



LE SECTEUR AUTOMOBILE : UNE INDUSTRIE AU TOURNANT DE SA TRANSITION

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE DE PRAGUE

Janvier 2023

Résumé : L'industrie automobile tient historiquement un rôle clé dans l'économie tchèque avec environ 9% du PIB, un quart de la production industrielle et 500 000 emplois directs et indirects. La Tchéquie est ainsi l'un des premiers producteurs de véhicules au monde par habitant (1,1 million en 2021). Plusieurs grands constructeurs (Skoda, Hyundai, Toyota) et 900 équipementiers, principalement à capitaux étrangers, y sont implantés à la faveur de coûts de production compétitifs et d'une centralité géographique par rapport aux grands marchés européens. Comme dans les autres pays producteurs, le secteur est en difficulté depuis la crise du Covid (pénuries de composants puis crise énergétique) avec une baisse de 22,6% de la production en 2021 par rapport à 2019. Contrainte par l'évolution de la législation, la filière automobile tchèque a engagé son virage vers les technologies propres (électromobilité, hydrogène) en cherchant à préserver sa compétitivité et à monter en valeur ajoutée, alors que la mobilisation des investissements et compétences nécessaires représente un défi majeur. Le gouvernement soutient cette transformation en s'appuyant sur les financements européens (dont le PNRR). A moyen terme, l'implantation d'une ou plusieurs gigafactory de batteries, en lien avec un projet de production de lithium, apporterait un avantage concurrentiel par la maîtrise de l'ensemble de la chaîne de production de véhicules électriques.

1/ L'industrie automobile : un secteur clé de l'économie tchèque, majoritairement contrôlé par des investisseurs étrangers

Le secteur automobile représente environ 9 % du PIB (25% de la production industrielle et 40% de la production manufacturière) et emploie directement environ **200 000 personnes** (500 000 en comptant les emplois indirects soit 10% de la population active). La Tchéquie est le **4^{ème} producteur automobile de l'UE** (annexe) avec plus **d'1,14 M de véhicules produits en 2021, soit 22,6% de moins par rapport à la période d'avant-Covid (2019)**, et -2,6% par rapport à 2020ⁱ, en raison des perturbations de chaînes d'approvisionnement et de pénuries de composants électroniques (annexe 2). Cette baisse reste néanmoins comparativement moins marquée que dans le reste de l'Europe (-5,7% par rapport à 2020 ; -28,1% par rapport à 2019 selon l'ACEA). **Toutefois, la production se redresse en 2022** (+10% en glissement annuel, période de janvier à septembre), sans rejoindre son niveau de 2019ⁱⁱ.

L'écosystème industriel tchèque est articulé autour de **trois principaux constructeurs de véhicules**ⁱⁱⁱ : **Skoda Auto** (annexe), constructeur tchèque historique détenu à 100% par le groupe Volkswagen AG (680 000 véhicules produits en 2021), **Hyundai** (275 000 véhicules) et **Toyota**^{iv} (150 000 véhicules). La production de véhicules est diversifiée, avec à la fois des voitures, bus, remorques et semi-remorques^v, se distinguant de celle de ses voisins polonais (majoritairement des bus) et slovaque (voitures). Les **équipementiers et sous-traitants** représentent en outre plus de **900** sociétés, principalement sur les segments des pièces plastiques et métalliques, sièges et phares, ainsi que les systèmes d'air conditionné. Parmi les 100 plus grands équipementiers mondiaux, 56 sont présents en République tchèque où certains d'entre eux ont à la fois des activités de fabrication et de R&D (Valeo, Faurecia, EATON, Varroc Lighting, Bosch, ZF, Honeywell ou BMW par exemple). **Les principales entreprises du secteur sont contrôlées par des investisseurs étrangers** (95% de la production et 85% des employés)^{vi} arrivés à partir des années 1990, à la faveur de coûts compétitifs, d'une main d'œuvre de qualité et d'une centralité géographique en Europe.

2/ Une industrie très intégrée à la chaîne de valeur automobile européenne

L'essentiel de la production automobile tchèque est exportée (83%). Ces exportations (véhicules et équipements) ont atteint en 2021 885,7 Md CZK (36,2 Md €, un tiers étant constitué de véhicules et deux tiers d'équipements), ce qui représente environ **un cinquième du total des exportations tchèques**. **Parmi les pays de l'UE, la République tchèque détient la cinquième part de marché mondiale à l'export la plus élevée**, après l'Allemagne, l'Espagne, la France et l'Italie. En outre, la Tchéquie est, au sein de l'UE, le pays dont les parts de marché mondiales ont augmenté le plus fortement entre 2000 et 2019 (+1,9%), avec une hausse marquée sur le marché intra-UE (+5%) (annexe). Les importations de biens automobiles se sont élevées en 2021 à 412,9 Md CZK (**16,9 Md €**), établissant l'excédent commercial sectoriel à +472,7 Md CZK (**+19,4 Md€**). Les exportations ont un fort contenu en imports (échanges intra-branche), expliquant une corrélation entre l'évolution des exportations (+6% en 2021) et importations (+12%).

Traduisant une forte **insertion de l'industrie automobile tchèque dans les chaînes de valeur européennes**, les exportations sectorielles, très largement intra-UE^{vii}, **sont principalement dirigées vers l'Allemagne** (un tiers des exportations sectorielles), puis la France (8%), la Slovaquie (7%) et le Royaume-Uni (6%) (annexe). Parmi les fournisseurs de biens automobiles, **l'Allemagne** est à l'origine de 32% des importations suivie de la Pologne (10%), de la Corée du Sud (6%, en lien avec l'implantation de Hyundai), et de la Slovaquie (6%). **Le marché automobile français entretient par ailleurs une relation dynamique avec la Tchéquie**, malgré un déficit bilatéral sectoriel pour la France (-2 Md€) : sur la période juillet 2021-juin 2022, la Tchéquie était notre sixième fournisseur mondial (2,77 Mds €)^{viii}.

3/ Un marché national dynamique, mais qui émerge à peine sur les segments électrique et hybride

L'industrie automobile bénéficie d'un marché local relativement dynamique, avec près de **207 000 véhicules neufs immatriculés en 2021**, en légère hausse (+1,9%) par rapport à 2020 (annexe 9). La

marque nationale **Škoda** reste de loin la plus commercialisée avec environ un tiers du marché (**35%** des nouvelles immatriculations au T1 2022), loin devant Hyundai, Volkswagen, Toyota et Kia. La part de marché des **marques françaises** (Renault, Dacia, Citroën, Peugeot) **a atteint 11% en 2021** ; au premier trimestre 2022, Dacia, filiale de Renault, est au 6ème rang des immatriculations (4,38% des nouvelles immatriculations), tandis que Renault est 10ème (2,39%) (annexe).

En outre, malgré **une nette hausse en 2021 des immatriculations de véhicules électriques** (+41% en glissement annuel) **et hybrides rechargeables** (+89%), ces technologies sont très en retrait par rapport à la moyenne du marché européen, et ne représentent respectivement que **1,28%** et **1,83%** du total des nouvelles immatriculations (contre 8,86% et 8,78% en moyenne dans l'UE27)^{ix}(annexe).

4/ Le virage vers l'électromobilité, défi majeur pour l'avenir de l'industrie automobile tchèque

La législation européenne relative à la décarbonation du transport automobile^x, impose **une accélération de la transition du secteur vers l'électromobilité**. Le gouvernement a mis en place un cadre d'action national pour le développement de l'électromobilité et des carburants alternatifs (hydrogène, GNC, GNL) avec des objectifs stratégiques fixés dans son **plan national pour la mobilité propre** (NAP CM) (annexe). Celui-ci prévoit une cible de **7% du parc constitué de véhicules entièrement électriques en 2030**, et **19 000 à 35 000 points de recharge** (contre 1850 en 2022) installés. Outre diverses incitations fiscales et financières^{xi}, cette stratégie sera **financée sur ressources européennes** (fonds structurels et PNRR) avec un montant alloué aux mobilités durables de **34,8 Mds CZK (1,3 Md €)**^{xii} jusqu'en 2027.

Les constructeurs automobiles sont engagés dans leur propre stratégie de développement de l'électromobilité et transforment en conséquence leurs capacités de production. Dans son plan de développement pour 2030 intitulé « NEXT LEVEL », Škoda Auto^{xiii} prévoit de lancer trois nouveaux modèles électriques et d'augmenter la part de véhicules électriques à 70%, avec des investissements de 5,6 Md € dans l'électromobilité au cours des cinq prochaines années. Hyundai^{xiv} prévoit, d'ici là, l'électrification de la majorité de ses modèles vendus et de n'offrir que des véhicules électriques d'ici 2040. Toyota^{xv} a annoncé l'introduction sur le marché de 30 nouveaux modèles entièrement électriques à horizon 2030 et 28 Md € d'investissements au niveau mondial. **En 2021, le segment des véhicules électriques et hybrides représente déjà plus d'1/10 de la production de voitures particulières** (121 000 voitures) par ces trois constructeurs en Tchéquie.^{xvi}

Le pays se positionne par ailleurs sur **l'industrie émergente des batteries** : le groupe Volkswagen a manifesté son intérêt d'implanter une gigafactory de batteries^{xvii} que le gouvernement propose d'accueillir sur un ancien aérodrome militaire de Plzeň-Líně (annexe) ; le groupe sud-coréen LG envisage également d'implanter une usine en Moravie-Silésie. Par ailleurs un **projet d'extraction et de traitement d'un important gisement de lithium** (4% des réserves mondiales et les premières d'Europe) porté par le groupe énergétique national CEZ à Cinovec est à l'étude, et pourrait être complété d'une autre gigafactory développée par CEZ avec un autre partenaire. La République tchèque pourrait ainsi maîtriser d'ici 2026, dans le scénario le plus optimiste, l'ensemble de **la chaîne de production de batteries et de voitures électriques**. En outre, si la Tchéquie n'a pas rejoint l'Alliance européenne pour les batteries, en raison de l'absence d'investisseur tchèque majeur, et ne s'est pas

associée aux deux PIIEC dans ce domaine, elle participe à d'autres projets de coopération pan-européens pour le développement de l'industrie des batteries (projet ALBATTIS notamment)^{xviii}.

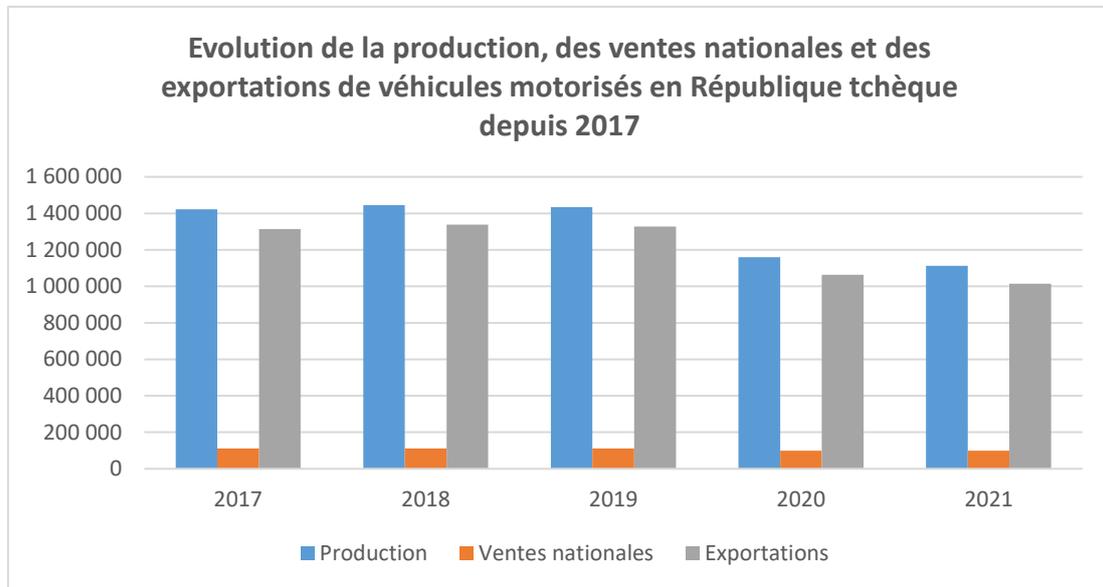
Annexe 1

Classement des pays selon le nombre de véhicules produits en 2021

PAYS/RÉGION	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES	TOTAL	VARIATION EN %
TOTAL	57054295	23091693	80145988	3%
CHINE	21407962	4674258	26082220	3%
ÉTATS-UNIS	1563060	7604154	9167214	4%
JAPON	6619242	1227713	7846955	-3%
INDE	3631095	768017	4399112	30%
CORÉE DU SUD	3162727	299677	3462404	-1%
ALLEMAGNE	3096165	212527	3308692	-12%
MEXIQUE	708242	2437411	3145653	-1%
BRÉSIL	1707851	540402	2248253	12%
ESPAGNE	1662174	435959	2098133	-8%
AUTRUI	1645014	183930	1828944	
THAÏLANDE	594690	1091015	1685705	18%
RUSSIE	1352740	213577	1566317	9%
FRANCE	917907	433401	1351308	3%
TURQUIE	782835	493305	1276140	-2%
INDONÉSIE	889756	232211	1121967	63%
CANADA	288 235	826767	1115002	-19%
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE	1 105 223	6209	1111432	-4%

Source : OICA (organisation internationale des constructeurs automobiles)

Annexe 2



Source : AutoSAP (Association de l'industrie automobile tchèque), graphique réalisé par le service économique

Annexe 3



ŠKODA AUTO en République tchèque

- Création en 1895 à Mlada Boleslav, où la société est toujours basée aujourd'hui. **Volkswagen en devient l'actionnaire unique en 1991**. Plus grand constructeur automobile de Tchéquie, la société dispose de sa principale usine de production à Mlada Boleslav et de deux autres unités à Kvasiny et Vrchlabí ;
- **35 000 employés** en République tchèque ;
- Chiffre d'affaires en 2021 : **423 Md CZK** (17 Md €) (dont 77% provenant de la vente de voitures) ;
- Profits nets en 2021 : **22 Md CZK** (910 M €) (+47% par rapport à 2020) ;
- **878 300 véhicules livrés dans le monde entier en 2021**, principalement à l'Allemagne (15% des livraisons), suivie de la Russie (10,3%) et de la République tchèque (9,1%). La France est le 7^{ème} destinataire des livraisons avec 31 000 véhicules livrés (3,5% des livraisons).
- **680 400 véhicules produits dans ses usines tchèques**, soit 80 % de la production de véhicules Skoda dans le monde (la marque dispose aussi d'usines en Inde, Slovaquie, Russie et Chine) ;
- Gouvernance : Klaus Zllmer, président du CA depuis le 1^{er} juillet 2022.
- Skoda Auto adopte en 2021 une nouvelle stratégie d'entreprise et un plan de développement pour 2030, intitulé « **NEXT LEVEL** » avec des objectifs ambitieux en matière d'internationalisation, d'électromobilité et de numérique pour 2030 :
 - Devenir la première marque européenne sur les marchés indien et d'Afrique du nord ;
 - Hisser la marque parmi les 5 marques automobiles les plus vendues en Europe ;
 - Elargir la gamme pour introduire au moins trois autres modèles entièrement électriques ;
 - Atteindre 50 à 70% de ventes de modèles entièrement électriques en 2030 ;
 - Réduction des émissions de sa flotte de 50% par rapport à 2020 et conversion de toutes les usines tchèques à une production neutre en carbone ;
 - Développement des showrooms virtuels et objectif de vente d'une voiture sur cinq en ligne d'ici 2025.

Annexe 4

Répartition géographique des principaux sous-traitants et équipementiers en 2021 (source CzechInvest)



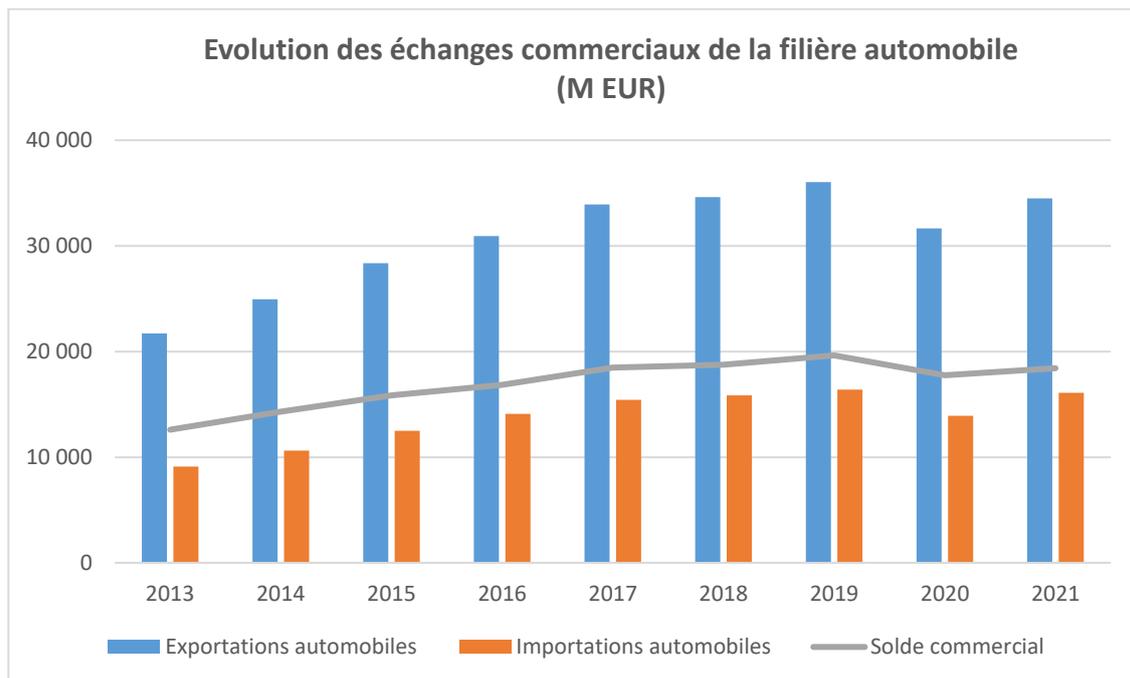


LE SECTEUR AUTOMOBILE : UNE INDUSTRIE AU TOURNANT DE SA TRANSITION

UNE PUBLICATION DU SERVICE ÉCONOMIQUE DE PRAGUE

Janvier 2023

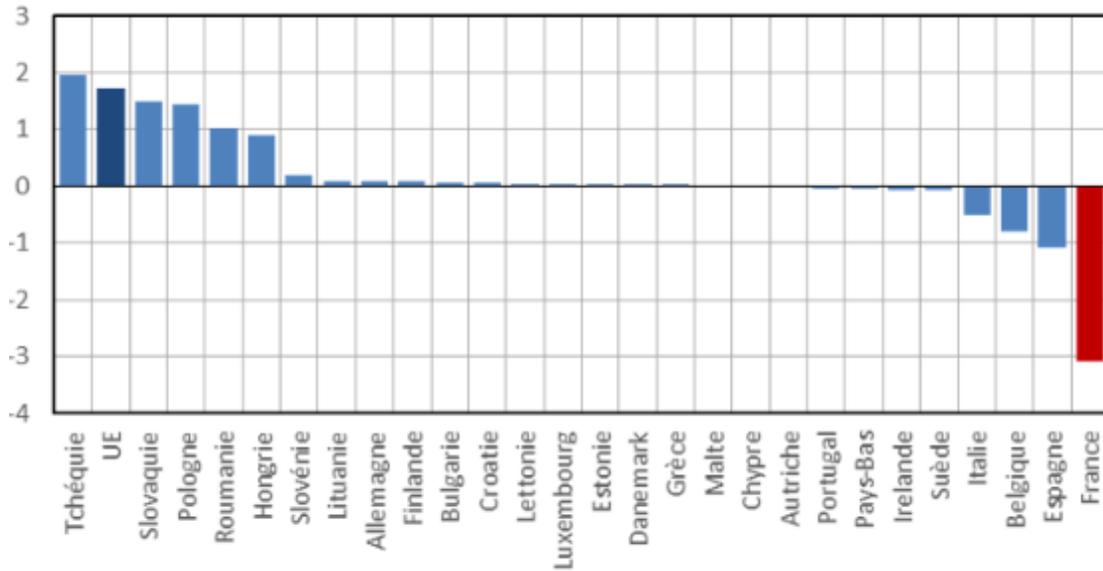
Annexe 6



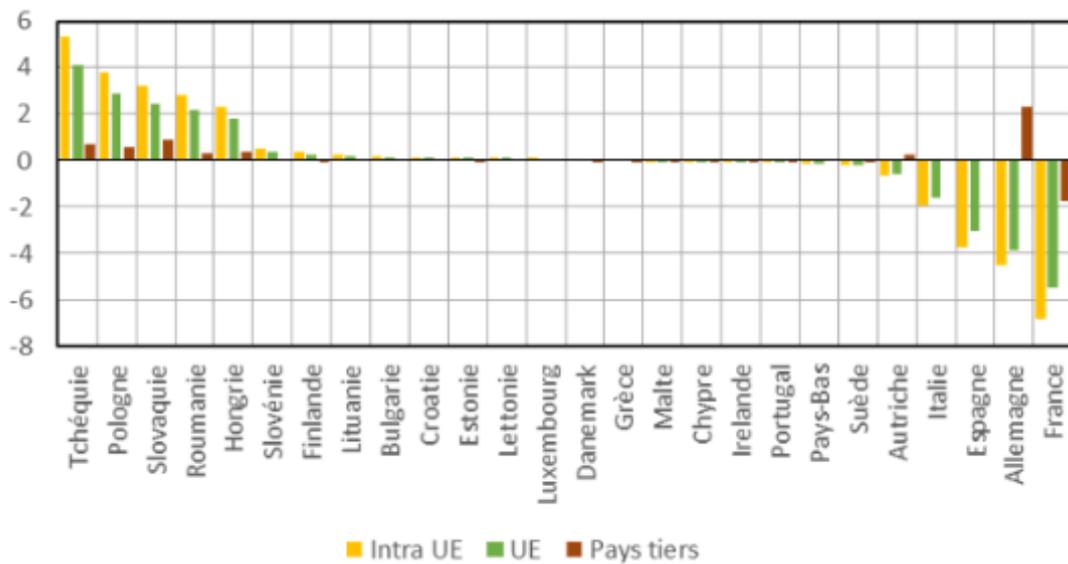
Données de l'Office statistique tchèque

Annexe 7

Evolution des parts de marché commerciales mondiales dans le secteur automobile entre 2000 et 2019 (en %)



Répartition géographique des gains et pertes de parts de marché entre 2000 et 2019 (en %)

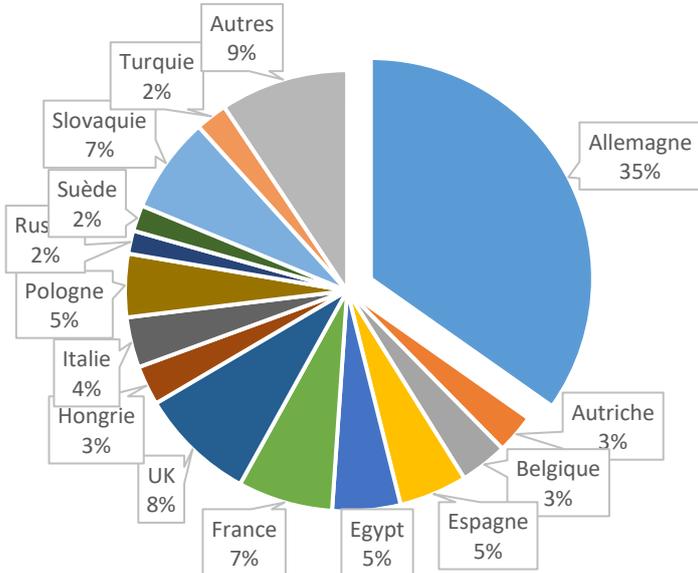


Source : données UN comtrade, calculs DG Trésor

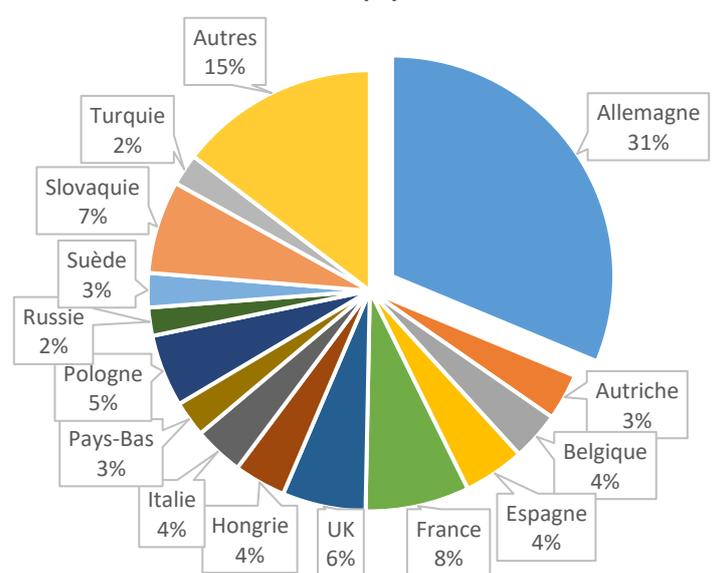
Annexe 8

Principaux clients et fournisseurs de l'industrie automobile tchèque en 2015 et 2021

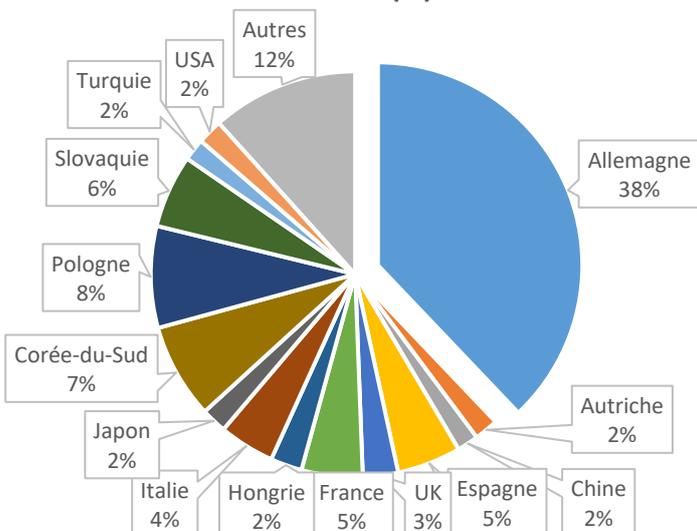
Clients de l'industrie automobile tchèque en 2015 (%)



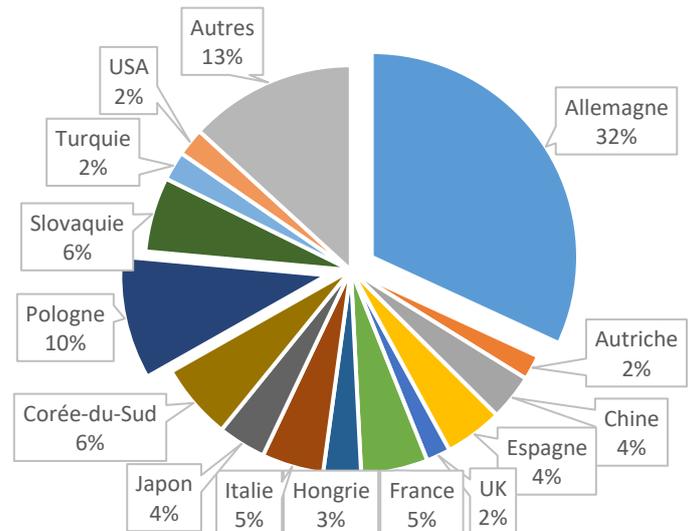
Clients de l'industrie automobile tchèque en 2021 (%)



Fournisseurs de l'industrie automobile tchèque en 2015 (%)

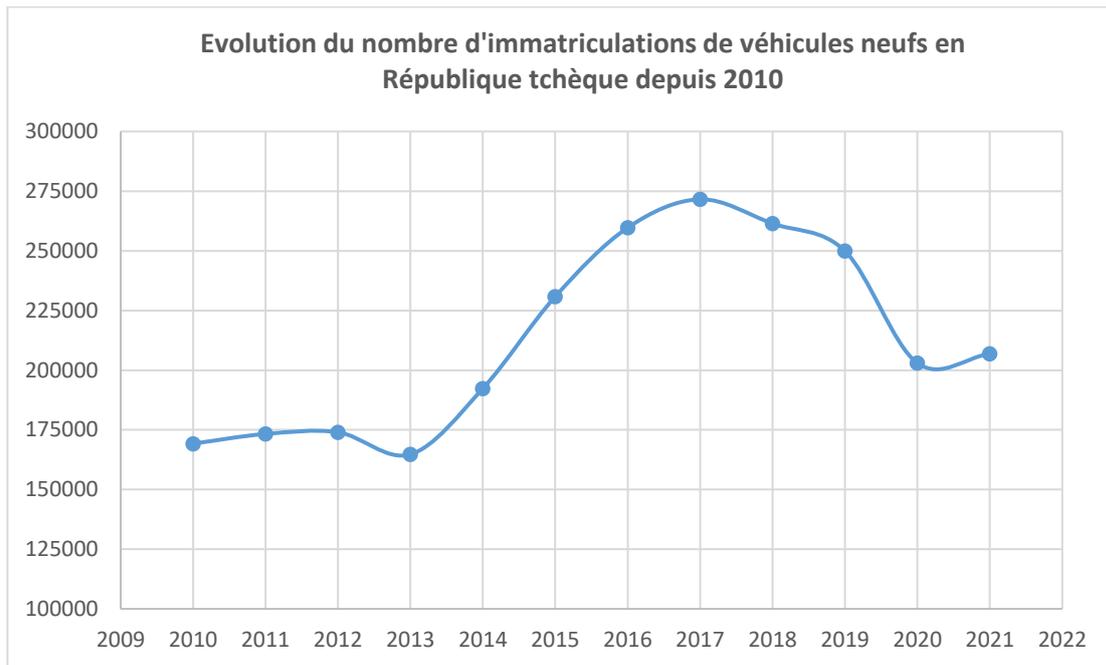


Fournisseurs de l'industrie automobile tchèque en 2021 (%)

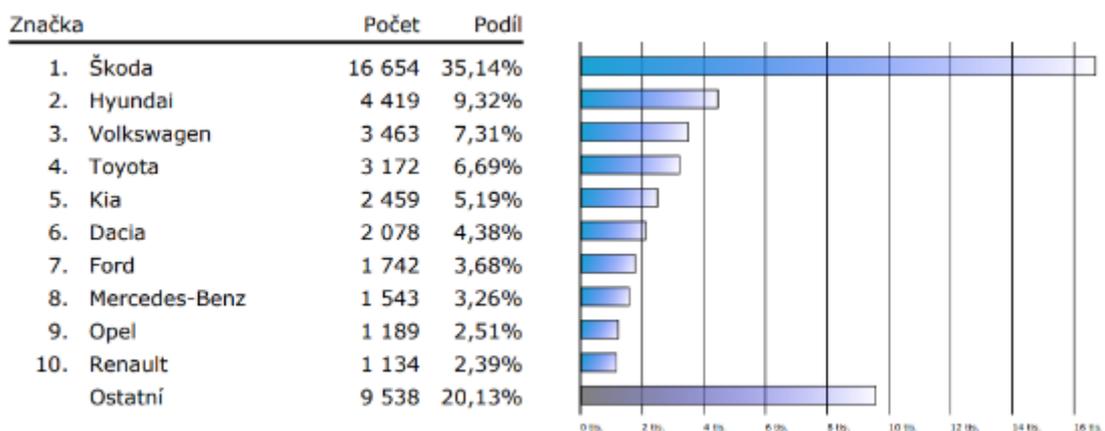


Sources : Données de l'Office statistique tchèque

Annexe 9



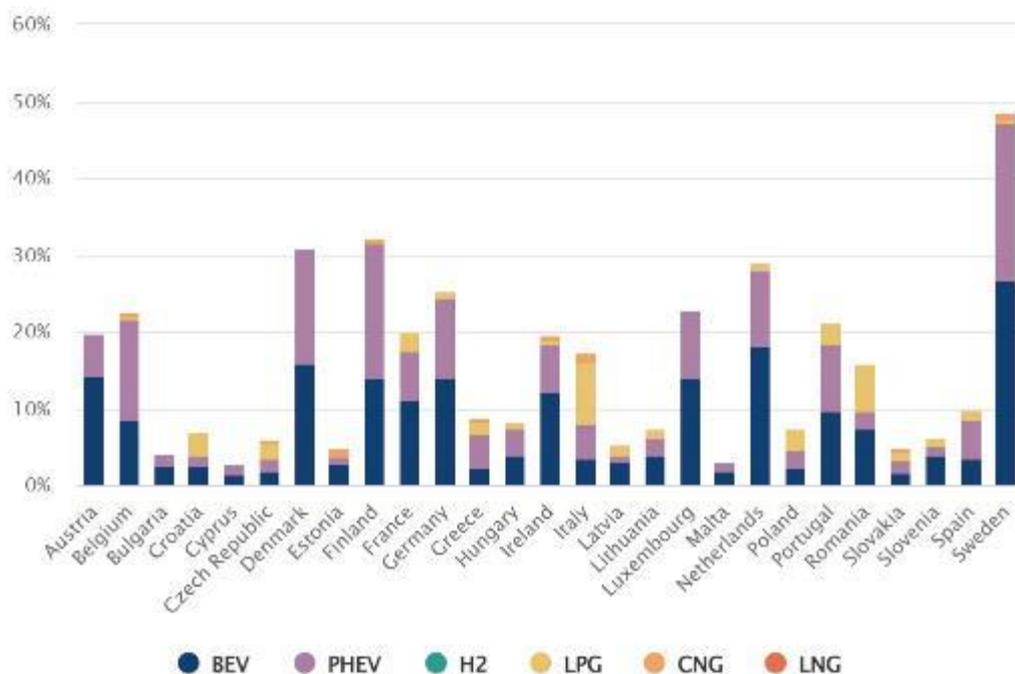
Classement des marques automobiles en République tchèque selon leur nombre d'immatriculations au premier trimestre 2022



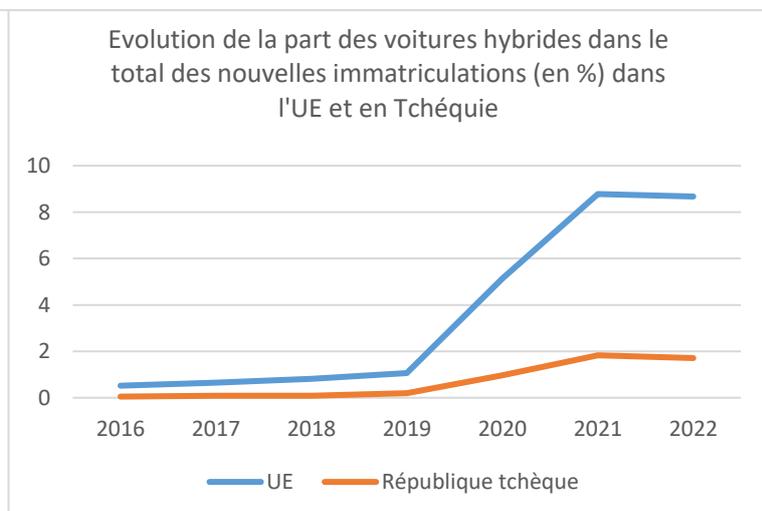
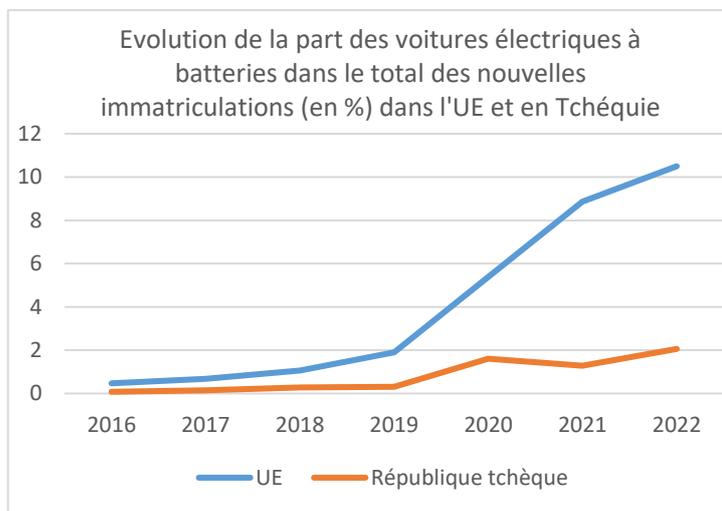
Source : SDA (Association des importateurs de voitures)

Annexe 10

Part des véhicules à énergie alternative (batterie, hybride, hydrogène, GPL, GNC, GNL) dans les immatriculations totales de véhicules selon les pays de l'UE27 en 2021



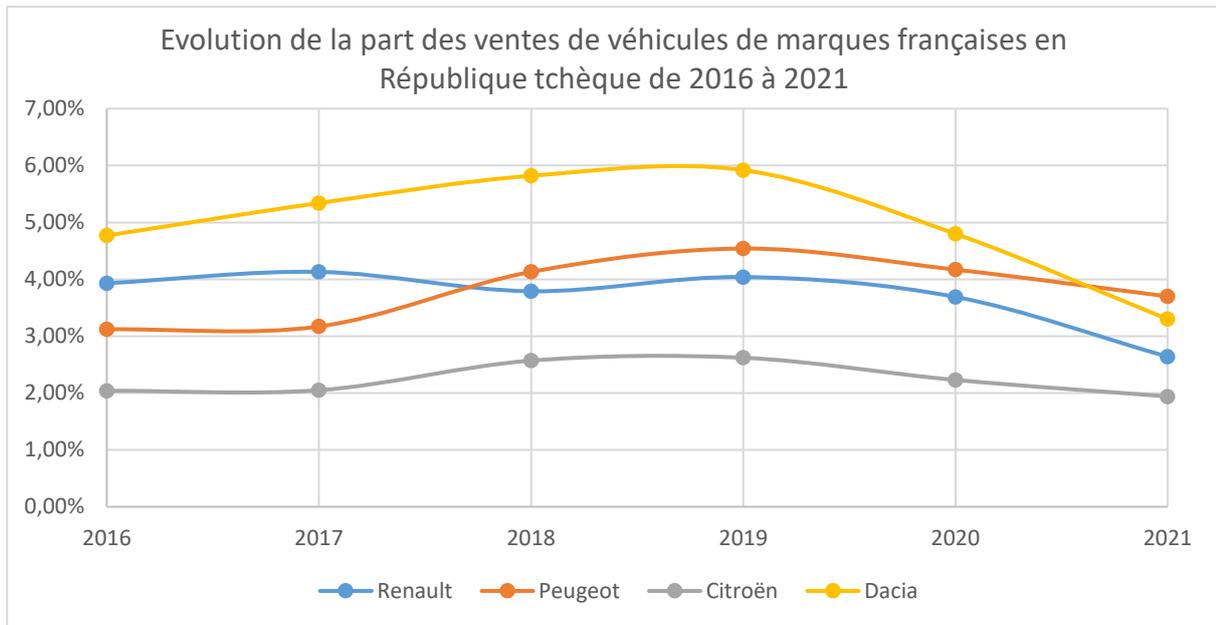
Source : European Alternative Fuels Observatory (Commission européenne)



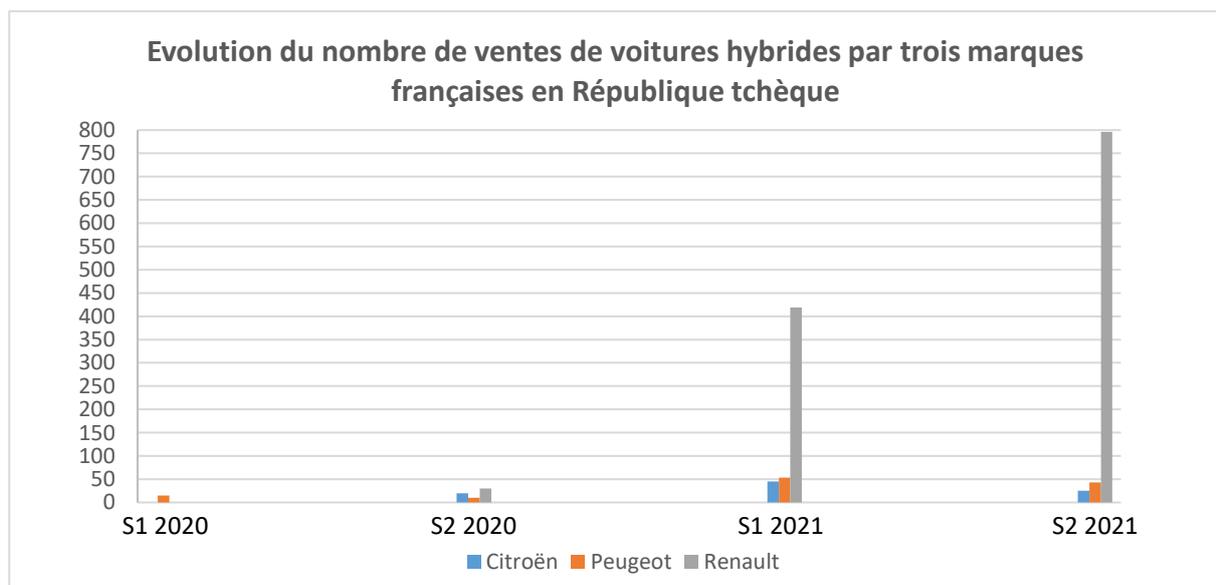
Source : European Alternative Fuels Observatory (Commission européenne)

Annexe 11

Quelle est la place des marques françaises sur le marché automobile tchèque ?



Source : SDA (Association des importateurs de voitures), graphique réalisé par le service économique



Source : SDA (Association des importateurs de voitures), graphique réalisé par le service économique

Annexe 12

Un parc automobile fourni mais vieillissant

Le parc automobile tchèque atteint, en juillet 2022, près de **6,5 M de véhicules, soit 2,4% de la flotte européenne**. La République tchèque est bien équipée, avec un taux de **573 voitures pour 1000 habitants, supérieur à la moyenne européenne de 466 voitures pour 1000 habitants**. Néanmoins, le parc automobile tchèque est vieillissant : l'âge moyen des véhicules particuliers a augmenté de 2,5 ans depuis 2011 d'après l'ACEA (Association des constructeurs automobiles européens), soit **l'un des plus anciens parcs d'Europe : 15,3 ans en moyenne en 2020**, alors que la moyenne européenne se situe à 11,8 ans et à un peu plus de 14 ans pour les pays du V4. Une tendance à la hausse des importations de voitures anciennes (en particulier celles de plus de 15 ans), en provenance notamment d'Europe occidentale, est observable : En 2021, les voitures de plus de 10 ans représentaient plus de 50% de toutes les voitures immatriculées importées (dont 21% de voitures de plus de 15 ans), selon la SDA.

Annexe 13

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

Le NAP CM a été créé en 2015 sur la base de la directive 2014/94/UE imposant aux Etats de créer leur propre cadre d'action national pour soutenir le développement des carburants alternatifs dans les transports. En avril 2020, le gouvernement a mis à jour son plan afin de répondre à la mise à jour des objectifs de l'UE (objectifs d'émissions de CO2 pour les voitures et les véhicules légers utilitaires, part obligatoire de 14% de sources d'énergie renouvelables dans les transports, part obligatoire de véhicules à faible émission dans les marchés publics).

Objectifs à horizon 2030

Véhicules	2030
Voitures électriques à batteries	220 000 – 500 000 (soit 7% du parc)
Bus électriques	800 - 1200
Véhicules GNC (gaz naturel comprimé)	20 000 – 44 600
Bus GNC	1 740 – 2 650
Camions GNL (gaz naturel liquéfié)	3 500 – 6 900
GPL (gaz de pétrole liquéfié)	170 000 – 250 000
Véhicules à hydrogène	40 000 – 50 000
Bus à hydrogène	870
Stations de recharge	2030
Electrique	19 000 – 35 000
GNC	350 - 400
GNL	30
Hydrogène	80

Le plan rappelle également les implications des objectifs du plan national énergie et climat dans le domaine des transports, qui impose notamment une augmentation des économies d'énergie dans les transports à un rythme de 0,68 TWh/an ainsi qu'une réduction des émissions de dioxyde de carbone à un rythme de 0,2 Mt/an. L'atteinte des cibles du NAP CM permettrait de contribuer à l'atteinte de ces objectifs pour près de 10 à 20% ; le reste serait assuré par les économies extra-modales (transfert du transport automobile vers le transport ferroviaire).

Annexe 14

Projets d'implantation de *gigafactory* de batteries en République tchèque

Dans le cadre de sa transition vers l'électromobilité, le groupe **Volkswagen** a annoncé la construction de six usines de batteries d'ici à 2030 (la première est en cours de construction à Salzgitter et une autre doit être construite à Valence), dont une en Europe centrale. La République tchèque, avec la Pologne et la Hongrie, est l'un des pays envisagés par le groupe qui prévoit d'annoncer sa décision d'implantation en 2023. Les autorités tchèques proposent d'accueillir cette usine sur le site de l'aéroport militaire de Plzeň-Líně, pour lequel un plan de développement est prévu avec un parc d'activités stratégiques, approuvé par une résolution du gouvernement en octobre 2022. Cette friche industrielle, adossée à un aéroport militaire, présente l'avantage d'offrir l'espace requis pour la construction de l'usine, d'appartenir en partie à l'Etat, et de disposer d'un bon accès aux réseaux ferroviaire et autoroutier. Les coûts pour l'Etat de la mise en œuvre des travaux de conception, de préparation du site et les mesures compensatoires pour améliorer les services et infrastructures sanitaires, sociaux et éducatifs dans la région sont estimées à 9 Md CZK (370 M €). Ce projet permettrait la création de 4 000 emplois et d'équiper près de 800 000 voitures par an, pour un investissement estimé à 120 Md CZK (4,9 Md €). Pour l'heure, la région de Plzeň, la ville de Plzeň et les municipalités environnantes, qui sont par ailleurs propriétaires d'une partie du site, sont réservés sur ce projet et souhaitent préserver l'aéroport. Des discussions sont en cours entre le ministère de l'Industrie et les parties-prenants pour trouver un consensus sur les détails du plan, la structuration de la zone, les impacts environnementaux, les questions logistiques relatives aux approvisionnements en eau et électricité et les liaisons de transport.

En outre, **le groupe sud-coréen LG** souhaiterait également implanter une *gigafactory* de batteries en République tchèque. La région de Moravie-Silésie, située à l'intersection des implantations Hyundai en Tchéquie et KIA en Slovaquie, est évoquée pour accueillir l'usine malgré les difficultés à trouver un site adéquat au regard des exigences techniques.

Enfin, le ministère de l'Industrie et du Commerce **et le groupe CEZ** ont signé en juillet 2021 un mémorandum pour la construction d'une *gigafactory* à Prunéřov sur le site d'une ancienne centrale électrique, situé à proximité d'un projet de production de lithium porté par CEZ à Cinovec. Ce mémorandum pose le cadre d'un futur consortium dans lequel CEZ, actuellement en recherche de partenaires technologique et automobile, jouerait le rôle de développeur d'énergie. Ce projet de *gigafactory* représenterait un investissement de 60 Md CZK (2,4 Md €), emploierait 3 000 salariés pour une production de 600 000 batteries par an.

Annexe 15

La mobilité hydrogène

Le développement de la mobilité à hydrogène en est à ses balbutiements mais le plan d'action national pour une mobilité propre (NAP CM) prévoit de disposer en 2030 de 80 stations de recharge, avec un parc automobile hydrogène de 50 000 voitures et 870 bus. Entre 2017 et 2020, des subventions pour la mise en œuvre de neuf stations-service ont été approuvées dans le cadre du programme opérationnel Transport (OPD) (354 M CZK de subventions), les trois premières stations de recharge d'hydrogène (Prague, Litvinov, Ostrava) étant en cours d'achèvement. En matière de mobilité, la priorité est le développement des autobus et camions à hydrogène : Skoda est engagée depuis 2009 dans le développement de bus à hydrogène, et s'est associée en 2019 à une entreprise allemande, Proton, pour le développement d'une nouvelle génération de bus à hydrogène. Le projet de développement de bus urbain à hydrogène de la branche tchèque d'Iveco Bus, implantée à Vysoké Mytok, a notamment été sélectionné dans le cadre du PIIEC hydrogène.

Annexe 16

La conduite autonome en République tchèque

La Tchéquie aspire à devenir un pôle d'innovation concernant les véhicules autonomes. De nombreux projets d'investisseurs étrangers ou nationaux voient le jour. Citons par exemple le projet de centre de développement de voitures autonomes de BMW dans la région de Karlovy Vary, le projet de circuit de test pour véhicules autonome du groupe Accolade à Ostrov u Stříbra dans la région de Pilsen, ou encore le projet d'agrandissement des installations d'essai de Valeo à Prague, qui possède un centre de recherche et développement spécialisé notamment sur les véhicules autonomes (investissement de 100 M CZK dans le centre d'essai et le centre technologique jusqu'en 2030). La recherche universitaire est également active dans ce domaine (faculté de génie électrique de l'Université technique de Prague principalement). Pour accompagner le développement de ce type de véhicule, un comité d'éthique a été créé en 2020 pour l'évaluation des questions éthiques liées à l'exploitation des véhicules automatisés, qui publie des recommandations définissant les principes de la transition vers le transport autonome. Le ministère tchèque des Transports étudie actuellement les changements législatifs nécessaires pour favoriser l'introduction des véhicules autonomes.

Voir : [Self-driving Czech Republic - SAP – Automotive Industry Association : SAP – Automotive Industry Association \(autosap.cz\)](https://autosap.cz)

ⁱ La baisse de production entre 2021 et 2020 s'explique essentiellement par la baisse de la production de véhicules de tourisme (-4,1% par rapport à 2020 ; - 13,2% en Allemagne, -8,9% en Espagne et -1,8% en France). La production de voitures particulières de SKODA AUTO, plus grand producteur domestique de voitures, a baissé en 2021 de 9,2% en glissement annuel, celle de Toyota de 8,9% tandis que la production de Hyundai a augmenté de 15,2% (source AutoSap).

ⁱⁱ 1,04 M voitures de passagers produites entre janvier et sept 2019 contre 901 000 voitures sur la même période en 2022.

ⁱⁱⁱ La Tchéquie a perdu ses constructeurs automobiles nationaux : Tatra a fermé sa division automobile en 1999 pour ne garder qu'une branche productrice de camions ; Skoda Auto a été racheté en 1991 par le groupe allemand Volkswagen.

^{iv} L'usine Toyota de Kolín était depuis 2005 en joint-venture avec PSA, avant que Toyota ne rachète les parts de PSA en 2021.

^v En 2021, 1,1 M de voitures particulières et véhicules utilitaires légers ont été produits, près de 5 000 bus, 29 000 remorques et semi-remorques et 1 000 motos.

^{vi} 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. Le stock d'IDE dans l'industrie automobile s'établissait en 2020 à 9,3 Md €, soit plus de 21,8 % des IDE réalisés dans le secteur manufacturier. Hors Luxembourg, les principaux détenteurs de capitaux sont sud-coréens (2,2 Md €), allemands (968 M€), français (664 M€), japonais (569 M€) et autrichiens (527 M€). Source : Czech Statistical Office.

^{vii} Les exportations automobiles tchèques se dirigent à 92% vers le marché intra-UE.

^{viii} Après l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, la Slovaquie et la Turquie. Chiffres du commerce extérieur français <https://lekiosque.finances.gouv.fr>

^{ix} Sources : Observatoire Européen des Carburants Alternatifs (Commission Européenne)

^x Réduction de 55% des émissions de CO2 pour les voitures neuves d'ici à 2030 et de 100% des émissions d'ici à 2035 [accord en trilogue fin octobre 2022]. A plus court-terme, la nouvelle norme anti-pollution Euro 7 telle que proposée par la Commission introduit des limites plus strictes en matière d'émission de certains gaz polluants, pour une entrée en vigueur prévue en 2025.

^{xi} Exonération de la taxe d'immatriculation, exonération du paiement des vignettes routières, exonération de la taxe de circulation, gratuité du parking dans certains quartiers de Prague ou d'autres villes, subventions pour l'achat de chargeurs collectifs « wallbox ».

^{xii} Sur ce total, seuls le PNRR (1,2 Mds CZK alloué au secteur privé), le PO « Technologie et application pour la compétitivité » (1,7 Mds CZK) et le Fonds de Modernisation (13,4 Mds CZK) subventionnent le secteur privé, les institutions étatiques et les municipalités pour l'achat de véhicules propres. S'il n'existe pas encore de dispositif de subventions à l'achat d'un véhicule électrique ou hybride pour les particuliers, ce type d'aide pourrait être mis en place d'ici à 2024 avec l'appui du futur Fonds social pour le climat européen.

^{xiii} Dans son usine à Mlada Boleslav, Skoda Auto a investi 130 M € en 2022 dans une nouvelle ligne de production de systèmes de batterie pour voitures électriques, qui seront utilisés pour ses modèles et ceux de Volkswagen. L'entreprise prévoit un investissement de 57 M € l'an prochain pour étendre cette ligne, avec un objectif de production de 380 000 systèmes de batterie par an. L'usine produit l'ENYAQ iV, premier modèle électrique Skoda produit en série.

^{xiv} Dans son usine tchèque de Nosovice, Hyundai produit depuis 2018 des systèmes électrifiés et, depuis 2020, la Kona Electric, première voiture électrique produite en série en République tchèque (investissement de 75 M EUR pour la modification de la chaîne de montage). L'usine réorganise également sa production, réduisant progressivement celle de boîtes de vitesse pour augmenter sa capacité d'assemblage de batteries.

^{xv} Dans son usine tchèque de Kolin, Toyota produit son modèle hybride Yaris.

^{xvi} La production de véhicules électriques à batterie (BEV) s'est élevée à 72 000 unités (6,5% du total de la production de véhicules de passager), celle de véhicules hybrides rechargeables (PHEV) à 49 000 unités (4,4%), tandis que 60 bus électriques ont été produits par la marque SOR Libchavy (1%).

^{xvii} La Tchéquie est en concurrence avec la Pologne et la Hongrie.

^{xviii} Le projet ALBATTs (Alliance for Batteries, Technology, Training and Skills), financé par le programme ERASMUS+, promeut la coopération entre les parties prenantes de la chaîne de valeur des batteries pour identifier les besoins en compétences et développer des programmes de formation, dans lequel sont impliquées l'association de l'industrie automobile (AutoSAP) et la plateforme technologique tchèque He3da, parmi 18 autres partenaires de 10 pays européens.