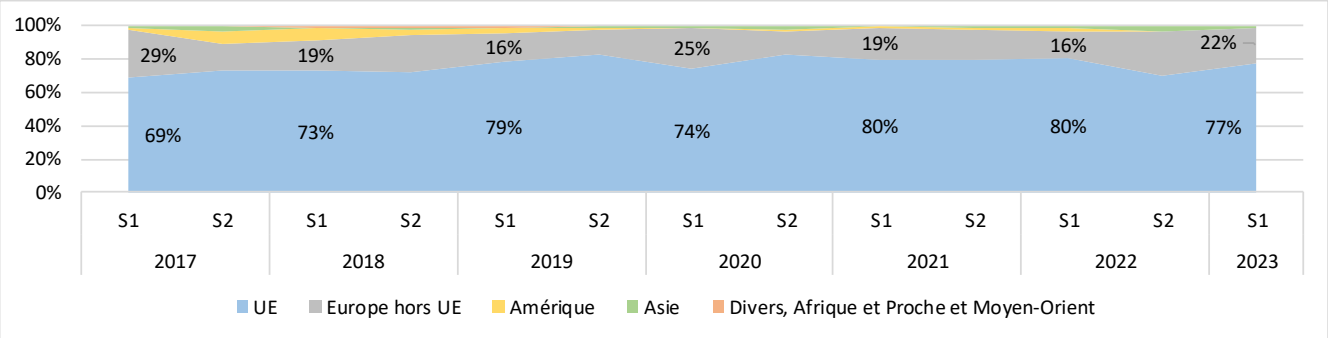
Plus des trois quarts des voitures électriques exportées par la France le sont vers l'UE (cf. figure 5). 77 % des voitures électriques exportées par la France sont destinées aux pays de l'UE. L'Allemagne est le premier pays de destination des ventes françaises : deux voitures électriques sur cinq (41 %) exportées vers l'UE au 1er semestre 2023 l'ont été vers ce pays. Parmi les exportations vers l'UE depuis la France, viennent ensuite comme principales destinations l'Italie (16 %) et la Belgique (11 %).

Les exportations de voitures électriques de la France vers l'UE sont réalisées quasi exclusivement par des groupes européens. Alors que les groupes français étaient responsables de plus des trois quarts des exportations de 2017 à 2020, la montée en puissance des groupes allemands a été telle que la part de marché des groupes français stagne à 50 % depuis 2022.

Le Royaume-Uni est la principale destination des ventes de voitures électriques de la France au sein de l'Europe hors UE. L'Europe hors UE est destinataire d'un peu moins d'un quart des exportations de la France au 1er semestre 2023 (22 %). Le Royaume-Uni concentre les deux tiers des exportations de cette zone géographique au 1er semestre 2023. La Turquie (15 % de part de marché) et la Suisse (9 % de part de marché) constituent également des destinations importantes pour les exportations de la France au sein de l'Europe hors UE.

La quasi-totalité des voitures électriques exportées vers l'Europe hors UE sont issues de groupes français. Au 1er semestre 2023, les groupes français représentaient 96 % des exportations de voitures électriques vers l'Europe hors UE. Depuis 2017, cette part est proche des 95 % sauf en 2021 où elle a temporairement reculé à deux tiers environ, en raison de la hausse cette année-là des exportations de groupes allemands vers cette zone, depuis la France.

FIGURE 5 : REPARTITION DES EXPORTATION DE VOITURES ELECTRIQUES DE LA FRANCE PAR REGION DE DESTINATION (EN % DU NOMBRE DE VOITURES)



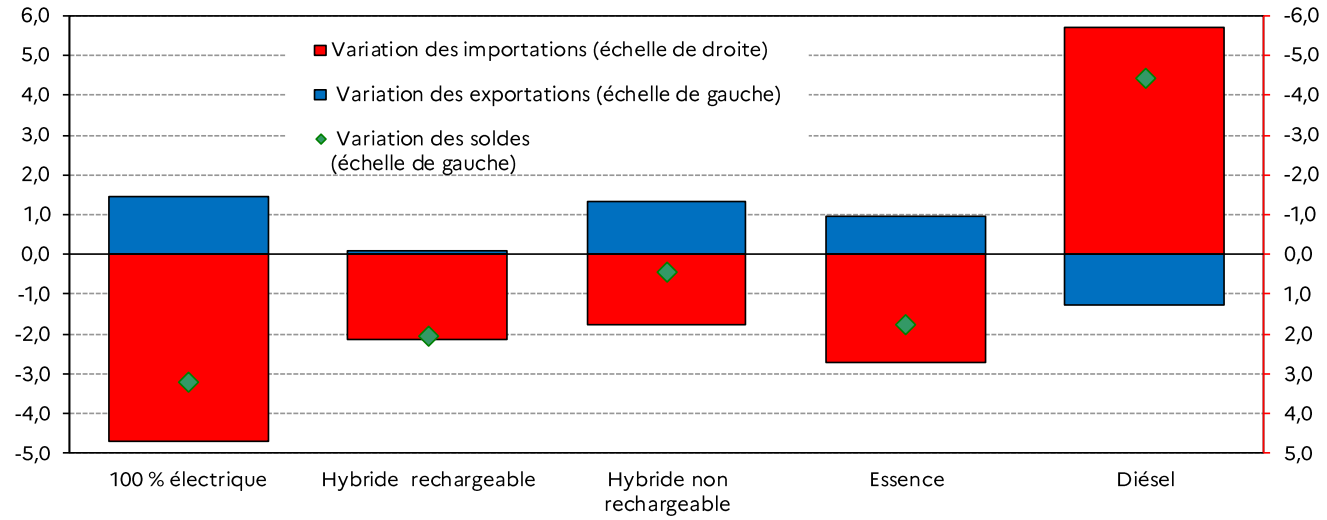
Source : DGDDI/DSECE

La dégradation du solde commercial des voitures est en premier lieu due à l'électrique

La détérioration du solde des voitures électriques en valeur est la plus marquée de toutes les motorisations. Le solde des voitures, toutes motorisations confondues, s'est dégradé de 3,0 milliards d'euros (Md€) entre le 1er semestre 2017 et le 1er semestre 2023, passant de -6,3 Md€ à -9,4 Md€. Cette baisse est d'abord due aux voitures électriques (-3,2 Md€) et hybrides (-2,4 Md€) en raison d'une hausse des importations trois fois plus élevée que celle des exportations au cours de cette période. Mais le solde des voitures à essence se dégrade également (-1,8 Md€), la hausse des importations étant plus forte que celle des exportations entre le 1er semestre 2017 et le 1er semestre 2023.

À l'inverse, le solde des voitures thermiques augmente globalement de 2,7 Md€. Cette amélioration s'explique par la hausse du solde pour le diesel (4,4 Md€) en raison d'une baisse des importations plus importante que celle des exportations. Elle fait plus que compenser la diminution du solde observée pour les véhicules à essence.

FIGURE 6 : VARIATIONS DES IMPORTATIONS, DES EXPORTATIONS ET DU SOLDE DES VOITURES DE LA FRANCE PAR TYPE DE MOTORISATION (EN MILLIARDS D'EUROS) ENTRE LE 1ER SEMESTRE 2017 ET LE 1ER SEMESTRE 2023

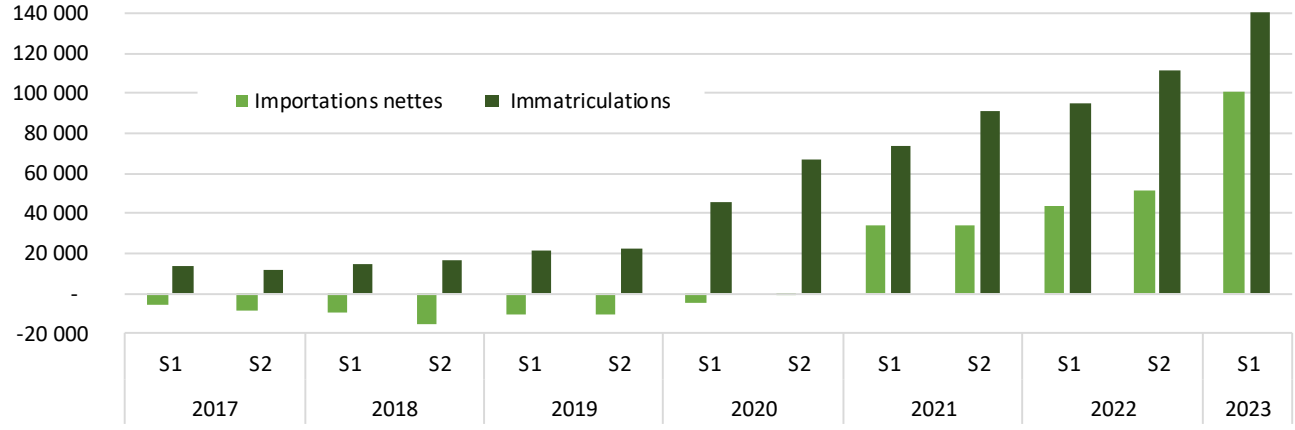


Source : DGDDI/DSECE
Lecture : le solde électrique se dégrade de 3,2 Md€ : les exportations augmentent de 1,5 Md€ et les importations s'accroissent de 4,7 Md€.

Outre une détérioration du solde commercial, la progression des échanges de voitures électriques est allée de pair avec une dépendance croissante des immatriculations aux importations nettes, définies comme la différence entre les importations et les exportations.

À partir de 2021, les importations nettes représentent une part croissante des immatriculations (*cf.* figure 7)**.** Si de 2017 à 2020 la France a importé moins de voitures électriques neuves qu'elle n'en a exporté, le rapport s'inverse à partir de 2021 : quasiment aussi nombreuses que les exportations au 2nd semestre 2020, les importations dépassent de près de 100 000 unités les exportations au 1er semestre 2023. Au total, les importations nettes de véhicules électriques neufs représentent 72 % des immatriculations de voitures électriques neuves au 1er semestre 2023, en nette hausse par rapport à leur moyenne de la période 2021-2022 (44 %). Entre 2021 et 2023, la croissance des importations nettes a été identique à celle des immatriculations (+67 000 unités), signe que la hausse de la demande de voitures électriques neuves en France n'a pas été uniquement satisfaite par la production nationale.

FIGURE 7 : ÉVOLUTION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES ELECTRIQUES NEUVES ET DES IMPORTATIONS NETTES DE VOITURES ELECTRIQUES NEUVES (EN NOMBRE DE VOITURES)



Source : DGDDI/DSECE pour les importations nettes, Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition écologique pour les immatriculations.

Méthodologie

Le champ des voitures retenu dans cette étude est plus restreint que celui de la nomenclature agrégée de la CPF C29A « Produits de la construction automobile ». Il se limite aux voitures particulières neuves et d'occasion conçues pour le transport de moins de dix personnes, dont les codes de produits en nomenclature NC8[5] sont les suivants :

- Voitures à essence :
87032490, 87032410, 87032390, 87032319, 87032311, 87032290, 87032210, 87032190, 87032110.
- Voitures fonctionnant au diésel :
87033390, 87033319, 87033311, 87033290, 87033219, 87033211, 87033190, 87033110.
- Voitures hybrides non rechargeables :
87034010, 87034090, 87035000.
- Voitures hybrides rechargeables :
87036010, 87036090, 87037000.
- Voitures électriques :
87038010, 87038090.

Dans le dernier paragraphe de l'étude, le champ des voitures exclut les voitures d'occasion afin de rendre comparables les données du Service des données et études statistiques (SDES) et du DSECE.

La nationalité des groupes des entreprises importatrices et exportatrices de voitures électriques a été déterminée à partir de la base LIFI de l'Insee. Lorsque l'information sur la nationalité était absente, nous avons utilisé le pays du siège. Ces groupes correspondent essentiellement aux constructeurs automobiles.

Les données de l'année 2023 complète n'étant pas encore disponibles, cette étude s'est arrêtée au 1er semestre 2023. Lorsque 2023 est évoqué dans l'étude, cela signifie 1er semestre 2023.

Pour en savoir plus :

[1] EE 76 : « Aggravation du déficit automobile, malgré la reprise des exportations », juin 2017

[2] EE 63 : « Erosion de la part du diesel dans les échanges de voitures particuliers », janvier 2016

[3] Immatriculations de voitures particulières neuves en août 2023, ministère de la transition écologique

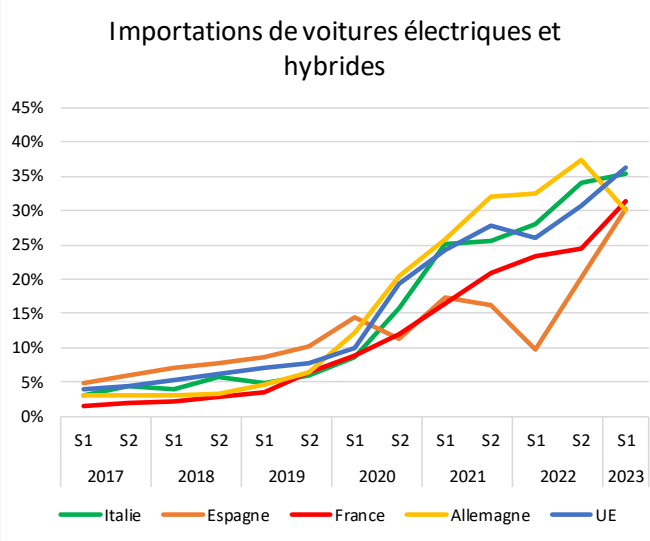
[4] International trade in hybrid and electric cars, Eurostat, octobre 2022

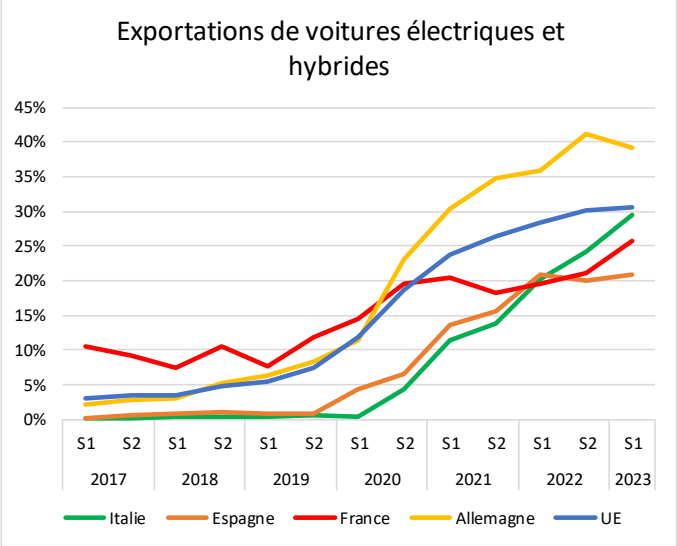
[5] Global electric vehicules outlook, Agence internationale de l'énergie, avril 2023

[5] Les libellés auto-suffisants de ces NC8 sont disponibles dans le fichier des données complémentaires.

Annexe

ANNEXE : PART DES IMPORTATIONS ET DES EXPORTATIONS DE VOITURES ELECTRIQUES ET HYBRIDES DANS LE TOTAL DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DE VOITURES (EN % DU NOMBRE D'UNITES) DE L'ITALIE, L'ESPAGNE, LA FRANCE, L'ALLEMAGNE ET L'UE





Source : Eurostat.

Pour accéder aux séries chronologiques détaillées citées en analyse, se reporter à la rubrique « Études et éclairages » du site « Le Chiffre du commerce extérieur » (https://lekiosque.finances.gouv.fr)

Directrice de la publication : Isabelle BRAUN-LEMAIRE
Rédaction en chef : Ketty ATTAL-TOUBERT et Boris GUANNEL
Rédaction : Renaud VIGNE
Département des statistiques et des études du commerce extérieur - 11, rue des deux communes 93558 Montreuil Cedex
Mél : diffusion.stat@douane.finances.gouv.fr
ISSN 2430-2627 - Reproduction autorisée avec mention d'origine et de date