

Le marché automobile polonais en 2024

Une publication du SER de Varsovie
Octobre 2024

Avec près de 20 M de voitures en circulation, la Pologne détient le 5^{ème} parc automobile européen. Ces véhicules sont néanmoins plus âgés que la moyenne européenne et reposent encore largement sur les moteurs thermiques. En dépit du contexte économique relativement atone, le marché automobile polonais a repris en vigueur depuis 2023 et devrait égaler en 2024 son record de ventes de voitures neuves, grâce aux achats d'hybrides par les flottes professionnelles. 2024 devrait également connaître un record d'importations de véhicules d'occasion à moteurs thermiques venus d'Allemagne et de France qui retardent le verdissement du parc polonais. En dépit des incitations et soutiens publics, les ventes de véhicules électriques demeurent encore marginales en Pologne et le secteur attend beaucoup de la dernière révision du PNRR.

1. Un parc automobile vieillissant dominé par les motorisations à combustion

L'association polonaise de l'industrie automobile (PZPM) [estime](#) que la Pologne compte **19,5 M de voitures particulières en circulation**, soit le 5^{ème} parc de l'UE (8% du total)¹. L'âge moyen des voitures en circulation est de **14,9 ans** contre 12,3 ans en moyenne UE et 10,8 en France. Les voitures récentes (<4 ans) comptent pour 11% du parc contre 72% pour les véhicules anciens (>11 ans), *annexe 1*. **Le parc polonais est dominé par les motorisations thermiques : 45% des voitures fonctionnent à l'essence, 39% au diesel, 13% au GPL** et 3% sont hybrides (HEV et de façon marginale PHEV)², *annexe 2*. Le parc est dominé par les SUV moyens et crossovers (29% de part de marché), suivis par les compacts (19%) et les petits SUV (18%), *annexe 3*.

Le parc polonais assiste à un récent essor des véhicules hybrides (HEV principalement). En 2023 les hybrides sont devenues le mode de motorisation le plus populaire sur le segment du neuf (42% de part de marché en 2023 contre moins de 10% en 2019). A l'inverse la part des moteurs à essence s'est érodée passant de 71% en 2019 à 41% en 2023 et de 20 à 10% pour les diesel, *annexe 4*. Le nombre de véhicules hybrides en circulation demeure toutefois modeste (moins de 0,5 M unités) en comparaison avec les essence (8,7 M) ou diesel (7,7 M) et la nette préférence pour les HEV au détriment des PHEV peut traduire les réserves des consommateurs polonais face aux véhicules rechargeables.

Les véhicules électriques (BEV) sont toujours rares en Pologne, représentant à peine 0,2% du parc en 2022 avec 31.000 unités en circulation (1,2% en moyenne UE ; 1,5% en France). Si la vente de BEV a progressé depuis la pandémie de covid (environ 17.000 unités vendues en 2023 contre 3.600 en 2020), **leur part de marché n'atteint que 3,6% des véhicules neufs en 2023, soit le 3^{ème} plus faible résultat en**

¹ Selon l'ACEA, l'UE compte 252 M de voitures (dont 49 M en Allemagne, 40 M en Italie et 39 M en France, 25 M en Espagne).

² La moyenne UE s'établit à 50,6% pour l'essence, 40,8% - diesel, 3,1% - HEV, 2,6% - GPL, 1,2% - BEV, 1% - PHEV.

En France : 40,4% - essence, 53% - diesel, 3,3% - HEV, 1,5% - BEV, 1,1% - PHEV.

Europe (12% moyenne UE ; 16% France), plaçant la Pologne derrière la plupart de ses voisins notamment baltes et hongrois, *annexe 5*.

Avec 2,3 M de camionnettes, la Pologne dispose du 5^{ème} parc de véhicules utilitaires légers (VUL, moins de 3,5t) de l'UE³. Cette flotte est âgée (44% ont entre 11 et 20 ans et 23% ont plus de 20 ans) et polluante (**89% sont équipés de moteurs diesel**). Ces VUL sont détenus à 75% par des particuliers (y compris des autoentrepreneurs) et 25% par des sociétés. Parmi les VUL les plus récents (<4 ans), les constructeurs les plus prisés sont **Renault** (18% de pdm, notamment porté par les bonnes ventes du **Master**, l'utilitaire le plus acheté en Pologne), Fiat (14%) et Ford (12%).

2. Le marché des véhicules neufs devrait retrouver cette année son niveau d'avant covid mais il repose sur les flottes professionnelles et les hybrides.

En 2019, le marché polonais du véhicule neuf avait connu un pic historique avec plus de 555.000 voitures neuves vendues avant de se contracter en raison de la pandémie de covid19, et a globalement stagné entre 2020 et 2022. Le marché polonais a néanmoins connu une **embellie en 2023 avec près de 475.000 nouveaux véhicules vendus** (+13% en g.a.) représentant **4,5% du marché UE des immatriculations neuves. La reprise du marché polonais semble se confirmer en 2024** avec près de 277.000 nouveaux véhicules vendus au S1 2024 (+16% en g.a.). **Les hybrides** (très largement HEV) **confirment être la motorisation la plus prisée avec 49% du marché du neuf en 2024**, suivi par les moteurs à essence (36%) et diesel (9%), *annexe 6*.

Les constructeurs les plus importants sur le marché du neuf au S1 2024 sont Toyota (19% de pdm, avec les modèles Corolla et Yaris notamment), Skoda (11%, Octavia), et VW (6%, Golf). Premier constructeur français sur le marché polonais, **Renault** a tiré profit de la reprise de la demande pour augmenter ses ventes (+25% en g.a. en 2023, +19% en g.a. au S1 2024) et se hisse à **la 6^{ème} place** (3,8% de pdm)⁴ des constructeurs devant sa filiale Dacia (3,7% de pdm.).

Le marché polonais du véhicule neuf est aujourd'hui dépendant des flottes d'entreprises qui comptent pour 72% des acquisitions en 2023 contre encore 50% en 2011. Les décisions des entreprises ont un rôle majeur sur l'évolution du marché polonais des voitures neuves : la contraction des ventes observée en 2022 (-6%) est ainsi le fait d'une demande négative des entreprises (-7 points de pourcentage) alors que celle des particuliers était positive (+1pp). Réciproquement, la reprise des ventes en 2023 (+13%) peut être attribuée aux entreprises (+11pp) plus qu'aux particuliers (+2pp).

En dépit des dispositifs publics de soutien, la demande polonaise pour les VE demeure modeste. Bien qu'en légère progression depuis le début d'année (+4% en g.a. au S1 2024), **les ventes de VE ne représentent que 3,2% des immatriculations** avec moins de 9.000 unités vendues. Le législateur polonais a pourtant introduit depuis 2018 des incitations à l'achat de VE (exonération de paiement du stationnement en ville, exonération des droits d'accise, etc.) ainsi qu'un **programme de subventions à l'achat** (« Mon Électrique »). Administré par le Fonds national pour la protection de l'environnement (NFOSZ), ce programme propose aux particuliers comme aux entreprises des primes allant jusqu'à environ 4.500 EUR (et sous certains cas jusqu'à près de 6.500 EUR) pour l'achat (y compris leasing et location longue durée) de tout VE neuf d'une valeur inférieure à env. 53.000 EUR. Ce programme prévu pour la période 2021-2026 était initialement doté de l'équivalent de 25 M EUR, plusieurs fois réabondé jusqu'à atteindre 225 M EUR en juin 2024. Les concessionnaires automobiles se sont néanmoins inquiétés de **l'épuisement du fonds dès août 2024** considérant que « les entreprises pourraient suspendre les décisions d'achat de VE jusqu'à la fin de l'année ». Le secteur attend désormais **l'application de la dernière révision (juillet 2024) du PNRR polonais**. En substitution à la mise en place d'une taxe sur les véhicules à combustion, cette révision avait introduit un **régime de subventions de près de 374 M EUR (dons)** administré par le NFOSZ, destiné à soutenir l'achat « d'au moins 40.000 VE » à partir du T4 2024.

³ La France compte le plus grand parc de VUL en Europe avec 6,4 M de véhicules devant l'Italie (4,4 M) et l'Espagne (4 M).

⁴ Renault chute à la 9^{ème} place lorsque l'on ajoute les marques « premiums » BMW (1^{er} premium, 6^{ème} sur le mass-market), Mercedes (2^{ème} ; 7^{ème}) et Audi (3^{ème} ; 8^{ème}).

3. Le marché automobile polonais reste surtout alimenté par les importations de voitures d'occasions d'Europe de l'Ouest.

Le marché automobile polonais est caractérisé par des **importations de voitures d'occasion qui s'élevaient à 738.439 véhicules en 2023** (+4% en g.a). Ces importations ont pu atteindre jusqu'à 952.000 véhicules en 2016 et **représentent près du double du nombre de véhicules neufs mis en circulation chaque année**, annexe 7. S'il témoigne de l'augmentation de pouvoir d'achat de la population polonaise, ce flux d'importations est surtout lié à l'appartenance de la Pologne au marché européen : **ces véhicules sont majoritairement importés d'Allemagne** (à 57% en 2024), de **France** (11%) et de Belgique (8%). Avant 2004 et l'adhésion à l'UE, le nombre de voitures d'occasion importées était systématiquement inférieur à 40.000.

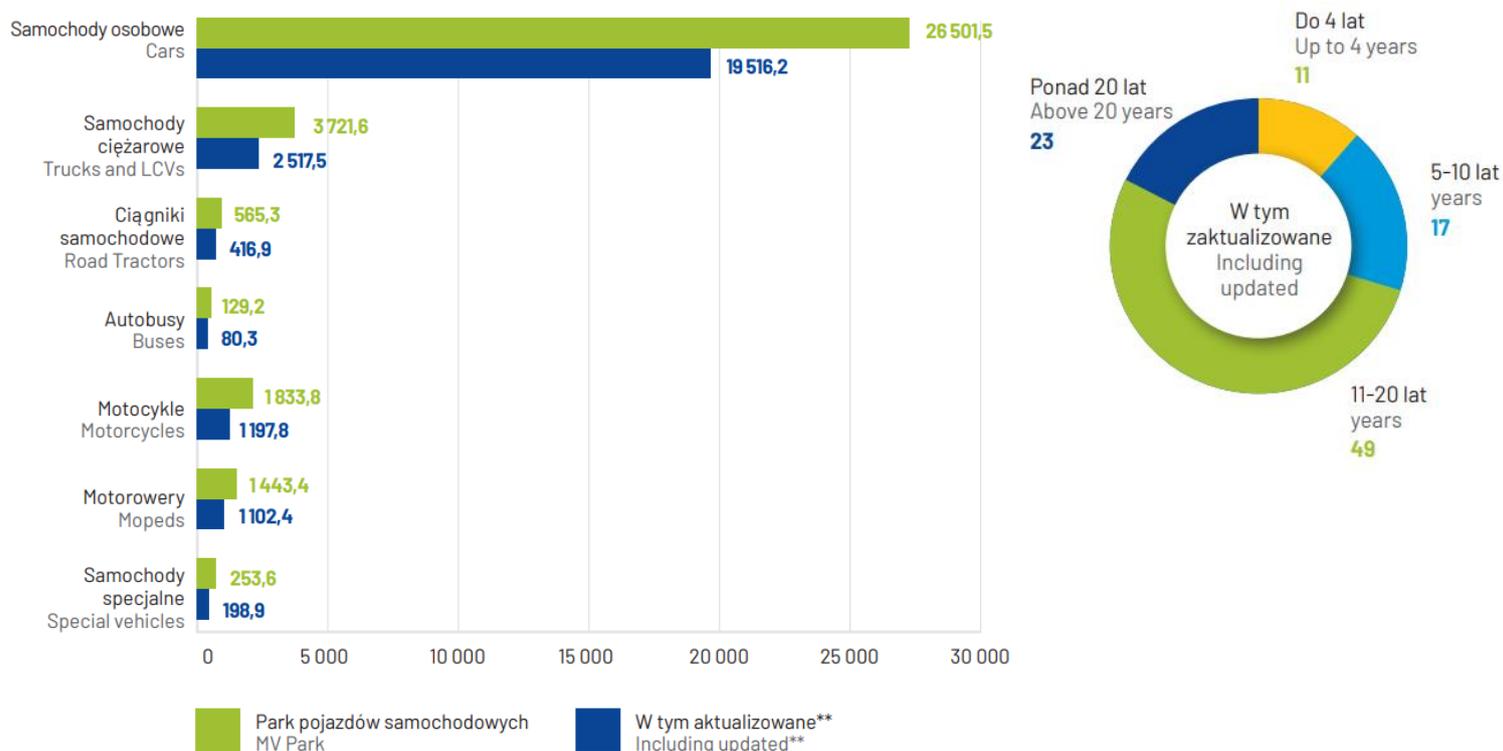
Ces voitures sont **majoritairement des véhicules anciens** (61% des véhicules importés en 2023 ont plus de 10 ans, ce qui alimente la vétusté du parc automobile local), **et polluant** (53% des véhicules importés en 2023 utilisent des moteurs à essence et 42% au diesel ; 40% de ces véhicules ne répondent pas aux normes Euro 5 et 6). En 2023, les marques les plus prisées parmi ces importations étaient VW (10% de pdm, notamment avec la Golf), Ford (10%, Focus), Opel (9%, Astra), Audi (9%, A4), BMW (6%, Série 3).

Ces importations devraient encore progresser cette année puisqu'en glissement annuel elles ont augmenté de 25% en g.a. au S1 2024 (439 495 unités) et représentent déjà 194% des ventes de véhicules neufs sur cette période.

Annexes :

Annexe 1 : Le parc de véhicules motorisés en Pologne en 2022 (en milliers) et l'âge du parc automobile en 2022

Park of motor vehicles* in 2022 [000 units]



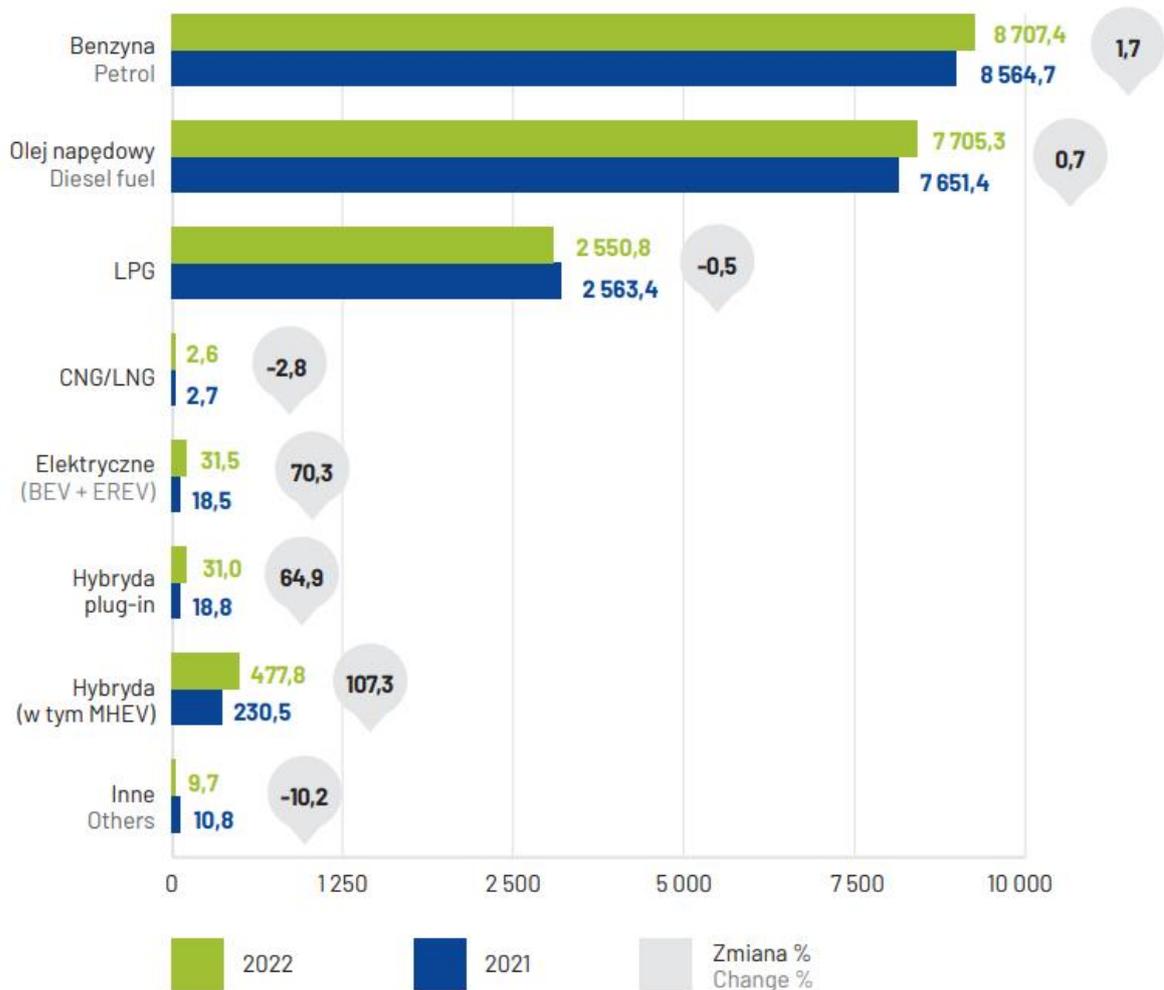
Source : PZPM, Rapport sur l'industrie automobile 2023/2024

En vert sont comptabilisés tous les véhicules enregistrés en Pologne y compris les véhicules dits « archivés » c'est-à-dire ceux n'ayant pas été mis à jour sur le Registre Central des Véhicules (CEPiK) au cours des 6 dernières années. Ces véhicules « archivés » sont considérés par les professionnels du secteur comme souvent disparus du parc polonais (exportés, accidentés, cannibalisés, plus conduits etc.).

En bleu ne sont comptabilisés que les véhicules « mis à jour » sur le système CEPiK excluant ainsi les véhicules archivés.

Annexe 2 : Le parc automobile polonais par type de motorisation en 2022 (en milliers)

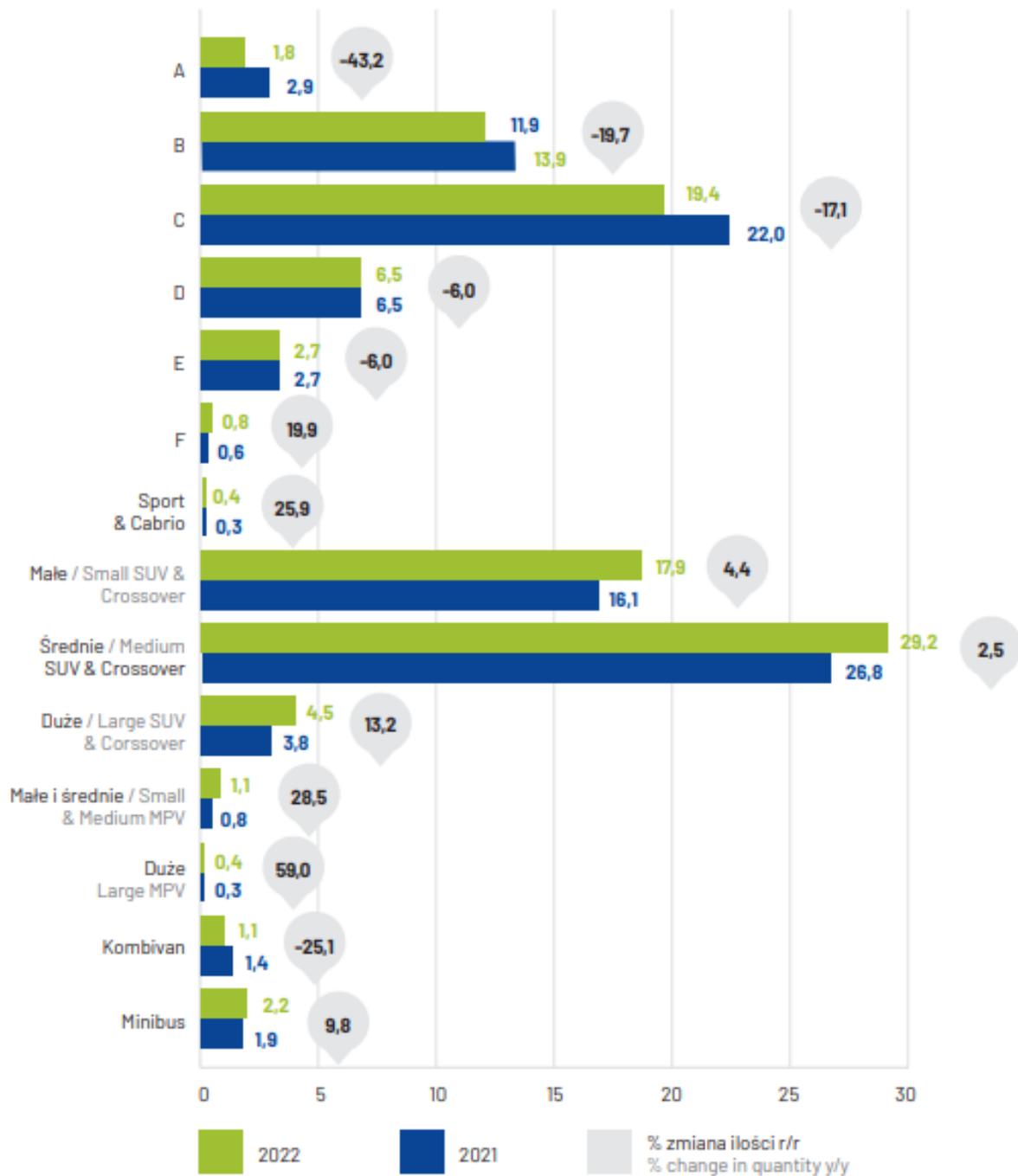
Passenger cars* by fuel type [000 units]



Source : PZPM, Rapport sur l'industrie automobile 2023/2024

Annexe 3 : Le parc automobile polonaise par type de voiture

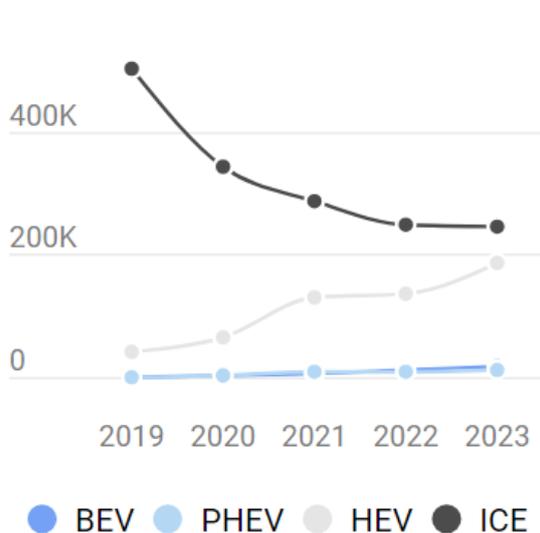
Passenger car market registrations by market segment share in %



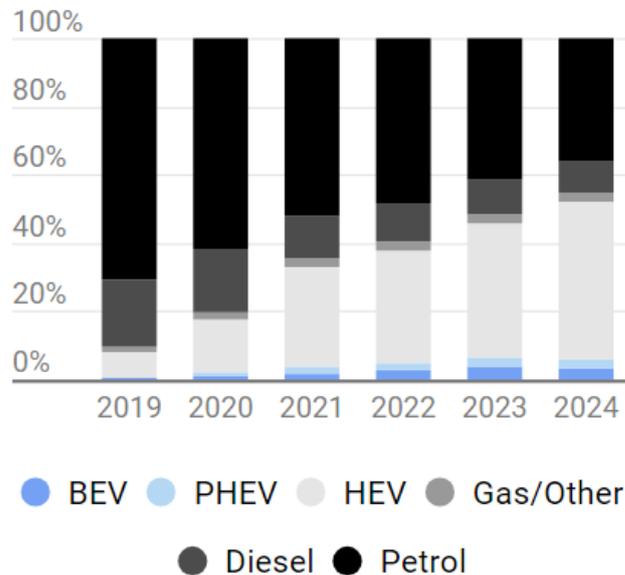
Source : PZPM, Rapport sur l'industrie automobile 2023/2024

Annexe 4: Evolution des ventes de voitures neuves par type de motorisation en Pologne

Absolute registrations



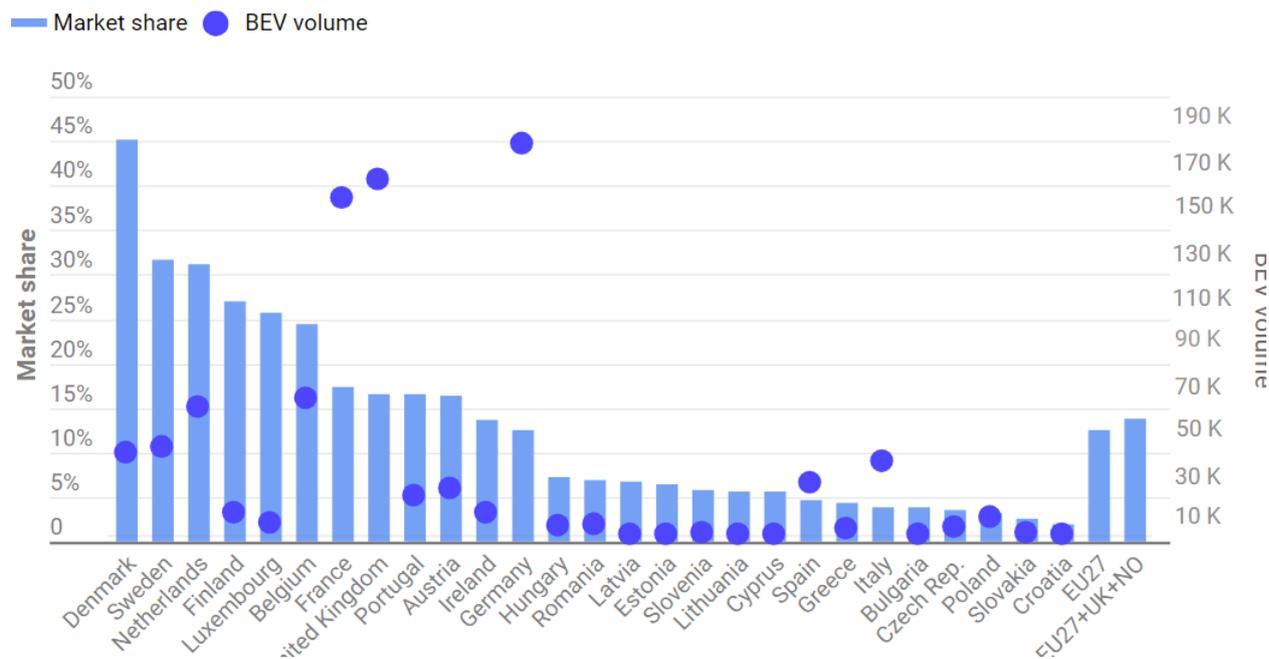
Market share by fuel type



Source : Transport & Environment, EV market watch

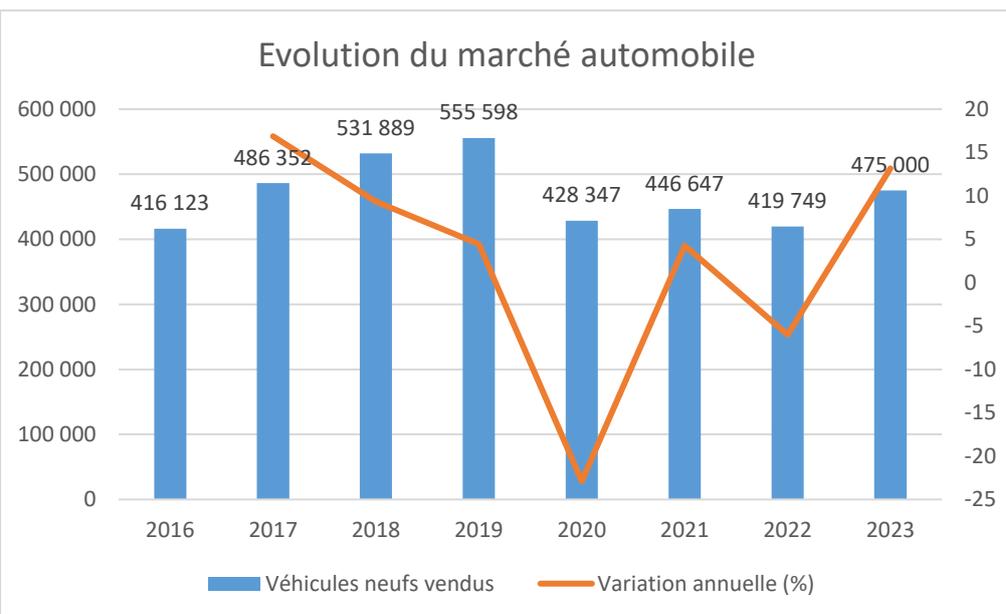
Annexe 5: Part de marché des véhicules électriques (BEV) en Europe au S1 2024

Battery-electric vehicles market share in European countries in H1 2024

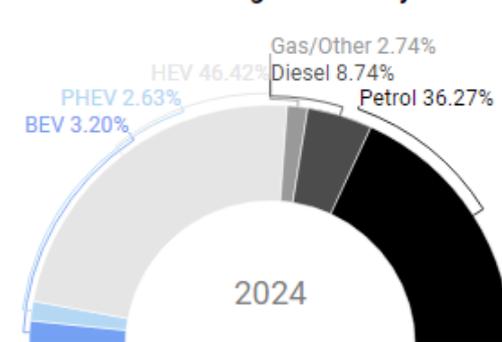


Source : Transport & Environment, EV market watch

Annexe 6 : Evolution du marché automobile neuf en Pologne et structure par type de motorisation

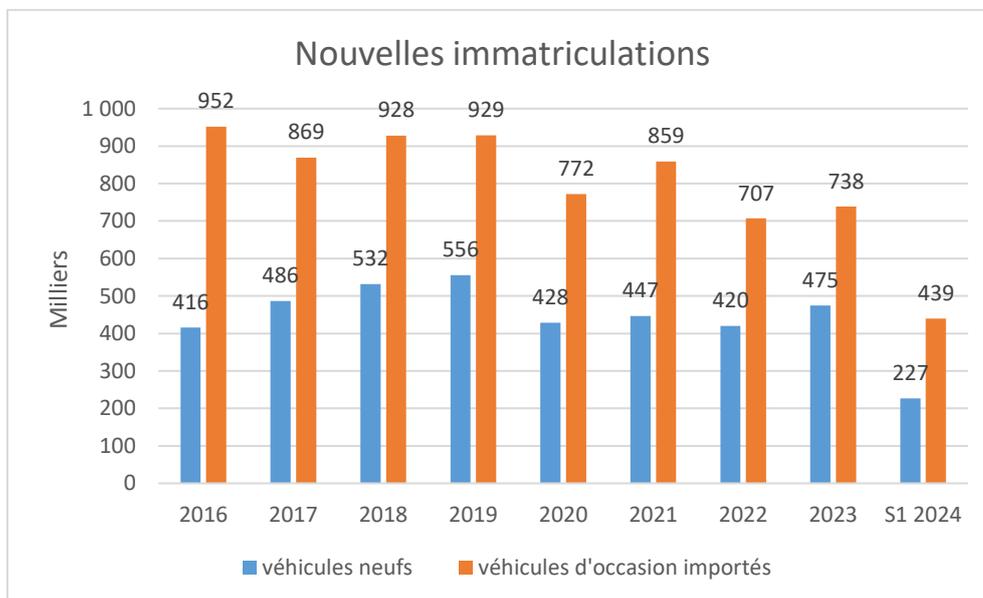


Share of new-car registrations by fuel



Source : SER de Varsovie, PZPM, Transport & Environment.

Annexe 7 : Evolution du nombre d'importations de véhicules d'occasion et de véhicules neufs mis en circulation depuis 2016



Source : SER de Varsovie, PZPM

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 régional de Varsovie

varsovie@dgtresor.gouv.fr

Rédaction : SER de Varsovie

Abonnez-vous : cezary.toboja@dgtresor.gouv.fr