

Tchéquie : Secteur automobile en 2025 : bilan et perspectives

Une publication du SE de Prague
Mars 2026

Le secteur automobile représente 9 % du PIB tchèque et 30 % de la production manufacturière. En 2025, 1,44 M véhicules ont été assemblés, soit -0,5 % par rapport au record de 2024, mais le champion national Škoda fait mieux que le marché et est devenu la marque la plus rentable du groupe Volkswagen. Si les véhicules électrifiés (BEV, PHEV et HEV) représentent 34,4 % de la production, le secteur automobile tchèque repose encore très largement sur les véhicules thermiques, tant pour ses exportations que pour ses immatriculations.

L'industrie automobile, pilier de l'économie tchèque, aux mains des investisseurs étrangers

Avec 1,446 M de véhicules produits en 2025, la Tchéquie a dépassé la France et est devenue le 3^{ème} producteur d'automobiles de l'UE, et ce malgré une légère baisse (-0,5 %) de production par rapport à 2024. Au 2^{ème} rang mondial de voitures particulières assemblées par habitant, la production tchèque est composée à 65,6 % de véhicules thermiques (948,9 M / -27 % en g.a), à 15,5 % de véhicules à batterie (BEV : 224,4k ; +98 % en g.a), à 14,6 de hybrides non-rechargeables (211,7k HEV)¹ et, à 4,2 % de véhicules hybrides rechargeables (61 k PHEV ; +59 %)². La part des véhicules électrifiés produits (BEV + PHEV) double à 20 %³, et en incluant les hybrides non-rechargeables elle passe à 34,6 %.

Représentant 9 % du PIB national et 30 % de la production manufacturière, l'industrie automobile totalisait en 2024 : (i) 18 % des actifs manufacturiers (809,5 Md CZK ; ~33,2 Md€⁴ ; +2,4 % en g.a)⁵, (ii) 28,8 % des revenus sectoriels (+3pt) et, (iii) 22 % (+5pt) de la valeur ajoutée manufacturière (314,6 Md CZK / ~12,9 Md€ ; +19,3 %). Le chiffre d'affaires 2024 a progressé de 4 % à 1,97k Md CZK (~80,6 Md€), quand les investissements diminuaient de 10 % à 62,6 Md CZK (~2,5 Md€). L'EBIT était en 2023 de 61,9 Md CZK (2,5 Md€ ; +41 % en g.a)⁶. Si les 1 176 entreprises⁷ actives du secteur emploient directement et indirectement environ 10 % de la population active, soit environ 500k personnes, le nombre de salariés diminue depuis 2019 et s'élève à 166k personnes en 2024, soit une baisse de 6,7 % sur la période. En 2024, le salaire mensuel moyen brut de l'industrie automobile était de 53,8 k CZK (~2 143€ ; +8 %), supérieur de 20 % au salaire manufacturier moyen. En 2024, la productivité était de 1,88 M CZK par salarié (~75,1k€ ; +54 % vs 2021).

Le secteur bénéficie d'une main-d'œuvre qualifiée, de coûts compétitifs et d'une position géographique stratégique en Europe. Les investisseurs étrangers, largement présents depuis les années 1990⁸ contrôlent 95 % de la production et emploient 85 % des salariés⁹, à l'instar des **trois constructeurs de véhicules particuliers présents** :

- (i) **Skoda Auto¹⁰ (Volkswagen) totalise 65,5 % des volumes nationaux (+4pt) avec un record de 947 k véhicules assemblés en 2025 (+5,6% en g.a)**, dont 20 % de BEV (189,4k / +137 % en g.a. / 84 % de la production nationale de BEV), 3,2 % d'hybrides rechargeables (30,1k PHEV / +81 % en g.a / 49,5 % de la production nationale de PHEV) et 76,8 % de thermiques (726,7k). En 2025, *Skoda* s'impose comme la marque la plus performante du groupe *Volkswagen* avec la plus forte croissance de ventes (+7,61 % ; 1,173 M véhicules) et du chiffre d'affaires (+8,3 % ; 30,1 Md€). Avec une marge opérationnelle stable à 8,3 %, *Skoda* devient la marque la plus rentable du groupe *VW*, devant *Porsche*.
- (ii) **Hyundai¹¹ (Corée du Sud) avec 276k véhicules produits en 2025 (-27,6 % en g.a), totalise 19 % de la production nationale (-4pt).** Le constructeur coréen consacre 12,7 % de sa production aux BEV (35k / 16 % de la production nationale), 11,1 % aux hybrides rechargeables (30,7k PHEV / +410 % en g.a, représentant 50,5 % de la production nationale), 29,1 % aux hybrides non rechargeables (80,3k HEV) et 47,1 % aux thermiques (130,1k) ;
- (iii) **Toyota¹² (Japon) avec 222k véhicules produits (+1,3 %)**, dont 59 % d'hybrides non rechargeables HEV (131,4k HEV, représentant 62 % de la production nationale) et 41 % de thermiques. Le constructeur japonais, qui a démarré la production de HEV en 2025, a annoncé un investissement de 680 M€, dont 64 M€ de soutien public, pour lancer la production de BEV à partir de 2028.

Ces entreprises s'appuient sur les sous-traitants et équipementiers présents en Tchéquie pour leurs activités de fabrication comme de recherche et développement tels que : *Valeo¹³, Forvia¹⁴, Novares¹⁵, SNOB¹⁶, OPmobility¹⁷, Eaton, Varroc Lighting, Bosch, ZF, Honeywell ou BMW*. Cette base fournisseurs continue de s'internationaliser avec l'entrée d'acteurs chinois : *Ningbo Jifeng* va prochainement inaugurer un site de 21 k m² de fabrication et assemblage de composants pour sièges automobiles ; *NOBO Automotive Systems* (filiale de *GWM*) a lancé en mai 2024 la construction d'un site dédié à la production de sièges (notamment pour *BMW*).

Une industrie très intégrée à la chaîne de valeur automobile européenne

Ne pouvant absorber les volumes produits, 92,5 % de la production de l'industrie automobile tchèque est exportée pour un total de 56,6 Md€ en 2025¹⁸ (+3,8 % en g.a.), soit 22,5 % (+7pt) des exportations nationales. Le secteur a enregistré un excédent commercial de 28,34 Md€ en 2025 (+3,7 % en g.a)¹⁹. La Tchéquie détenait en 2024 la 9^{ème} part de marché mondiale à l'export la plus élevée (-1)²⁰. Les flux concernent principalement les véhicules finis (63 %), les pièces détachées (28 %), les batteries (6 %) et les moteurs (3 %). L'Allemagne est le principal client (23 % des véhicules finis), suivie du Royaume-Uni (10 %, -2pt), de la France (8 % ; +1pt) et de la Pologne (6 %). **En 2025, les exportations de véhicules électriques à batterie ont bondi de 80 % (7 Md€) vers l'Allemagne (28 %, +3pt)**, le Royaume-Uni (17 %, -6pt) et la France (8 %). **La Tchéquie entretient une relation dynamique avec le marché automobile français** et dispose d'un excédent de 2,8 Md€ en 2025 (vs 2,44 Md€ en 2024 ; +15 % en g.a)²¹. Sur l'année, la Tchéquie était notre 4^{ème} fournisseur d'automobiles et 6^{ème} fournisseur de pièces automobiles. La Tchéquie est notre 11^{ème} client sur ces segments²².

Sans production de batteries, Prague risque de réduire son excédent commercial. Après l'abandon en 2023 du projet de Volkswagen²³, le projet coréen de gigafactory envisagé en Moravie-Silésie (~8 Md€)²⁴ a été écarté par le nouveau gouvernement en ce début 2026, sur fond d'opposition locale. **L'exploitation du lithium de Cinovec²⁵ (4 % des réserves mondiales) pourrait renforcer à termes l'intégration tchèque dans la chaîne de valeur des batteries²⁶** en limitant la dépendance aux importations chinoises (59 % ; -3,6 Md€ de déficit en 2025) et polonaises (16 % ; -0,6 Md€).

Le marché national s'approche du niveau prépandémie mais l'électrification reste encore limitée

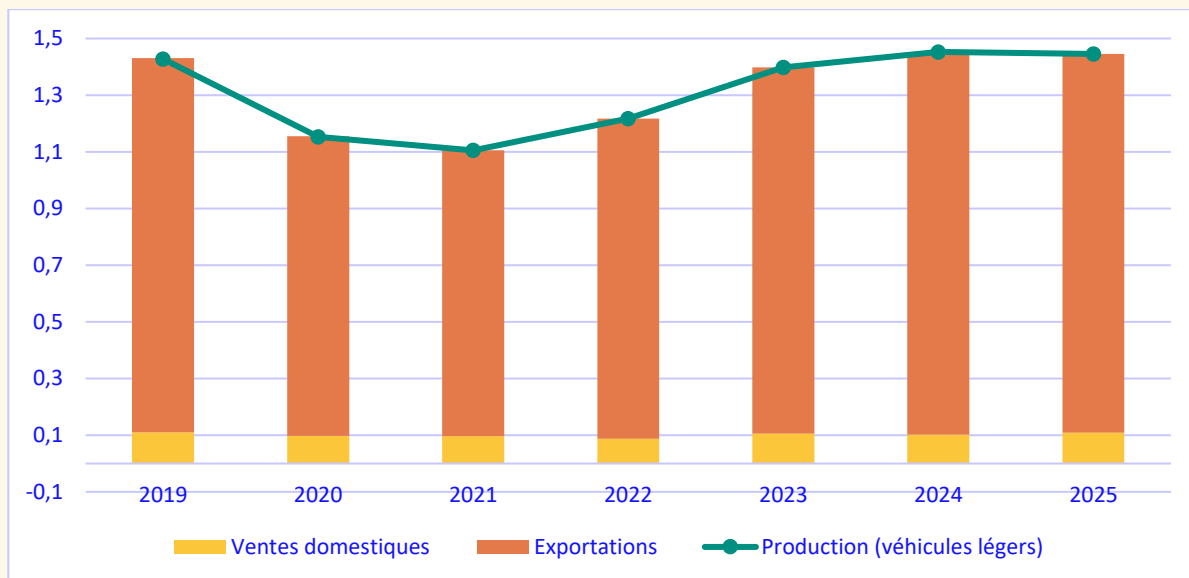
Le marché automobile tchèque est dynamique avec 248,7 k véhicules neufs immatriculés en 2025 (+7,4 % en g.a vs +1,8 % en moyenne UE), proche des ventes pré-Covid (254 k en 2019)²⁷ et est principalement tiré par les entreprises qui cumulent 74,4 % des ventes²⁸. 67% des immatriculations de véhicules neufs sont des 100 % thermiques, les hybrides totalisent 27,4 % des ventes (+32,6 % / 68 k HEV+PHEV), les BEV restant minoritaires avec 5,6 % de part de marché (13 k BEV / +26,3 %²⁹). Skoda domine avec 33,7 % des nouvelles immatriculations en 2025 (+7,4 % en g.a). Avec 27 k ventes, les marques françaises (Renault, Dacia, Citroën, Peugeot) totalisent 11 % des parts de marché en 2025 (+1pt)³⁰.

L'électrification passe par le marché de l'occasion avec 26,4 k BEV immatriculées en 2025 (+51,6 %) et 13,5 k PHEV (+91 %). Le pays compte 58 k BEV en circulation et a atteint le premier jalon de son Plan national pour une mobilité propre³¹ (50 k BEV d'ici fin 2025) et vise désormais 250 k unités en 2030 et 1 M en 2035. La pénétration du véhicule électrifié demeure faible, représentant 1,4 % du parc (0,85 % BEV /0,53 % PHEV)³², tirée par le secteur privé (74 % des achats de BEV neufs / 47 % pour les BEV d'occasion et 85 % des hybrides neuves /48 % pour l'occasion). Le déploiement des infrastructures de recharge progresse : +1 k points de charge publics en 2025 (6,4 k) soit ~ 7 BEV par point de charge (vs 4,7 en moyenne UE) principalement répartis en ville (17 % à Prague ; 5,8 % à Brno). L'absence de subvention pour les particuliers, comme de nouvelles subventions pour les entreprises et les collectivités, risque de freiner l'électrification du parc, les véhicules thermiques ne faisant pas l'objet de malus.

ANNEXES

- *ANNEXE 1 : Evolution de la production automobile tchèque, des exportations et des ventes domestiques entre 2019 et 2025 (M de véhicules)*
- *ANNEXE 2 : Classement des pays selon le nombre de véhicules produits en 2024*
- *ANNEXE 3 : Evolution de la production automobile tchèque par type de combustion entre 2020 et 2025 (% de la production totale)*
- *ANNEXE 4 : Evolution de la production tchèque de véhicules électriques (BEV) et hybride-rechargeables (PHEV) entre 2020 et 2025 (unités)*
- *ANNEXE 5 : Exportations de l'industrie automobile tchèque par catégorie de produits entre 2019 et 2025 (Md€)*
- *ANNEXE 6 : Exportations de l'industrie automobile tchèque pour ses principaux clients par produits en 2025 (Md€)*
- *ANNEXE 7 : Parts de marché en 2025 des principaux clients de la Tchéquie sur les différentes catégories de produits automobiles (%)*
- *ANNEXE 8 : Evolution des exportations de véhicules finis de la Tchéquie pour ses principaux clients entre 2019 et 2025 (en Md€)*
- *ANNEXE 9 : Évolution de la balance commerciale du secteur automobile par produits entre la Tchéquie et l'Allemagne entre 2019 et 2025 (en Md€)*
- *ANNEXE 10 : Balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et la Chine entre 2019 et 2025 (en Md€)*
- *ANNEXE 11 : Commerce extérieur dans le secteur automobile entre la Tchéquie et la France*
- *ANNEXE 12 : Evolution des ventes de véhicules de marques françaises en Tchéquie entre 2020 et 2025 (parts de marché en % ; milliers d'unités)*
- *ANNEXE 13 : Evolution des exportations tchèques de véhicules électriques à batterie (BEV) par pays partenaire entre 2019 et 2025 (Md€) et part des BEV sur les exportations totales de véhicules (%)*
- *ANNEXE 14 : Classements européens pour les véhicules hybrides en 2025*
- *ANNEXE 15 : Classements européens pour les véhicules électriques à batterie en 2025*
- *ANNEXE 16 : Skoda Auto*
- *ANNEXE 17 : Un parc automobile fourni mais vieillissant*
- *ANNEXE 18 : Présence française dans l'industrie automobile tchèque*
- *ANNEXE 19 : Plan d'action national pour une mobilité propre (NAP CM)*

ANNEXE 1 : Evolution de la production automobile tchèque, des exportations et des ventes domestiques entre 2019 et 2025 (M de véhicules)



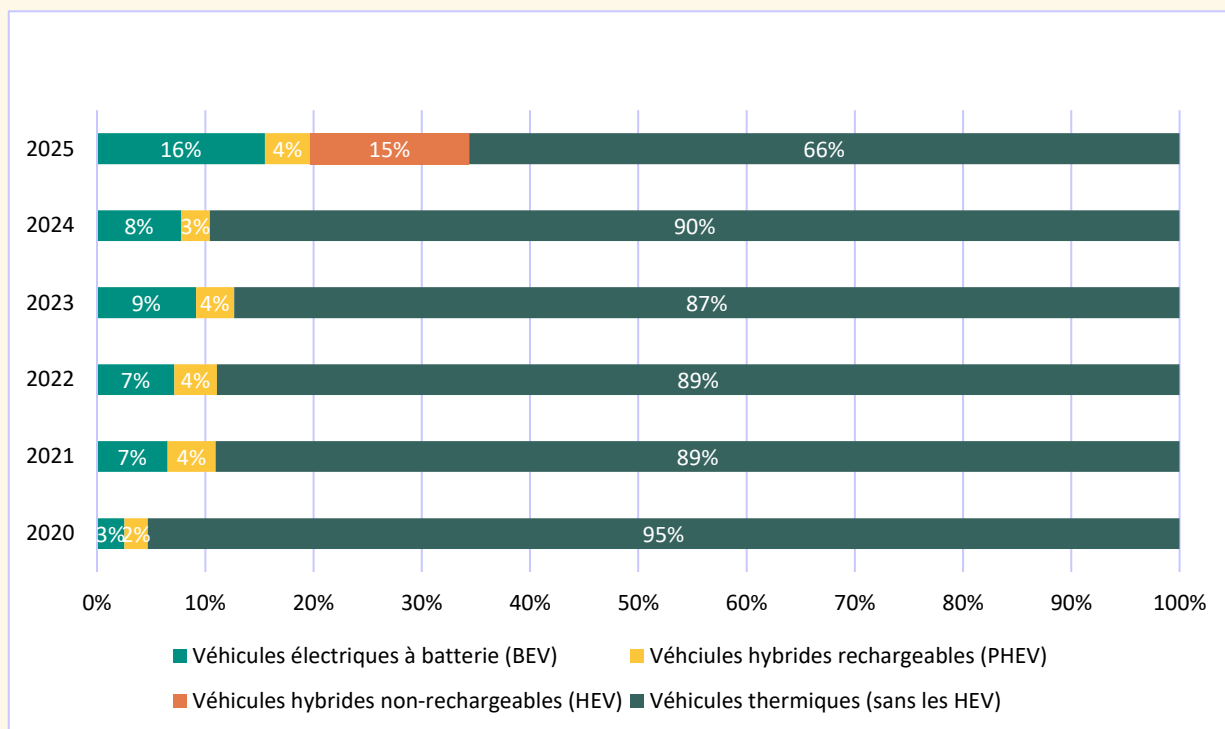
Source : AutoSAP.

ANNEXE 2 : Classement des pays selon le nombre de véhicules produits en 2024

Rang	Pays	Production en 2024	Part de la production	Variation annuelle 2024/2023
1	Chine	31 281 592	34%	4%
2	Etats-Unis	10 562 188	11%	-1%
3	Japon	8 234 681	9%	-9%
4	Inde	6 014 691	7%	3%
5	Mexique	4 202 642	5%	5%
6	Corée du sud	4 127 252	4%	-3%
7	Allemagne	4 069 222	4%	-1%
8	Brésil	2 549 595	3%	10%
9	Espagne	2 376 504	3%	-3%
10	Thaïlande	1 468 997	2%	-20%
11	Tchéquie	1 458 892	2%	4%
12	Turquie	1 365 296	1%	-7%
13	France	1 357 701	1%	-10%

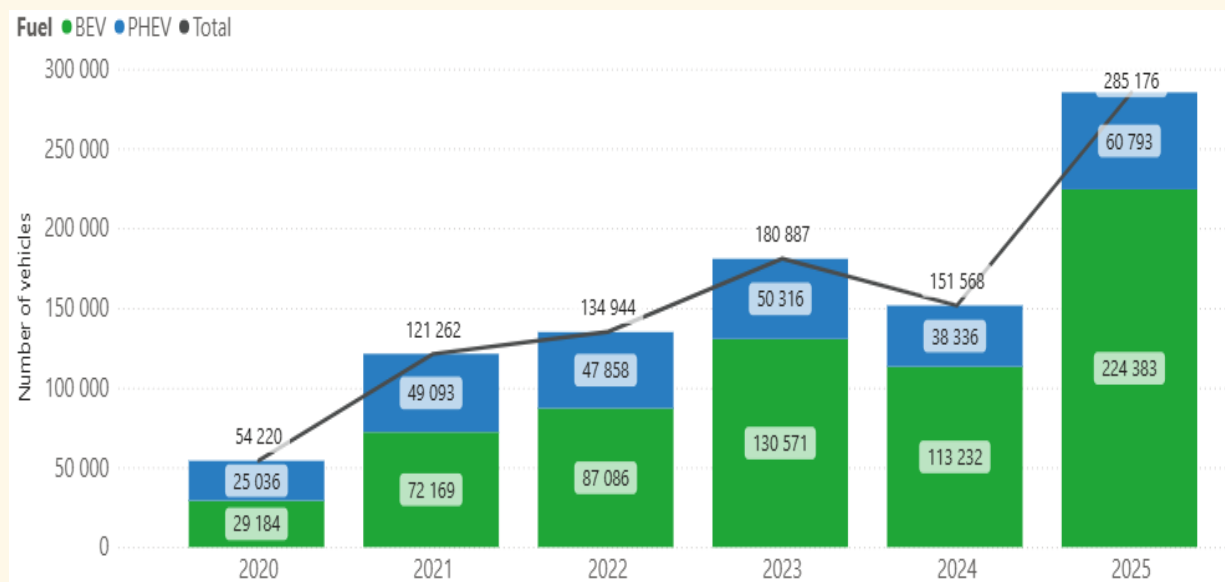
Source : Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA).

ANNEXE 3 : Evolution de la production automobile tchèque par type de combustion entre 2020 et 2025 (% de la production totale)



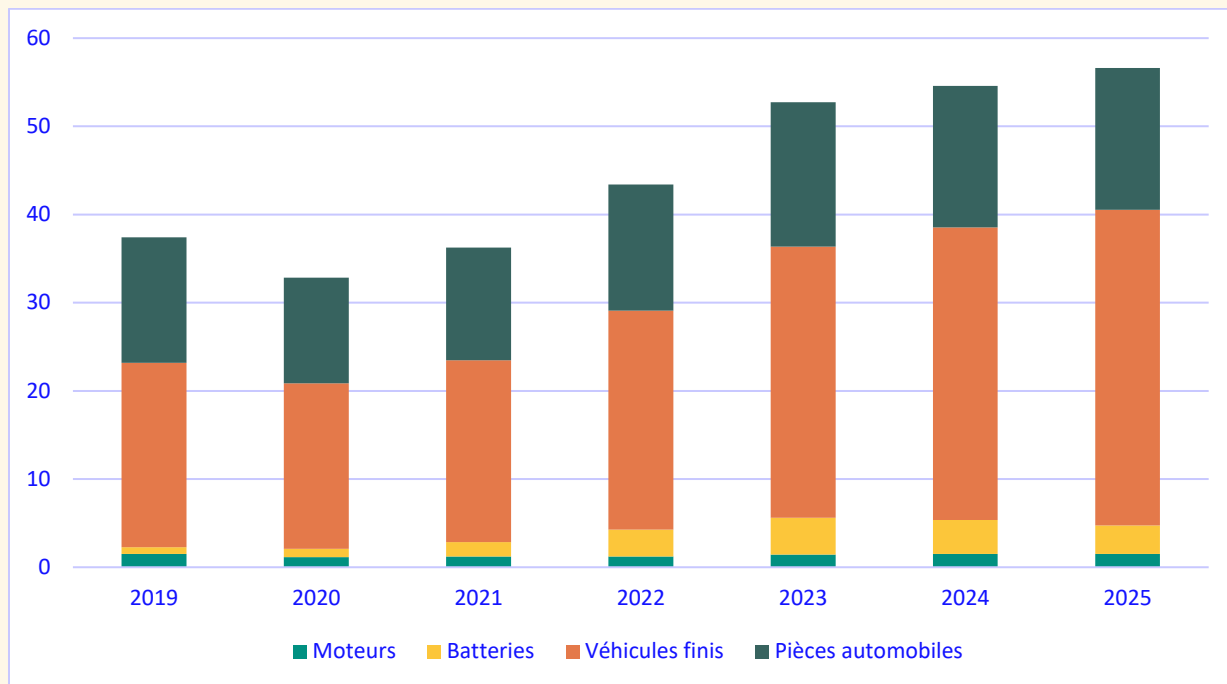
Source : Cista doprava, AutoSAP.

ANNEXE 4 : Evolution de la production tchèque de véhicules électriques (BEV) et hybride-rechargeables (PHEV) entre 2020 et 2025 (unités)



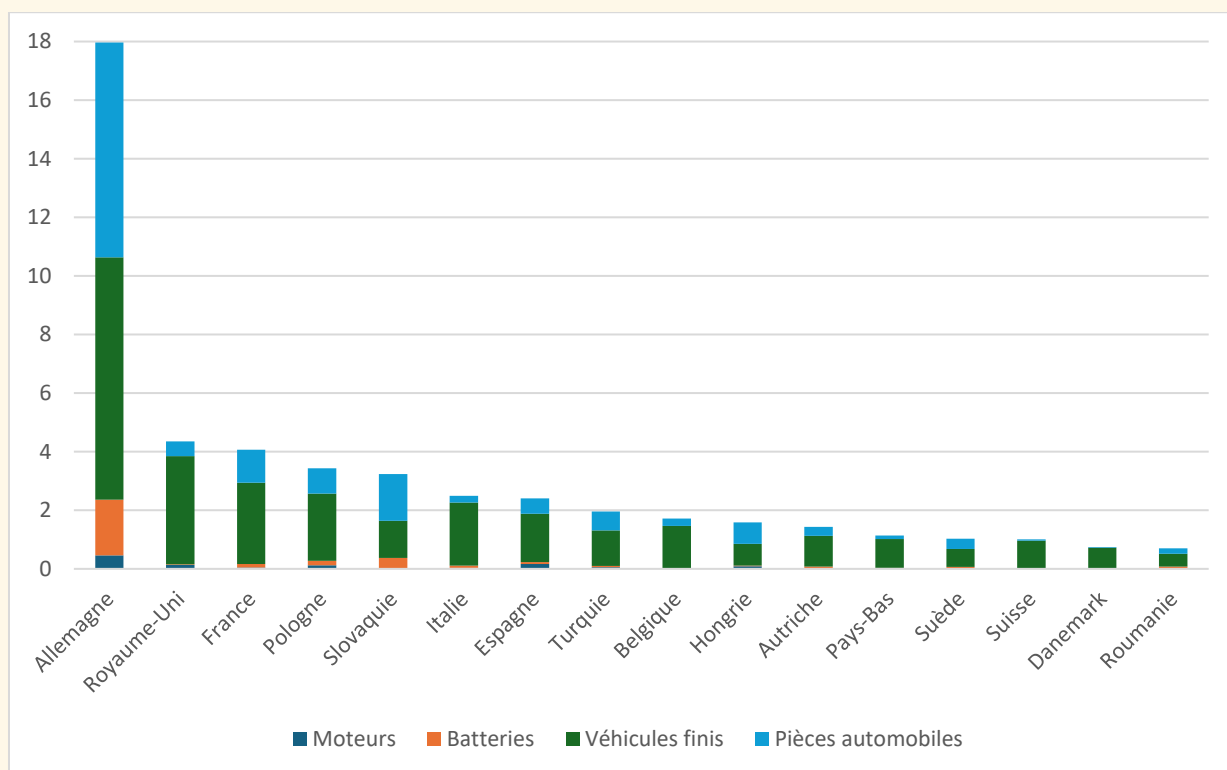
Source : Cistadoprava.cz à partir des données AutoSAP.

ANNEXE 5 : Exportations de l'industrie automobile tchèque par catégorie de produits entre 2019 et 2025 (Md€)



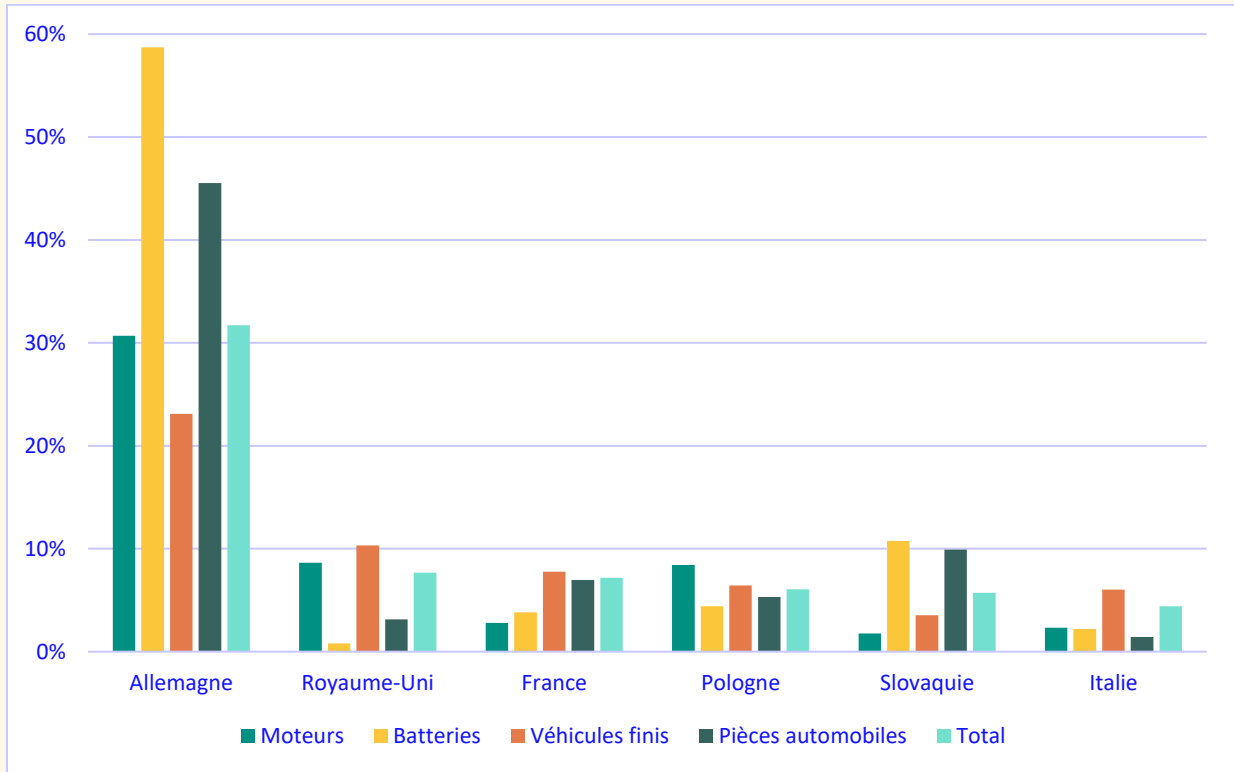
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO). Codes statistiques : Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Accumulateurs : NC 8507.

ANNEXE 6 : Exportations de l'industrie automobile tchèque pour ses principaux clients par produits en 2025 (Md€)



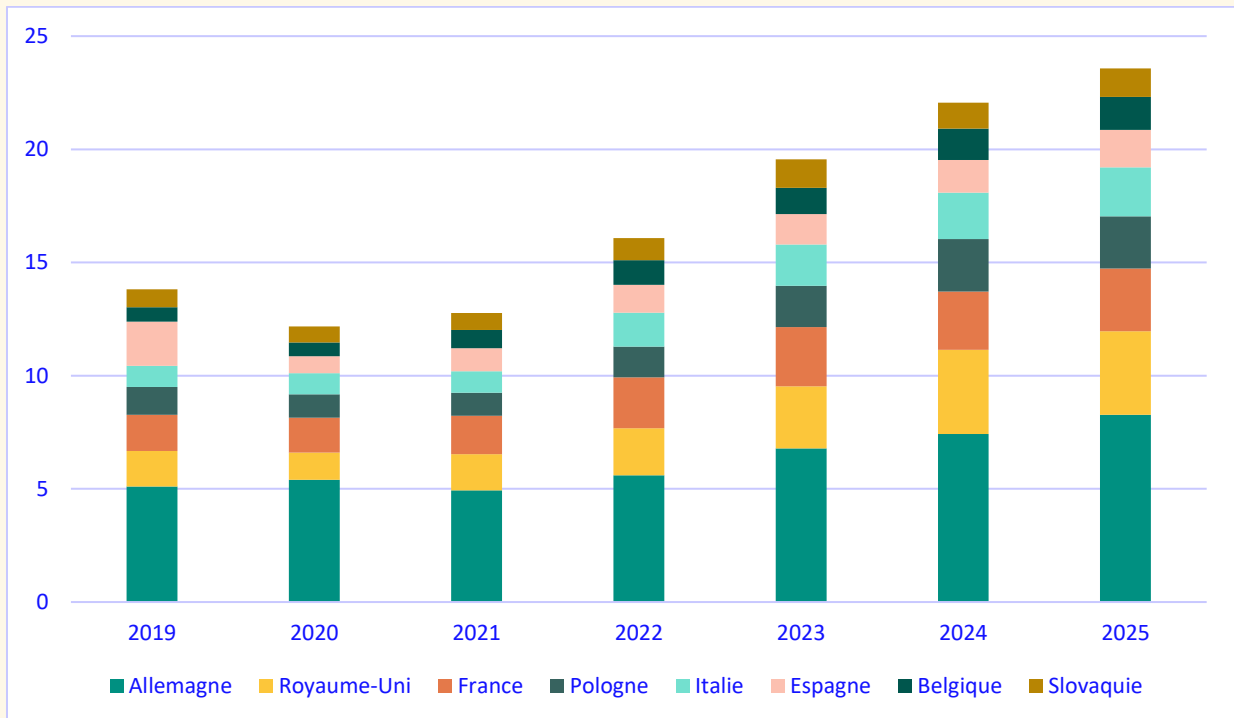
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO). Codes statistiques : Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Accumulateurs : NC 8507

ANNEXE 7 : Parts de marché en 2025 des principaux clients de la Tchéquie sur les différentes catégories de produits automobiles (%)



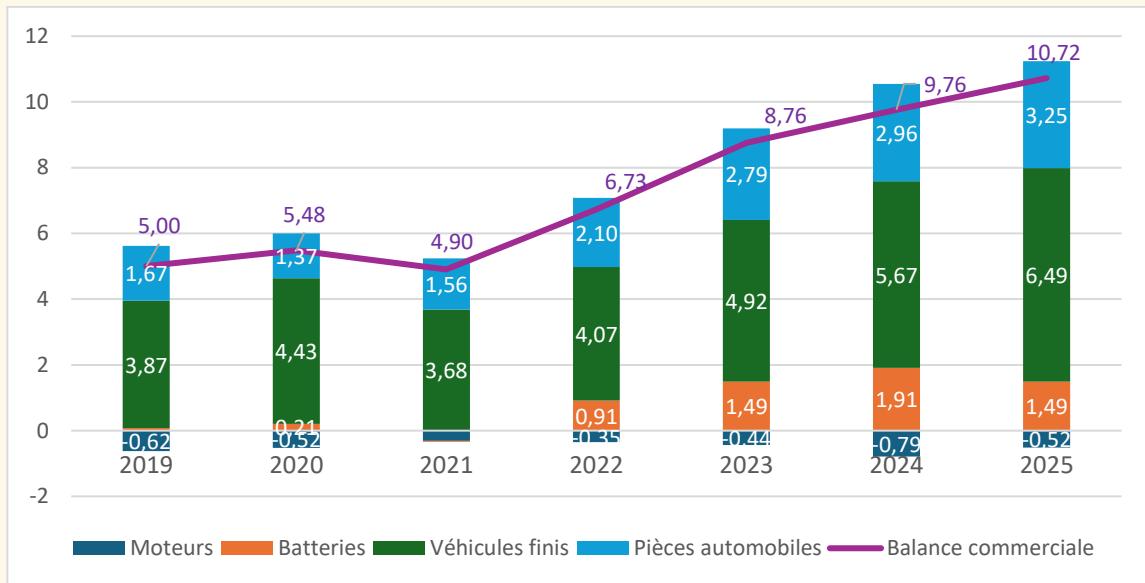
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 8 : Evolution des exportations de véhicules finis de la Tchéquie pour ses principaux clients entre 2019 et 2025 (en Md€)



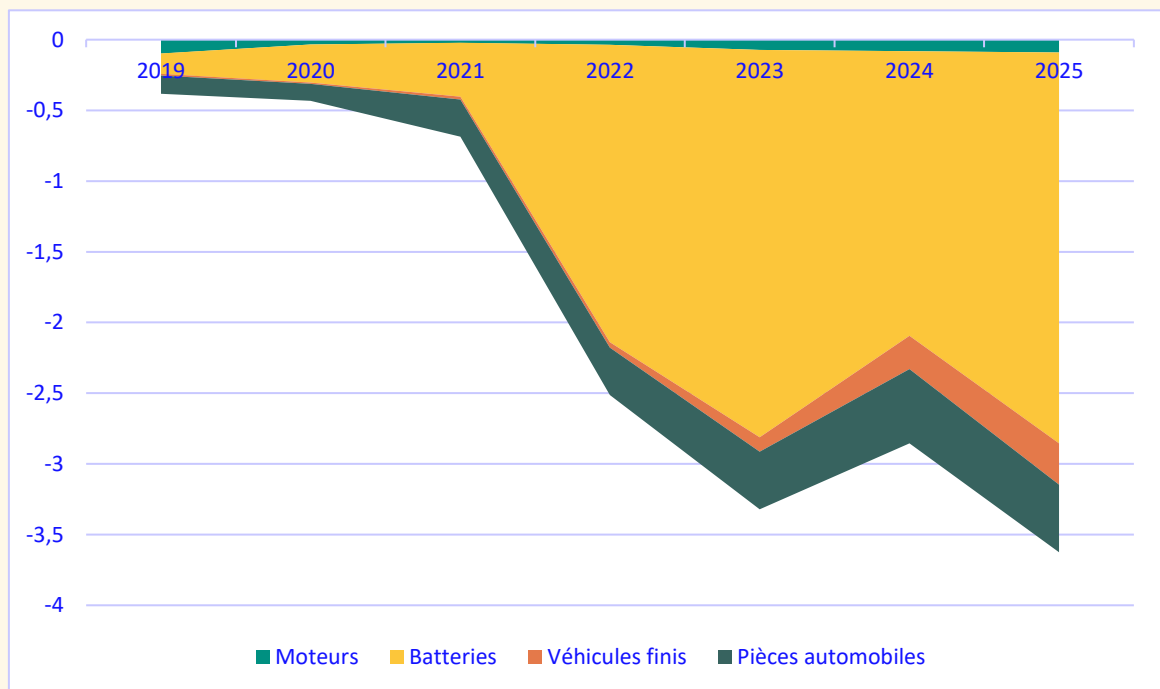
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO). Codes statistiques : NC 8702, 8703, 8704.

ANNEXE 9 : Évolution de la balance commerciale du secteur automobile par produits entre la Tchéquie et l'Allemagne entre 2019 et 2025 (en Md€)



Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO). Codes: Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Accumulateurs : NC 8507

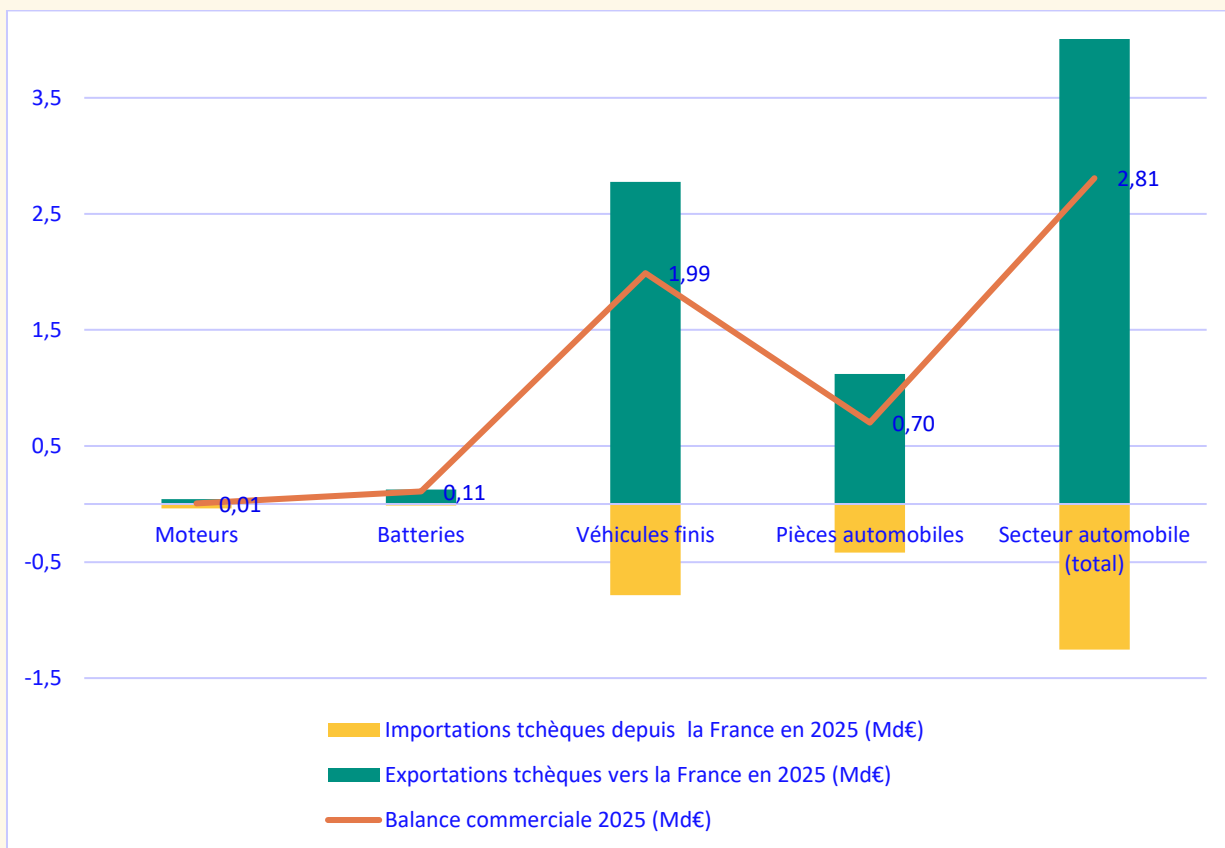
ANNEXE 10 : Balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et la Chine entre 2019 et 2025 (en Md€)



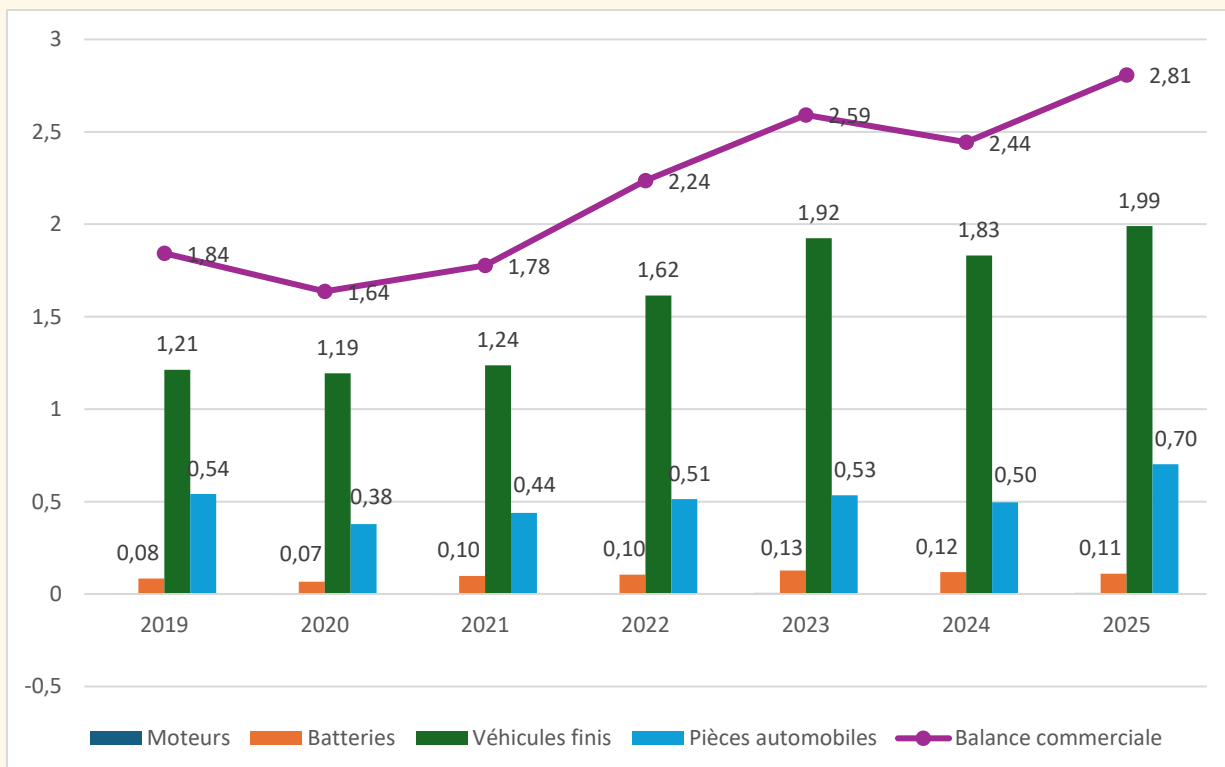
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 11 : Commerce extérieur dans le secteur automobile entre la Tchéquie et la France

➤ Commerce extérieur en 2025 dans le secteur automobile entre la Tchéquie et la France (en Md€)

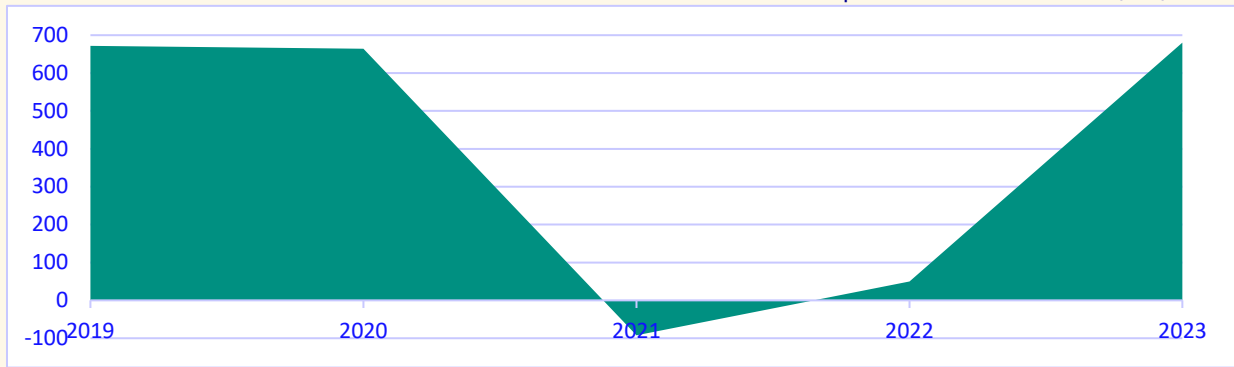


➤ Balance commerciale du secteur automobile entre la Tchéquie et la France entre 2019 et 2025 (Md€)



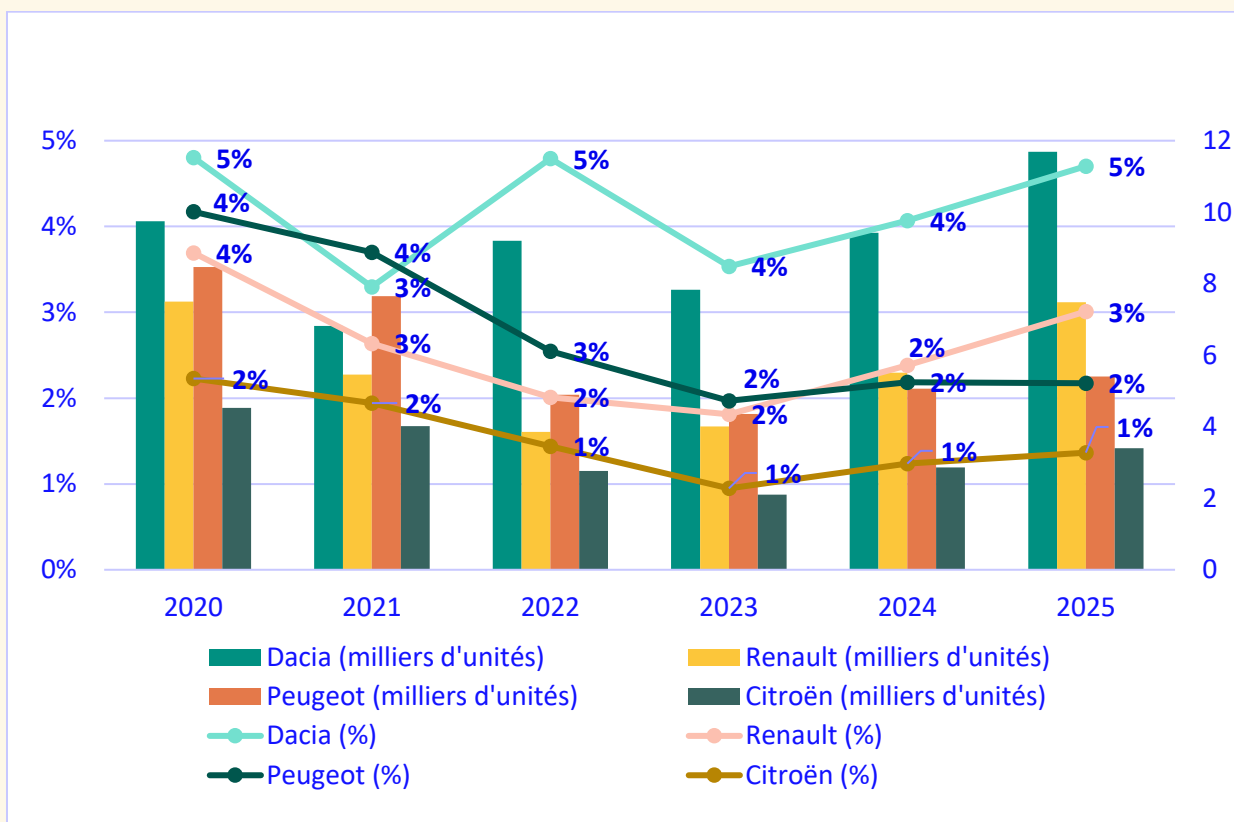
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

➤ Stock d'IDE de la France dans l'industrie automobile tchèque entre 2019 et 2023 (M€)



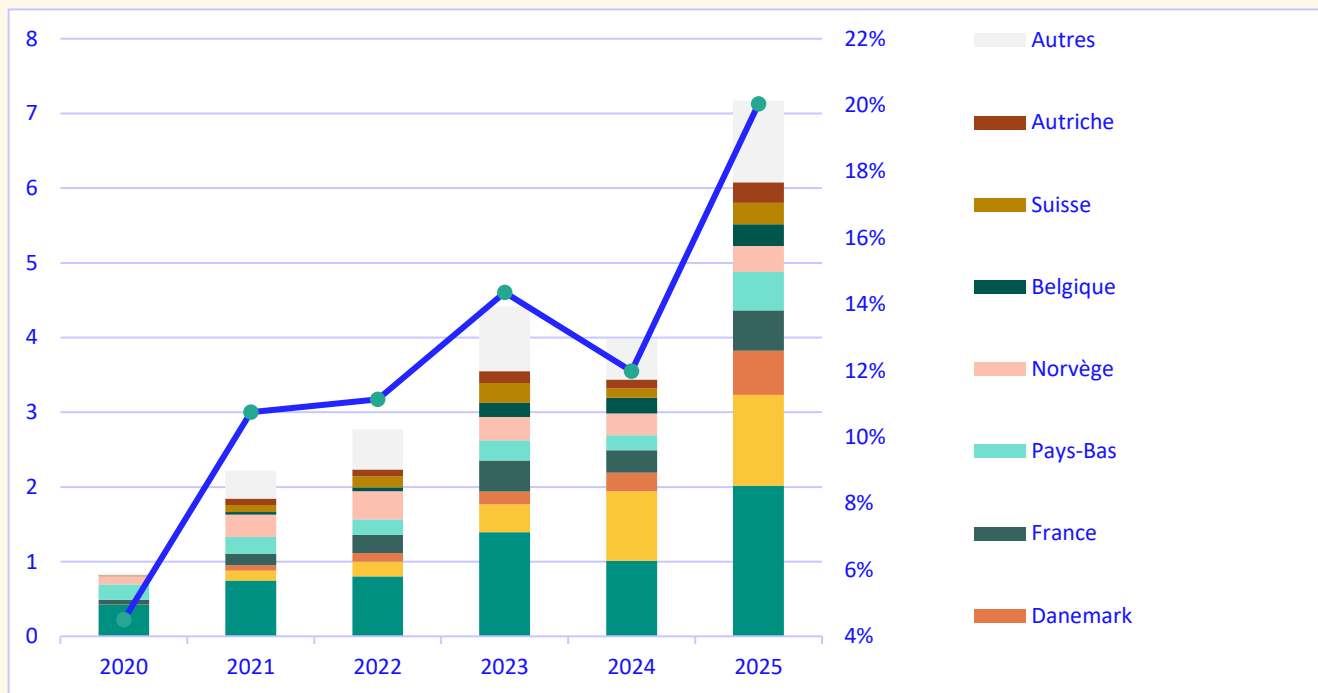
Source : SE, données CNB.

ANNEXE 12 : Evolution des ventes de véhicules de marques françaises en Tchéquie entre 2020 et 2025 (parts de marché en % ; milliers d'unités)



Source : SE, données Cista Doprava.

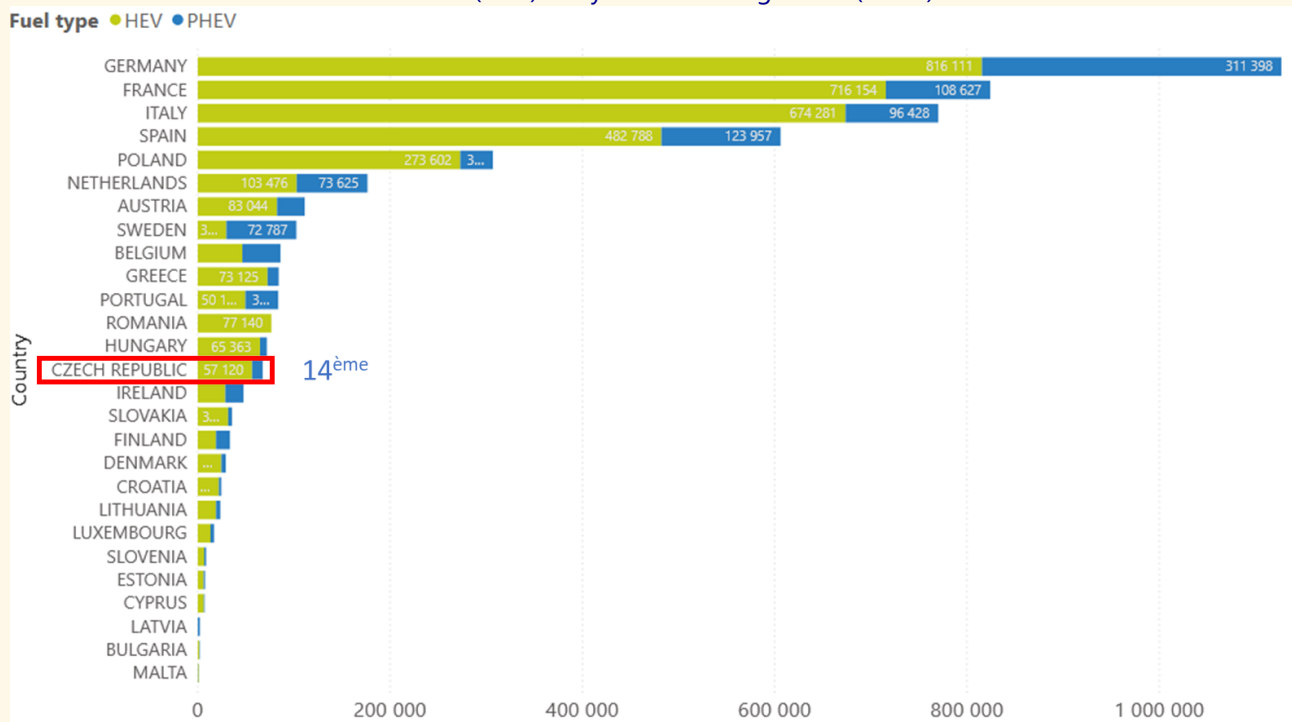
ANNEXE 13 : Evolution des exportations tchèques de véhicules électriques à batterie (BEV) par pays partenaire entre 2019 et 2025 (Md€) et part des BEV sur les exportations totales de véhicules (%)



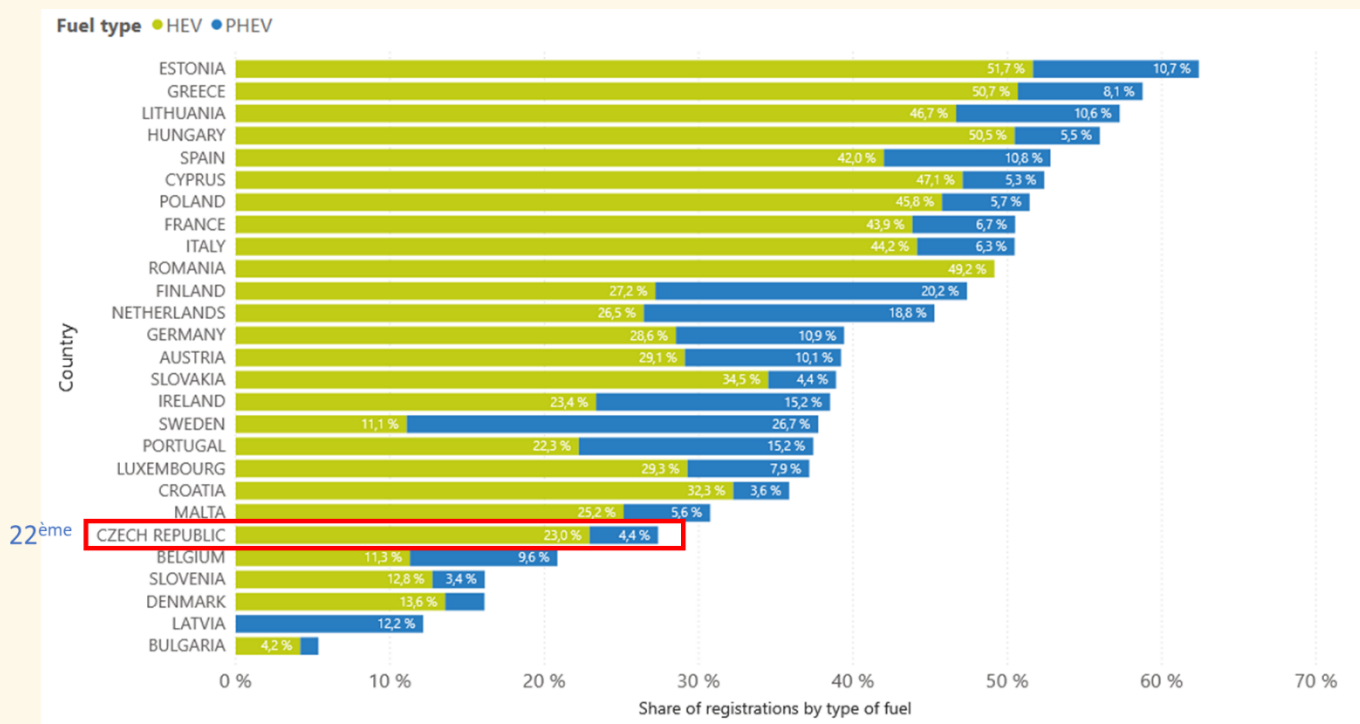
Source : SE, données Czech Statistical Office (CSO).

ANNEXE 14 : Classements européens pour les véhicules hybrides en 2025

- Classement des pays de l'UE en 2025 selon le nombre d'immatriculations de nouvelles hybrides (HEV) et hybrides rechargeables (PHEV)



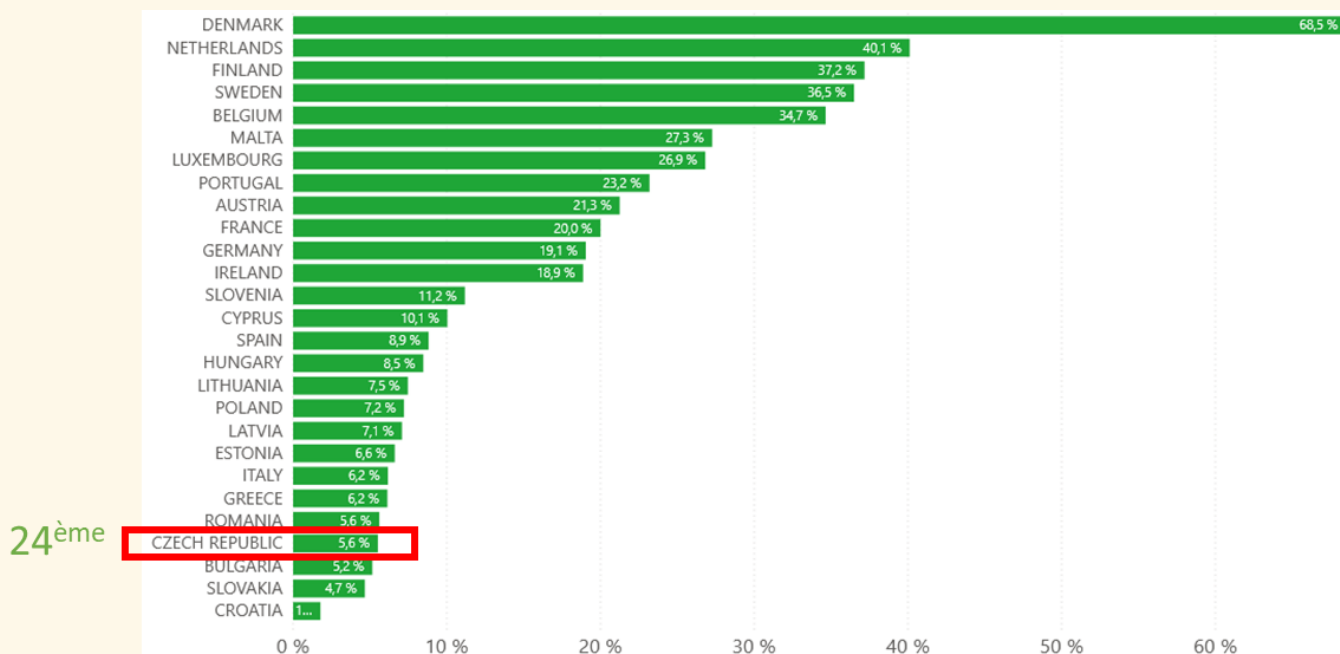
- Classement des pays de l'UE en 2025 selon la part d'hybrides (HEV) et d'hybrides rechargeables (PHEV) dans les immatriculations de voitures neuves



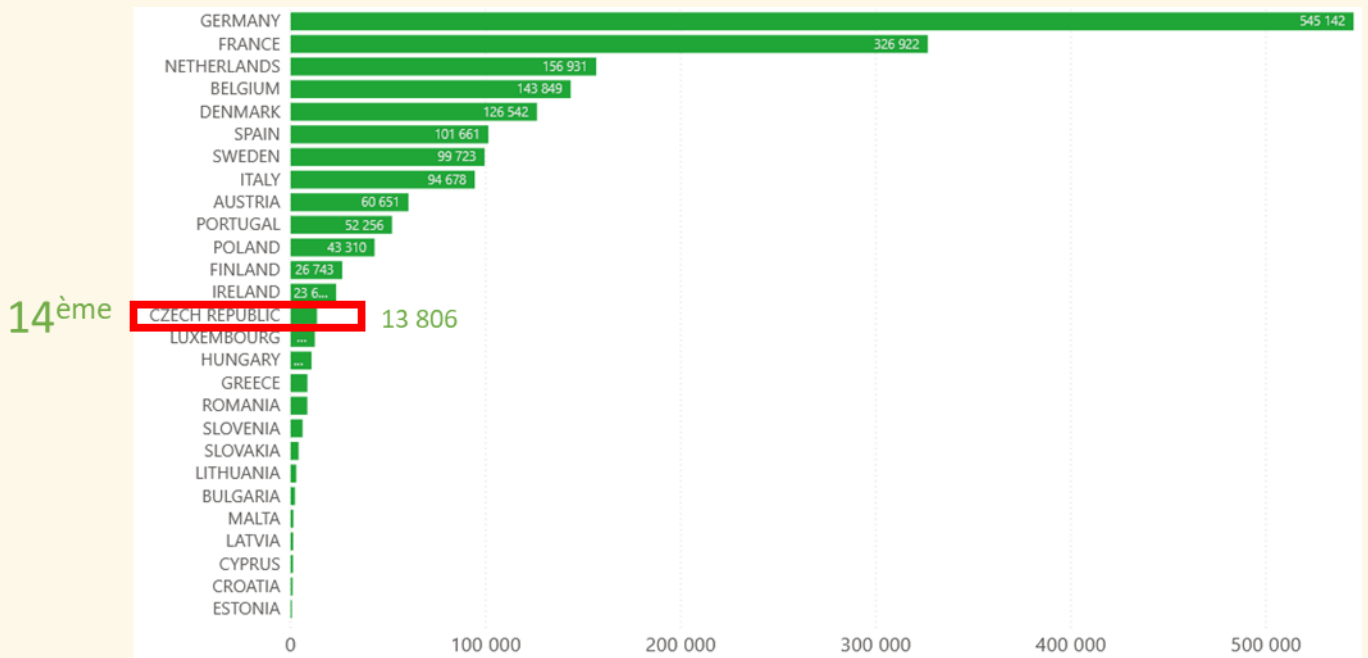
Source : Cista Doprava.

ANNEXE 15 : Classements européens pour les véhicules électriques à batterie en 2025

- Classement 2025 des pays de l'UE par parts de marché des véhicules électriques à batterie immatriculés



- Classement 2025 des pays de l'UE par nombre d'immatriculation de nouveaux véhicules électriques à batterie



Source : Cista Doprava.

ANNEXE 16 : 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 34 000 en Tchéquie.
- Sites de production :
 - En Tchéquie à Mladá Boleslav, Kvasiny, Vrchlabí.
 - International : Chine, Slovaquie, Inde, Ukraine.
- [S1 2025](#) :

Skoda Auto a atteint un jalon historique au S1 2025 en devenant la 3^{ème} marque la plus vendue en Europe (UE-27 + Royaume-Uni, Suisse, Norvège et Islande), avec 509,4 k véhicules livrés (+13,6 % en g.a).

- **La bonne dynamique commerciale se traduit dans les comptes** : CA à 15,07 Md€ (+10,4 %), résultat opérationnel à 1,285 Md€ (+11,8 %) et cash-flow net à 1,453 Md€ (+3,2 %) ; la marge opérationnelle se maintient à un niveau élevé (8,5 %).
- **L'électrification accélère nettement** : les modèles 100 % et hybrides rechargeables représentent 22,8 % des livraisons européennes (contre 9,4 % au S1 2024), soit 72 k BEV et 21,4 k PHEV.
- **Skoda renforce enfin sa présence hors d'Europe, avec un record en Inde** (33,3 k livraisons ; +107,7 %) et le lancement au Vietnam du modèle *Kushaq* assemblé localement.

		H1 2025	H1 2024	Change (%)
Deliveries to customers	cars	509,400	448,600	+13.6
Production ³⁾	cars	572,900	547,400	+4.7
Sales ⁴⁾	cars	582,000	547,700	+6.3
Sales revenue	€ million	15,070	13,652	+10.4
Operating profit	€ million	1,285	1,149	+11.8
Return on sales	%	8.5	8.4	-
Investments	€ million	783	823	-4.9
Net cash flow	€ million	1,453	1,408	+3.2

- [Année 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 enregistré 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*.

- [Comparatif des ventes et des chiffres d'affaires des marques de Volkswagen \(dont Skoda\) pour l'année 2025 :](#)

	VEHICLE SALES (` 000)		SALES REVENUE (€ m)		OPERATING RESULT (€ m)		OPERATING MARGIN (%)	
	FY 2025	FY 2024	FY 2025	FY 2024	FY 2025	FY 2024	FY 2025	FY 2024
Brand Group Core	5,125	4,960	145,202	140,004	6,821	6,961	4.7	5.0
Volkswagen Passenger Cars	3,104	3,109	86,570	88,262	2,612	2,587	3.0	2.9
SKODA	1,173	1,090	30,105	27,787	2,502	2,305	8.3	8.3
CUPRA/SEAT	657	637	15,272	14,530	1	633	0.0	4.4
Volkswagen Commercial Vehicles	428	404	16,857	15,124	245	743	1.5	4.9
Tech. Components			22,476	20,645	1,503	703	6.7	3.4
Consolidation	-238	-281	-26,078	-26,345	-42	-11		
Brand Group Progressive (Audi)	1,145	1,123	65,503	64,532	3,371	3,903	5.1	6.0
Brand Group Sport Luxury (Porsche Automotive) ¹	266	313	32,185	36,438	90	5,286	0.3	14.5
CARIAD			1,775	1,327	-2,180	-2,431		
Battery			30	8	-1,386	-1,053		
TRATON Commercial Vehicles	306	335	42,540	46,183	2,411	4,204	5.7	9.1
At equity accounted companies in China ²	2,588	2,742						
Volkswagen Group Mobility			57,769	54,806	3,451	3,000	6.0	5.5
Other ³	-407	-435	-23,092	-18,643	-3,710	-810	-14.4	-2.2
Volkswagen Group before special items	9,022	9,037	321,913	324,656	8,868	19,060	2.8	5.9
Special Items								
Volkswagen Group	9,022	9,037	321,913	324,656	8,868	19,060	2.8	5.9
thereof:								
Automotive Division ⁴	9,022	9,043	290,390	290,646	5,279	16,300	1.8	5.6
o/w: Passenger Cars & Light Commercial Vehicles	8,756	8,741	244,484	241,526	4,966	13,656	2.0	5.7
Commercial Vehicles	306	335	42,540	46,183	2,417	4,218	5.7	9.1
Financial Services Division			62,136	58,769	3,708	3,119	6.0	5.3
Consolidation	0	-6	-30,612	-24,759	-119	-358	-0.4	-1.4

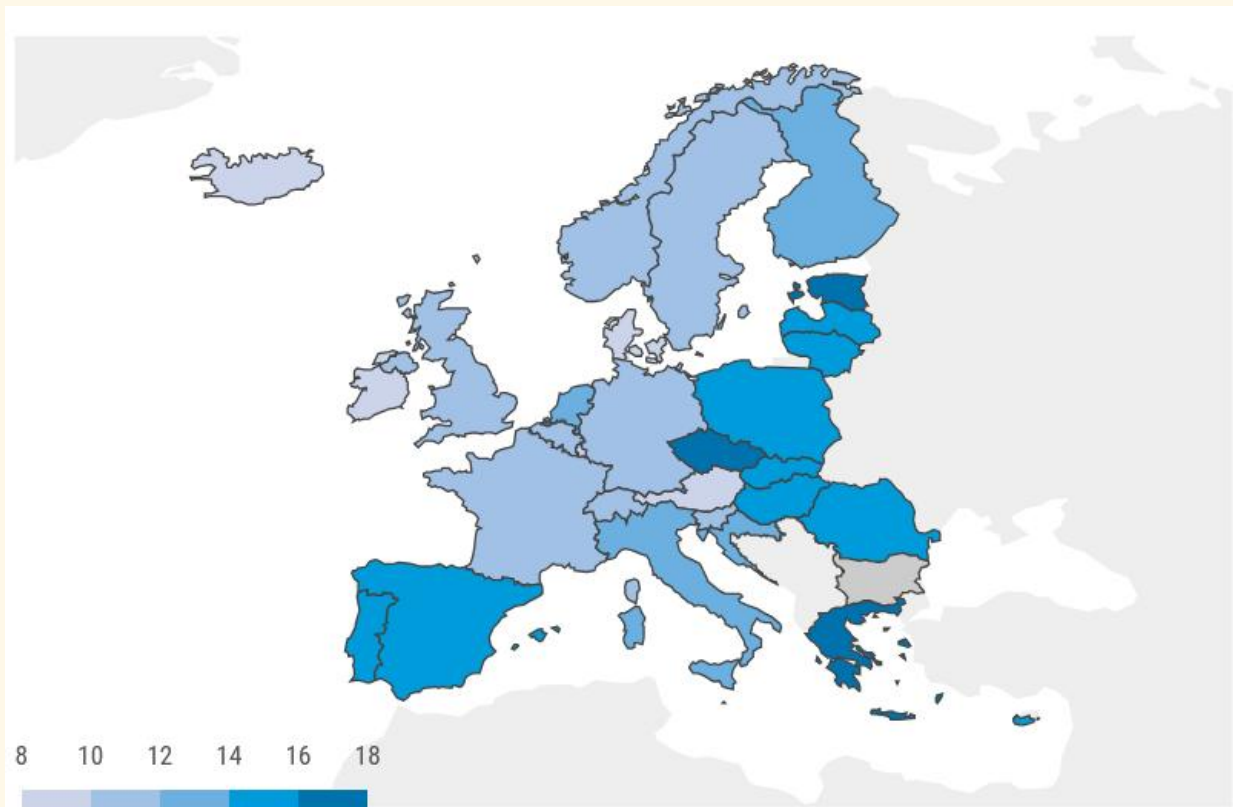
Source : rapport annuel 2025 du groupe Volkswagen.

Annexe 17 : Un parc automobile fourni mais vieillissant

Le parc automobile tchèque atteint, en janvier 2026, près de 6,855 M de véhicules (+2 % en g.a), soit 2,6 % de la flotte européenne. La Tchéquie est bien équipée, avec un taux de **615 voitures pour 1 000 habitants, inférieur à la moyenne européenne de 629 voitures pour 1 000 habitants en janvier 2026.** Néanmoins, le parc automobile tchèque est vieillissant : l'âge moyen des véhicules particuliers ayant augmenté de 4 ans depuis 2011 d'après l'Association des importateurs tchèques de véhicules (SDA). Le parc auto du pays est dans le **top 5 des plus anciens d'Europe : 16,68 ans en moyenne en 2025 (vs 12,7 ans en 2011),** tandis que la moyenne européenne se situe à 12,7 ans d'après l'ACEA.

L'importation de véhicules d'occasion représente toujours une part importante du marché automobile tchèque. Le nombre de véhicules d'occasion importés a augmenté en 2025 de 5,6 %. Sur le nombre total de 148 312 voitures particulières d'occasion importées, 49,1 % avaient plus de 10 ans et, parmi celles-ci, 23,57% avaient plus de 15 ans. Les véhicules à essence représentaient 47,2 % des importations voitures particulières d'occasion ; 42,5 % de véhicules diesel, 5,9 % de véhicules électriques (BEV).

- Carte des pays de l'UE selon l'âge moyen des véhicules du parc :



Source : ACEA.

Annexe 18 : Présence française dans l'industrie automobile tchèque

Groupe	Filiale	Effectifs	CA <i>Dernières données disponibles</i>	Localisation
FORVIA (Faurecia)	Faurecia en Tchéquie	8 117	4,36 Md€	11 sites
	FAURECIA PLZEN - assemblage et fourniture de sièges de voiture).	750	300 M	Plzen
	Forvia Hella	3 000	700 M	
	FAURECIA INTERIORS PARDUBICE - développement et production de systèmes intérieurs de véhicules (pièces textiles et plastiques). Les principaux clients sont TPCA, GM et Skoda.	500-999.	n.d	Pardubice
	FAURECIA AUTOMOTIVE CZECH REPUBLIC - production et ventes de systèmes d'échappement (collecteurs, convertisseurs catalytiques, filtres à particules diesel).	550	n.d	Pisek
	FAURECIA EMISSIONS CONTROL TECHNOLOGIES - gamme de pièces et accessoires pour véhicules à moteur.	n.d	n.d	Mlada Boleslav
	FAURECIA INTERIOR SYSTEMS BOHEMIA - fabrication et vente de systèmes intérieurs pour véhicules.	n.d	n.d	Mlada Boleslav
	FAURECIA EXHAUST SYSTEMS (Clean Mobility) – fabrication de systèmes d'échappement.	n.d	n.d	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	n.d	n.d	Mlada Boleslav
Valeo	Valeo en Tchéquie	4 6750	680 M€	4 sites+ 1 R&D
	VALEO PRAHA- Centre de développement R&D – ouvert en 2002 et notamment spécialisé sur les systèmes de climatisation, le centre de R&D de Valeo 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 AUTOKLIMATIZACE k.s. (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	2750	436 M €	Rakovnik
	FTE automotive Czechia s.r.o (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	70, 8 M€	Podborany
	Valeo Compressor Europe s.r.o. (HUMPOLEC) - usine de fabrication de compresseurs pour les climatiseurs de voitures particulières	5000	112 M€	Humpolec
	VALEO VÝMĚNÍKY TEPLA (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	60 M€	ZebraK
Renault	Renault en Tchéquie	175	100 M€	2 sites
	RENAULT CESKA REPUBLIKA - Distribution de voitures particulières et de véhicules utilitaires de la marque Renault.	100	60 M€	Prague 3
	RENAULT RETAIL GROUP CZ - Concession automobile – vente de voitures neuves Renault et Dacia. Vente et achat de véhicules d'occasion.	75	40 M€	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	52,76 M€	Rudnik
Bontaz	BONTAZ CENTRE CZ - Equipementier	375	78 M€	Velka Dobra
OPmobility, ex-Plastic Omnium (Burelle)	HBPO CZECH - Développement, fabrication et distribution de modules frontaux intelligents pour les constructeurs automobiles	175	248,28 M€	Minichovo Hradiste
	PO LIGHTING CZECH s.r.o. (Lighting) développement et production de systèmes d'éclairage automobile (phares, feux arrière, modules LED).	1750	60 M€	Šenov u Nového Jičína et Rychvald
	HBPO Kvasiny s.r.o. (Modules – site Kvasiny/Solnice) – Assemblage de modules avant et des sous-ensembles de carrosserie/structure.	92	n.d.	Solnice
Car et Bus maintenance	CBM CESKA REPUBLIKA - CBM est un spécialiste des pièces de rechange pour voitures, bus et tramways	5	1,8 M€	Prague
Saint-Gobain	SAINT-GOBAIN SEKURIT CR - fabrication de verre plat de haute qualité pour l'industrie automobile	750	196 M€	Horovice
Michelin	EUROMASTER CESKA REPUBLIKA -Vente et entretien de pneumatiques	50	3 M€.	Prague 4
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 Pisek en Bohême de sud, à Pohořelice en Moravie de sud, à Kláštec nad Ohří en Bohême de nord-ouest et à Mladá Boleslav en Bohême centrale. Le siège pour la Tchéquie est situé à Pisek.	1350	60 M€	Pisek
CEVA Ground Logistics Czech Republic (Gefco)	GEFCO CESKA REPUBLIKA - Solutions logistiques pour les constructeurs	275	136 M€	Prague 8
Nexans	ELEKTROMETALL - Usine de production de pièces de rechange et d'accessoires pour véhicules automobiles.	573	9 M€	Marianske Lazne
Treves	TREVES CZ - Production de tapis et des pièces de sol pour les voitures des principaux constructeurs automobiles mondiaux.	150	30 M€	Prestanov

Source : Justice.cz.

Annexe 19 : Plan d'action national pour une mobilité propre (NAP CM)

Le Plan d'action national pour une mobilité propre tchèque (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.

> Tableau des objectifs du NAP CM pour le déploiement des véhicules bas carbone (2025, 2030 et 2035) :

Véhicules	2025	2030	2035
Voitures particulières à batterie	50 000	250 000	1 000 000
véhicules utilitaires légers à batterie (N1)	4 000	20 000	60 000
véhicules poids lourds à batterie (N2, N3)	150	6 000	25 000
autobus à batterie	400	1 200	4 200
Voitures particulières au GNC/bioGNV	22 900	24 500	18 700
véhicules utilitaires légers au GNC/bioGNV (N1)	5 100	7 700	2 100
véhicules lourds au GNC/bioGNV (N2, N3)	400	520	600
véhicules lourds GNL/bioGNL (N2, N3)	1 000	4 000	9 000
Bus au GNC/bioGNV	2 000	2 530	2 500
Véhicules de tourisme H2	200	3 000	8 000
Véhicules utilitaires légers H2 (N1)	50	800	3 500
véhicules poids lourds H2 (N2, N3)	10	380	1 500
Bus H2	10	200	350

Source : NAP CM.

Pays	Station-service (H2)				Véhicules (FCEV)					FCEVH2
	Haute pression (700 bars)	Basse pression (350 bar)	Σ	partager	M1+N1	M2+M3	N2+N3	Σ	partager	
Allemagne	85	28	113	42,0%	2 267	201	122	2 590	46,0%	23
France	21	41	62	23,0%	1 274	27		1 301	23,1%	21
Pays-Bas	23	26	49	18,2%	668	64	46	778	13,8%	16
Pologne	2	4	6	2,2%	313	87		400	7,1%	67
Espagne	1	4	5	1,9%	118	7		125	2,2%	25
Italie	1	2	3	1,1%	58	57		115	2,0%	38
Belgique	8	4	12	4,5%	110	4		114	2,0%	10
Autriche	5		5	1,9%	62			62	1,1%	12
Suède	4	2	6	2,2%	46	2		48	0,9 % 8	
République tchèque	4		4	1,5%	29			29	0,5%	7
Danemark	3	1	4	1,5%	19	4	2	25	0,4%	6
Lettonie						22		22	0,4%	
Hongrie					8	2		10	0,2%	
Portugal					4	2		6	0,1%	
Luxembourg					5			5	0,1%	
Estonie					2			2	0,0%	
Finlande					2			2	0,0%	
Bulgarie					1			1	0,0%	
Lituanie					1			1	0,0%	
Croatie										
Chypre										
Grèce										
Irlande										
Malte										
Roumanie										
Slovaquie										
Slovénie										
Σ	157	112	269		4 987	479	170	5 636		21

Source : Cista Doprava, MPO.

NOTES DE BAS DE PAGE

¹ Conformément au glossaire de l'*Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO)* de la Commission européenne, les HEV sont des hybrides dont la batterie n'est pas rechargeable extérieurement et qui conservent un moteur à combustion (ICE) ; ils sont donc distingués des véhicules rechargeables regroupés par l'EAFO dans la catégorie « EV », qui couvre BEV, FCEV et PHEV.

² En 2025, *Skoda Auto* concentre 77 % de la production tchèque de véhicules électrifiés : 84 % des BEV (+136 % en g.a) et 50 % des PHEV (+81 % en g.a). Hyundai couvre le reste de la production. Toyota devrait lancer sa première production de BEV en Europe en 2026 dans son usine tchèque à Kolin. Le projet représente investissement total d'environ 680 M€, incluant jusqu'à 64 M€ de soutien public.

³ En 2024, la production tchèque de véhicules électrifiés était de 10,4 %.

⁴ Au taux de change actuel de 24,4 CZK pour 1 €.

⁵ Source : MPO, Panorama de l'industrie de la République tchèque, Code statistique : CZ- 29 fabrication de véhicules automobiles.

⁶ Source : MPO, Panorama de l'industrie de la République tchèque, Code statistique : CZ- 29 fabrication de véhicules automobiles. EBIT 2024 indisponible.

⁷ Données Eurostat.

⁸ En 2023, le stock d'IDE dans l'industrie automobile tchèque (entreprises classées NACE C29) s'établissait à 673 M€ en 2023 contre 50 M€ en 2022, -92 M€ en 2021 et 664 M€ en 2020. Source : Czech National Bank.

⁹ Les 246 entreprises sous contrôle étranger représentent 95 % du chiffre d'affaires, 95 % de la production, 92 % de la valeur ajoutée et 85 % du nombre d'employés du secteur automobile tchèque.

¹⁰ En 2025, *Skoda Auto* a produit 947k véhicules particuliers en Tchéquie, contre 897k en 2024, dans l'usine de Mlada Boleslav en Bohême centrale. En 2024, *Skoda* a enregistré un CA de 25,5 Md€ et compte 34k employés.

¹¹ La production de *Hyundai Motor* en Tchéquie a chuté de -27,6 % en 2025, soit 276k unités contre 381k en 2024. Cette contraction résulte d'une demande européenne insuffisante, ayant conduit à plusieurs arrêts temporaires de la chaîne à Nosovice et à une révision à la baisse des objectifs annuels. En 2024, *Hyundai* a enregistré en Tchéquie un CA de 7,5 Md€ (188 Md CZK) et compte 3k employés.

¹² En 2025, *Toyota* a produit en Tchéquie 222k véhicules particuliers (-1,3 % en g.a). En 2024, *Toyota* a enregistré en Tchéquie un CA de 3 Md€ (76 Md CZK) et compte 3,2k employés.

¹³ *Valeo* : 4,8k salariés, 4 sites, 1 centre de R&D à Prague.

¹⁴ *Forvia* prévoit de supprimer jusqu'à 10k emplois en Europe d'ici 2028, soit environ 13 % de ses effectifs européens. Cette réduction concerne également HELLA, sa filiale en Tchéquie spécialisée dans l'éclairage automobile. *Forvia* : CA 2024 en Tchéquie : 3,7 Md€, 8 117 employés et 11 sites. L'ensemble des activités du groupe sont présentes : production de sièges, structures métalliques, systèmes d'intérieur et systèmes d'échappement. Cette présence permet au groupe de répondre en flux tendus aux besoins des constructeurs automobiles européens, en particulier *BMW*, *Volkswagen*, *Mercedes-Benz* et *Skoda*.

¹⁵ *Novares* a consolidé sa présence en Tchéquie avec l'ouverture d'un site à Cerhovice en décembre 2024. Le groupe y opère deux sites (Cerhovice et Janovice) pour 38 M€ de CA en 2024 et 300 salariés.

¹⁶ *SNOP* : 1,2 k employés, 4 usines.

¹⁷ *OPmobility (ex-Plastic Omnium)* est implanté en Tchéquie via ses filiales *PO Lighting Czech* (CA : 14,6 Md CZK ; 584 M€) et *HBPO Czech*. Les effectifs en Tchéquie sont de l'ordre de 3 100 salariés.

¹⁸ Ici, les exportations de l'industrie automobile tchèque en 2025 incluent : les véhicules finis (35,8 Md€ ; +7,8 % en g.a), les pièces automobiles (16 Md €, +0,4 %), les batteries lithium-ion (3,23 Md€ ; -15,5 %), et les moteurs (1,51 Md€, -0,82 %). Source : *Czech Statistical Office*. Codes : Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Batteries : NC 8507.

¹⁹ Source : CZSO, Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Batteries : NC 8507.

²⁰ Source : *UN Comtrade*, code statistique : HS 8703.

²¹ Source : données Czech Statistical Office (CSO). Codes statistiques : Moteurs : NC 8407, 8408, 8409 ; Véhicules finis : NC 8702, 8703, 8704 ; Pièces : NC 8706, 8707, 8708, 8716 ; Accumulateurs : NC 8507.

²² Direction générale française des douanes et droits indirects, le chiffre du commerce extérieur. Codes C29 A : produits de la construction automobile et C29B : équipements pour automobiles.

²³ 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.

²⁴ Le projet de gigafactory de batteries à Dolni Lutyné (district de Karviná, Moravie-Silésie) a été abandonné par le gouvernement en janvier 2026 par le Premier ministre Andrej Babis invoquant l'opposition locale ; l'exécutif a indiqué vouloir repositionner le foncier et poursuivre la préparation du site pour accueillir, le cas échéant, un autre investissement industriel. Source : iROZHLAS, 12/01/2026.

²⁵ Le projet viserait une production de 37,5 kt annuel de carbonate de lithium qualité batterie. Représentant environ 1,68 Md€ d'investissement, il a été classé « projet stratégique » par la Commission européenne en mars 2025 et bénéficie de soutiens publics, dont 32 M€ du *Fonds pour une transition juste* et une enveloppe de 350 M€ pour 2029-2031. En décembre 2025, l'étude de faisabilité définitive a confirmé la faisabilité du couple mine (Cínovec) et usine de traitement (Prunérov), avec dépôt de l'EIA annoncé d'ici fin 2026.

²⁶ En parallèle, la Tchéquie se positionne sur les semi-conducteurs avec en 2024, l'investissement de 1,8 Md € par la société américaine *ONSEMI* et la signature d'un contrat avec *Volkswagen* pour fournir des modules de puissance.

Le gouvernement a enfin adopté sa première *Stratégie nationale des semi-conducteurs* (1 Md€) visant à tripler la production d'ici 2029. La coopération franco-tchèque, pourrait s'amorcer après le « *Semi-conductor Rendez-vous 2024* » organisé à Prague, sous l'égide de *Minalogic*.

²⁷ Source : SDA.

²⁸ Contre 60 % au niveau européen.

²⁹ Supérieure à la moyenne européenne (+17,4 %).

³⁰ En 2025, *Dacia*, filiale de *Renault*, s'établit 5^{ème} marque parmi les nouvelles immatriculations (4,7 % des parts ; 11 693 unités), gagnant un rang au podium, tandis que *Renault* est 9^{ème} (3 % ; 7 483 unités) et *Peugeot* est 11^{ème} (2,17 % ; 5 406 unités).

³¹ Le 28 août 2024, le gouvernement tchèque a approuvé la deuxième actualisation du *Plan d'action national pour une mobilité propre (PNA CM)*. Ce plan, financé par le Plan de relance national, le Programme opérationnel Transports et le Fonds social pour le climat jusqu'à 2030 vise à développer l'électromobilité via l'exonération des redevances pour les véhicules électriques.

³² Le ministère tchèque des Transports recense 57 659 BEV et environ 37 000 PHEV immatriculés, pour un parc total d'environ 6,75 M de voitures particulières. Sources : SDA et communiqué Cista Doprava, 5 janvier 2026.