

Évolution du marché : Véhicules terrestres (CN 87) — 2015–2025

Introduction

Ce rapport analyse l'évolution du commerce extérieur de l'Union européenne pour le chapitre 87 du Système harmonisé — « Voitures automobiles, tracteurs, cycles et autres véhicules terrestres, leurs parties et accessoires » — sur la période 2015-2025. Les données, issues du tableau de bord TradeDashboard, couvrent les échanges avec les pays tiers, en fréquence annuelle. Elles révèlent une dynamique de fond marquée par une hausse spectaculaire des importations, une recomposition géographique des partenaires et une montée en gamme sensible de tous les segments, en lien avec les transitions technologiques et les ruptures géopolitiques. L'analyse s'articule autour de trois axes : l'érosion de l'excédent commercial, le remodelage des relations avec les principaux partenaires et la transformation de la structure sectorielle.

1. Un excédent commercial sous pression : la croissance des importations défie la résilience des exportations

Les exportations progressent en valeur malgré la contraction des volumes

En valeur, les exportations de l'UE en véhicules terrestres sont passées de **236,8 milliards d'euros en 2015 à 253,2 milliards d'euros en 2025**, soit une hausse de **+6,9 %** (Aperçu général du commerce extérieur). Cette progression a été entièrement portée par les prix unitaires, qui ont grimpé de **+23,6 %** (de 11 058 € à 13 668 € par unité). Les volumes exportés ont en effet reculé de **-13,5 %** (de 21,4 millions à 18,5 millions d'unités), traduisant un effet de montée en gamme et de renchérissement des véhicules européens.

La flambée des importations, portée par la Chine et la Turquie

Les importations ont connu une envolée bien plus marquée. Leur valeur a bondi de **+72,4 %** entre 2015 et 2025, passant de **81,6 à 140,7 milliards d'euros**. Les volumes importés (+38,1 %) et les prix unitaires (+24,8 %) ont tous deux contribué à cette expansion. La Chine a été le moteur principal de cette vague, avec une multiplication par 5,6 de ses livraisons en valeur (+464,6 %), tandis que la Turquie a plus que doublé ses envois (+125,6 %).

Un solde commercial en érosion, reflet d'une dépendance accrue

Le solde commercial, bien que toujours largement excédentaire, s'est nettement réduit : de **155,2 milliards d'euros en 2015 à 112,6 milliards en 2025**, soit un recul de **-27,5 %**. L'écart entre la croissance modeste des exportations et le dynamisme des importations réduit la marge de manœuvre extérieure de l'UE, signalant une perte relative de compétitivité ou une déformation de la demande européenne au profit de fournisseurs extra-communautaires.

Indicateur	Exportations	Importations	Solde commercial
Valeur 2015 (Mds €)	236,8	81,6	155,2
Valeur 2025 (Mds €)	253,2	140,7	112,6
Variation (%)	+6,9 %	+72,4 %	-27,5 %
Volume 2015 (M unités)	21,4	9,6	–
Volume 2025 (M unités)	18,5	13,2	–
Variation volume (%)	-13,5 %	+38,1 %	–
Prix unitaire 2015 (€)	11 058	8 539	–
Prix unitaire 2025 (€)	13 668	10 661	–
Variation prix (%)	+23,6 %	+24,8 %	–

Source : *Aperçu général du commerce extérieur*

2. Remodelage des partenaires : la Chine et la Turquie s'imposent, le Royaume-Uni et la Russie reculent

La Chine, premier fournisseur, et la Turquie, hub multidirectionnel

Du côté des importations, la Chine est devenue le premier partenaire extra-UE, passant de **5,3 à 30,0 milliards d'euros** (+464,6 %) (Principaux partenaires commerciaux). Sa part dans les importations de véhicules terrestres a plus que quadruplé, dopée par l'afflux de voitures électriques et de composants. La Turquie, quant à elle, a vu ses exportations vers l'UE bondir de **+125,6 %** (de 10,9 à 24,5 Mds €) et ses importations depuis l'UE progresser de **+105,2 %** (de 12,4 à 25,4 Mds €), confirmant un rôle de plate-forme d'assemblage et de réexportation.

Principaux partenaires – exportations de l'UE (Mds €)

Partenaire	2015	2025	Variation (%)
Royaume-Uni	60,6	55,7	-8,1 %
États-Unis	45,1	42,5	-5,7 %
Chine	22,9	16,4	-28,2 %
Turquie	12,4	25,4	+105,2 %
Suisse	10,4	13,7	+31,7 %
Russie	6,5	0,15	-97,6 %
Ukraine	0,9	4,0	+365,8 %

Source : Principaux partenaires commerciaux

Principaux partenaires – importations de l'UE (Mds €)

Partenaire	2015	2025	Variation (%)
Chine	5,3	30,0	+464,6 %
Turquie	10,9	24,5	+125,6 %
Royaume-Uni	21,1	15,1	-28,4 %
Japon	10,6	16,4	+53,9 %
Corée du Sud	5,7	13,0	+129,3 %
États-Unis	10,7	10,5	-1,9 %
Maroc	1,5	5,6	+280,7 %

Source : Principaux partenaires commerciaux

Le Royaume-Uni, partenaire historique en perte d'influence

Les échanges avec le Royaume-Uni se sont dégradés après le Brexit. Les exportations européennes vers ce marché sont passées de **60,6 à 55,7 Mds €** (-8,1 %) et les importations de **21,1 à 15,1 Mds €** (-28,4 %). La sortie du marché unique a clairement érodé l'intégration commerciale. La concentration des exportations a également diminué : l'indice HHI est passé de **1228 à 1012** (-17,6 %), illustrant une diversification des débouchés (Concentration (HHI)).

L'effondrement du marché russe, symbole des sanctions

Les exportations vers la Russie se sont effondrées de **-97,6 %**, chutant de **6,5 Mds € à seulement 0,15 Md €**, conséquence directe des sanctions imposées après 2022. La volatilité de ces flux est la plus élevée de tous les partenaires (coefficient de variation de **0,716**), attestant de l'ampleur du choc (Volatilité des flux).

3. Structure sectorielle : la voiture particulière et les pièces, au cœur d'une montée en gamme

La voiture de tourisme (8703), pilier des exportations et des importations

Le segment des voitures de tourisme (code 8703) reste le premier poste des deux côtés. À l'export, sa valeur est passée de **149,5 à 156,7 Mds €** (+4,8 %), tandis que le nombre d'unités a diminué de **10,6 à 9,0 millions** (-15,4 %). Le prix unitaire a grimpé de **14 062 € à 17 431 €** (+24,0 %), reflet d'une offre plus haut de gamme et de l'électrification (Comparaison par segment). À l'import, la valeur a bondi de **43,6 à 75,1 Mds €** (+72,3 %), en grande partie grâce à la Chine. Les volumes importés ont augmenté de **4,0 à 5,8 millions** (+43,1 %), confirmant la pénétration rapide de véhicules extra-communautaires plus abordables mais également de véhicules électriques chinois.

Les parties et accessoires (8708), chaînon vital des échanges

Le segment des pièces détachées (8708) représente le deuxième poste en valeur. Les exportations de pièces sont passées de **47,0 à 50,1 Mds €** (+6,5 %), mais les volumes ont chuté (-19,5 %) tandis que le prix unitaire a bondi de **8 992 € à 11 901 €** (+32,3 %). Côté importations, la valeur a grimpé de **19,6 à 30,2 Mds €** (+54,0 %), avec un prix unitaire en hausse plus modérée (+12,0 %). Ces évolutions témoignent de l'intégration croissante des chaînes de valeur mondiales, où l'UE importe des pièces de plus en plus sophistiquées tout en exportant des composants à forte valeur ajoutée.

Principaux segments à l'export (valeur en Mds € et prix unitaire)

Code	Description	Export 2015	Export 2025	Prix unitaire 2015 → 2025
8703	Voitures de tourisme	149,5	156,7	14 062 → 17 431
8708	Parties & accessoires	47,0	50,1	8 992 → 11 901
8704	Véhicules de marchandises	13,6	16,8	6 396 → 8 020
8701	Tracteurs	9,7	11,6	6 484 → 7 185
8716	Remorques, semi-remorques	2,7	3,4	3 492 → 4 270

Source : Comparaison par segment

Principaux segments à l'import (valeur en Mds € et prix unitaire)

Code	Description	Import 2015	Import 2025	Prix unitaire 2015 → 2025
8703	Voitures de tourisme	43,6	75,1	10 776 → 12 981
8708	Parties & accessoires	19,6	30,2	6 031 → 6 753
8704	Véhicules de marchandises	5,1	8,9	6 963 → 10 146
8701	Tracteurs	2,0	3,7	6 868 → 9 605
8716	Remorques, semi-remorques	1,0	2,1	2 621 → 3 261

Source : Comparaison par segment

Autres segments dynamiques : tracteurs, remorques et véhicules spéciaux

Les importations de tracteurs (8701) ont presque doublé en valeur (de 2,0 à 3,7 Mds €), avec une hausse des prix unitaires de +39,9 %. Les remorques et semi-remorques (8716) ont également vu leurs échanges croître de part et d'autre, tout en affichant une inflation des prix significative. Ces tendances illustrent une demande européenne soutenue en équipements logistiques et agricoles, partiellement satisfaite par des fournisseurs tiers, pendant que l'UE continue d'exporter des véhicules utilitaires à forte valeur unitaire.

Conclusion

Sur la décennie 2015-2025, le commerce extérieur de l'UE en véhicules terrestres a connu une transformation profonde. L'excédent commercial s'est nettement réduit, sous l'effet d'une hausse massive des importations, tirée principalement par la Chine et la Turquie. Les partenariats historiques — Royaume-Uni et Russie — ont perdu du terrain, remplacés par de nouveaux acteurs et une diversification appuyée. Du point de vue sectoriel, tous les segments ont vu leurs prix unitaires augmenter, signe d'une montée en gamme généralisée et de l'intégration de technologies plus coûteuses (électrification, aides à la conduite, connectivité). L'UE doit désormais gérer cette dépendance accrue aux importations asiatiques tout en préservant ses avantages compétitifs dans les segments premium et les pièces de haute technologie.

Généré le 2026-07-24 à partir des données de tradedashboard.eu

Rapport généré par une machine : il accélère l'analyse humaine, quitte à parfois l'induire en erreur. Il ne peut jamais la remplacer complètement.

Si vous avez besoin de conseils à propos de la politique commerciale européenne, ou de représentation pour vos intérêts à Bruxelles, n'hésitez pas à me contacter à support@tradedashboard.eu. Vous trouverez mon CV à cette adresse.