MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE
*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction générale du Trésor

Le secteur automobile tchèque établit un record de production thermique en 2024 et freine le virage de l'électromobilité

Une publication du SE de Prague
Février 2025

L'industrie automobile, qui représente près de 10 % du PIB tchèque et 25 % de la production manufacturière, a produit un record de 1,45 M véhicules en 2024 (+4 % en g.a), dont 93 % sont exportés (54,5 Md€). Le véhicule thermique représentant 89,6 % de la production. La production de véhicules électriques, faute de réelle demande européenne, a baissé (-13,2 % en g.a.), malgré une hausse des immatriculations nationales (+67 % avec 4,75 % des ventes en 2024).

L'industrie automobile, pilier de l'économie tchèque, est largement détenues par des investisseurs étrangers

La Tchéquie est le 4ème producteur automobile de l'UE et le deuxième producteur mondial de voitures particulières par habitant. En 2024, le pays a atteint un record avec 1,45 M de véhicules produits (+4 % en g.a), dont 89,6 % de véhicules thermiques. La part des véhicules électrifiés produits est passée de 13 % à 10,4 % en raison de la baisse de production (-16,2 % en g.a) sur les segments des véhicules à batterie (113 570 BEV, -13,2 %) et des hybrides-rechargeables (38 340 PHEV, -23,8 %).

L'industrie automobile est un pilier de l'économie tchèque, représentant près de 10 % du PIB national et totalisant 25 % de la production manufacturière. Avec 18 % des actifs manufacturiers (748,5 Md CZK, +5 % en 2022), elle regroupe environ 1,16 k entreprises et génère 25 % des revenus sectoriels. Le secteur automobile représentait 17 % de la valeur ajoutée manufacturière en 2022 (8,42 Md€ / 210,5 Md CZK, - 11 % en g.a.). Le secteur emploie directement environ 180 k personnes, un chiffre stable (+2,9 % par rapport à 2019) et près de 500 k en incluant les emplois indirects, soit environ 10 % de la population active. En 2023, le salaire moyen de l'industrie automobile était de 2 176,8 € (54 637 CZK, +8,8 %), supérieur de 30,15 % au salaire manufacturier moyen. En 2022, la productivité était de 50,2k€/salarié (1,255 M CZK/salarié), en hausse de 10 % par rapport à 2021.

Trois constructeurs concentrent l'essentiel de la production de véhicules particuliers : *Skoda Auto* (61,7 % de la production, +3,7 % en g.a.), filiale du groupe *Volkswagen, Hyundai Motor* (23 %, -2,8 %) et Toyota (17 %, +17,2 %). Ces entreprises s'appuient sur un écosystème de sous-traitants et équipementiers tels que *Valeo, Faurecia, EATON, Varroc Lighting, Bosch, ZF, Honeywell* ou *BMW* présents en Tchéquie pour leurs activités de fabrication comme de recherche et développement. Le secteur bénéficie d'une main-d'œuvre qualifiée, de coûts compétitifs et de sa position géographique stratégique en Europe, attirant des investisseurs étrangers, arrivés massivement dans les années 1990, contrôlant 95 % de la production et employant 85 % des salariés.

Une industrie très intégrée à la chaîne de valeur automobile européenne

Ne pouvant absorber les volumes produits, 93 % de la production de l'industrie automobile tchèque est exportée, représentant 54,48 Md€ en 2024 (+3 % en g.a.), soit 22,4 % des exportations nationales. Les flux concernent principalement les véhicules finis (61 %), les pièces détachées (29 %), les batteries (7 %) et les moteurs (3 %). L'Allemagne est le principal client (22 % des véhicules finis, contre 29 % en 2020), suivie par le Royaume-Uni (12 % contre 6 % en 2020), la France (8 %) et la Pologne (7 %). Le secteur enregistre un excédent commercial structurel qui a atteint 27,33 Md€ en 2024 (+12,3 %). En 2023, la Tchéquie détenait la huitième part de marché mondiale à l'export la plus élevée. En 2024, 114 k véhicules électriques à batterie ont été exportés, soit 3,9 Md€ (-10 % en g.a), notamment vers l'Allemagne (25 %, - 29 % en g.a), le Royaume-Uni (24 %, + 150 % en g.a) et la France (8 %, - 25 % en g.a).

La Tchéquie entretient une relation dynamique avec le marché automobile français et dispose d'un excédent de 2,5 Md€ en 2024 (-3 % en g.a). Sur l'année, la Tchéquie était notre quatrième fournisseur d'automobiles (2,6 Md€, -1,1 % en g.a) et sixième fournisseur d'équipements (1 Md€, -2,3 % en g.a) . La Tchéquie est notre 11e client pour les véhicules (0,7 Md€, +6,3 % en g.a) et pour les équipements automobiles (0,47 Md€, +2,4 % en g.a).

Un marché national dynamique qui a entamé une transition lente vers l'électromobilité faute d'infrastructures et d'incitations suffisantes

Le marché tchèque est relativement dynamique, avec 232 000 véhicules neufs immatriculés en 2024, en hausse de + 5 % par rapport à 2023 (221 k) et 2022 (192 k), s'approchant des volumes de vente pré-Covid-19 (250 k en 2019). La marque nationale Skoda reste de loin la plus commercialisée (34 % des nouvelles immatriculations en 2024). La part de marché des marques françaises (*Renault, Dacia, Citroën, Peugeot*) a atteint 10 % en 2024 (+2,8 %).

En 2024, le nombre d'immatriculations de BEV a progressé de +67 %, faisant passer la part des BEV dans le parc automobile tchèque à 4,75 %, contre 3 % en 2023, 2 % en 2022 et 1,8 % en 2021, tout en étant bien inférieure à la moyenne européenne (21,2 % et 16 % en France). La mise en œuvre du Plan national pour une mobilité propre devrait permettre de renforcer la part de l'électromobilité sur le marché tchèque, l'objectif fixé étant de passer de 35 k BEV en circulation en 2023 à 50 k d'ici fin 2025, 250 k en 2030 et 1 M en 2035. Les constructeurs craignent toutefois que le non-renouvellement des subventions à destination des entreprises et des collectivités, comme l'absence de subvention pour les particuliers, ne gèle les ventes, phénomène déjà observé en Europe occidentale. La faiblesse du réseau d'infrastructures de recharge constitue également un frein au déploiement des véhicules électriques.

Le virage vers l'électromobilité comme défi majeur de l'industrie automobile tchèque

La Tchéquie peine à s'imposer dans la chaîne de valeur de l'électromobilité face à la Pologne et la Hongrie. L'abandon en 2023 du projet de gigafactory de batteries par *Volkswagen* (5 k emplois envisagés à l'origine) illustre ses freins structurels : coûts énergétiques élevés, retards administratifs et manque d'infrastructures. Sans production de batteries à grande échelle, Prague risque de perdre son statut de hub automobile. Pour y remédier, le gouvernement a lancé en 2024 la *Société publique d'investissement et de développement (SIRS)* pour développer des zones industrielles prioritaires comme *Cheb II* (site industriel de 140 ha à Karlovy-Vary). Il soutient également le possible investissement de 8 Md€ pour la construction d'une gigafactory par les Coréens en Moravie-Silésie. La décision, attendue mi-2025, concernant l'exploitation du lithium de Cinovec (4 % des réserves mondiales) pourrait renforcer son intégration dans la chaîne de valeur des batteries, limiter la dépendance aux importations chinoises (52 % des batteries, 56 % des semi-conducteurs) et réduire le déficit commercial du secteur avec la Chine (2,9 Md€ en 2024, -13 % en g.a).

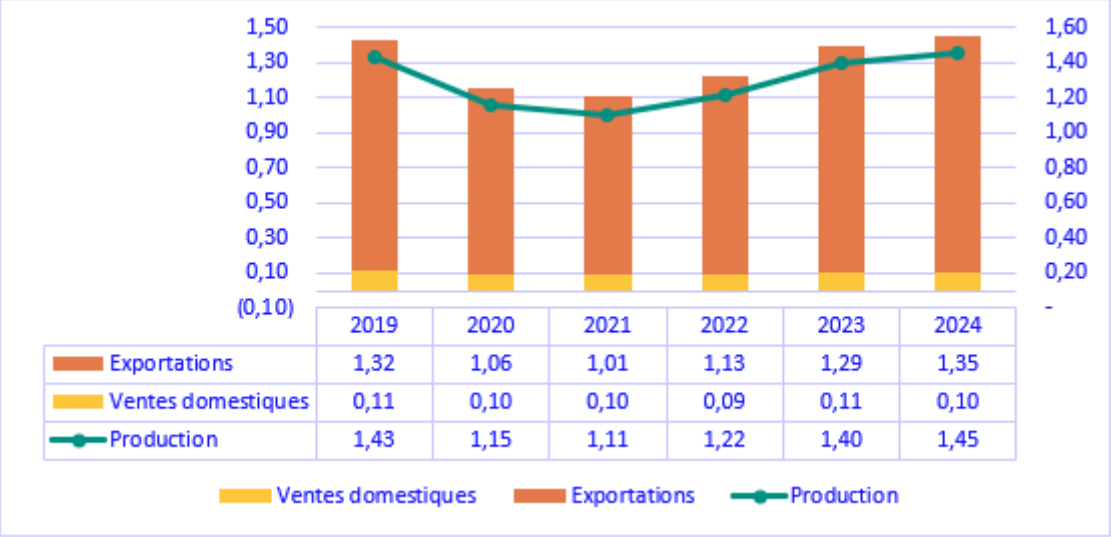
Le développement de la production de BEV, nécessitant moins de main d'œuvre, pourrait avoir un impact à moyen terme sur les constructeurs et leurs sous-traitants spécialisés dans les pièces de moteur. Les difficultés du groupe Volkswagen (fermeture d'une usine à Dresde et réduction des capacités à Zwickau) et la contraction en 2024 de la demande de BEV a ramené la production tchèque au niveau de 2022 et accentué la pression sur *Skoda*. Si *Skoda* est l'une des marques les plus rentables du groupe allemand, l'entreprise a annoncé la suppression de 1,2 k postes d'ici 2028. D'autres entreprises ont annoncé des coupes, telles *Adient* (1 k emplois) et *Valeo* (100 postes).

ANNEXE 1 : Classement des pays selon le nombre de véhicules produits en 2023

Rang	Pays	2023	Part de la production	Variation annuelle 2022/2023
1	Chine	30 160 966	32%	12%
2	Etats-Unis	10 611 555	11%	6%
3	Japon	8 997 440	10%	15%
4	Inde	5 851 507	6%	7%
5	Corée du sud	4 243 597	5%	13%
6	Allemagne	4 109 371	4%	18%
7	Mexique	4 002 047	4%	14%
8	Espagne	2 451 221	3%	10%
9	Brésil	2 324 838	2%	-2%
10	Thaïlande	1 841 663	2%	-2%
11	Canada	1 553 026	2%	26%
12	France	1 505 076	2%	9%
13	Turquie	1 468 393	2%	9%
14	Tchéquie	1 404 501	2%	15%
	Total	93 546 599	100%	10%

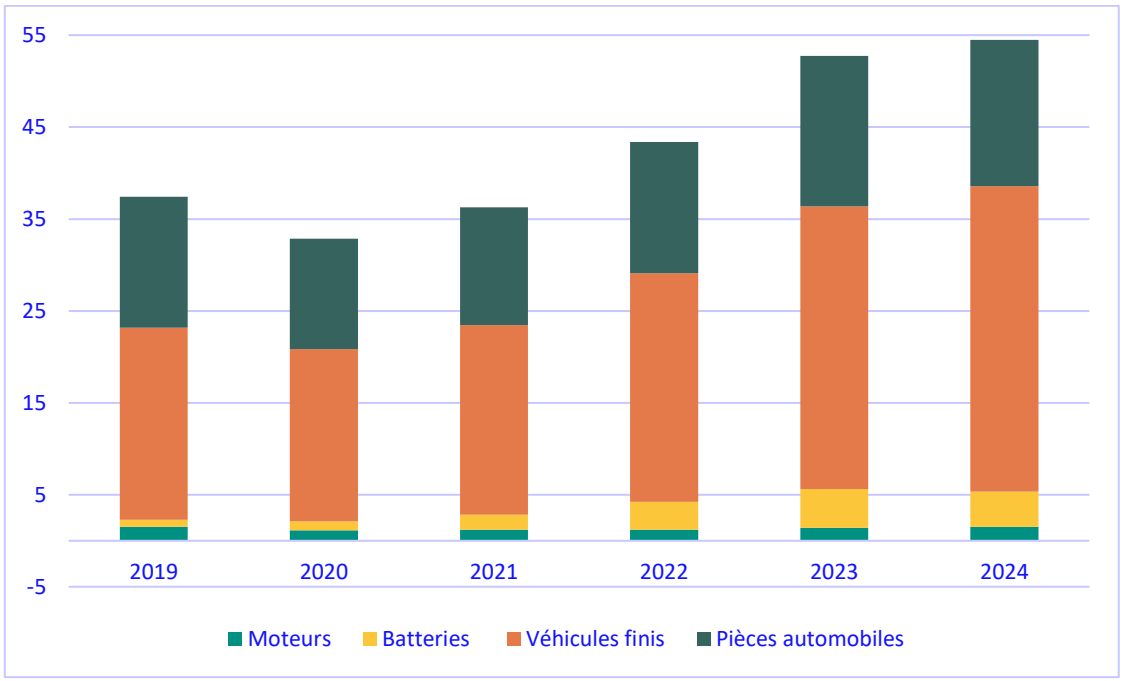
Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA).

ANNEXE 2 : Evolution de la production automobile tchèque, des exportations et des ventes domestiques entre 2019 et 2024 (M de véhicules)



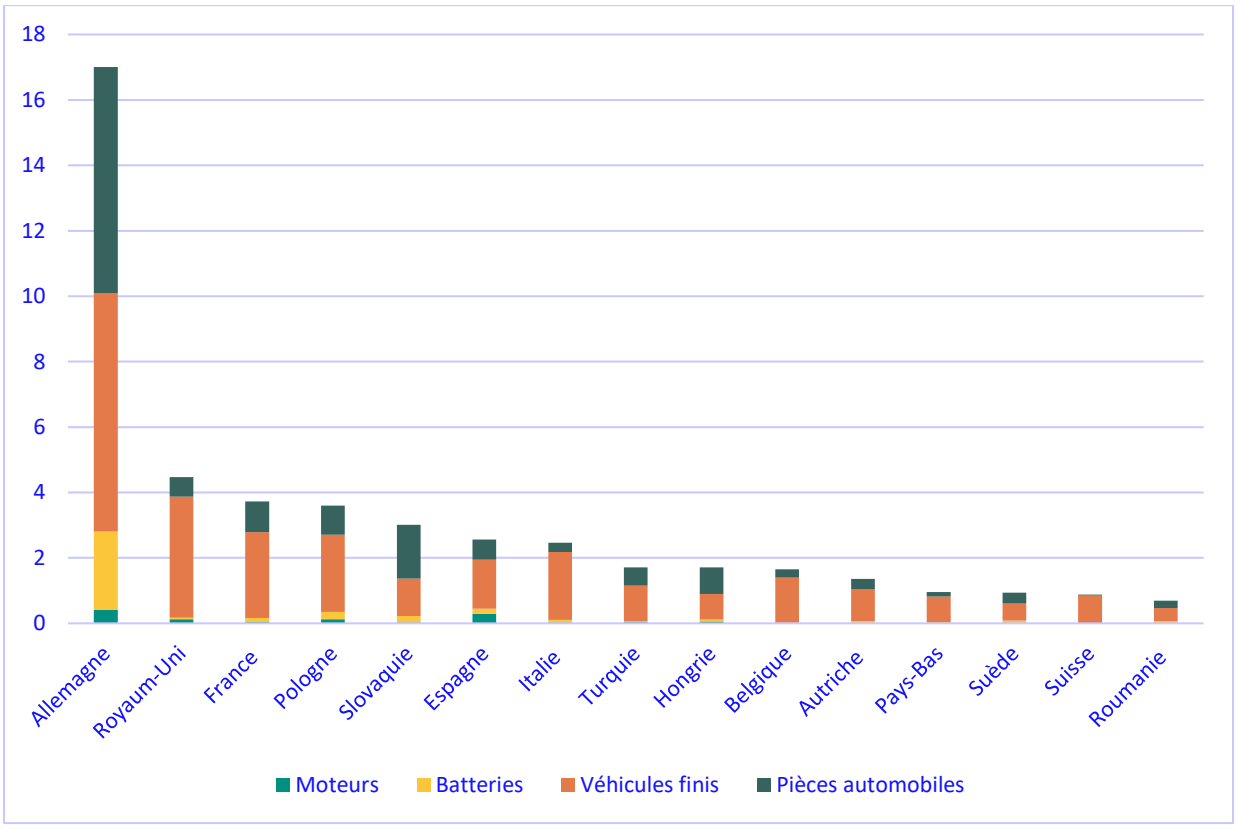
Source : SE, données AutoSAP.

ANNEXE 3 : Exportations de l'industrie automobile tchèque par catégorie de produits entre 2019 et 2024 (Md€)



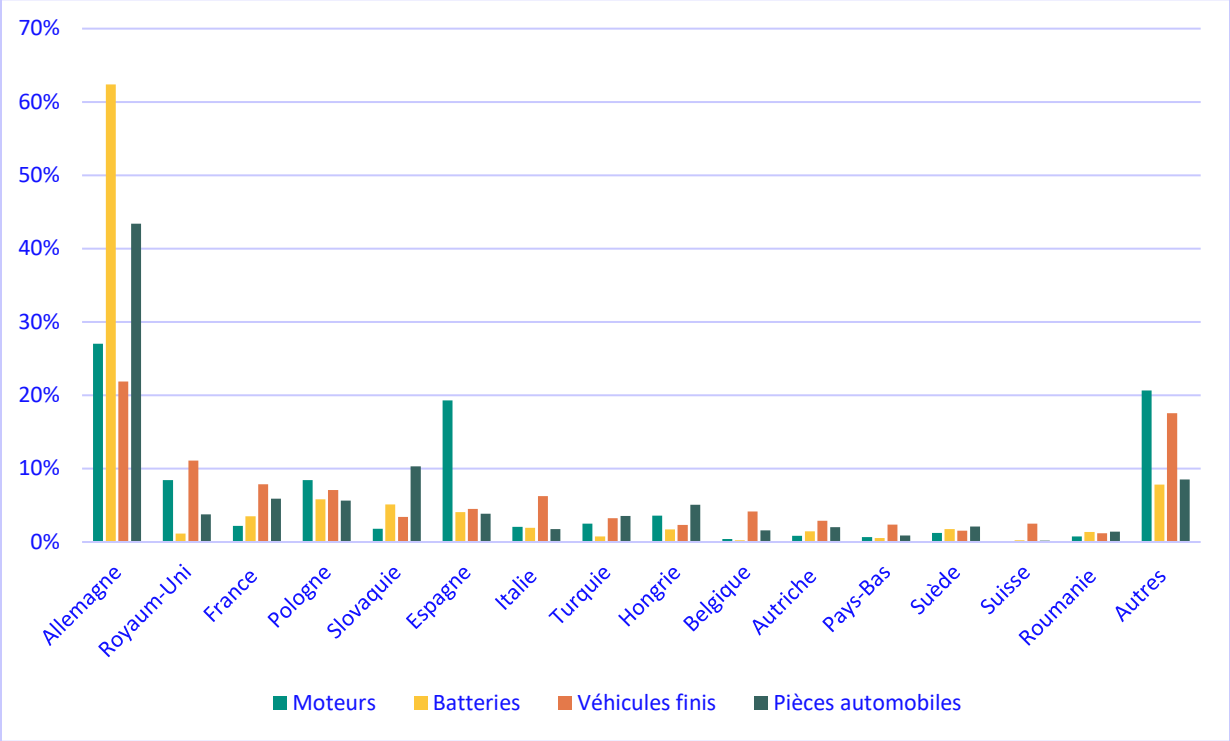
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 4 : Exportations de l'industrie automobile tchèque par clients et par produits en 2024 (Md€)



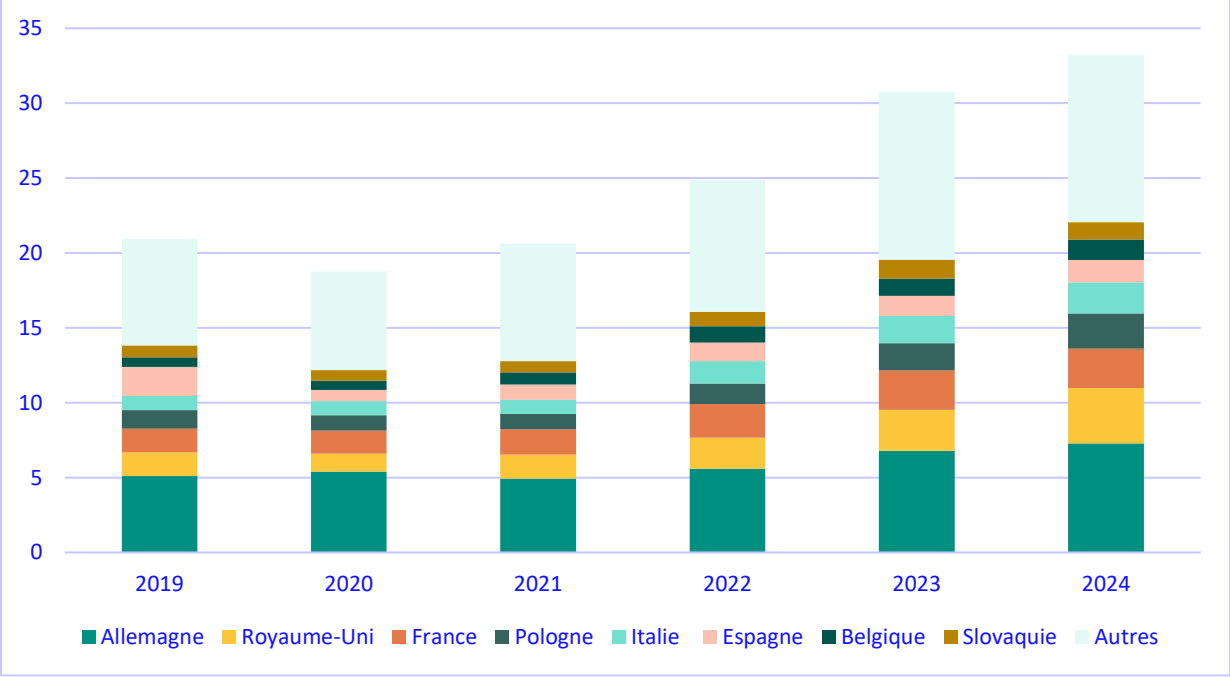
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 5 : Parts de marché en 2024 des principaux clients de la Tchéquie sur les différentes catégories de produits automobiles (%)



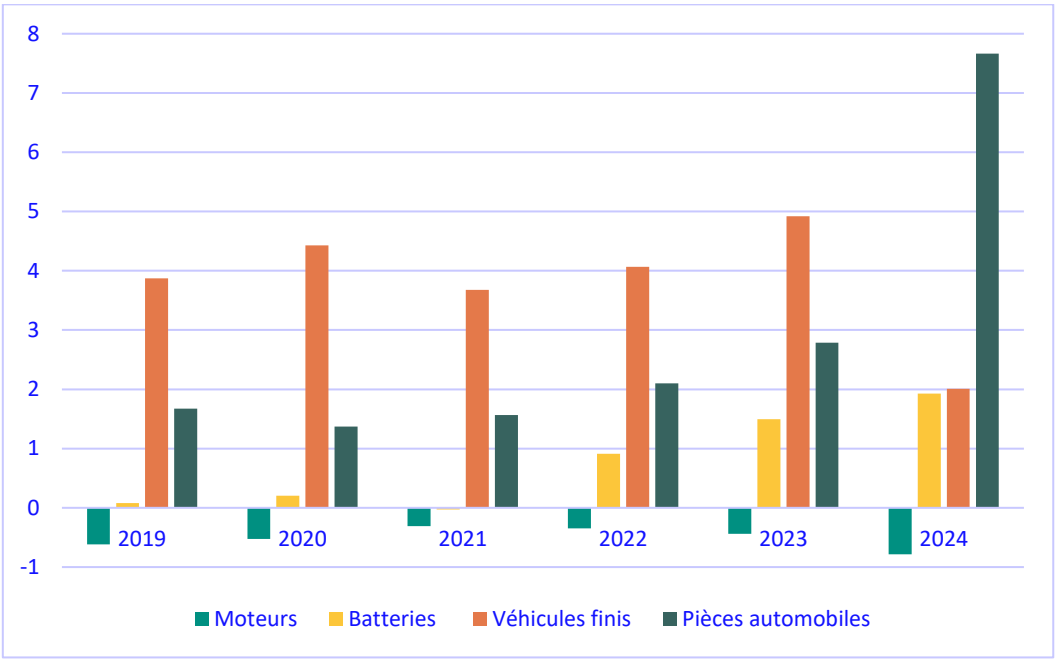
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 6 : Evolution des exportations de véhicules finis de la Tchéquie par pays entre 2019 et 2024 (Md €)



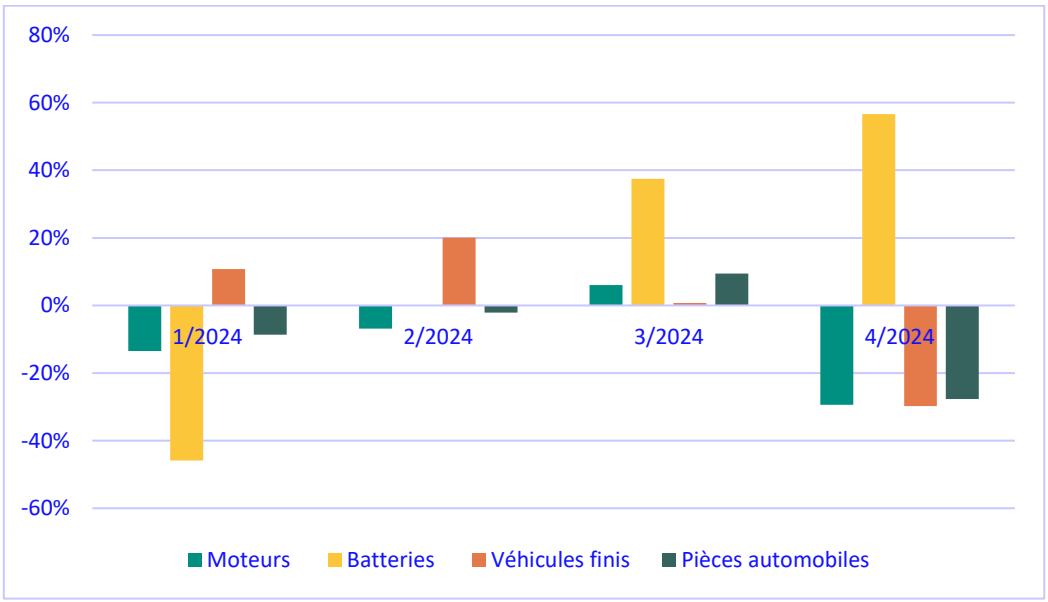
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 7 : Évolution de la balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et l'Allemagne entre 2019 et2024 (Md €)



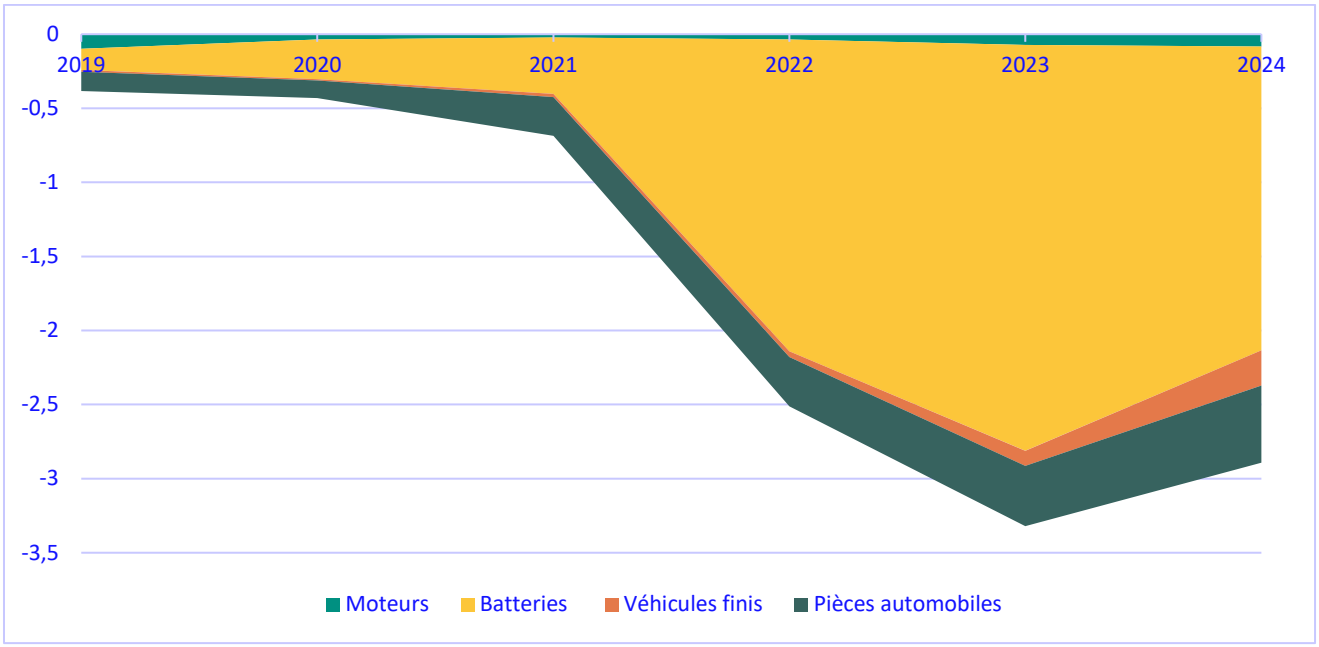
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 8 : Évolution des exportations de pièces automobiles de la Tchéquie vers l'Allemagne par trimestre en glissement annuel entre 2023 et 2024 (%)



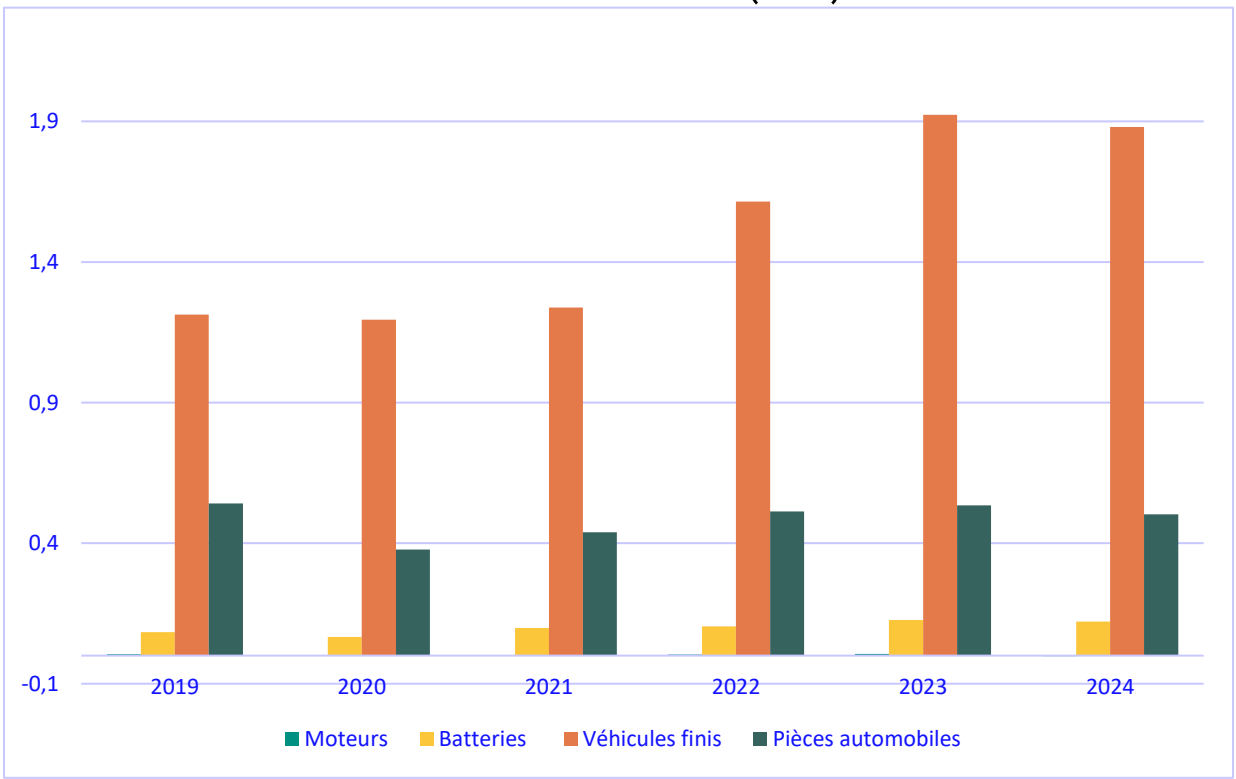
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 9 : Balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et la Chine entre 2019 et 2024 (Md €)



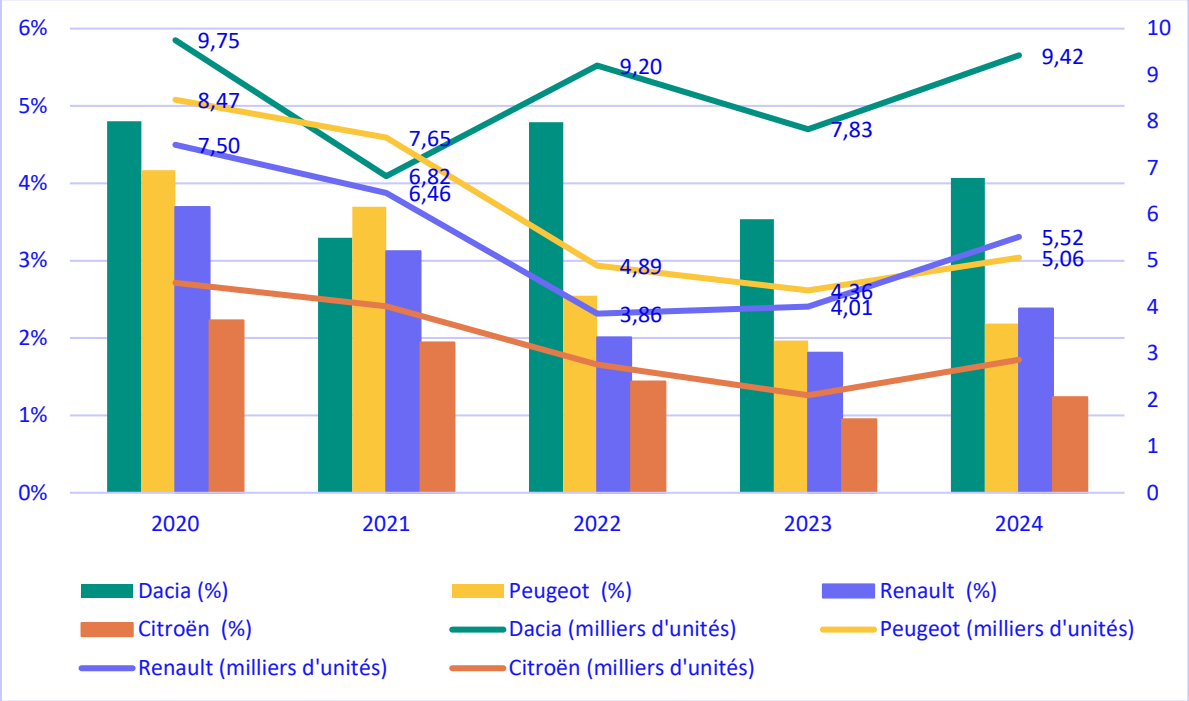
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 10 : Balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et la France entre 2019 et2024 (Md €)



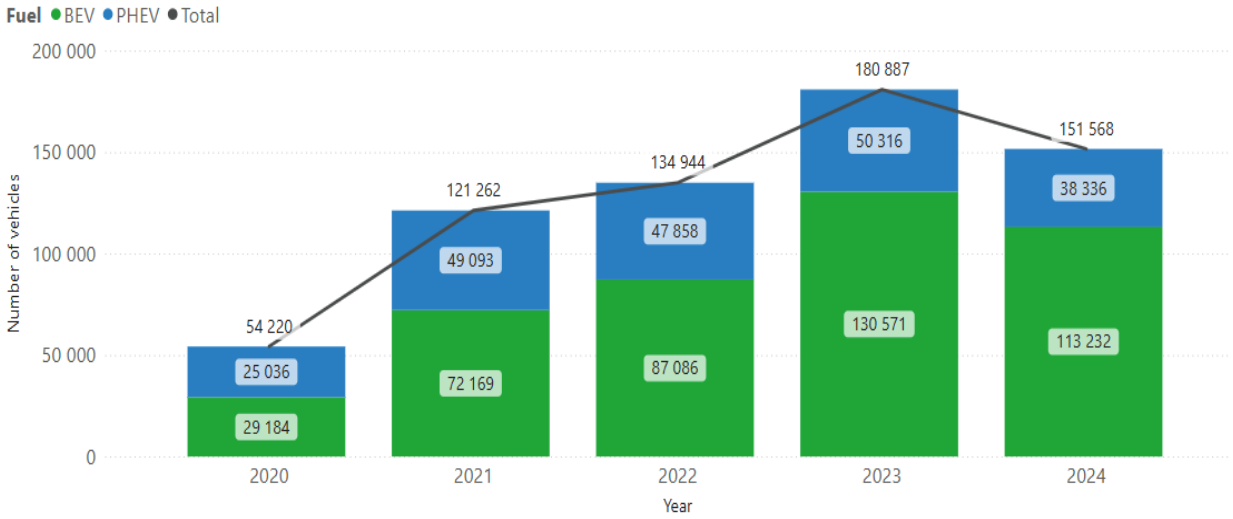
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 11 : Evolution des ventes de véhicules de marques françaises en Tchéquie entre 2020 et 2024 (parts de marché en % ; milliers d'unités vendues)



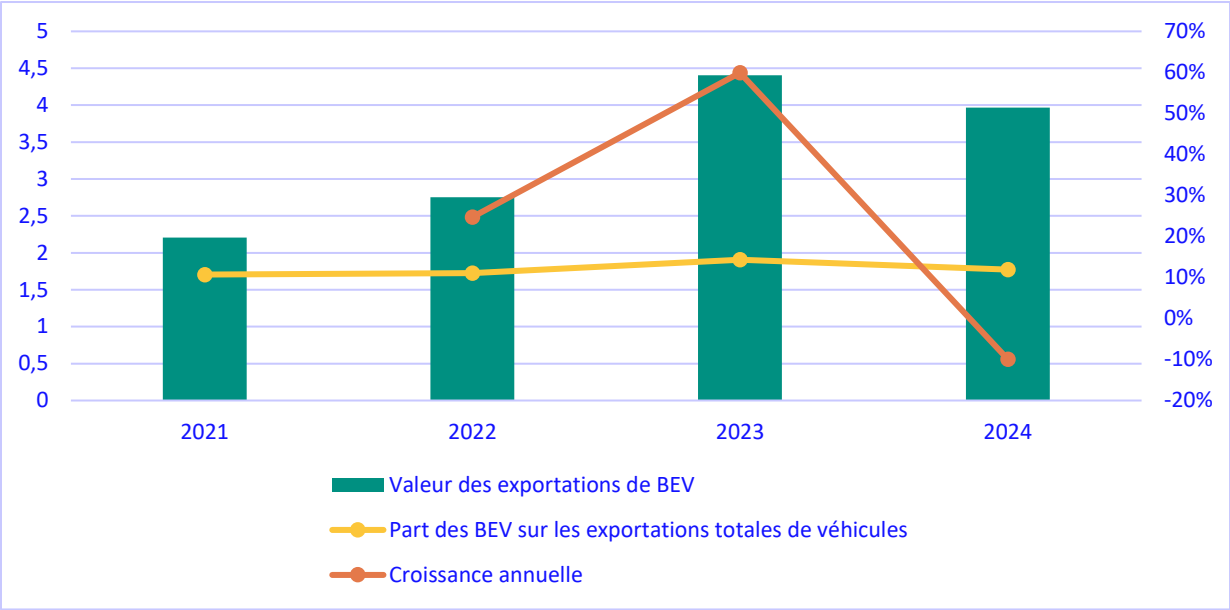
Source : SE, données Cista Doprava.

ANNEXE 12 : Evolution de la production tchèque de véhicules électriques (BEV) et hybride-rechargeables (PHEV) entre 2020 et 2024 (unités)



Source : Cistadoprava.cz à partir des données AutoSAP.

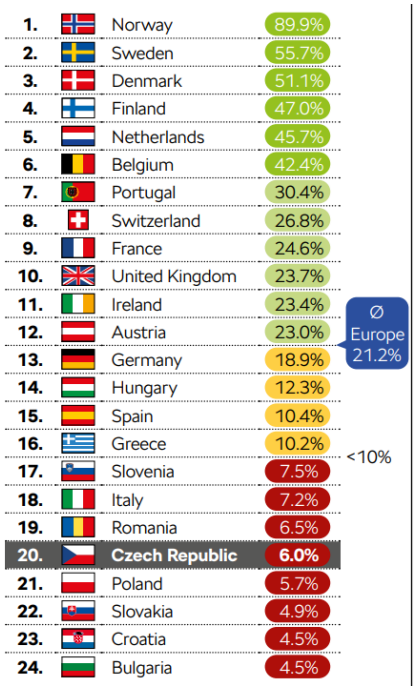
ANNEXE 13 : Evolution des exportations tchèques de véhicules électriques à batterie (BEV) entre 2021 et 2024 (Md € ; %)



Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

Note : En Tchéquie, les exportations de véhicules électriques à batterie (BEV) deviennent significatives à partir de 2020 (+35789%) avec 31 364 unités exportées pour 844,11 M €.

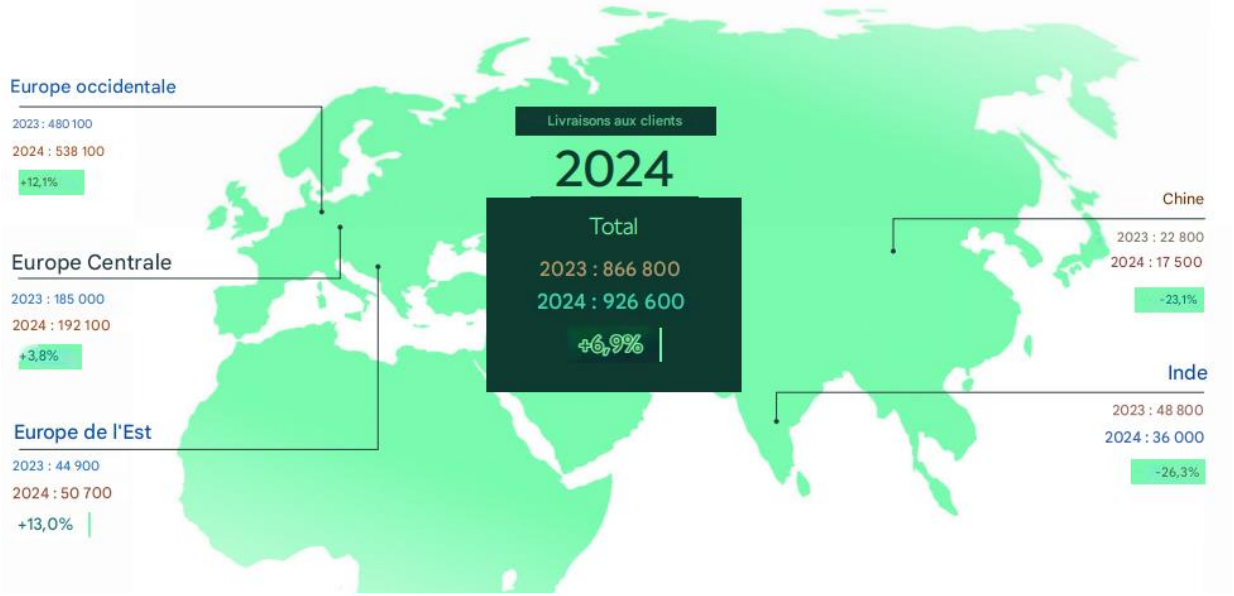
ANNEXE 14 : Classement des pays membres de l'UE par parts de marché des véhicules électriques entre janvier et août 2024



Source : ACEA

ANNEXE 15 : Skoda Auto

- Création en 1895 à *Mlada Boleslav*, où la société est toujours basée aujourd'hui. *Volkswagen* en devient l'actionnaire unique en 1991.
- Rôle dans *Volkswagen Group* : Production indépendante de véhicules, moteurs et boîtes de vitesses pour d'autres marques du groupe.
- Employés : 40 000 dans le monde, dont 35 000 en Tchéquie.
- Sites de production :
    - En Tchéquie à Mladá Boleslav, Kvasiny, Vrchlabí.
    - International : Chine, Slovaquie, Inde, Ukraine.
- En 2024, *Skoda Auto* a réalisé de solides performances commerciales, livrant 926 600 véhicules au total dans le monde, (+6,9 % par rapport à 2023). Les marchés ayant enregistrés les plus forts taux de croissance sont : l'Allemagne avec 187 100 véhicules livrés (+ 18,5 %), la Turquie (42 200 ; + 25,7 %), le Royaume-Uni (78 700 ; + 11,9 %), la Pologne (61 400 ; + 13,9 %) et l'Espagne (36 300 ; + 20,6 %).
- L'Allemagne, la Tchéquie (84 500) et le Royaume-Uni restent les plus grands marchés de la marque. En Europe, *Skoda* a confirmé sa position de quatrième constructeur automobile le plus vendu.
- *Skoda X* à Prague teste l'intégration à ses véhicules de *ChatGPT et Pay to Park* et vise 20 % de ventes en ligne d'ici 2025.



ANNEXE 16 : Présence française dans l'industrie automobile tchèque

Groupe	Filiale	Effectifs	CA (kUSD) *Dernières données disponibles*	Localisation
Faurecia	**FAURECIA PLZEN** - fabrication et fourniture de composants de véhicules (principalement sièges de voiture).	600	280 000	Plzen
	FAURECIA INTERIORS PARDUBICE - développement et production de systèmes intérieurs de véhicules (pièces textiles et plastiques). Les principaux clients sont TPCA, GM et Skoda.	n.d.	40 000	Pardubice
	FAURECIA AUTOMOTIVE CZECH REPUBLIC - production et ventes de systèmes d'échappement (collecteurs, convertisseurs catalytiques, filtres à particules diesel).	500	640 000	Pisek
	FAURECIA EMISSIONS CONTROL TECHNOLOGIES - gamme de pièces et accessoires pour véhicules à moteur.	n.d	630 000	Mlada Boleslav
	FAURECIA INTERIOR SYSTEMS BOHEMIA - fabrication et vente de systèmes intérieurs pour véhicules.	n.d	70 000	Mlada Boleslav
	FAURECIA EXHAUST SYSTEMS (Clean Mobility) – fabrication de systèmes d'échappement.	630	100 000	Mlada Boleslav
	SAS AUTOSYSTEMTECHNIK - activités de fabrication et d'assemblage de cockpits, ainsi que d'autres systèmes et équipements électriques pour les véhicules à moteur	375	650 000	Mlada Boleslav
Valeo	**VALEO PRAHA - Centre de développement** – ouvert en 2002 et notamment spécialisé sur les systèmes de climatisation, le centre de R&D de Valéo a été agrandi en 2013 pour inclure le développement de capteurs, logiciels et systèmes pour la conduite automatisée et le stationnement automatisé.	700	n.d.	Prague
	VALEO RAKOVNIK – 2 usines de production - Assemblage d'unités de climatisation, production de pièces de plastique, de panneaux de commandes et de capteurs pour les systèmes d'assistance	1300	490 000	Rakovnik
	VALEO PODBORANY - usine la plus récente en République tchèque. Auparavant partie du groupe FTE Automotive, elle a rejoint Valeo fin 2017 et fabrique des actionneurs hydrauliques pour les systèmes d'embrayage et de freinage.	400	80 000	Podborany
	VALEO HUMPOLEC - usine de fabrication de compresseurs pour les climatiseurs de voitures particulières	800	210 000	Humpolec
	VALEO ZEBRAK- Fabrication d'évaporateurs de climatisation pour voitures et camions et de batteries de refroidissement pour voitures électriques et d'éléments chauffants haute tension pour la climatisation des véhicules électriques.	800	130 000	Zebrak
Renault	**RENAULT CESKA REPUBLIKA -** Distribution de voitures particulières et de véhicules utilitaires de la marque Renault.	150	300 000	Prague 3
	RENAULT RETAIL GROUP CZ - Concession automobile – vente de voitures neuves Renault et Dacia. Vente et achat de véhicules d'occasion.	75	30 000	Prague 13

Akwel	**AKWEL RUDNIK CZECH REPUBLIC -** Activités de développement de matériel et conception de solutions dans les domaines du carburant, des tuyaux d'air, du liquide de refroidissement et de la gestion des vibrations	750	50 000	Rudnik
Bontaz	**BONTAZ CENTRE CZ -** Equipementier	375	78 000	Velka Dobra
Burelle	**HBPO CZECH -** Développement, fabrication et distribution de modules frontaux intelligents pour les constructeurs automobiles	150	110 000	Minichovo Hradiste
Car et Bus maintenance	**CBM CESKA REPUBLIKA -** CBM est un spécialiste des pièces de rechange pour voitures, bus et tramways	n.d.	n.d.	Prague
Saint-Gobain	**SAINT-GOBAIN SEKURIT CR -** fabrication de verre plat de haute qualité pour l'industrie automobile	750	143 000	Horovice
Michelin	**EUROMASTER CESKA REPUBLIKA -**Vente et entretien de pneumatiques	15	n.d.	Prague 4
Financière SNOP-Dunois	**SNOP AUTOMOTIVE MLADA BOLESLAV –** fabrication de structures de carrosserie pour tous les grands constructeurs automobiles européens. Il y a quatre usines en République tchèque - à Písek en Bohême de sud, à Pohořelice en Moravie de sud, à Klášterec nad Ohří en Bohême de nord-ouest et à Mladá Boleslav en Bohême centrale. Le siège pour la Tchéquie est situé à Písek.	1200	175 000	Pisek
Gefco	**GEFCO CESKA REPUBLIKA -** Solutions logistiques pour les constructeurs	375	138 000	Prague 8
Nexans	**ELEKTROMETALL -** Usine de production de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules automobiles.	573	16 000	Marianske Lazne
Treves	**TREVES CZ -** Production de tapis et des pièces de sol pour les voitures des principaux constructeurs automobiles mondiaux.	110	n.d.	Prestanov

Annexe 17 : Un parc automobile fourni mais vieillissant

Le parc automobile tchèque atteint, en mars 2024, près de **6,598 M de véhicules (+2,68 % en g.a), soit 2,3 % de la flotte européenne**. La Tchéquie est bien équipée, avec un taux de **615 voitures pour 1000 habitants, supérieur à la moyenne européenne de 570 voitures pour 1000 habitants en 2023**. Néanmoins, le parc automobile tchèque est vieillissant : l'âge moyen des véhicules particuliers a augmenté de 3,5 ans depuis 2011 d'après l'ACEA (Association des constructeurs automobiles européens), soit **l'un des plus anciens parcs d'Europe : 13,21 ans en moyenne en 2023**, alors que la moyenne européenne se situe à 12,3 ans.

L'importation de véhicules d'occasion représente toujours une part importante du marché automobile tchèque. Le nombre de véhicules d'occasion importés a diminué en 2023 de 4,5 %. Sur le nombre total de 153 913 voitures particulières d'occasion importées et immatriculées pour la première fois en Tchéquie, 75 397 voitures (soit 49 %) avaient plus de 10 ans et, parmi celles-ci, 35 675 (23,2 %) avaient plus de 15 ans.

Néanmoins, la tendance s'inverse progressivement. La demande pour les véhicules neufs reprend du terrain face aux importations de voitures d'occasion, avec un écart en faveur des véhicules neufs de 67 509 unités en 2023, le plus élevé depuis 2019 (72 654 unités).

Annexe 18 : Objectifs du plan d'action national pour une mobilité propre (NAP CM)

Le NAP CM a été créé en 2015 conformément à la directive 2014/94/UE, qui impose aux États membres d'établir un cadre d'action national pour soutenir le développement des carburants alternatifs dans les transports. Une mise à jour du NAP CM a été approuvée en août 2024. Elle repose principalement sur les exigences du règlement AFIR (2023/1804), adopté par le Parlement européen et le Conseil, qui encadre le déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs et abroge la directive 2014/94/UE.

D'importants investissements accompagnent cette mise à jour, notamment :

- 8,3 Md CZK (328 M €) du Programme opérationnel intégré (IROP) du ministère du Développement régional, alloués à l'achat de véhicules pour les transports publics. Dont 600 M CZK (24 M €) du Plan national de rénovation, gérés par le ministère de l'Éducation, pour financer l'achat de véhicules à propulsion alternative (électriques, hydrogène) par les municipalités, régions et organisations à but non lucratif, ainsi que l'installation de bornes de recharge.
- 144 M CZK (5,76 M €) du programme New Green Savings, dédiés à la construction de bornes de recharge dans les immeubles résidentiels.
- 2 Md CZK (80 M €) du ministère de l'Industrie et du Commerce, via un appel à projets pour soutenir l'achat de véhicules sans émissions (électriques, hydrogène) et la construction d'infrastructures de recharge privées pour les entreprises.
- 228 M CZK (9 M €) du ministère du Travail et des Affaires sociales, via deux appels à projets, destinés à l'acquisition de véhicules à faibles émissions pour les services sociaux.
- 6 Md CZK (240 M €) du Programme opérationnel transport, affectés à la construction d'infrastructures publiques de recharge et de remplissage.
- Des financements supplémentaires issus du Fonds de modernisation.

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations :
www.tresor.economie.gouv.fr/tresor-international

Responsable de la publication : Service économique de Prague
prague@dgtresor.gouv.fr,

Rédaction : SE de Prague
Abonnez-vous : prague@dgtresor.gouv.fr