

Written on 18 November 2025 15 minutes of reading

Regards économiques

Enjeux et prospective

Mobilité durable

Économie

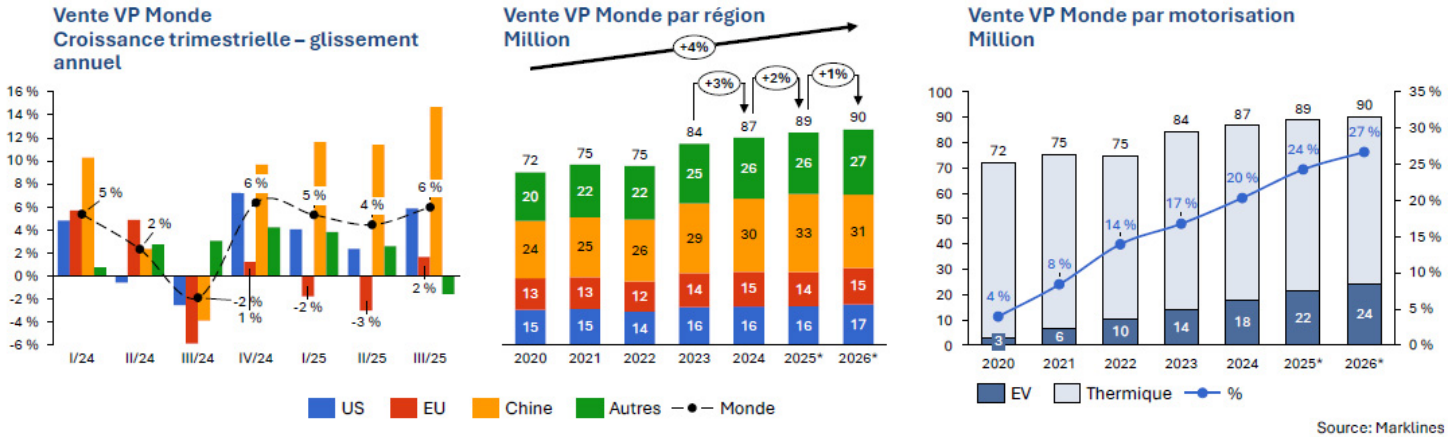
Sommaire :

- *Marché Automobile Mondial (VP)*
- *Marché Mondial du Véhicule Electrique(VE)*
- *Marché Mondial des Poids Lourds*
- *Prix des Carburants à la Pompe*
- *Contexte Réglementaire & Analyse*

Télécharger le Tableau de bord Transport *(PDF - 1.1 Mo)*

MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL (VP)

Une dynamique mondiale renforcée



Source: Marklines

- L'industrie automobile mondiale affiche une bonne dynamique, avec un troisième trimestre consécutif en nette **progression de +6 % par rapport à l'année précédente**, une croissance largement portée par le marché chinois.

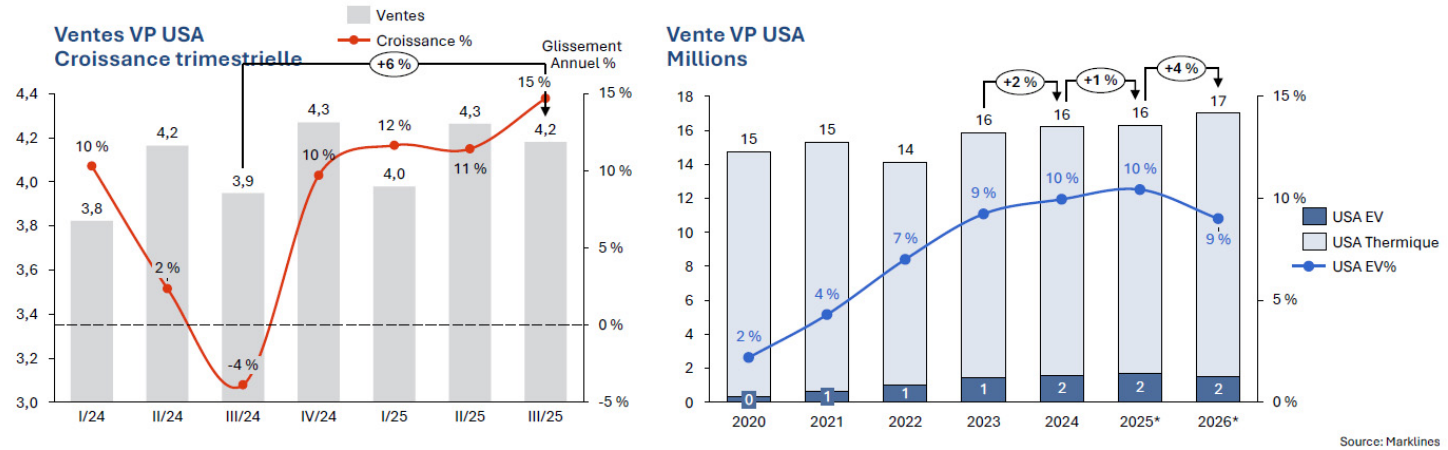
- Au total, **22 millions de véhicules ont été vendus au troisième trimestre**.

- Après une hausse de 3 % en 2024 par rapport à 2023, les volumes devraient augmenter de +2 % sur l'ensemble de l'année **2025 atteignant 89 millions d'unités vendues**, dépassant ainsi 2017 qui était l'année la plus élevée depuis 8 ans. Cette reprise devrait se poursuivre en 2026, avec une croissance annuelle estimée à environ 1,5 %.

- Parallèlement, la **pénétration des véhicules électriques** continue de progresser à l'échelle mondiale, **atteignant environ 24 % en 2025**.
  Cette tendance devrait se renforcer au cours des deux prochaines années.

MARCHÉ AUTOMOBILE AMÉRICAIN

Croissance à court terme, défis à moyen terme pour le marché américain



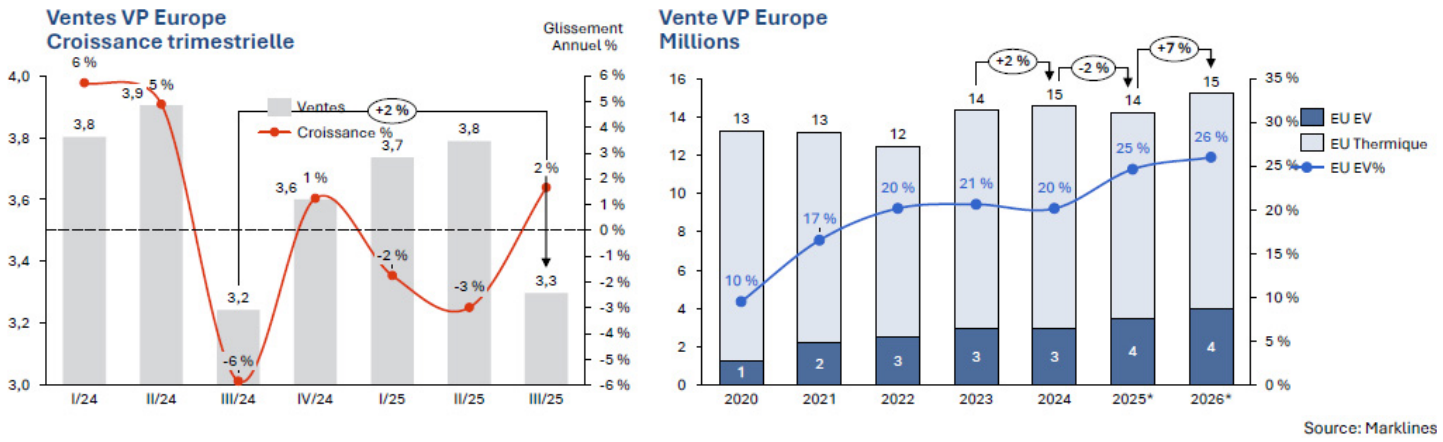
Source: Marklines

- Dans un contexte économique marqué par de nombreuses annonces et l'instauration de diverses mesures protectionnistes, le marché automobile américain affiche une **progression solide de +6 %** en glissement annuel au troisième trimestre. Une part significative de cette croissance, estimée à un tiers, pourrait être attribuée à des achats anticipés de véhicules électriques (cf. rubrique « Marché VE américain » dans la section suivante)..

- Les **projections pour 2026 prévoient une croissance de +4 % à 17 millions de véhicules vendus**, soutenue par les politiques affirmées du gouvernement américain en faveur de l'industrie automobile nationale. Toutefois, la situation reste à surveiller, car l'instabilité des droits de douane, même si en partie simplement annoncés puis révoqués, pourrait entraîner une hausse du prix moyen des véhicules pour les consommateurs. Par ailleurs, l'arrêt progressif des mesures de soutien aux véhicules électriques soulève l'interrogation : assistera-t-on durablement à un report des achats vers les motorisations thermiques des ventes de voitures particulières aux États-Unis ?

MARCHÉ AUTOMOBILE EUROPÉEN (1)

Modeste embellie sur le marché européen



- Le marché automobile européen renoue avec la croissance au 3ème trimestre, enregistrant une progression de **+2 %** en glissement annuel pour un total de **3,3 millions de véhicules vendus**. Cette performance s'explique principalement par le dynamisme du marché allemand qui affiche une croissance trimestrielle de 10 %. Bien que de moindre envergure, le marché espagnol se distingue également avec une hausse notable de +17 %.

- En revanche, **les ventes de véhicules thermiques continuent de reculer**, avec une baisse de -5 % observée en France, en Italie et au Royaume-Uni, une tendance qui se reflète dans la moyenne européenne (-5 %).

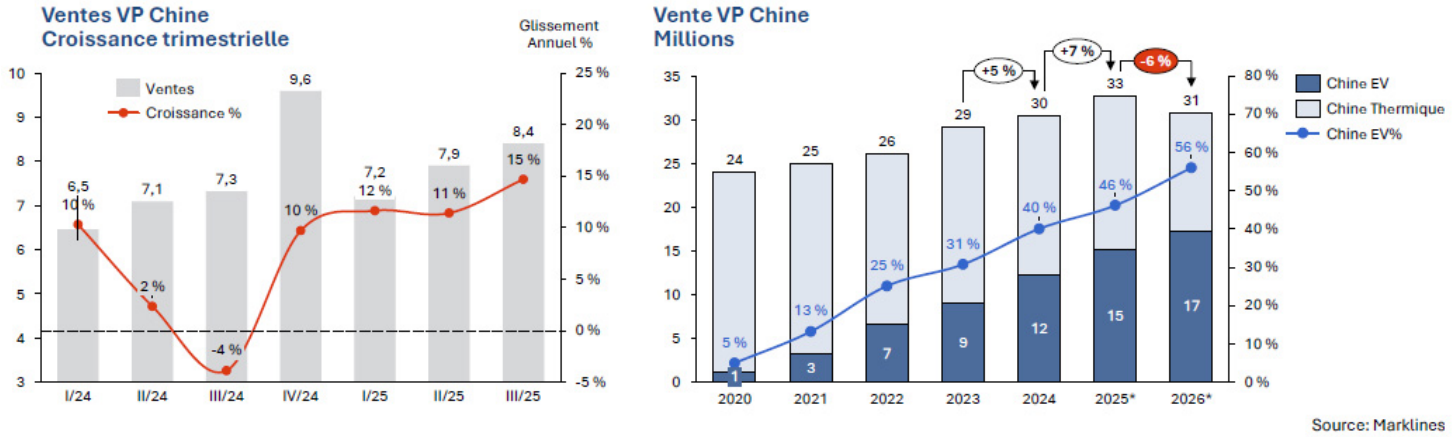
- À l'opposé, **les véhicules électriques (VE) poursuivent leur ascension avec une progression remarquable de +26 % en Europe** au troisième trimestre 2025, un taux légèrement supérieur à celui enregistré en Chine (+24 %).

- Après des années marquées par la crise, le marché automobile européen semble promis à une reprise durable. Les **prévisions pour 2026 annoncent des ventes atteignant 15,2 millions de véhicules**, un niveau qui serait le plus élevé depuis 2020. Cependant, ce chiffre reste en deçà des 17,7 millions de véhicules vendus avant la pandémie, en 2019.

(1) *Europe : Europe de l'Ouest + Europe de l'Est*

MARCHÉ AUTOMOBILE CHINOIS

Un marché automobile chinois en surchauffe avant une éventuelle consolidation en 2026



- Le marché automobile chinois maintient son impressionnante dynamique, affichant une **croissance de +15 %** en glissement annuel au troisième trimestre, marquant ainsi un quatrième trimestre consécutif de progression à deux chiffres. Ce sont **8,4 millions de véhicules** particuliers qui ont été immatriculés, et ce, malgré les efforts des autorités pour freiner une éventuelle surchauffe du marché.

- Sur le marché domestique, les marques chinoises continuent de renforcer leur position, gagnant des parts de marché tout en élargissant leur offre haut de gamme avec de nouveaux modèles, souvent au détriment des marques allemandes, japonaises et coréennes.

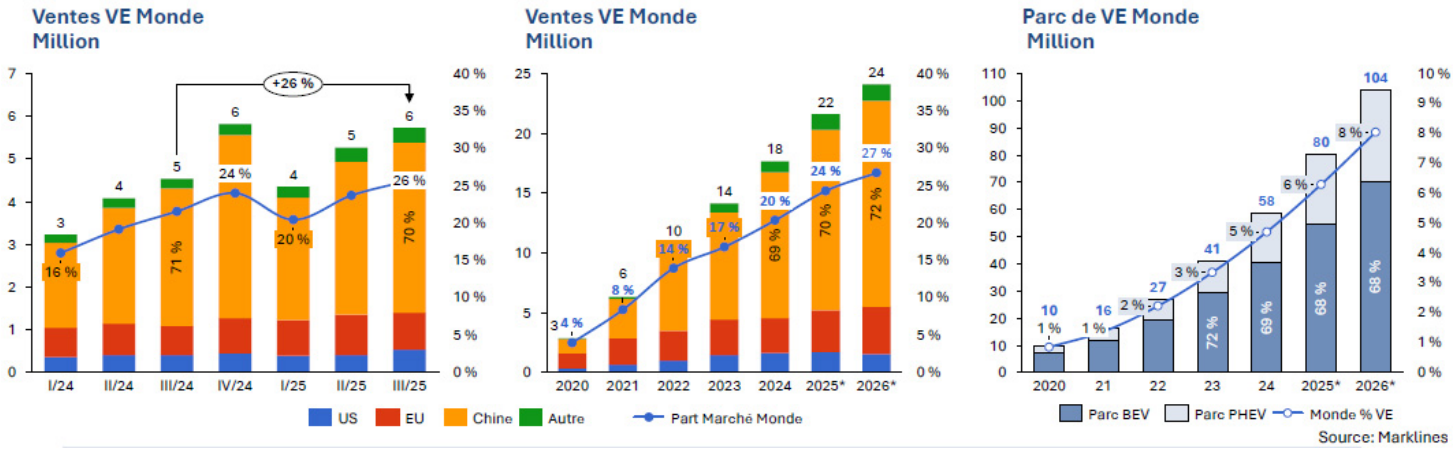
- Cependant, plusieurs facteurs pourraient freiner cette ascension : un renforcement de la régulation pour contenir l'effervescence du marché, l'arrêt des politiques agressives de prix et la réduction progressive des aides publiques. Ces éléments laissent présager une possible baisse des ventes de véhicules particuliers en Chine dès le quatrième trimestre 2025 et en 2026.

- En dépit de l'essor fulgurant des véhicules électriques (VE), qui devraient atteindre la parité avec les ventes de véhicules thermiques, les experts anticipent une **année 2026 marquée par une « consolidation » du marché, avec une baisse estimée à -6 %** des ventes de véhicules particuliers.

MARCHÉ MONDIAL DU VÉHICULE ELECTRIQUE (VE)

MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL DU VE (BEV + PHEV)

Nouvelle étape clé : un quart du marché mondial désormais électrifié



- Les ventes mondiales de véhicules électriques (VE) ont atteint un nouveau sommet au **troisième trimestre 2025, totalisant 5,7 millions d'unités**, contre 4,5 millions sur la même période l'an dernier, soit une progression impressionnante de **+26 % en glissement annuel**. Ce chiffre marque également une étape historique, avec les **VE représentant pour la première fois plus d'un quart du marché automobile mondial**.

- Dans les trois grandes régions analysées dans ce rapport, ainsi que dans la quatrième zone regroupant le reste du monde, les ventes de VE se sont distinguées par leur dynamisme, bien que les facteurs à l'origine de cette performance varient considérablement d'une région à l'autre.

- En 2024, le taux de pénétration des véhicules électriques avait déjà atteint 20 % à l'échelle mondiale. En 2025, ce taux devrait s'élever à 24 %, avant de ralentir quelque peu en 2026 pour atteindre 27 %, en raison d'une consolidation anticipée du marché chinois et d'un certain fléchissement de l'enthousiasme pour les VE aux États-Unis.

- D'ici la fin de 2025, le parc mondial de véhicules particuliers électriques devrait atteindre **80 millions d'unités**, ce qui représente environ 6 % du total des voitures en circulation dans le monde..

VE= véhicule 100% électriques (BEV) + Hybride rechargeable (PHEV)

AIE : WORLD ENERGY OUTLOOK

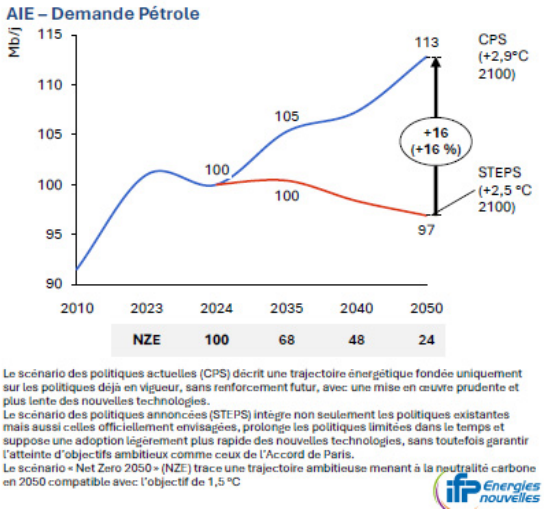
Les scénarios du WEO 2025 pour le véhicule électrique

	Sénario CPS
Part des ventes de VE (voitures)	Environ 40 % des ventes mondiales de voitures neuves en 2035, puis légère stagnation.
Flotte mondiale de VE	Environ 430 millions de VE en 2035 (réduit la demande de pétrole de 6 Mb/j)
Voitures thermiques (ICE)	Déclin de la consommation de pétrole de plus de 1 mb/j d'ici 2035.
Fret routier (camions)	Les camions électriques représentent ~15 % des ventes mondiales en 2035 (principalement Chine et UE). L'amélioration annuelle de l'efficacité des nouveaux camions lourds à moteur thermique tombe à ~0,1 % d'ici 2035, contre ~0,5 % auparavant, en raison du non-renforcement des normes.

	Scénario STEPS
Part des ventes de VE (voitures)	Dépasse 50 % des ventes mondiales de voitures neuves en 2035.
Flotte mondiale de VE	Environ 840 millions de VE en 2035 (réduit la demande de pétrole de 10 Mb/j)
Ventes de voitures thermiques (ICE)	Le pic des ventes a déjà été atteint en 2017.
Fret routier (camions)	Environ 25 % de la flotte mondiale de camions lourds électrifiés d'ici 2050 (~25 millions de véhicules).

	Scénario NZE
Part des ventes de VE (voitures)	Les VE dominent le marché automobile mondial.
Part de l'électricité dans le transport	Passe de 2 % (2024) à 13 % (2035).
Consommation Pétrole	Diminue rapidement de -4,2 % p.a. d'ici 2035
Fret routier (camions)	la consommation d'énergie des camions lourds se maintient à peu près d'ici 2035 dans le scénario NZE, avant de chuter lentement jusqu'en 2050 Le rôle de l'hydrogène dans le transport routier reste limité

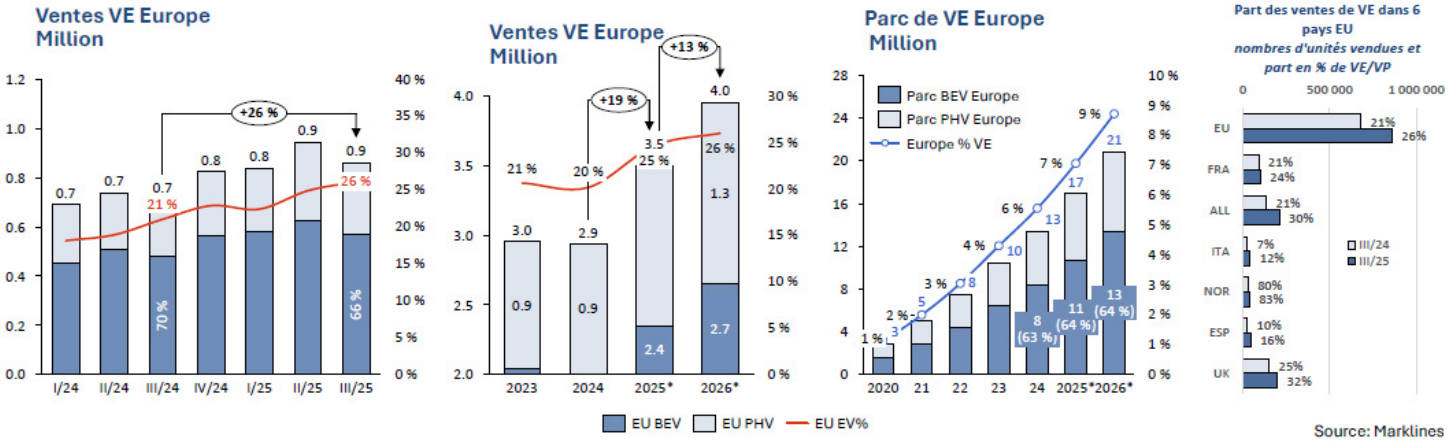
Scénario	TFC du Transport Routier (2035, EJ)	Part des Liquides (Pétrole + Biocarburants) (2035)	Contribution des VE à la réduction de la demande de pétrole (2035)
CPS	101 EJ	88 % (dont 83 % de pétrole)	Évite > 6 mb/d
STEPS	97 EJ	84 % (dont 79 % de pétrole)	Evite 10 mb/d
NZE	71 EJ	81 % (dont 69 % de pétrole)	Moyen principal de décarbonation



Le scénario des politiques actuelles (CPS) décrit une trajectoire énergétique fondée uniquement sur les politiques déjà en vigueur, sans renforcement futur, avec une mise en œuvre prudente et plus lente des nouvelles technologies.
Le scénario des politiques annoncées (STEPS) intègre non seulement les politiques existantes mais aussi celles officiellement envisagées, prolonge les politiques limitées dans le temps et suppose une adoption légèrement plus rapide des nouvelles technologies, sans toutefois garantir l'atteinte d'objectifs ambitieux comme ceux de l'Accord de Paris.
Le scénario « Net Zero 2050 » (NZE) trace une trajectoire ambitieuse menant à la neutralité carbone en 2050 compatible avec l'objectif de 1,5 °C

MARCHÉ EUROPÉEN DU VE (BEV+ PHEV)

Le marché européen accélère sa transition : forte percée des véhicules électriques en 2025



Source: Marklines

- Sur un marché automobile VP européen en légère progression de +2 %, les ventes de véhicules électriques (VE) en Europe ont enregistré un bond spectaculaire de **+26 % au troisième trimestre 2025** en glissement annuel, **atteignant 0,9 million d'unités écoulées**. Il s'agit du **troisième trimestre consécutif affichant une croissance à deux chiffres, supérieure à +20 %**.

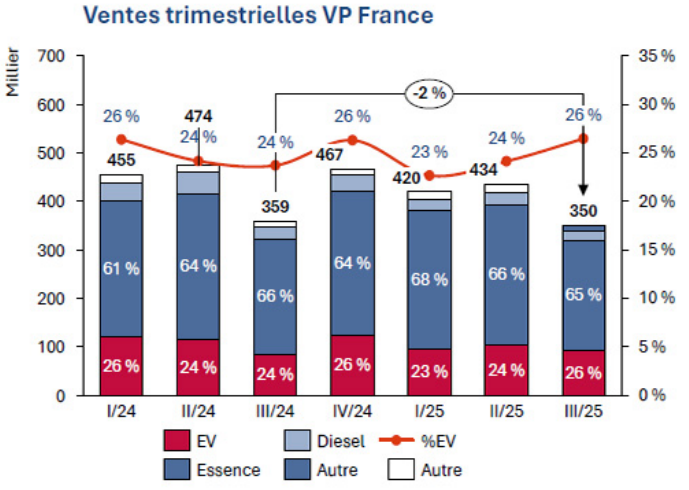
- La hausse de la part des ventes du VE ne s'explique pas que par l'augmentation du nombre absolu de véhicules vendus, mais également par le recul notable des ventes de véhicules à motorisation thermique, en baisse de -5 % sur un an dans des marchés clés comme l'Union européenne, la France, l'Italie et le Royaume-Uni. **Au troisième trimestre 2025, les VE affichent un gain de +5 points de part de marché en Europe**. Par pays, l'Allemagne progresse de 9 points, le Royaume-Uni de 7 points, l'Espagne de 6 points et l'Italie de 5 points. Cette décorrélation entre les ventes de VE et celles des véhicules thermiques s'explique principalement par les **gains de parts de marché réalisés par les VE importés de Chine**. Ce phénomène s'accompagne d'une **montée en puissance des véhicules hybrides**, qui restent en grande partie exemptés des droits antisubventions mis en place fin 2024 par l'Union européenne pour les véhicules électriques à batterie (BEV).

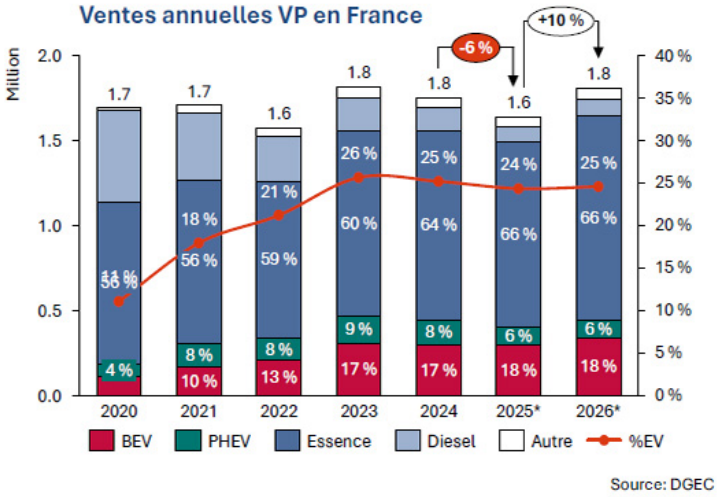
- Après deux années de stagnation, les ventes de VE repartent ainsi à la hausse et devraient atteindre **3,5 millions d'unités en 2025**. **Pour 2026**, les prévisions tablent sur un volume de **4 millions de véhicules électriques vendus**.

(1) *Europe : Europe de l'Ouest + Europe de l'Est*
VE= véhicule 100% électriques (BEV) + Hybride rechargeable (PHEV)

MARCHÉ AUTOMOBILE FRANÇAIS

Recul global du marché automobile français, mais les ventes de véhicules électriques résistent





Source: DGEC

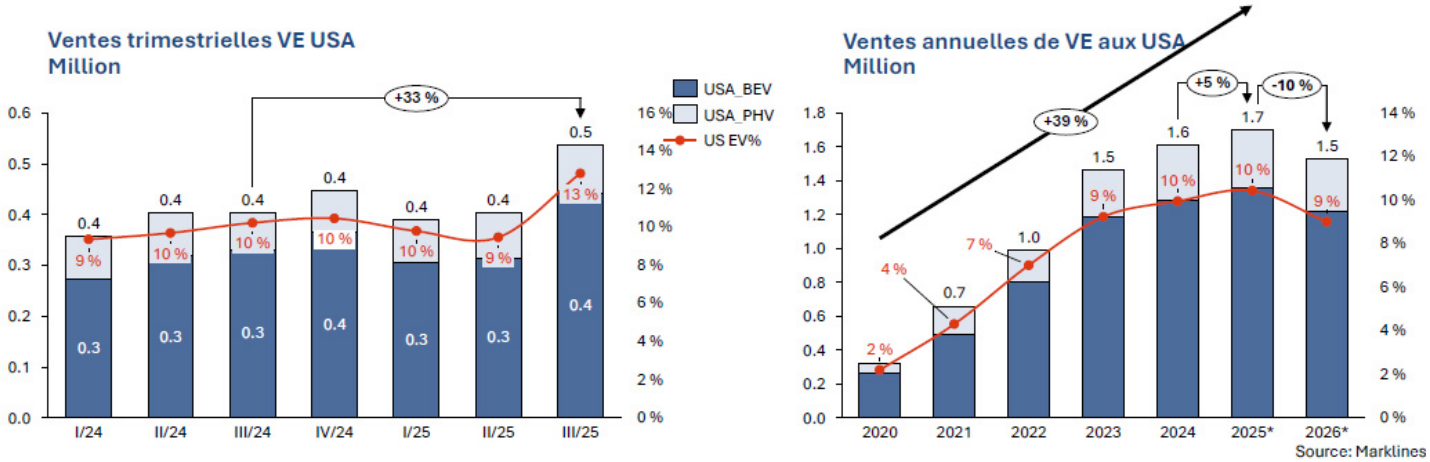
- Le marché automobile français a enregistré un **nouveau repli au troisième trimestre 2025**, avec une **baisse de 2 %** en glissement annuel, portant le total des immatriculations à **350 000 véhicules**. Dans le détail, le segment des véhicules électriques (VE) affiche une progression de +9 %, tandis que les ventes de voitures essence reculent de -4 % et celles de modèles diesel s'effondrent de -21 %.

- La mise en place de nouvelles aides dès juillet 2025, ainsi que le retour du leasing social en septembre, semblent avoir contribué à stimuler les ventes de véhicules électriques. Depuis 2023, la part des VE dans les ventes totales de véhicules particuliers se maintient autour de 25 %. Contrairement à ses voisins européens, la progression des ventes de VE en France repose peu sur l'importation de véhicules chinois. En effet, en plus des droits antisubventions de l'UE ciblant les véhicules électriques à batterie (BEV) chinois, le marché français des hybrides rechargeables (PHEV) est freiné par le malus écologique, qui s'applique aux véhicules thermiques et PHEV, mais épargne les BEV.

- Pour **2025**, le marché automobile français devrait enregistrer une **baisse globale de -6 %**. Cependant, après plusieurs années de stagnation, une reprise est envisageable **en 2026**, permettant au marché de retrouver son niveau de 2023, avec **1,8 million de véhicules vendus**.

MARCHÉ AUTOMOBILE DU VE AUX USA

Après un record trimestriel, le marché américain des VE entre dans une zone de turbulence



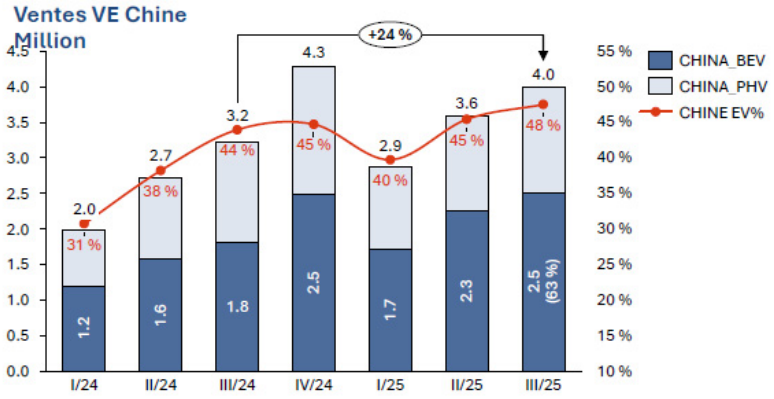
- Les ventes de véhicules électriques (VE) ont franchi le cap du demi-million d'unités au troisième trimestre 2025, établissant un nouveau record en valeur absolue et enregistrant une augmentation remarquable de **+33 % en glissement annuel à 540 mille véhicules**. La suppression de la prime gouvernementale de 7 500 $ a incité de nombreux acheteurs attentistes à se précipiter pour effectuer leur achat avant la fin de cette aide. Cependant, cet effet d'anticipation risque de peser sur les ventes des trimestres à venir.

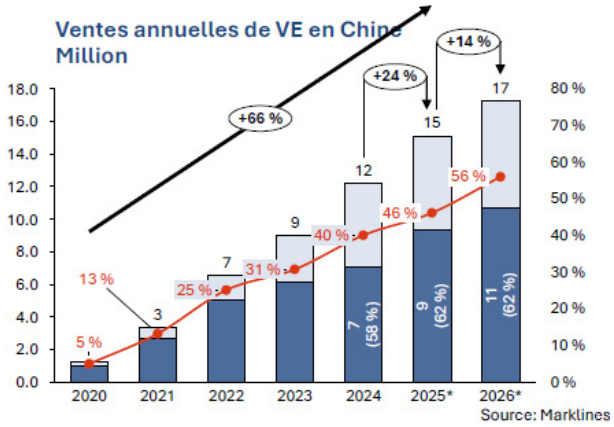
- Par ailleurs, **le contexte américain devient de moins en moins favorable aux véhicules électriques**. L'abrogation des pénalités pour non-respect des normes CAFE (Corporate Average Fuel Economy) réduit l'écart compétitif entre les VE et les véhicules moins économes en carburant. De plus, les normes d'émissions de gaz à effet de serre prévues par l'EPA (Environmental Protection Agency) pour la période 2027-2032 pourraient être assouplies, ce qui pourrait freiner la transition vers des véhicules plus propres. En parallèle, des États comme la Californie ont perdu leur autorité légale pour appliquer des standards environnementaux spécifiques, jusqu'alors favorables aux véhicules électriques.

- Dans ce contexte, une contraction des ventes de VE semble inévitable dès le trimestre prochain. Pour l'ensemble de l'année **2026**, les prévisions tablent sur **1,5 million d'unités vendues, soit une part de marché des VE de 9 %, un niveau équivalent à celui de 2023**.

MARCHÉ AUTOMOBILE DU VE EN CHINE

La Chine accélère vers la parité électrique : près d'un véhicule sur deux est désormais un VE





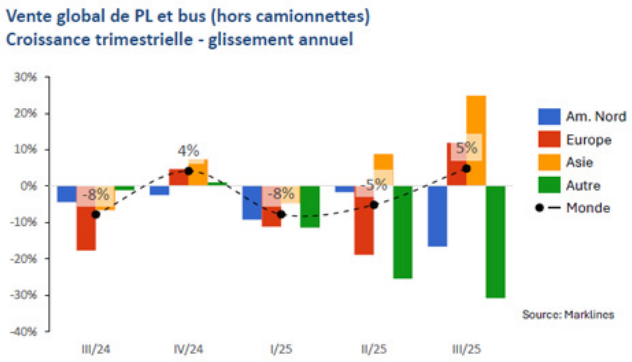
- La Chine affiche une nouvelle fois une croissance solide, avec une **hausse de +24 %** en glissement annuel au troisième trimestre 2025, atteignant **4,0 millions de véhicules électriques (VE) immatriculés**. **La part de marché des véhicules électriques dépasse désormais les 48 %** ce trimestre, frôlant ainsi la parité avec les motorisations thermiques.

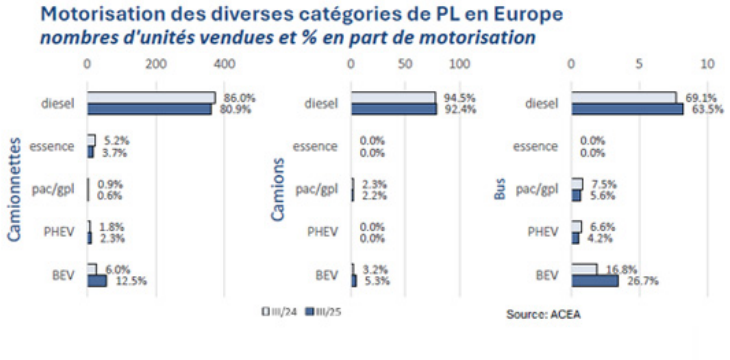
- Bien qu'une importante consolidation du marché chinois soit attendue pour l'année 2026, le pays pourrait enregistrer plus de **2 millions de VE supplémentaires écoulés, portant le total à 17,2 millions d'unités pour l'année**. Quoi qu'il en soit, 2026 marquera un tournant historique : le marché automobile chinois deviendra majoritairement électrique. Les prévisions tablent sur une part de marché des VE atteignant 56 % pour cette année.

- Les autorités chinoises ont exclu le secteur du VE de son prochain plan quinquennal 2026-2030, ce qui devrait signifier la fin des subventions publiques. Il sera intéressant de voir si l'UE maintiendra ses « droits antisubventions» dans ce contexte.

MARCHÉ MONDIAL DES POIDS LOURDS

Année 2024 en baisse





- Le marché mondial des poids lourds a affiché un **troisième trimestre 2025 positif, avec une croissance de +5 %** en glissement annuel. En **Amérique, le secteur accuse toutefois une baisse de -17 %**, imputable à une demande de transport en déclin, elle-même liée à des perspectives économiques incertaines. Ce contexte est aggravé par une réglementation floue et des changements fréquents dans les droits de douane, incitant les acteurs du marché à adopter une posture attentiste.

- En revanche, **l'Asie enregistre une forte progression de +25 %**, portée par l'essor des poids lourds électriques en Chine. **Dans le segment des gros camions, la part de marché des véhicules électriques atteint désormais 28 %**, selon chinatruck.org. **En Europe, le secteur rebondit avec une croissance de +12 %**, traduisant une certaine reprise de confiance après un deuxième trimestre marqué par une chute de -19 %. Il convient néanmoins de rappeler que le troisième trimestre 2024 avait été particulièrement sinistré.

- Dans le marché européen des **camionnettes**, les motorisations électriques ont gagné 7 points au troisième trimestre 2025 en glissement annuel (+6,5 points pour les BEV et +0,5 point pour les PHEV), au détriment du diesel (-5,1 points) et de l'essence (-1,5 point). Les autres carburants, principalement le GPL et la pile à combustible, ont vu leur part de marché passer de 0,9 % à 0,6 %.

- Dans le segment européen des **camions moyens et lourds**, le diesel reste largement dominant avec une part de marché de 92,4 %, bien qu'il ait perdu 2,1 points en glissement annuel. Les véhicules électriques à batterie (BEV) poursuivent leur montée en puissance, passant de 3,2 % à 5,3 %, marquant ainsi une phase de décollage. À l'inverse, les motorisations GPL et à pile à combustible peinent à se développer et reculent même dans le sous-segment des poids lourds moyens, laissant planer des doutes sur leur avenir en tant qu'alternatives viables.

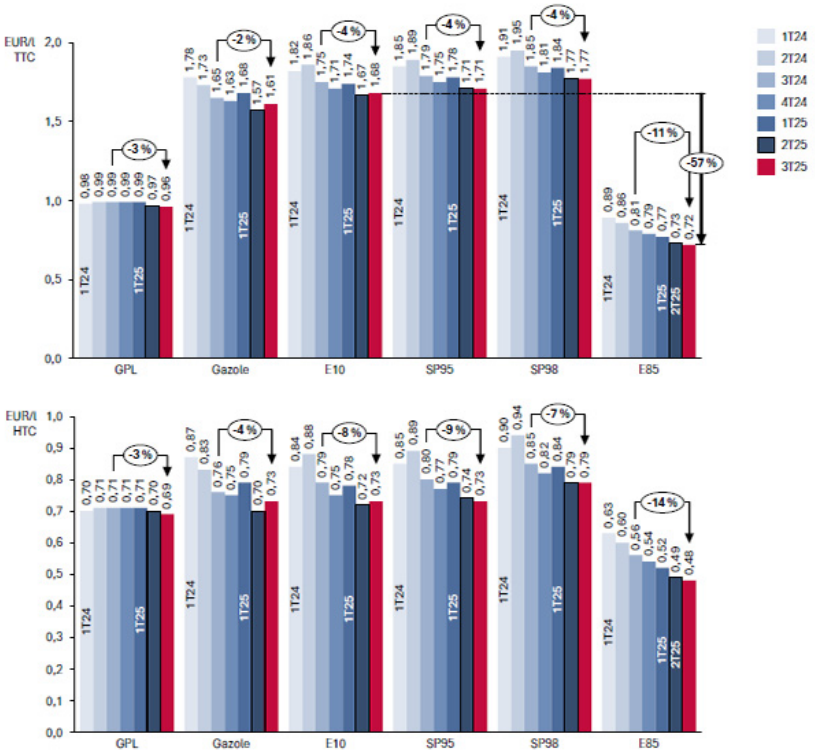
- Le segment des **bus** électriques à batterie (BEV) connaît une progression spectaculaire en Europe. En un an, leur **part de marché a bondi de près de 10 points**, au détriment de toutes les autres catégories, y compris des PHEV. Cette croissance fulgurante s'explique principalement par la montée en puissance des exportations chinoises, notamment des

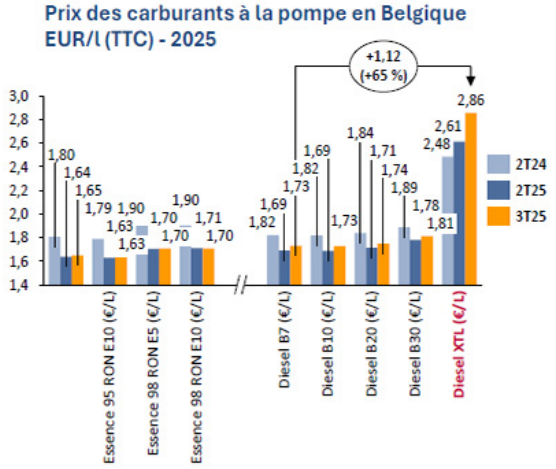
constructeurs comme BYD et Yutong, qui fournissent de nombreux bus urbains aux grandes agglomérations européennes.

PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE

PRIX DES CARBURANTS EN FRANCE

Evolution trimestrielle en glissement annuel





- En glissement annuel, le prix du Brent a reculé de 13 % au troisième trimestre, sous l'effet conjugué du ralentissement économique mondial et de la hausse marquée de la production.
- En France, les prix à la pompe ont également diminué, mais de manière plus modérée, en raison des tensions persistantes sur le marché des produits raffinés, notamment le gasoil, dans un contexte de sanctions internationales visant la Russie.
- Le prix de l'E85 poursuit quant à lui sa baisse, soutenu par des coûts de production stables et des récoltes agricoles abondantes, renforçant ainsi sa compétitivité face à l'essence, avec un écart de prix d'environ -57 %.

CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE & ANALYSE

LES NORMES D'ÉMISSION EN CHINE

Peu de sanctions pour les retards d'adoption, mais plus de surveillance

La Chine a adopté des normes d’émissions pour les véhicules particuliers (China6a et China6b) ainsi que pour les poids lourds (ChinaVIa et ChinaVIb), fortement inspirées des standards européens Euro6 et EuroVI. Certaines valeurs limites d’émissions sont d’ailleurs identiques à celles en vigueur en Europe. Cependant, la version «b» des normes pour les véhicules particuliers est encore plus stricte que son équivalent européen. Deux particularités majeures distinguent toutefois ces normes de leurs homologues européennes.

- Premièrement, ces réglementations ne sont pas appliquées immédiatement après leur promulgation. En d’autres termes, bien que la loi soit officiellement adoptée, son application effective reste différée. De plus, en cas de non-conformité, les sanctions sont limitées, voire inexistantes, à l’exception de certaines grandes agglomérations de l’Est, comme Pékin, qui disposent de leurs propres normes renforcées. Dans les provinces plus reculées, ces mesures restent largement inappliquées.
- Deuxièmement, la Chine progresse à une vitesse impressionnante dans l’électrification des transports routiers. Avec une part de marché de 48 % pour les véhicules particuliers, 28 % pour les poids lourds et 62 % pour les bus, on pourrait considérer que les efforts de réduction des émissions passent déjà par une transition rapide vers l’électrique.

Cependant, le transport routier thermique n’est pas encore moribond. Le magazine en ligne Chinatrucks prévoit une croissance significative des ventes de véhicules thermiques d'ici la fin de l’année, en raison de la suppression de la norme ChinaIV, accompagnée de primes incitatives pour encourager la transition vers la norme ChinaVI.

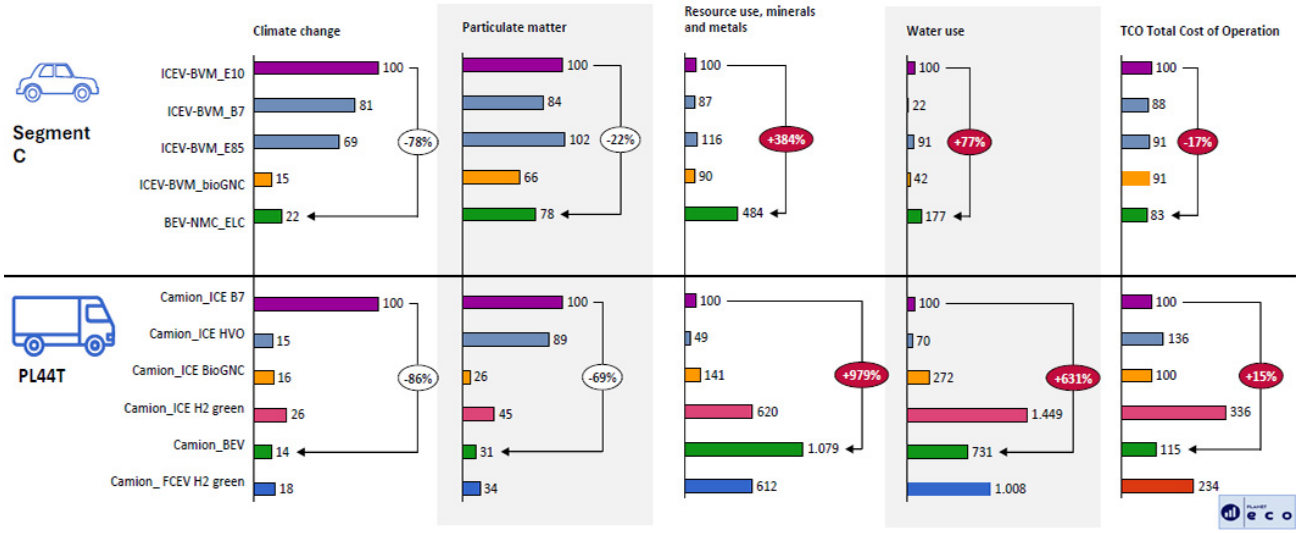
Ainsi, les normes China6/VI ne se présentent pas tant comme une réglementation contraignante que comme un levier incitatif pour accélérer l’adoption de nouvelles normes plus strictes. Néanmoins, la norme ChinaVIb introduit une évolution majeure, non seulement en renforçant les critères d’exigence en matière d’émissions, mais aussi en instaurant un système avancé de surveillance à distance. En effet, les poids lourds conformes à cette norme doivent désormais transmettre en temps réel leurs données d’émissions et de localisation via un dispositif mobile aux constructeurs et aux autorités compétentes. Ce système, connu sous le nom de On-Board Monitoring (OBM), vient compléter les tests d’émissions réalisés sur banc d’essai et en conditions réelles sur route. Pour l'heure, cette surveillance à distance ne s’applique pas aux véhicules électriques ni aux véhicules particuliers.

Critères	Cycle	Normes VP			Normes PL		
		China 6a	China6b	Euro 6d	China VIa	China Vib	Euro VI
NOx mg/km(VP)kWh(PL)	WHSC	60	36	60	400	400	400
(Oxydes d'azote)	WHTC	60	36	80	460	460	460
PM mg/km(VP)kWh(PL)	WHSC	5	3	5	10	10	10
(Particules fines)	WHTC	5	3	5	10	10	10
CO mg/km(VP)kWh(PL)	WHSC	700	500	1 000	1 500	1 500	1 500
(Monoxyde de carbone)	WHTC	700	500	500	4 000	4 000	4 000
HC mg/km(VP)kWh(PL)	WHSC	100	60	100	140	140	140
(Hydrocarbures)	WHTC	100	60		140	140	140
PN X10^{11}/kWh en test	WHSC	6	6	6	8	8	8
(nb de particules)	WHTC	6	6	6	6	6	6
PN X10^{11}/kWh valeur limite	WHSC					12	
de contrôle à distance	WHTC					12	
Tests en laboratoire		oui	oui	oui	oui	oui	oui
Tests réels sur route		non	oui	oui	non	oui	oui
Relevés à distance		non	non	non	non	oui	non

WHSC : World Harmonized Steady-state Cycle / *Cycle Harmonisé Mondial en Régime Stabilisé*
WHTC : World Harmonized Transient Cycle / *Cycle Harmonisé Mondial en Régime Transitoire*

Note: En Europe comme en Chine, les normes d'émissions pour les véhicules particuliers sont exprimées en valeurs par kilomètre parcouru. Ce mode de calcul favorise les petits véhicules, plus économes, et complique la conformité des modèles à grosses cylindrées. Cela constitue ainsi une incitation à produire et à acheter des véhicules économes en carburant.
En revanche, pour les poids lourds, les critères sont définis en fonction de ratios basés sur la puissance du moteur. Ce système de mesure est plus neutre et évite de pénaliser par exemple les semi-remorques de grande taille.

ANALYSE DE CYCLE DE VIE & TCO



Résultats normalisés à 100 pour le Véhicule Segment C ICE E10 et le Camion PL44T ICE B7

? Année 2025
? Cycle WLTC pour le segment C
? Cycle France Route pour les camions (PL19t / PL44t)
? Unité fonctionnelle per km
? Production du véhicule en Europe en 2025
? Utilisation en France
? Durée de vie segment C : 15 ans et 15000 km/an
? Durée de vie camion : 15 ans et 25000 km/an

L'ACV permet de comparer l'impact environnemental des différentes technologies sur l'ensemble de leur cycle de vie de la fabrication à la fin de vie. Elle prend en compte l'ensemble des étapes du cycle de vie de la production des matériaux et de la fabrication du véhicule jusqu'à son utilisation et sa fin de vie. L'ACV permet de comparer de manière objective les technologies selon plusieurs indicateurs environnementaux, tels que les émissions de gaz à effet de serre, la consommation d'énergie, les impacts sur la qualité de l'air, l'eau ou les ressources naturelles.

Télécharger le Tableau de bord Transport *(PDF - 1.1 Mo)*

Rédacteurs : Jean Kaniewicz et **Jérôme Sabathier** – Direction Economie et Veille, IFPEN

YOU MAY ALSO BE INTERESTED IN

Tableau de bord transport - 2e trimestre 2025
Tableau de bord Transport - 1er trimestre 2025
Reprise confirmée du marché automobile mondial

Contact



Jérôme Sabathier
Chef du département Economie et évaluation environnementale, direction Economie et Veille

jerome.sabathier@ifpen.fr

Tableau de bord transport - 3e trimestre 2025
18 November 2025

Link to the web page :