

AUTO

2022



L'INSOLENTE TRAJECTOIRE DU SUV

Une étude internationale
réalisée dans 17 pays

OBSERVATOIRE
Cetelem

 **BNP PARIBAS**
PERSONAL FINANCE 

ÉDITO

Le secteur automobile traverse une grave crise qui touche l'ensemble de la filière, des constructeurs aux équipementiers, sans oublier les distributeurs qui font travailler beaucoup de monde. Déclenchée par la pandémie qui a mis les usines à l'arrêt et fermé les concessions, la crise actuelle est liée aux difficultés d'approvisionnement en composants électroniques. L'industrie automobile, qui par le passé a été confrontée à des difficultés de surproduction, fait face à une crise inédite : une pénurie de voitures ! Elle se traduit par des délais de livraisons à rallonge, des véhicules fournis moins bien équipés et du chômage technique.

La date de retour à la normale est incertaine et l'année 2022 restera perturbée. Pas étonnant aussi que les constructeurs se soient concentrés sur la production des véhicules dégageant les plus fortes marges, dont les SUV font partie.

Le SUV, parlons-en. C'est le sujet de *l'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022*.

Ce véhicule est clivant. Malgré un débat vif autour de son impact environnemental, son succès a été foudroyant. Inexistant ou presque il y a 15 ans à peine, il est devenu incontournable et pèse près de 40 % des ventes de véhicules particuliers neufs.



Comment expliquer le succès de ces SUV que l'on pourrait qualifier de « Schizophrenic Utility Vehicle » ? Incontestablement, c'est un véhicule qui plaît, qui répond à de nombreuses attentes et qui apporte de multiples satisfactions. C'est enfin un véhicule d'avenir, si l'on en juge par les intentions d'achat des automobilistes. Un avenir qui ne semble pas être remis en cause par l'électrification attendue des marchés automobiles.

Pour reprendre un adjectif dans l'air du temps, le SUV peut incarner une automobile résiliente qui saura surmonter cette crise. Peut-être alors son insolente trajectoire deviendra-t-elle un durable exemple de réussite.

Flavien Neuvy

Directeur de l'Observatoire Cetelem

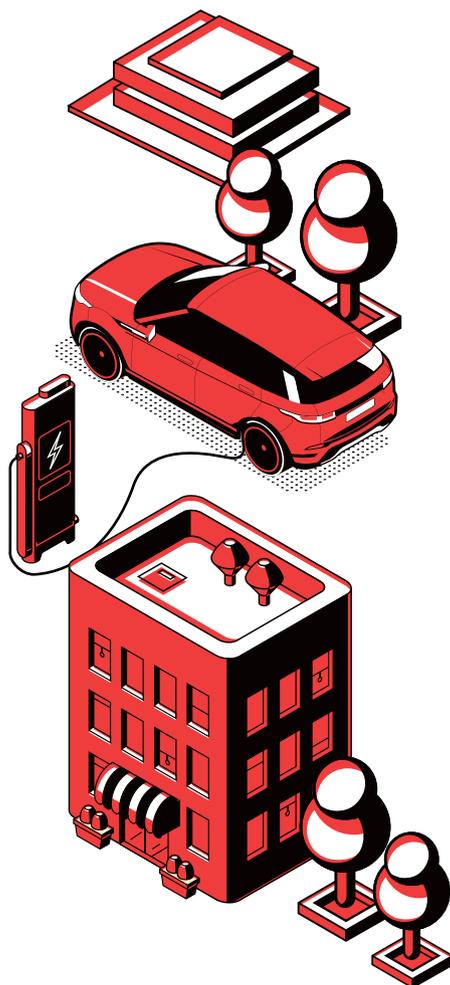
L'OBSERVATOIRE CETELEM

L'Observatoire Cetelem est une structure d'études et de veille économique de BNP Paribas Personal Finance, créée en 1985 et dirigée par Flavien Neuvy.

Sa vocation est d'observer, éclairer et décrypter l'évolution des modes de consommation en France et à l'international. Pour répondre à cette exigence, l'Observatoire Cetelem a mis en place un dispositif fondé sur la diversité et la complémentarité de contenus avec :

- **Les Observatoires** : 2 études de référence grand public annuelles menées au niveau international, l'une sur l'automobile à l'échelle mondiale (17 pays), l'autre sur la consommation au niveau européen (17 pays).
- **Les zOOMs, les modes de vie en vue**, proposent d'explorer un grand thème (tourisme responsable, télétravail, place des animaux dans la société...) en 3 temps, sollicitant l'avis des Français au travers de 3 vagues de sondage.
- **L'Œil, les nouveaux faits de consommation à la loupe**, repère les micro-faits qui préfigurent les innovations et mutations marquantes en matière de consommation.

SOMMAIRE



1

SUV, TROIS LETTRES QUI DIVISENT 09

Un véhicule à l'identité floue 10

Une image à géographies variables 13

En avoir ou pas... 16

Une source de critiques multiples 19

2

SUV, UNE RÉUSSITE QUI EN IMPOSE 25

La référence du marché 26

Atouts pour plaire 31

Quand l'électrique supprime certaines tensions 37

Succès au présent, réussite au futur 43

ÉPILOGUE 50

LES PAYS DE L'OBSERVATOIRE CETELEM 51

Los SUV están acabando con los sedanes y las vagonetas... y tarde o temprano nos vamos a arrepentir

EL PAÍS

Clima y Medio Ambiente

Te quedan 9 artículos gratis este mes

Los riesgos del auge urbano del todocamino

La venta de los SUV se triplica en cinco años. Algunos informes alertan de su mayor peligro para el peatón

Car Blue Book

Consumers Believe SUV Criticism is Hype According to New Study

New Poll of 10,000 Car Buyers Reveals Consumer Views of SUVs, Trucks and Terrains

Automotive Analysts Call

A new Car Blue Book Analysts Study on SUVs released today shows more than half of its respondents feel the negative press around SUVs is hype and more than 70 percent feel that it is overexaggerated. This study was commissioned by Kelley Blue Book (KBB), the national resource for used and new car information.

money.pl

NAJLEPIEJ SZUKAJ: GOSPODARKA, FIRMA, PODATKI, TWOJE FINANSJE

Strona główna / Gospodarka / Moda nie mija, SUV-y rosną w siłę

Krzysztof Minczuk | 20.02.2020 18:58

Moda nie mija, SUV-y rosną w siłę

Duże auta coraz bardziej rozpychają się na polskim rynku. Klienci kupują ich coraz więcej, również dlatego, że ich cena po wyjeździe z salonu spada stosunkowo powoli. To też jest przyczyną rosnącej popularności wynajmowania tych samochodów w formie abonamentu – koszty codziennego jeżdżenia wynajętym SUV-em są niższe niż w przypadku samochodu kompaktowego.

Jeden z najpopularniejszych SUV-ów - Dacia Duster (materiały partnerskie)

ikinciyeeni BLOG

Anasayfa / Oto Hayat / Suv ile Jip Arasinda Ne Fark Var?

Suv ile Jip Arasinda Ne Fark Var?

MOTOR

Aktuell | Bil | Tester | Bruktill | Elbil | Forbruker

Klart for ID.4, Enyaq, Model Y, BYD, Ariya:

Nå kommer endelig de elektriske familie-SUV-ene

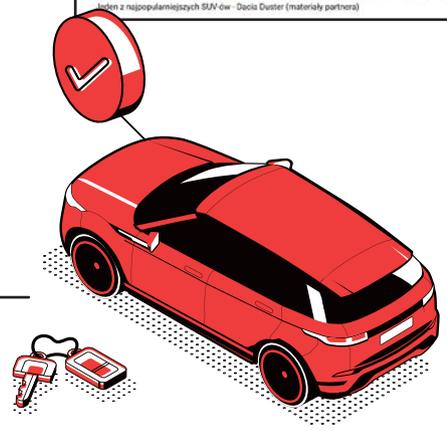
Ford og Volvo rakk såvidt å lansere en elektrisk SUV før årsskiftet. Nå kommer resten av feltet i den prestisjetunge klassen.

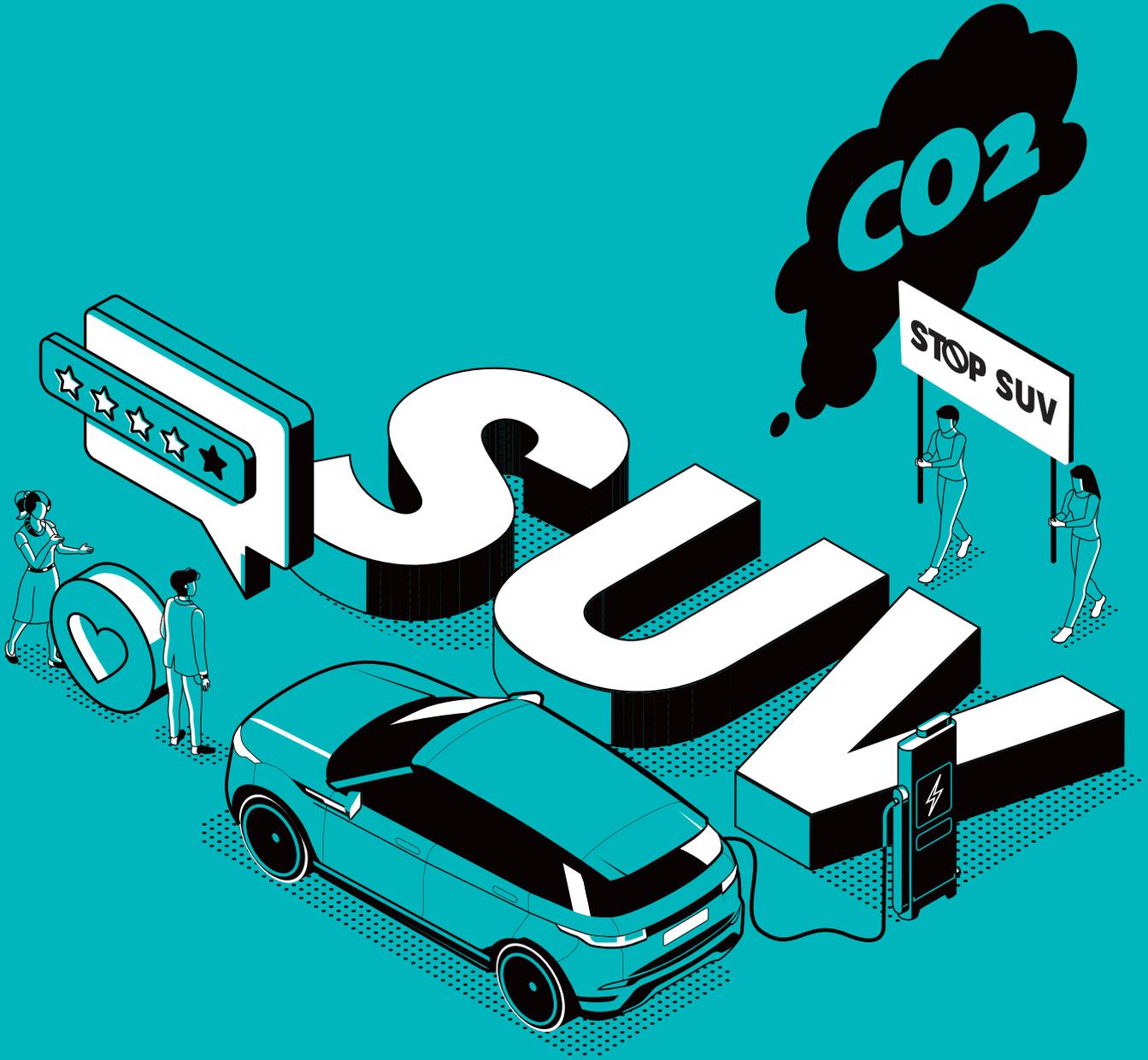
BYVIND A. MOEN - PIRESEN

FASHION | CARE | WATCHES | LIFESTYLE | CULTURE

最新のトヨタのSUVはEVだ! 新型b4X登場

4駆SUV、トヨタの新しいEV電気自動車b4Xが発表された。





1

SUV, TROIS LETTRES QUI DIVISENT

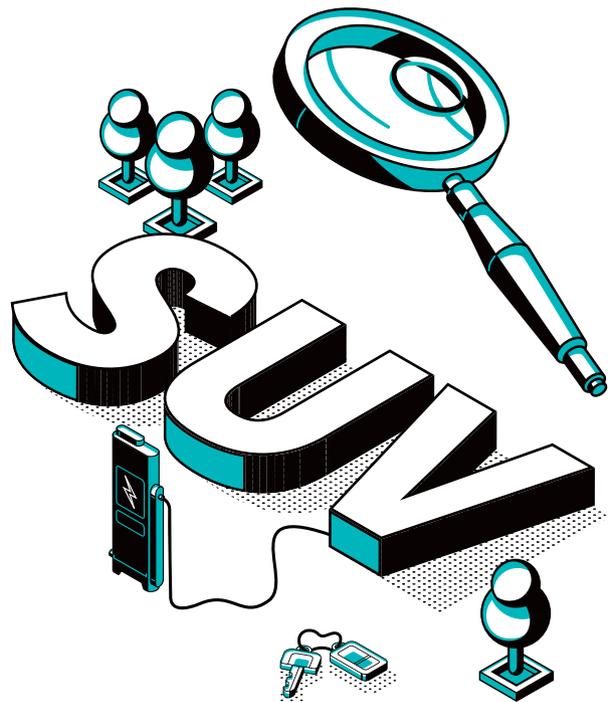
D'acronyme à anonyme, il y a quelques lettres de différence qui souvent cachent le sens masqué et méconnu d'un concept. En l'occurrence, difficile d'appliquer ce constat au SUV. Surtout parce que ces trois lettres se sont imposées en un temps record dans le monde automobile. Pour autant, ces trois lettres font beaucoup parler d'elles, à tort ou à raison, selon des arguments rationnels ou non, au point de voir naître des oppositions singulières et tranchées.

UN VÉHICULE À L'IDENTITÉ FLOUE

TROIS LETTRES ET PLUSIEURS SENS

Le passage d'acronyme à nom commun marque souvent le succès d'une appellation. En la matière, celui du SUV ne fait aucun doute. En l'espace de 40 ans, il s'est imposé dans le langage courant, au plan international, au point qu'on en oublie presque ce que ces trois lettres signifient.

Rappelons donc que SUV s'écrit en toutes lettres Sport Utility Vehicle. Derrière celles-ci se cache un tourbillon sémantique permettant de masquer des considérations diverses. Les mots eux-mêmes n'ont pas exactement le même sens selon le pays où on les emploie. Dans son acceptation littérale « utility » évoque le caractère pratique et utilitaire de l'automobile concernée, tandis que « sport » (parfois même écrit avec un s) renvoie plus à la notion de loisirs extérieurs que de sportivité et de performance. Alors que le terme « vehicle » semble plus transparent, il pourrait être aussi porteur d'un sens caché, ce mot étant préféré aux États-Unis à ceux de « light truck » pour des questions de réglementation sur la consommation.



SUV, LA DÉFINITION EMPLOYÉE

Pour cette étude, nous nous sommes appuyés sur une définition suffisamment large pour qu'elle tienne compte de la réalité et de la diversité du segment SUV. Nous considérons que SUV, acronyme de « Sport Utility Vehicle », désigne aujourd'hui toutes les voitures de type familial ayant des lignes rappelant les tout-terrain sportifs. Malgré la diversité de la gamme, certaines particularités caractérisent l'ensemble des SUV : un véhicule et une position de conduite surélevés ; une hauteur, un volume et un intérieur importants par rapport à des véhicules de même taille. Sans que cela soit une généralité, certains SUV peuvent, en plus, posséder 4 roues motrices ou des capacités de remorquage élevées.

UNE ORIGINE INCERTAINE

L'expression SUV semble même antérieure aux véhicules qu'elle désigne aujourd'hui puisqu'on la retrouve dès les années 40 aux États-Unis. Période qui voit la Willys sillonner pendant la Seconde guerre mondiale les routes et chemins européens et être considérée comme l'ancêtre des SUV. Certains remontent même en 1935 pour sortir des limbes la Chevrolet Suburban Carrvall et en faire son parent ultime. Au plan marketing, c'est dans une brochure de 1974 consacrée à la Jeep Cherokee que Sport Utility Vehicle démarre sa route sémantique dans le langage courant.

Si on en reste à un registre strictement automobile, il semble illusoire d'identifier le « véhicule 0 » de la longue lignée des SUV. Jeep Wagoneer, Range Rover, Toyota RAV4 et Suzuki Vitara marquent autant d'étapes qui précèdent l'émergence des Volvo XC et autres Nissan Qashqai à partir des années 2000. Qui plus est, la nature même des véhicules s'en mêle pour ne pas faciliter une clarification bénéfique. Transmission intégrale, transmission débrayable, deux roues motrices, plateformes ou non de berline, on ne sait plus à quel SUV se vouer.

Soulignons en corollaire, qu'en France, un certificat d'immatriculation ne saurait être porteur de la mention SUV et que celle-ci ne fait pas l'objet d'une définition légale par les services d'homologation.

DES APPELLATIONS VARIABLES

Pour ne rien arranger, les constructeurs ont fait disparaître les trois lettres à l'arrière de leur véhicule et se sont lancés dans un brainstorming créatif pour labourer de nouveaux champs sémantiques. Bienvenue donc aux crossover, faux 4x4 chers aussi aux médias, voire au Sport Activity Vehicle... Et les spécialistes du langage s'y perdent eux-aussi pour le définir avec précision. Ainsi, en France, un grand éditeur de dictionnaire s'est attiré les foudres du Comité des Constructeurs Automobiles pour avoir défini le SUV comme « un monospace de tourisme équipé de quatre roues motrices ». Il est vrai que la proportion de SUV équipés d'une transmission intégrale 4 roues motrices est très marginale.

DES SILHOUETTES QUI NE DISENT PAS TOUT

Les automobilistes interrogés dans cette édition 2022 de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile témoignent du flou qui entoure l'identité du SUV. Nous les avons invités à reconnaître parmi neuf silhouettes celles qui étaient un SUV (**Fig. 1**).

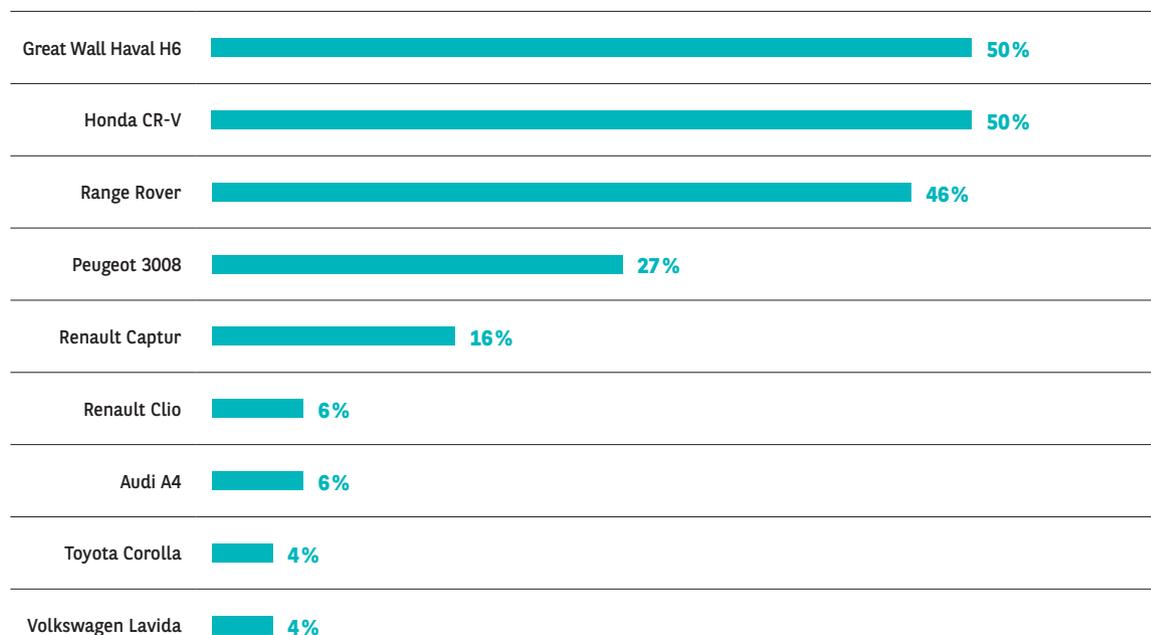
Côté berline, pas d'ambiguïté. Plus de 9 personnes interrogées sur 10 les identifient comme telles.

Côté SUV, les réponses sont beaucoup moins affirmées. Si le Greatwall Haval, le Honda CRV et la Range Rover sont associés aux SUV par 1 personne sur 2, la Peugeot 3008 ne l'est que par seulement un quart d'entre elles. Et pour seulement 16 %, la silhouette du Renault Captur évoque celle d'un SUV.

Fig. 1

Lesquels de ces véhicules associez-vous à un SUV ?

Plusieurs réponses possibles. Part de répondants ayant sélectionné chaque modèle.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

UNE IMAGE À GÉOMÉTRIES VARIABLES

LE SENTIMENT DE POSSÉDER UN SUV LOCALEMENT SURÉVALUÉ

On pourrait considérer que la reconnaissance d'un véhicule à partir du seul tracé de sa silhouette revêt une grande part d'aléas. Les réponses apportées par les automobilistes quand il s'agit de dire s'ils possèdent ou non un SUV plaident cependant dans le sens du flou qui entoure les SUV et leur identification.

Globalement, seulement 5 % des non-possesseurs de SUV se trompent au sujet du véhicule qu'ils possèdent (**Fig. 2**). Ce chiffre monte à 45 % pour les possesseurs de SUV qui pensent en posséder un alors que ce n'est pas le cas. Soit des pourcentages quasiment identiques à ceux de la reconnaissance des silhouettes.

Ce résultat fait surtout apparaître une grande disparité géographique. Ainsi, Brésil, Mexique et Turquie, trois pays aux économies émergentes,

recensent le plus grand nombre d'erreurs (respectivement 68 %, 62 % et 61 %). La Pologne se joint à ce trio avec de nombreuses opinions erronées (58 %). À l'opposé, les erreurs sont moins importantes dans plusieurs pays européens comme l'Italie, la Norvège ou encore la France (22 %, 30 % et 34 %). Les États-Unis, berceau du SUV et patrie des véhicules multi usages, affichent également un taux d'erreur relativement modéré (29 %).

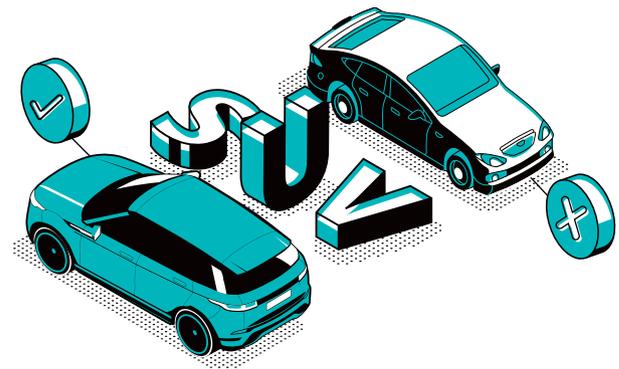
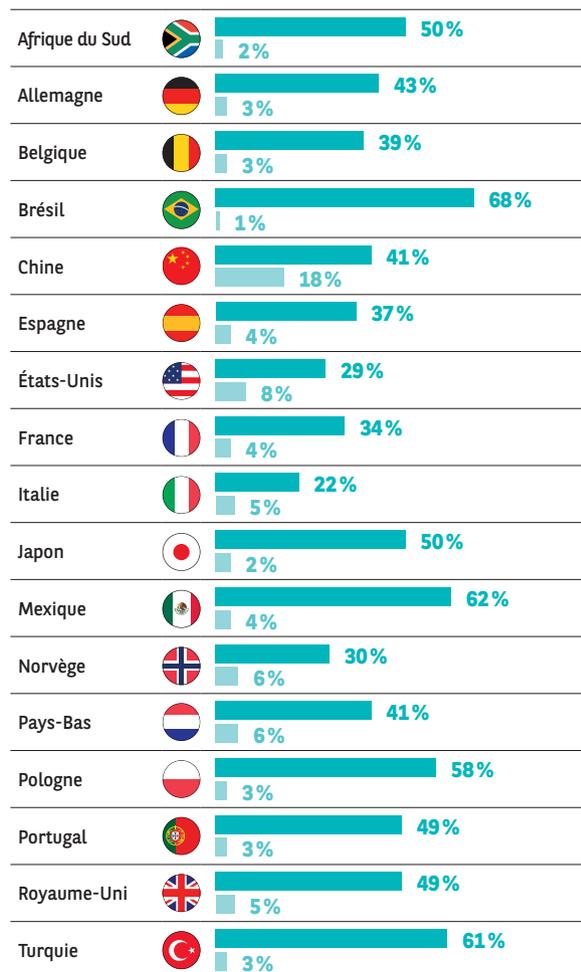
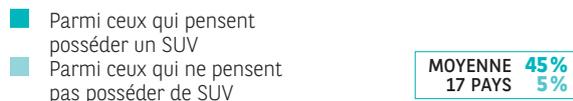


Fig. 2**Part des possesseurs de véhicules qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent**

Une seule réponse possible.

Base : possesseurs d'un véhicule.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

UN RAPPORT QUALITÉ PRIX PLÉBISCITÉ DANS LES PAYS ÉMERGENTS

On retrouve une dichotomie géographique similaire, opposant globalement pays émergents et pays occidentaux, quand il s'agit de vanter le bon rapport qualité prix offert par les SUV. À ce sujet, l'Afrique du Sud et le Mexique sont les plus affirmatifs avec des scores qui frôlent le plébiscite absolu (93 % et 90 %) (**Fig. 3**). Derrière ce duo, la Turquie, la Chine, la Pologne, les États-Unis et le Brésil recensent près de 8 automobilistes sur 10 pour vanter le bon rapport qualité prix des SUV. Traits communs à la plupart de ces pays ? Des grandes métropoles urbaines, des territoires étendus, des déplacements automobiles souvent longs qui peuvent expliquer le choix d'un véhicule répondant à de multiples usages pour des familles parfois nombreuses. Nous y reviendrons.

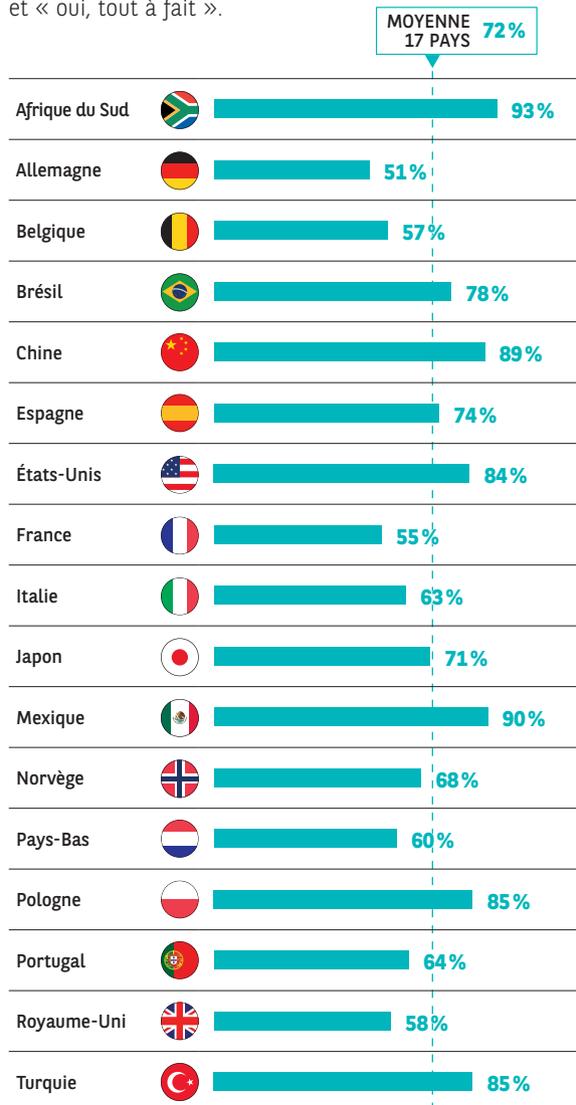
DES USAGES QUI VARIENT

Les lieux où l'on roule mettent aussi en lumière les différences géographiques qui voient s'opposer les pays occidentaux et les autres pays de cette étude. Hors Europe, on circule en SUV majoritairement en ville ou dans un environnement urbain (58 %) (**Fig. 4**). Brésiliens et Chinois s'affirment comme les champions toutes catégories de ce type d'usage (83 % et 72 %). À l'inverse, l'usage européen du SUV est beaucoup moins centré sur la ville et ses environs proches (34 %). On recense seulement 16 % des Belges et 20 % des Hollandais pour l'utiliser ainsi, deux pays où le vélo en ville est roi. Nous constaterons à plusieurs reprises au cours de cette étude que les différences géographiques viennent souvent structurer les opinions vis-à-vis du SUV.

Fig. 3

Considérez-vous que le SUV présente un bon rapport qualité/prix ?

Une seule réponse possible. Part de « oui, plutôt » et « oui, tout à fait ».



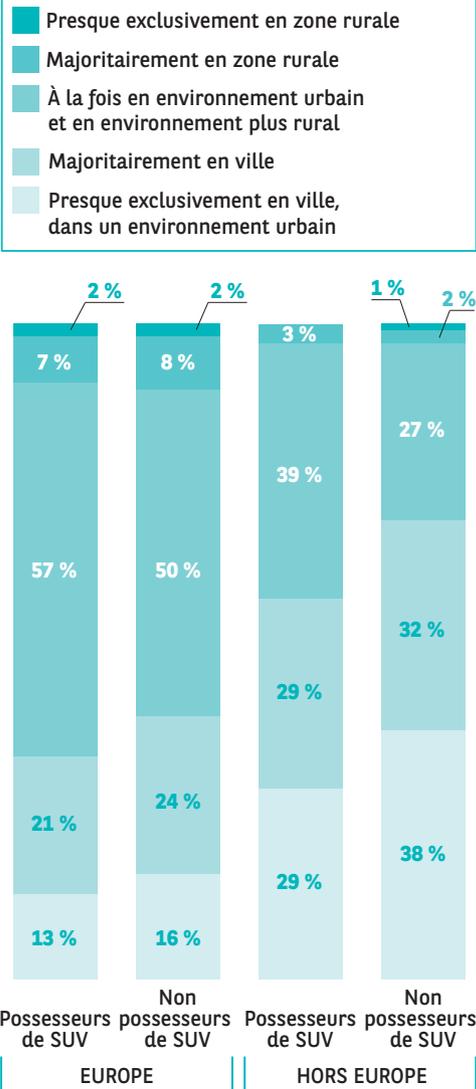
Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

Fig. 4

Comment utilisez-vous votre véhicule ?

Une seule réponse possible.

Base : possesseurs d'un véhicule.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

EN AVOIR OU PAS...

UN IMPACT NÉGATIF POUR LES NON-POSSESSEURS

Si la géographie semble devoir faire sens quant à l'image et l'usage associés au SUV, sa possession même s'impose comme un critère de division.

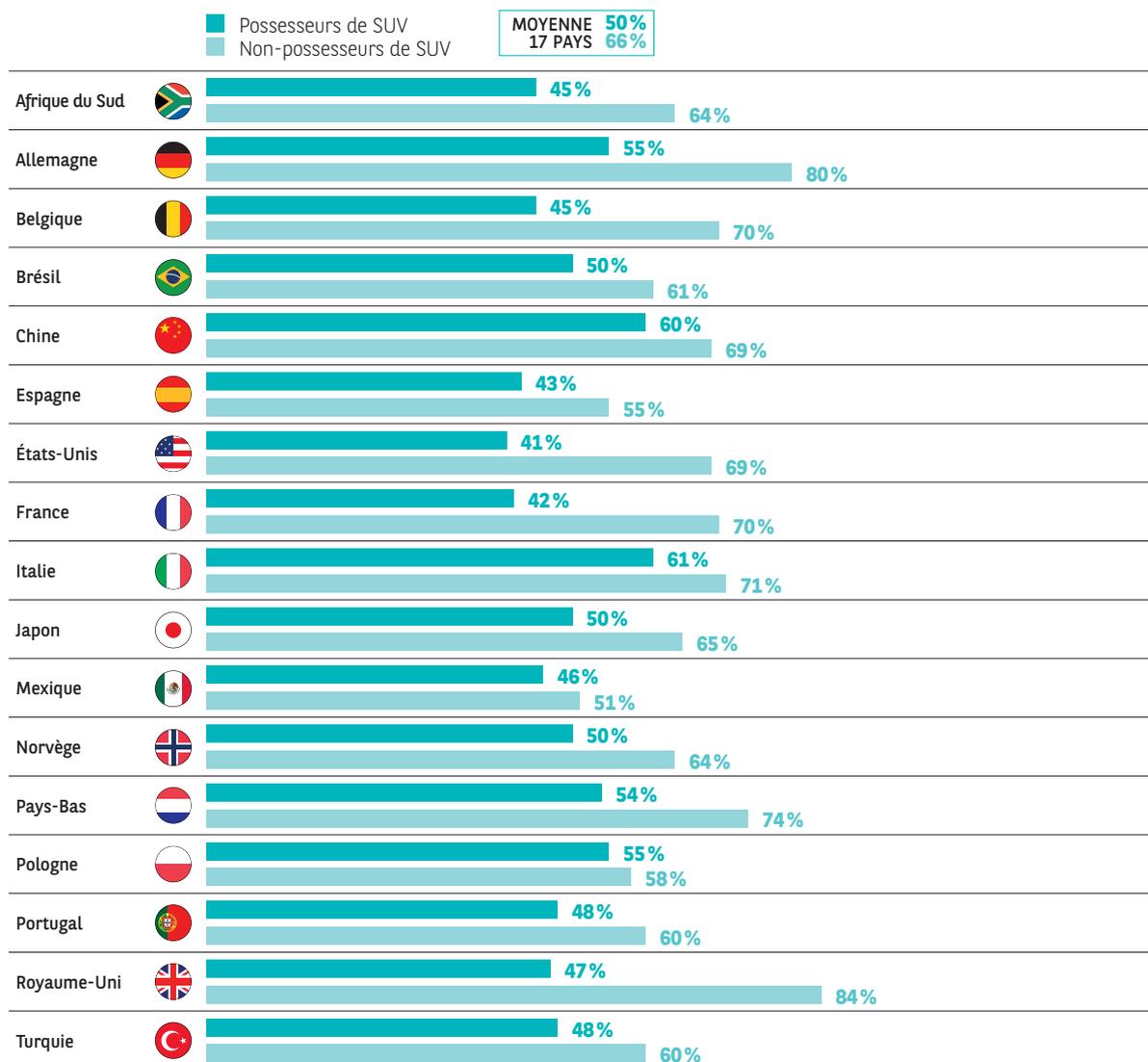
Depuis son origine, mais plus encore depuis que sa vertigineuse réussite bouleverse le secteur automobile, le SUV fait l'objet de nombreuses critiques sur lesquelles nous allons revenir. Impact environnemental, dangerosité pour les piétons, carrosseries aux volumes excessifs qui encombrant les rues... les raisons de lui trouver tous les défauts ne manquent pas. Et en la matière, la différence entre non-possesseurs de SUV et possesseurs est particulièrement nette. On en compte 2 sur 3 dans la première catégorie pour trouver ces critiques justifiées. C'est particulièrement le cas des Britanniques et des Allemands (84 % et 80 %) alors que les non-possesseurs de SUV mexicains et espagnols se montrent plus tolérants (51 % et 55 %) **(Fig. 5)**. Dans la catégorie des possesseurs, seulement 1 automobiliste sur 2 juge les critiques justifiées, avec des Américains, des Français et des Espagnols les moins enclins à l'affirmer (41 %, 42 % et 43 %).



Fig. 5

Le SUV est la cible de nombreuses critiques (impact environnemental, volume, dangerosité pour les piétons...). Pensez-vous que ces critiques sont justifiées ou non ?

Une seule réponse possible. Part de « plutôt justifié » et « tout à fait justifié ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

UN EFFET DE MODE

Critiques, les non-possesseurs de SUV le sont aussi quant aux raisons qui poussent les possesseurs à en être devenus propriétaires. Leurs principaux reproches se teintent alors de futilité et de narcissisme. Selon eux, la première raison de cet achat réside dans la volonté de suivre une mode (Fig. 6). 43 % des non-possesseurs de SUV en sont convaincus, la proportion des plus de 55 ans l'étant encore plus (52 %). Ce critère recueille même au moins la moitié des opinions au Portugal, en France et en Allemagne. À l'inverse, seulement le quart des Américains s'accordent à le penser.

Effet de mode, oui, mais aussi volonté de se faire remarquer pour le tiers des non-possesseurs de SUV, avec cette fois plus de la moitié des Polonais et des Turcs pour le soutenir, contre seulement 1 Japonais ou Norvégien sur 5.

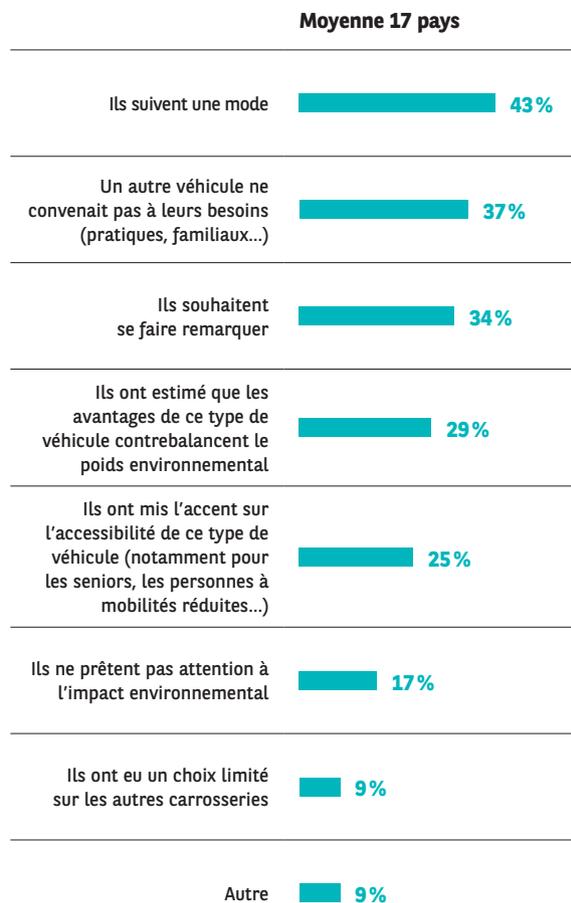
Entre ces deux critiques, ils accordent cependant aux possesseurs de SUV d'avoir mis l'accent sur la praticité de ce type de véhicule, adapté aux besoins familiaux (37 %).

Quatrième raison d'achat selon les non-possesseurs de SUV : les avantages procurés par ce type de véhicule qui viennent contrebalancer son impact environnemental. 34 % l'affirment, dont près d'un Africain du Sud sur deux.

Fig. 6

Vous n'avez pas acheté de SUV. Selon vous, pour quelles raisons certains achètent des SUV ?

Trois réponses possibles. Base : possesseurs d'un véhicule ayant déclaré ne pas avoir de SUV.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

UNE SOURCE DE CRITIQUES MULTIPLES

UN VÉHICULE JUGÉ POLLUANT... OU NON

S'il est un thème critique qui colle au SUV comme le bout de ruban adhésif aux doigts du capitaine Haddock cher à Hergé, c'est bien celui de la pollution. Et sur ce thème aussi, les oppositions entre non-possesseurs et possesseurs, de même qu'entre pays, sont marquées. 36 % des non-possesseurs pensent qu'un SUV est plus polluant que tout autre type de véhicule alors que seulement 23 % des possesseurs sont d'accord avec cette affirmation (**Fig. 7**). Et selon où l'on vit, les opinions sont encore plus tranchées. Comme fers de lance de cette critique environnementale, on retrouve les non-possesseurs allemands, britanniques, néerlandais et français, alors qu'une fois encore ceux des pays émergents font part d'une opinion différente. Chez les possesseurs, les points de vue sont également fortement divergents sans pour autant afficher la même partition géographique. Les possesseurs de SUV néerlandais et sud-africains sont ainsi les plus critiques (31 %) à l'inverse des Mexicains et des Turcs (11 % et 13 %).

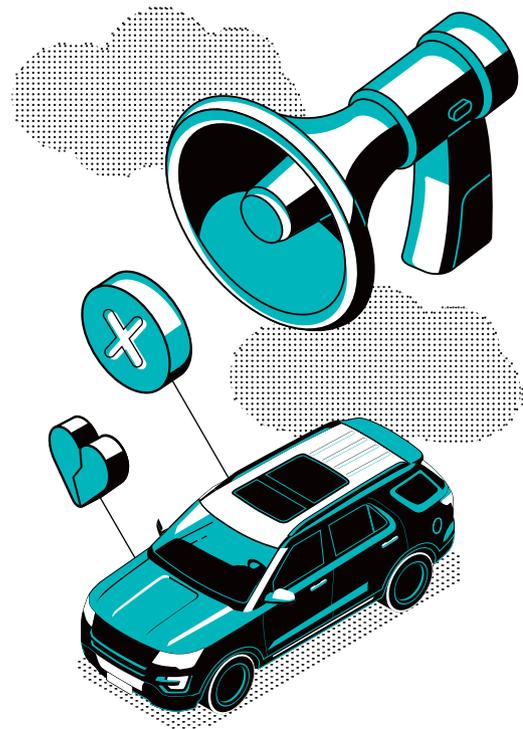
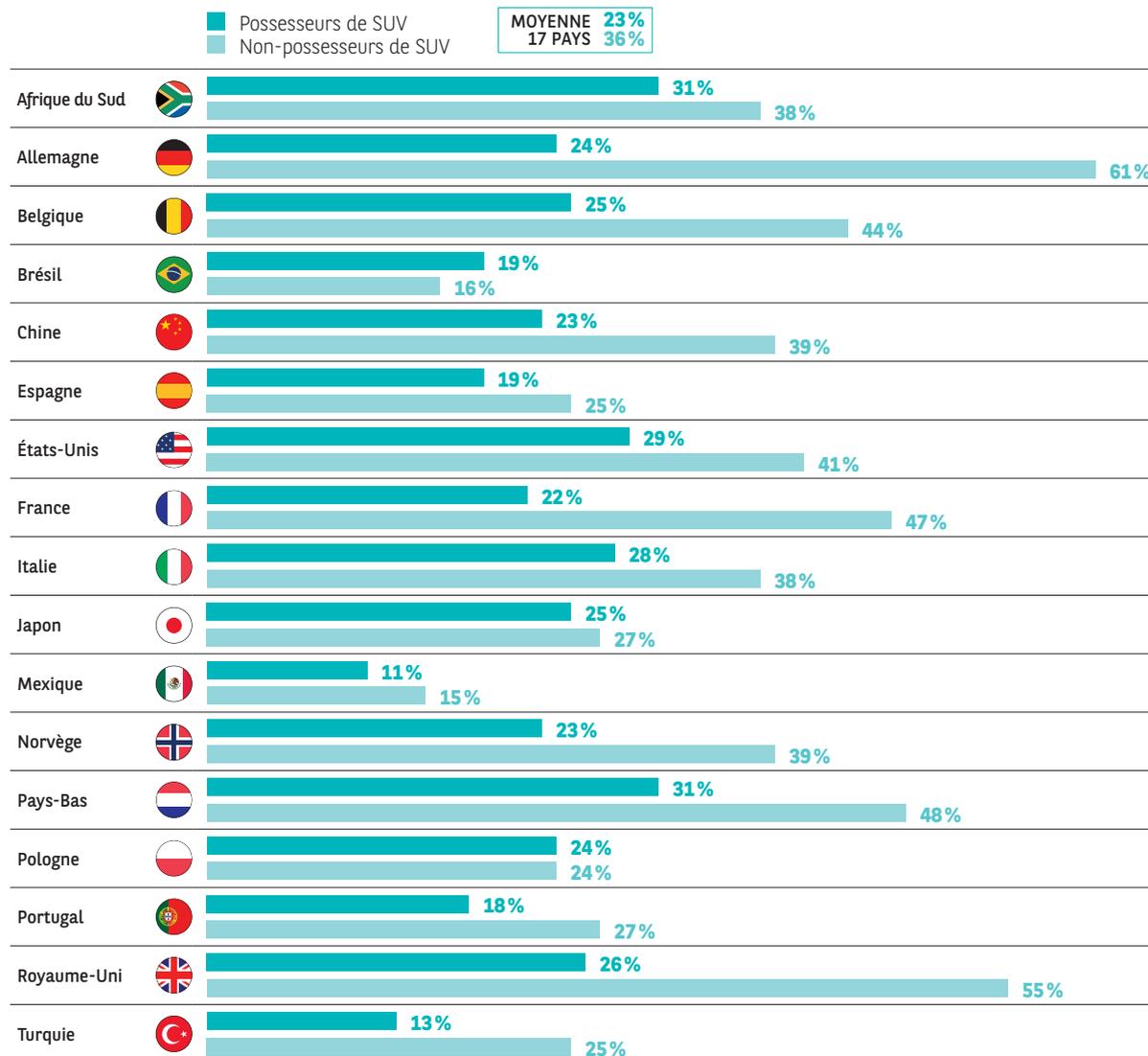


Fig. 7

Par rapport à un autre type de véhicule, pensez-vous qu'un véhicule SUV pollue plus, moins ou ni plus ni moins ?

Une seule réponse possible. Part de « plus ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

UN VÉHICULE SOCIÉTALEMENT CRITIQUÉ

La question environnementale est bien la pierre d'achoppement qui voit les pro ou anti SUV s'opposer. Avec constance et régularité, le débat public se fait écho des critiques qui s'abattent sur le SUV en la matière. Selon une étude d'octobre 2019 de l'Agence internationale de l'énergie, les SUV sont les deuxièmes contributeurs de l'augmentation des émissions de CO₂ au niveau mondial depuis 2010, derrière la production d'électricité, précédant l'industrie lourde, le transport routier et l'aviation. Une étude du Fonds mondial pour la nature (WWF) arrive aux mêmes conclusions. Pour autant, il convient de nuancer ce résultat en fonction du type de SUV. L'impact d'un SUV américain, plus lourd, plus imposant, plus puissant et encore moins aérodynamique que son homologue européen, est beaucoup plus significatif. Il convient aussi de souligner que la croissance des ventes des SUV dans certains pays comme la France va de pair avec la diminution de celle des véhicules diesel. « L'électrification » croissante des gammes ainsi que le renforcement des contraintes environnementales participent d'une évolution vertueuse en matière de consommation énergétique à l'usage.

Mais cette question ne constitue pas le seul reproche qui fait du SUV un sujet qui divise. Sa taille et son encombrement posent souvent problèmes dans les villes où il est de plus en plus présent. Les voies de circulation et les parkings sont ainsi sous-dimensionnés pour qu'il y trouve facilement sa place.

Autre sujet de critique, sa nature accidentogène. Une étude d'AXA, réalisée en Suisse en août 2020,

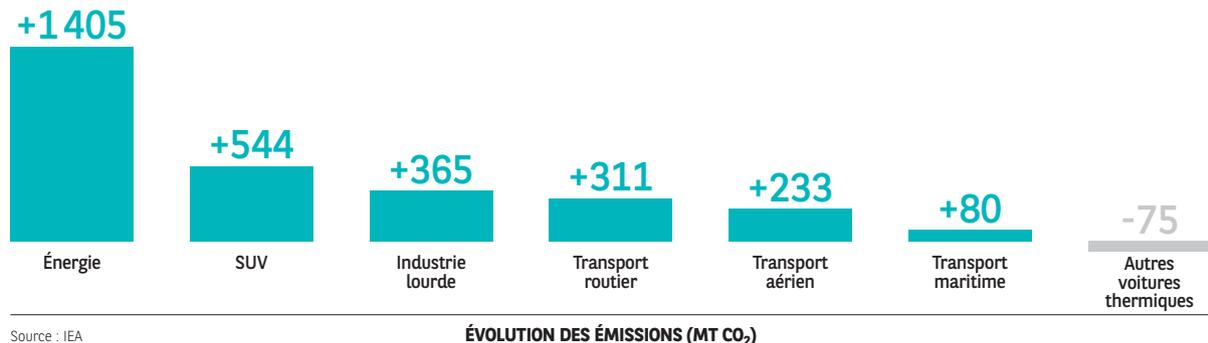


soulignait que plus la taille d'un SUV est importante, plus le risque d'accident est élevé. En 2018, aux États-Unis, la Governors Highway Safety Association soulignait que le développement important des light trucks augmentait la mortalité des piétons dans les accidents de la route.

Fig. 8 / Contexte

Évolution des émissions mondiales de CO₂ par secteur énergétique, 2010-2018

L'essor mondial des SUV remet en cause les efforts de réduction des émissions - World Energy Outlook 2019

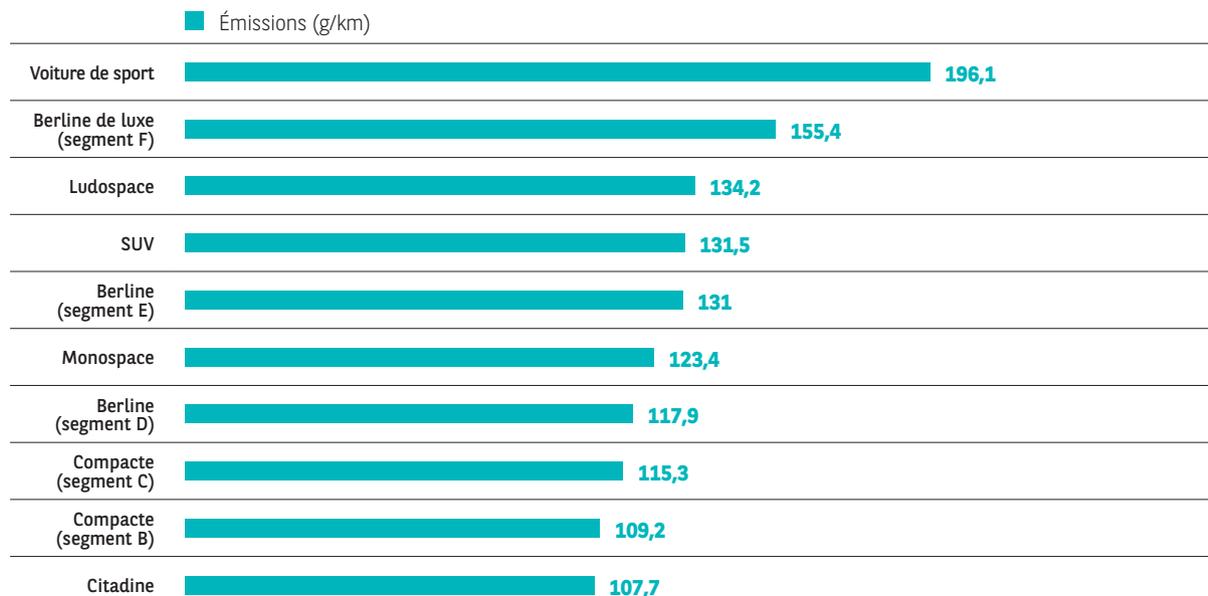


Source : IEA

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS (MT CO₂)

Fig. 9 / Contexte

Émissions moyennes de CO₂ par segment, en Europe en 2019



Source : JATO

L'ESSENTIEL

45 %

des possesseurs de SUV se trompent sur la nature de leur véhicule contre seulement 5 % des non-possesseurs

8/10

possesseurs de SUV apprécient son rapport qualité prix

6/10

possesseurs de SUV, hors Europe, circulent essentiellement en ville et en environnement urbain

1/2

possesseur de SUV trouve les critiques justifiées à son sujet contre 2 non-possesseurs sur 3

23 %

des possesseurs de SUV trouvent qu'il pollue plus que tout autre véhicule contre 36 % des non-possesseurs

4/10

non-possesseurs de SUV trouvent que ses acheteurs suivent une mode





2

SUV, UNE RÉUSSITE QUI EN IMPOSE

Alors que le SUV divise comme aucun autre véhicule avant lui, alors qu'il génère des oppositions franches et nettes, des débats enflammés, comment expliquer sa réussite insolente qui en fait aujourd'hui le premier segment du marché automobile ? Une réussite mondiale à laquelle n'échappe aucun des 17 pays de cette étude et plus largement toutes les nations où se vendent des voitures. Car, oui, le SUV plaît et propose de nombreux arguments qui ont su séduire un nombre toujours plus grand d'automobilistes et aussi de passagers. Oui, le SUV connaît un succès que personne n'a vu venir et est promis à un avenir tout aussi prometteur, encore plus en bénéficiant dans les années à venir du coup de baguette magique de la fée électricité.

LA RÉFÉRENCE DU MARCHÉ

UNE DOMINATION GLOBALE

C'est le rêve de tout industriel. Voir un produit s'imposer partout dans le monde, à une vitesse fulgurante, et dépasser toutes les attentes que l'on a pu placer en lui, même de façon déraisonnable. Le SUV est l'un de ces rêves devenu réalité, en un temps restreint, pour s'imposer comme le segment de référence du marché automobile.

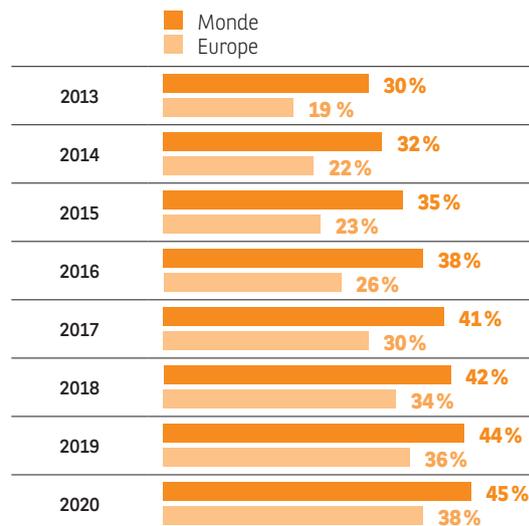
Aujourd'hui, dans le monde entier, il pèse pour 45 % des ventes et pour 38 % dans l'Union européenne. Dans cette dernière, sa part de marché a été multipliée presque par 2 depuis 2013 (**Fig. 10**). Au plan mondial, sur la même période, la croissance est moins impressionnante, mais représente un bond de 50 %.

Tout en haut de l'affiche, on trouve les USA, pays auquel on associe volontiers grandes voitures et grands espaces. Les SUV remportent un peu plus de la moitié du marché automobile (52 %), avec une croissance des ventes de 50 % en moins de 10 ans. Avec respectivement 48 % de parts de marché, la Chine est le second pays de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022 où plus ou moins 1 automobiliste sur 2 conduit un SUV. Portugal,

Turquie, Brésil et Mexique occupent les dernières places de ce classement (28 %, 28 %, 26 % et 19 %). La France se situe quant à elle légèrement au-dessus de la moyenne européenne avec 40 % de parts de marché pour le SUV, chiffre autour duquel se positionnent la plupart des autres pays (**Fig. 11**).

Fig. 10 / Contexte

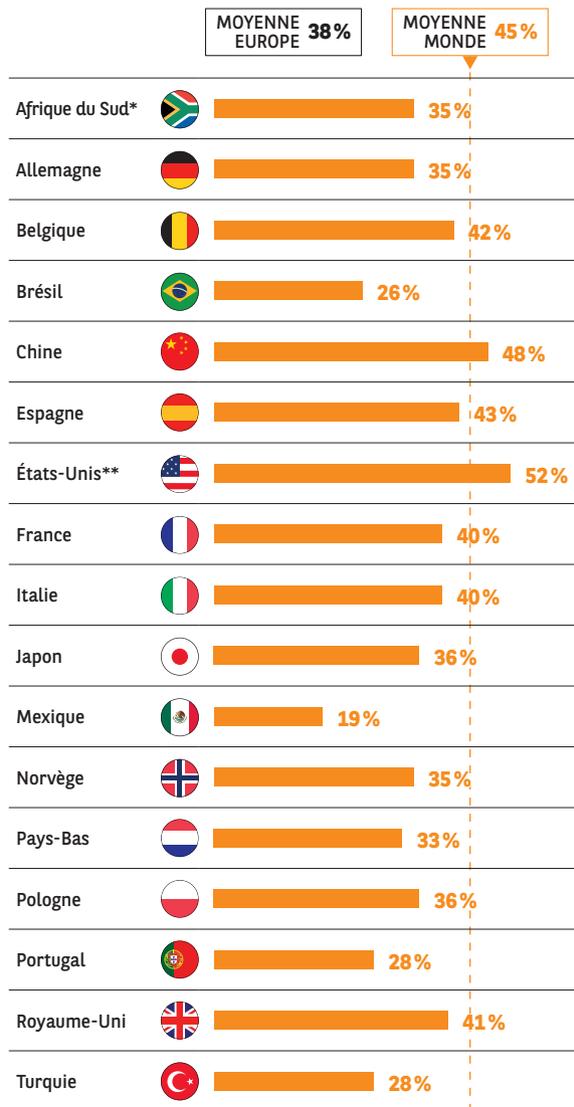
Évolution de la part de marché du SUV dans les ventes de véhicules particuliers neufs



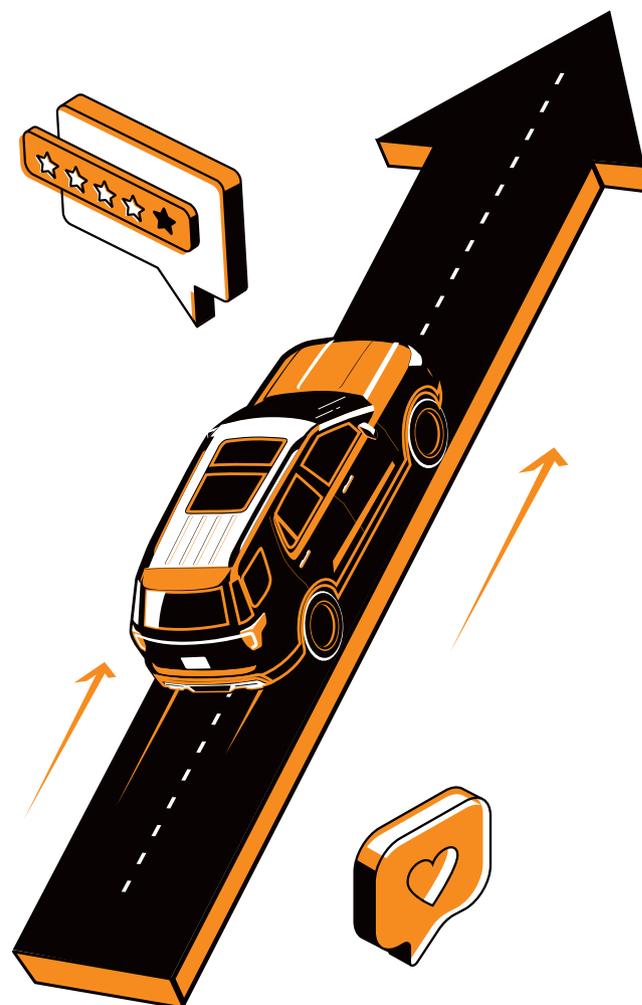
Source : C-Ways d'après fédérations professionnelles et instituts nationaux de statistiques.

Fig. 11 / Contexte

Part de marché des SUV dans les ventes de véhicules particuliers neufs en 2020



Source : C-Ways d'après fédérations professionnelles et instituts nationaux de statistiques.



* Part de marché 2020 non consolidée.

** Aux États-Unis, le marché VPN comprend les véhicules de type pick-up.

IL Y EN A POUR TOUS LES COÛTS

Avant de recueillir les points de vue des automobilistes sur les raisons de ce succès, une explication s'impose avec évidence. Au fil du temps le SUV s'est vu proposé à une gamme de prix la plus large possible, équivalente à celle des berlines. On peut ainsi parler tout à la fois de SUV de luxe et de SUV low-cost, ce qui n'allait pas de soi quant à la nature de ce type de véhicule. Associé souvent à un véhicule imposant et encombrant, le SUV se présente désormais sous toutes les tailles et surtout, comme nous venons de le souligner, à tous les prix. Entre un Dacia Duster ou Ssangyong Tivoli et une Rolls Royce Cullinan, on passe de 14000 € à 340000 €, soit un rapport de 1 à 25 (**Fig. 12**). Pour autant, il faut convenir que l'essentiel des modèles se concentre autour de 30000 € à 40000 €. À titre d'exemple, en France, le prix médian pondéré par les ventes s'établit à 32500 €.

LES MARQUES QUI RIMENT AVEC SUV

Cette large gamme de prix du SUV sous-entend aussi une autre information essentielle pour en expliquer le succès : toutes les marques ou presque s'y sont converties.

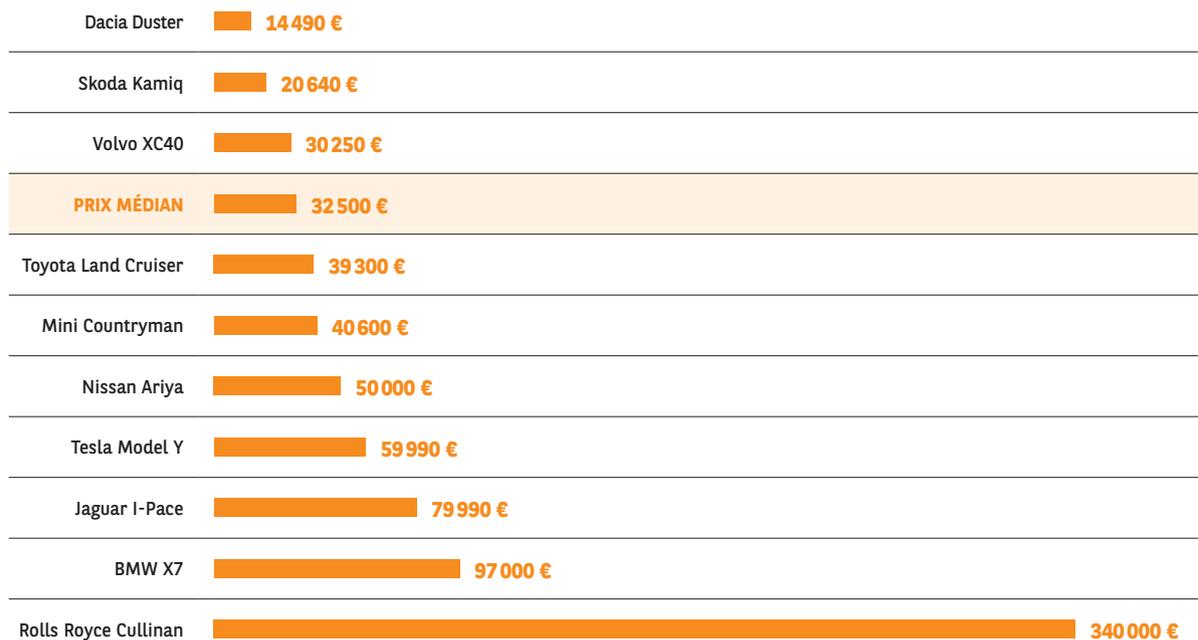
Dans l'imaginaire des personnes interrogées pour cet Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022, Jeep reste pour beaucoup associée au SUV. La marque arrive ainsi en tête dans plus de 1 pays sur 2. Cependant ce n'est pas le cas aux USA, son pays d'origine, où elle se trouve détrônée par Ford. Pour autant, en termes de vente, la Jeep Compass n'occupe « seulement » que la 16^e position du classement des ventes mondiales.

Autre marque à tirer son épingle du jeu de la reconnaissance, BMW. Avec trois premières places et huit deuxièmes places, les trois lettres de la marque allemande sont clairement associées aux trois lettres du SUV. Pas étonnant, dans la mesure où elle a décliné en miroir de sa gamme de berlines les différentes classes X de ses SUV.

Toyota vient enfin compléter le podium des marques qui incarnent le SUV avec deux premières places et aussi de nombreuses troisièmes places. Un résultat somme toute logique puisque le Toyota Rav 4 a été le SUV le plus vendu au monde en 2019 à plus de 950000 exemplaires (source : IHS) (**Fig. 13**), s'imposant au 4^e rang du classement des ventes de véhicules de tourisme. Depuis son lancement en 1994, il s'en est même écoulé 10 millions d'exemplaires.

Ensuite, le palmarès des marques associées au SUV fait apparaître de nombreux noms. Une diversité qui se reflète au niveau des ventes puisque huit marques différentes occupent les huit premières places du classement.

Au plan mondial des ventes annuelles, les marques japonaises et coréennes jouent les premiers rôles, seul Volkswagen avec le Tiguan et Chevrolet avec l'Equinox se glissent aux troisièmes et huitièmes places. Volkswagen que l'on retrouve très présent en Europe avec, à nouveau, le Tiguan et le T-Roc qui arrivent en deuxième et troisième positions des ventes annuelles (**Fig. 14**). Le Renault Captur vient perturber l'hégémonie allemande en se plaçant, de peu, en tête des ventes avec 179000 exemplaires.

Fig. 12 / Contexte**Prix catalogue des SUV vendus en France en 2021**

Source : C-Ways d'après les sites des constructeurs.

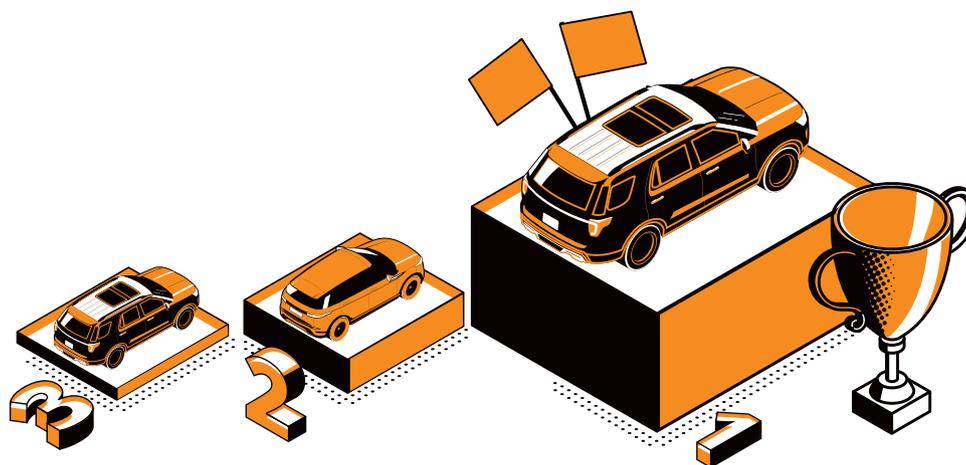
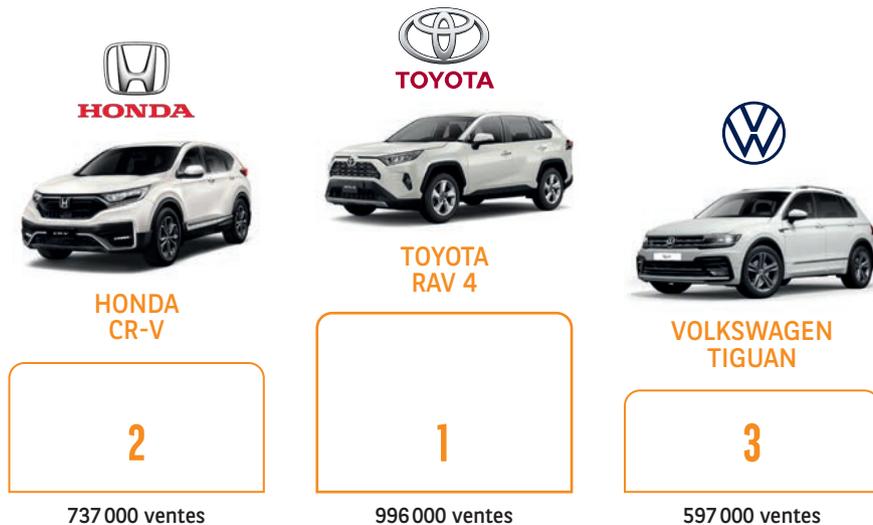


Fig. 13 / Contexte

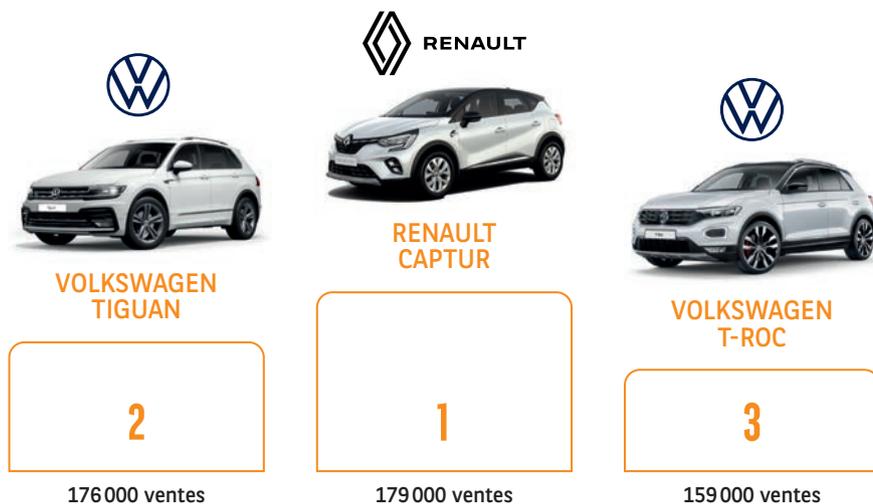
Top 3 des ventes mondiales de SUV en 2020



Source : Statista.

Fig. 14 / Contexte

Top 3 des ventes européennes de SUV en 2020



Source : Statista.

ATOUPS POUR PLAIRE

UN CONCEPT BIEN IDENTIFIÉ

Si, comme nous l'avons souligné, le terme de SUV et sa désignation reposent sur une identité floue, aux frontières mouvantes selon les pays et selon que l'on en soit ou non possesseur, le concept est quant à lui perçu avec clarté.

Deux critères « physiques », qui signent le design spécifique des SUV, sont mis en avant par les automobilistes. 34 % d'entre eux soulignent d'abord son habitacle spacieux (**Fig. 15**). C'est le cas pour près d'1 personne sur 2 en Chine, aux USA, en Afrique du Sud, au Brésil ou encore au Portugal. Un point de vue beaucoup moins partagé par les Norvégiens, les Japonais, les Allemands, les Belges et les Polonais.

Deuxième caractéristique qui distingue les SUV selon les automobilistes, la carrosserie rehaussée du véhicule (32 %). Les Italiens et les Allemands s'associent aux Sud-Africains et aux Turcs pour être les plus nombreux à le constater, tandis que les Polonais et les Mexicains en font particulièrement peu de cas (seulement 7 % et 14 %).

En troisième position, le sentiment de sécurité dégagé par les SUV s'impose aux yeux des automobilistes dans des proportions similaires (31 %). Une fois encore, on peut y voir l'influence du design spécifique de ce type de véhicule, dont la silhouette globalement plus massive que celle des berlines génère ce sentiment. Il n'est d'ailleurs pas anodin que la position surélevée, souvent synonyme de conduite plus sûre, enregistre des opinions quasiment identiques. Ce sentiment de sécurité, les Mexicains sont les plus nombreux à le constater, à l'opposé des Britanniques, près de deux fois moins convaincus.

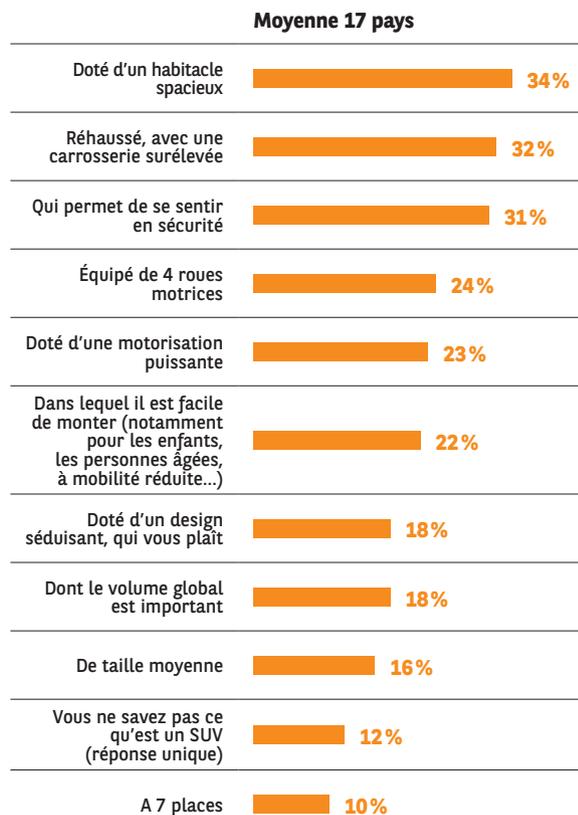
Les autres critères recueillent moins du quart de suffrages. À noter que la transmission 4x4 se situe en quatrième position de ce classement alors qu'elle équipe désormais rarement les SUV.

UN VÉHICULE AUX VALEURS SÛRES...

En toute cohérence ces caractéristiques techniques soulignées pour identifier le SUV se traduisent en « valeurs » symétriques, avec un quintet qui s'impose largement.

Fig. 15**Quels sont, d'après l'idée que vous vous en faites, les attributs qui caractérisent le mieux un SUV ?**

Trois réponses possibles.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

En ces temps d'épidémie du Covid, qui a engendré des longues périodes de confinement marquées par un repli sur le noyau familial, ainsi qu'une volonté forte à vouloir protéger les siens, il n'est sans doute pas anodin que deux items ressortent au sommet de ces valeurs.

Aux yeux des automobilistes, le SUV est en effet en premier lieu un véhicule familial (28 %). Les Sud-Africains, les Portugais et les Mexicains sont les plus nombreux à l'affirmer, à l'inverse des Japonais et peut-être plus étonnamment des Turcs. Contrairement au Japon où le taux de natalité est très faible, et donc la dimension familiale d'un véhicule moins importante, celui de la Turquie est nettement plus élevé (respectivement 1,36 et 2,38 par femme en 2019, source Banque Mondiale).

Troisième valeur exprimée par les automobilistes, la sécurité (26 %) est clairement associée au SUV, de façon relativement homogène dans tous les pays (Fig. 16). Les Turcs, les Italiens et les Américains s'y montrent cependant les plus sensibles alors que les Japonais, une fois encore, ainsi que les Polonais y sont moins attachés.

Entre les deux, les dispositions tout terrain du SUV recueillent 27 % des suffrages. Cette fois-ci les écarts sont plus marqués. On rencontre presque trois fois plus d'Italiens que d'Américains, pour y faire référence. Un score qui, concernant ces derniers, va à l'encontre du cliché faisant des États-Unis la nation offrant de vastes territoires où les obstacles à franchir ne manquent pas.

Pour compléter ce quintet des valeurs du SUV les plus appréciées par les automobilistes, puissance et confort recueillent respectivement 24 % et 23 %. Les tenants de la puissance se rencontrent chez les voisins Néerlandais et Allemands, contrairement aux Français et aux Portugais. Les partisans du

confort se comptent surtout chez les « cousins germains » Brésiliens et Portugais, à l'opposé des Norvégiens et des Japonais qui y sont peu sensibles. À noter que le SUV est très peu vu comme un véhicule qui consomme peu (7 %) (Fig. 17).

... MAIS QUI SE DISTINGUE DE LA VOITURE IDÉALE

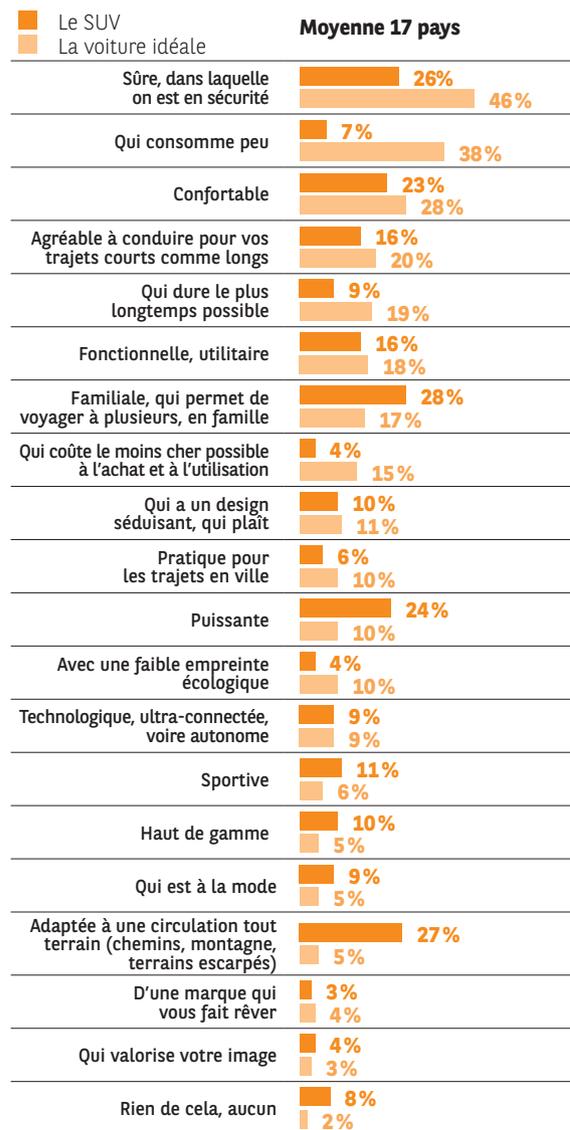
Ce dernier critère de faible consommation est l'un de ceux qui éloignent le plus le SUV de la voiture idéale, pour les automobilistes. 38 % le voient comme l'un des accomplissements automobiles, seulement précédé par la sécurité. Cet idéal d'une voiture qui consomme peu est exprimé au Portugal, en Pologne, au Brésil et en Afrique du Sud par près d'1 personne sur 2, contre seulement le quart des Chinois et des Américains. L'idéal d'un véhicule sécurisant est plus également réparti, avec cependant des hauts en Espagne, en Italie et au Brésil, et un point bas en France.

De façon générale, ce sont les différences concernant de très nombreux critères qui s'avèrent particulièrement frappantes. Le SUV est un véhicule familial pour 28 % des personnes interrogées, alors que le véhicule idéal possède ce critère pour seulement 17 % des participants. Et c'est aussi valable pour d'autres critères : si 24 % considèrent le SUV comme un véhicule puissant, seulement 10 % pensent que le véhicule idéal l'est aussi. À l'inverse, 15 % estiment que la voiture idéale doit coûter le moins cher possible à l'achat et à l'utilisation alors que seulement 4 % pensent la même chose du SUV. Seuls quelques items recueillent des points de vue quasi identiques, dont trois liés au style du véhicule et à son design.

Fig. 16

Comment considérez-vous...

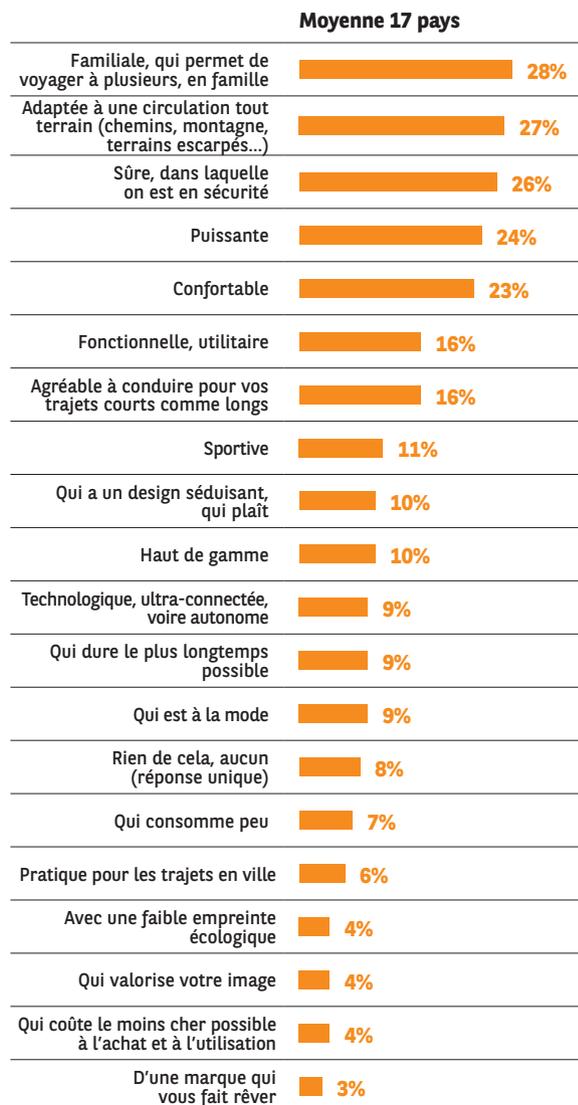
Trois réponses possibles.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

Fig. 17**Concernant le SUV, considérez-vous que c'est une voiture...**

Trois réponses possibles.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

CARACTÉRISTIQUES ET UTILISATION : LA GRANDE COHÉRENCE

Ayant principalement à l'esprit un SUV à l'identité familiale et qui rassure question sécurité, les automobilistes possesseurs de ce type de véhicule se montrent cohérents dans l'utilisation qu'ils en ont. Pour 68 % d'entre eux, le SUV sert d'abord à partir en vacances ou en week-end, soit 7 points de plus que pour les non-possesseurs (**Fig. 18**). À ce sujet, les différences sont à nouveau très marquées entre pays. On trouve le plus grand nombre de vacanciers-SUV en Turquie, en Pologne, en Italie et en Espagne, alors que les Norvégiens, les Néerlandais, les Chinois, les Britanniques et les Allemands arpentent beaucoup moins les routes des loisirs et des vacances à son volant. À noter que le Japon et les Pays-Bas connaissent des différences significatives entre possesseurs et non-possesseurs, ces différences étant quasi inexistantes en Norvège et en Chine.

ÇA ROULE POUR LE SUV

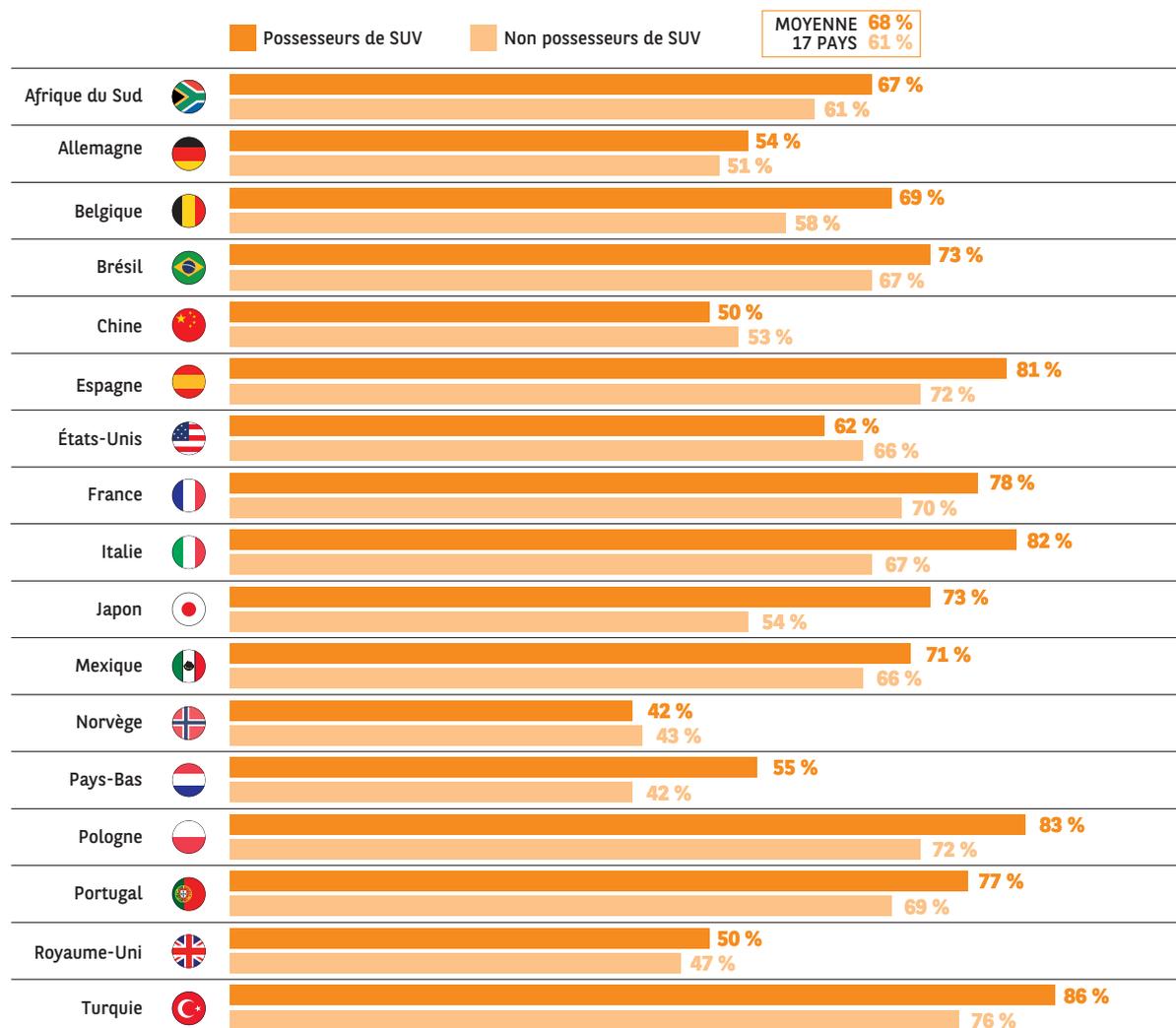
Alors oui, on roule plus en SUV pour profiter des congés, mais tout simplement on roule plus, tous usages confondus. Chaque année, un possesseur de SUV effectuera en moyenne 15251 km contre seulement 13506 km pour un non-possesseur (**Fig. 19**). Et dans tous les pays, les plus grands rouleurs sont des possesseurs. En Italie et en Espagne, l'écart entre les deux catégories d'automobilistes dépasse même les 3000 km annuels, alors qu'aux Pays-Bas, en Afrique du Sud, en Chine et au Brésil, il est inférieur à 1000. L'espace intérieur, le confort et la sécurité proposés par les SUV plaident pour un kilométrage parcouru plus élevé.

Fig. 18

À quelle fréquence utilisez-vous votre véhicule pour des déplacements occasionnels, comme des week-ends ou des vacances ?

Une seule réponse possible. Part de « souvent » et « systématiquement ».

Base : possesseurs d'un véhicule.

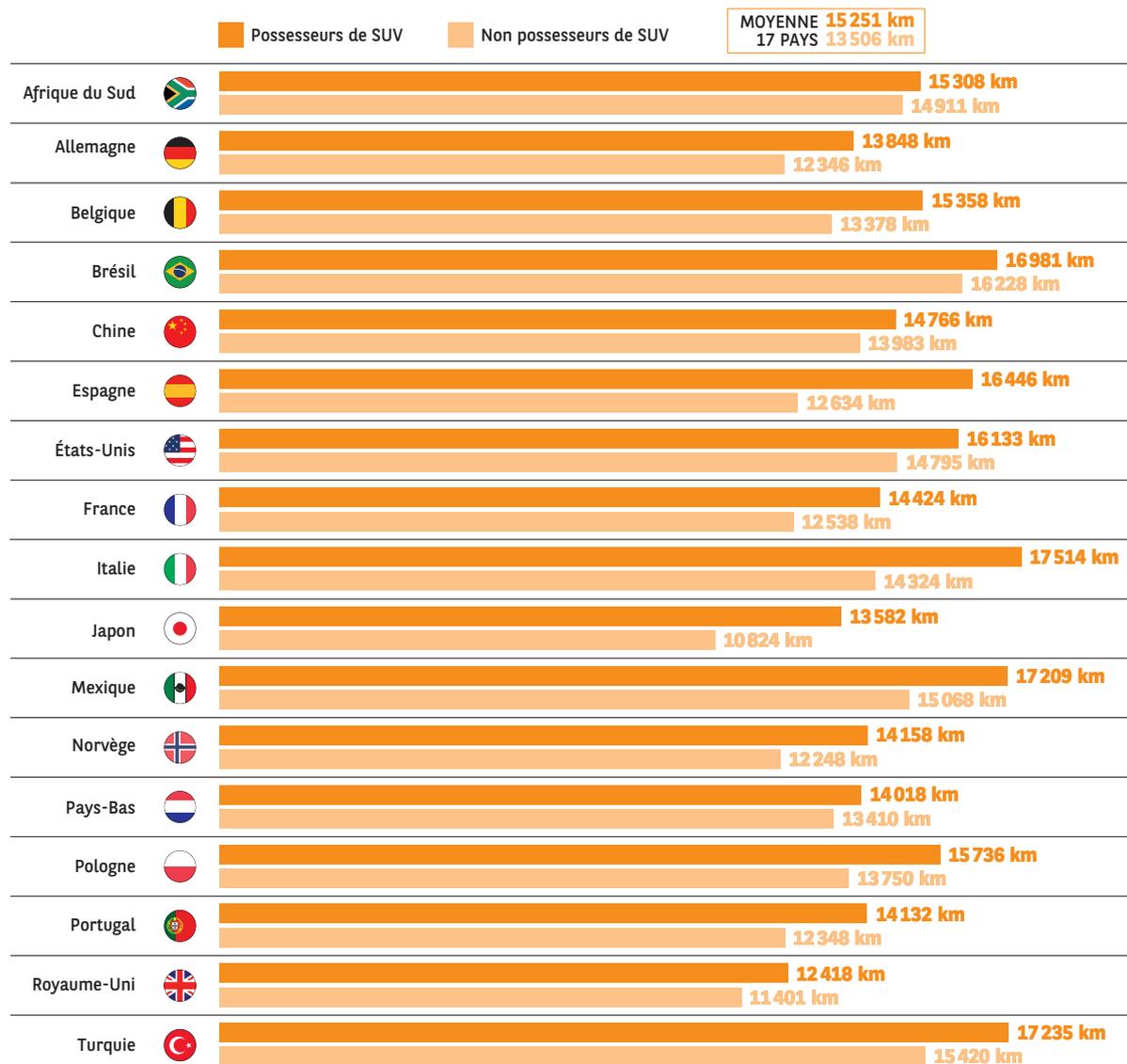


Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

Fig. 19

Combien de kilomètres estimez-vous parcourir par an avec votre véhicule ?

Une seule réponse possible. Base : possesseurs d'un véhicule.



Source : L'Observatoire Cetelem de L'Automobile 2022.

QUAND L'ÉLECTRIQUE SUPPRIME CERTAINES TENSIONS

ALERTE CONSO

Nous avons vu que le SUV n'était pas assimilé à un véhicule qui consommait peu. La consommation en carburant est de fait un sujet qui questionne, même les possesseurs de SUV, dans un contexte où les prix à la pompe se sont emballés. 34 % d'entre eux désignent la consommation comme la principale raison qui les a fait hésiter à acheter un SUV, une préoccupation partagée surtout par les plus de 55 ans (**Fig. 20**). Une question particulièrement sensible dans les pays émergents, en Italie et en Espagne. La Norvège, pays de la voiture électrique, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et le Japon sont moins concernés par cette problématique. Mais il faut voir derrière cette préoccupation une dimension essentiellement économique et pas vraiment environnementale. Seulement 23 % des possesseurs de SUV ont hésité à l'acheter, confrontés au potentiel impact environnemental de ce type de véhicule.

LA FÉE ÉLECTRICITÉ BÉNÉFIQUE AU SUV

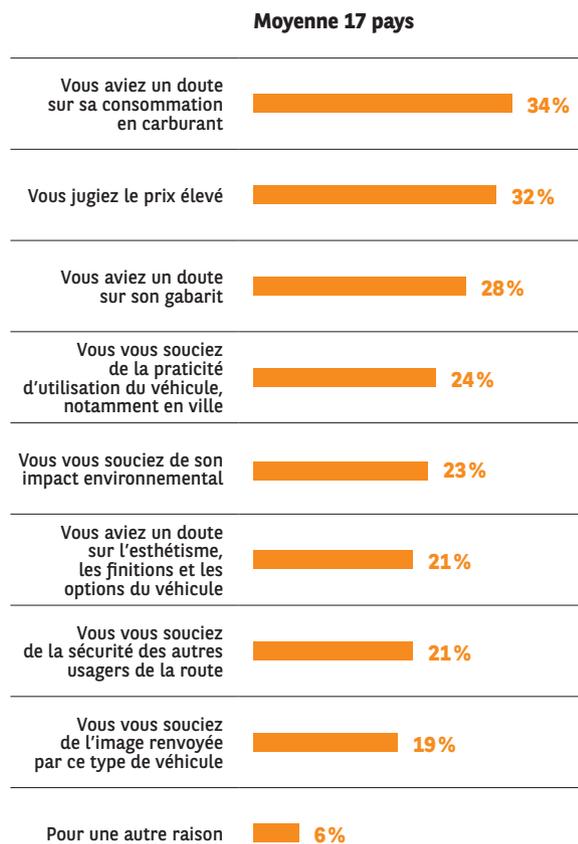
Mais s'il doit y avoir impact environnemental, les automobilistes ont une idée pour le réduire. 77 % estiment que la production de SUV électriques ou hybrides permettrait d'atteindre cet objectif. Dans les pays émergents, ainsi qu'en Pologne, cette solution est même plébiscitée avec des taux d'adhésion qui voisinent, voire dépassent, les 90 %. À l'inverse, des pays comme l'Allemagne, la Belgique et la France se montrent un peu plus mitigés avec des réponses positives inférieures à 60 % (**Fig. 21**). Nous avons déjà constaté, dans des éditions précédentes de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile, le regroupement de ces trois pays sur les thématiques liées à l'environnement. Un regroupement dû à leur maturité sur ce sujet et à la prise en compte d'un impact environnemental qui ne se limiterait pas à la seule consommation d'énergie.

Fig. 20

Quels sont les éléments qui vous ont fait hésiter entre le SUV que vous avez acheté et un autre type de véhicule ?

Trois réponses possibles.

Base : possesseurs d'un véhicule ayant déclaré avoir un SUV et ayant hésité lors de l'achat.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

SUV ÉLECTRIQUE - CITADINE THERMIQUE : 1-0

La fée électricité fait également preuve de sa supériorité environnementale lorsqu'il s'agit d'opposer SUV électrique et citadine thermique. De match alors il n'y a pas, ou presque, le premier recueillant en moyenne 71 % d'opinions favorables contre 29 % pour la seconde (**Fig. 22**). Là encore, on retrouve les mêmes oppositions géographiques que celles vues précédemment avec d'un côté des pays émergents qui soutiennent sans réserve le SUV électrique et de l'autre notre trio, auquel on peut ajouter la Norvège, qui se montre plus sceptique. L'Allemagne est même le seul pays où la citadine thermique l'emporte sur le SUV électrique, la France étant à 1 % de penser la même chose. À noter aussi le particularisme ibérique qui voit l'Espagne et le Portugal afficher des scores comparables à ceux des pays émergents.

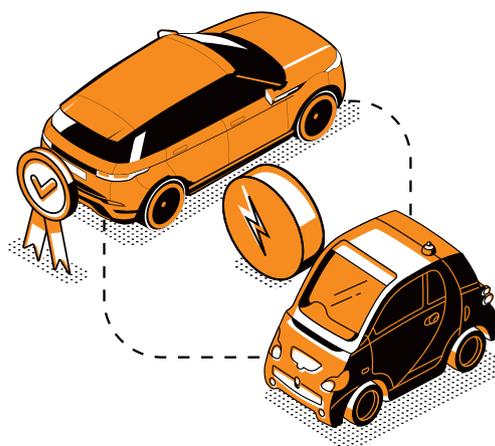
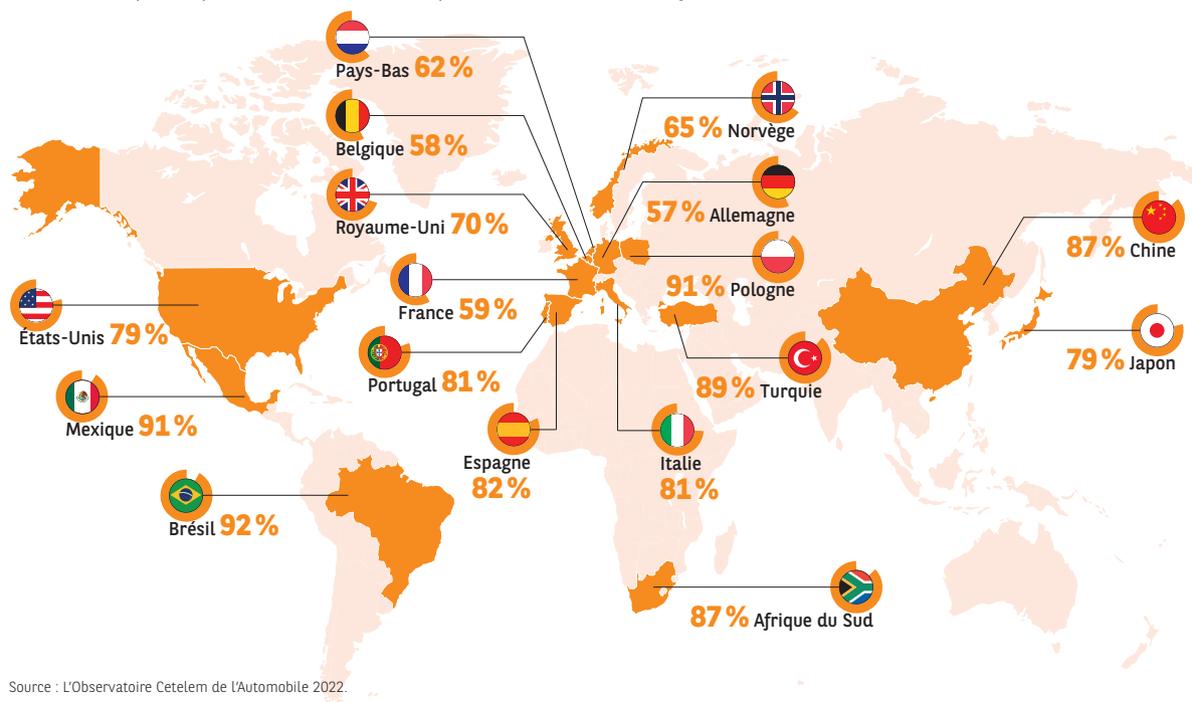


Fig. 21

Pensez-vous que produire des véhicules SUV électriques ou hybrides permet de réduire leur impact environnemental ?

Une seule réponse possible. Part de « oui, plutôt » et « oui, tout à fait ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

LA RÉPONSE DES CONSTRUCTEURS DANS LE SENS DES ATTENTES

Le tropisme électrique des automobilistes les invite aussi à regarder avec bienveillance les efforts des constructeurs automobiles à vouloir proposer davantage de véhicules hybrides ou électriques. Pour 83 % des personnes interrogées, ils font d'abord preuve d'anticipation. Anticipation des restrictions de circulation urbaine, d'objectif de neutralité carbone, de la disparition programmée des moteurs thermiques.

Une fois encore, hormis l'Espagne, l'Italie et la Pologne, les pays occidentaux sont légèrement moins enclins à le penser.

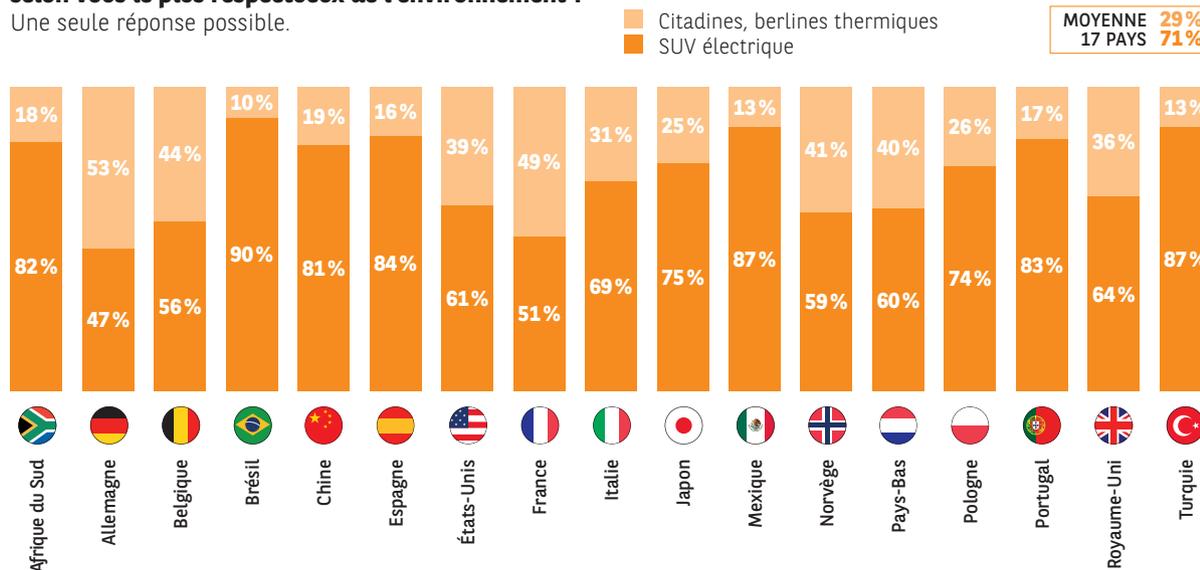
Avec un pourcentage quasiment identique (82 %), les automobilistes pensent que les constructeurs s'appuient sur ce type de motorisation pour atteindre les objectifs environnementaux, toujours plus contraignants, qui leur sont fixés (Fig. 23). À ce sujet, les réponses entre pays sont plus homogènes que sur l'item précédent.

Alors que 78 % jugent aussi que les constructeurs répondent aux attentes des automobilistes, deux bémols se glissent cependant dans ce concert relativement positif. 79 % de ces derniers estiment qu'ils en profitent pour augmenter leurs tarifs et 76 % jugent qu'ils se donnent ainsi bonne conscience. La dichotomie géographique traditionnelle éclate pour faire place à des regroupements inédits. Brésiliens, Français et Polonais se regroupent au sein d'un trio qui vilipende l'âpreté aux gains des constructeurs. Côté indulgents, on rencontre les Japonais et les Chinois. Pour condamner la bonne conscience facile que s'offrent les constructeurs, les Français s'associent aux Espagnols, aux Turcs, aux Brésiliens,

Fig. 22

Lequel des deux types de véhicules suivants est selon vous le plus respectueux de l'environnement ?

Une seule réponse possible.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

aux Polonais et aux Japonais. Et c'est au tour des Norvégiens, des Néerlandais et des Portugais d'être moins soupçonneux.

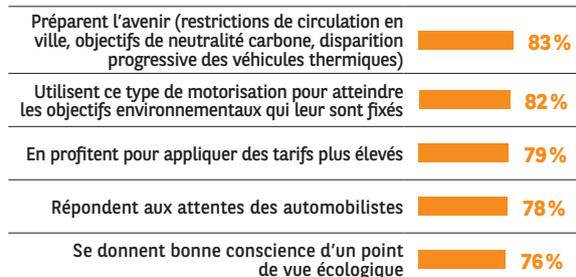
Fig. 23

Pensez-vous qu'en proposant des SUV hybrides ou électriques, les constructeurs...

Une seule réponse possible par modalité.

Part de « oui, plutôt » et « oui, tout à fait ».

Moyenne 17 pays



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

LE SUV SE BRANCHE À L'ÉLECTRIQUE

Alors que le marché automobile voit l'émergence de « pure electric players » en matière de conception de SUV, force est de constater que les trois années à venir seront marquées du sceau massif d'une électrification à 100 % de nombreux véhicules de ce type.

Fig. 24 / Contexte

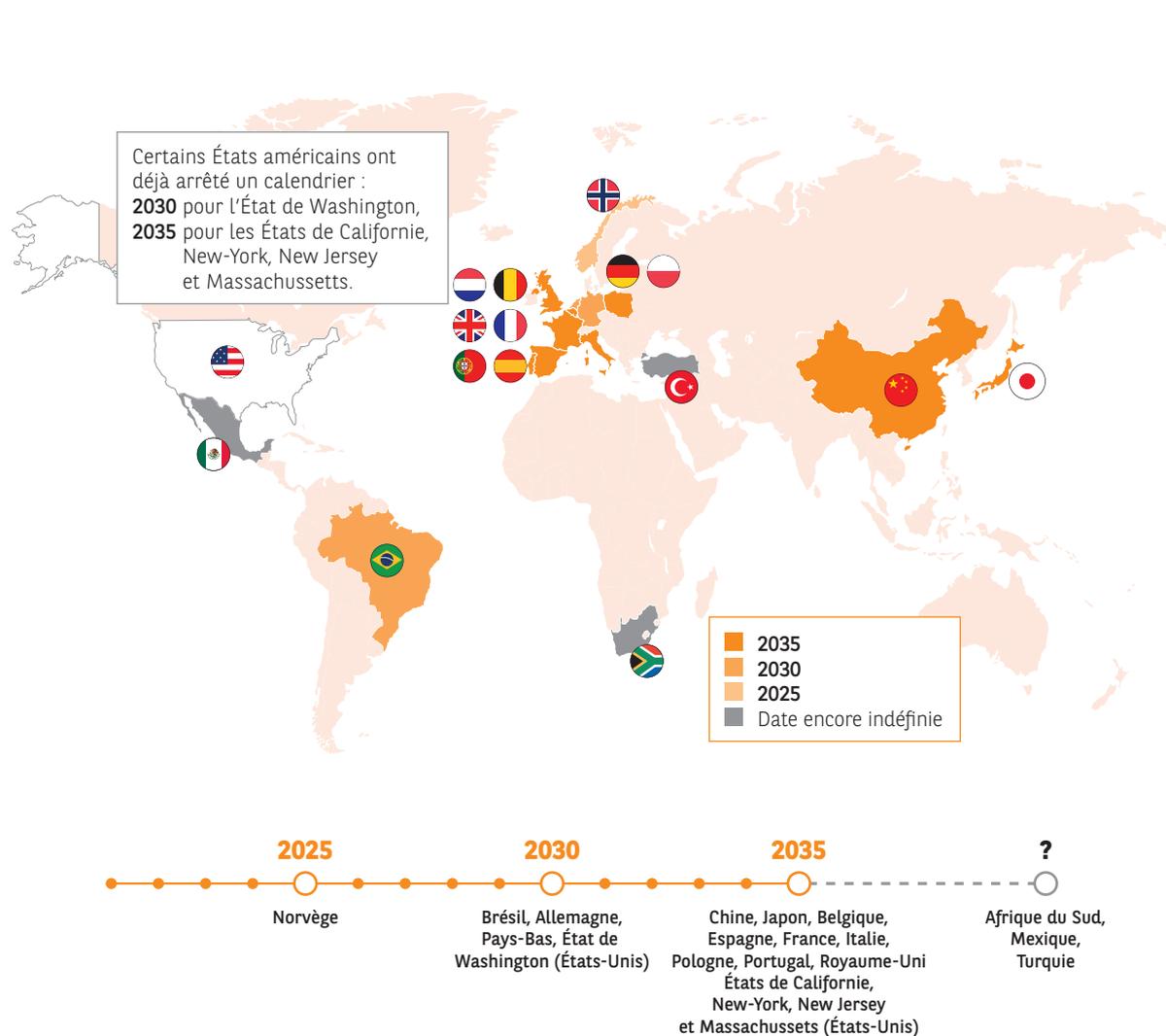
Disponibilité d'une version électrique parmi les véhicules SUV dont la sortie est annoncée entre 2022 et 2024

	Disponible en thermique ou PHEV	Disponible en 100 % électrique	Année de sortie		Disponible en thermique ou PHEV	Disponible en 100 % électrique	Année de sortie
RENAULT Kadjar	●		2022	PEUGEOT 3008	●	●	2023
PEUGEOT 4008	●		2022	ALPINE SUV		●	2023
ALFA ROMEO SUV Urbain (plateforme 2008)			2022	AUDI Q2 E TRON		●	2023
ALFA ROMEO Tonale	●		2022	AUDI Q5 E TRON		●	2023
BMW X8	●		2022	CUPRA TAVASCAN		●	2023
FORD EVOS			2022	DACIA DUSTER	●		2023
LEXUS LF-Z		●	2022	FIAT SUV COMPACT	●	●	2023
MERCEDES EQS SUV		●	2022	VOLVO XC100		●	2023
MITSUBISHI OUTLANDER	●		2022	HYUNDAI TUCSON	●		2024
PORSCHE MACAN-E		●	2022	RENAULT 4L		●	2024
SKODA ENYAQ IV GT		●	2022	PEUGEOT E-1008		●	2024
SMART SUV		●	2022	DS DS9 Crossback			2024
SUBARU SOLTERRA		●	2022	DACIA BIGSTER	●		2024
RENAULT Morphoz		●	2023	OPEL MONZA-E		●	2024

Source : C-Ways d'après les sites des constructeurs.

Fig. 25 / Contexte

Date d'interdiction à la vente de véhicules neufs thermiques ou hybrides par pays



Source : C-Ways d'après les annonces gouvernementales.

SUCCÈS AU PRÉSENT, RÉUSSITE AU FUTUR

UN CHOIX QUI S'IMPOSE À TOUS

Les ventes record enregistrées par le SUV suffiraient à s'en convaincre : le SUV rencontre actuellement un succès insolent. Les résultats de cet Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022 viennent conforter ce sentiment. Il plaît et il s'impose. Et l'essayer, ce serait encore plus définitivement l'adopter. 6 possesseurs de SUV sur 10 déclarent choisir un SUV s'ils devaient acheter un véhicule dans les 12 mois à venir. C'est, au Royaume-Uni, aux États-Unis, pays où les ventes de SUV sont les plus importantes, en Turquie et au Brésil que le choix des possesseurs est le plus affirmé (68 %, 67 %, 67 % et 67 %). À l'opposé, les Belges et les Polonais sont plus réservés, cette décision restant cependant à peu près majoritaire (49 % et 50 %). Les Français se situent quant à eux dans la juste moyenne de l'étude.

Mais mieux encore, près du tiers des non-possesseurs de SUV sont prêts à franchir le pas et, surtout, ils sont plus nombreux que les automobilistes souhaitant acquérir une berline (19 %) ou une citadine (18 %) (**Fig. 26**). Au Brésil et en Afrique du Sud, les non-possesseurs décidés

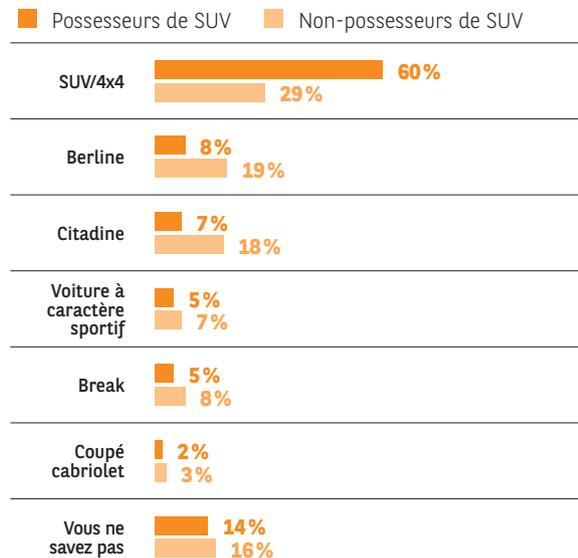
à acheter prochainement un SUV sont même majoritaires (52 % et 51 %). Il faut aller aux Pays-Bas, au Japon et au Royaume-Uni pour trouver les plus réfractaires à cette idée (12 %, 15 % et 15 %). Les non-possesseurs de SUV français, allemands et belges se montrent aussi plutôt dubitatifs (19 %) (**Fig. 27**).



Fig. 26

Si vous deviez acheter une automobile dans les 12 prochains mois, quel type de véhicule souhaiteriez-vous acquérir ?

Une seule réponse possible.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

PRIORITÉ À L'ÉLECTRICITÉ

Le choix futur de ce SUV sera alors très majoritairement électrique. 66 % des possesseurs de SUV l'affirment, 61 % des non-possesseurs le confirment (Fig. 28). Sur cette question à tonalité environnementale, on retrouve notre trio germano-franco-belge pour se montrer significativement moins enthousiaste par rapport à cette perspective, les Français étant les moins « électrophiles ». Les taux d'adhésion sont particulièrement élevés pour les deux populations de conducteurs en Turquie, en Chine et au Brésil, ainsi qu'en Italie.

INTERDIT D'INTERDIRE

En toute logique, alors que cette mesure est parfois avancée pour mettre définitivement un terme à l'impact potentiellement négatif des SUV sur l'environnement, les automobilistes s'opposent à une limitation de vente.

Les possesseurs sont seulement 30 % à l'envisager (soit à peu près le pourcentage de ceux qui ne souhaitent pas en racheter un). Un pic de 52 % est enregistré en Pologne, les possesseurs étant alors même plus favorables à cette mesure que les non-possesseurs (Fig. 29). Un plancher de 23 % est constaté au Mexique.

Si 41 % des non-possesseurs ne prônent pas non plus cette limitation, les écarts entre pays sont cette fois-ci nettement plus prononcés. Non-possesseurs britanniques, français et allemands sont ainsi majoritaires avec des opinions doublement plus fortes par rapport aux possesseurs de SUV au Royaume-Uni et en Allemagne.

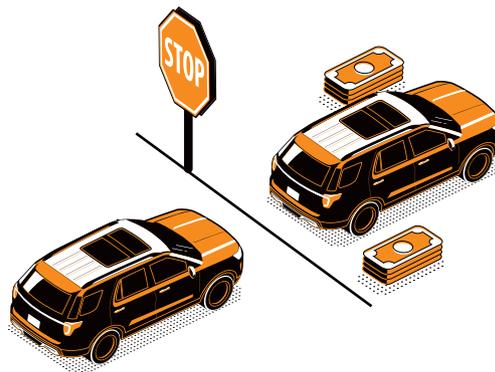
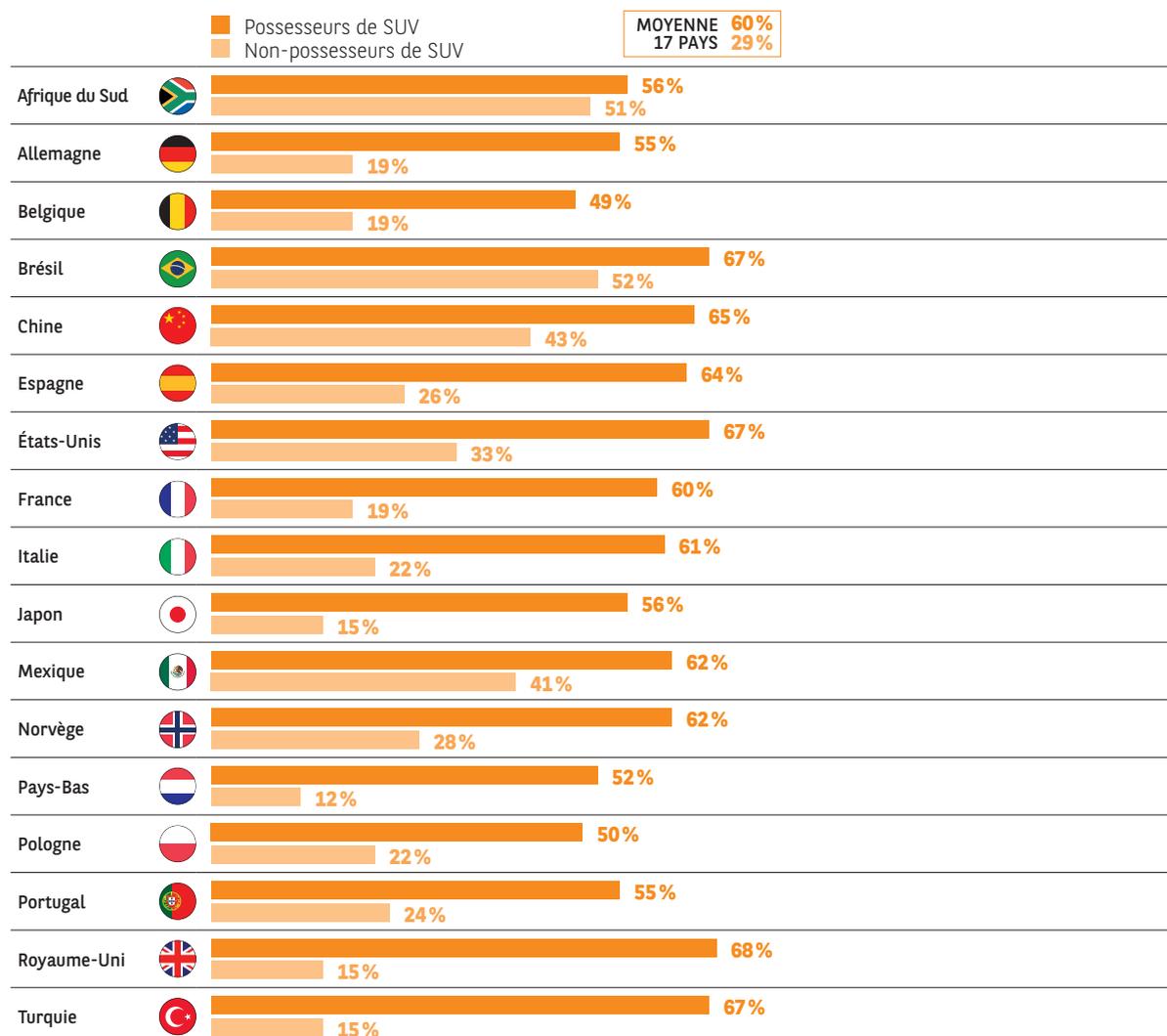


Fig. 27

Si vous deviez acheter une automobile dans les 12 prochains mois, quel type de véhicule souhaiteriez-vous acquérir ?

Une seule réponse possible. Part des répondants ayant sélectionné « SUV » ou « 4x4 ».

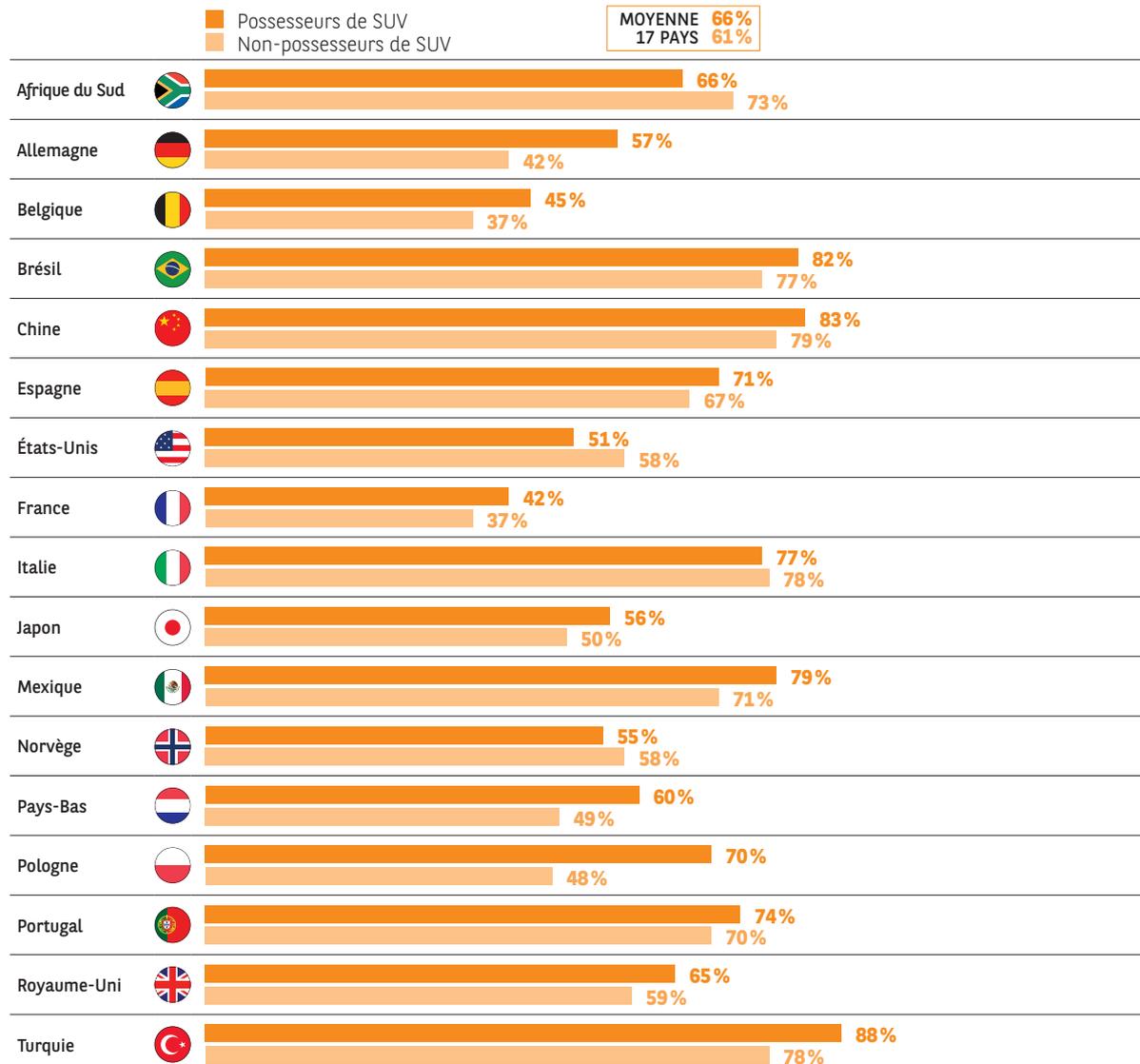
Base : possesseurs d'un véhicule.



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

Fig. 28**Et souhaiteriez-vous acquérir un véhicule électrique ou hybride ?**

Une seule réponse possible. Part de « oui ».

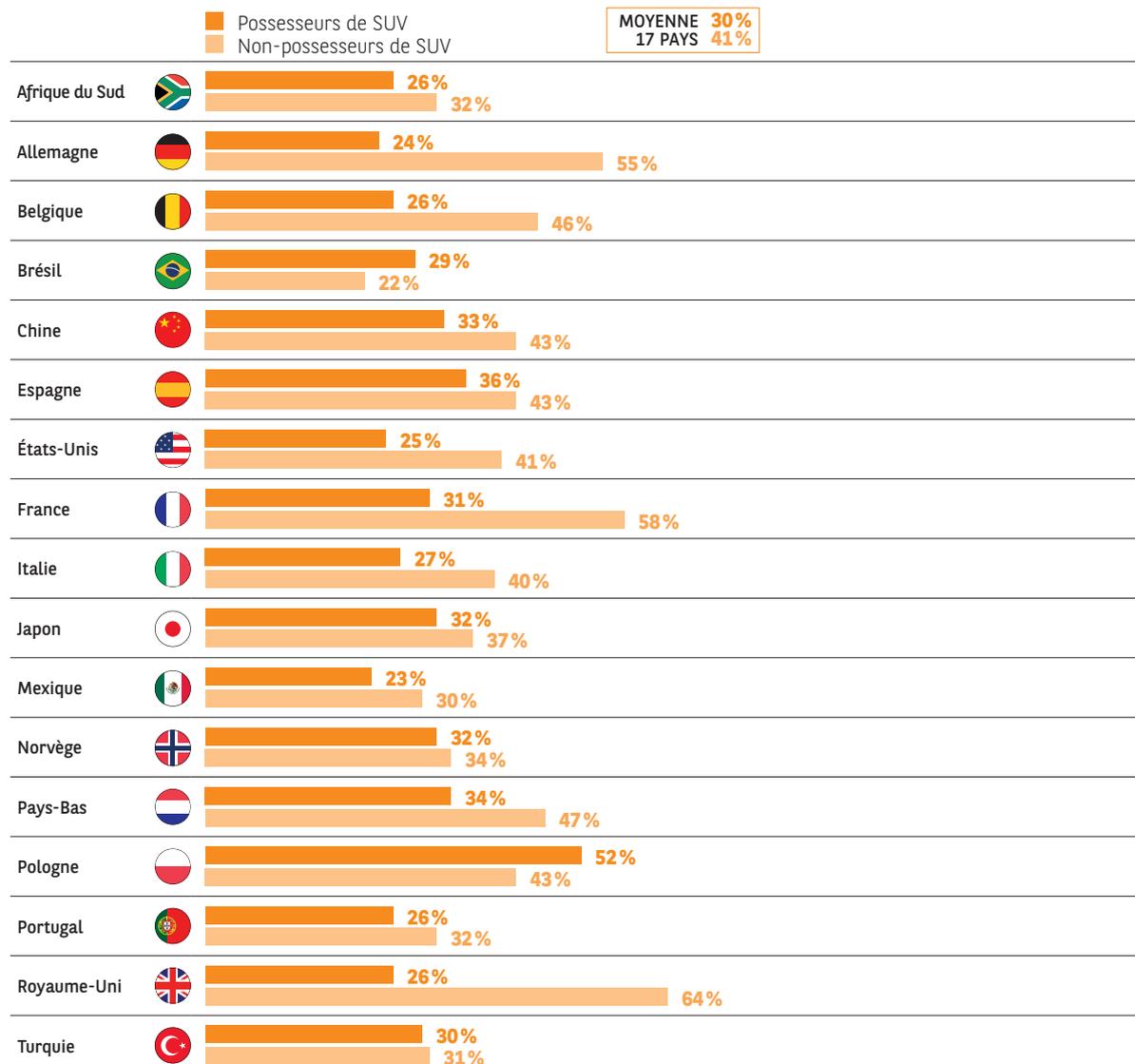


Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

Fig. 29

Pensez-vous qu'à l'avenir il faudrait limiter ou non la vente des SUV ?

Une seule réponse possible. Part de « oui, plutôt » et « oui, tout à fait ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.

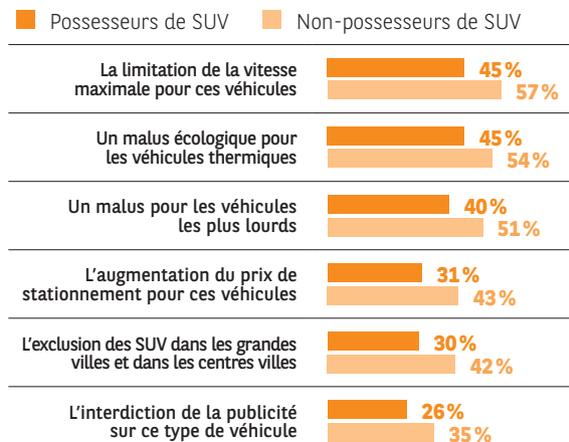
DES CONTRAINTES TOUTES RELATIVES

Lorsqu'on questionne les automobilistes sur des mesures moins drastiques que l'interdiction à la vente des SUV, ils se montrent tout aussi pondérés. Sur l'ensemble des items soumis à leur réflexion, les possesseurs ne sont jamais majoritaires pour envisager des mesures contraignantes. C'est vrai pour la limitation de la vitesse maximale ou le malus écologique pour les SUV thermiques (45 %) ou un malus pour les véhicules les plus lourds (40 %) (**Fig. 30**). C'est encore plus vrai pour l'augmentation de leur prix (31 %), l'exclusion des centres urbains (30 %) ou l'interdiction de publicité (26 %). Pour les trois premiers items cités, les non-possesseurs se montrent légèrement majoritaires à soutenir des mesures contraignantes. Sur tous ces sujets, les Norvégiens sont les seuls à se montrer systématiquement plus tolérants que la moyenne.

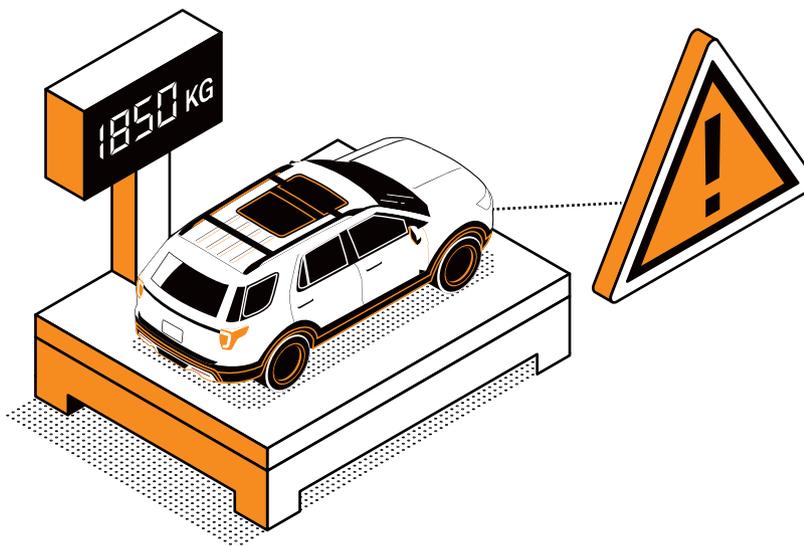
Fig. 30

Êtes-vous favorable ou opposé à chacune des mesures suivantes concernant les SUV ?

Une seule réponse possible par modalité.
Part de « plutôt favorable » et « tout à fait favorable ».



Source : L'Observatoire Cetelem de l'Automobile 2022.



L'ESSENTIEL

7/10

possesseurs de SUV
l'utilisent pour partir
en vacances

15 251

le kilométrage annuel
moyen parcouru en SUV
contre 13 506 km dans un
autre type de véhicule

34 %

des possesseurs de SUV
ont hésité à l'acheter en
raison de la consommation
en carburant

3 valeurs

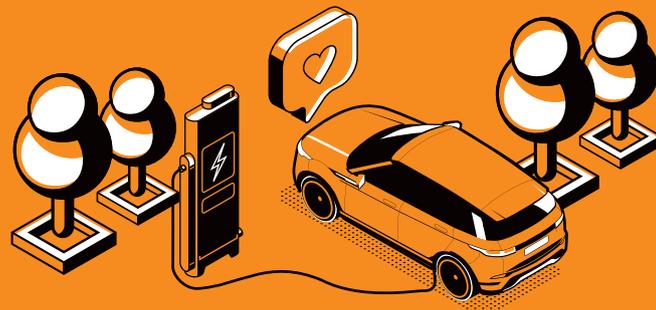
associées au SUV :
véhicule familial, caractère
tout terrain et sécurité

29 %

de non-possesseurs de SUV
pensent en acheter un
dans les 12 prochains mois

7/10

répondants estiment
qu'un SUV électrique
est moins polluant
qu'un véhicule thermique



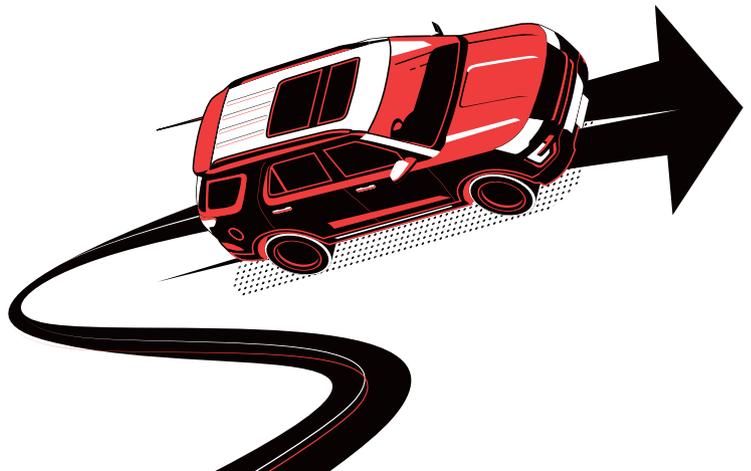
ÉPILOGUE

Sujet propice au débat médiatique, notamment en matière d'environnement, le SUV l'est beaucoup moins pour les automobilistes.

Les résultats de cette étude confirment ce que les chiffres des ventes montraient depuis des années : le succès du SUV est éclatant et se traduit par l'adhésion des automobilistes conquis par ce véhicule au design singulier. Design qui avec le SUV prend alors tout son sens, tant il désigne davantage la conception du véhicule que son look. S'il concentre près de 40 % des ventes automobiles mondiales, ce n'est certainement pas un hasard. Véhicule familial, sûr et confortable, par excellence, il présente de nombreux atouts qui ont su séduire les automobilistes.

Alors où s'arrêtera le SUV ? Difficile de le prédire. S'imposera-t-il à terme comme le seul format ou presque de véhicule ? On peut éventuellement en douter. Mais ce dont il ne faut pas douter, c'est de sa réussite future, comme l'attestent les intentions d'achats des automobilistes. 6 possesseurs de SUV sur 10 sont prêts à en faire à nouveau l'acquisition dans les 12 mois à venir. Et 3 non-possesseurs sur 10 feraient de même. Un chiffre qui démontre, s'il en était besoin, que ce succès touche progressivement tout le monde.

En ces temps où les habitants des villes se transforment en habitants des champs, en cette période sanitaire incertaine où la thématique sécurité, au sens large, fait partie de notre univers quotidien, le SUV plaît et plaira. Alors, oui, dans un contexte où l'urgence climatique n'a jamais été aussi forte et évidente, sa « performance » environnementale pose question. Pour autant son électrification semble devoir être en mesure de réconcilier contempteurs et amoureux du SUV. Et surtout, les constructeurs ont bien compris qu'en matière d'automobile la passion est aussi plus que jamais électrique. Ils en apportent la preuve avec éclat et un calendrier de sorties qui se veut respectueux et durable. Comme les possesseurs ou non de SUV, de toutes les manières, c'est les watts qu'ils préfèrent, assurant ainsi des lendemains qui chantent au SUV.



FICHES PAYS



AFRIQUE DU SUD • ALLEMAGNE • BELGIQUE • BRÉSIL • CHINE • ESPAGNE • ÉTATS-UNIS • FRANCE • ITALIE
MEXIQUE • NORVÈGE • JAPON • PAYS-BAS • POLOGNE • PORTUGAL • ROYAUME-UNI • TURQUIE

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2019¹

174 véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

35% (+6 pts) /2015
Afrique du Sud

45%
Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

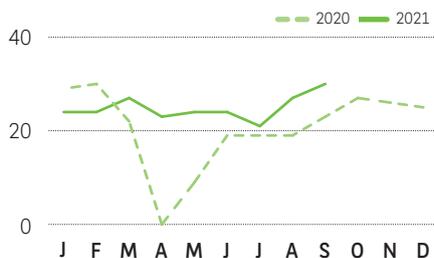


Parts de marché VE + PHEV 2020³

↓ 0%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,25** | 2021 **0,30** (+22%) | 2022 **0,30** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

En Afrique du Sud, les ventes de SUV représentent un tiers des ventes. Vu avant tout comme une voiture familiale, le SUV est plébiscité pour son rapport qualité / prix, et la moitié des non-possesseurs envisage un achat dans cette famille de véhicules.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 50% (Afr. du Sud) / 45% (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 2% (Afr. du Sud) / 5% (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : 45% (Afr. du Sud) / 50% (Monde)

non-poss. : 64% (Afr. du Sud) / 66% (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

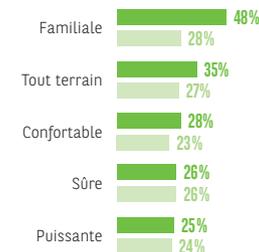
poss.** : 31% (Afr. du Sud) / 23% (Monde)

non-poss. : 38% (Afr. du Sud) / 36% (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV



... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : 99% (Afr. du Sud) / 88% (Monde)

non-poss. : 93% (Afr. du Sud) / 70% (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : 15 308 km (Afr. du Sud) / 15 251 km (Monde)

non-poss. : 14 911 km (Afr. du Sud) / 13 506 km (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : 56% (Afr. du Sud) / 60% (Monde)

non-poss. : 51% (Afr. du Sud) / 29% (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : 87% (Afr. du Sud) / 77% (Monde)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

575 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

35% (+12 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 13,5%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **2,92** | 2021 **2,68** (-8%) | 2022 **2,68** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

L'Allemagne reste attachée à la berline, silhouette emblématique de ses constructeurs premium. La place du SUV y est moindre que dans beaucoup de pays de notre étude, et le SUV y est davantage critiqué, surtout par les non-possesseurs.

Les ventes de SUV sont néanmoins en croissance, portées par les larges gammes des constructeurs nationaux.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

■ parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 43%
■ 45%

■ parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 3%
■ 5%

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

■ poss.** : 55%
■ 50%

■ non-poss. : 80%
■ 66%

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

■ poss.** : 24%
■ 23%

■ non-poss. : 61%
■ 36%

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

■ Tout terrain : 35%
■ 27%

■ Puissante : 33%
■ 24%

■ Familiale : 23%
■ 28%

■ Sûre : 21%
■ 26%

■ Confortable : 21%
■ 23%

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

■ poss.** : 79%
■ 88%

■ non-poss. : 47%
■ 70%

Kilométrage annuel

■ poss.** : 13 848 km
■ 15 251 km

■ non-poss. : 12 346 km
■ 13 506 km

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

■ poss.** : 55%
■ 60%

■ non-poss. : 19%
■ 29%

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

■ tous : 57%
■ 77%

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

508 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

42% (+15 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

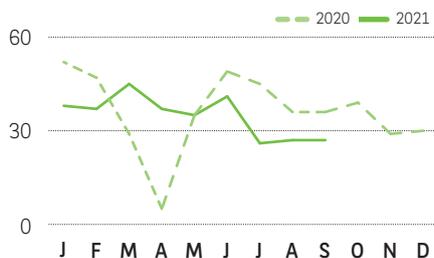


Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 11,2%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,43** | 2021 **0,38** (-12%) | 2022 **0,38** (00%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Comme dans la plupart des pays européens, la part de marché des SUV a fortement augmenté en Belgique ces dernières années. Mais les Belges se montrent assez critiques vis-à-vis de ce type de véhicule, et les intentions d'achat sont faibles, même chez les possesseurs.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

■ 39%
■ 45%

■ 3%
■ 5%

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** ■ 45%
■ 50%

non-poss. ■ 70%
■ 66%

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** ■ 25%
■ 23%

non-poss. ■ 44%
■ 36%

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Familiale ■ 27%
■ 28%

Sûre ■ 25%
■ 26%

Confortable ■ 23%
■ 23%

Puissante ■ 22%
■ 24%

Tout terrain ■ 22%
■ 27%

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** ■ 82%
■ 88%

non-poss. ■ 54%
■ 70%

Kilométrage annuel

poss.** ■ 15 358 km
■ 15 251 km

non-poss. ■ 13 378 km
■ 13 506 km

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** ■ 49%
■ 60%

non-poss. ■ 19%
■ 29%

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous ■ 58%
■ 77%

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

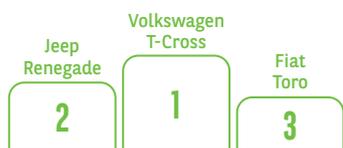
275 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

26% Brésil (+0 pts /2015) → **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

1,0%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **1,62** | 2021 **1,59** (-2%) | 2022 **1,59** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Le Brésil est l'un des rares pays de cette étude où la part de marché des SUV, relativement faible, n'a pas augmenté au cours des dernières années. Véhicule d'usage plutôt que de mode, les intentions d'achat de cette silhouette sont toutefois élevées, y compris parmi les non-possesseurs.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV **68%**
45%

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV **11%**
5%

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** **50%**
50%

non-poss. **61%**
66%

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** **19%**
23%

non-poss. **16%**
36%

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Confortable **33%**
23%

Familiale **31%**
28%

Sûre **27%**
26%

Tout terrain **24%**
27%

Agréable à conduire **23%**
16%

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** **92%**
88%

non-poss. **76%**
70%

Kilométrage annuel

poss.** **16 981 km**
15 251 km

non-poss. **16 228 km**
13 506 km

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** **67%**
60%

non-poss. **52%**
29%

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous **92%**
77%

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018¹

90 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

48% Chine (+12 pts /2015)
45% Monde

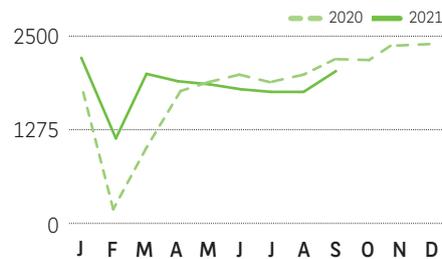
TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 5,7%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **20,14** | 2021 **20,82** (+3%) | 2022 **20,82** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Même en Chine, où le statut a longtemps été synonyme de berline tricorps, le SUV occupe désormais une place importante, tant dans les ventes que dans les intentions d'achat. Le taux d'équipement automobile étant encore faible, le potentiel du SUV est considérable.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 41% (Chine) / 45% (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 18% (Chine) / 5% (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : 60% (Chine) / 50% (Monde)

non-poss. : 69% (Chine) / 66% (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** : 23% (Chine) / 23% (Monde)

non-poss. : 39% (Chine) / 36% (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Sûre : 28% (Chine) / 26% (Monde)
Puissante : 22% (Chine) / 24% (Monde)
Familiale : 22% (Chine) / 28% (Monde)
Tout terrain : 21% (Chine) / 27% (Monde)
Durable : 20% (Chine) / 9% (Monde)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : 97% (Chine) / 88% (Monde)

non-poss. : 88% (Chine) / 70% (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : 14 766 km (Chine) / 15 251 km (Monde)

non-poss. : 13 983 km (Chine) / 13 506 km (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : 65% (Chine) / 60% (Monde)

non-poss. : 43% (Chine) / 29% (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : 87% (Chine) / 77% (Monde)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

533 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

43% (+16 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

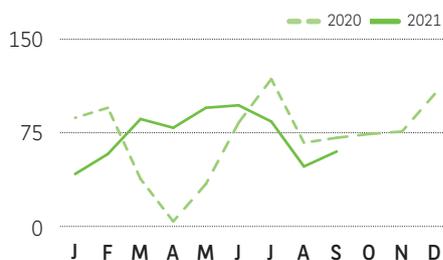


Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 5%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,85** | 2021 **0,84** (-1%) | 2022 **0,84** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Les ventes de SUV ont fortement augmenté ces dernières années en Espagne. Les critiques à l'égard du SUV sont sensiblement plus faibles que dans d'autres pays.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV **37%** (45%)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV **4%** (5%)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** **43%** (50%)

non-poss. **55%** (66%)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** **19%** (23%)

non-poss. **25%** (36%)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Tout terrain **29%** (27%)
Sûre **29%** (26%)
Familiale **24%** (28%)
Puissante **20%** (24%)
Confortable **19%** (23%)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** **88%** (88%)

non-poss. **70%** (70%)

Kilométrage annuel

poss.** **16 446 km** (15 251 km)
non-poss. **12 634 km** (13 506 km)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** **64%** (60%)

non-poss. **26%** (29%)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous **82%** (77%)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018¹

767 véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

52% États-Unis (+14 pts /2015)
44% Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 2%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **14,47** | 2021 **15,27** (+5%) | 2022 **15,27** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Aux États-Unis, pays des grands espaces et de l'automobile, le SUV est roi : il représente plus de la moitié des ventes. Les Américains sont pourtant sensibles aux critiques portées aux SUV, notamment quant à la pollution. Si les intentions d'achat de cette silhouette sont encore élevées, il est bien possible que ce segment connaisse un ralentissement de sa croissance dans les années à venir.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

■ parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 29%
■ 45%

■ parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 8%
■ 5%

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

■ poss.** : 41%
■ 50%
■ non-poss. : 69%
■ 66%

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

■ poss.** : 29%
■ 23%
■ non-poss. : 41%
■ 36%

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

■ Sûre : 35%
■ 26%
■ Confortable : 30%
■ 23%
■ Familiale : 29%
■ 28%
■ Fonctionnelle : 20%
■ 16%
■ Agréable à conduire : 17%
■ 16%

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

■ poss.** : 94%
■ 88%
■ non-poss. : 80%
■ 70%

Kilométrage annuel

■ poss.** : 16 133 km
■ 15 251 km
■ non-poss. : 14 795 km
■ 13 506 km

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

■ poss.** : 67%
■ 60%
■ non-poss. : 33%
■ 29%

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

■ tous : 79%
■ 77%

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

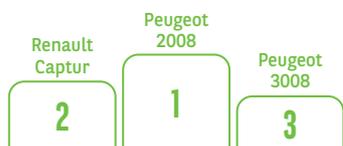
570 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

40% France (+9 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

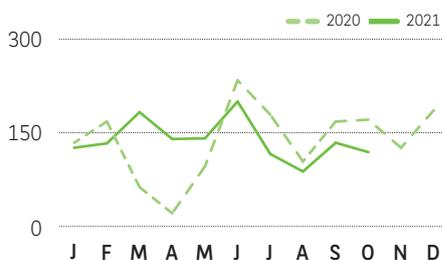


Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 11,3%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **1,65** | 2021 **1,63** (-1%) | 2022 **1,63** (+00%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Même en France, pays de naissance du monospace, le SUV s'impose désormais comme la silhouette la plus désirable. Les constructeurs nationaux ont adapté leur offre, et leurs véhicules sont les plus vendus de ce segment de marché. Ni les critiques parfois virulentes, ni l'évocation de taxes spécifiques voire d'interdiction, ne parviennent à entamer son succès.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 34% (France) / 45% (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 4% (France) / 5% (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : 42% (France) / 50% (Monde)

non-poss. : 70% (France) / 66% (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** : 22% (France) / 23% (Monde)

non-poss. : 47% (France) / 36% (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Confortable : 26% (France) / 23% (Monde)
Familiale : 26% (France) / 28% (Monde)
Sûre : 23% (France) / 26% (Monde)
Fonctionnelle : 19% (France) / 16% (Monde)
Qui est à la mode : 18% (France) / 9% (Monde)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : 77% (France) / 88% (Monde)

non-poss. : 52% (France) / 70% (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : 14 424 km (France) / 15 251 km (Monde)
non-poss. : 12 538 km (France) / 13 506 km (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : 60% (France) / 60% (Monde)

non-poss. : 19% (France) / 29% (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : 59% (France) / 77% (Monde)

* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. ** poss. : possesseurs d'un SUV. non-poss. : non-possesseurs d'un SUV
Sources : ¹ ACEA. ² OICA. ³ IEA. ⁴ Statista. ⁵ Autoways.

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

655 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

40% Italie (+15 pts /2015)
45% Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 4,3%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **1,38** | 2021 **1,47** (+6%) | 2022 **1,47** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

En Italie, pays historiquement populaire pour ses citadines, le SUV connaît aussi un succès important et croissant. À l'image du marché national, ce sont les SUV les plus compacts qui sont les plus vendus.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : **22%** (Italie) / **45%** (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : **5%** (Italie) / **5%** (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : **61%** (Italie) / **50%** (Monde)

non-poss. : **71%** (Italie) / **66%** (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

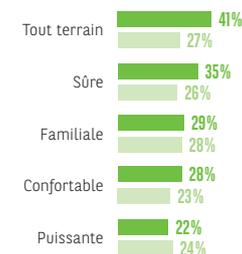
poss.** : **28%** (Italie) / **23%** (Monde)

non-poss. : **38%** (Italie) / **36%** (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV



... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : **74%** (Italie) / **88%** (Monde)

non-poss. : **61%** (Italie) / **70%** (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : **17 514 km** (Italie) / **15 251 km** (Monde)

non-poss. : **14 324 km** (Italie) / **13 506 km** (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : **61%** (Italie) / **60%** (Monde)

non-poss. : **22%** (Italie) / **29%** (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : **81%** (Italie) / **77%** (Monde)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2017¹

488 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

36% Japon (+1 pt /2015) **45%** Monde

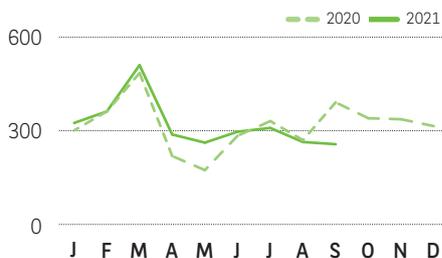
TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

0,6%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **3,81** | 2021 **3,7** (-3%) | 2022 **3,7** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Au Japon, où les constructeurs nationaux produisent depuis longtemps de nombreux SUV qui font référence, la part de marché de cette silhouette est assez mesurée et stable.

Les constructeurs nationaux, jadis précurseurs sur l'hybride, sont à la traîne sur le véhicule électrique, et la part de marché de celui-ci est très faible.

* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. ** poss. : possesseurs d'un SUV. non-poss. : non-possesseurs d'un SUV
Sources : ¹ ACEA. ² OICA. ³ IEA. ⁴ Statista. ⁵ Autoways.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 50% (Japon) / 45% (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 2% (Japon) / 5% (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : 50% (Japon) / 50% (Monde)

non-poss. : 65% (Japon) / 66% (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** : 25% (Japon) / 23% (Monde)

non-poss. : 27% (Japon) / 36% (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV



... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : 87% (Japon) / 88% (Monde)

non-poss. : 71% (Japon) / 70% (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : 13 582 km (Japon) / 15 251 km (Monde)

non-poss. : 10 824 km (Japon) / 13 506 km (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : 56% (Japon) / 60% (Monde)

non-poss. : 15% (Japon) / 29% (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : 79% (Japon) / 77% (Monde)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2020¹

264 véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

19%
Mexique

(+4 pts) /2015

45%
Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

0,3%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,53** | 2021 **0,54** (+2%) | 2022 **0,54** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

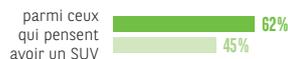
SYNTHÈSE

Au Mexique, une voiture vendue sur cinq est un SUV : parmi les pays étudiés, c'est la part de marché la plus faible. Cette silhouette est pourtant créditée d'un bon rapport qualité / prix. Si les intentions d'achat exprimées se réalisent, le SUV devrait progresser.

SUV : trois lettres qui divisent

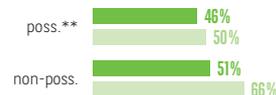
Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent



... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV



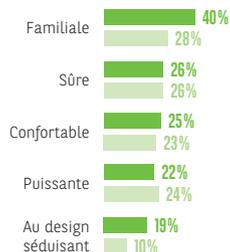
Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule



SUV : une réussite qui en impose

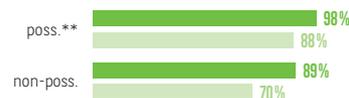
Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV



... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix



Kilométrage annuel



La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...



... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants



La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018¹

516 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

35% (+12 pts) /2015
45% Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

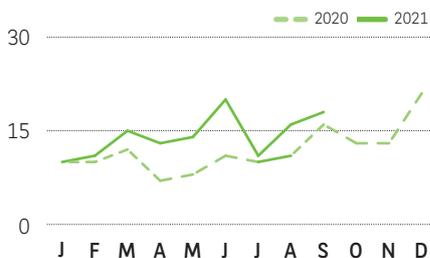


Parts de marché VE + PHEV 2020³

74,8%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,14** | 2021 **0,17** (+17%) | 2022 **0,17** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Les trois quarts des véhicules vendus en Norvège sont électriques, et le SUV le plus vendu est logiquement l'Audi E-tron.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV **30%** (45%)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV **6%** (5%)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** **50%** (50%)

non-poss. **64%** (66%)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** **23%** (23%)

non-poss. **39%** (36%)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Puissante **33%** (24%)
Tout terrain **32%** (27%)
Sûre **25%** (26%)
Fonctionnelle **23%** (16%)
Familiale **20%** (28%)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** **83%** (88%)

non-poss. **69%** (70%)

Kilométrage annuel

poss.** **14 158 km** (15 251 km)

non-poss. **12 248 km** (13 506 km)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** **62%** (60%)

non-poss. **28%** (29%)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous **65%** (77%)

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

517 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

33% (+14 pts /2015)
Pays-Bas

45%
Monde

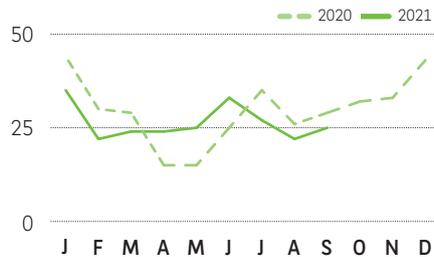
TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 25%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,36** | 2021 **0,32** (-9%) | 2022 **0,32** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Le SUV tient une place honorable au pays du vélo. Il est toutefois davantage critiqué qu'ailleurs, surtout par les non-possesseurs, qui sont d'ailleurs peu nombreux à l'envisager comme prochain achat.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV

■ 41%
■ 45%

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV

■ 6%
■ 5%

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** ■ 54%
■ 50%

non-poss. ■ 74%
■ 66%

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** ■ 31%
■ 23%

non-poss. ■ 48%
■ 36%

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Familiale ■ 33%
■ 28%

Puissante ■ 31%
■ 24%

Sûre ■ 27%
■ 26%

Tout terrain ■ 23%
■ 27%

Confortable ■ 22%
■ 23%

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** ■ 82%
■ 88%

non-poss. ■ 56%
■ 70%

Kilométrage annuel

poss.** ■ 14 018 km
■ 15 251 km

non-poss. ■ 13 410 km
■ 13 506 km

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** ■ 52%
■ 60%

non-poss. ■ 12%
■ 29%

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous ■ 62%
■ 77%

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

642 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

36% Pologne (+9 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

1,08%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,43** | 2021 **0,46** (+6%) | 2022 **0,46** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

La Pologne est, avec l'Italie, le pays européen où le taux d'équipement automobile est le plus élevé. Le SUV y occupe une place honnête, et séduit les Polonais par son rapport qualité / prix : c'est le Dacia Duster qui occupe la première marche du podium.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent



... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV



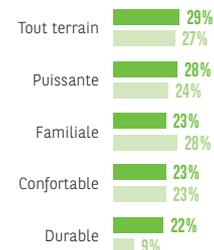
Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule



SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

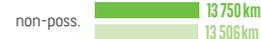


... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix



Kilométrage annuel



La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...



... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants



La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2021¹

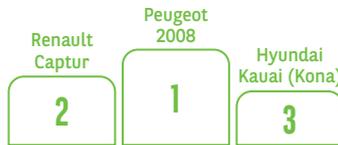
506 véhicules pour 1000 habitants
(Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

28% Portugal (+11 pts /2015)
45% Monde

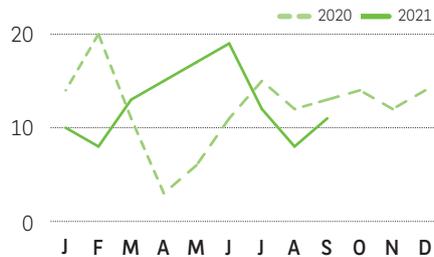
TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

■ 13,8%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,15** | 2021 **0,14** (-2%) | 2022 **0,14** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Le Portugal est un des pays d'Europe où la part de marché du SUV est la plus faible ; comme en Italie, ce sont les SUV les plus compacts qui sont les plus vendus.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV : 49% (Portugal) / 45% (Monde)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV : 3% (Portugal) / 5% (Monde)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** : 48% (Portugal) / 50% (Monde)

non-poss. : 60% (Portugal) / 66% (Monde)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

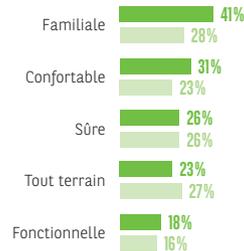
poss.** : 18% (Portugal) / 23% (Monde)

non-poss. : 27% (Portugal) / 36% (Monde)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV



... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** : 85% (Portugal) / 88% (Monde)

non-poss. : 62% (Portugal) / 70% (Monde)

Kilométrage annuel

poss.** : 14 132 km (Portugal) / 15 251 km (Monde)

non-poss. : 12 348 km (Portugal) / 13 506 km (Monde)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** : 55% (Portugal) / 60% (Monde)

non-poss. : 24% (Portugal) / 29% (Monde)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous : 81% (Portugal) / 77% (Monde)



La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018¹

488 véhicules pour 1000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

41% Royaume-Uni (+15 pts) /2015 **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴

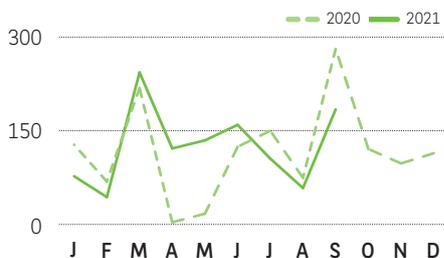


Parts de marché VE + PHEV 2020³

11,3%
4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN

(En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **1,63** | 2021 **1,58** (-3%) | 2022 **1,58** (+00%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

Le marché du SUV est en forte croissance au Royaume-Uni. On observe pourtant un clivage net entre possesseurs et non-possesseurs de SUV, ces derniers étant très critiques vis-à-vis de cette silhouette, et se déclarant peu enclins à franchir le pas.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV **49%** (45%)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV **5%** (5%)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiées les critiques à l'encontre des SUV

poss.** **47%** (50%)

non-poss. **84%** (66%)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** **26%** (23%)

non-poss. **55%** (36%)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Familiale	29% (28%)
Tout terrain	23% (27%)
Sûre	21% (26%)
Confortable	20% (23%)
Puissante	19% (24%)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** **83%** (88%)

non-poss. **54%** (70%)

Kilométrage annuel

poss.** **12 418 km** (15 251 km)

non-poss. **11 401 km** (13 506 km)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** **68%** (60%)

non-poss. **15%** (29%)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous **70%** (77%)

* Périmètre de l'Observatoire Cetelem de l'Automobile. ** poss. : possesseurs d'un SUV, non-poss. : non-possesseurs d'un SUV Sources : ¹ ACEA. ² OICA. ³ IEA. ⁴ Statista. ⁵ Autoways.

La place de la voiture

Taux d'équipement automobile 2018¹

151 véhicules pour 1 000 habitants (Monde : 182 en 2015)



Parts de marché SUV 2020⁴

28% Turquie (-5 pts /2015) **45%** Monde

TOP 3 des ventes de SUV 2020⁴



Parts de marché VE + PHEV 2020³

↑ 0,3%
■ 4,6%

Évolution mensuelle du marché VPN (En milliers de véhicules)



Prévisions de marché (En millions de VP neufs)

2020 **0,61** | 2021 **0,58** (-4%) | 2022 **0,58** (+0%)

La prévision 2022 est sous-tendue par la normalisation des approvisionnements en puces électroniques, difficile à dater. Si elle intervenait fin 2022, le marché resterait proche de son niveau de 2021.

SYNTHÈSE

La Turquie est le seul pays de notre étude où la place du SUV, relativement modeste, soit en régression. Les choses pourraient changer prochainement, les intentions d'achat de SUV étant élevées. Le rapport qualité / prix de cette silhouette est plébiscité.

SUV : trois lettres qui divisent

Une silhouette mal identifiée...

Part des répondants qui se trompent sur le type de véhicule qu'ils possèdent

parmi ceux qui pensent avoir un SUV **61%** (45%)

parmi ceux qui pensent ne pas avoir de SUV **3%** (5%)

... et parfois critiquée, surtout par les non-possesseurs

Part des répondants trouvant justifiés les critiques à l'encontre des SUV

poss.** **48%** (50%)

non-poss. **60%** (66%)

Part des répondants estimant qu'un SUV pollue davantage qu'un autre véhicule

poss.** **13%** (23%)

non-poss. **25%** (36%)

SUV : une réussite qui en impose

Un véhicule aux valeurs sûres...

Top 5 des caractéristiques associées au SUV

Sûre **38%** (26%)
Puissante **29%** (24%)
Tout terrain **28%** (27%)
Confortable **25%** (23%)
Familiale **15%** (28%)

... et d'un bon rapport qualité/prix

Part des répondants estimant que le SUV présente un bon rapport qualité/prix

poss.** **96%** (88%)

non-poss. **85%** (70%)

Kilométrage annuel

poss.** **17 235 km** (15 251 km)

non-poss. **15 420 km** (13 506 km)

La croissance des ventes devrait se poursuivre

Beaucoup envisagent l'achat d'un SUV comme prochain véhicule...

poss.** **67%** (60%)

non-poss. **45%** (29%)

... d'autant qu'ils estiment que l'électrique devrait rendre les SUV moins polluants

tous **89%** (77%)

PARTENAIRES & MÉTHODOLOGIE



Les analyses économiques et marketing ainsi que les prévisions ont été réalisées en partenariat avec la société d'études et de conseil **C-Ways** spécialiste du Marketing d'Anticipation.

Les terrains de l'enquête consommateurs **quantitative** ont été conduits par **Harris Interactive du 3 au 20 septembre 2021 dans 17 pays** : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Brésil, Chine, Espagne, États-Unis, France, Italie, Japon, Mexique, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Turquie. Au total, 11 000 personnes ont été interrogées en ligne (mode de recueil CAWI). Ces personnes âgées de 18 à 65 ans sont issues d'échantillons nationaux représentatifs de chaque pays. La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas (sexe, âge). 3 000 interviews ont été réalisées en France et 500 dans chacun des autres pays.

#PROSPECTIVE

Suivez l'actualité de l'Observatoire Cetelem sur :
www.observatoirecetelem.com



@obs_cetelem

LinkedIn  YouTube 

OBSERVATOIRE
Cetelem

