

L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE FRANÇAISE
ANALYSE ET STATISTIQUES

ÉDITION 2006



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

SOMMAIRE

01 Éditorial :
« Pour que notre industrie
demeure saine,
nous devons rester
compétitifs sur notre
marché, l'Europe »
Manuel J. Gomez,
Président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

04 ■ Monde

12 ■ Europe

21 ■ France

STATISTIQUES

46 ■ Monde

49 ■ Europe

56 ■ France

“POUR QUE NOTRE INDUSTRIE DEMEURE SAINÉ, NOUS DEVONS RESTER COMPÉTITIFS SUR NOTRE MARCHÉ, L'EUROPE”



Manuel J. Gomez
Président du CCFA

+ 50 %
HAUSSE DE
LA PRODUCTION
MONDIALE DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS
D'AUTOMOBILES DEPUIS
1997 (CF. PAGE 4)

6 MILLIONS
DE VÉHICULES
PRODUITS PAR
LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS EN 2005
(CF. PAGES 22,
56 À 59)

53 SITES DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE
MONDE (CF. PAGE 21)

M. Gomez, quel bilan dresser pour l'exercice 2005, dans un contexte marqué par un tassement des ventes en Europe et par le renchérissement des matières premières ?

Manuel J. Gomez : Il y a des aspects positifs, d'autres négatifs. Sur le marché européen, qui comprend d'un côté 17 « anciens » pays et de l'autre les nouveaux entrants, le marché des 17 stagne. Avec 14,5 millions d'immatriculations de VP neuves, les perspectives n'ont pas évolué depuis 1999 et ne promettent pas de croître à l'avenir. Concernant les nouveaux entrants, un potentiel existe mais les volumes restent faibles, à 5 % du marché d'Europe occidentale (750 000 VP, en baisse de 9 % par rapport à 2004), soit en 2005 deux fois moins que le marché espagnol. Autre aspect négatif, ou en tout cas ambivalent, la hausse du prix des matières premières qui a imposé aux constructeurs un surcoût de plusieurs centaines de millions d'euros difficile à répercuter sur les prix de vente, eu égard au renchérissement des carburants qui pèse déjà lourdement dans le budget transport des ménages. Dernier aspect négatif, le coût de la norme Euro IV applicable aux émissions polluantes des véhicules.

Et pour ce qui est des aspects positifs ?

M.G. : Les perspectives de croissance du marché sont désormais loin de la sphère d'influence traditionnelle des constructeurs d'automobiles historiques. C'est un aspect positif car le marché mondial a crû de plus de 4 % en 2005 quand l'Union européenne, les États-Unis et le Japon demeuraient quasi stables : les débouchés hors Europe ont représenté 28 % des ventes des constructeurs français, et cette part est vouée à s'accroître. Pour autant, le socle industriel français est toujours là (3,5 millions de véhicules produits en France dont 3,2 millions par les marques françaises). Les véhicules utilitaires légers font également partie des aspects positifs : un VUL sur trois est français, contre une VP sur quatre. A noter également les bienfaits de la concurrence qui est un fort stimulant où les Français peuvent exprimer toute leur créativité : diversité des carrosseries, des solutions techniques, respect de l'environnement, sécurité, vivacité du renouvellement des gammes, etc.

“POUR UNE RÉGLEMENTATION ADAPTÉE AUX SPÉCIFICITÉS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE ET DE SON MARCHÉ”

**3 VÉHICULES SUR 4
PRODUITS
PAR LES GROUPES
FRANÇAIS SONT
VENDUS HORS DE
FRANCE (CF. PAGE 23)**

**10 %
PART DE LA
POPULATION
ACTIVE OCCUPÉE
TRAVAILLANT
DIRECTEMENT ET
INDIRECTEMENT
POUR L'AUTOMOBILE
(CF. PAGE 44)**

**1 VÉHICULE SUR 4
VENDUS EN UNION
EUROPÉENNE
ÉLARGIE EST DE
MARQUE FRANÇAISE
(CF. PAGES 13, 17 À 19)**

Vous avez évoqué le coût du durcissement des normes. En quoi cet aspect constitue-t-il une charge spécifique pour les constructeurs français ?

M.G. : Il faut en finir avec les affirmations déconnectées des réalités économiques. Je veux parler de la pollution, où les progrès les plus importants ont été réalisés par les transports routiers pourtant accusés de tous les maux. L'automobile est un produit plus propre que jamais. C'est aussi une industrie saine, mais pour qu'elle le demeure, nous devons rester compétitifs sur notre marché, c'est-à-dire l'Europe. Or notre industrie souffre d'une fiscalité exceptionnellement lourde, d'un discours faussement écologique, et de l'abondance de règles plus exigeantes en Europe que dans le reste du monde. Manifestement, il y a matière à réflexion quant au rapport entre l'effort imposé et le bénéfice pour l'environnement quand on sait que le marché français, dominé par des véhicules petits et moyens, atteint déjà des valeurs de rejets pratiquement nulles pour les véhicules neufs. La concurrence avec d'autres pays non européens s'en trouve faussée. Nous souhaitons donc une réglementation plus adaptée à l'automobile et à ses spécificités, un cadre réglementaire plus cohérent, et une réglementation plus ouverte aux caractéristiques d'un marché mondialisé.

À quoi pensez-vous ?

M.G. : En matière d'environnement, depuis 1970, huit réglementations se sont succédé avec à chaque fois l'obligation de diviser par deux les émissions polluantes. Les constructeurs ont suivi, parce qu'ils ont pour métier de transformer des contraintes en atouts. Mais tous les constructeurs ne travaillent pas à armes égales. La France est d'abord un marché de véhicules petits et moyens, auxquels la réglementation applique les mêmes contraintes qu'à des véhicules de catégorie supérieure. Autrement dit, l'industrie automobile française s'en trouve plus durement touchée. Il serait donc inutile d'aller au-delà de la norme Euro V applicable en 2009 : à cette date, les émissions des véhicules essence et diesel seront proches de zéro, et réduire encore ce niveau imposerait des contraintes extrêmes pour un gain dérisoire. L'automobile est un produit complexe encadré par des règles strictes, qui en régissent la conception, l'acquisition, l'utilisation et le recyclage. Tous ces impératifs doivent rester compatibles avec les exigences de la production mais aussi avec le prix de vente des véhicules. Or, faute de pouvoir être répercutés sur le prix de vente, ces coûts pèsent sur l'ensemble de la filière. Nous en appelons donc à une réglementation adaptée aux spécificités de la filière automobile et de son marché.

“SURTAXER L'AUTOMOBILE EST CONTRE PRODUCTIF”

88% ET 81%

**DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE
VOYAGEURS
ET DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE
MARCHANDISES
SONT EFFECTUÉS
PAR LA ROUTE
(CF. PAGE 41)**

- 14%

**BAISSE DES ÉMISSIONS
MOYENNES DE CO₂
DES VPJ EN 10 ANS
(CF. PAGE 70)**

+ 43%

**HAUSSE DE L'INDICE
DES PRIX DES
CARBURANTS MESURÉ
PAR L'INSEE ENTRE
1998 ET 2005
(CF. PAGES 35, 69)**

Voilà un vœu qui touche aussi le sujet très actuel de la mobilité...

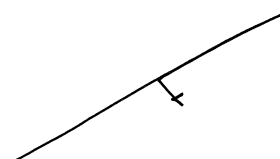
M.G. : Le kilométrage moyen des Français en automobile a légèrement diminué, ce qui réduit d'autant consommation de carburant et pollution. Mais l'automobile reste le moyen de transport majoritairement utilisé en France pour le transport intérieur des marchandises (81 %) et des personnes (88 %). Malgré toutes les politiques dirigées contre l'automobile, ce ratio montre que le système s'impose par sa pertinence, même en zone urbaine. Parce que la voiture apporte un service irremplaçable du fait de ses qualités propres (capacité de transport, disponibilité, desserte locale, etc.), mais aussi parce que les modes de vie actuels imposent des déplacements toujours plus nombreux et plus complexes, auxquels seule l'automobile peut répondre. Surtaxer l'automobile est évidemment contre-productif : la voiture et le véhicule utilitaire sont un élément clé de l'activité économique, un outil de travail à part entière et même un facteur de productivité. J'ajoute que si le kilométrage moyen a tendance à baisser, les déplacements ont continué à croître en volume malgré un léger fléchissement en 2005. La mobilité ne décroît pas, elle change. Il faut donc envisager l'ensemble des paramètres et s'interroger sur les moyens de transport réellement substituables à l'automobile. Le train, réputé “très vert”, ne peut en aucun cas répondre à tous les besoins de mobilité et encore moins à tous les besoins de transport de fret...

Dans ces conditions, quelles perspectives voyez-vous se dessiner pour 2006 ?

M.G. : Je veux d'abord rappeler que les constructeurs français fabriquent plus de véhicules en France qu'on n'en achète (3,2 millions contre 2,5 millions de véhicules neufs vendus). Mais c'est un ratio fragile qui suppose de préserver la compétitivité des produits français. Or les contraintes qui pèsent sur l'automobile française sont lourdes. Dans ce domaine, la créativité fiscale de l'État est même inépuisable : l'ensemble des taxes (y compris la TIPP ⁽¹⁾) rapportent 41 milliards d'euros par an soit l'équivalent d'un sixième des recettes de l'État. Plus largement, l'automobile, première industrie du pays, fournit du travail à 2,5 millions de salariés. Je serais donc tenté de dire qu'il ne faut pas tuer la poule aux œufs d'or. Dans ce contexte, les constructeurs français fourbissent leurs armes sur un marché total en léger retrait pour 2006 (- 1,6 % sur les six premiers mois). L'objectif est clairement 2007. Cette année marque également un jalon en matière d'environnement du fait de la très forte croissance du marché des véhicules émettant moins de 120g de CO₂/km. En outre, le renouvellement du parc qui se caractérise par une croissance du marché des véhicules “bas CO₂” et d'autres facteurs (coût du carburant, respect des limitations de vitesse) entraînent depuis 2000 une stabilisation de la consommation d'énergie du transport routier sans imposer une réduction de la mobilité. Dans ce sens, des programmes de recherche comme CARS 21 ⁽²⁾ gagneraient à être relancés. En attendant, l'automobile française aspire légitimement à continuer son chemin en paix.

(1) Taxe intérieure sur les produits pétroliers.

(2) Groupe de travail, composé de 20 membres - dont les présidents de Volkswagen, Ford Europe, AB Volvo, Fiat et Renault -, créé par la Commission européenne, en charge de renforcer la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE. Ce groupe a rendu son rapport le 12 décembre 2005.



MANUEL J. GOMEZ

2005 : NEUVIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE DE CROISSANCE POUR LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE FRANÇAISE

+ 50 %
HAUSSE DE LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES DEPUIS 1997

En 2005, le développement des constructeurs français d'automobiles s'est poursuivi : leur production a légèrement augmenté (+ 0,4 %) à plus de 6 millions de véhicules. La hausse par rapport à 1997 est très importante : en huit ans, elle s'élève à 50 %, soit 2 millions de véhicules en plus.

Les constructeurs français d'automobiles se sont appuyés à la fois sur leurs sites français et sur leurs implantations à l'étranger. En France, de lourds investissements et un taux d'utilisation beaucoup plus élevé de l'outil industriel existant ont permis de produire 680 000 véhicules de plus. A l'étranger, les constructeurs ont également réorganisé et développé leurs usines et en ont aussi créé de nouvelles, afin de produire plus de 1,3 million de véhicules supplémentaires.

En France, un supplément de ventes de près de 0,3 million de véhicules entre 1997 et 2005 a été enregistré malgré une concurrence accrue et une politique sélective des ventes. L'Europe de l'Ouest hors France a constitué un supplément de ventes de plus de 0,5 million sur la même période. La politique de développement hors de l'Europe de l'Ouest porte ses fruits et c'est, depuis 2004, cette zone qui constitue le plus fort supplément de ventes : 1 million dont 160 000 en 2003, 265 000 en 2004 et 163 000 en 2005.

PRINCIPALES DONNÉES

En milliers	1997	2004	2005	Variation 2005/2004	Variation 2005/1997
Production mondiale des constructeurs français	4 046	6 033	6 056	0,4 %	49,7 %
Voitures particulières	3 472	5 168	5 178	0,2 %	49,1 %
Véhicules utilitaires légers	507	813	824	1,4 %	62,3 %
Total véhicules légers	3 979	5 981	6 002	0,3 %	50,8 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	52	55	4,3 %	52,8 %
Production des constructeurs français en France	2 525	3 293	3 206	- 2,6 %	27,0 %
Voitures particulières	2 235	2 892	2 804	- 3,1 %	25,5 %
Véhicules utilitaires légers	258	361	362	0,1 %	40,3 %
Total véhicules légers	2 493	3 253	3 165	- 2,7 %	27,0 %
Véhicules industriels	30	40	41	1,5 %	37,2 %
Exportations automobiles françaises	2 822	4 269	4 316	1,1 %	52,9 %
Voitures particulières	2 526	3 820	3 841	0,6 %	52,1 %
Véhicules utilitaires légers	276	416	439	5,7 %	59,2 %
Total véhicules légers	2 802	4 235	4 281	1,1 %	52,8 %
Véhicules industriels	20	34	35	4,7 %	78,8 %
Exportations de véhicules hors de l'Europe (17 pays)	659	1 510	1 673	10,8 %	154,0 %
Voitures particulières	563	1 366	1 511	10,6 %	168,6 %
Véhicules utilitaires légers	88	129	145	12,5 %	63,8 %
Total véhicules légers	651	1 495	1 656	10,8 %	154,3 %
Véhicules industriels	8	16	18	12,1 %	128,5 %
Immatriculations en France	2 068	2 474	2 548	3,0 %	23,2 %
Voitures particulières	1 713	2 014	2 068	2,7 %	20,7 %
Véhicules utilitaires légers	313	408	420	2,8 %	34,3 %
Total véhicules légers	2 026	2 422	2 488	2,7 %	22,8 %
Véhicules industriels	39,3	47,2	55,3	17,2 %	40,8 %
Cars et bus	3,1	4,2	4,8	13,3 %	52,8 %
Immatriculations de véhicules de marques françaises en Europe (17 pays)	3 300	4 219	4 107	- 2,6 %	24,5 %
Voitures particulières	2 841	3 525	3 405	- 3,4 %	19,9 %
Véhicules utilitaires légers	432	658	665	1,1 %	54,1 %
Total véhicules légers	3 273	4 183	4 070	- 2,7 %	24,4 %
Véhicules industriels	27	36	37	3,0 %	35,5 %



PÉNÉTRATION DES MARQUES FRANÇAISES (VÉHICULES LÉGERS NEUFS)

	2004	2005	Variation 2005/2004
En France	60,5 %	58,5 %	- 2,0 points
En Europe hors France	19,4 %	18,7 %	- 0,7 point
En Europe	25,4 %	24,7 %	- 0,7 point

PÉNÉTRATION DES MARQUES FRANÇAISES (VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS)

	2004	2005	Variation 2005/2004
En Europe	11,3 %	10,9 %	- 0,4 point

POIDS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE (PSA PEUGEOT CITROËN, RENAULT-DACIA-SAMSUNG ET RENAULT TRUCKS)

	2004	2005	Variation 2005/2004
Voitures particulières	11,6 %	11,3 %	- 0,3 point
Véhicules utilitaires	4,3 %	4,3 %	0,0 point
Total	9,4 %	9,1 %	- 0,2 point

COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE DE LA FRANCE

En milliards d'euros	2004	2005	Variation 2005/2004
Exportations	54,0	52,6	- 2,6 %
Importations	41,3	42,6	+ 5,6 %
Solde	12,7	9,0	- 29,2 %

Après plus de 5 % en 2004, le rythme de la croissance économique mondiale s'est légèrement infléchi en 2005, tout en restant supérieur à 4 %. Comme au cours des années précédentes, la croissance a été plus vigoureuse dans les pays émergents (Amérique latine, Asie, Europe de l'Est, ...) que dans les pays membres de l'OCDE, où elle a atteint plus de 3 % aux États-Unis, près de 3 % au Japon et moins de 2 % dans l'Union européenne 15 pays. Dans cet environnement économique, le marché mondial de l'automobile a augmenté de plus de 4 % pour dépasser les 65 millions de véhicules. En Europe occidentale, les marchés automobiles ont été stables en restant à des niveaux élevés sous l'influence des bons résultats observés dans les véhicules utilitaires. Les constructeurs français, très présents sur cette zone ont vu leurs ventes fléchir dans un contexte de concurrence accrue et d'une politique sélective de leurs ventes.

DONNÉES DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (PSA PEUGEOT CITROËN + RENAULT)

En milliards d'euros	2004	2005	Variation 2005/2004
Chiffre d'affaires	96,4	97,6	+ 1,3 %
Investissements	5,8	5,9	+ 2,2 %
Effectifs (en milliers de personnes)	335	338	+ 0,8 %

POIDS DE L'AUTOMOBILE DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE BIENS

	2004	2005	Variation 2005/2004
Exportations	15,8 %	14,8 %	- 1,0 point
Importations	11,6 %	11,2 %	- 0,4 point

LES EFFECTIFS DU SECTEUR AUTOMOBILE

En milliers de personnes	2005
Industrie automobile	298
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	10 %
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	2 461
En part de la population active occupée	10 %

En Europe de l'Est, la croissance automobile a été plus forte afin de satisfaire les besoins de motorisation. Les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement sur cette zone dont les débouchés devraient continuer à croître.

L'Asie, tirée par la Chine, l'Inde, l'Indonésie, la Thaïlande, Taïwan et l'Iran, a bénéficié d'une croissance automobile soutenue et a vu ses marchés progresser vigoureusement. Les constructeurs français ont pu y accroître leurs ventes.

Enfin, en Amérique latine, la poursuite de la reprise de l'économie s'est traduite par une hausse significative des ventes des constructeurs français, notamment au Brésil et en Argentine.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

66,5
MILLIONS,
PRODUCTION
MONDIALE
DE VÉHICULES
AUTOMOBILES
EN 2005

La production mondiale de véhicules a continué de s'accroître, s'élevant à plus de 66 millions de véhicules en 2005 (+ 3,1 %), soit 2 millions de véhicules de plus qu'en 2004.

La production est restée stable en Amérique du Nord, y compris Mexique (+ 0,4 %), et a fléchi en Europe occidentale (- 2 %). Les vives croissances observées notamment en Roumanie, République tchèque et Slovaquie ont entraîné une stabilité de la production européenne (au sens large) de véhicules.

La Chine a continué de contribuer de manière importante à la croissance de la production mondiale : un quart, soit près de 500 000 véhicules supplémentaires. L'Asie-Océanie, dans son ensemble, a progressé de 6 % (1,5 million de véhicules supplémentaires, soit les trois quarts de la hausse de la production mondiale). Outre la Chine, l'accroissement de la production a été compris entre 80 000 et 300 000 véhicules supplémentaires en Indonésie, Malaisie, Inde, Thaïlande, Corée du Sud et au Japon.

Après plus de 20 % en 2004, la croissance en Amérique latine (hors Mexique) s'est poursuivie (+ 12 %), soit 300 000 véhicules supplémentaires : l'Argentine et le Brésil sont les deux principaux pays à y avoir contribué.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Production totale		Variation
	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	2005 Milliers	2005/2004 %
Europe	17 830	40,0	17 636	38,3	3 005	15,1	3 165	15,5	20 835	20 801	- 0,2
dont :											
Europe occidentale	14 665	32,9	14 178	30,8	2 186	11,0	2 262	11,1	16 851	16 440	- 2,4
Allemagne	5 192	11,7	5 350	11,6	378	1,9	408	2,0	5 570	5 758	3,4
Belgique	857	1,9	896	1,9	43	0,2	33	0,2	900	929	3,2
Espagne	2 403	5,4	2 098	4,6	610	3,1	654	3,2	3 012	2 753	- 8,6
France	3 227	7,2	3 113	6,8	439	2,2	436	2,1	3 666	3 549	- 3,2
Italie	834	1,9	726	1,6	309	1,5	313	1,5	1 142	1 038	- 9,1
Royaume-Uni	1 647	3,7	1 596	3,5	209	1,0	207	1,0	1 857	1 803	- 2,9
Suède	290	0,7	289	0,6	50	0,3	50	0,2	340	339	- 0,5
Europe centrale et orientale	2 718	6,1	3 004	6,5	442	2,2	478	2,3	3 160	3 482	10,2
Turquie	447	1,0	454	1,0	376	1,9	425	2,1	823	879	6,8
Amérique	8 567	19,2	8 957	19,5	10 380	52,1	10 368	50,7	18 947	19 324	2,0
dont :											
ALENA (1)	6 468	14,5	6 667	14,5	9 810	49,2	9 672	47,3	16 278	16 340	0,4
Amérique du Sud	2 098	4,7	2 290	5,0	571	2,9	695	3,4	2 669	2 985	11,8
Asie-Océanie	17 870	40,1	19 096	41,5	6 422	32,2	6 721	32,9	24 292	25 817	6,3
dont :											
Japon	8 720	19,6	9 016	19,6	1 791	9,0	1 783	8,7	10 512	10 799	2,7
Chine	2 480	5,6	3 078	6,7	2 754	13,8	2 630	12,9	5 234	5 708	9,0
Corée du Sud	3 123	7,0	3 357	7,3	347	1,7	342	1,7	3 469	3 699	6,6
Afrique	288	0,6	320	0,7	135	0,7	203	1,0	423	522	23,6
TOTAL	44 554	100,0	46 009	100,0	19 942	100,0	20 457	100,0	64 496	66 465	3,1
Variation 2005/2004	+ 3,3 %				+ 2,6 %				+ 3,1 %		

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés.
(1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique.

Sources : CCF, OICA.

En 2005, la production de voitures particulières a augmenté de 3,3 %, à un rythme légèrement supérieur à celui des véhicules utilitaires (+ 2,6 %), au contraire des années précédentes.

Si en Europe, la production de voitures particulières a baissé de 1 % (+ 5 % pour les véhicules utilitaires), elle a augmenté de près de 5 % en Amérique (stabilité pour les véhicules utilitaires incluant les « light trucks ») et de 7 % en Asie-Océanie (près de 5 % pour les véhicules utilitaires avec une baisse enregistrée en Chine).

Par pays et tous véhicules confondus, la production en Asie et en Amérique latine a augmenté dans presque tous les pays, alors que la situation est restée contrastée en Europe occidentale, où la baisse s'est poursuivie en Italie (- 9 %) et a été significative en Espagne (- 9 %). En France et au Royaume-Uni, la production a diminué de 3 %, alors qu'elle s'accroissait de 3 % en Belgique et en Allemagne.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

9,1 %
PART DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS
LA PRODUCTION
MONDIALE
D'AUTOMOBILES
EN 2005

PSA Peugeot Citroën, qui s'appuie toujours sur sa croissance interne, a produit près de 3,4 millions de véhicules ; il est désormais installé à la 8^e place dans le classement mondial des constructeurs.

Renault, qui a bénéficié de sa croissance, tant interne qu'externe, a augmenté sa production à plus de 2,6 millions d'unités. Il est le dixième constructeur automobile mondial.

La production des constructeurs français a représenté 9,1 % de la production automobile mondiale, soit moins que le plus haut atteint en 2001 avec 9,8 %, mais nettement plus que les 7,3 % de 1997.

Constructeurs	Rang	Tous véhicules	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers ⁽¹⁾	Véhicules industriels ⁽¹⁾	Autocars et autobus ⁽¹⁾
		Milliers	Milliers	Milliers	Milliers	Milliers
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	1	9 098	5 657	3 383	47	11
Toyota	2	7 338	6 157	943	186	52
Ford (Jaguar-Volvo cars)	3	6 498	3 514	2 904	79	-
Volkswagen Group	4	5 211	4 979	194	33	5
DaimlerChrysler (Evobus et Fuso inclus)	5	4 816	1 965	2 354	436	61
Nissan	6	3 494	2 697	651	140	6
Honda	7	3 436	3 324	49	63	-
PSA Peugeot Citroën	8	3 375	2 983	393	-	-
Hyundai-Kia	9	3 091	2 727	127	138	100
Renault-Dacia-Samsung	10	2 617	2 195	422	-	-
Suzuki-Maruti	11	2 072	1 723	349	-	-
Fiat-Iveco-Irisbus ⁽²⁾	12	2 038	1 540	395	82	22
Mitsubishi	13	1 331	998	329	4	-
BMW (Mini inclus)	14	1 323	1 323	-	-	-
Mazda	15	1 288	1 092	193	2	-
Daihatsu	16	1 011	803	195	13	-
Avtovaz	17	721	721	-	-	-
Dongfeng (hors Citroën)	18	593	-	403	180	10
Fuji (Subaru)	19	592	508	84	-	-
Beijing AIG (hors Hyundai- Isuzu)	20	559	-	559	-	-
FAW Group (hors VW, Toyota, Mazda)	21	539	59	397	74	9
SAIC-Sangyong (hors GM&VW)	22	518	132	378	-	9
Isuzu	23	511	-	226	282	3
Chana Automobile Liability	24	422	-	422	-	-
Tata (Telco)	25	419	163	130	115	11
Harbin Hafei Automotive	26	225	-	225	-	-
Volvo-Renault Trucks-Mack	27	215	-	9	196	10
Gaz	28	215	52	163	-	-
Chery Auto	29	186	186	-	-	-
Anhui Jianghuai Auto	30	167	-	155	-	12
Paccar-Daf	31	150	-	-	150	-
Zhejiang Geely	32	150	-	150	-	-
Manhindra&Mahindra	33	126	-	126	-	-
Navistar	34	122	-	-	108	14
Changhe Aircraft Industrie	35	116	-	116	-	-
Nanjing Auto	36	111	111	-	-	-
Jinbei Auto Holding	37	110	-	110	-	-
Porsche	38	98	98	-	-	-
Hino	39	97	-	5	87	5
MAN-ERF-NEOMAN Bus	40	76	-	-	70	6
UAZ	41	69	29	40	-	-
Great Wall Motor	42	68	68	-	-	-
Kamaz	43	62	30	-	32	-
Scania	44	60	-	-	53	6
Soueast Auto Industrial	45	59	-	59	-	-
Ijmach-Avto	46	50	43	7	-	-
Nissan Diesel	47	41	-	1	39	2
MG Rover	48	29	29	0	-	-
Total des constructeurs cités		65 513	45 907	16 644	2 608	354
Autres constructeurs (Chine, Inde, Russie, Pologne, Turquie, ...)		952				
TOTAL PRODUCTION		66 465				

(1) Limitations de tonnages non homogènes.

(2) Une partie de la production d'Irisbus ne figure pas dans la production consolidée de Fiat-Iveco.

Sources : OICA, CCFA.

La vive progression de la production en Asie a généralement favorisé les constructeurs de cette zone. En revanche, la stabilité de la production en Amérique du Nord et le fléchissement dans l'Union européenne (25 pays) ont plus pesé sur les constructeurs américains que sur les européens, qui ont pu bénéficier de leurs implantations à l'international plus nombreuses.

Si General Motors, incluant désormais GM Daewoo, a de nouveau occupé la première place du classement, Toyota a confirmé sa deuxième place prise à Ford en 2004 ; les deux constructeurs

américains, à périmètre comparable ont connu en 2005 une baisse de leur production. Le développement des autres constructeurs asiatiques, dont Nissan, Honda, Suzuki-Maruti et Mazda, s'est poursuivi.

Les constructeurs européens ont connu des situations contrastées : la production du groupe Fiat a baissé de 4 %, celle de PSA Peugeot Citroën a fléchi de 1 % et celle de DaimlerChrysler (à périmètre comparable, i.e. hors Fuso) est restée stable. Renault-Dacia-Samsung (à périmètre comparable) et le groupe Volkswagen ont progressé de 2 % et le groupe BMW de près de 6 %.

LES EXPORTATIONS DES GRANDS PAYS CONSTRUCTEURS

47 %
PART DES
VÉHICULES
EXPORTÉS
DANS
LA PRODUCTION
JAPONAISE
EN 2005

En 2005, les exportations mondiales de véhicules se sont élevées à plus de 28 millions d'unités. Elles ont progressé de 2 %, soit un peu moins que la production mondiale, dont la hausse a été de 3 %. Si en 2004, les variations par zone géographique avaient toutes été bien orientées, celles de l'année 2005 ont été contrastées : après + 11 % en 2004, les exportations des États-Unis et du Canada ont baissé significativement de 13 % à moins de 1,6 million d'unités, celles des différents pays de l'Union européenne ont légèrement fléchi (- 1 %) alors que celles du Japon, premier pays exportateur, ont progressé de 2 % à plus de 5 millions d'unités. Dans les autres pays, la hausse s'est élevée à 10 % (9 % pour la Corée du Sud). Celles extracommunautaires de l'Union européenne (15 pays) ont progressé de 4,5 % à 4,7 millions d'unités.

LES EXPORTATIONS

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Exportations totales		Variation 2005/2004 %
	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	2005 Milliers	
Allemagne	3 667	15	3 795	16	258	6	285	6	3 924	4 081	+ 4,0
Espagne	1 968	8	1 705	7	513	12	542	12	2 481	2 247	- 9,4
France (1)	3 820	16	3 841	16	449	11	478	11	4 269	4 319	+ 1,2
Italie	378	2	273	1	218	5	225	5	596	498	- 16,5
Royaume-Uni	1 173	5	1 186	5	128	3	130	3	1 301	1 316	+ 1,2
Suède (1)	519	2	493	2	132	3	136	3	651	628	- 3,5
Union européenne extracommunautaire 15 pays (2)	4 099	17	4 263	18	408	10	444	10	4 506	4 707	+ 4,5
États-Unis-Canada	1 422	6	1 168	5	372	9	387	9	1 794	1 555	- 13,3
Corée du Sud	2 277	10	2 457	10	103	2	130	3	2 380	2 586	+ 8,7
Japon	4 214	18	4 363	18	744	18	690	16	4 958	5 053	+ 1,9
Autres pays exportateurs	4 273	18	4 590	19	1 206	29	1 440	32	5 479	6 029	+ 10,0
Exportations Totales	23 710	100	23 871	100	4 122	100	4 442	100	27 832	28 313	+ 1,7
Variation 2005/2004	+ 0,7 %				+ 7,8 %				+ 1,7 %		

(1) Exportations basées sur la production mondiale des constructeurs nationaux.

Sources : OICA, CCFA.

(2) Estimations.

En Europe, les exportations extra Union européenne ont limité la baisse des exportations totales. Elles ont atteint 4,7 millions d'unités (+ 4,5 %), soit un tiers des échanges automobiles de l'UE-15, contre moins de 30 % en 2003.

Pour la troisième année consécutive, les exportations coréennes ont significativement progressé (+ 9 %) à 2,6 millions de véhicules, après + 31 % en 2004. Elles ont représenté plus de 9 % des exportations mondiales.

Les constructeurs implantés aux États-Unis et au Canada privilégient toujours leur marché intérieur : leurs exportations ont atteint moins de 1,6 million de véhicules, soit 11 % de leur production.

Dans les autres pays constructeurs, les variations ont été majoritairement à la hausse, en Roumanie, République tchèque et Turquie pour les autres pays européens, au Mexique, en Argentine et au Brésil pour l'Amérique, ou en Australie, en Chine et en Indonésie pour les pays en Asie-Océanie.

Par type de véhicules, la moindre croissance des exportations de voitures particulières par rapport à celle des véhicules utilitaires peut notamment s'expliquer par un surplus de croissance de la production mondiale de voitures particulières se trouvant majoritairement dans des pays ou zones produisant pour eux-mêmes (Chine, ALENA : États-Unis, Canada et Mexique) et par des baisses significatives observées dans des pays européens traditionnellement exportateurs (Espagne et Italie).



LES MARCHÉS MONDIAUX

31 %
PART DE
L'ALENA DANS
LES VENTES
MONDIALES
EN 2005

En 2005, les immatriculations de véhicules neufs dans le monde ont progressé de 4 % à plus de 65 millions d'unités, dépassant pour la deuxième année consécutive la barre de 60 millions de véhicules. Dans toutes les zones géographiques, les ventes ont augmenté : cependant, les taux de croissance ont été faibles dans les principaux pays industrialisés où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, alors que des croissances vigoureuses ont été enregistrées dans les pays de l'Europe de l'Est, en Asie hors Corée du Sud et Japon, en Amérique du Sud et en Afrique.

Aux États-Unis, la forte propension à consommer des ménages et les incitations commerciales ont soutenu le marché qui est resté proche de ses niveaux records.

En Europe occidentale, les marchés de véhicules utilitaires ont progressé (+ 4 %), alors que le marché des voitures particulières est resté stable. Dans les principaux pays, les ventes ont fléchi au Royaume-Uni (- 4 %) et en Italie (- 1 %) et elles ont augmenté en Allemagne (+ 2 %), en France (+ 3 %) et en Espagne (+ 4 %), où un nouveau niveau record a été établi.

Si au Japon les ventes, qui se situaient à un bas niveau, ont été stables, celles en Corée du Sud, après deux années de vives baisses, ont rebondi (+ 5 %).

La croissance de la zone Asie-Océanie est ainsi venue des autres pays (+ 13 %), dont notamment le Proche et Moyen Orient (Iran), l'Indonésie, la Thaïlande, la Malaisie et la Chine : dans ce dernier pays, le marché a largement dépassé les 5 millions d'unités et devrait bientôt dépasser celui du Japon.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est poursuivie et les marchés ont progressé de près de 16 % ; grâce aux croissances observées en Argentine (+ 29 %) et au Brésil (+ 9 %).

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	2005 Milliers	2005/2004 %
Europe	17 657	42,5	17 851	41,1	3 068	14,6	3 223	14,7	20 725	21 074	+ 1,7
dont :											
Europe occidentale	14 511	34,9	14 487	33,3	2 291	10,9	2 375	10,9	16 803	16 861	+ 0,3
Europe centrale et orientale	3 145	7,6	3 365	7,7	777	3,7	848	3,9	3 922	4 213	+ 7,4
Amérique	11 161	26,8	11 643	26,8	11 534	54,8	11 720	53,6	22 696	23 362	+ 2,9
dont :											
ALENA (1)	9 067	21,8	9 223	21,2	10 930	51,9	11 018	50,4	19 997	20 241	+ 1,2
États-Unis	7 506	18,1	7 667	17,6	9 793	46,5	9 777	44,7	17 299	17 444	+ 0,8
Amérique du Sud	2 094	5,0	2 419	5,6	605	2,9	702	3,2	2 699	3 121	+ 15,6
Asie-Océanie	12 139	29,2	13 216	30,4	6 145	29,2	6 585	30,1	18 284	19 801	+ 8,3
dont :											
Corée du Sud	885	2,1	944	2,2	245	1,2	244	1,1	1 129	1 189	+ 5,3
Japon	4 768	11,5	4 748	10,9	1 085	5,2	1 104	5,0	5 853	5 852	- 0,0
Autres Asie-Océanie	6 487	15,6	7 523	17,3	4 815	22,9	5 237	23,9	11 302	12 760	+ 12,9
Afrique	617	1,5	743	1,7	293	1,4	349	1,6	910	1 092	+ 20,1
TOTAL	41 574	100,0	43 453	100,0	21 041	100,0	21 877	100,0	62 614	65 330	+ 4,3
Variation 2005/2004	4,5 %				4,0 %				4,3 %		

(1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique.

Source : CCFA.

L'Europe reste le continent de la voiture particulière : elle absorbe 41 % des voitures neuves vendues dans le monde. L'Amérique du Nord apprécie davantage les véhicules utilitaires légers et plus de la moitié des véhicules utilitaires sont immatriculés dans l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique). L'Asie-Océanie privilégie également ce type de véhicules, mais dans une moindre mesure : 30 % des véhicules utilitaires sont vendus en Asie-Océanie.



L'ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES DES TROIS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX

18,2

MILLIONS

VÉHICULES PRODUITS DANS L'UNION EUROPÉENNE (25 PAYS) EN 2005, PREMIÈRE ZONE PRODUCTRICE DANS LE MONDE

En 2005, l'Union européenne (25 pays) est restée une zone ouverte où le développement des exportations s'est poursuivi, notamment vers les pays de la Communauté des États indépendants et vers la Turquie.

Les États-Unis et le Canada constituent le deuxième pôle de production ; cependant, pour satisfaire le premier marché du monde, des flux significatifs d'importations se sont mis en place depuis longtemps et ils ont continué de se développer notamment pour les véhicules utilitaires légers.

Au Japon, la diversification des débouchés de l'industrie automobile japonaise (Europe et Asie) a largement permis de compenser la baisse des exportations vers le continent américain. Quant aux importations, elles représentent toujours moins de 5 % des immatriculations totales.

VOITURES PARTICULIÈRES

	Union européenne ⁽¹⁾		États-Unis et Canada ⁽²⁾		Japon	
	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
Production						
1970	9 876	78	7 474	105	3 179	33
1980	10 166	80	7 196	101	7 038	72
1990	12 726	100	7 150	100	9 753	100
2000	14 779	116	7 092	99	8 359	86
2005	15 781	124	5 677	79	9 016	92
Importations⁽²⁾						
1970	148	1 %	1 464	20 %	19	1 %
1980	800	8 %	2 713	38 %	46	1 %
1990	1 495	12 %	3 029	42 %	186	2 %
2000	2 629	18 %	2 225	31 %	268	3 %
2005	2 580	16 %	2 479	44 %	247	3 %
Exportations⁽²⁾						
1970	2 397	24 %	49	1 %	726	23 %
1980	1 973	19 %	107	1 %	3 947	56 %
1990	1 732	14 %	288	4 %	4 482	46 %
2000	2 715	18 %	1 130	16 %	3 796	45 %
2005	3 240	21 %	1 168	21 %	4 363	48 %

Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrariée dans les trois grands pôles automobiles.

Dans l'Union européenne, la croissance de la production de véhicules a été de 27 % et les échanges, déjà importants, ont continué de se développer, avec désormais un léger excédent. Aux États-Unis et au Canada, la hausse de la production a été de 25 % grâce au succès des véhicules utilitaires légers. Les importations déjà très significatives en 1990 restent à un niveau élevé pour la même raison. Quant aux exportations, elles ont quintuplé depuis 1990 mais elles ne représentent que 11 % de la production (20 % pour l'UE et 47 % pour le Japon).

Enfin au Japon, la production de véhicules a diminué de plus de 20 % en raison notamment de la baisse du marché intérieur et de la baisse des exportations (- 13 %) largement compensée par la production des sites des constructeurs japonais à l'étranger.

VÉHICULES UTILITAIRES

	Union européenne ⁽¹⁾		États-Unis et Canada ⁽²⁾		Japon	
	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
Production						
1970	1 180	74	1 734	38	2 110	60
1980	1 600	100	2 138	47	4 005	113
1990	1 598	100	4 553	100	3 539	100
2000	2 327	146	8 669	190	1 782	50
2005	2 396	150	8 993	197	1 783	50
Importations⁽²⁾						
1970			47	3 %	0	0 %
1980	101	6 %	125	6 %	1	0 %
1990	258	16 %	399	9 %	1	0 %
2000	242	10 %	915	11 %	8	0 %
2005	290	12 %	1 358	15 %	3	0 %
Exportations⁽²⁾						
1970			64	4 %	361	17 %
1980	362	23 %	114	5 %	2 020	50 %
1990	179	11 %	32	1 %	1 349	38 %
2000	248	11 %	339	4 %	659	37 %
2005	400	17 %	387	4 %	690	39 %

(1) Le nombre de pays pris en compte dans l'ensemble "Union européenne" est égal au nombre de pays membres de l'année.

(2) Les échanges intracommunautaires ne sont pas pris en compte.

(3) Source : Ward's à partir de 1999.
Sources : Eurostat, CCFA depuis 1991.



LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

847

MILLIARDS

DE DOLLARS,

ÉCHANGES MONDIAUX

DE PRODUITS

DE L'INDUSTRIE

AUTOMOBILE

DANS LE MONDE

EN 2004,

SELON L'OMC

Selon l'OMC, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont vivement progressé en 2004, de 16 %, à 847 milliards de dollars, après déjà + 16 % en 2003. Ils ont représenté 9,5 % des exportations mondiales de marchandises et 12,9 % des exportations mondiales de produits manufacturés.

Exprimés en dollars, les différents commerces intrarégionaux de produits de l'industrie automobile se sont élevés à plus de 570 milliards de dollars, soit plus des deux tiers du commerce mondial de ces mêmes produits. Les échanges au sein de l'Union européenne 25 pays ont représenté 345 milliards de dollars, soit environ 60 % des commerces intrarégionaux. Les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 67 milliards de dollars, soit près de 8 % des exportations mondiales.

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En milliards de dollars

Exportations (FAB)/Importations (CAF) vers les/des grands pôles

ZONES PAYS	Monde			États-Unis - Canada			Union européenne ⁽¹⁾			Japon			Autres pays		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
États-Unis															
1990	32,6	78,5	-46,0	19,5	27,7	-8,2	2,9	11,5	-8,6	1,5	30,1	-28,6	8,6	9,2	-0,5
2000	67,2	170,2	-103,0	38,2	58,8	-20,5	6,3	28,9	-22,6	2,7	44,5	-41,8	19,9	38,0	-18,1
2004	76,4	197,0	-120,6	42,2	61,8	-19,6	9,8	41,9	-32,1	1,5	45,7	-44,3	22,9	47,6	-24,7
Canada															
1990	28,4	24,6	3,8	27,8	18,9	8,9	0,1	1,0	-0,9	0,1	3,5	-3,4	0,5	1,3	-0,8
2000	60,7	46,3	14,4	59,2	37,6	21,6	0,3	1,7	-1,4	0,1	3,5	-3,4	1,1	3,6	-2,4
2004	63,7	52,9	10,8	62,0	41,3	20,7	0,5	2,8	-2,4	0,0	3,8	-3,7	1,2	5,0	-3,8
Union européenne ⁽¹⁾															
1990	159,5	138,1	21,4	12,4	2,3	10,1	109,4	103,7	5,7	5,2	12,6	-7,4	32,5	19,5	13,0
2000	270,1	231,4	38,7	27,4	5,6	21,9	186,7	186,7	0,0	5,9	14,8	-8,9	50,1	24,3	25,8
2004	470,8	397,4	73,4	45,4	8,8	36,5	344,9	344,9	0,0	8,6	20,8	-12,1	71,9	23,0	49,0
Allemagne ⁽²⁾															
1990	68,8	30,3	38,6	8,9	0,9	8,0	39,6	20,2	19,4	4,2	5,2	-1,0	16,1	4,0	12,1
2000	92,2	42,2	49,9	16,6	1,8	14,8	51,0	26,3	24,7	3,9	3,4	0,5	20,6	10,8	9,8
2004	153,1	69,0	84,1												
France ⁽²⁾															
1990	26,2	21,6	4,6	1,1	0,4	0,7	19,3	18,5	0,8	0,2	0,9	-0,7	5,6	1,8	3,7
2000	39,9	30,5	9,4	0,9	0,4	0,5	31,7	26,3	5,5	0,2	1,2	-1,0	7,0	2,6	4,4
2004	67,2	51,3	15,8												
Royaume-Uni ⁽²⁾															
1990	14,1	22,8	-8,7	1,6	0,4	1,2	9,6	18,4	-8,8	0,4	2,5	-2,1	2,5	1,5	1,1
2000	25,6	36,1	-10,5	3,9	1,3	2,7	17,8	29,7	-11,9	0,5	3,0	-2,6	3,4	2,1	1,3
2004	28,3	51,9	-23,6												
Italie ⁽²⁾															
1990	13,0	18,1	-5,1	0,9	0,1	0,8	9,4	16,8	-7,4	0,2	0,1	0,1	2,6	1,1	1,5
2000	18,4	25,3	-7,0	0,9	0,2	0,7	13,3	20,3	-7,1	0,3	1,5	-1,3	4,0	3,3	0,7
2004	26,3	40,8	-14,5												
Espagne ⁽²⁾															
1990	11,7	10,1	1,6												
2000	28,1	26,3	1,8												
2004	46,4	44,9	1,5												
Japon															
1990	66,2	7,3	58,9	34,0	0,9	33,1	11,0	5,8	5,2				21,2	0,6	20,7
2000	88,1	10,0	78,1	47,2	2,3	44,9	13,2	6,0	7,2				27,7	1,6	26,1
2004	115,7	12,8	102,9	48,9	1,5	47,4	21,2	8,3	12,9				45,6	3,1	42,6
Corée du Sud															
1990	2,3	0,9	1,4	1,6	0,2	1,4	0,2	0,2	0,0	0,1	0,5	-0,4	0,5	0,1	0,4
2000	15,2	1,8	13,4	6,2	0,3	5,9	3,0	0,4	2,7	0,2	0,7	-0,5	5,8	0,4	5,4
2004	32,3	3,5	28,9	12,6	0,4	12,1	7,4	1,5	5,9	0,4	1,0	-0,7	12,0	0,5	11,5

(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004. Le total "Autres pays" regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

Source : GATT/OMC.

(2) Les montants des exportations et importations des pays de l'Union européenne sont estimés depuis 2001 par le CCFA à partir des données des Douanes locales.

L'appréciation de l'euro et du won par rapport au dollar, commencée en 2002, et celle du yen par rapport au dollar en 2003 sont des facteurs explicatifs de la poursuite en 2004 de la vive progression des échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile. Les exportations de l'Union européenne 25 pays, restreintes au commerce intracommunautaire, ont ainsi progressé de 16 %, à 345 milliards de dollars, et exprimées en euros, de 5 %. Celles du Japon se sont élevées à 116 milliards de dollars, soit une hausse de 13 %, et exprimées en yens, de 5 %. En 2004, l'Allemagne est restée le premier exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de plus de 18 %. Ses exportations se sont élevées à 153 milliards de dollars.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 116 milliards de dollars, dont plus de 40 % vers l'Amérique du Nord. Son solde commercial s'est élevé à 103 milliards de dollars, du fait de ses faibles importations.

Les États-Unis sont restés le premier importateur mondial de produits automobiles, avec 197 milliards de dollars ; le déficit en produits automobiles s'est élevé à 120 milliards de dollars, soit 10 milliards de dollars par mois.

Les exportations des pays de l'Union européenne 25 pays se sont élevées à 471 milliards de dollars. Les échanges intracommunautaires ont représenté près des trois quarts de cet ensemble, soit 345 milliards de dollars.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

14,5

MILLIONS

IMMATRICULATIONS

EN 2005

DE VOITURES

PARTICULIÈRES

NEUVES

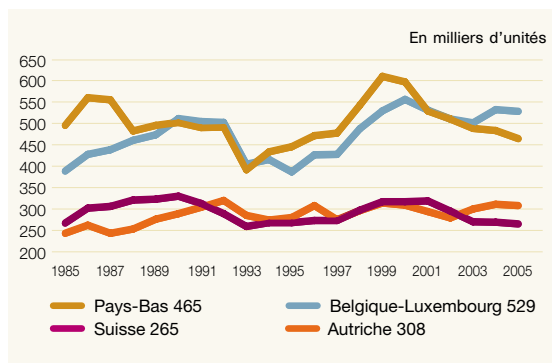
EN EUROPE

DE L'OUEST

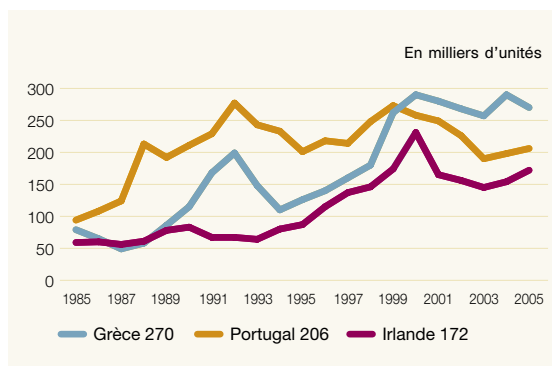
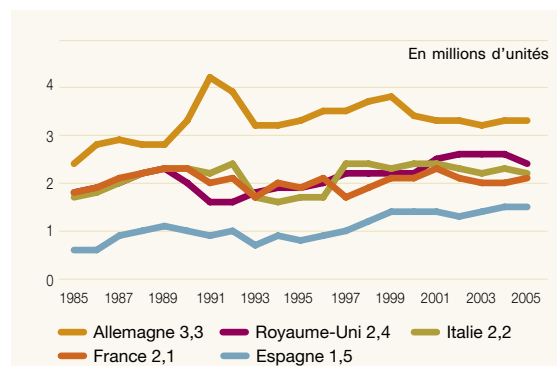
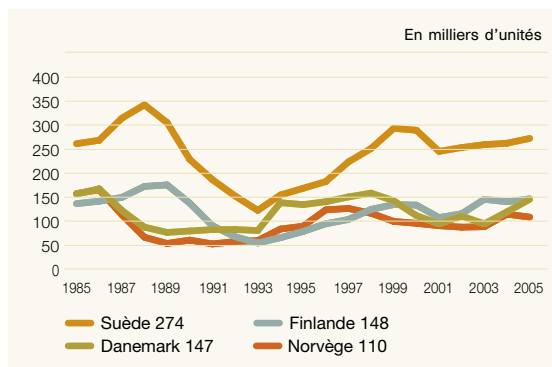
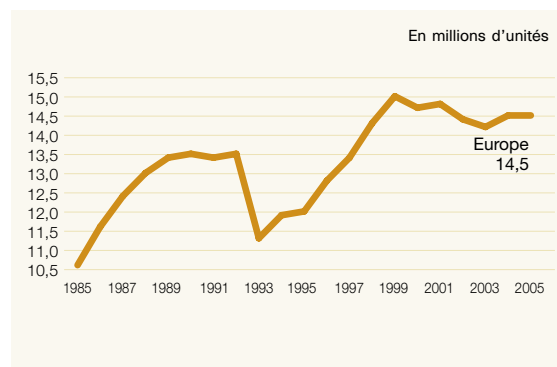
Pour la huitième année consécutive, les immatriculations de voitures neuves en Europe occidentale ont dépassé les 14 millions d'unités. Elles se sont élevées à 14,5 millions d'unités, en stabilité (-0,2 %) par rapport à 2004.

Les variations par pays ont été disparates, tant dans les "grands" pays automobiles que dans les autres. Dans les premiers, les marchés ont progressé en Allemagne tout en restant à un niveau bas, en Espagne en établissant un nouveau record et en France en demeurant proche de sa moyenne de long terme. Ils ont en revanche fléchi en Italie (marché proche de sa moyenne de long terme) et au Royaume-Uni, qui est resté toutefois à un haut niveau. Dans les autres pays, autant de hausses que de baisses ont été observées ; les marchés ont notamment progressé significativement en Irlande (+ 11 %) et au Danemark (+ 21 %).

Le marché européen rassemble les marchés de 17 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne, auxquels s'ajoutent la Suisse et la Norvège). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Depuis 1990, l'Allemagne réunifiée est prise en compte. Ce marché a connu des années de croissance, 1986-1989, consécutives à la baisse du prix du pétrole et à l'élargissement de la Communauté européenne. Puis, a succédé une période de stabilité à un niveau élevé. En 1993, une grave crise a entraîné une chute de 16 % des immatriculations. Par la suite, ce marché a progressé constamment et, depuis 1998, les immatriculations dépassent les 14 millions d'unités.



Immatriculations de voitures particulières neuves en Europe



LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

1 SUR 4 VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES VENDUES EN EUROPE DE L'OUEST EST DE MARQUE FRANÇAISE

La pénétration des constructeurs français a fléchi de nouveau et a atteint 23,5 % en 2005, soit un recul de 2 points par rapport à 2002. Cette pénétration est cependant bien supérieure au niveau observé en 1997, qui était de 21,2 %. La concurrence exacerbée des constructeurs "généralistes" européens, le développement rapide des constructeurs asiatiques qui bénéficient d'un euro fort ainsi qu'une politique de ventes sélective des constructeurs français peuvent expliquer ce recul.

Six grands groupes "généralistes" européens, produisant une gamme complète de véhicules ont détenu chacun plus de 6 % du marché.

Depuis 1999, le groupe Volkswagen avec ses quatre principales marques maintient ses positions avec plus de 18 % de part de marché.

La pénétration des groupes français (23,5 % à eux deux) a fléchi de 0,8 point. Depuis 1997, la hausse s'élève à 2,3 points.

Depuis 2000, la part de marché du groupe Ford est de 11 %. Elle devance celle de General Motors, qui n'atteint que 10,6 % depuis 2002. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux derniers groupes s'élevaient à plus de 13 %.

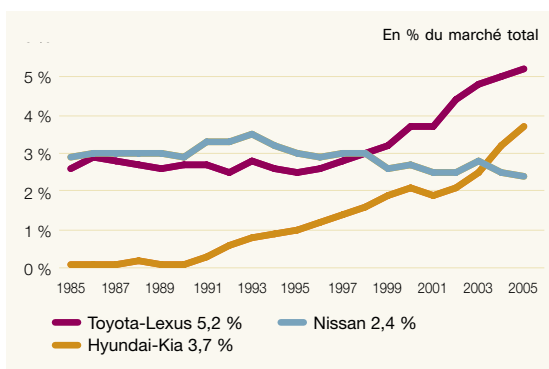
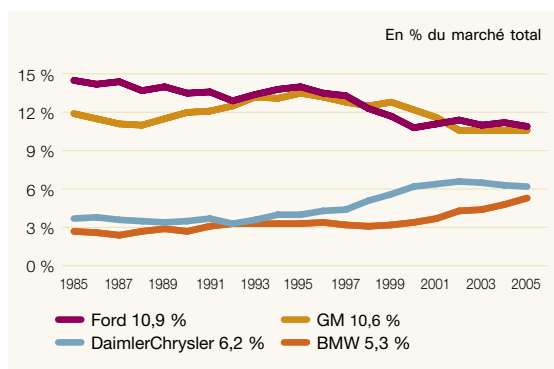
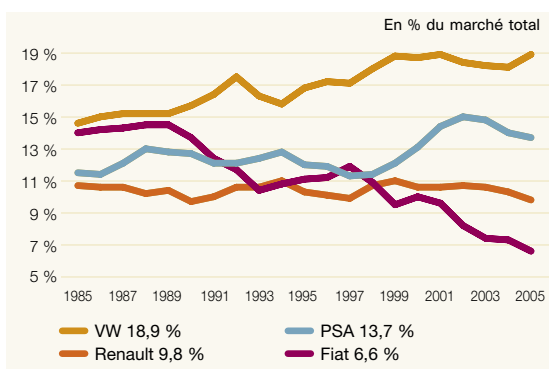
Le groupe Fiat a continué de perdre des parts de marché et sa pénétration a atteint 6,6 % en 2005 (près de 12 % en 1997).

Le groupe DaimlerChrysler a consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules ; il a occupé 6,2 % du marché.

Le groupe BMW, y compris la marque Mini, a continué sa progression et sa pénétration s'est élevée à 5,3 %. Contrairement à 2004, il a devancé Toyota, dont la pénétration, en hausse continue depuis 1995, s'est élevée à 5,2 % en 2005.

La hausse de pénétration du groupe Hyundai-Kia s'est poursuivie et sa part de marché s'est élevée à 3,7 % en 2005.

Pénétration des groupes (1) en Europe



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2005. Voir page 51 pour les définitions des groupes.



33 ET 60 LE CLASSEMENT PAR GAMME

NOMBRES RESPECTIFS DE MODÈLES ET DE VARIANTES DE CARROSSERIES PROPOSÉS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

LES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN EUROPE

Groupes et marques	Gamme économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure et luxe	Gamme tout-terrain, combispaces, divers
PSA Peugeot Citroën					
CITROËN	C1, C2, C3	Xsara, C4	C5	C8, C6	Berlingo, Jumper, Jumpy
PEUGEOT	107, 1007, 206, 207	307	407	807, 607	Partner, Expert, Boxer
Groupe RENAULT					
RENAULT	Twingo, Clio, Modus	Mégane	Laguna	Espace, Vel Satis	Kangoo, Trafic, Master
DACIA	Logan				
BMW					
BMW			Série 1	Série 3, Série 5, Série 6, Série 7, Z4	X3, X5
MINI	Mini				
DAIHATSU					
	Cuore, Sirion, YRV				Terios
DAIMLERCHRYSLER					
CHRYSLER-JEEP		PT Cruiser		(Grand) Voyager, Crossfire, 300C, Sebring	Wrangler, (Grand) Cherokee
MERCEDES		Classes A, B, Vaneo		Classes C, E, S, SL, CLK, SLK	G, Classe ML, Vito, Viano, Sprinter
SMART	Fortwo, Roadster	Forfour			
FIAT					
ALFA ROMEO		147	156, 159, Brera, GT	166	
FIAT	Seicento, Panda, Punto, Idea	Stilo, Multipla, Barchetta	Croma	Ulysse	Doblò, Scudo, Ducato
LANCIA	Y, Musa			Thesis, Phedra	
FORD Europe					
FORD	Ka, Fiesta, Fusion	Focus	Mondeo	Galaxy	Tourneo, Transit, T. Connect
JAGUAR				Type S, Type X, XJ, XK	
LAND ROVER					Freelander, Discovery, Defender, Range Rover
VOLVO			S40, V50	S60, S80, V70, C70	XC70, XC90
GM Europe					
CHEVROLET-DAEWOO	Matiz, Kalos	Rezzo	Evanda, Lacetti, Nubira	Corvette	
OPEL	Agila, Corsa, Meriva	Astra, Zafira, Tigra	Vectra	Signum	Vivaro, Combo, Movano
SAAB				9-3, 9-5	
HONDA	Jazz	Civic, FR-V, S2000	Accord		CR-V, HR-V
HYUNDAI					
HYUNDAI	Atos, Getz	Accent, Elantra, Coupe, Matrix	Sonata	H-1, Trajet	Santa Fe, Terracan, Tucson
KIA	Picanto	Carens, Cerato, Rio	Magentis	Carnival	Sorento, Sportage
LADA		111, 112			Niva
MAZDA	2	3, 5, MX5	6	MPV, RX8	
MITSUBISHI	Colt	Spacestar		Grandis	Pajero, Outlander
NISSAN	Micra, Note	Almera	Primera	350Z	Primastar, Interstar, Murano, Patrol, Pathfinder, Terrano, X-Trail
PORSCHE				911, Boxster	Cayenne
SSANGYONG				Rodius	Korando, Kyron, Rexton
SUBARU	Justy		Impreza, Legacy		Forester
SUZUKI	Swift, Wagon-R, Ignis	Liana			Jimny, (G.) Vitara
TOYOTA	Aygo, Yaris	Corolla, MR	Avensis, Prius, Celica	Lexus, Previa	Lexus, Land Cruiser, Hi-ace, RAV4
Groupe VOLKSWAGEN					
AUDI	A2	A3, S3	A4, S4, TT	A6, S6, A8	Allroad, Q7
SEAT	Ibiza	Cordoba, Leon, Altea	Toledo	Alhambra	
SKODA		Fabia	Octavia	Superb	
VOLKSWAGEN	Fox, Polo	Golf, Bora, New Beetle, Touran	Passat	Sharan, Phaeton	Transporter, Caddy, Touareg

Source : CCFP.

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

4 SUR 7
Parmi les sept
modèles les plus
vendus en Europe,
quatre étaient
de marque française
en 2005

En 2005, parmi les sept modèles les plus vendus en Europe, quatre étaient de marque française. En 1997, seulement deux sur les dix modèles les plus vendus étaient de marque française.

Les constructeurs français proposent une offre variée et attrayante qui a permis de regagner des parts de marché en Europe occidentale (+ 2,3 points par rapport à 1997) ; dans un marché de plus en plus concurrentiel, si la pénétration des constructeurs français est restée stable en France par rapport à 1997, elle a augmenté de 2 points dans les autres marchés européens.

Depuis 1998, les immatriculations des constructeurs français en Europe hors France sont comprises entre 2,05 et 2,45 millions d'unités, contre moins de 1,9 million d'unités sur le reste de la décennie 1990 ; avec plus de 2,2 millions de ventes en 2005, cet ensemble constitue le premier débouché des constructeurs français, devant la France (1,2 million d'unités) et le reste du monde.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2005

En % des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Autres (tout-terrain, minibus)
Allemagne	23	36	14	16	10
Autriche	25	39	14	12	11
Belgique	29	34	13	13	11
Danemark	33	30	25	5	6
Espagne	30	48	15	8	0
Finlande	13	41	27	11	8
France	39	35	11	6	9
Grèce	37	34	12	5	11
Irlande	19	41	22	9	9
Italie	55	26	7	6	7
Luxembourg	23	33	13	17	13
Pays-Bas	32	35	16	9	8
Portugal	38	41	11	7	3
Royaume-Uni	31	35	14	12	8
Suède	13	26	23	30	8
Union européenne 15 pays	33	35	13	11	8
Norvège	12	35	27	10	16
Suisse	25	30	16	14	15
ENSEMBLE 17 PAYS	33	35	13	11	8

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	46	20	1	4	20	8
Autriche	49	17	1	2	22	10
Belgique	51	15	1	3	23	7
Danemark	56	26	0	1	14	4
Espagne	73	6	1	1	19	0
Finlande	50	31	0	0	11	8
France	59	7	1	2	25	6
Grèce	76	1	1	2	9	12
Irlande	76	3	1	1	9	9
Italie	62	11	1	2	18	6
Luxembourg	52	13	2	2	19	13
Pays-Bas	50	19	0	2	23	7
Portugal	61	23	1	2	12	2
Royaume-Uni	64	8	2	4	14	8
Suède	39	42	0	1	10	8
Union européenne 15 pays	58	13	1	3	19	7
Norvège	39	33	0	1	12	15
Suisse	40	20	2	4	20	14
ENSEMBLE 17 PAYS	57	13	1	3	19	7

Source : CCFA.

En Europe, les deux tiers des voitures immatriculées neuves appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure.

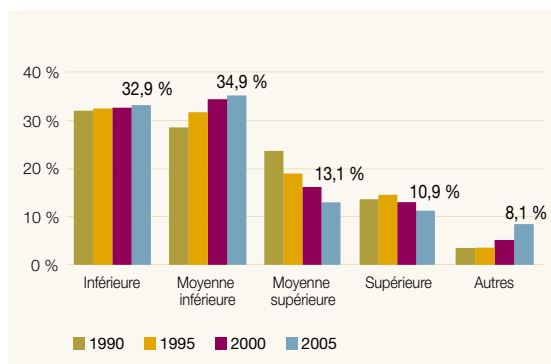
Depuis le début de la décennie quatre-vingt-dix, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure, plus riche en versions monospaces.

CLASSEMENT DES QUINZE PREMIERS MODÈLES EN 2005

Modèles	Rang	Pénétration
Renault Mégane	1	4,3 %
Volkswagen Golf	2	3,9 %
Ford Focus	3	3,7 %
Opel Astra	4	3,1 %
Peugeot 206	5	2,7 %
Peugeot 307	6	2,5 %
Renault Clio	7	2,2 %
Ford Fiesta	8	2,2 %
Opel Corsa	9	1,9 %
Volkswagen Polo	10	1,8 %
Audi A4	11	1,7 %
Citroën C3	12	1,7 %
Toyota Corolla	13	1,7 %
Volkswagen Passat	14	1,7 %
BMW série 3	15	1,6 %
Peugeot 407		1,4 %
Citroën C4		1,3 %
Citroën Xsara		1,2 %
Renault Modus		1,1 %
Citroën C2		0,8 %
Renault Laguna		0,7 %
Citroën C5		0,6 %

Source : CCFA.

Ventilation des immatriculations de voitures particulières neuves par gamme en Europe (17 pays)



La part des berlines, toujours dominante, a continué de régresser au profit de celle des breaks, des monospaces des cabriolets et des combispaces.

Toutefois, chaque pays européen a gardé ses caractéristiques et l'Europe du Sud a continué de privilégier les gammes inférieure et moyenne inférieure alors que l'Europe du Nord donne toujours sa préférence aux gammes supérieures et aux breaks.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

1 SUR 2
VOITURES

IMMATRICULÉES
EN 2005 SUR LE MARCHÉ
EUROPÉEN DES VOITURES
PARTICULIÈRES NEUVES
EST À MOTORISATION
DIESEL

En Europe, depuis 1997, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé en moyenne de plus de 3 points chaque année. En 2005, elle s'est élevée à 49 % (22 % en 1997).

Sur ce marché de 7,2 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 27 % (29 % en 2000), soit 1,9 million de voitures neuves diesel.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2005

	Cylindrée moyenne cm ³	Puissance moyenne kW	4x4 %	Diesel %
Allemagne	1 844	90	8,0	42,2
Autriche	1 776	80	12,5	64,9
Belgique	1 721	77	5,1	72,6
Danemark	1 654	78	2,5	24,1
Espagne	1 726	80	0,9	67,8
Finlande	1 816	90	8,7	17,0
France	1 695	76	6,3	69,1
Grèce	1 541		10,3	1,6
Irlande	1 604	76	6,4	21,5
Italie	1 579	72	7,8	58,5
Luxembourg	1 963	96	10,1	75,4
Pays-Bas	1 720	82	5,4	26,7
Portugal	1 524	72	2,4	63,8
Royaume-Uni	1 771	87	8,9	36,8
Suède	1 990	103	12,7	9,7
Union européenne 15 pays	1 732	82	7,0	49,9
Norvège	1 762	86	21,3	39,3
Suisse	1 992	104	22,1	28,4
ENSEMBLE 17 PAYS	1 737	83	7,5	49,4

Source : CCFA.

En Europe, les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs des voitures sont très différentes suivant les pays. Elles dépendent largement des conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. En 2005, si la puissance a poursuivi son lent et régulier mouvement de hausse, celui de la cylindrée s'est arrêté en raison de la minimisation des moteurs (*down-sizing*, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre).

La part des 4x4 a partout progressé et s'est élevée à 7,5 % sur l'ensemble du marché européen. Le taux d'équipement varie très largement en fonction de caractéristiques nationales. En Suisse, en Norvège et en Autriche, cette part est très élevée pour répondre aux besoins du relief géographique montagneux.

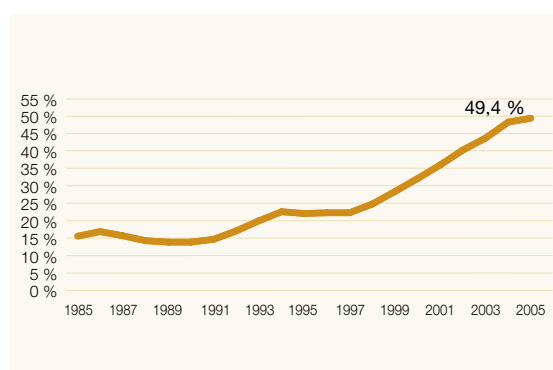
La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays.

En Europe, sur un marché stable en 2005, les ventes de voitures diesel ont augmenté de 2 %. Leur part de marché s'est élevée à 49 %. En Autriche, en Belgique, en Espagne, au Luxembourg, au Portugal et en France, deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures neuves diesel. En Allemagne et en Italie, la part du diesel atteint respectivement 42 % et 58 %.

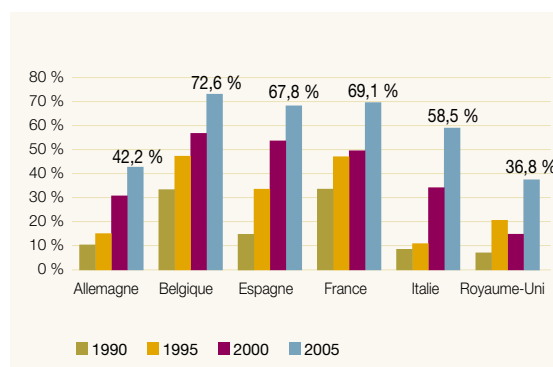
La part de la motorisation diesel dans le parc européen de voitures particulières continue de progresser et, désormais en 2005, plus d'une voiture sur quatre en circulation dispose de cette motorisation.

Marché européen des voitures diesel

En part dans les immatriculations totales



Taux de dieselisation par pays



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE

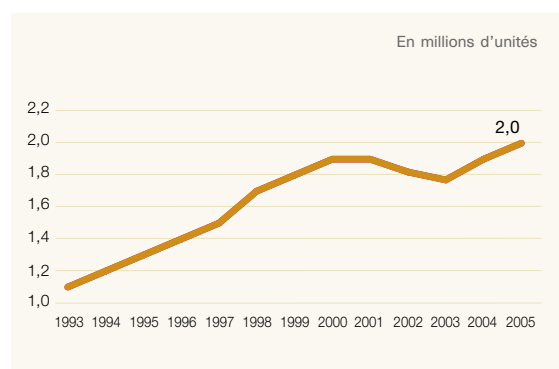
1 SUR 3

**VÉHICULES
UTILITAIRES
LÉGERS NEUFS
VENDUS EN EUROPE
DE L'OUEST
EST DE MARQUE
FRANÇAISE**

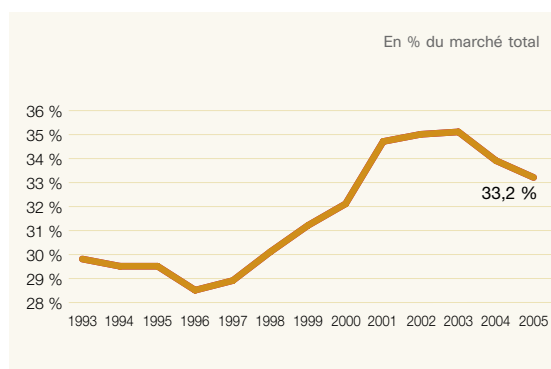
Après trois années à 35 %, la pénétration des constructeurs français sur le marché des véhicules utilitaires légers neufs en Europe a fléchi pour la deuxième année consécutive à 33 % (- 1,9 point par rapport à 2003) ; cependant, depuis 1996, leur offre renouvelée et attrayante leur a permis de gagner 4,6 points de pénétration dans un marché européen en croissance (+ 45 %).

Dans un marché en progression de 3,1 % en 2005, les immatriculations des constructeurs français ont progressé de 1,1 % à plus de 660 000 unités : si leurs immatriculations sont restées stables en France (+ 0,4 %), elles ont continué d'augmenter (+ 1,7 %) en Europe hors France.

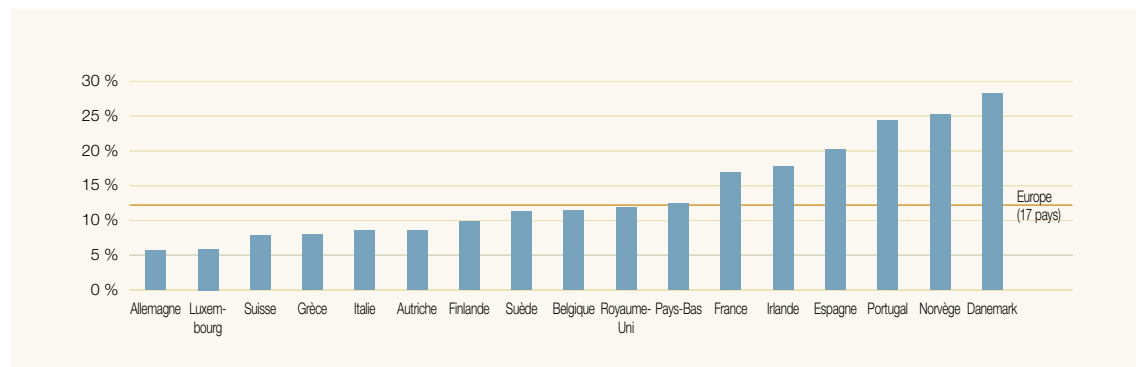
Immatriculations de véhicules utilitaires légers en Europe (17 pays)



Pénétration française



Part en 2005 des véhicules utilitaires légers dans les immatriculations de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers)



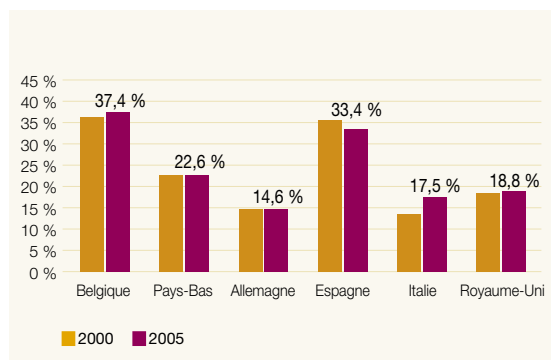
Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout-terrain. Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle en 2005 de 5 % au Luxembourg et en Allemagne à plus de 25 % au Portugal, en Norvège et au Danemark.

Le renouvellement des produits et la réponse adaptée aux besoins de l'économie d'aujourd'hui en matière de transport et de mobilité ont dynamisé les ventes de ces véhicules.

En 2005, 2 millions de véhicules utilitaires légers ont été immatriculés en Europe, contre 1,1 million en 1993.

En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a dépassé 33 % en 2005. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, leurs pénétrations se sont établies respectivement à 15 % et 18 %, contre moins de 15 % en 2000.

Part de marché des constructeurs français dans les principaux pays européens



LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

1 SUR 9
VÉHICULES
INDUSTRIELS NEUFS
VENDUS EN EUROPE
DE L'OUEST
EST DE MARQUE
FRANÇAISE

Après trois années de baisse faisant suite au haut de cycle atteint en 2000, le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a progressé pour la deuxième année consécutive, en phase avec la reprise des investissements des entreprises commencée courant 2003. Il a atteint plus de 340 000 unités (+ 7 % par rapport à 2004 et - 3 % par rapport à 2000). Par rapport à 1993 (année noire pour le véhicule industriel), le marché est en hausse de 69 %.

Quant à la production européenne, elle a augmenté de près de 5 %, à 453 000 unités, reflétant la hausse du marché domestique et celle des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est ou l'Asie.

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

En milliers d'unités	2004	2005	Variation
Immatriculations de véhicules industriels neufs			
de 5,1 t à 15,9 t	86	88	3,1 %
16 t et plus	234	253	8,3 %
Total	319	341	6,9 %
Production de véhicules industriels			
de 5,1 t à 15,9 t	108	113	5,1 %
16 t et plus	324	339	4,6 %
Total	432	453	4,7 %

Source : CCFA

En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003, le marché du véhicule industriel a poursuivi sa progression commencée en 2004 (+ 7 % de hausse en 2004 et en 2005) ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 ont été des facteurs favorables. L'année 2006 sera marquée par l'introduction des nouvelles normes environnementales Euro IV le 1^{er} octobre.

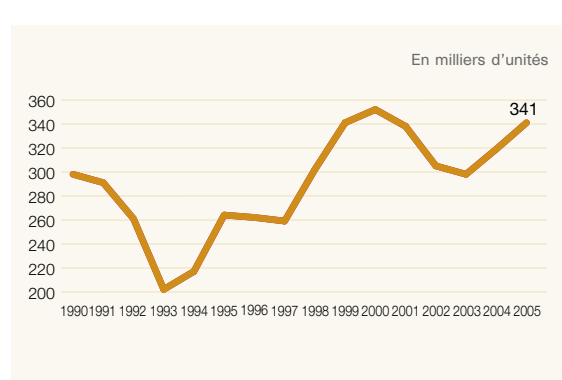
Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : le point haut de l'année 2000 représente ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit 150 000 véhicules de plus.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (74 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

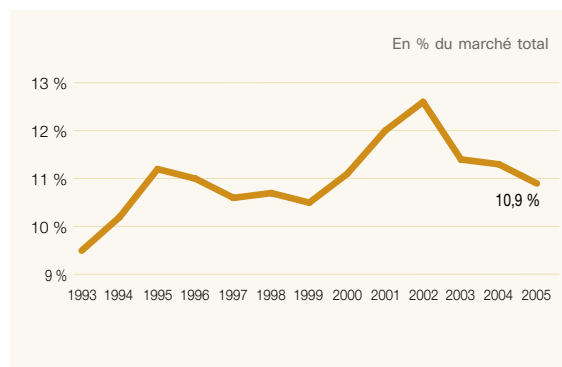
Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks en 2005 ont progressé de 3 %, et sa pénétration a été consolidée à près de 11 %, au-dessus du niveau observé à la fin des années 1990. Après le renouvellement de la gamme Midlum au début des années 2000, l'arrivée du nouveau Magnum devrait lui permettre de consolider ses parts de marché.

Le développement international de Renault Trucks s'est poursuivi, et sa pénétration en Europe hors France a été consolidée à 6,5 % en 2005, alors qu'elle n'atteignait que 5 % en 1996.

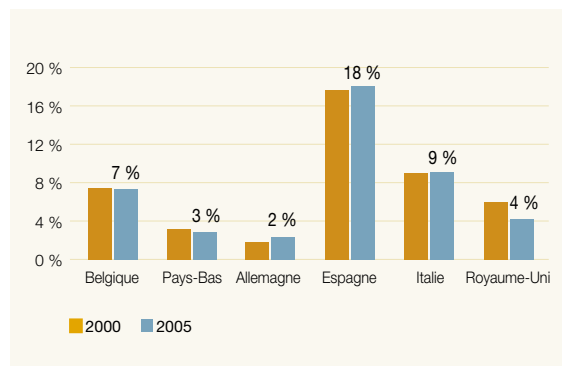
Immatriculations de véhicules industriels neufs en Europe



Pénétration de Renault Trucks en Europe



Part de marché de Renault Trucks dans les principaux pays européens



LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT

29 %
PART SUR LE MARCHÉ
DES VÉHICULES
LÉGERS NEUFS
DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS
DANS LES
PRINCIPAUX PAYS
DE L'ÉLARGISSEMENT

Depuis le 1^{er} mai 2004, dix nouveaux pays ont rejoint l'Union européenne ; le centre de gravité automobile de l'Union européenne se déplace vers l'Est et de nouveaux marchés tels ceux de la Communauté des États Indépendants (CEI) et des Balkans paraissent plus proches.

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et s'y sont aussi implantés industriellement : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie et, avec Toyota, en République tchèque, Renault en Slovénie, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia, et en Russie. Ces installations industrielles permettront de répondre à la demande automobile de ces pays qui devrait croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

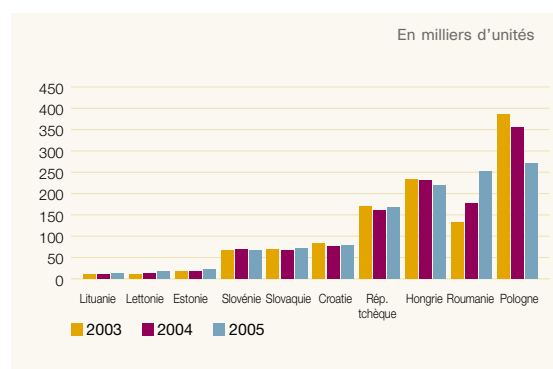
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE : NOUVEAUX ENTRANTS DANS L'UNION EUROPÉENNE (1), CROATIE ET ROUMANIE

En milliers d'unités	2004	2005	Variation
Production de véhicules			
Voitures particulières	1 476	1 777	20,4 %
Véhicules utilitaires légers	115	144	25,6 %
Véhicules industriels	5,9	5,0	- 15,3 %
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	1 040	1 035	- 0,4 %
Véhicules utilitaires légers	139	145	4,5 %
Véhicules industriels	36,6	38,6	5,2 %

(1) Hors Malte et Chypre.

Sources : CCFA, OICA.

Immatriculations de véhicules légers neufs (jusqu'à 5 tonnes de PTAC)

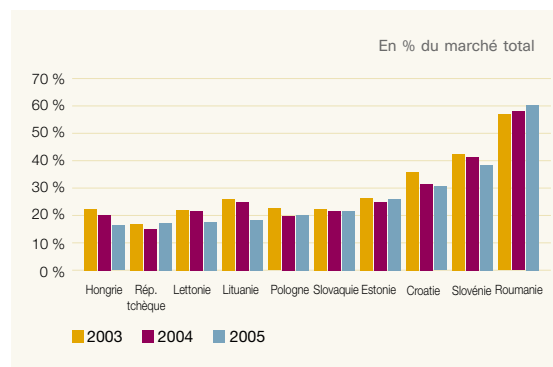


Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure d'un marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement, tel n'est pas le cas des futurs et nouveaux pays de l'élargissement et de ceux environnant, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important.

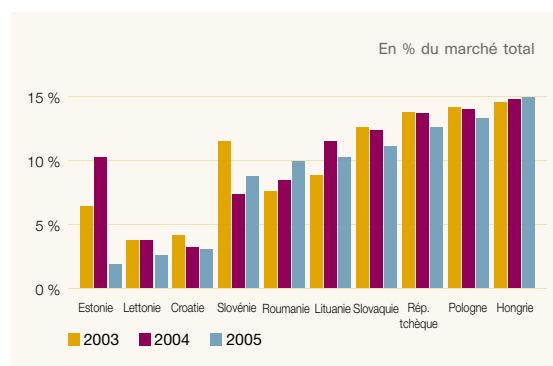
En 2005, les pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont produit plus de 1,9 million de véhicules, correspondant globalement à la demande intérieure de la zone, qui est amenée à augmenter (la demande intérieure s'entend comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion).

La part de marché des constructeurs français sur ces sept pays est déjà équivalente à celle observée en Union européenne 15 pays. Ainsi, sur le marché des véhicules légers, elle s'est élevée à 29 % et sur le marché des véhicules industriels à plus de 11 %.

Parts de marché des constructeurs français : véhicules légers neufs



Parts de marché des constructeurs français : véhicules industriels neufs



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

2,2

MILLIONS

**DE PERSONNES DANS
L'UNION EUROPÉENNE
(25 PAYS)
ÉTAIENT EMPLOYÉES
EN 2003
PAR L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE**

En 2003, 2,2 millions de personnes travaillaient au sein de l'Union européenne (25 pays) pour l'industrie automobile dans les entreprises de plus de 20 salariés.

La valeur ajoutée par personne occupée variait de 25 000 euros dans les cinq principaux nouveaux pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie) à plus de 70 000 euros en Allemagne ; elle était de plus de 60 000 euros en France et en Belgique.

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 10 000 euros dans les cinq principaux nouveaux pays entrants à 58 000 euros en Allemagne ; en France, elles atteignaient 44 000 euros.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE EN 2003

(Entreprises de plus de 20 salariés)	Unités	Union européenne (25 pays) ⁽¹⁾	Allemagne	France	5 principaux nouveaux entrants ⁽²⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède ⁽³⁾	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 166	868	288	244	217	164	164	74	49
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 131	526	172	89	95	77	59	50	32
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	169	41	29	-	27	14	16	4	7
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	866	301	87	154	95	73	88	20	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	733 916	280 604	194 823	33 721	62 319	53 246	46 687	20 552	16 891
Production	millions d'euros	662 425	236 155	190 897	32 920	53 531	47 890	41 249	20 185	16 027
Production/Chiffre d'affaires	%	90,3	84,2	98,0	97,6	85,9	89,9	88,4	98,2	94,9
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	126 207	61 655	17 958	6 099	11 371	8 868	6 907	4 122	3 399
VA/Production	%	19,1	26,1	9,4	18,5	21,2	18,5	16,7	20,4	21,2
VA par personne occupée	milliers d'euros	58,3	71,1	62,4	25,0	52,3	54,0	42,2	56,1	69,0
	Base 100 : 5 principaux nouveaux entrants	233	284	249	100	209	216	168	224	275
Achats de biens et services	millions d'euros	611 852	220 138	176 629	28 332	50 577	45 480	40 190	17 515	13 575
Part des achats dans la production	%	92,4	93,2	92,5	86,1	94,5	95,0	97,4	86,8	84,7
Dépenses de personnel	millions d'euros	94 314	50 713	12 617	2 314	8 584	5 528	5 485	3 277	2 341
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	43,6	58,5	43,8	9,5	39,5	33,6	33,5	44,6	47,5
	Base 100 : 5 principaux nouveaux entrants	459	615	462	100	416	354	353	469	500
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	31 894	10 942	5 341	3 786	2 786	3 339	1 422	844	1 059
EBE/VA	%	25,3	17,7	29,7	62,1	24,5	37,7	20,6	20,5	31,1

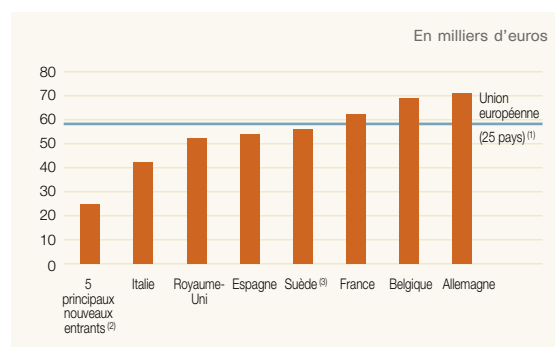
(1) Union européenne 25 pays : hors Grèce et Luxembourg.

(2) 5 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie ; les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

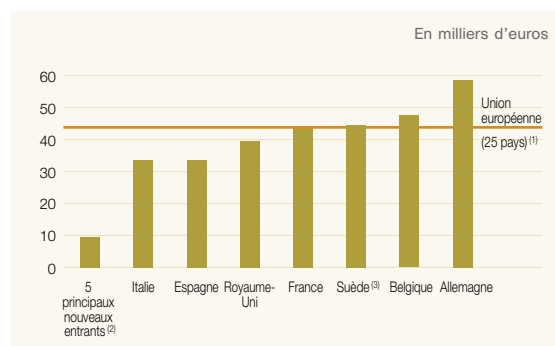
(3) Données 2002.

Sources : Eurostat et estimations CCFRA

Valeur ajoutée par personne occupée



Dépenses de personnel par personne occupée



L'industrie automobile, un des secteurs essentiels de l'économie européenne, regroupe :

- la construction de véhicules automobiles ;
- la fabrication de carrosseries et de remorques ;
- la fabrication d'équipements automobiles.

Les données rassemblées dans ce tableau proviennent des enquêtes d'entreprises nationales, harmonisées par Eurostat. Les difficultés rencontrées à la fois au niveau national et au niveau européen, tant pour la collecte que pour l'homogénéisation des données, ne nous permettent pas de disposer de chiffres fiables après 2003.

En 2003, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,2 millions de personnes, dont 1,1 million pour la construction de véhicules automobiles, soit 52 % de l'ensemble. L'Allemagne et la France regroupaient plus de la moitié des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respectivement 40 % et 13 %. Plus de 10 % des effectifs étaient employés dans les cinq principaux nouveaux pays entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Slovénie.

Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en termes de structure et de coûts salariaux.

En Allemagne et en France, environ 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, alors que cette part était de moins de 40 % dans les cinq principaux nouveaux pays entrants et en Italie. Deux tiers des salariés de l'industrie automobile étaient employés dans la construction automobile en Suède et en Belgique.

Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 10 000 euros dans les cinq nouveaux pays entrants à 59 000 euros en Allemagne, soit près de 6 fois plus.

En Roumanie, pays candidat à l'entrée dans l'Union européenne, les effectifs de l'industrie automobile étaient de plus de 60 000 personnes en 2003. Les dépenses de personnel et la valeur ajoutée par personne occupée étaient, respectivement de, 3 100 et 4 200 euros.

53

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS LE MONDE, DONT 3 EN PROJET

L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Europe

FRANCE

- (1) Aulnay
 - (2) Batilly
 - (3) Blainville
 - (4) Bourg-en-Bresse
 - (5) Cerizay
 - (6) Dieppe
 - (7) Douai
 - (8) Fiens
 - (9) Hordain
 - (10) Maubeuge
 - (11) Mulhouse
 - (12) Poissy
 - (13) Rennes
 - (14) Sandouville
 - (15) Sochaux
 - (16) Vénissieux
- ### ESPAGNE
- (17) Barcelone
 - (Nissan)
 - (18) Palencia
 - (19) Valladolid
 - (20) Vigo
 - (21) Villaverde

ITALIE

- (22) Val di Sangro

PORTUGAL

- (23) Mangualde

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

- (24) Kolin

ROUMANIE

- (25) Pitesti (Dacia)

ROYAUME-UNI

- (26) Luton

(General-Motors)

- (27) Ryton

RUSSIE

- (28) Moscou

SLOVAQUIE

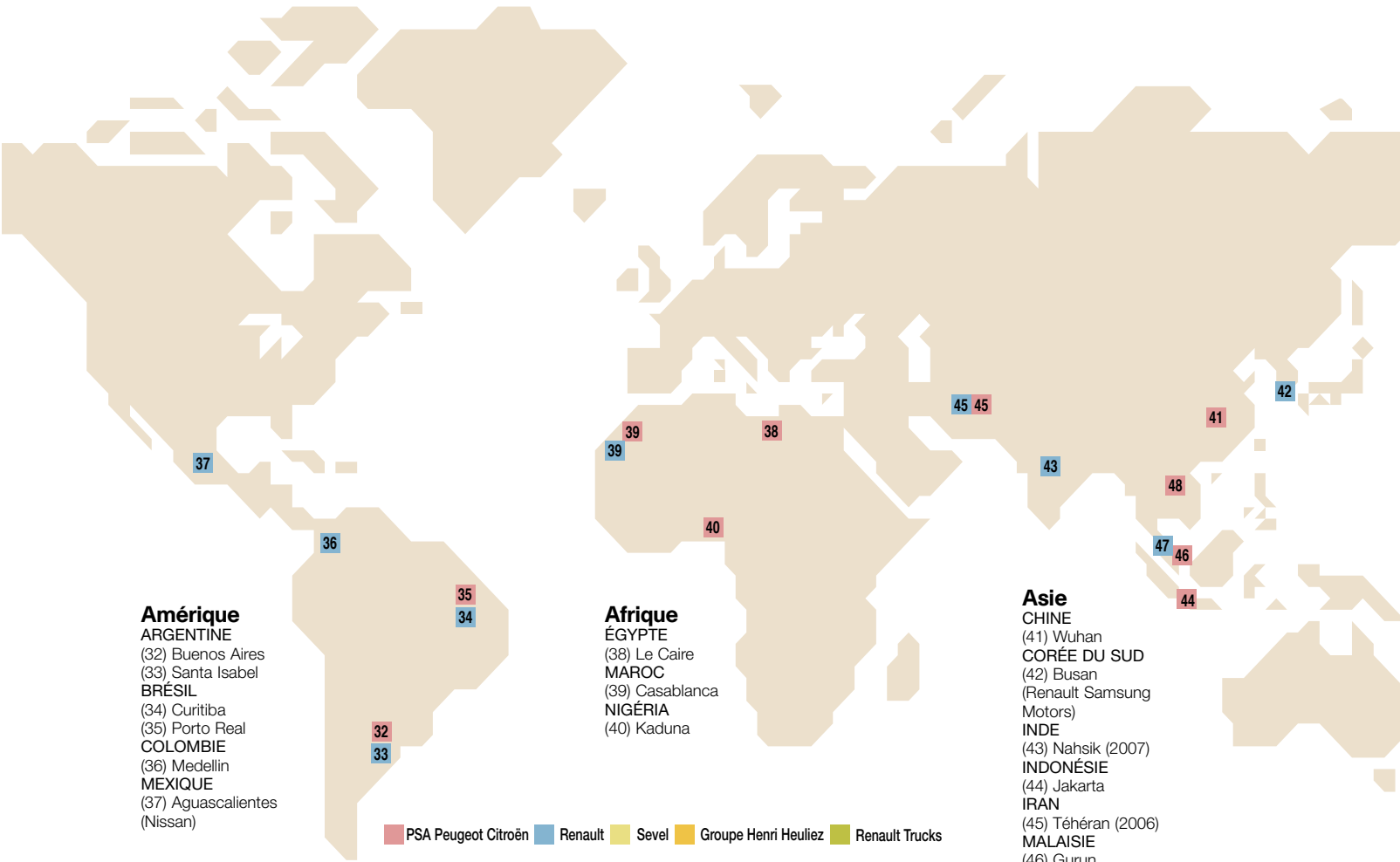
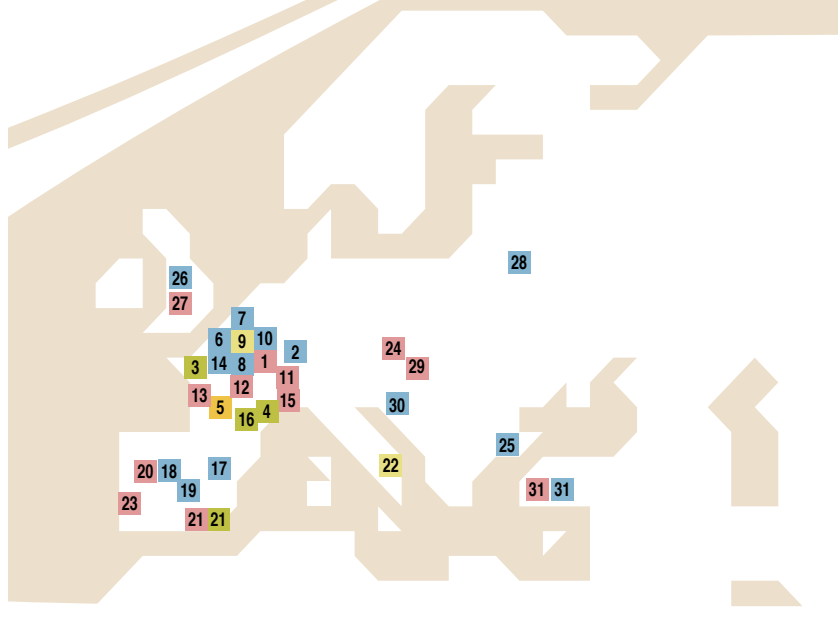
- (29) Trnava

SLOVÉNIE

- (30) Novo Mesto

TURQUIE

- (31) Bursa
- (Tofas-Fiat) (2007)



Amérique

- ARGENTINE
- (32) Buenos Aires
- (33) Santa Isabel
- BRÉSIL
- (34) Curitiba
- (35) Porto Real
- COLOMBIE
- (36) Medellin
- MEXIQUE
- (37) Aguascalientes
- (Nissan)

Afrique

- ÉGYPTE
- (38) Le Caire
- MAROC
- (39) Casablanca
- NIGÉRIA
- (40) Kaduna

Asie

- CHINE
- (41) Wuhan
- CORÉE DU SUD
- (42) Busan
- (Renault Samsung Motors)
- INDE
- (43) Nahsik (2007)
- INDONÉSIE
- (44) Jakarta
- IRAN
- (45) Téhéran (2006)
- MALAISIE
- (46) Gurun
- (47) Kuala Lumpur
- THAÏLANDE
- (48) Lardkrabang

PSA Peugeot Citroën Renault Sevel Groupe Henri Heuliez Renault Trucks

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

6,1

MILLIONS

**DE VÉHICULES
ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS
DANS LE MONDE
EN 2005**

En 2005, la production mondiale des constructeurs français (y compris le Renault Trafic 2) a progressé de 0,4 %, à 6,1 millions de véhicules. Depuis 1996, la croissance de la production s'est élevée à 60 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France et désormais à ceux hors d'Europe.

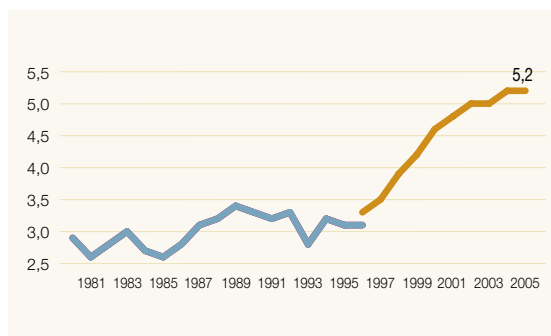
Si la production de voitures particulières a légèrement progressé de 0,2 %, à près de 5,2 millions d'unités, celle de véhicules utilitaires a plus augmenté (+ 1,4 % pour les véhicules utilitaires légers, à plus de 820 000 unités et + 4,3 % pour les véhicules industriels, à 54 500 unités).

LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE EN 2005

Groupe Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2005
PSA PEUGEOT CITROËN			
Peugeot	107	2005	Kolin (Rép. tchèque)
Peugeot	1007	2005	Poissy
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Poissy, Ryton (R-U), Argentine, Porto Real (Br), Chine, Iran, Indonésie, Malaisie
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E),
Peugeot	307	2001	Mulhouse, Sochaux, Argentine, Chine
Peugeot	405	1987	Iran, Égypte
Peugeot	406	1995	Égypte, Nigéria
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janais
Peugeot	607	2000	Sochaux
Peugeot	807	2002	Hordain
Peugeot	Partner	1996	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine, Maroc
Peugeot	Expert	1995	Hordain
Peugeot	J9	1965	Turquie
Peugeot	Boxer	1994	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)
Citroën	C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)
Citroën	C2	2003	Aulnay
Citroën	C3	2002	Aulnay, Villaverde (E), Porto Real (Br)
Citroën	Xsara	1997	Vigo (E), Porto Real (Br), Chine
Citroën	ZX	1991	Chine
Citroën	C4	2004	Mulhouse, Chine
Citroën	Xantia	1993	Iran
Citroën	C5	2001	Rennes-la-Janais
Citroën	C6	2006	Rennes-la-Janais
Citroën	C8	2002	Hordain
Citroën	C15	1984	Vigo (E)
Citroën	Berlingo	1996	Vigo (E), Mangualde (P), Argentine, Maroc
Citroën	Jumpy	1995	Hordain
Citroën	Jumper	1994	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)
GRUPE RENAULT			
Renault	Twingo	1993	Flins, Colombie
Renault	Clio	1998/2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Brésil, Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)
Renault	Mégane	1995/2002	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Dieppe, Argentine, Colombie
Renault	Laguna	2001	Sandouville
Renault	Vel Satis	2002	Sandouville
Renault	Espace	2002	Sandouville
Renault	Kangoo	1997	Maubeuge, Maroc, Argentine, Malaisie
Renault	Master/Mascott	1997/1999	Batilly, Brésil
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)
Dacia	SuperNova		
Dacia	Solenza	2003	Pitesti (Roumanie)
Dacia	Logan	2004	Pitesti (Roumanie), Russie, Maroc, Colombie
Dacia	Pick-ups, camionnettes	-	Pitesti (Roumanie)
RSM	SM3	2002	Busan (Corée du Sud)
RSM	SM5	2000	Busan (Corée du Sud)
RSM	SM7	2004	Busan (Corée du Sud)

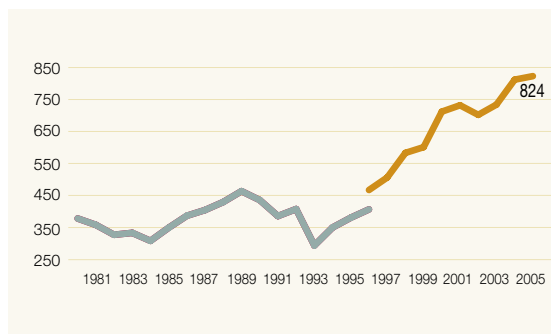
Voitures particulières neuves

En millions d'unités



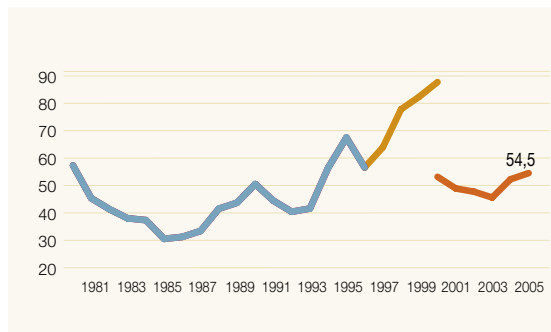
Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)

En milliers d'unités



Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)

En milliers d'unités



À partir de 1996, les constructeurs français d'automobiles ont modifié la présentation de leur production. Ils ont fourni le nombre de véhicules montés suivant la localisation de la tombée de ligne. Les notions de petites collections ont été supprimées. Cette production prend désormais en compte le Renault Trafic II, assemblé par GM Europe au Royaume-Uni ou par Nissan en Espagne. De plus, les périmètres des groupes ont eux aussi évolué (voir les notes de la page 56).

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

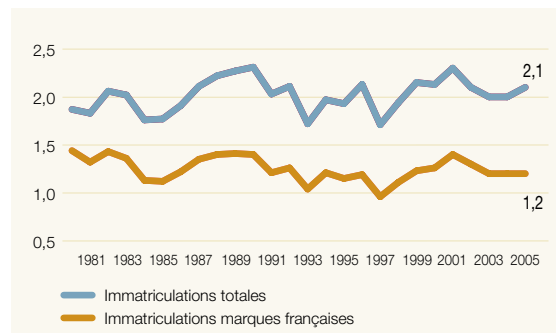
3 VÉHICULES SUR 4
PRODUITS PAR LES
GROUPES FRANÇAIS
SONT VENDUS
HORS DE FRANCE

En 2005, la stabilité des débouchés nationaux des constructeurs français a été compensée par l'extension des ventes à l'international, hors d'Europe (Amérique latine et Asie), ainsi que par l'intégration de Dacia dans ces chiffres. Les marchés étrangers ont représenté trois quarts des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers entre 1999 et 2001 et moins de 60 % en 1990.

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

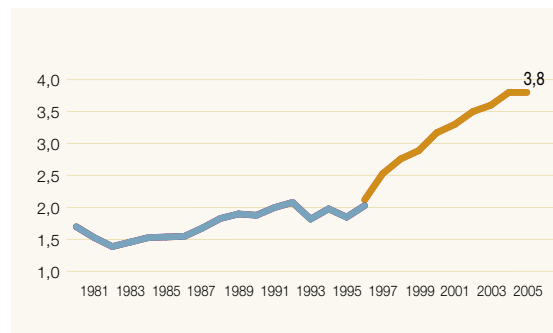
En millions d'unités



LES EXPORTATIONS

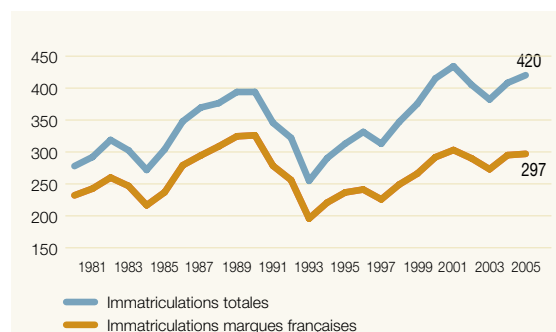
Voitures particulières neuves

En millions d'unités



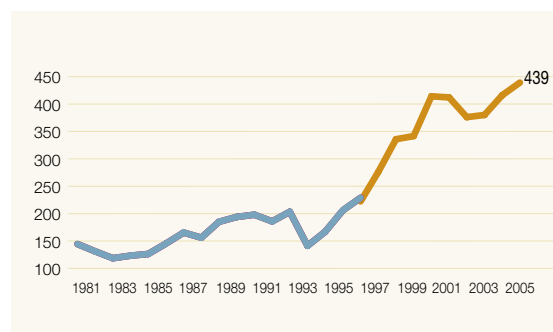
Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)

En milliers d'unités



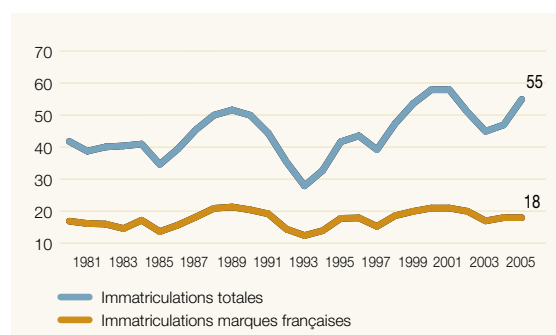
Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)

En milliers d'unités



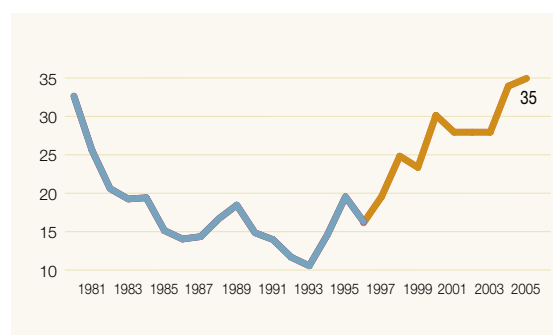
Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)

En milliers d'unités



Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)

En milliers d'unités



La baisse des immatriculations des véhicules des constructeurs français en France entamée en 2002 s'est ralentie en 2005, après la phase ascendante du cycle entre 1997 et 2001. Une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse, a permis de regagner des points de pénétration par rapport à 1997 malgré une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français, dans un cadre d'ouverture plus importante du marché et de concurrence accrue. Les exportations de voitures particulières se sont élevées à

3,8 millions d'unités, en hausse de 1 % (+ 81 % par rapport à 1996). Celles de véhicules utilitaires légers (hors Renault Trafic II) ont progressé de 6 % (+ 1 % à périmètre comparable), à 440 000 unités (+ 98 % par rapport à 1996) et celles de véhicules industriels ont progressé de 5 %, à 35 100 unités (+ 117 % par rapport à 1996). À ces exportations, s'ajoutent les ventes de marques locales appartenant aux constructeurs français (Renault Samsung Motors), soulignant encore davantage le succès de la politique d'internationalisation des constructeurs français.

14,3
MILLIONS
NOMBRE DE
VOITURES
PARTICULIÈRES
À MOTORISATION
DIESEL
EN CIRCULATION
EN FRANCE

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

Pour la cinquième année consécutive, les immatriculations en France de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont été supérieures à celles des autres motorisations ; elles ont représenté 69 % des immatriculations totales en 2005.

Au niveau du parc, 48 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2006 étaient équipées d'un moteur diesel. En 2005, plus de 2,3 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit 45 % de leur production totale.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	1995	2000	2003	2004	2005	Variation 2005/2004 (en %)
Production							
en unités	804 007	1 036 796	1 648 448	2 229 221	2 420 571	2 328 108	- 3,8
Production mondiale des constructeurs français				5 045 192	5 168 330	5 177 852	
en % de la production totale	24,4 %	34,0 %	35,8 %	44,2 %	46,8 %	45,0 %	
Exportations							
en unités	292 061	472 087	975 038	1 388 553	1 609 952	1 500 989	- 6,8
en % des exportations totales	15,5 %	25,5 %	33,7 %	38,2 %	42,2 %	39,1 %	
Immatriculations							
en unités	762 054	897 698	1 046 485	1 353 914	1 392 925	1 429 037	+ 2,6
en % des immatriculations totales	33,0 %	46,5 %	49,0 %	67,4 %	69,2 %	69,1 %	
PARC							
en unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	12 729 000	13 590 000	14 348 000	+ 5,6
en % du parc total	16,0 %	27,6 %	35,6 %	43,1 %	45,5 %	47,7 %	

Source : CCFA.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2005

Modèles diesel	Rang	Immatriculations	Pénétration marché diesel %
		Unités	
Renault Mégane	1	155 710	10,9
Peugeot 307	2	85 655	6,0
Renault Clio	3	83 634	5,9
Peugeot 206	4	73 029	5,1
Peugeot 407	5	59 840	4,2
Citroën C4	6	46 635	3,3
Citroën C3	7	45 596	3,2
Ford Focus	8	43 790	3,1
Citroën Xsara	9	36 587	2,6
Volkswagen Golf	10	36 173	2,5

Source : CCFA.

En 2005, la France est redevenue le premier marché au monde pour la motorisation diesel avec 1 429 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, devant l'Allemagne avec 1,4 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel, plus sobres et plus performants, suscitent un réel engouement.

En Europe, la pénétration du diesel a continué de croître et s'est élevée à 49 %. Le fléchissement de la pénétration des constructeurs français sur ce marché, la poursuite du développement des ventes hors Europe où la motorisation diesel est moins présente et l'arrivée de la Renault-Dacia Logan, d'abord en motorisation essence, peuvent expliquer le fléchissement de la production de voitures à motorisation diesel, ainsi que celui des exportations de ces voitures, après huit années de vive croissance.



LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR MODÈLE, PAR GAMME ET PAR CARROSSERIE

25 %

DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2005 SONT DES MONOSPACES

Sur un marché concurrentiel, les constructeurs français renouvellent régulièrement leur offre (nouveaux modèles, restylages) et proposent différentes versions de leurs modèles (monospace, break, cabriolet, coupé), tournées vers la "multifonctionnalité" et avec une sécurité active et passive renforcées.

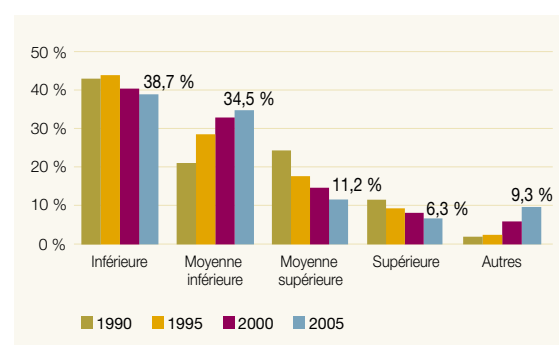
En 2006, les lancements de nouveaux modèles (Citroën Picasso et Peugeot 207), le restylage des Renault Mégane et l'arrivée de nouvelles motorisations (moteur essence BMW-PSA et motorisation diesel sur la Dacia Logan) devraient permettre aux groupes français de mieux résister à la concurrence.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME ET PAR CARROSSERIE

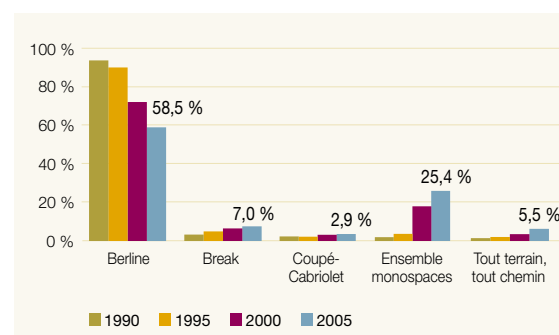
	1990		1995		2000		2002		2004		2005	
	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%	Unités	%
Gammes												
Inférieure	986 532	42,7	840 880	43,6	855 161	40,1	765 401	38,1	770 003	38,2	800 429	38,7
Moyenne inférieure	477 631	20,7	544 062	28,2	695 146	32,6	692 165	34,4	709 456	35,2	713 898	34,5
Moyenne supérieure	555 053	24,0	334 457	17,3	303 028	14,2	228 462	11,4	210 898	10,5	230 904	11,2
Supérieure	256 381	11,1	173 370	9,0	163 293	7,7	163 233	8,1	148 011	7,4	131 017	6,3
Autres	33 533	1,5	37 735	2,0	117 256	5,5	159 985	8,0	175 341	8,7	191 541	9,3
TOTAL	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 009 246	100,0	2 013 709	100,0	2 067 789	100,0
Carrosseries												
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 300 495	64,7	1 201 594	59,7	1 209 830	58,5
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	146 588	7,3	137 606	6,8	144 485	7,0
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	53 714	2,7	67 527	3,4	59 382	2,9
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	409 325	20,4	494 463	24,6	525 487	25,4
<i>dont monospace compact</i>	-	-	-	-	241 190	11,3	244 669	12,2	292 597	14,5	284 310	13,7
Tout terrain, tout chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	87 598	4,4	98 744	4,9	113 406	5,5
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	11 526	0,6	13 775	0,7	15 199	0,7
TOTAL	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 009 246	100,0	2 013 709	100,0	2 067 789	100,0

Source : CCFA.

Pénétration des gammes sur le marché total



Pénétration des carrosseries sur le marché total



CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2005

	Rang	Immatriculations	Pénétration
		Unités	%
Renault Mégane	1	188 373	9,1
Renault Clio	2	132 982	6,4
Peugeot 206	3	119 907	5,8
Peugeot 307	4	113 484	5,5
Citroën C3	5	79 259	3,8
Peugeot 407	6	68 130	3,3
Citroën C4	7	63 798	3,1
Renault Modus	8	61 877	3,0
Ford Focus	9	48 930	2,4
Renault Twingo	10	45 594	2,2
Citroën Xsara	11	42 756	2,1
Volkswagen Golf	12	41 802	2,0
Renault Laguna	13	40 140	1,9
Ford Fiesta	14	29 911	1,4
Volkswagen Polo	15	29 651	1,4
Opel Astra	16	27 691	1,3
Citroën C2	17	27 555	1,3
Toyota Yaris	18	26 451	1,3
Citroën C5	19	25 521	1,2
Renault Kangoo	20	24 192	1,2
Opel Zafira	21	24 182	1,2
Volkswagen Touran	22	23 750	1,1
Toyota Corolla	23	23 219	1,1
Opel Meriva	24	20 862	1,0
Opel Corsa	25	20 588	1,0

Source : CCFA.

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

72 000

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER FRANÇAIS EN 2005

D'un développement plus récent qu'en Métropole, les marchés annuels de véhicules neufs dans les départements d'Outre-Mer sont désormais compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations depuis 1998. Les quatre départements d'Outre-Mer sont la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion.

Compte tenu du contexte géographique, la part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les départements d'Outre-Mer (1,3 % en 2005) qu'en France métropolitaine (2,4 %) ; en revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est supérieure.

La pénétration des constructeurs français sur ces marchés est relativement comparable à celle observée en France métropolitaine : elle apparaît cependant inférieure pour les véhicules légers en raison d'une présence japonaise plus importante.

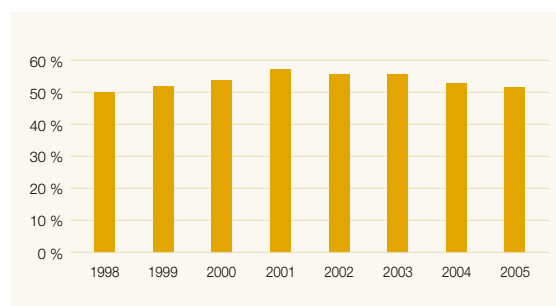
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

	2000	2002	2003	2004	2005	Variation 2005/2000	Variation 2005/2004
Voitures particulières neuves							
Guadeloupe	13 691	12 278	14 264	13 926	14 359	4,9 %	3,1 %
Guyane	4 031	4 167	4 001	4 087	4 085	1,3 %	0,0 %
Martinique	14 424	13 491	13 564	13 613	14 749	2,3 %	8,3 %
Réunion	21 463	22 231	22 750	22 570	25 142	17,1 %	11,4 %
Total départements d'outre-mer (DOM)	53 609	52 167	54 579	54 196	58 335	8,8 %	7,6 %
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)							
Guadeloupe	2 685	2 375	2 535	2 518	2 772	3,2 %	10,1 %
Guyane	1 143	1 153	1 151	1 287	1 169	2,3 %	-9,2 %
Martinique	2 368	2 191	2 255	2 546	2 732	15,4 %	7,3 %
Réunion	5 200	5 054	5 010	5 457	6 021	15,8 %	10,3 %
Total départements d'outre-mer (DOM)	11 396	10 773	10 951	11 808	12 694	11,4 %	7,5 %
Véhicules utilitaires, y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)							
Guadeloupe	146	195	180	174	196	34,2 %	12,6 %
Guyane	66	57	65	97	99	50,0 %	2,1 %
Martinique	187	177	171	201	183	-2,1 %	-9,0 %
Réunion	362	343	409	400	464	28,2 %	16,0 %
Total départements d'outre-mer (DOM)	761	772	825	872	942	23,8 %	8,0 %

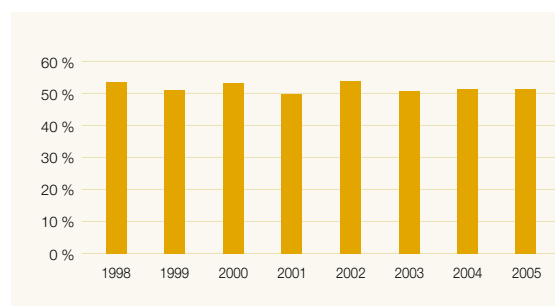
Source : CCFA.

PÉNÉTRATION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

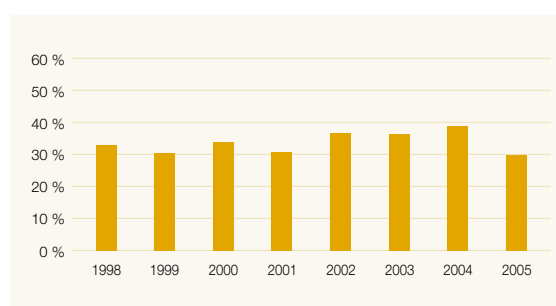
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs



Véhicules industriels neufs



LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2005

351
MILLIERS
DE PERSONNES,
EFFECTIFS DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS
DANS LE MONDE

PSA PEUGEOT CITROËN : www.psa.fr

Après de nombreuses années de croissance, le groupe PSA Peugeot Citroën a consolidé en 2005 ses ventes grâce au développement des débouchés hors Europe occidentale, qui, en progression de 8 %, ont représenté 30,4 % des ventes totales (24,9 % en 2003). PSA Peugeot Citroën est resté en position de second groupe (VP + VUL) en Europe. La complémentarité des produits Peugeot et Citroën, des modèles très appréciés (lancements réussis notamment des Citroën C1 et Peugeot 107, 307 restylée et 407 coupé), la politique de plateformes génératrice de réduction des coûts et le programme d'amélioration de la productivité industrielle sont à l'origine de ces bons résultats dans un contexte de concurrence exacerbée sur le marché européen et de hausse des prix des matières premières.

La stratégie de développement international a été poursuivie, basée notamment sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs comme celles signées en 2005 avec Fiat-Tofas pour la production en Turquie d'un petit véhicule utilitaire léger ou avec Mitsubishi pour la fourniture de véhicules 4x4, ou en 2006 avec Dongfeng Motor pour l'investissement dans une deuxième usine d'assemblage en Chine. En outre, le groupe a annoncé la construction d'une deuxième unité de production à Trnava en Slovaquie.

Ce renforcement des capacités du groupe et l'extension de l'offre produit (Citroën C6, Peugeot 207) devraient se traduire par un retour à la croissance des ventes en Europe occidentale au second semestre 2006 tout en continuant de développer les ventes hors Europe.

RENAULT : www.renault.com

En 2005, Renault, qui a confirmé sa place de première marque pour les véhicules légers en Europe, a connu une année de transition. La famille Mégane II est restée à la première place des ventes en Europe et Clio III, lancée en septembre a été élue voiture de l'année 2006. Les résultats financiers de Renault ont, en outre, bénéficié des participations dans Nissan et dans AB Volvo.

La stratégie d'internationalisation a été poursuivie : après la présentation de Logan en juin 2004, des accords ont été conclus pour la produire en Colombie, au Maroc et en Russie où la production a déjà débuté, ainsi qu'en Iran puis en Inde. Renault Samsung Motors se prépare à produire un nouveau 4x4 à Busan en étroite collaboration avec Nissan et Renault. La coopération avec Nissan au sein de l'Alliance s'est renforcée : les premiers

moteurs communs ont été lancés, ainsi que la première boîte de vitesses commune. L'usine de Cléon assurera, entre autres, la production de la version diesel du moteur.

L'année 2006 sera une année charnière, marquée par l'annonce de la mise en œuvre du plan « Renault Contrat 2009 ». Une offensive produits inédite dans l'histoire de Renault sera effectuée avec 26 nouveaux véhicules lancés au cours du plan, dans le but d'augmenter les ventes de 800 000 unités entre 2005 et 2009. Trois engagements accompagneront ce plan : qualité (offre produit et services), profitabilité (maîtrise des coûts) et croissance.

RENAULT TRUCKS : www.renault-trucks.com

Les activités poids lourds de Renault (Renault VI et Mack) avaient été regroupées en 2001 avec celles d'AB Volvo dont Renault est devenu l'actionnaire de référence. Les activités américaines (Mack) ont été déconsolidées de Renault V.I. qui désormais se dénomme Renault Trucks. Renault Trucks emploie plus de 14 000 personnes dont plus d'un millier dans la recherche et développement. Outre des coopérations industrielles, les synergies entre les trois marques ont permis de dégager des économies significatives, notamment dans le domaine des achats.

En 2005, Renault Trucks a consolidé sa pénétration sur le marché européen et a poursuivi son internationalisation. Ses ventes au grand international, en forte progression (+ 25 % après + 42 % en 2004), ont représenté 19 % de ses ventes totales.

Des accords ont été signés, avec GAZ (RusPromAuto) pour l'octroi d'une licence de fabrication du moteur Renault dCi 11 et avec Nissan pour la commercialisation dans le réseau Renault Trucks de véhicules complétant les gammes Master et Mascott. En outre, Renault Trucks a pris le contrôle de la société Acmat, spécialisée dans le matériel roulant militaire et il a complété sa gamme de véhicules militaires Sherpa (3 nouveaux véhicules).

L'année 2006 sera marquée par l'achèvement du cycle de renouvellement des produits et les débouchés de Renault Trucks devraient croître.

HEULIEZ : www.heuliez.com

Heuliez a développé ses activités de partenariat avec les constructeurs d'automobiles. Les capacités de ferrage et d'emboutissage ont été étendues et le groupe s'est lancé dans la production de modules de carrosserie (206 CC). Mais surtout l'activité s'est développée avec l'assemblage d'un coupé-cabriolet de la marque Opel.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2005

	Unités	PSA Peugeot Citroën				Renault		
Chiffre d'affaires	millions d'euros	56 267				41 338		
Investissements	millions d'euros	2 873				2 945		
Résultats nets	millions d'euros	990				3 367		
Effectifs (nombre de personnes au 31 décembre)		208 500				126 584		
	Unités	Activité automobile : Peugeot et Citroën	Équipement automobile : Faurecia	Transport : Gefco	Financement : PSA Finance	Autres et éliminations	Branche automobile	Branche financière
Chiffre d'affaires	millions d'euros	44 940	8 510	1 157	1 380	280	39 458	1 880
Marge opérationnelle	millions d'euros	916	267	145	607	5	858	465
Investissements	millions d'euros	2 370	423	49	11	20	2 879	66
Effectifs (nombre de personnes au 31 décembre)		140 050	54 950	9 370	2 370	1 750	123 527	3 057

Sources : rapports d'activité, PSA Peugeot Citroën - Renault.

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

45 %

PART

DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2005 (+ 11 POINTS PAR RAPPORT À 2000)

Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs comme le haut niveau de l'euro qui a gêné les exportateurs français depuis 2002 ou comme l'ouverture du marché socle, comparativement plus importante, qui peut représenter une contrainte supplémentaire dans le développement international.

La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché.

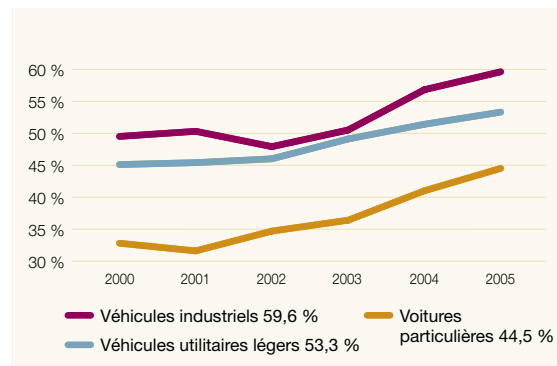
Ainsi, pour pouvoir continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à ses concurrents européens, américains, japonais ou encore coréens. Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie, il existe des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale.

Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie automobile française qui exporte une part significative et de plus en plus importante de sa production en dehors de la zone euro, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange.

Depuis début 2002, la remontée de l'euro a affecté la compétitivité des exportations françaises et les entreprises ont dû multiplier leurs efforts commerciaux ou industriels pour poursuivre le développement de leurs débouchés hors de la zone euro.

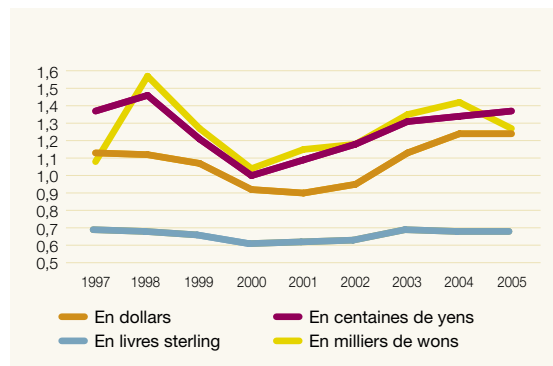
De plus, il existe des facteurs liés à l'ouverture du marché qu'il soit intérieur ou extérieur. En général, le débouché intérieur appelé marché socle constitue un pilier solide pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français et surtout le marché européen constituent ce marché socle ; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent une part significative et en forte progression en 2005. Dans d'autres pays constructeurs d'automobiles, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu sur lequel peut se reposer leur développement international.

Part du hors zone euro 12 pays dans les débouchés extérieurs des constructeurs français



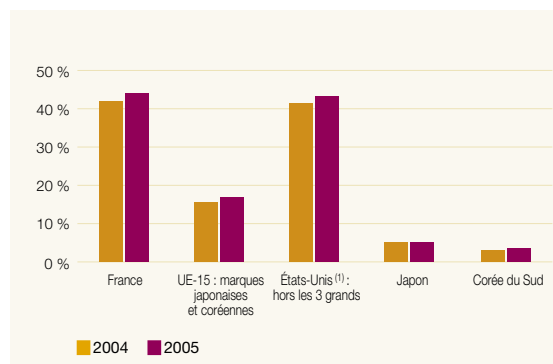
Source : CCFA.

Évolution des taux de change : un euro



Source : FMI.

Pénétration des marques étrangères sur les marchés de voitures particulières en 2005



(1) États-Unis : pénétration calculée sur les véhicules légers. Les trois grands sont General Motors, Ford et Chrysler (hors marques européennes).



LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

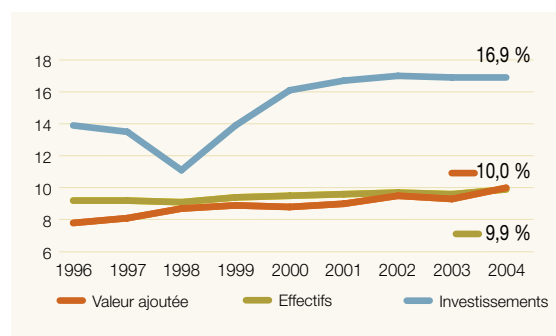
17 %
PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES INVESTISSEMENTS CORPORELS DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE EN 2004 EN FRANCE, SELON LE SESSI

En 2004, l'industrie automobile a contribué à la valeur ajoutée de l'industrie manufacturière et énergétique à hauteur de 10 %.

Ses effectifs constituaient près de 10 % de ceux de l'industrie manufacturière et énergétique.

A la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : 17 % des investissements corporels réalisés par l'industrie manufacturière et énergétique ont été effectués par l'industrie automobile en 2004.

La part de l'industrie automobile dans l'industrie manufacturière et énergétique



Le service statistique du secrétariat d'État à l'industrie (SESSI) produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française.

L'industrie automobile regroupe la construction de véhicules automobiles, celle de carrosseries automobiles, de caravanes et de véhicules de loisirs, mais aussi en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, les statistiques présentées ne couvrent pas l'ensemble du champ des fournisseurs de l'industrie automobile, certains produits tels que les sièges automobiles, les pneus et le verre étant classés dans d'autres nomenclatures d'activités (voir aussi la page 43).

LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

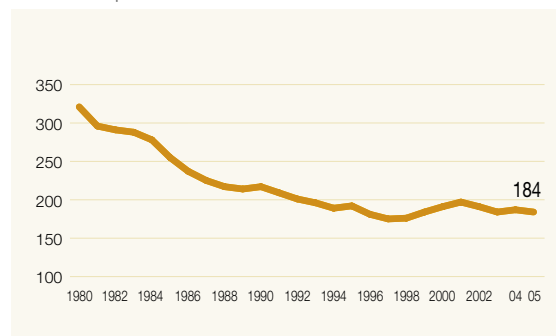
Entre 1996 et 2005, suite à la croissance de la production, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile en euros constants et par employé, a progressé de plus de 20 %.

Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré près de 4 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit 3,3 milliards d'euros.

La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître, et elle s'est élevée à 61 % en 2005 contre 38 % en 1990.

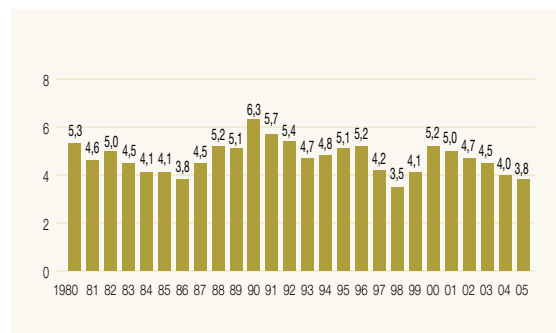
Effectifs de la construction automobile (1)

En milliers de personnes



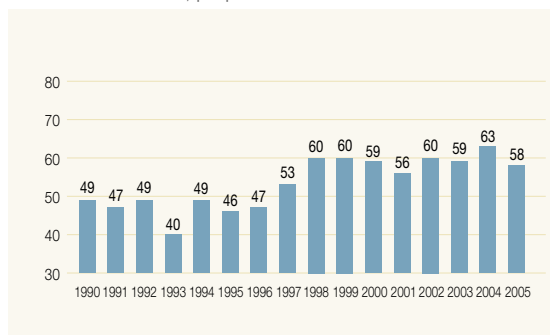
Investissements de la construction automobile (1)

En % du chiffre d'affaires



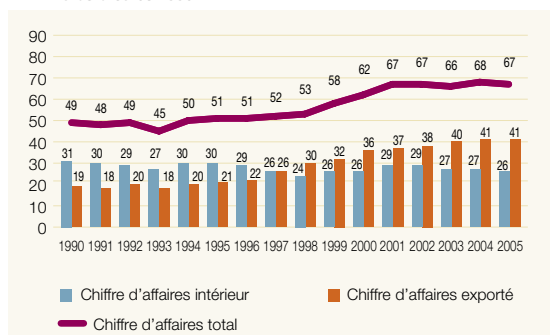
Valeur ajoutée de la construction automobile (1)

En milliers d'euros 1990, par personne



Chiffre d'affaires intérieur et chiffre d'affaires à l'exportation de la construction automobile (1)

En milliards d'euros 1990



(1) Estimations du CCFR pour l'année 2005 : voir aussi les pages 66 et 67.

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

4,3

MILLIARDS

D'EUROS,

BUDGET DE

RECHERCHE

ET DÉVELOPPEMENT

DE L'INDUSTRIE

AUTOMOBILE EN

FRANCE EN 2003

En 2003, l'industrie automobile est restée, comme depuis 1999, la première branche en terme de budget de recherche et développement au sein des entreprises. Ses dépenses se sont élevées à près de 4,3 milliards d'euros, représentant 16 % de l'ensemble des dépenses de recherche et développement des entreprises.

Entre 1998 et 2003, les dépenses intérieures de recherche et développement de l'industrie automobile ont été augmentées de 52 %. Sur cette dernière année, ces dépenses représentaient 20 % de la valeur ajoutée brute de la branche.

À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importantes recherches pour entre autres, garantir sa fiabilité tout au long de sa durée de vie, assurer la sécurité des utilisateurs et préserver l'environnement.

Les budgets de recherche et développement de l'industrie automobile ont précédé ceux de l'industrie pharmaceutique (4 milliards d'euros), ceux de la branche équipements radio, télévision, communication et composants et ceux de la construction aéronautique et spatiale (3,3 milliards d'euros chacun).

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2003

	DIRDE ⁽¹⁾	DERDE ⁽²⁾	Budget total		Dont financement public ⁽³⁾	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	3 192	1 058	4 250	15,7 %	15	0,6 %
Industrie pharmaceutique	2 993	958	3 952	14,6 %	44	1,8 %
Fabrication d'équipements radio, télé et communication	2 763	575	3 338	12,4 %	341	14,0 %
Construction aéronautique et spatiale	2 267	1 011	3 278	12,1 %	1 044	42,7 %
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	1 420	319	1 740	6,4 %	397	16,2 %
Industrie chimique	1 357	256	1 613	6,0 %	75	3,1 %
Fabrication de machines et équipements	1 049	231	1 280	4,7 %	257	10,5 %
Services de transport et de communications	842	257	1 099	4,1 %	7	0,3 %
Services informatiques	907	62	969	3,6 %	55	2,3 %
Énergie et extraction de produits énergétiques	723	201	924	3,4 %	14	0,6 %
Fabrication de machines et appareils électriques	810	91	901	3,3 %	9	0,4 %
Autres branches	3 323	346	3 669	13,6 %	190	7,8 %
TOTAL	21 646	5 365	27 011	100,0 %	2 444	100,0 %

(1) DIRDE : dépenses intérieures de recherche et développement.

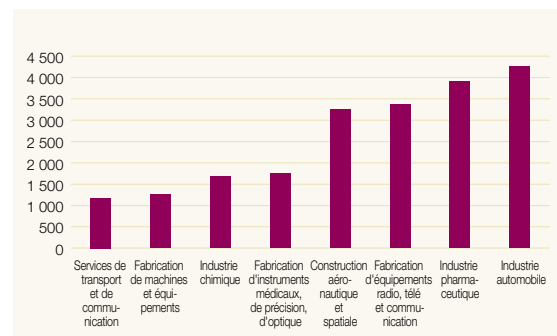
(2) DERDE : dépenses extérieures de recherche et développement.

(3) Hors crédits d'impôt recherche.

Source : ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MENESR-DEP B3).

Budget total de recherche et développement des entreprises en France en 2003 dans les principales branches de recherche

En millions d'euros

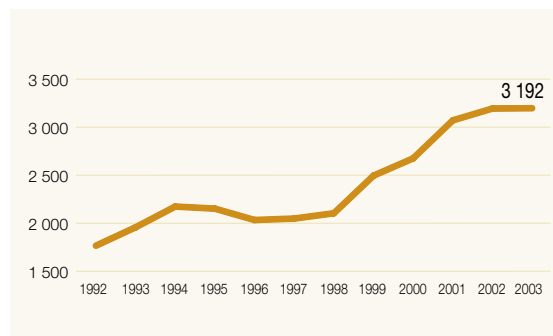


Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'Éducation nationale) mène des enquêtes sur les dépenses de recherche et développement (R&D) effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. Le budget total de R&D se décompose en dépenses intérieures (DIRDE), qui correspondent aux travaux effectués en France, quelle que soit l'origine des fonds et en dépenses extérieures (DERDE), correspondant aux travaux de R&D que les entreprises ont confiés à d'autres entreprises ou à des organismes publics de recherche ; une partie de ces dernières dépenses peuvent être réalisées à l'étranger (25,7 % des 5,5 milliards d'euros en 2001).

Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile ; en outre, celle-ci a un effet d'entraînement sur

Évolution depuis 1992 des dépenses intérieures de recherche et développement de l'industrie automobile

En millions d'euros



ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, ... En 2003, 17 % de la DIRD de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

30 000 personnes en équivalent temps plein, (dont 12 200 chercheurs) faisaient partie en 2003 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 36 % par rapport à 1998 (+ 89 % pour les chercheurs). Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), 1 500 brevets concernant les véhicules automobiles ont été déposés en 2004 (1 200 en 2001), représentant près de 9 % de l'ensemble des brevets déposés (non compris les non classés). Les groupes Renault et Peugeot Citroën Automobiles SA sont les premier et troisième dépositaires auprès de l'INPI en 2005 ; il convient de souligner que Faurecia figure à la quatorzième place de ce classement.

LES EXPORTATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2005

4,3
MILLIONS
DE VÉHICULES,
EXPORTÉS PAR LES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS
EN 2005

Après dix années de croissance (+ 89 % entre 1995 et 2004), les exportations des constructeurs français ont fléchi en 2005 à périmètre comparable de plus de 2 % ; en incorporant les véhicules Dacia, elles ont augmenté de + 1 %, à plus de 4,3 millions de véhicules.

Ce développement a eu lieu en dehors de l'Europe : les exportations à destination de ce continent ont fléchi de 1 %, à plus de 3,2 millions d'unités. Celles hors d'Europe ont progressé de 7 %, à plus d'un million d'unités, alors qu'elles atteignaient 415 000 en 1999 (+ 160 %). En 2005, les exportations ont significativement augmenté vers l'Amérique et la Chine.

L'Amérique a représenté 8,1 % des exportations totales, grâce à la reprise des marchés argentin et brésilien. 12,2 % des exportations ont eu pour débouché l'Asie : elles ont continué de se développer vers l'Iran (plus de 300 000 unités, contre 47 000 en 2000), vers la Chine (144 000 unités, contre 55 000 en 2000). Après une hausse de 38 % en 2004, elles ont baissé de 9 % vers l'Afrique.

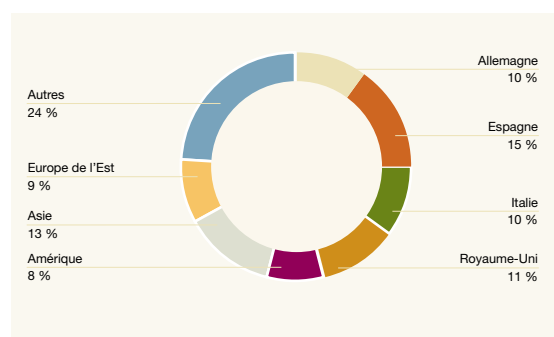
LES EXPORTATIONS DE VÉHICULES AUTOMOBILES DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2005(1)

	Voitures particulières		Véhicules utilitaires		Exportations totales		Variation				
	2004 Milliers	%	2005 Milliers	%	2004 Milliers	%	2005 Milliers	2005/2004 %			
Europe	2 879	75,4	2 836	73,8	380	84,6	402	84,7	3 259	3 238	- 1
dont :											
Union Européenne 25 pays	2 581	67,6	2 424	63,1	323	72,0	326	68,7	2 904	2 750	- 5
Allemagne	325	8,5	366	9,5	44	9,7	41	8,6	369	407	+10
Autriche	51	1,3	49	1,3	5	1,2	6	1,3	56	55	- 3
Belgique-Luxembourg	179	4,7	172	4,5	21	4,6	25	5,2	199	196	- 2
Espagne	582	15,2	577	15,0	62	13,8	71	15,0	644	649	+ 1
Italie	428	11,2	377	9,8	31	6,9	30	6,3	460	407	- 11
Pays-Bas	120	3,1	100	2,6	17	3,8	12	2,5	137	111	- 19
Pologne	64	1,7	48	1,2	10	2,2	9	1,9	74	57	- 23
Portugal	66	1,7	67	1,7	27	5,9	25	5,4	93	92	- 1
Royaume-Uni	472	12,4	414	10,8	64	14,2	65	13,6	536	478	- 11
Suisse	41	1,1	41	1,1	5	1,1	6	1,3	46	47	+ 4
Turquie	141	3,7	142	3,7	22	4,8	18	3,8	162	160	- 1
Amérique	289	7,6	315	8,2	27	6,1	33	7,0	316	348	+ 10
dont :											
Argentine	54	1,4	70	1,8	10	2,3	15	3,2	65	85	+ 32
Brésil	127	3,3	144	3,7	6	1,3	8	1,6	133	152	+ 14
Afrique	110	2,9	103	2,7	28	6,2	23	4,8	138	126	- 9
Asie	462	12,1	513	13,3	11	2,5	12	2,5	473	525	+ 11
dont :											
Chine	91	2,4	144	3,7	0	0,0	0	0,0	92	144	+ 57
Iran	293	7,7	304	7,9	4	1,0	4	0,9	297	308	+ 4
Israël	19	0,5	19	0,5	1	0,2	1	0,2	19	19	+ 1
Japon	19	0,5	16	0,4	0	0,1	0	0,0	19	16	- 15
Océanie	16	0,4	17	0,4	2	0,4	2	0,4	18	19	+ 2
TOTAL	3 820	100,0	3 841	100,0	449	100,0	475	100,0	4 269	4 316	+ 1
Variation 2005/2004		+ 1%				+ 6%				+ 1%	

(1) A partir de 2005, les exportations de Dacia sont incluses dans le périmètre.

Source : CCFA.

Destination des exportations de voitures particulières en 2005



L'Europe est restée la première destination des véhicules français : 74 % des voitures particulières ont été exportées vers cette zone, contre 88 % en 1999, suite à l'expansion des constructeurs français en Amérique Latine et en Asie.

Au sein de l'Europe, les exportations de voitures particulières vers l'Union européenne 25 pays ont baissé de 6 %, dans un contexte de concurrence accrue, d'appréciation de l'euro, d'une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français et d'une concurrence des véhicules importés dans les nouveaux pays entrants.

Quant aux véhicules utilitaires, l'Europe a représenté 85 % des exportations, soit autant qu'en 2000. Les exportations vers l'Europe de l'Est (hors pays nouveaux entrants dans l'Union européenne) ont continué de croître, et comme pour les voitures particulières elles se sont développées en Asie et en Amérique, mais ont fléchi en Afrique.

L'Espagne, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Allemagne sont restés les premiers pays destinataires des véhicules français.

Le modèle (voitures et véhicules utilitaires) le plus exporté de chaque constructeur a été :

- Peugeot 206 : 528 094 véhicules ;
- Renault Mégane : 596 458 véhicules ;
- Citroën C3 : 203 006 véhicules.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

15 %
**PART
DES PRODUITS
AUTOMOBILES
DANS LES
EXPORTATIONS
DE BIENS
DE LA FRANCE
EN 2005**

Dans un contexte de dégradation de la balance commerciale française liée entre autres au renchérissement de l'énergie et à un euro fort, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont fléchi en 2005 (- 3 %) après 11 années consécutives de hausse. Les importations ont, quant à elles, continué d'augmenter (+ 5 %). Après le niveau record de l'année 2004, le solde de la branche automobile industrielle s'est contracté et a atteint 8,2 milliards d'euros ; l'industrie automobile reste l'un des piliers de la balance commerciale de la France. Après trois années à 7,5 milliards d'euros, le solde des échanges de voitures particulières neuves s'est contracté à 5,5 milliards d'euros, retrouvant son niveau de l'année 2001. En raison d'une forte demande intérieure sur le marché des véhicules utilitaires, la balance commerciale des véhicules utilitaires légers a été déficitaire (- 300 millions d'euros en 2005) ainsi que celles des véhicules industriels (- 600 millions d'euros).

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens ⁽¹⁾	Part de l'automobile
En milliards d'euros									
Exportations (FAB)									
2004	27,4	2,8	2,8	19,4	52,4	1,6	54,0	341,0	15,8 %
2005	26,2	2,6	2,7	19,5	51,0	1,6	52,6	354,9	14,8 %
Variation 2005/2004 en %	- 4,6	- 7,5	- 4,6	+ 0,9	- 2,7	- 0,2	- 2,6	+ 4,1	
Importations (CAF)									
2004	19,8	2,7	3,1	15,0	40,6	0,6	41,3	355,9	11,6 %
2005	20,7	3,0	3,3	15,9	42,8	0,8	43,6	388,8	11,2 %
Variation 2005/2004 en %	+ 4,2	+ 11,6	+ 6,2	+ 5,7	+ 5,4	+ 18,3	+ 5,6	+ 9,2	
Soldes									
2004	+ 7,6	+ 0,2	- 0,3	+ 4,3	+ 11,8	+ 0,9	+ 12,7	- 14,9	
2005	+ 5,5	- 0,3	- 0,6	+ 3,6	+ 8,2	+ 0,8	+ 9,0	- 33,8	
Taux de couverture⁽²⁾									
2004	138	107	90	129	129	244	131	96	
2005	127	89	81	123	119	205	121	91	

(1) Y compris le matériel militaire.

(2) Exportations/importations x 100.

Sources : Les données des douanes traitées par le CCFA, Les comptes de la Nation, base 2000.

FAB : franco à bord ; valeur transactionnelle de la marchandise, y compris les coûts de transport et de l'assurance, jusqu'à la frontière du pays exportateur.

CAF : coût, assurance, fret ; valeur transactionnelle de la marchandise, majorée des coûts de transport et de l'assurance, jusqu'à la frontière du pays importateur.

Depuis 1997, la part de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a progressé significativement et s'est élevée à 14,8 % en 2005, contre 12 % en 1997. Quant aux importations de la branche automobile, elles ont représenté 11,2 %, contre 9 % en 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs.

Le solde du commerce extérieur des voitures particulières s'est considérablement amélioré depuis neuf ans. Le déficit de 350 millions d'euros observé en 1996 a fait place à des excédents significatifs. En 2005, le solde dégagé a atteint 5,5 milliards d'euros. La baisse du solde entre 2004 et 2005 s'explique par la baisse de la production de voitures particulières en France et par la hausse des importations.

La balance des échanges de véhicules utilitaires a été déficitaire de 900 millions d'euros ; après des hausses supérieures à 25 % en 2004, les exportations de véhicules utilitaires légers ont fléchi de 7,5 % à 2,6 milliards d'euros et celles de véhicules industriels de 4,6 % à 2,7 milliards d'euros. La hausse des importations a aussi contribué à l'aggravation du déficit.

Les flux de pièces et moteurs ont continué de progresser, mais de manière moins soutenue qu'en 2004 (+ 6 % pour les importations et + 1 % pour les exportations). Le solde s'est contracté à 3,6 milliards d'euros, continuant ainsi le mouvement de baisse entamé après le record de l'année 2000.



LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

8,2
MILLIARDS
D'EUROS
EXCÉDENT
DES ÉCHANGES
AUTOMOBILES
INDUSTRIELS
DE LA FRANCE
EN 2005

Après quatre années consécutives à plus de 10 milliards d'euros, le solde des échanges automobiles industriels de la France (hors véhicules d'occasion) s'est contracté en 2005 à 8,2 milliards d'euros, qui s'est également réparti entre l'Union européenne 15 pays et l'extra UE-15.

L'Union européenne 25 pays a contribué à hauteur de 90 % à la baisse de l'excédent total : les pertes de parts de marché des constructeurs français et la poursuite de la baisse des immatriculations dans les nouveaux pays entrants forment un début d'explication.

Les excédents supérieurs à 1 milliard d'euros enregistrés avec le Royaume-Uni (2,8 milliards d'euros), l'Italie (1,6 milliard d'euros), la Belgique et le Luxembourg (2,2 milliards d'euros) ont, comme au cours des dernières années, largement compensé les déficits constatés avec l'Allemagne (-5,5 milliards d'euros), le Japon et la Corée du Sud.

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros	1985	1990	2000 ⁽¹⁾	2001	2002	2003	2004	2005
Ensemble	4,57	4,13	9,84	10,33	10,62	11,00	11,80	8,21
INTRA CEE (12 pays)	0,29	0,45						
INTRA UE (15 pays)			5,80	5,89	6,67	6,82	6,68	4,11
INTRA UE (25 pays)						7,72	7,67	4,42
dont :								
Allemagne	- 1,62	- 2,20	- 3,75	- 5,96	- 4,77	- 4,13	- 5,06	- 5,54
Autriche			0,33	0,29	0,39	0,47	0,60	0,43
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	0,77	1,23	1,98	2,37	2,23
Danemark		0,12	0,23	0,32	0,36	0,25	0,34	0,34
Espagne	- 0,55	- 0,14	1,55	2,08	0,86	0,94	0,55	0,46
Finlande			0,17	0,17	0,20	0,23	0,24	0,23
Italie	0,59	0,13	0,58	1,15	1,96	2,09	2,11	1,56
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	1,07	1,19	0,87	0,54	0,37
Pologne							0,34	0,15
Portugal	0,12	- 0,12	0,50	0,54	0,48	0,26	0,34	0,51
République tchèque							- 0,03	- 0,21
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	4,51	3,87	3,09	3,70	2,81
Slovénie							0,20	0,05
Suède			0,14	0,27	0,26	0,27	0,25	0,07
EXTRA CEE (12 pays)	4,27	3,69						
EXTRA UE (15 pays)			4,04	4,44	3,95	4,18	5,13	4,10
EXTRA UE (25 pays)						3,28	4,13	3,79
dont :								
Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,16	0,17	0,18	0,21	0,20
Pologne			0,25	0,31	0,42	0,46		
République tchèque			- 0,01	0,01	- 0,04	- 0,01		
Slovénie			0,15	0,12	- 0,07	0,03		
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,70	0,67	0,63	0,60	0,57
Turquie		0,17	0,55	- 0,08	- 0,11	0,13	0,36	0,13
Yougoslavie	0,03	0,07						
Canada	0,12	0,15	- 0,02	- 0,03	- 0,02	- 0,02	- 0,02	0,02
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,52	0,46	0,33	0,35	0,41
Mexique	0,00	- 0,01	0,03	0,00	0,10	0,11	0,12	0,13
Argentine		0,06	0,38	0,20	0,03	0,05	0,16	0,17
Brésil		0,07	0,25	0,23	0,16	0,08	0,18	0,19
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,40	0,46	0,50	0,55	0,52
Maroc		0,18	0,12	0,11	0,15	0,13	0,12	0,17
Nigéria		0,14	0,15	0,18	0,13	0,10	0,07	0,08
Tunisie		0,11	0,17	0,21	0,21	0,09	0,11	0,08
Arabie saoudite		0,06	0,06	0,03	0,05	0,04	0,05	0,06
Chine		0,05	0,09	0,09	0,11	0,13	0,24	0,26
Corée du Sud		0,02	- 0,22	- 0,24	- 0,28	- 0,31	- 0,44	- 0,47
Iran		0,10	0,15	0,41	0,62	0,95	1,30	0,92
Japon	- 0,43	- 0,63	- 1,04	- 1,16	- 1,47	- 1,59	- 1,71	- 1,67

(1) À partir de 1996, les DOM sont compris dans le périmètre douanier de la France.

Sources : Douanes, CCFA.

Après avoir été supérieur à 5,5 milliards d'euros depuis 1997, l'excédent avec l'Union européenne 15 pays a baissé significativement à 4,1 milliards d'euros en 2005. Les pertes de parts de marché liées à la politique sélective des ventes menées par les constructeurs français et une concurrence exacerbée en sont des raisons. Les balances commerciales ont été moins excédentaires avec le Royaume-Uni (2,8 contre 3,7 milliards d'euros en 2004), l'Italie (1,6 contre 2,1 milliards d'euros en 2004) et le déficit s'est creusé de 500 millions d'euros avec l'Allemagne à 5,5 milliards d'euros.

Avec les 10 nouveaux pays entrant dans l'Union européenne, le solde automobile industriel a atteint 300 millions d'euros contre 1 milliard d'euros en 2004 ; la baisse des marchés, un euro fort et des importations importantes de véhicules d'occasion par ces pays ont pesé sur le solde.

Hors Union européenne 25 pays, l'excédent automobile industriel s'est moins dégradé (- 300 millions à 3,8 milliards d'euros). Hors Iran où le taux d'intégration locale a augmenté, le solde a légèrement progressé ; le solde réuni du Japon et de la Corée du Sud s'est stabilisé à 2,1 milliards d'euros, après des années d'aggravation régulière.

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

25 %

PART DU SECTEUR TERTIAIRE DANS LES ACHATS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN DEHORS DE SA BRANCHE

En 2005, la production de l'industrie automobile, qui comprend notamment la construction automobile et les équipementiers (hors équipements électriques et électroniques), s'est élevée à plus de 90 milliards d'euros, soit une hausse de 64 % par rapport à l'année 1996.

La valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile a représenté près de 17 % de cette production, soit 15 milliards d'euros ; ses achats totaux (ou consommation intermédiaire) se sont élevés à 75 milliards d'euros.

Ces achats, qui ont plus que quadruplé depuis 1980, profitent à nombre de secteurs de l'économie. Notamment, les achats au secteur tertiaire en 2004 ont représenté 16 % des achats totaux de l'industrie automobile, soit un quart de ses achats en dehors de la branche. Industrie fortement capitalistique, la formation brute de capital fixe (FBCF) de la branche automobile s'est élevée en 2004 à près de 5 milliards d'euros, soit un taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de 28 % (19 % pour l'ensemble de l'industrie).

En lien notamment avec la hausse des prix des matières premières, les achats totaux ont augmenté de + 1,1 % en 2005 par rapport à 2004, alors que la valeur de la production diminuait de - 1,6 % sur la même période.

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		1990	1995	2000	2003	2004 (1)	2005 (1)
Achats aux autres branches	%	-	-	59,9	64,9	66,7	-
Industries des biens de consommation	%	-	-	2,7	3,6	3,7	-
dont : habillement, cuir	%	-	-	0,3	0,4	0,4	-
équipement du foyer	%	-	-	2,2	3,0	3,0	-
Industries de biens d'équipement	%	-	-	9,1	10,4	10,8	-
dont : biens d'équipement mécanique	%	-	-	6,0	6,8	7,1	-
équipements électriques et électroniques	%	-	-	2,9	3,4	3,5	-
construction navale, aéronautique et ferroviaire	%	-	-	0,1	0,1	0,1	-
Industries des biens intermédiaires	%	-	-	32,3	33,8	34,7	-
dont : métallurgie et transformation des métaux	%	-	-	16,1	16,2	16,6	-
chimie, caoutchouc, plastiques	%	-	-	8,9	10,2	10,6	-
composants électriques et électroniques	%	-	-	4,1	3,7	3,8	-
produits minéraux	%	-	-	1,4	1,7	1,7	-
textile	%	-	-	1,3	1,4	1,5	-
Énergie	%	-	-	1,2	1,2	1,3	-
dont : eau, gaz, électricité	%	-	-	0,6	0,7	0,7	-
combustibles et carburants	%	-	-	0,5	0,5	0,6	-
Construction	%	-	-	0,1	0,2	0,2	-
Transports	%	-	-	0,5	0,6	0,6	-
Activités financières	%	-	-	0,8	0,8	0,9	-
dont : intermédiation financière	%	-	-	0,6	0,5	0,6	-
assurances et auxiliaires financiers	%	-	-	0,2	0,3	0,3	-
Activités immobilières	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
dont : location immobilière	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
Services aux entreprises	%	-	-	11,3	11,8	12,0	-
dont : conseils et assistance	%	-	-	3,9	3,7	3,8	-
services opérationnels	%	-	-	3,2	3,5	3,4	-
recherche et développement	%	-	-	4,0	4,3	4,5	-
postes et télécommunications	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
Autres du secteur tertiaire	%	-	-	1,6	2,1	2,1	-
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	-	-	14,5	15,6	16,0	-
Achats à la branche	%	-	-	40,1	35,1	33,3	-
Production de la branche aux prix de base	milliards €	49,7	55,3	85,8	89,1	92,0	90,5
en pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Achats totaux (2)	milliards €	39,0	44,2	69,8	72,9	74,6	75,5
en pourcentage de la production aux prix de base	%	78,4	79,9	81,3	81,9	81,1	83,4
Valeur ajoutée de la branche	milliards €	10,8	11,1	16,0	16,2	17,4	15,1
en pourcentage de la production aux prix de base	%	21,6	20,1	18,7	18,1	18,9	16,6
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards €	-	2,5	6,3	5,0	6,0	-
en pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	23,0	39,6	31,0	34,4	-
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)	milliards €	-	-	5,1	4,3	4,9	-
en pourcentage de la valeur ajoutée (Taux d'investissement)	%	-	-	31,8	26,7	28,2	-

(1) Les comptes de l'année 2004 sont semi-définitifs, ceux de l'année 2005 provisoires.

Source : INSEE, Les comptes de la Nation, base 2000.

(2) Achats totaux (consommation intermédiaire) : valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

En 2004, un tiers des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche et deux tiers en dehors de la branche automobile. Plus d'un tiers des achats ont concerné des biens intermédiaires, parmi lesquels la métallurgie ; la transformation de métaux est restée le premier fournisseur (17 % des achats totaux). L'industrie automobile a consacré 16 % de ses achats au secteur

tertiaire : recherche et développement (4 %), conseils et assistance (4 %) et services opérationnels (3 %) ont été les services aux entreprises les plus demandés. Les achats aux industries de biens d'équipements (mécaniques, électriques et électroniques) ont représenté 11 % des achats totaux de l'industrie automobile.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

+ 12,9 %
HAUSSE
DE L'INDICE
DES PRIX
DES CARBURANTS
MESURÉ
PAR L'INSEE
EN 2005

En 2005, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 1,3 %, soit 0,5 point de moins que l'inflation : la baisse de l'indice des prix réels des voitures neuves s'est donc poursuivie et elle s'élève à plus de 12 % depuis 1995.

La tendance à la hausse des prix des carburants, qui avait repris en 2003, s'est intensifiée en 2005 : l'indice des prix des carburants a augmenté de 12,9 %, et son niveau a dépassé de 15 % celui observé en 2000.

L'indice des prix de l'entretien et de la réparation (hors pièces et accessoires) a progressé, comme les années précédentes, de plus de 4 % ; celui des pièces et accessoires, après plusieurs années de relative stabilité, a progressé pour la deuxième année consécutive de près de 3 %, portant à 10 % la hausse par rapport à 1998.

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices réels des différents modes de transports de voyageurs ont connu en 2005 des évolutions différenciées : l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 3 % pour dépasser son niveau de l'année 2000 ; celui lié aux transports aériens de voyageurs a baissé significativement pour la deuxième année consécutive, se rapprochant des bas niveaux observés en 1996 et 2000. Si, depuis quelques années, l'indice lié aux transports ferroviaires de voyageurs augmente un peu plus que l'inflation, c'est la situation inverse qui prévaut pour l'indice lié aux transports routiers de voyageurs.

VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation des véhicules personnels	Prix des carburants
1985	5,8 %	6,7 %	6,6 %	10,2 %
1986	2,6 %	7,4 %	6,1 %	- 15,0 %
1987	3,1 %	3,3 %	11,7 %	1,4 %
1988	2,7 %	1,1 %	6,1 %	- 0,1 %
1989	3,6 %	3,3 %	4,6 %	7,7 %
1990	3,4 %	0,6 %	5,1 %	3,8 %
1991	3,2 %	2,3 %	5,8 %	0,3 %
1992	2,4 %	1,3 %	5,6 %	- 2,0 %
1993	2,1 %	2,3 %	4,7 %	3,7 %
1994	1,7 %	- 0,1 %	3,3 %	3,6 %
1995	1,7 %	1,2 %	3,2 %	4,1 %
1996	2,0 %	- 0,1 %	3,4 %	7,3 %
1997	1,2 %	- 2,6 %	0,9 %	3,8 %
1998	0,7 %	1,0 %	0,5 %	- 3,1 %
1999	0,5 %	- 1,6 %	0,8 %	4,4 %
2000	1,7 %	- 0,1 %	0,8 %	18,5 %
2001	1,7 %	0,7 %	2,0 %	- 4,8 %
2002	1,9 %	1,1 %	3,2 %	- 2,8 %
2003	2,1 %	1,3 %	2,7 %	2,4 %
2004	2,1 %	1,7 %	3,8 %	7,8 %
2005	1,8 %	1,3 %	3,1 %	12,9 %

Source : INSEE, calculs CCFA.

Le tableau donne des variations annuelles des indices :

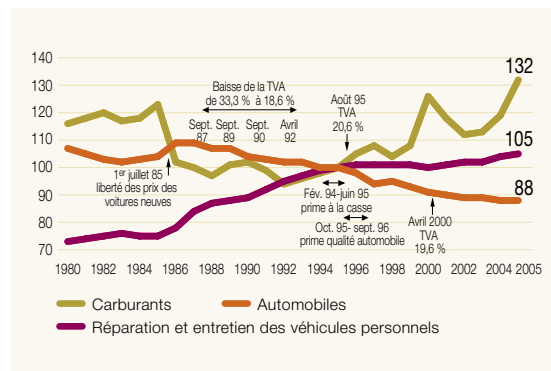
- des prix à la consommation ;
- du prix des automobiles neuves ;
- du prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation des véhicules personnels ;
- du prix des carburants.

L'indice de prix des automobiles neuves compare les prix des voitures de caractéristiques techniques semblables, afin de ne pas tenir compte des augmentations de prix consécutives à des améliorations de la qualité ou de l'équipement. Il tient aussi compte des rabais offerts périodiquement.

Pour retrouver l'évolution des prix réels des principaux postes liés à l'automobile, ces indices ont été corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique. Après la libération du prix des voitures neuves, intervenue en 1985, une hausse de leur prix réel avait été constatée. Par la suite, les baisses successives du taux de TVA, passant de 33,3 % à 18,6 % entre 1987 et 1992, ont entraîné la baisse du prix réel des voitures. Depuis, le prix réel des voitures neuves a continué à baisser régulièrement sous l'effet de la concurrence et des primes à la casse entre 1994 et 1996. La hausse de deux points de TVA en avril 1995, a ralenti temporairement cette tendance de fond.

Indices des prix réels des automobiles neuves, des carburants, des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation des véhicules personnels

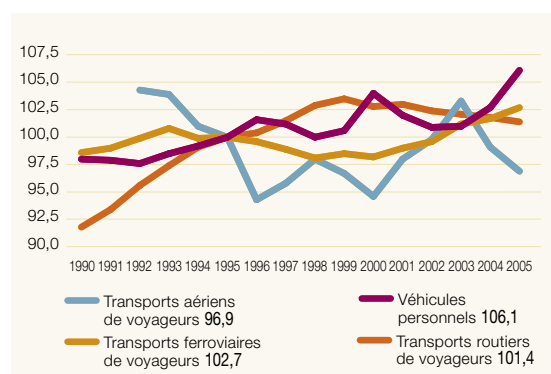
Base 100 en 1995



Source : INSEE, présentation CCFA.

Indices des prix réels des différents modes de transports de voyageurs

Base 100 en 1995



Les prix réels des réparations et de l'entretien ont progressé régulièrement depuis 1985, en liaison avec le développement des investissements techniques indispensables et avec l'augmentation de la qualification de la main-d'œuvre. Entre 1996 et 2000, ces prix se sont stabilisés. Les baisses de l'indice des prix réels des pièces ont compensé les hausses des prix de la main-d'œuvre. Depuis 2002, cet indice est reparti à la hausse, à l'image de ce qui avait été observé entre 1985 et 1996.

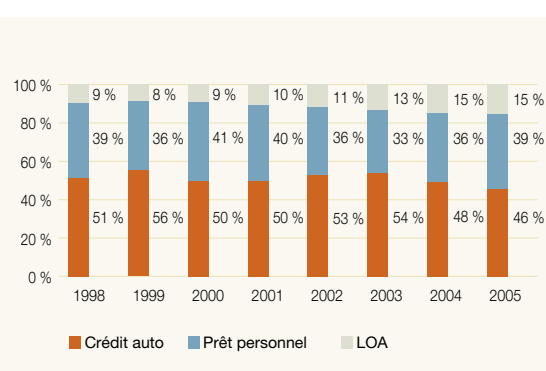
65 % LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

**PART
DES VOITURES
ACHETÉES NEUVES
PAR LES MÉNAGES
EN FRANCE
À L'AIDE
D'UN CRÉDIT**

En 2005, 65 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été à l'aide d'un crédit, contre moins de 60 % en 2001-2002. Le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est toujours le mode de financement le plus utilisé (près d'une fois sur deux), devant le prêt personnel (39 % des financements) et la location avec option d'achat (15 %, contre 8-9 % à la fin de la décennie 1990).

Les financements affectés sont soutenus par des formules couplant financement, assurance, entretien et/ou assistance.

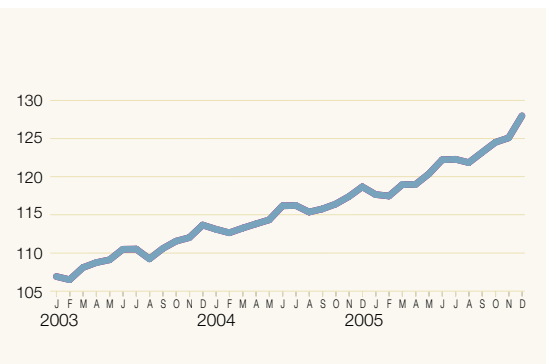
Mode de financement de l'achat d'une voiture neuve par les particuliers



Source : ASF, CCFA.

Crédits de trésorerie des établissements de crédit aux ménages

Encours en milliards d'euros



Source : Banque de France.

Les acheteurs de voitures, neuves ou d'occasion, ont recours à un financement s'ils ne peuvent ou ne veulent pas acheter comptant.

Trois possibilités de financement s'offrent à eux :

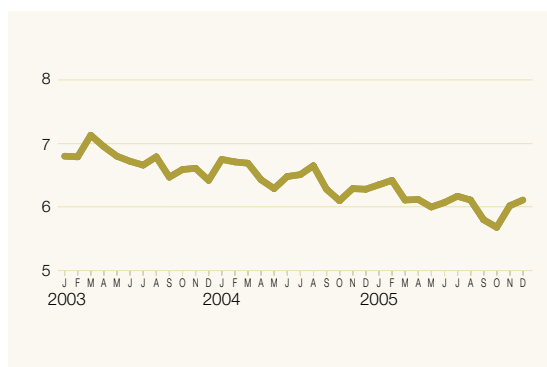
- le crédit automobile affecté ou crédit classique ; il est accordé par des sociétés financières, filiales des constructeurs et des importateurs, ou par des sociétés financières indépendantes des constructeurs, mais filiales de groupes financiers ou bancaires ;
- la location avec option d'achat (LOA) ou leasing ; le bénéficiaire de cette formule dispose d'une voiture et paie un loyer pendant la période du bail qui peut aller jusqu'à 60 mois, soit 5 ans ; il peut lever l'option d'achat en cours de bail ou à son terme ;
- les prêts personnels ou bancaires.

Des résultats provenant de sources diverses (associations professionnelles, statistiques d'immatriculations, enquêtes...) permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

Dans un contexte économique moins porteur (maintien du chômage à un haut niveau, moindre progression du pouvoir d'achat des ménages), la baisse des taux d'intérêt, l'allongement de la durée des prêts et l'aménagement et équipement du foyer (en phase avec le fort recours au crédit des ménages pour l'habitat) ont stimulé la hausse de l'encours des crédits à la consommation en 2005. Cette dernière s'est élevée à près de 8 % fin 2005, contre moins de 5 % chaque année entre fin 2002 et fin 2004, retrouvant ainsi des rythmes de progression plus proches de ceux connus à la fin des années 1990.

Coûts du crédit de trésorerie hors découvert

Taux du crédit en %



Source : Banque de France.



LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

18 %

**DES VOITURES
DU PARC
EN CIRCULATION
ONT CHANGÉ
DE MAIN
EN 2005**

Pour la sixième année consécutive, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont dépassé cinq millions d'unités, en atteignant 5 383 000 unités en 2005.

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, 18 % des voitures changent de main chaque année.

60 % des voitures mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991.

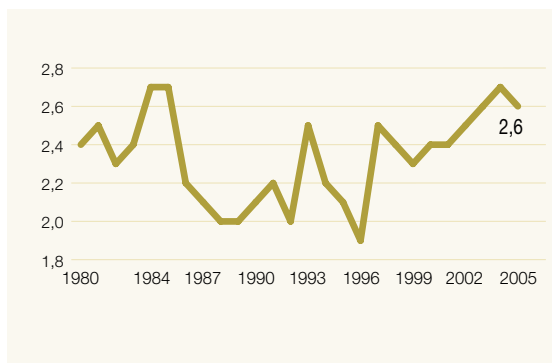
En moyenne, un ménage français conserve sa voiture pendant plus de quatre ans.

LES VOITURES D'OCCASION

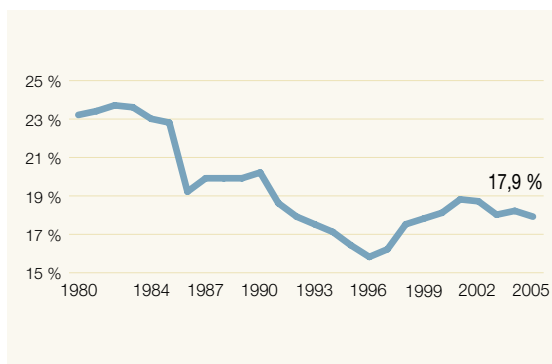
	Unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 255	2 145	2 009	2 014	2 068
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 396	5 457	5 322	5 444	5 383
Rapport occasion/neuf		2,4	2,1	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7	2,6
Voitures de moins de 5 ans	% VO		52	40	41	42	42	41	40
dont :									
- Voitures de moins de 1 an	% VO		12	12	12	12	11	10	10
- Voitures de moins de 1 an	% VN		25	29	30	30	29	28	25
Voitures de plus de 5 ans	% VO		48	60	59	58	58	59	60
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	28 700	29 160	29 560	29 900	30 100
Rapport occasion/parc	%	23,2	20,2	18,1	18,8	18,7	18,0	18,2	17,9

Source : CCFA.

Le rapport occasion/neuf



Le rapport occasion/parc



La voiture particulière est un bien durable que le ménage achète, utilise, entretient et revend éventuellement sur le marché de l'occasion.

Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 5 ans.

Il s'échange ainsi entre 4 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2005, la demande en voitures neuves a progressé de 3 % à 2,07 millions d'unités, alors que celle en voitures d'occasion fléchissait de 1 % à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf a légèrement baissé de 0,1 point à 2,6.

Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 60 % en 2005. Les bonnes années d'immatriculations de voitures neuves entre 1998 et 2002 avaient entraîné une remontée mécanique de la part des moins de 5 ans de 40 à 42 % entre 2000 et 2003.

Les voitures d'occasion de moins d'un an peuvent être rapprochées du marché du neuf. En effet, il s'agit souvent de voitures immatriculées d'abord par un professionnel de l'automobile (voiture de démonstration ou voiture de location), vendues ensuite aux particuliers. Elles ont représenté un peu plus de 520 000 immatriculations, soit 25 % du marché du neuf.



LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

129

MILLIARDS

D'EUROS,

**DÉPENSES DE
CONSOMMATION
DES MÉNAGES
LIÉES À
L'AUTOMOBILE
ET À LA MOTO
EN FRANCE
EN 2005
SELON L'INSEE**

Depuis 2002, le contexte économique est moins favorable à la consommation des ménages qu'au cours des années précédentes : leur pouvoir d'achat ne s'est accru que de 1,1 % en 2005 (+ 2,2 % en 2004 et + 0,9 % en 2003), contre plus de 3 % entre 1998 et 2002. Le maintien du taux de chômage à un niveau élevé et la hausse des prix des carburants ont entre autres pesé sur leur moral. Le rythme de croissance de leur consommation a cependant pu être maintenu par une réduction sensible du taux d'épargne.

Dans ce contexte, leurs dépenses de consommation en véhicules ont augmenté en 2005 de 3,8 % à 39 milliards d'euros. Sous l'impact de la hausse des prix, leurs dépenses en carburants et lubrifiants se sont élevées à 34 milliards d'euros (+ 10,3 %), représentant presque autant que les achats d'automobiles neuves et d'occasion. Leurs dépenses en assurances automobiles ont continué de progresser, s'élevant à 5,7 milliards d'euros, contre 3,7 milliards en 1999.

LA CONSOMMATION DE TRANSPORTS DES MÉNAGES

En montant et en part de la consommation effective nationale des ménages

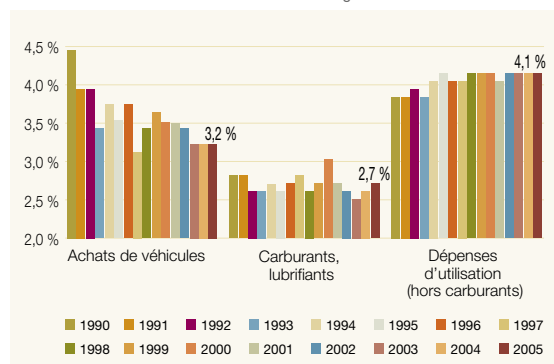
	Unité	1990	1995	2004 ⁽¹⁾	2005 ⁽¹⁾	Variation 2005/2004
Achats de véhicules	milliards d'euros	31,9	29,7	37,7	39,2	+ 3,8 %
- Automobiles neuves et d'occasion		29,6	27,3	34,0	35,1	+ 3,3 %
dont automobiles neuves		24,7	21,8	23,3	24,3	+ 4,7 %
- Caravanes, motocycles, cycles		2,3	2,4	3,7	4,0	+ 8,2 %
Dépenses d'utilisation des véhicules	milliards d'euros	47,9	57,5	79,6	84,2	+ 5,7 %
- Pièces détachées et accessoires		12,3	16,1	23,6	24,3	+ 2,9 %
- Carburants et lubrifiants		20,3	22,5	30,6	33,7	+ 10,3 %
- Entretien et réparation de véhicules automobiles		111,1	13,3	17,3	17,9	+ 3,4 %
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,1	5,6	8,1	8,2	+ 1,3 %
Assurances automobiles	milliards d'euros	4,1	3,9	5,5	5,7	+ 4,4 %
Total des consommations liées à l'automobile et à la moto		83,8	91,0	122,8	129,0	+ 5,0 %
Services de transports collectifs	milliards d'euros	110,3	11,1	18,3	19,5	+ 6,2 %
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	723	849	1 193	1 241	+ 4,0 %
Nombre de ménages (métropole)	milliers	21 633	22 906	25 555	25 831	+ 1,1 %
Consommation automobile par ménage	euros	3 874	3 974	4 806	4 995	+ 3,9 %
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 065	5 069	5 970	6 151	+ 3,0 %

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.

Source : INSEE, La consommation des ménages, 2005, base 2000.

Les coefficients budgétaires automobiles de 1990 à 2005

En % de la consommation effective des ménages

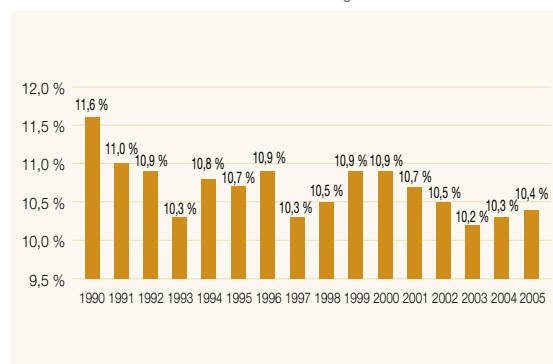


En 2005, les ménages ont dépensé 129 milliards d'euros (+ 5,0 %) pour leurs transports individuels effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 87 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré à leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée « coefficient budgétaire automobile ». Ce coefficient varie entre 10 % et 11,6 % depuis le début de la décennie 1990.

Les dépenses automobiles totales

En % de la consommation effective des ménages



Au sein de cette consommation, le poste « Achats de véhicules » connaît de fortes fluctuations, expliquant en grande partie les variations du coefficient budgétaire automobile. En 2005, le coefficient budgétaire des achats de véhicules s'est élevé à 3,2 %, soit une stabilité par rapport à 2004 ; il apparaît ainsi similaire au niveau de 1997, où il avait atteint son plus bas sur la période ayant débuté en 1990.

Le budget nécessaire à l'entretien et à la réparation, ainsi qu'aux pièces et accessoires a augmenté au cours de ces dernières années, sans toutefois retrouver son niveau maximal de 1995 (3,5 % de la consommation nationale effective des ménages).

LA MOTORISATION DES MÉNAGES

35 %
DES MÉNAGES
DISPOSENT
DE DEUX VOITURES
OU PLUS

Comme lors des précédentes années, le taux de motorisation est resté stable à 80 % et le taux de multimotorisation a continué d'augmenter.

En 2005, les ménages multimotorisés ont ainsi représenté 35 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

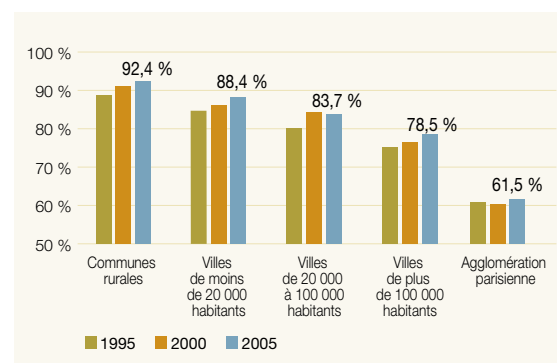
41 % des voitures du parc ont comme conducteur principal une femme.

TAUX DE MOTORISATION (PART DES MÉNAGES DISPOSANT D'UNE VOITURE AU MOINS)

En pourcentage	1980	1985	1990	1995	2000	2005
Selon la catégorie socioprofessionnelle						
Exploitants agricoles	87,3	92,4	95,9	98,9	91,1	100,0
Salariés agricoles	72,6	72,4	74,7	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1	94,3	95,2	89,4	90,6	91,2
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6	95,0	94,4	85,5	84,6	83,7
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2	92,4	93,3	88,7	90,8	87,6
Employés	75,4	75,7	78,3	75,9	77,5	80,9
Ouvriers	80,4	85,1	87,2	89,7	88,7	89,1
Personnels de service	57,9	51,5	59,3	-	-	-
Autres actifs	91,2	84,8	90,2	-	-	-
Inactifs	39,6	48,9	54,6	65,8	70,9	72,8
dont retraités	-	-	59,4	70,9	76,0	76,2
Selon la catégorie de commune						
Communes rurales	71,7	77,8	82,1	88,6	91,1	92,4
Villes de moins de 20 000 habitants	69,6	75,0	76,6	84,7	86,1	88,4
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	72,3	73,9	77,3	80,0	84,2	83,7
Villes de plus de 100 000 habitants	69,5	73,5	74,2	75,1	76,6	78,5
Agglomération parisienne	69,3	71,7	77,0	60,8	60,4	61,5
Ville de Paris	48,8	48,5	47,3			
Selon la catégorie d'habitat						
Ville-centre	-	-	-	67,6	69,4	69,2
Banlieue	-	-	-	79,3	80,5	80,9
Périurbain	-	-	-	88,5	89,8	91,2
Rural	-	-	-	85,3	90,4	92,6
Selon l'âge du chef de ménage						
Moins de 25 ans	-	-	-	51,2	49,3	63,3
25 à 34 ans	-	-	-	85,1	82,4	82,3
35 à 44 ans	-	-	-	86,7	86,3	87,5
45 à 54 ans	-	-	-	87,5	87,4	86,1
55 à 64 ans	-	-	-	84,9	87,0	86,7
Plus de 65 ans	-	-	-	61,9	69,0	70,8
ENSEMBLE	69,3	73,4	76,5	78,4	80,3	81,2
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	-	40,4	40,7

Sources : INSEE jusqu'en 1993, SOFRES à partir 1994.

Les taux de motorisation selon la catégorie de commune



Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins.

Le taux de motorisation est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socio-professionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes par ménage.

- Les ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) sont très équipés.
- Les taux de motorisation dans les « Ville-centre » ou dans les villes de plus de 100 000 habitants ne baissent pas.
- Les ménages âgés qui étaient moins motorisés sont de plus en plus équipés.
- Les ménages ruraux ou habitant dans des villes de moins de 20 000 habitants sont les plus multimotorisés.

**76 % ET
55 %**

**PART DES VÉHICULES
DU PARC UTILISÉS
TOUS LES JOURS
(OU PRESQUE
TOUS LES JOURS)
ET PART DES VÉHICULES
SERVANT POUR
LES TRAJETS
DOMICILE-TRAVAIL**

LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Plus des deux tiers des véhicules à la disposition des ménages sont de marque française.

Presque autant de véhicules du parc total roulent à l'essence ou au gazole (respectivement 51 % et 49 %).

Le kilométrage au compteur continue de progresser et s'élève à 100 000 km, soit 30 000 km de plus qu'en 1990.

PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	Unités	1980	1990	1995	2000	2005
Parc total	million	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0
Age moyen du parc	an	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7
Répartition du parc par groupe automobile						
Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2
Répartition du parc par puissance fiscale						
2 et 3 CV ⁽¹⁾	%	12,3	3,4	1,6	0,7	-
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5	43,3
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	46,6
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1
Répartition du parc par gamme						
Petites voitures	%	-	39,4	43,4	45,1	44,5
Moyenne inférieure	%	-	20,8	24,3	27,3	32,2
Moyenne supérieure	%	-	26,0	22,2	19,9	16,2
Haut de gamme	%	-	8,7	7,0	7,0	5,7
Divers	%	-	5,1	3,2	0,8	1,4
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1
Répartition du parc par carburant utilisé						
Super sans plomb	%	-	15,5	38,4	49,1	} 51,1
Super plombé - ARS	%	-	62,9	28,8	11,9	
Essence ordinaire	%	-	4,1	1,3	-	
GPL - GNV	%	-	0,1	0,0	0,7	
Gazole	%	-	17,4	30,9	38,1	48,9
Kilométrage au compteur	Km	-	69 500	84 080	93 140	99 460
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	-	75,1	77,4	78,7	75,7
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%	-	55,4	54,3	55,1	55,2

(1) À partir de 2003, les véhicules dont la puissance fiscale est de 2 et 3 CV sont inclus dans la catégorie des 4 et 5 CV.

Source : enquête SOFRES traitée par le CCFA et l'INRETS.

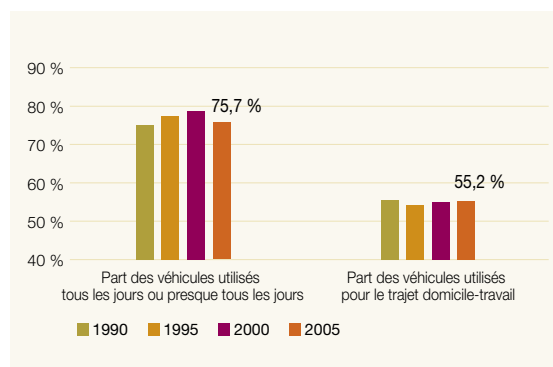
Une enquête menée par la SOFRES tous les ans fournit une description détaillée du parc automobile, possédé ou mis à la disposition des ménages.

Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers, environ 5 % de l'ensemble. Il continue de croître.

L'âge moyen d'un véhicule du parc avait progressé au cours de la décennie 1990. Le retour à une meilleure conjoncture automobile a permis de le stabiliser entre 2000 et 2002. Depuis, il est reparti à la hausse et s'est élevé à 7,7 années en 2005.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gammes inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc a augmenté au détriment de celles de gamme supérieure et de haute gamme en 2005 : elles ont représenté respectivement 45 % et 32 % du parc, contre 16 % pour celles de la gamme moyenne supérieure.

L'utilisation des véhicules



LA CIRCULATION ROUTIÈRE

**88 % ET
81 %**

**PARTS
RESPECTIVES
DE LA ROUTE
DANS LES
TRANSPORTS
INTÉRIEURS
DE PERSONNES
ET DE
MARCHANDISES
EN 2005**

Alors que la circulation avait en moyenne annuelle augmenté de 2,6 % entre 1980 et 2001, la hausse n'a été que de 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2001. En 2005, la moindre croissance économique et la hausse des prix des carburants sont des facteurs explicatifs à la baisse de la circulation (- 0,7 %) qui a ainsi retrouvé son niveau de l'année 2003.

Le kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière a baissé pour la quatrième année consécutive, fluctuant depuis le début des années 1990 entre 13 000 et 14 500 kilomètres.

Conséquence des baisses de la circulation et des consommations unitaires, la consommation de carburants des transports routiers a baissé de 1 % en 2005, et elle se trouve à un niveau légèrement supérieur à celui de l'année 2000.

Cette consommation de carburants, qui incorpore celle liée à la circulation des véhicules étrangers en France, a été soutenue par la croissance du transit de véhicules industriels immatriculés à l'étranger, mais dans une proportion moindre qu'en 2004.

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1980	1990	2000	2004	2005	Variation en % 2005/1980	Variation annuelle moyenne en % 2005/1980	2005/2004
Parcs (moyennes annuelles)	milliers de véhicules	21 791	28 109	33 452	35 834	36 169	+ 66	+ 2,0	+ 0,9
Voitures		18 603	23 280	27 770	29 730	30 000	+ 61	+ 1,9	+ 0,9
dont : essence		17 793	19 760	18 150	16 571	16 031	- 10	- 0,4	- 3,3
diesel		810	3 520	9 620	13 160	13 969	+ 1 625	+ 12,1	+ 6,2
Véhicules utilitaires légers (VUL)		2 650	4 223	5 055	5 465	5 530	+ 109	+ 3,0	+ 1,2
dont : essence		1 994	2 279	1 299	1 058	997	- 50	- 2,7	- 5,8
diesel		656	1 944	3 756	4 408	4 534	+ 591	+ 8,0	+ 2,9
Poids lourds (> 5 t)		481	538	547	557	556	+ 16	+ 0,6	- 0,1
Bus et cars		57	69	80	82	83	+ 45	+ 1,5	+ 0,6
Kilométrages annuels moyens	milliers de km								
Voitures		12,8	13,6	13,8	13,6	13,3	+ 4	+ 0,1	- 2,3
dont : essence		12,2	12,1	11,1	10,5	10,2	- 16	- 0,7	- 2,5
diesel		25,8	22,2	18,9	17,4	16,7	- 35	- 1,7	- 4,0
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,5	15,9	15,9	16,4	16,5	+ 13	+ 0,5	+ 0,2
dont : essence		12,4	11,6	8,5	8,4	8,2	- 34	- 1,6	- 2,3
diesel		20,1	20,6	18,4	18,3	18,3	- 9	- 0,4	- 0,4
Poids lourds (> 5 t)		35,6	36,2	48,4	49,3	48,9	+ 37	+ 1,3	- 0,8
Bus et cars		31,6	31,0	29,7	29,9	30,6	- 3	- 0,1	+ 2,4
Consommations unitaires	litres au 100 km								
Voitures essence		9,40	8,70	8,07	7,70	7,67	- 18	- 0,8	- 0,4
Voitures gazole		8,60	6,90	6,67	6,48	6,43	- 25	- 1,2	- 0,8
VUL essence		10,00	9,20	9,51	9,11	9,08	- 9	- 0,4	- 0,4
VUL gazole		12,40	10,50	9,72	9,49	9,45	- 24	- 1,1	- 0,5
Poids lourds gazole		34,90	34,40	37,69	36,53	36,54	+ 5	+ 0,2	+ 0,0
Bus et cars gazole		40,00	42,70	32,60	31,48	31,39	- 22	- 1,0	- 0,3
Consommations de carburants (tous transports routiers)	millions de litre								
Essence		24 696	25 292	18 954	15 898	15 005	- 39	- 2,0	- 5,6
Gazole		11 532	19 438	32 355	36 453	36 794	+ 219	+ 4,8	+ 0,9
CIRCULATION TOTALE	milliards de véhicules-km	320	436	526	560	556	+ 74	+ 2,2	- 0,7
dont : Voitures et véhicules utilitaires légers		290	403	463	493	489	+ 69	+ 2,1	- 0,9
TRAFICS ROUTIERS									
Voyageurs en véhicules particuliers	milliards de voyageurs-km	452,5	585,6	699,6	736,9	727,4	+ 61	+ 1,9	- 1,3
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	36,0	41,3	43,0	44,0	44,1	+ 23	+ 0,8	+ 0,2
Marchandises	milliards de tonnes-km	116,8	193,9	266,5	295,6	299,7	+ 157	+ 3,8	+ 1,4

Source : Les comptes des transports INSEE DAEI/SESP.

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants.

En 2005, le parc de véhicules s'est accru de 0,9 %. La dieselisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 52 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel.

La consommation de carburants des transports routiers a baissé

de 1 % en 2005 ; les baisses des consommations unitaires moyennes (changement de comportement des conducteurs et efforts des constructeurs d'automobiles) et la baisse des kilométrages annuels moyens ont largement compensé la croissance du parc de véhicules.

D'après l'Observatoire de l'Énergie, la consommation d'énergie des transports routiers a représenté moins de 43 millions de tonnes équivalent pétrole en 2005, soit plus de 15 % de la consommation totale d'énergie primaire de la France.

86

MILLIARDS
D'EUROS,
CHIFFRED'AFFAIRES TTC
EN 2005
DU COMMERCE
DE VÉHICULES
AUTOMOBILES
EN FRANCE
SELON L'INSEE

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

La distribution et la réparation de tous les véhicules automobiles sont assurées par les réseaux des marques à travers 16 000 établissements dont environ 11 000 pour les marques françaises.

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2005 un chiffre d'affaires de 86 milliards d'euros, en hausse de 3,9 %, reflétant la hausse des immatriculations de l'ensemble des véhicules neufs.

CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS EN MILLIARDS D'EUROS COURANTS TTC

Activités	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Taux de croissance 2005/2004
Commerce de véhicules automobiles	71,7	76,9	77,9	77,7	83,3	86,5	3,9 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	16,2	17,1	18,1	18,6	19,7	20,3	3,0 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	4,9	4,9	5,0	5,2	5,3	5,4	2,0 %
Commerce et réparation de motocycles	3,4	3,6	3,6	3,7	3,9	4,0	3,7 %
Commerce de détail de carburants	10,2	10,5	10,8	11,2	11,6	12,5	7,5 %
TOTAL	106,4	113,0	115,3	116,5	123,7	128,7	4,0 %

Source : INSEE-Comptes du commerce : les résultats sont provisoires.

LES RÉSEAUX DE VENTE EN FRANCE

Marques	Réseau primaire
Véhicules légers au 1^{er} janvier 2005	
Renault	755
Peugeot	451
Citroën	348
Marques françaises	1 554
Ford	345
Opel	302
Fiat	225
Volkswagen	367
BMW	188
Mercedes-Benz	151
Marques japonaises	1 189
Marques coréennes	374
Autres marques	1 586
TOTAL	6 281

Sources : CNPA, CCFA.

Marques	Réseau primaire	Réseau secondaire (agents)
Véhicules industriels		
Renault Trucks	147	339
Volvo Trucks	12	118
Mercedes-Benz	82	74
Iveco	50	77
Scania	48	57
DAF Trucks	32	42
MAN	28	59
TOTAL	399	766

Sources : CNPA, Le commerce et la réparation de véhicules industriels en France, édition de mars 2006 et CCFA.

L'automobile demande un service très particulier : pendant toute sa durée de vie, elle nécessite d'être suivie à tout moment et à tout endroit pour être entretenue ou même réparée dans les meilleures conditions possibles afin de maintenir ses qualités initiales.

La coopération entre les constructeurs, les distributeurs et les réparateurs agréés reste donc très étroite pour assurer, en plus de l'entretien et de la réparation, le service de garantie, la sécurité des utilisateurs, la préservation de l'environnement, la disponibilité des pièces de rechanges et de l'information sur les évolutions techniques.

Pour assurer la vente et l'après-vente, les réseaux de distribution automobile reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs, capables d'appliquer les exigences de la marque et du produit.



ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'AUTOMOBILE

1^{ER}

L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE FRANÇAISE
EST LE PREMIER CLIENT

DE NOMBREUX
SECTEURS ÉCONOMIQUES
COMME LA PLASTURGIE,
LE CAOUTCHOUC
INDUSTRIEL,
LES SERVICES INDUSTRIELS
DU TRAVAIL DES MÉTAUX

La construction automobile française est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française.

La force de la construction automobile française entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux...

Si la construction automobile française occupe le cinquième rang mondial et le deuxième rang en Europe, l'industrie équipementière française au sens large occupe le quatrième rang mondial et le deuxième rang européen.

LES EMPLOIS INDUITS PAR LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE DANS LES SECTEURS FOURNISSEURS EN 2002

Activité	Effectif employé (y compris intérimaires)
Services industriels du travail des métaux	65 000
Roulements	6 000
Fonderie	20 000
Caoutchouc	17 000
Plastique	42 000
Fiev (équipementiers)	130 000
Pneumatiques	27 000
Verre	3 000
Autres (batteries, autoradios)	5 000
TOTAL	315 000

Source : SESSI.

La construction d'un véhicule associe différents acteurs de tailles, de métiers et de rangs différents et les modes de partenariats peuvent être très variés comme le montrent les travaux du Service des Etudes et des Statistiques Industrielles (SESSI) sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile. La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

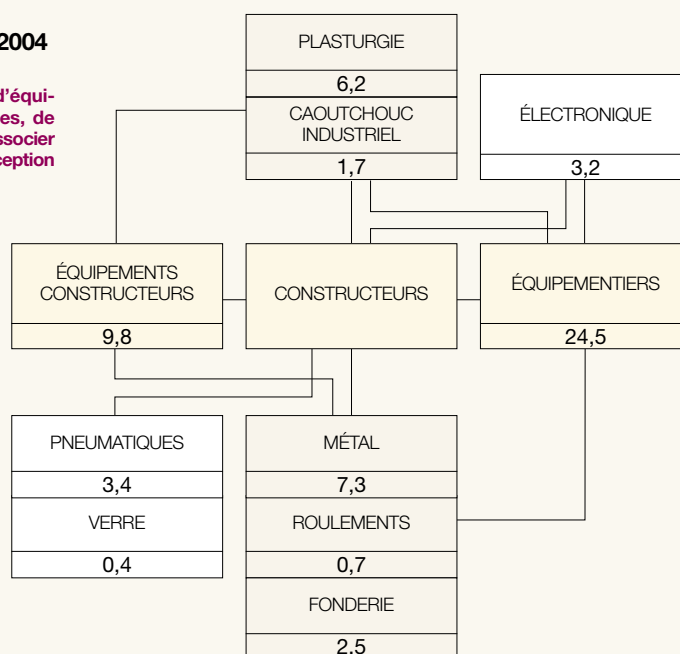
Ces dernières années, le processus d'externalisation s'est traduit par un recours encore plus important aux fournisseurs dont les prestations représentent une part élevée et en croissance du coût global de la fabrication d'un véhicule.

L'industrie automobile française qui s'appuie sur le socle industriel français a effectué en 2004, selon le SESSI, pour près de 59 milliards d'euros de facturations auprès de ses fournisseurs en France. Elle représente plus de la moitié de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, et environ une moitié des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie et des services industriels des métaux qui sont composés notamment par les secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matriçage et des revêtements des métaux. Ces achats exprimés en emplois soulignent l'importance de l'industrie automobile dans l'industrie et dans l'économie française.

LA CHAÎNE DES FOURNISSEURS EN FRANCE SELON LE SESSI

Les facturations s'élèvent
à 58,9 milliards d'euros en 2004

Autour d'un projet de système d'équipement plusieurs acteurs de tailles, de métiers, de rangs différents vont s'associer pour travailler ensemble de la conception au montage.



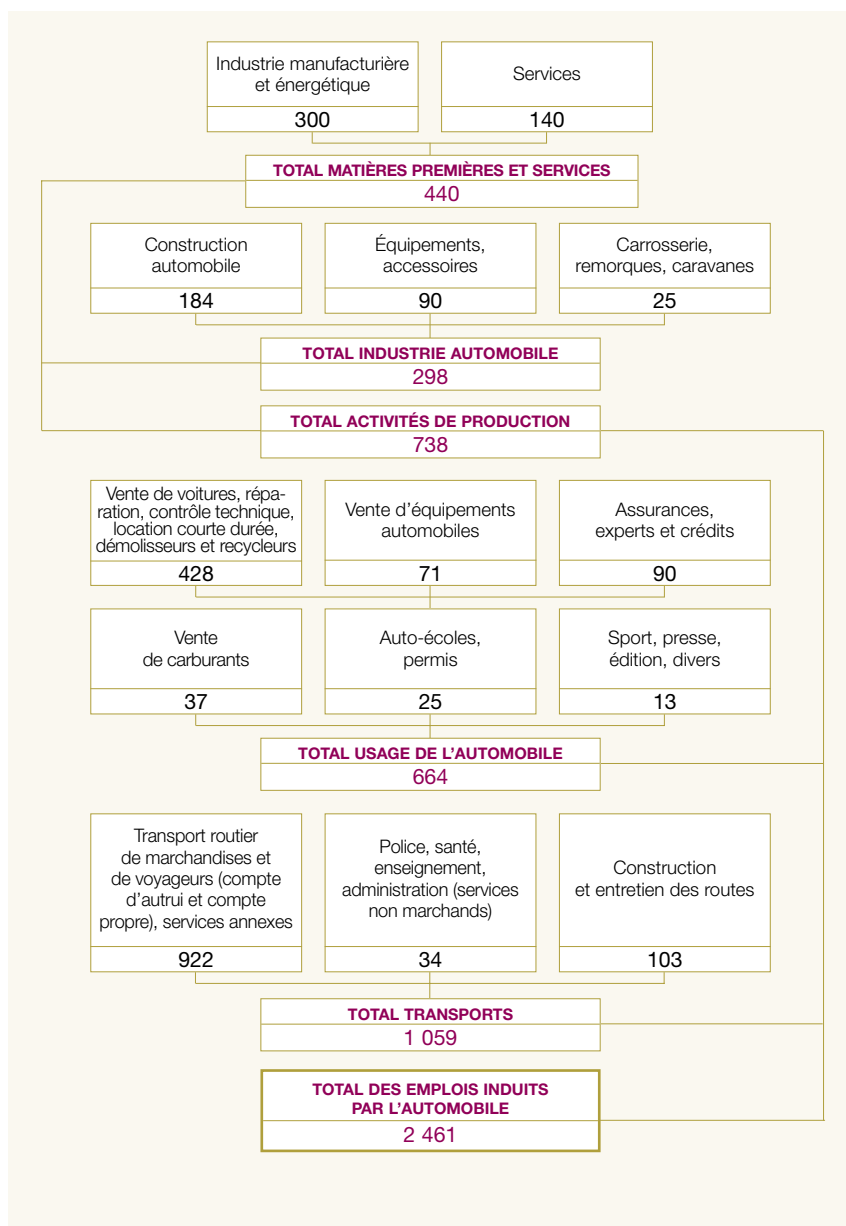
10 % L'EMPLOI

**PART DE LA
POPULATION
ACTIVE OCCUPÉE
TRAVAILLANT
DIRECTEMENT ET
INDIRECTEMENT
POUR L'AUTOMOBILE**

Au sens large, près de 2,5 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2005, soit 10 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 298 000 personnes, soit 10 % de l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et énergétique.

Emplois induits par l'automobile en 2005

En milliers de personnes



Moteur de la production industrielle en France ces dernières années, l'industrie automobile, par sa production et ses achats auprès des autres branches, a généré 740 000 emplois.

L'usage de l'automobile a concerné plus de 660 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles...), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs, ...). Enfin, les transports routiers (voyageurs et marchandises) et leurs infrastructures ont employé plus d'un million de personnes ; ces emplois touchent les activités de transports pour compte d'autrui et pour compte propre.

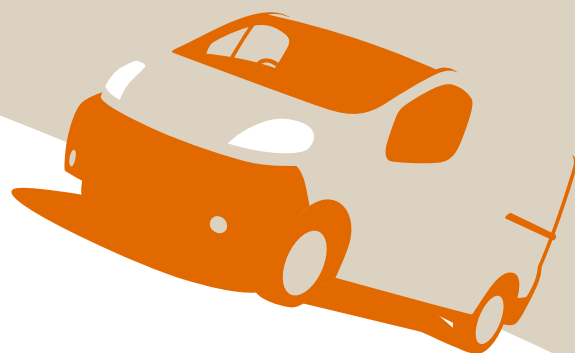
Fortement concentrés aux alentours de la capitale dans le passé, les effectifs de l'industrie automobile (construction et équipements) de l'Île-de-France ont diminué et représentent désormais un sixième des effectifs totaux de la branche.

Les principales autres régions automobiles sont le Nord-Pas-de-Calais (près de 12 %), la Franche-Comté (plus de 10 %), la Normandie (Haute et Basse pour près de 10 %), Rhône-Alpes et la Lorraine (8 %) et l'Alsace (plus de 7 %).



Sources : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SESP, URF et USIRF.

Statistiques édition 2006



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

LA PRODUCTION

La production de chaque pays correspond aux déclarations nationales.
Les doubles comptes sont éliminés dans les totaux des zones géographiques.

VOITURES PARTICULIÈRES

En unités	1980	1990	2000	2001 (2)	2002	2003	2004	2005
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	17 373 368	17 237 095	17 236 606	17 829 721	17 636 131
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	14 938 604	14 741 442	14 602 409	14 664 891	14 178 455
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 301 189	5 123 238	5 145 403	5 192 101	5 350 187
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	1 058 656	936 903	791 703	857 119	895 788
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	2 211 172	2 266 902	2 399 374	2 402 501	2 098 168
France (1)	2 938 581	3 294 815	2 879 810	3 181 549	3 292 797	3 220 329	3 227 416	3 112 961
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	1 271 780	1 125 769	1 026 454	833 578	725 528
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	189 261	182 368	163 080	187 600	115 121
Portugal	61 000	60 221	178 509	177 357	182 573	165 576	150 781	137 602
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 492 365	1 629 934	1 657 558	1 647 246	1 596 296
Suède	235 320	335 853	259 959	251 035	237 975	280 394	290 383	288 659
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	2 259 421	2 291 455	2 340 081	2 717 678	3 004 013
Turquie	31 529	167 556	297 476	175 343	204 198	294 116	447 152	453 663
AMÉRIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	8 876 330	9 019 507	8 267 040	8 566 853	8 956 858
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	7 154 687	7 347 916	6 624 692	6 468 454	6 667 310
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 274 853	1 369 042	1 340 175	1 335 516	1 356 198
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	4 879 119	5 018 777	4 510 469	4 229 625	4 321 272
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 000 715	960 097	774 048	903 313	989 840
AMÉRIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	1 721 643	1 671 591	1 642 348	2 098 399	2 289 548
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	169 580	111 340	109 364	171 400	182 761
Brésil	977 697	663 097	1 351 998	1 501 586	1 520 285	1 505 139	1 862 780	2 009 494
ASIE-OCÉANIE	8 796 971	11 910 333	13 573 073	13 325 542	14 852 099	16 197 676	17 870 039	19 096 260
dont : Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	2 471 444	2 651 273	2 767 716	3 122 600	3 357 094
Inde	30 538	176 015	517 957	654 557	703 948	907 968	1 178 354	1 264 000
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	8 117 563	8 618 354	8 478 328	8 720 385	9 016 375
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	250 648	249 693	267 344	287 655	319 598
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	270 538	276 499	291 249	300 963	324 875
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	39 825 888	41 358 394	41 968 666	44 554 268	46 008 847

VÉHICULES UTILITAIRES

En unités	1980	1990	2000	2001 (2)	2002	2003	2004	2005
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	2 670 196	2 585 346	2 763 680	3 004 979	3 165 337
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	2 280 328	2 129 663	2 175 843	2 186 349	2 261 877
Allemagne	357 619	315 895	394 697	390 488	346 071	361 226	377 853	407 523
Belgique	47 029	91 784	121 061	128 601	120 286	112 680	43 154	33 177
Espagne	152 846	374 049	666 515	638 716	588 337	630 452	609 673	654 332
France (1)	439 852	474 178	468 551	446 869	409 073	399 737	438 574	436 047
Italie	166 635	246 178	316 031	307 916	301 312	295 177	308 527	312 824
Pays-Bas	32 102	29 832	52 234	49 682	48 923	52 201	59 903	65 627
Portugal	58 000	77 466	68 215	62 362	68 259	73 785	75 947	81 533
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	192 873	193 084	188 871	209 293	206 753
Suède	63 080	74 415	41 384	38 112	38 218	42 638	49 887	49 919
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	294 526	313 316	348 599	442 374	478 031
Turquie	19 352	41 594	133 471	95 342	142 367	239 238	376 256	425 429
AMÉRIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	9 037 355	9 698 189	10 013 272	10 380 452	10 367 633
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	8 643 752	9 365 773	9 618 588	9 809 628	9 672 368
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 257 889	1 260 395	1 212 687	1 376 020	1 332 165
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	6 545 570	7 260 805	7 604 502	7 759 762	7 659 640
Mexique	186 950	222 465	656 438	840 293	844 573	801 399	673 846	680 563
AMÉRIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	393 603	332 416	394 684	570 824	695 265
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	65 978	48 061	59 812	89 002	136 994
Brésil	187 477	251 450	329 519	315 651	271 245	322 652	454 447	518 806
ASIE-OCÉANIE	4 344 363	4 492 406	4 497 938	4 628 880	5 223 951	5 789 018	6 421 509	6 720 927
dont : Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	474 885	496 311	410 154	346 864	342 256
Inde	83 379	186 640	283 403	160 054	190 848	253 555	332 803	362 755
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 659 628	1 638 961	1 807 890	1 791 133	1 782 924
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	142 606	128 438	128 589	135 012	202 664
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	136 498	127 942	130 086	154 739	200 396
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	16 479 037	17 635 924	18 694 559	19 941 952	20 456 561

(1) À partir de 1996, il s'agit de la production de véhicules montés en France.

(2) À partir de 2001, des reclassements de voitures particulières en véhicules utilitaires ont été opérés.

Sources : CCFR, OICA.

LA PRODUCTION

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2005

En milliers Zones/Constructeurs	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 15 pays	Autres pays européens et la Turquie	Japon	Corée du Sud	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	3 492	1 577	11 501	1 889	130	118	1 150	19 858
BMW	125		1 154				44	1 323
Fiat-Iveco-Irisbus (1)		506	1 028	444			60	2 038
MAN			73	3				76
DaimlerChrysler	2 980	74	1 517	14	130		101	4 816
Porsche			98					98
PSA Peugeot Citroën		162	2 776	47			390	3 375
Renault-Dacia-Samsung	15	128	1 803	541		118	12	2 617
MG Rover			29					29
Scania	1	17	42					60
Volkswagen	301	680	2 848	840			543	5 211
Volvo	70	10	134	1				215
Constructeurs américains	8 373	1 050	3 882	533	0	647	1 382	15 868
Ford	3 315	377	2 170	276			360	6 498
General Motors (GM Daewoo)	4 844	674	1 655	257		647	1 022	9 098
Navistar	122							122
Paccar	92		58					150
Constructeurs japonais	4 491	235	1 224	311	10 666	0	4 284	21 211
Daihatsu			7		725		280	1 011
Fuji Heavy (Subaru)	122				469			592
Hino				0	97			97
Honda	1 384	64	186	12	1 262		529	3 436
Isuzu	5	24		3	210		268	511
Mazda	75	8			865		340	1 288
Mitsubishi	88	19	68		665		491	1 331
Nissan	1 199		509		1 451		336	3 494
Nissan Diesel					41			41
Suzuki-Maruti			10	136	1 091		836	2 072
Toyota	1 618	120	445	160	3 790		1 205	7 338
Constructeurs coréens	0	11	0	122	0	2 925	171	3 229
Hyundai-Kia		11		122		2 789	169	3 091
Ssangyong						136	2	138
Tous constructeurs	16 340	2 985	16 440	4 361	10 799	3 699	11 841	66 465
<i>En part de la production totale</i>								
Constructeurs européens	18 %	8 %	58 %	10 %	1 %	1 %	6 %	100 %
BMW	9 %		87 %				3 %	100 %
Fiat-Iveco-Irisbus (1)		25 %	50 %	22 %			3 %	100 %
MAN			96 %	4 %				100 %
DaimlerChrysler	62 %	2 %	31 %	0 %	3 %		2 %	100 %
Porsche			100 %					100 %
PSA Peugeot Citroën		5 %	82 %	1 %			12 %	100 %
Renault-Dacia-Samsung	1 %	5 %	69 %	21 %		5 %	0 %	100 %
MG Rover			100 %					100 %
Scania	1 %	29 %	71 %					100 %
Volkswagen	6 %	13 %	55 %	16 %			10 %	100 %
Volvo	33 %	5 %	62 %	0 %				100 %
Constructeurs américains	53 %	7 %	24 %	3 %	0 %	4 %	9 %	100 %
Ford	51 %	6 %	33 %	4 %			6 %	100 %
General Motors (GM Daewoo)	53 %	7 %	18 %	3 %		7 %	11 %	100 %
Navistar	100 %							100 %
Paccar	62 %		38 %					100 %
Constructeurs japonais	21 %	1 %	6 %	1 %	50 %	0 %	20 %	100 %
Daihatsu			1 %		72 %		28 %	100 %
Fuji Heavy (Subaru)	21 %				79 %			100 %
Hino				0 %	100 %			100 %
Honda	40 %	2 %	5 %	0 %	37 %		15 %	100 %
Isuzu	1 %	5 %		1 %	41 %		52 %	100 %
Mazda	6 %	1 %			67 %		26 %	100 %
Mitsubishi	7 %	1 %	5 %		50 %		37 %	100 %
Nissan	34 %		15 %		42 %		10 %	100 %
Nissan Diesel					100 %			100 %
Suzuki-Maruti			0 %	7 %	53 %		40 %	100 %
Toyota	22 %	2 %	6 %	2 %	52 %		16 %	100 %
Constructeurs coréens	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	91 %	5 %	100 %
Hyundai-Kia		0 %		4 %		90 %	5 %	100 %
Ssangyong						98 %	2 %	100 %
Tous constructeurs	25 %	4 %	25 %	7 %	16 %	6 %	18 %	100 %

(1) Une partie de la production d'Irisbus ne figure pas dans la production consolidée de Fiat-Iveco.

Sources : CCFA, OICA

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 843	3 341 718	3 252 898	3 236 938	3 266 825	3 319 259
Autriche	227 548	288 618	309 427	293 528	279 493	300 121	311 292	307 915
Belgique	399 240	473 506	515 204	488 683	467 569	458 796	484 757	480 088
Danemark	73 774	80 654	112 688	96 173	111 581	96 083	121 491	146 881
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	1 437 833	1 331 864	1 383 098	1 517 286	1 528 877
Finlande	103 167	139 095	134 646	109 487	116 877	147 222	142 439	147 949
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 254 732	2 145 071	2 009 246	2 013 709	2 067 789
Grèce	35 700	115 480	290 222	280 214	268 489	257 293	289 691	269 728
Irlande	93 563	82 584	230 989	164 730	156 112	145 223	154 136	171 741
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 431 332	2 270 444	2 247 365	2 263 693	2 237 272
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	42 833	43 403	43 620	48 234	48 517
Norvège	95 550	61 901	97 376	91 916	88 721	89 921	115 645	109 907
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	530 237	510 718	488 845	483 750	465 160
Portugal	58 357	210 924	257 834	255 215	226 092	189 792	197 584	206 488
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 458 769	2 563 631	2 579 050	2 567 269	2 439 717
Suède	192 588	229 941	290 529	246 581	254 589	261 206	264 246	274 301
Suisse	279 764	329 899	316 519	316 641	295 065	270 309	269 385	264 941
Union européenne (15 pays)	9 690 146	13 125 133	14 312 087	14 432 065	13 998 831	13 843 898	14 126 402	14 111 682
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	14 840 622	14 382 617	14 204 128	14 511 432	14 486 530
Europe centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	2 314 000	2 271 259	2 645 927	3 145 116	3 364 753
Canada	948 967	886 217	849 132	868 135	934 057	864 949	819 413	842 322
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	8 422 625	8 103 229	7 636 539	7 505 932	7 667 066
Mexique	286 000	353 000	603 010	670 444	722 537	691 819	741 617	714 047
Argentine	215 177	77 306	224 950	125 504	59 080	105 550	223 466	290 648
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	1 301 393	1 233 708	1 211 572	1 316 697	1 440 696
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 072 376	1 241 331	1 024 543	884 532	944 451
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 289 710	4 441 336	4 460 032	4 768 097	4 748 482
Turquie	31 000	215 000	456 696	135 282	94 898	227 276	451 209	438 597
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	38 587 826	38 601 084	39 391 218	41 573 665	43 453 191

Source : CCFR.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	175 687	203 389	314 804	296 601	270 567	264 745	283 401	295 627
Autriche	21 821	29 211	36 457	32 535	29 864	34 195	39 507	37 678
Belgique	34 478	46 670	66 125	72 969	60 266	62 363	70 093	75 083
Danemark	19 469	23 031	38 108	36 326	36 822	37 403	51 210	64 293
Espagne	105 934	249 185	335 684	325 625	305 900	333 107	374 058	430 611
Finlande	17 699	32 154	18 128	18 150	18 328	18 829	22 096	19 955
France	323 291	446 983	477 204	496 263	460 937	431 446	459 851	480 122
Grèce	53 500	30 075	25 015	22 832	20 296	20 710	26 284	25 538
Irlande	11 905	28 087	46 261	42 895	38 328	34 477	34 416	41 965
Italie	122 293	159 322	268 057	268 524	307 597	237 844	254 712	246 894
Luxembourg	1 300	2 961	4 642	5 185	5 028	4 772	3 834	4 605
Norvège	15 135	23 035	35 618	37 458	28 523	31 327	38 408	42 681
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	101 449	95 526	90 977	101 455	80 771
Portugal	46 967	71 904	161 045	106 251	84 731	73 362	76 611	71 982
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	316 084	324 742	366 106	392 225	388 410
Suède	19 684	33 133	38 474	35 266	34 576	34 278	37 371	41 807
Suisse	22 418	28 165	29 345	31 583	26 769	23 809	25 651	26 702
Union européenne (15 pays)	1 276 097	1 718 369	2 245 881	2 176 955	2 093 508	2 044 614	2 227 124	2 305 341
Europe (17 pays)	1 313 650	1 769 569	2 310 844	2 245 996	2 148 800	2 099 750	2 291 183	2 374 724
Europe centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	481 924	519 875	628 479	776 898	848 368
Canada	335 827	416 041	736 951	729 343	797 766	760 061	755 390	787 820
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	9 049 753	9 035 423	9 356 961	9 792 641	9 777 263
Mexique	166 000	198 000	302 944	273 695	297 026	311 704	381 628	452 600
Argentine	59 881	17 481	81 995	51 198	23 265	50 090	88 495	112 042
Brésil	187 233	180 000	302 288	300 668	244 911	217 038	262 078	273 948
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	386 289	397 955	324 269	244 832	244 332
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	1 616 861	1 350 739	1 368 211	1 085 219	1 103 552
Turquie	19 000	43 015	137 573	51 733	64 153	134 123	241 192	276 615
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	18 706 755	19 178 318	19 928 000	21 040 669	21 876 703

Source : CCFR.

LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE, PAR TRANCHE DE CYLINDRÉE ET PAR PAYS

En unités	Essence et divers sauf diesel et électrique							Diesel					Électrique	
	TOTAL	1 000 et -	1 001 à 1 500	1 501 à 2 000	2 001 à 2 500	2 501 et +	Non déterminé	TOTAL	1 500 et -	1 501 à 2 000	2 001 à 2 500	2 501 et +	Non déterminé	
Allemagne														
1 990	3 998 650	3 747	779 288	2 521 197	338 965	355 453	-	662 007	11 986	504 025	117 413	28 583	-	-
2 004	2 790 211	32 674	479 333	1 310 621	263 694	703 889	-	2 401 890	159 447	1 605 098	387 519	249 826	-	-
2 005	2 793 220	27 180	444 532	1 371 659	214 736	735 113	-	2 556 967	145 589	1 872 352	279 045	259 981	-	-
Belgique														
1 990	1 003 028	-	207 398	727 812	65 542	2 276	-	157 384	2 764	126 394	28 226	-	-	-
2 004	462 807	8 301	71 367	221 299	157 846	3 994	-	394 312	2 840	347 734	43 738	-	-	-
2 005	433 382	1 566	52 031	245 754	130 353	3 678	-	461 727	11 169	397 407	53 151	-	-	-
Espagne														
1 990	1 529 080	25 908	329 437	12 739	-	-	1 160 996	150 221	18 753	42 155	-	-	89 313	-
2 004	2 153 908	7 799	326 982	309 639	13 481	8 189	1 487 818	294 833	72 144	87 407	160	-	135 122	-
2 005	1 700 253	-	211 968	256 116	-	7 346	1 224 823	481 923	183 069	188 539	26 613	2 331	81 371	-
France														
1 990	2 490 808	259 104	1 315 307	853 195	21 266	41 936	-	804 007	50 851	547 002	206 154	-	-	-
2 004	2 747 734	39 556	1 297 655	1 368 384	25 778	15 519	842	2 420 571	996 036	1 310 136	105 374	9 022	3	25
2 005	2 849 744	92 528	1 282 385	1 365 143	33 513	21 118	55 057	2 328 108	905 006	1 324 650	81 932	16 520	-	-
Italie														
1 990	1 756 118	685 385	644 895	402 929	38	20 614	2 257	118 427	25 299	75 891	17 169	-	68	127
2 004	434 145	-	311 074	98 514	6 590	17 967	-	399 433	168 289	215 238	15 906	-	-	-
2 005	327 042	-	237 422	66 406	7 753	15 461	-	398 486	195 711	196 059	6 716	-	-	-
Royaume-Uni														
1 990	1 173 660	56 860	489 355	449 008	-	68 744	109 693	121 951	-	93 644	8 610	-	19 697	-
2 004	1 182 319	15 471	350 279	597 703	106 711	112 141	14	462 376	102 658	289 104	40 514	30 100	-	-
2 005	1 129 504	6 111	346 340	564 011	81 747	131 287	8	464 597	123 058	216 984	62 986	61 569	-	-

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE ET PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Constructeurs français								
Citroën	33 996	213 010	453 604	507 177	557 364	550 382	578 528	546 021
Peugeot	133 332	334 469	593 349	673 593	705 481	737 299	775 861	805 490
PSA Peugeot Citroën (1)	167 328	547 479	1 046 953	1 180 770	1 262 845	1 287 681	1 354 389	1 351 511
Renault	69 335	256 528	601 495	730 934	823 963	937 656	1 059 944	966 687
Dacia					0	3 884	3 681	9 824
Renault Samsung Motors						0	2 557	86
Renault-Dacia-Samsung					823 963	941 540	1 066 182	976 597
TOTAL (2)	236 663	804 007	1 648 448	1 911 704	2 086 808	2 229 221	2 420 571	2 328 108
Total essence + diesel	2 938 581	3 294 815	4 598 617	4 803 519	4 958 765	5 045 070	5 168 330	5 177 852
Part du diesel	8,1 %	24,4 %	35,8 %	39,8 %	42,1 %	44,2 %	46,8 %	45,0 %
Allemagne								
Mercedes (2)	216 053	141 547	278 772	347 750	375 081	379 390	371 100	365 403
Opel	32 742	76 441	288 651	297 528	287 257	312 695	351 370	361 112
Volkswagen/Audi/Seat	211 199	325 767	847 652	968 789	916 343	999 622	1 092 674	1 112 321
Ford	5 344	90 117	179 130	196 486	241 390	290 952	304 714	372 133
BMW	33 520	28 135	194 794	212 869	220 560	233 551	282 032	345 998
TOTAL	465 788	662 007	1 788 999	2 023 422	2 040 631	2 216 210	2 401 890	2 556 967
Total essence + diesel	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 299 704	5 123 238	5 145 403	5 192 101	5 344 098
Part du diesel	13,2 %	14,2 %	34,9 %	38,2 %	39,8 %	43,1 %	46,3 %	47,8 %
Italie								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	89 532	96 398	116 376	109 782	92 589
Fiat	76 513	87 985	223 889	183 668	173 744	211 307	235 355	267 801
Lancia		17 679	40 891	32 229	20 202	25 812	49 930	37 932
TOTAL (2)	80 364	117 137	342 312	305 429	290 344	353 495	395 067	398 486
Total essence + diesel	1 445 221	1 874 672	1 422 243	1 271 712	1 125 736	1 026 454	833 578	705 167
Part du diesel	5,6 %	6,2 %	24,1 %	24,0 %	25,8 %	34,4 %	47,4 %	56,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

Source : CCFA.

LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET INDUSTRIELS PAR POIDS, PAR CONSTRUCTEUR ET PAR PAYS EN 2005, HORS CARS ET BUS

En unités Groupe, constructeur et pays	PTMA (1) de 3,5 t inclus à 5 t inclus	PTMA plus de 5 t à 16 t exclus	PTMA 16 t et plus et tracteurs routiers tous tonnages	PTMA 3,5 t et plus	PTMA plus de 5 t
Renault	113 475			113 475	–
Renault Trucks	9 460	13 065	27 700	50 225	40 765
Scania			9 391	9 391	9 391
Etalmobil	24	3		27	3
Total France	122 959	13 068	37 091	173 118	50 159
DaimlerChrysler	100 234	32 124	77 035	209 393	109 159
MAN			46 475	46 475	46 475
Iveco Magirus			16 267	16 267	16 267
Volkswagen	30 145			30 145	–
Multicar	1 105			1 105	–
Total Allemagne	131 484	32 124	139 777	303 385	171 901
MAN-OAF-Steyr		16 145	6 422	22 567	22 567
Total Autriche		16 145	6 422	22 567	22 567
Ford				0	–
Volvo Trucks		2 824	27 542	30 366	30 366
Autres			13	13	13
Total Belgique	0	2 824	27 555	30 379	30 379
Iveco	43 008	32 016	7 276	82 300	39 292
Autres	7			7	0
Total Italie	43 015	32 016	7 276	82 307	39 292
Ford	7 828			7 828	–
Leyland Trucks (DAF)		9 646	6 631	16 277	16 277
Foden (DAF)			732	732	732
Dennis DSV		16	900	916	916
LDV	7 878			7 878	–
Total Royaume-Uni	15 706	9 662	8 263	33 631	17 925
Volvo Trucks			17 903	17 903	17 903
Scania			7 794	7 794	7 794
Total Suède			25 697	25 697	25 697
DAF			40 528	40 528	40 528
Scania			21 757	21 757	21 757
Autres			935	935	935
Total Pays-Bas			63 220	63 220	63 220
Iveco	25 922	4 345	15 409	45 676	19 754
Nissan Motor Iberica	12 779			12 779	–
Renault Trucks			7 963	7 963	7 963
Total Espagne	38 701	4 345	23 372	66 418	27 717
Véhicules utilitaires					
DaimlerChrysler (y compris FUSO)	105 838	35 076	77 035	217 949	112 111
Iveco	68 930	36 361	38 952	144 243	75 313
MAN	0	16 145	52 897	69 042	69 042
Renault Trucks	9 460	13 065	35 663	58 188	48 728
DAF	0	9 646	47 891	57 537	57 537
Volvo Trucks	0	2 824	45 445	48 269	48 269
Scania	0	0	38 942	38 942	38 942
Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 tonnes					
Renault	113 475	–	–	113 475	–
Volkswagen	30 145	–	–	30 145	–
Nissan	12 779	–	–	12 779	–
Ford	7 828	–	–	7 828	–
Autres	11 654	333	2 259	14 246	2 592
TOTAL GÉNÉRAL : UE-15 pays	360 109	113 450	339 084	812 643	452 534

(1) PTMA : poids total maximum autorisé.

Source : CCFA.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales	1985	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PSA Peugeot Citroën	1 225	1 719	1 930	2 142	2 163	2 105	2 036	1 985
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	14,4 %	15,0 %	14,8 %	14,0 %	13,7 %
Groupe Renault	1 135	1 315	1 559	1 576	1 540	1 505	1 489	1 420
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	10,6 %	10,7 %	10,6 %	10,3 %	9,8 %
Groupe Fiat	1 487	1 854	1 477	1 424	1 177	1 056	1 058	951
	14,0 %	13,7 %	10,0 %	9,6 %	8,2 %	7,4 %	7,3 %	6,6 %
Groupe Ford	1 542	1 818	1 590	1 650	1 636	1 563	1 625	1 578
	14,5 %	13,5 %	10,8 %	11,1 %	11,4 %	11,0 %	11,2 %	10,9 %
General Motors	1 261	1 617	1 799	1 723	1 525	1 505	1 533	1 539
	11,9 %	12,0 %	12,2 %	11,6 %	10,6 %	10,6 %	10,6 %	10,6 %
Groupe Volkswagen	1 553	2 120	2 755	2 800	2 649	2 584	2 622	2 743
	14,6 %	15,7 %	18,7 %	18,9 %	18,4 %	18,2 %	18,1 %	18,9 %
DaimlerChrysler	396	474	909	945	947	922	911	903
	3,7 %	3,5 %	6,2 %	6,4 %	6,6 %	6,5 %	6,3 %	6,2 %
Groupe BMW	290	364	499	546	618	627	698	761
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	3,7 %	4,3 %	4,4 %	4,8 %	5,3 %
MG-Rover	411	362	198	161	142	136	113	46
	3,9 %	2,7 %	1,3 %	1,1 %	1,0 %	1,0 %	0,8 %	0,3 %
Nissan	306	395	392	366	353	398	366	342
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,8 %	2,5 %	2,4 %
Toyota-Lexus	273	363	540	551	627	675	725	760
	2,6 %	2,7 %	3,7 %	3,7 %	4,4 %	4,8 %	5,0 %	5,2 %
Autres marques japonaises	563	831	737	626	666	728	816	853
	5,3 %	6,1 %	5,0 %	4,2 %	4,6 %	5,1 %	5,6 %	5,9 %
Hyundai-Kia	7	18	303	287	297	352	462	530
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	1,9 %	2,1 %	2,5 %	3,2 %	3,7 %
Autres marques	162	265	50	43	42	49	58	75
	1,5 %	2,0 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	10 611	13 517	14 738	14 841	14 383	14 204	14 511	14 487
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	-2,1 %	0,7 %	-3,1 %	-1,2 %	2,2 %	-0,2 %

Note : depuis 1991, l'Allemagne réunifiée est prise en compte.

Regroupement des constructeurs utilisé :

PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën + Talbot.

Groupe Renault = Renault + Dacia

Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Iveco + Lancia + Ferrari + divers.

Groupe Ford = Ford Europe + Ford Etats-Unis + Jaguar + Volvo + Land Rover + divers Ford.

General Motors = Opel + Vauxhall + Saab + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + divers.

Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini.

DaimlerChrysler = Mercedes-Benz + Chrysler + Jeep + Smart + divers.

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce

Autres marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, ...

Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2005.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales	1985	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
PSA Peugeot Citroën	186	251	349	364	348	355	368	370
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	19,4 %	19,2 %	20,0 %	18,9 %	18,4 %
Groupe Renault	175	278	272	288	288	268	290	296
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	15,3 %	15,8 %	15,1 %	14,9 %	14,7 %
Groupe Fiat	114	156	262	269	280	237	251	256
	10,3 %	10,3 %	13,6 %	14,3 %	15,4 %	13,3 %	12,9 %	12,8 %
Groupe Ford	137	211	206	216	191	211	235	242
	12,4 %	13,9 %	10,7 %	11,5 %	10,5 %	11,9 %	12,1 %	12,1 %
General Motors	55	81	92	92	118	129	140	146
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	4,9 %	6,5 %	7,3 %	7,2 %	7,3 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	171	149	130	162	189
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	9,1 %	8,2 %	7,3 %	8,3 %	9,4 %
DaimlerChrysler	65	77	176	178	165	152	164	158
	5,9 %	5,1 %	9,1 %	9,5 %	9,1 %	8,5 %	8,4 %	7,9 %
Nissan	61	105	100	77	68	81	99	101
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	4,1 %	3,7 %	4,6 %	5,1 %	5,1 %
Toyota-Lexus	58	75	66	57	58	61	63	62
	5,2 %	4,9 %	3,4 %	3,0 %	3,2 %	3,4 %	3,3 %	3,1 %
Autres marques japonaises	75	78	120	96	88	87	90	86
	6,8 %	5,2 %	6,2 %	5,1 %	4,8 %	4,9 %	4,6 %	4,3 %
Hyundai-Kia	1	0	44	35	30	31	38	48
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	1,9 %	1,6 %	1,7 %	2,0 %	2,4 %
Autres marques	64	69	42	37	35	35	43	52
	5,8 %	4,6 %	2,2 %	2,0 %	1,9 %	2,0 %	2,2 %	2,6 %
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	1 104	1 516	1 931	1 879	1 818	1 775	1 943	2 004
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	-2,7 %	-3,3 %	-2,4 %	9,5 %	3,1 %

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2005

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales	TOTAL	PSA Peugeot Citroën	Citroën	Peugeot	Groupe Renault	Groupe Fiat	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW- Mini	Daimler- Chrysler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 319	189	71	118	169	61	1 030	292	375	291	400	388	103
100 %	5,7 %	2,2 %	3,6 %	5,1 %	1,8 %	31,0 %	8,8 %	11,3 %	8,8 %	12,0 %	11,7 %	3,1 %	
Autriche	308	29	12	17	19	17	95	24	31	14	15	48	16
100 %	9,5 %	4,0 %	5,4 %	6,2 %	5,5 %	30,8 %	7,9 %	10,0 %	4,4 %	4,9 %	15,5 %	5,1 %	
Belgique	480	101	48	53	52	15	90	44	57	27	24	52	15
100 %	21,0 %	10,0 %	11,0 %	10,8 %	3,2 %	18,8 %	9,2 %	11,9 %	5,7 %	5,0 %	10,9 %	3,0 %	
Danemark	147	27	11	15	4	6	29	13	12	2	2	39	14
100 %	18,1 %	7,7 %	10,4 %	2,6 %	4,1 %	19,8 %	9,0 %	7,9 %	1,6 %	1,2 %	26,3 %	9,3 %	
Espagne	1 529	313	163	150	191	51	333	167	162	47	56	132	70
100 %	20,5 %	10,7 %	9,8 %	12,5 %	3,3 %	21,8 %	10,9 %	10,6 %	3,1 %	3,7 %	8,7 %	4,6 %	
Finlande	148	15	7	9	7	6	26	22	10	3	7	45	6
100 %	10,5 %	4,5 %	5,9 %	4,8 %	4,3 %	17,7 %	14,6 %	7,0 %	1,9 %	4,4 %	30,3 %	4,2 %	
France	2 068	633	271	362	534	65	228	124	118	53	76	179	49
100 %	30,6 %	13,1 %	17,5 %	25,8 %	3,1 %	11,0 %	6,0 %	5,7 %	2,6 %	3,7 %	8,7 %	2,4 %	
Grèce	270	25	13	11	10	13	46	23	29	8	14	67	34
100 %	9,1 %	4,9 %	4,2 %	3,8 %	4,9 %	16,9 %	8,5 %	10,7 %	2,9 %	5,0 %	24,7 %	12,7 %	
Irlande	172	13	4	9	11	3	28	25	16	7	5	53	9
100 %	7,7 %	2,4 %	5,3 %	6,4 %	1,7 %	16,2 %	14,7 %	9,3 %	4,0 %	3,1 %	30,9 %	5,5 %	
Italie	2 237	225	129	96	143	627	251	198	208	92	133	268	82
100 %	10,1 %	5,8 %	4,3 %	6,4 %	28,0 %	11,2 %	8,9 %	9,3 %	4,1 %	5,9 %	12,0 %	3,7 %	
Luxembourg	49	7	4	4	6	2	11	4	3	4	3	5	3
100 %	15,2 %	7,2 %	8,0 %	12,7 %	3,6 %	22,9 %	8,4 %	5,3 %	7,8 %	7,1 %	9,4 %	6,7 %	
Pays-Bas	465	62	22	40	40	19	79	58	57	17	17	79	34
100 %	13,4 %	4,8 %	8,6 %	8,6 %	4,0 %	17,1 %	12,6 %	12,3 %	3,6 %	3,7 %	17,1 %	7,2 %	
Portugal	206	37	16	21	29	7	35	18	28	9	11	27	5
100 %	17,8 %	7,6 %	10,2 %	13,8 %	3,4 %	16,8 %	8,7 %	13,5 %	4,2 %	5,5 %	13,3 %	2,4 %	
Royaume-Uni	2 440	244	100	144	175	43	336	458	363	157	107	434	78
100 %	10,0 %	4,1 %	5,9 %	7,2 %	1,8 %	13,8 %	18,8 %	14,9 %	6,4 %	4,4 %	17,8 %	3,2 %	
Suède	274	29	11	18	13	1	48	71	35	10	10	43	13
100 %	10,7 %	4,1 %	6,5 %	4,6 %	0,5 %	17,4 %	26,0 %	12,6 %	3,8 %	3,6 %	15,7 %	4,7 %	
Union européenne (15 pays)	14 112	1 950	883	1 068	1 401	937	2 665	1 542	1 504	740	880	1 860	531
100 %	13,8 %	6,3 %	7,6 %	9,9 %	6,6 %	18,9 %	10,9 %	10,7 %	5,2 %	6,2 %	13,2 %	3,8 %	
Norvège	110	10	3	7	3	0	25	13	10	4	4	36	5
100 %	8,7 %	2,7 %	6,0 %	2,6 %	0,2 %	23,0 %	12,0 %	9,0 %	3,8 %	3,8 %	32,6 %	4,2 %	
Suisse	265	25	11	14	16	13	53	22	25	17	20	59	13
100 %	9,5 %	4,3 %	5,2 %	6,1 %	4,9 %	19,9 %	8,4 %	9,5 %	6,2 %	7,4 %	22,3 %	4,8 %	
EUROPE (17 pays)	14 487	1 985	897	1 088	1 420	951	2 743	1 578	1 539	761	903	1 955	548
100 %	13,7 %	6,2 %	7,5 %	9,8 %	6,6 %	18,9 %	10,9 %	10,6 %	5,3 %	6,2 %	13,5 %	3,8 %	
Estonie	20	3	1	1	2	0	3	1	1	0	1	7	1
100 %	13,3 %	6,7 %	6,6 %	8,7 %	0,6 %	13,9 %	7,5 %	6,3 %	1,8 %	4,3 %	35,6 %	7,5 %	
Hongrie	199	16	6	9	15	6	40	19	35	1	1	61	4
100 %	8,0 %	3,2 %	4,8 %	7,5 %	2,9 %	20,3 %	9,4 %	17,5 %	0,7 %	0,7 %	30,8 %	2,0 %	
Lettonie	17	1	1	1	1	0	2	1	2	0	1	6	2
100 %	7,6 %	3,4 %	4,2 %	7,3 %	1,0 %	13,0 %	8,4 %	9,2 %	2,0 %	5,8 %	34,5 %	9,7 %	
Lituanie	10	1	0	0	1	0	3	1	1	0	0	3	1
100 %	8,3 %	4,0 %	4,3 %	8,7 %	1,2 %	23,9 %	7,2 %	8,7 %	2,2 %	3,3 %	28,8 %	5,5 %	
Pologne	236	28	13	15	19	25	49	22	31	2	4	49	7
100 %	12,0 %	5,6 %	6,4 %	7,9 %	10,6 %	20,7 %	9,1 %	13,2 %	0,7 %	1,7 %	20,6 %	3,1 %	
République tchèque	152	12	5	7	13	3	78	9	7	2	2	13	10
100 %	8,0 %	3,4 %	4,7 %	8,6 %	2,2 %	51,1 %	5,8 %	4,4 %	1,2 %	1,2 %	8,8 %	6,5 %	
Slovaquie	57	7	3	4	5	2	24	3	5	1	1	8	2
100 %	12,0 %	5,1 %	6,9 %	8,3 %	3,5 %	41,7 %	5,1 %	8,3 %	1,2 %	1,6 %	14,0 %	3,7 %	
Slovénie	59	8	4	4	13	3	12	3	8	1	1	6	4
100 %	14,3 %	7,1 %	7,2 %	22,2 %	4,7 %	19,6 %	5,2 %	13,1 %	2,3 %	1,7 %	10,6 %	6,2 %	
8 nouveaux pays entrants	749	76	34	42	68	39	210	59	89	8	11	153	31
100 %	10,2 %	4,5 %	5,7 %	9,1 %	5,3 %	28,0 %	7,8 %	11,8 %	1,1 %	1,5 %	20,4 %	4,1 %	
EUROPE (25 pays)	15 236	2 061	931	1 130	1 489	990	2 953	1 637	1 628	769	915	2 108	579
100 %	13,5 %	6,1 %	7,4 %	9,8 %	6,5 %	19,4 %	10,7 %	10,7 %	5,0 %	6,0 %	13,8 %	3,8 %	

Regroupement des constructeurs utilisé :

PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën.

Groupe Renault = Renault + Dacia.

Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Ferrari + Maserati + divers.

Groupe Ford = Ford Europe + Ford USA + Jaguar + Land Rover + Volvo + Aston Martin + divers.

General Motors = Opel + Vauxhall + Saab + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + divers.

Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini.

DaimlerChrysler = Mercedes + Chrysler + Jeep + Smart + divers.

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce.

Marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota ...

Marques coréennes : Hyundai-Kia et Ssangyong.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS

En unités et en part dans
les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 153 015	1 231 880	1 292 437	1 429 737	1 401 479
	8,0 %	9,8 %	30,3 %	34,5 %	37,9 %	39,9 %	43,8 %	42,2 %
Autriche	7 425	74 197	191 402	192 789	194 550	214 618	220 249	199 908
	3,3 %	25,7 %	61,9 %	65,7 %	69,6 %	71,5 %	70,8 %	64,9 %
Belgique	54 897	154 804	290 301	305 831	300 444	312 742	339 578	348 630
	13,8 %	32,7 %	56,3 %	62,6 %	64,3 %	68,2 %	70,1 %	72,6 %
Danemark	2 352	3 305	14 898	17 082	22 470	21 834	29 147	35 356
	3,2 %	4,1 %	13,2 %	17,8 %	20,1 %	22,7 %	24,0 %	24,1 %
Espagne	-	140 740	734 256	754 472	762 672	841 667	992 067	1 036 789
		14,2 %	53,1 %	52,5 %	57,3 %	60,9 %	65,4 %	67,8 %
Finlande	-	7 215	-	28 164	18 175	22 339	22 065	25 110
		5,2 %		25,7 %	15,6 %	15,2 %	15,5 %	17,0 %
France	186 050	762 054	1 046 485	1 267 761	1 354 933	1 353 914	1 392 925	1 429 037
	9,9 %	33,0 %	49,0 %	56,2 %	63,2 %	67,4 %	69,2 %	69,1 %
Grèce	-	60	2 006	2 299	2 439	3 963	8 371	4 189
		0,1 %	0,7 %	0,8 %	0,9 %	1,5 %	2,9 %	1,6 %
Irlande	-	12 413	23 259	21 207	25 664	24 979	28 207	36 953
		15,0 %	10,1 %	12,9 %	16,4 %	17,2 %	18,3 %	21,5 %
Italie	138 562	179 779	812 203	884 567	988 253	1 094 385	1 322 561	1 308 548
	8,1 %	7,8 %	33,6 %	36,5 %	43,5 %	48,7 %	58,4 %	58,5 %
Luxembourg	-	8 206	21 110	24 916	26 880	28 742	34 977	36 561
		21,4 %	50,4 %	58,2 %	61,9 %	65,9 %	72,5 %	75,4 %
Norvège	-	1 581	8 761	12 180	15 498	20 906	32 542	43 146
		2,6 %	9,0 %	13,3 %	17,5 %	23,2 %	28,1 %	39,3 %
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	121 336	110 159	110 401	118 890	123 990
	6,8 %	10,9 %	22,5 %	22,9 %	21,6 %	22,6 %	24,6 %	26,7 %
Portugal	-	10 426	62 417	67 139	78 141	85 229	111 782	131 731
		4,9 %	24,2 %	27,0 %	34,6 %	44,9 %	56,6 %	63,8 %
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	437 355	602 623	704 670	835 198	897 887
	0,4 %	6,4 %	14,1 %	17,8 %	23,5 %	27,3 %	32,5 %	36,8 %
Suède	-	1 335	18 325	13 687	17 736	20 206	21 141	26 527
		0,6 %	6,3 %	5,6 %	7,0 %	7,7 %	8,0 %	9,7 %
Suisse	-	9 998	29 466	42 453	53 167	58 565	69 976	75 247
		3,0 %	9,3 %	13,4 %	18,0 %	21,7 %	26,0 %	28,4 %
EUROPE (17 pays)	619 427	1 866 021	4 726 461	5 346 253	5 805 684	6 211 597	7 009 413	7 161 088
Part du diesel en Europe	7,1 %	13,9 %	32,1 %	36,0 %	40,3 %	43,7 %	48,3 %	49,4 %
Variation annuelle		+ 0,7 %	+ 10,7 %	+ 13,1 %	+ 8,6 %	+ 7,0 %	+ 12,8 %	+ 2,2 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 548 017	3 446 050	3 423 293	3 461 914	3 521 631
Autriche	243 021	310 157	336 670	317 635	301 898	325 687	340 349	336 793
Belgique	429 849	525 996	569 294	549 277	517 628	511 156	544 232	542 760
Danemark	89 485	100 303	145 780	127 650	143 873	128 931	167 795	204 957
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 725 555	1 600 999	1 679 173	1 851 502	1 916 080
Finlande	115 741	166 602	149 702	124 576	132 296	162 735	160 812	164 160
France	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 688 604	2 549 990	2 390 865	2 422 159	2 487 854
Grèce	80 824	144 960	313 230	300 817	287 288	275 547	312 714	293 102
Irlande	102 203	106 720	272 463	203 434	190 933	176 117	184 448	208 814
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 657 292	2 534 966	2 446 637	2 478 480	2 444 339
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	46 643	47 347	47 093	50 933	51 581
Norvège	106 945	82 483	129 003	125 736	113 374	117 199	149 534	146 928
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	614 475	591 851	566 356	570 946	531 392
Portugal	96 954	275 160	410 670	354 116	305 585	259 014	268 964	273 262
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 718 580	2 835 427	2 888 958	2 903 236	2 770 153
Suède	204 626	256 303	322 383	275 614	283 438	289 692	295 677	309 399
Suisse	297 855	352 652	340 640	342 011	317 592	290 481	290 963	287 369
Union européenne *	9 358 799	14 523 790	16 187 575	16 252 285	15 769 569	15 571 254	16 014 161	16 056 277
EUROPE (17 pays)	11 096 858	15 034 333	16 657 218	16 720 032	16 200 535	15 978 934	16 454 658	16 490 574

(1) Union européenne : 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays à partir de 1995.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	101 393	125 384	212 290	206 299	193 152	186 355	195 089	202 372
Autriche	15 473	21 539	27 243	24 107	22 405	25 566	29 057	28 878
Belgique	30 609	52 490	54 090	60 594	50 059	52 360	59 475	62 672
Danemark	15 711	19 649	33 092	31 477	32 292	32 848	46 304	58 076
Espagne	88 042	229 821	299 246	287 722	269 135	296 075	334 216	387 203
Finlande	12 574	27 507	15 056	15 089	15 419	15 513	18 373	16 211
France	277 887	393 795	414 966	433 872	404 919	381 619	408 450	420 065
Grèce	45 124	29 480	23 008	20 603	18 799	18 254	23 023	23 374
Irlande	8 640	24 136	41 474	38 704	34 821	30 894	30 312	37 073
Italie	109 270	156 995	225 517	225 960	264 522	199 272	214 787	207 067
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 810	3 944	3 473	2 699	3 064
Norvège	11 395	20 582	31 627	33 820	24 653	27 278	33 889	37 021
Pays-bas	33 498	53 080	96 570	84 238	81 133	77 511	87 196	66 232
Portugal	38 597	64 236	152 836	98 901	79 493	69 222	71 380	66 774
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	259 811	271 796	309 908	335 967	330 436
Suède	12 038	26 362	31 854	29 033	28 849	28 486	31 431	35 098
Suisse	18 091	22 753	24 121	25 370	22 527	20 172	21 578	22 428
Union européenne ⁽¹⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 820 220	1 770 738	1 727 356	1 887 759	1 944 595
EUROPE (17 pays)	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 879 410	1 817 918	1 774 806	1 943 226	2 004 044

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) PAR PAYS, HORS AUTOCARS ET AUTOBUS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	59 061	73 770	96 830	84 758	72 230	73 342	83 597	88 364
Autriche	5 642	7 222	8 508	7 897	6 792	7 923	9 591	8 235
Belgique	8 604	10 690	11 061	11 624	9 355	9 275	9 831	11 657
Danemark	3 179	3 539	4 597	4 515	4 031	4 166	4 557	5 902
Espagne	23 208	30 432	33 700	34 905	34 031	34 087	36 556	39 753
Finlande	4 497	4 218	3 072	2 836	2 619	3 034	3 435	3 492
France	41 846	50 028	57 918	57 700	51 417	45 465	47 188	55 281
Grèce	1 178	497	1 633	1 575	1 344	1 666	1 873	1 589
Irlande	3 511	2 748	4 666	4 130	3 447	3 455	3 764	4 621
Italie		31 973	38 388	37 622	39 136	35 066	35 664	35 313
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 239	1 000	1 180	1 016	1 394
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 183	3 354	3 548	3 935	4 952
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	16 372	13 703	12 595	13 334	13 405
Portugal	8 370	7 186	7 403	6 606	4 741	3 409	4 681	4 588
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	52 451	48 849	51 484	51 774	53 344
Suède	6 703	5 998	5 549	5 251	4 832	4 943	5 060	5 688
Suisse	3 955	4 832	4 733	5 686	3 768	3 139	3 519	3 817
Union européenne ⁽¹⁾	187 726	272 597	343 475	329 481	297 527	291 090	311 921	332 626
EUROPE (17 pays)	244 335	296 973	351 772	338 350	304 649	297 777	319 375	341 395

IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	6 058	4 235	5 684	5 544	5 185	5 048	4 715	4 891
Autriche	676	450	706	531	667	706	859	565
Belgique	585	580	974	751	852	728	787	754
Danemark	579	311	419	334	499	389	349	315
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 998	2 734	2 945	3 286	3 655
Finlande	625	429		225	290	282	288	252
France	3 558	3 160	4 320	4 691	4 601	4 362	4 213	4 776
Grèce		625	374	654	153	790	1 388	575
Irlande		24	121	61	60	128	340	271
Italie		3 825	4 152	4 942	3 939	3 506	4 261	4 514
Luxembourg	53	57	108	136	84	119	119	147
Norvège	684	380	427	455	516	501	584	708
Pays-Bas	1 082	1 069	949	839	690	871	925	1 134
Portugal		482	806	744	497	731	550	620
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	3 822	4 097	4 714	4 484	4 630
Suède	943	863	1 071	982	895	849	880	1 021
Suisse	371	580	491	527	474	498	554	457
Union européenne ⁽¹⁾	17 707	20 068	26 918	27 254	25 243	26 168	27 444	28 120
EUROPE (17 pays)	22 517	22 770	27 836	28 236	26 233	27 167	28 582	29 285

(1) Union européenne : 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays à partir de 1995.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

En unités	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Estonie	10 600	12 700	14 474	15 602	16 436	19 640
Hongrie	133 233	148 502	172 604	208 426	207 055	198 982
Lettonie	7 300	7 684	7 829	8 713	11 217	16 602
Lituanie	6 158	7 165	8 142	7 543	9 493	10 467
Pologne	478 752	327 251	308 158	358 432	318 111	235 522
République tchèque	148 592	151 941	147 630	152 981	143 622	151 699
Slovaquie	55 090	69 663	65 318	59 742	57 430	57 125
Slovénie	67 665	60 581	58 849	59 548	62 002	59 324
Total 8 nouveaux pays Union européenne	907 400	785 500	783 004	870 987	825 366	749 361
Roumanie	64 432	72 449	89 023	106 765	145 130	215 554

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) EN EUROPE

En unités	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Estonie	1 500	1 900	2 122	2 607	2 429	2 944
Hongrie	26 686	25 290	28 833	24 978	23 595	20 479
Lettonie	900	850	1 123	1 064	1 437	1 753
Lituanie	1 270	1 640	1 474	1 680	2 347	3 371
Pologne	33 653	22 971	20 736	25 769	37 025	35 985
République tchèque	14 786	14 701	13 970	14 566	17 288	16 024
Slovaquie	5 812	6 799	5 634	9 318	10 204	14 428
Slovénie	6 274	5 709	6 174	6 676	7 034	6 897
Total 8 nouveaux pays Union européenne	90 900	79 800	80 066	86 658	101 359	101 881
Roumanie	14 789	16 398	20 230	25 435	31 012	35 842

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) EN EUROPE

En unités	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Estonie	12 100	14 600	16 596	18 209	18 865	22 584
Hongrie	159 919	173 792	201 437	233 404	230 650	219 461
Lettonie	8 200	8 534	8 952	9 777	12 654	18 355
Lituanie	7 428	8 805	9 616	9 223	11 840	13 838
Pologne	512 405	350 222	328 894	384 201	355 136	271 507
République tchèque	163 378	166 642	161 600	167 547	160 910	167 723
Slovaquie	60 902	76 462	70 952	69 060	67 634	71 553
Slovénie	73 939	66 290	65 023	66 224	69 036	66 221
Total 8 nouveaux pays Union européenne	998 300	865 300	863 070	957 645	926 725	851 242
Roumanie	79 221	88 847	109 253	132 200	176 142	251 396

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES DE PLUS DE 5 TONNES (CARS ET BUS COMPRIS) EN EUROPE

En unités	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Estonie	400	400	516	465	631	927
Hongrie	2 900	3 500	4 200	4 100	4 600	4 400
Lettonie	1 000	1 072	1 054	948	1 095	1 284
Lituanie	1 000	1 500	1 071	1 437	1 714	2 297
Pologne	7 464	6 424	6 805	8 523	11 865	11 079
République tchèque	6 400	6 900	7 200	6 700	7 324	8 200
Slovaquie	1 796	2 427	2 549	2 802	3 105	3 754
Slovénie	1 876	2 115	1 864	1 276	1 567	1 635
Total 8 nouveaux pays Union européenne	22 800	24 400	25 300	26 300	31 900	33 500
Roumanie	3 113	3 001	2 849	3 055	4 809	5 019

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Depuis 1998, les constructeurs français fournissent leur production en nombre de véhicules montés, suivant la localisation de la tombée de ligne. La notion de petites collections est supprimée. Les données globales de 1996 et les données détaillées de 1997 ont été recalculées avec la nouvelle présentation.

PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 229 983	1 314 958	1 386 563	1 349 064	1 379 082
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 905 986	1 947 281	1 923 805	2 056 181	1 996 284
PSA Peugeot Citroën (1)	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 135 969	3 262 239	3 310 368	3 405 245	3 375 366
Renault	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 253 982	2 169 710	2 194 796	2 296 050	2 219 945
Renault Trafic II				17 941	48 356	76 793	95 699	106 414
Dacia	-	-	55 183	52 283	57 376	72 655	94 698	172 021
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	68 679	116 963	117 629	80 906	118 438
Renault-Dacia-Samsung (2)	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 392 885	2 392 405	2 461 873	2 567 353	2 616 818
CBM	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	57 218	55 666	52 355	60 676	63 961
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	58	43	39	40	27
Unic	17 809							
Heuliez (4)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	5 586 130	5 710 353	5 824 635	6 033 314	6 056 172
Petites collections	616 466	287 512						

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES UTILITAIRES (TOUS TONNAGES, AUTOCARS-AUTOBUS ET TRACTEURS ROUTIERS COMPRIS) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	49 034	93 259	192 238	190 000	185 461	197 858	203 472	205 376
Peugeot	127 428	81 439	186 917	187 664	182 655	177 869	197 063	187 300
PSA Peugeot Citroën (1)	200 979	174 698	379 155	377 664	368 116	375 727	400 535	392 676
Renault	166 760	254 334	312 801	318 427	265 947	256 689	285 482	295 371
Renault Trafic II				17 941	48 356	76 793	95 699	106 414
Dacia	-	-	12 580	10 840	12 942	18 931	22 552	19 871
Renault-Dacia-Samsung (2)	166 760	254 334	325 381	347 208	327 245	352 413	403 733	421 656
CBM	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	57 218	55 666	52 355	60 676	63 961
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	58	43	39	40	27
Unic	17 809							
Heuliez (4)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	782 148	751 070	780 534	864 984	878 320
Petites collections	68 587	79 271						

(1) Jusqu'en 1985, Talbot est inclus dans le groupe PSA Peugeot Citroën.

(2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia, puis en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors. Le Renault Trafic II est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni et par Nissan en Espagne.

(3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(4) Depuis le 1^{er} janvier 1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars-autobus à Irisbus, qui est est rattachée à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Constructeurs étrangers								
Bugatti								5
Fiat	-	-	10 377	6 945	9 063	14 730	13 433	8 304
Heuliez-Opel							14 904	37 390
Lancia	-	-	2 265	1 852	5 232	10 192	7 594	5 713
Smart	-	-	101 365	119 853	122 943	128 339	95 666	77 015
Toyota	-	-	0	62 156	136 972	183 732	203 713	180 643
Voitures particulières	-	-	114 007	190 806	274 210	336 993	335 310	309 070
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	39 374	30 396	23 039	24 302	20 680
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	8 254	8 917	9 663	9 987	9 391
Irisbus-Heuliez	-	-	-	423	442	429	409	291
Irisbus	-	-	-	2 628	1 705	1 494	1 970	2 869
Evobus	-	-	535	521	442	470	613	527
Cars et bus	-	-	535	3 572	2 589	2 393	2 992	3 687
TOTAL véhicules étrangers	-	-	164 680	242 006	316 112	372 088	372 591	342 828
Constructeurs français								
TOTAL véhicules français	-	-	3 183 681	3 386 412	3 385 758	3 247 978	3 293 399	3 206 180
Constructeurs français et étrangers								
TOTAL tous véhicules	-	-	3 348 361	3 628 418	3 701 870	3 620 066	3 665 990	3 549 008

Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES (VÉHICULES COMPLETS) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 039 983	1 129 497	1 188 705	1 145 592	1 173 706
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 718 322	1 764 626	1 745 936	1 859 118	1 808 984
PSA Peugeot Citroën (1)	1 446 242	1 977 885	2 498 283	2 758 305	2 894 123	2 934 641	3 004 710	2 982 690
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 935 555	1 903 763	1 938 107	2 010 568	1 924 574
Dacia	-	-	42 603	41 443	44 434	53 724	72 146	152 150
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	68 679	116 963	117 629	80 906	118 438
Renault-Dacia-Samsung (1)	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 045 677	2 065 160	2 109 460	2 163 620	2 195 162
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	4 803 982	4 959 283	5 044 101	5 168 330	5 177 852
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 765 803	2 990 743	3 018 587	2 883 336	2 892 106	2 803 891
Citroën	-	-	504 323	558 073	579 034	597 930	594 896	605 988
Peugeot	-	-	1 094 756	1 254 296	1 304 259	1 208 461	1 213 362	1 155 292
PSA Peugeot Citroën (1)	-	-	1 599 079	1 812 369	1 883 293	1 806 391	1 808 258	1 761 280
Renault	-	-	1 166 724	1 178 374	1 135 294	1 076 945	1 083 848	1 042 611
Renault-Dacia-Samsung (1)	-	-	1 166 724	1 178 374	1 135 294	1 076 945	1 083 848	1 042 611

(1) Voir les notes de la page 56.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2005

En unités	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		2 982 690	1 761 280	1 221 410
Citroën		1 173 706	605 988	567 718
	C1	34 592		34 592
	C2	115 727	115 727	
	C3	276 871	145 908	130 963
	C4	239 707	239 707	
	ZX	97 632		97 632
	XSARA	191 779		191 779
	XANTIA	13 968		13 968
	C5	80 915	80 915	
	C6	733	733	
	C8	22 998	22 998	
	BERLINGO	98 784		98 784
Peugeot		1 808 984	1 155 292	653 692
	1007	73 827	73 827	
	107	34 564		34 564
	206	640 430	323 752	316 678
	207	1 007	973	34
	307	507 000	451 117	55 883
	405	169 680		169 680
	406	2 568		2 568
	407	258 795	258 795	
	607	18 771	18 771	
	807	28 057	28 057	
	PARTNER	74 285		74 285
Renault-Dacia-Samsung		2 195 162	1 042 611	1 152 551
Renault		1 924 574	1 042 611	881 963
	TWINGO	90 674	80 034	10 640
	CLIO	555 556	255 635	299 921
	MODUS	164 741		164 741
	LOGAN	19 079		19 079
	MEGANE	801 496	421 860	379 636
	LAGUNA	112 365	112 365	
	VEL SATIS	7 609	7 609	
	ESPACE	50 521	50 521	
	KANGOO	122 533	114 587	7 946
Dacia		152 150	0	152 150
	SUPERNOVA	5 694		5 694
	LOGAN	146 456		146 456
Renault Samsung Motors		118 438	0	118 438
	SM3	30 082		30 082
	SM5	63 271		63 271
	SM7	25 085		25 085
TOTAL		5 177 852	2 803 891	2 373 961

Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	49 034	93 259	192 238	190 000	185 461	197 858	203 472	205 376
Peugeot	127 428	81 439	186 917	187 664	182 655	177 869	197 063	187 300
PSA Peugeot Citroën (1)	200 979	174 698	379 155	377 664	368 116	375 727	400 535	392 676
Renault	166 760	254 334	312 801	318 427	265 947	256 689	285 482	295 371
Renault Trafic II				17 941	48 356	76 793	95 699	106 414
Dacia	-	-	12 580	10 840	12 942	18 931	22 552	19 871
Renault-Dacia-Samsung (1)	166 760	254 334	325 381	347 208	327 245	352 413	403 733	421 656
Renault Trucks (1)	11 632	7 464	8 321	8 335	7 944	6 762	8 430	9 460
Divers	86	71	42	38	42	37	37	24
TOTAL	379 457	436 567	712 899	733 245	703 347	734 939	812 735	823 816
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	370 538	355 969	328 593	328 256	361 137	361 521
Citroën	-	-	53 561	46 376	44 189	51 168	56 709	58 223
Peugeot	-	-	67 629	67 022	66 789	64 111	69 312	68 166
PSA Peugeot Citroën (1)	-	-	121 190	113 398	110 978	115 279	126 021	126 389
Renault	-	-	240 985	234 198	209 629	206 178	226 649	225 648
Renault-Dacia-Samsung (1)	-	-	240 985	234 198	209 629	206 178	226 649	225 648
Renault Trucks (1)	-	-	8 321	8 335	7 944	6 762	8 430	9 460
Divers	-	-	42	38	42	37	37	24

(1) Voir les notes de la page 56.

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2005

En unités	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		392 676	126 389	266 287
Citroën		205 376	58 223	147 153
	C2	9 059	9 059	
	C3	12 438	12 438	
	C4	4 621	4 621	
	XSARA	109		109
	C15	26 615		26 615
	BERLINGO	71 339		71 339
	JUMPY	32 105	32 105	
	JUMPER	49 090		49 090
Peugeot		187 300	68 166	119 134
	206	29 453	26 336	3 117
	307	8 653	8 653	
	807	27	27	
	PARTNER	70 480		70 480
	EXPERT	33 150	33 150	
	BOXER	44 065		44 065
	J9	1 472		1 472
Renault-Dacia-Samsung		421 656	225 648	196 008
Renault		401 785	225 648	176 137
	TWINGO	957	957	
	CLIO	42 429	2 871	39 558
	MODUS	2 131		2 131
	MEGANE	9 492		9 492
	KANGOO	118 404	104 135	14 269
	TRAFIC	106 414		106 414
	MASTER	106 703	102 430	4 273
	MASCOTT	15 255	15 255	
Dacia		19 871	0	19 871
	Pick-ups/camionnettes	19 871		19 871
Renault Trucks		9 460	9 460	0
	MASCOTT	9 460	9 460	
Autres		24	24	0
	Etalmobil	24	24	
TOTAL		823 816	361 521	462 295

Source : CCFa.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Renault Trucks (1)	39 475	50 493	87 719	48 883	47 722	45 593	52 246	54 501
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Divers (2)	17 836	4	2	20	1	2	3	3
TOTAL	57 311	50 497	87 721	48 903	47 723	45 595	52 249	54 504
dont production en France	-	-	44 402	39 700	38 578	36 386	40 156	40 768
Renault Trucks*	-	-	44 400	39 680	38 577	36 384	40 153	40 765
Divers (2)	-	-	2	20	1	2	3	3

(1) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles d'AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.

PRODUCTION D'AUTOCARS ET AUTOBUS (PLUS DE 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Renault Trucks (1)	2 979	2 306	-	-	-	-	-	-
CBM	105	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (2)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (2)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 084	2 537	2 938	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 938	-	-	-	-	-
Renault Trucks (1)	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (2)	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (2)	-	-	2 547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.

(2) Depuis le 1^{er} janvier 1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars-autobus à Irisbus, qui est est rattachée à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) EN 2005

En unités	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Porteurs				
Véhicules utilitaires : 5 à 6 tonnes		3 001	3 001	0
	Mascott	3 001	3 001	
Gamme intermédiaire : 7 à 16 tonnes		15 375	10 746	4 629
	Midliner	2 401		2 401
	Midlum	12 974	10 746	2 228
Gamme haute : plus de 16 tonnes		15 888	8 076	7 812
	Premium	7 912	7 616	296
	Magnum	456	456	
	Kerax	7 520	4	7 516
TOTAL Porteurs Renault Trucks		34 264	21 823	12 441
Tracteurs routiers				
	Midlum	110	110	
	Premium	11 079	11 079	
	Magnum	7 752	7 752	
	Kerax	1 296	1	1 295
TOTAL Tracteurs routiers Renault Trucks		20 237	18 942	1 295

Source : CCFA.

LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR TYPE

En unités	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2001	2002	2003	2004	2005
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	21 658	19 330	21 381	27 278	26 227
Peugeot	69 411	55 208	41 451	40 296	40 262	37 950	44 003	38 133
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103 229	78 150	70 900	61 954	59 592	59 331	71 281	64 360
Renault	30 420	56 245	60 320	89 375	60 992	55 000	53 666	55 009
TOTAL	133 649	134 395	131 220	151 329	120 584	114 331	124 947	119 369
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	104 381	102 250	104 588	99 945	97 954
Peugeot	27 002	18 537	70 443	74 468	71 329	68 135	71 186	70 480
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90 178	85 794	171 275	178 849	173 579	172 723	171 131	168 434
Renault	126 779	129 335	147 670	131 712	113 752	115 764	120 093	118 404
TOTAL	216 957	215 129	318 945	310 561	287 331	288 487	291 224	286 838
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	63 961	63 881	71 889	76 249	81 195
Peugeot	33 031	47 623	75 023	72 900	71 064	71 784	81 874	78 687
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56 844	79 832	136 980	136 861	134 945	143 673	158 123	159 882
Renault	40 508	84 681	104 811	115 281	139 560	162 718	207 422	228 372
Renault Trucks	–	–	8 321	8 335	7 943	6 762	8 430	9 460
Sovam-Etalmobil	86	71	42	38	42	37	37	24
TOTAL	97 438	164 584	250 154	260 515	282 490	313 190	374 012	397 738
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes								
Dacia	–	–	12 580	10 840	12 942	18 931	22 552	19 871

(1) Production mondiale des constructeurs français à partir de 1997.

Source : CCFA.

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES (Y COMPRIS AUTOCARS-AUTOBUS) PAR POIDS ET PAR SOURCE D'ÉNERGIE

E : Essence

D : Diesel

EL : Électrique

G : GNV ou GPL

En unités	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2001	2002	2003	2004	2005
Moins de 3,5 t								
E	281 031	128 422	55 883	73 863	43 695	33 740	41 500	39 019
D	37 602	274 572	521 229	545 773	538 799	579 867	627 799	631 499
EL			814	539	282	298	131	136
De 3,5 t à moins de 5,1 t								
E	14 675	1 961	1 724	721	539	615	816	719
D	46 149	31 612	133 249	112 349	120 032	120 419	142 489	152 443
De 5,1 t à 12 t								
D	25 538	6 377	13 593	10 892	11 383	10 070	12 936	11 820
De 12 t à 16 t								
D	12 541	8 251	5 009	4 537	4 253	5 095	5 777	5 685
De 16 t à 20 t								
D	6 909	5 518	7 304	7 635	8 099	7 022	6 259	7 115
Plus de 20 t								
D	3 054	3 650	6 255	6 797	5 926	5 819	7 805	9 647
Tracteurs routiers								
D	9 269	11 278	20 998	19 042	18 062	17 589	19 472	20 237
Autocars et autobus								
D	3 084	2 548	2 938	–	–	–	–	–
G	3 035	2 548	2 606	–	–	–	–	–
E	49		332	–	–	–	–	–
Total essence	295 706	130 383	57 607	74 584	44 234	34 355	42 316	39 738
Total diesel	144 097	343 806	710 243	707 025	706 554	745 881	822 537	838 446
Total électrique	49	0	814	539	282	298	131	136
Total GNV ou GPL			332					
TOTAL GÉNÉRAL	439 852	474 189	768 996	782 148	751 070	780 534	864 984	878 320

(1) Production mondiale des constructeurs français à partir de 1997.

Source : CCFA.

LES EXPORTATIONS (1)

EXPORTATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	269 223	429 937	690 690	745 651	833 681	905 687	888 656	900 165
Peugeot	298 589	764 606	1 070 846	1 224 949	1 314 094	1 349 982	1 467 506	1 457 101
PSA Peugeot Citroën (2)	750 090	1 194 543	1 761 536	1 970 600	2 147 775	2 255 669	2 356 162	2 357 266
Renault	779 562	687 455	1 412 911	1 324 068	1 321 606	1 382 536	1 463 379	1 484 182
TOTAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	3 294 668	3 469 381	3 638 205	3 819 541	3 841 448

EXPORTATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES) DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	16 521	41 209	113 113	118 073	120 408	125 896	128 045	129 854
Peugeot	74 050	58 034	116 063	110 824	109 880	110 799	119 123	115 443
PSA Peugeot Citroën (2)	103 921	99 243	229 176	228 897	230 288	236 695	247 168	245 297
Renault	36 535	96 657	184 839	182 601	145 266	143 216	165 625	189 832
Renault Trucks	4 126	2 137	–	–	–	–	3 010	4 322
Etalmobil	2	12	10	10	6	5	10	5
TOTAL	144 584	198 049	414 025	411 508	375 560	379 916	415 813	439 456

EXPORTATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	285 744	471 146	803 803	863 724	954 089	1 031 583	1 016 701	1 030 019
Peugeot	372 639	822 640	1 186 909	1 335 773	1 423 974	1 460 781	1 586 629	1 572 544
PSA Peugeot Citroën (2)	854 011	1 293 786	1 990 712	2 199 497	2 378 063	2 492 364	2 603 330	2 602 563
Renault	816 097	784 112	1 597 750	1 506 669	1 466 872	1 525 752	1 629 004	1 674 014
Renault Trucks	4 126	2 137	–	–	–	–	3 010	4 322
Etalmobil	2	12	10	10	6	5	10	5
TOTAL	1 674 236	2 080 047	3 588 472	3 706 176	3 844 941	4 018 121	4 235 354	4 280 904

EXPORTATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS, D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Renault Trucks	18 854	15 451	30 198	28 256	27 600	27 522	33 507	35 075
Irisbus-Renault	–	–	293	–	–	–	–	–
Unic	14 689	–	–	–	–	–	–	–
Divers	–	2	–	10	1	2	1	1
TOTAL	33 543	15 453	30 491	28 266	27 601	27 524	33 508	35 076

(1) À partir de 1996, les exportations de véhicules automobiles des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés. Les livraisons vers les DOM ne sont plus comptées dans les exportations.

À partir de 2005, les exportations de Dacia (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) sont incluses dans Renault.

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

Source : CCFA.

LES EXPORTATIONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (1)

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Europe (2)	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 666 696	2 766 527	2 874 729	2 878 753	2 835 899
dont : Union européenne (3)	946 760	1 479 316	2 261 904	2 400 035	2 426 637	2 449 696	2 580 944	2 424 350
Allemagne	202 939	277 424	337 743	352 483	369 097	379 668	325 457	365 860
Autriche	35 775	36 175	41 510	43 790	51 626	46 587	51 174	48 779
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	177 410	170 568	176 247	178 562	171 552
Danemark	4 059	13 919	30 239	36 302	42 662	28 426	35 308	34 477
Espagne	100 640	297 846	556 934	545 442	514 938	539 194	581 952	577 439
Grèce		11 458	54 270	50 897	50 527	43 131	45 639	32 681
Italie	381 626	324 952	353 616	363 509	392 163	446 294	428 494	377 100
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	137 705	140 469	136 065	119 814	99 707
Portugal	14 729	59 459	68 375	77 841	75 494	64 151	66 279	66 524
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	530 527	523 524	499 392	472 007	413 743
Suède	13 060	18 001	31 473	32 809	42 068	42 154	42 037	43 062
10 nouveaux États membres						206 468	184 082	147 859
dont : PECO/CEI (4)	23 619	31 569	164 814	182 116	251 064	285 723	99 284	214 335
Hongrie		2 040	23 887	27 599	37 856	44 117	40 674	26 926
Pologne		806	59 093	53 189	69 399	83 026	63 884	47 521
dont : Suisse	51 821	43 832	45 654	49 213	46 219	44 130	40 507	41 231
dont : Turquie		13 069	148 264	17 970	24 679	76 958	140 873	142 160
Afrique	133 213	45 675	69 865	75 888	85 691	81 194	110 483	103 130
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	14 247	14 256	15 998	29 539	32 941
Maghreb	15 542	20 432	37 236	37 986	52 147	48 374	65 455	42 881
Nigéria	61 133	8 319	8 860	9 679	6 685	6 133	4 661	6 159
Amérique	145 204	29 360	230 270	221 704	202 375	216 560	288 902	314 505
dont : Argentine	11 899	516	97 605	42 306	16 586	31 277	54 418	70 099
Brésil			80 205	117 293	110 187	104 798	127 465	144 030
Colombie	11 885	9 112	16 659	23 237	20 222	18 539	26 512	36 499
Mexique		20	1 408	8 718	26 225	42 006	60 607	39 871
Asie (2)	26 178	96 645	166 261	251 715	333 598	388 732	461 879	512 772
dont : Japon	883	14 264	15 976	22 218	23 640	24 288	18 751	16 323
Chine		3 960	54 334	56 000	88 281	106 895	91 431	143 756
Iran	12 836	29 852	45 722	106 549	158 923	199 179	292 514	304 326
Océanie	6 290	5 761	9 984	14 530	18 466	19 849	16 409	16 698
dont : Australie	2 398	820	2 765	5 544	8 735	10 410	9 354	11 872
TOTAL GÉNÉRAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	3 294 668	3 469 381	3 638 205	3 819 541	3 841 448
Petites collections	471 744	208 241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Europe (2)	88 235	174 998	379 289	388 838	357 282	360 169	379 999	401 860
dont : Union européenne (3)	74 382	156 268	312 421	316 164	291 614	283 723	323 495	326 077
Allemagne	17 490	23 581	50 081	51 850	45 821	39 672	43 788	40 760
Autriche	2 185	3 702	4 697	4 709	3 679	4 290	5 290	6 206
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	28 055	21 373	22 499	20 863	24 827
Espagne	71	44 110	57 516	53 810	54 586	58 112	61 931	71 185
Italie	26 207	19 923	35 910	32 990	34 902	29 525	31 047	29 706
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	21 297	17 685	19 059	17 188	11 630
Portugal	2 805	14 291	34 551	33 751	27 426	24 713	26 672	25 410
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	62 351	60 292	62 970	63 951	64 554
10 nouveaux États membres						28 411	28 844	24 939
dont : PECO/CEI (4)	361	2 781	25 100	52 135	41 316	45 949	24 366	46 685
Pologne	301	97	5 624	13 819	6 136	8 633	9 971	9 039
dont : Suisse	3 317	2 921	4 293	4 608	4 266	4 596	5 033	5 934
Afrique	75 802	18 320	16 074	20 838	18 584	19 140	27 779	22 597
dont : Maghreb	18 334	8 588	13 509	16 116	15 553	15 348	24 360	18 345
Amérique	5 875	5 453	36 682	17 846	14 167	16 325	27 283	33 328
Asie (2)	6 930	11 302	8 260	8 605	8 066	8 241	11 200	11 781
Océanie	776	1 364	1 797	1 725	1 878	1 744	1 877	1 967
TOTAL GÉNÉRAL	178 126	213 502	444 516	439 774	403 161	407 440	449 321	474 532
Petites collections	39 428	12 207						

(1) À partir de 1996, les exportations de véhicules automobiles des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés. Les livraisons vers les DOM ne sont plus comptées dans les exportations. À partir de 2005, les exportations de Dacia sont incluses dans le périmètre.

(2) À partir de 2004, les exportations de Chypre sont incluses en Europe et non plus en Asie.

(3) Union européenne: 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays de 1995 à 2003, 25 pays à partir de 2004.

(4) À partir de 2004, PECO/CEI hors les 9 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne.

Source : CCFA.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	270 983	266 822	261 508	295 382	288 550	271 455	256 705	271 273
Peugeot	293 461	498 481	397 547	466 554	431 678	379 227	363 224	362 157
PSA Peugeot Citroën (1)	685 318	765 303	659 055	761 936	720 228	650 682	619 929	633 430
Renault	759 312	639 440	602 415	599 857	579 618	546 014	549 192	524 415
Divers France	56	146	63	68	65	84	551	148
TOTAL France (2)	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 361 861	1 299 911	1 196 780	1 169 672	1 157 993
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	19 471	17 342	13 908	13 454	13 845
Audi	17 455	32 762	34 937	40 105	41 254	37 301	36 461	44 283
BMW	17 239	29 580	31 576	35 836	34 076	31 551	37 108	40 462
Chrysler	16	4 084	4 827	6 418	5 762	5 571	5 751	5 058
Dacia								9 758
Daewoo	-	-	11 731	5 835	4 312	1 887	158	2
GM Daewoo						2 600	7 783	933
Chevrolet								7 939
Daihatsu	-	0	1 043	739	680	964	1 297	1 538
Fiat	53 147	128 822	95 983	86 741	69 401	55 942	48 283	46 154
Ford	68 426	159 575	117 061	108 452	100 087	91 678	101 631	103 587
Honda	8 293	14 002	8 716	6 455	6 377	5 547	6 756	8 879
Hyundai	-	0	11 019	13 509	18 575	23 124	27 814	27 389
Jaguar	269	1 290	1 939	2 235	2 363	2 077	2 912	2 112
Jeep	-	3 824	3 001	2 528	3 030	2 907	2 995	3 522
Kia	-	0	2 631	2 015	1 572	4 304	8 846	18 067
Lada	13 069	15 758	1 867	2 182	1 856	1 861	1 405	1 671
Lancia	6 801	18 225	5 864	5 364	2 065	1 971	3 061	4 414
Land Rover	237	3 611	7 570	6 608	5 603	5 604	5 644	6 932
Mazda	13 021	18 563	6 366	4 336	7 030	9 807	12 179	11 437
Mercedes	14 430	28 605	43 389	52 069	56 695	51 390	49 187	54 628
Mini	-	-	-	1 781	9 263	10 644	10 858	12 613
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	8 224	7 345	7 836	7 751	6 752
Nissan	17 700	25 707	31 330	28 895	30 112	39 840	37 568	40 806
Opel	32 709	113 490	133 576	137 831	122 549	120 758	110 329	106 454
Porsche	1 060	1 297	825	940	1 032	1 602	2 117	2 375
Rover	20 690	41 147	13 474	8 476	5 875	5 080	4 562	1 980
Saab	179	2 459	3 265	3 700	3 575	2 898	3 296	2 701
Santana	-	1 746	4 231	702	11			
Seat	306	48 052	40 562	42 177	37 409	34 608	32 642	32 738
Skoda	1 636	1 825	11 570	13 156	14 033	12 555	12 131	15 042
Smart	-	-	6 645	7 630	8 231	8 904	12 721	12 646
Ssangyong	-	0	19	2	1		467	3 969
Subaru	-	0	2 312	1 911	1 930	1 498	1 447	1 462
Suzuki	-	0	11 355	13 650	12 351	13 411	18 140	21 110
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	51 853	64 622	72 199	78 667	87 406
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	161 607	137 812	119 318	124 145	135 975
Volvo	8 207	12 415	6 777	7 228	8 544	8 668	11 858	11 089
TOTAL étranger (2)	428 516	904 241	872 351	892 871	845 160	812 466	844 037	909 796
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 254 732	2 145 071	2 009 246	2 013 709	2 067 789
Marques françaises (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	60,4 %	60,6 %	59,6 %	58,1 %	56,0 %
Marques étrangères (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	39,6 %	39,4 %	40,4 %	41,9 %	44,0 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 395 623	5 457 129	5 321 638	5 444 076	5 383 361
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7	2,6

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) D'OCCASION

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	665 551	692 593	696 806	732 378	718 948
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,5	1,7	1,8	1,8	1,7

LES IMMATRICULATIONS

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	24 158	111 881	138 628	187 893	192 341	182 127	175 235	182 569
Peugeot	65 199	189 322	206 153	270 900	277 797	261 237	255 397	258 712
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	89 357	301 203	344 781	458 793	470 138	443 364	430 632	441 281
Renault	45 862	205 374	257 909	312 506	351 329	368 705	380 754	357 094
TOTAL France ⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	771 322	821 494	812 105	811 511	798 437
Alfa Roméo	-	2 524	7 444	10 789	12 098	10 682	10 607	10 845
Audi	19 591	13 495	25 901	31 144	33 934	32 524	32 362	39 365
BMW/Mini	-	8 271	21 065	22 703	24 331	26 463	33 276	36 731
Chrysler/Jeep	-	-	4 161	3 775	6 582	7 226	6 844	6 556
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	41 271	33 561	29 071	23 645	27 196
Ford	1 833	56 331	58 896	59 563	64 624	63 856	74 578	76 476
Hyundai	-	-	5 510	7 598	12 195	15 018	20 832	22 129
Land Rover	-	2 980	5 656	4 907	4 606	5 204	5 364	6 560
Mazda	-	5 200	3 204	2 605	4 767	6 348	7 158	6 061
Mercedes	10 635	15 676	30 007	38 635	45 180	43 661	41 078	44 079
Mitsubishi	-	1 623	3 227	6 325	6 340	6 782	5 759	4 793
Nissan	694	4 982	15 533	16 734	19 038	23 124	22 946	23 454
Opel	6 178	28 218	63 726	72 636	72 893	73 346	74 147	75 944
Rover	-	4 419	7 480	5 221	4 014	3 695	3 416	1 482
Seat	-	14 367	27 861	30 029	28 340	26 508	26 019	26 378
Skoda	-	-	7 741	9 255	10 706	9 424	9 901	12 381
Suzuki	-	-	3 165	5 890	6 287	6 828	11 910	11 969
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	16 964	36 262	43 695	48 217	54 560
Volkswagen	-	50 975	89 487	99 789	95 263	92 264	98 330	106 909
Volvo	1 198	4 097	4 786	4 678	7 047	7 397	10 666	10 247
TOTAL étranger ⁽²⁾	50 815	255 477	443 774	496 439	533 439	541 809	581 414	630 600
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 267 761	1 354 933	1 353 914	1 392 925	1 429 037
Part des immatriculations diesel (%)	9,9 %	33,0 %	49,0 %	56,2 %	63,2 %	67,4 %	69,2 %	69,1 %
Marques françaises (%)	72,7 %	66,5 %	57,6 %	60,8 %	60,6 %	60,0 %	58,3 %	55,9 %
Marques étrangères (%)	27,3 %	33,5 %	42,4 %	39,2 %	39,4 %	40,0 %	41,7 %	44,1 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR MARQUE (JUSQU'À 5 TONNES)

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	53 245	80 958	77 048	74 610	67 945	69 182	71 688	73 166
Peugeot	49 318	60 813	74 950	76 871	76 155	71 426	76 952	73 778
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	112 231	141 771	151 998	151 481	144 100	140 608	148 640	146 944
Renault	116 602	162 549	139 752	151 288	143 565	128 338	139 567	140 059
Divers France	256	415	40	548	2 253	4 533	6 539	10 076
TOTAL France	229 089	304 735	291 790	303 317	289 918	273 479	294 746	297 079
Fiat	8 326	10 139	25 253	26 894	22 637	14 569	12 880	12 497
Ford	9 099	16 080	18 110	18 900	13 990	16 328	16 837	19 695
Hyundai	-	-	588	834	653	858	1 377	1 380
Iveco	2 941	11 543	16 534	18 041	13 988	13 433	14 840	15 721
Land Rover	645	2 718	1 857	1 805	1 489	1 431	1 357	1 256
Mazda	579	1 067	916	934	625	356	454	635
Mercedes	5 495	11 156	23 139	24 058	21 148	17 926	19 231	18 973
Mitsubishi	-	-	3 392	963	818	1 228	1 487	1 350
Nissan	861	5 063	5 197	4 905	5 347	7 164	8 484	9 746
Opel	664	2 408	7 561	8 519	10 037	10 140	10 372	12 617
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	1 660	1 494	2 064	2 420	2 587
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 056	11 327	8 916	9 627	10 043
TOTAL étranger ⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	130 555	115 001	108 140	113 704	122 986
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	433 872	404 919	381 619	408 450	420 065
Marques françaises en (%)	82,4 %	77,4 %	70,3 %	69,9 %	71,6 %	71,7 %	72,2 %	70,7 %
Marques étrangères en (%)	17,6 %	22,6 %	29,7 %	30,1 %	28,4 %	28,3 %	27,8 %	29,3 %

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

LES IMMATRICULATIONS

VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VP + VUL) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Citroën	324 228	347 780	338 556	369 992	356 495	340 637	328 393	344 439
Peugeot	342 779	559 294	472 497	543 425	507 833	450 653	440 176	435 935
PSA Peugeot Citroën	797 549	907 074	811 053	913 417	864 328	791 290	768 569	780 374
Renault	875 914	801 989	742 167	751 145	723 183	674 352	688 759	664 474
TOTAL France	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 665 178	1 589 829	1 470 259	1 464 418	1 455 072
Fiat	61 473	138 961	121 236	113 635	92 038	70 511	61 163	58 651
Ford	77 525	175 655	135 171	127 352	114 077	108 006	118 468	123 282
Land Rover	882	6 329	9 427	8 413	7 092	7 035	7 001	8 188
Mercedes	19 925	39 761	66 528	76 127	77 843	69 316	68 418	73 601
Nissan	18 561	30 770	36 527	33 800	35 459	47 004	46 052	50 552
Opel	33 373	115 898	141 137	146 350	132 586	130 898	120 701	119 071
Rover	20 812	41 343	13 564	8 520	5 906	5 097	4 579	1 982
Seat	306	51 999	42 230	43 452	38 343	35 390	33 148	33 024
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	53 513	66 116	74 263	81 087	89 993
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	174 663	149 139	128 234	133 772	146 018
TOTAL étranger	477 314	993 301	995 527	1 023 426	960 161	920 606	957 741	1 032 782
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 688 604	2 549 990	2 390 865	2 422 159	2 487 854
Marques françaises en (%)	77,8 %	63,3 %	60,9 %	61,9 %	62,3 %	61,5 %	60,5 %	58,5 %
Marques étrangères en (%)	22,2 %	36,7 %	39,1 %	38,1 %	37,7 %	38,5 %	39,5 %	41,5 %

VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	21 104	20 174	17 116	17 696	18 339
TOTAL France	18 312	20 738	20 992	21 282	20 268	17 226	17 780	18 465
DAF	1 881	3 460	4 365	5 431	5 123	4 969	5 046	6 321
Iveco	6 578	7 204	6 998	6 751	6 260	5 116	5 407	5 901
MAN	327	1 433	3 498	3 871	3 051	3 089	3 021	4 545
Mercedes	8 014	9 500	9 976	9 569	8 006	6 620	7 246	9 325
Scania	1 389	2 711	4 963	4 281	3 871	3 720	3 382	4 417
Volvo	3 724	4 647	6 739	6 152	4 496	4 468	4 976	5 870
TOTAL étranger	23 534	29 290	36 924	36 418	31 149	28 239	29 408	36 819
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	57 700	51 417	45 465	47 188	55 284
Marques françaises en (%)	43,8 %	41,5 %	36,2 %	36,9 %	39,4 %	37,9 %	37,7 %	33,4 %
Marques étrangères en (%)	56,2 %	58,5 %	63,8 %	63,1 %	60,6 %	62,1 %	62,3 %	66,6 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION DE PLUS DE 5 TONNES

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
TOTAL	-	-	59 056	58 577	57 174	58 141	72 714	55 975
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,0	1,1	1,3	1,5	1,0

AUTOCARS ET AUTOBUS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Renault	2 126	1 692	1 633	-	-	-	-	-
Divers France	107	255	367	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	479	392	261	-	-	-	-	-
Mercedes	554	245	602	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	3 558	3 160	4 320	-	-	-	-	-
Groupe Irisbus ⁽¹⁾	-	-	-	2 744	2 641	2 525	2 341	2 459
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	882	925	750	700	888
Van Hool	57	250	230	258	229	186	263	238
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	183	164	281	237	404
Ponticelli	-	-	-	159	212	152	190	48
Autres	-	-	-	465	430	468	482	736
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	4 691	4 601	4 362	4 213	4 773

(1) Groupe Irisbus : Irisbus, Irisbus-Heuliez, Irisbus-Renault, Iveco et Karosa.

(2) Evobus : Kässbohrer et Mercedes.

(3) Neoman Bus : MAN et Neoplan.

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les données physiques et financières proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile.

Ces enquêtes sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Elles sont exploitées par le service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie (SESSI).

Ces données reflètent l'activité des entreprises à capitaux français et étrangers, installées sur le territoire français et dont l'activité principale peut s'étendre hors de France.

Ensuite, la vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession) peut entraîner d'importantes variations d'une année sur l'autre.

CONSTRUCTION AUTOMOBILE

	Unité	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005 ⁽¹⁾
Données physiques									
Effectifs	unité	320 922	216 848	190 830	197 069	191 367	183 850	186 123	184 000
Production en France	millier			3 348	3 628	3 702	3 620	3 666	3 549
Production par personne				17,5	18,4	19,3	19,7	19,7	19,3
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxes (CA)	million €	19 251	49 472	73 684	80 549	82 146	83 231	87 667	88 000
Chiffre d'affaires exporté	million €	7 511	18 817	42 290	44 998	46 628	49 634	52 751	53 680
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0 %	38,0 %	57,4 %	55,9 %	56,8 %	59,6 %	60,2 %	61,0 %
Valeur ajoutée hors taxes (VA)	million €	5 883	10 650	13 282	13 246	14 148	13 528	15 123	14 000
Valeur ajoutée/CA	%	30,6 %	21,5 %	18,0 %	16,4 %	17,2 %	16,3 %	17,2 %	15,9 %
Valeur ajoutée/par personne	millier €	18	49	70	67	74	74	81	76
Charges sociales	million €	1 452	1 860	2 153	2 169	2 262	2 364	2 491	
Charges sociales par personne	millier €	4,5	8,6	11,3	11,0	11,8	12,9	13,4	
Rémunération	million €	3 254	4 271	5 093	5 359	5 610	5 883	6 109	
Rémunération par personne	millier €	10,1	19,7	26,7	27,2	29,3	32,0	32,8	
Frais de personnel	million €	4 706	6 132	7 246	7 528	7 871	8 247	8 600	
Frais de personnel par personne	millier €	14,7	28,3	38,0	38,2	41,1	44,9	46,2	
Frais de personnel/VA	%	80,0 %	57,6 %	54,6 %	56,8 %	55,6 %	61,0 %	56,9 %	
Excédent brut d'exploitation	million €	928	3 855	5 201	4 822	5 357	4 355	5 487	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	15,8 %	36,2 %	39,2 %	36,4 %	37,9 %	32,2 %	36,3 %	
Charges financières	million €	484	1 170	1 178	1 816	1 396	1 089	898	
Charges financières/VA	%	8,2 %	11,0 %	8,9 %	13,7 %	9,9 %	8,0 %	5,9 %	
Produits financiers	million €	207	1 095	2 508	2 766	1 840	1 482	2 234	
Produits financiers/VA	%	3,5 %	10,3 %	18,9 %	20,9 %	13,0 %	11,0 %	14,8 %	
Résultat financier	million €	- 276	- 74	1 330	951	444	393	1 336	
Résultat financier/VA	%	- 4,7 %	- 0,7 %	10,0 %	7,2 %	3,1 %	2,9 %	8,8 %	
Capacité d'autofinancement	million €	638	2 918	5 499	4 685	4 872	3 687	4 960	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,8 %	27,4 %	41,4 %	35,4 %	34,4 %	27,3 %	32,8 %	
Résultat net comptable	million €	- 26	969	2 851	1 294	489	167	2 358	
Résultat net comptable/CA	%	- 0,1 %	2,0 %	3,9 %	1,6 %	0,6 %	0,2 %	2,7 %	
Investissements	million €	1 018	3 139	3 807	4 024	3 873	3 720	3 483	3 300
Investissements/CA	%	5,3 %	6,3 %	5,2 %	5,0 %	4,7 %	4,5 %	4,0 %	3,8 %
Investissements/VA	%	17,3 %	29,5 %	28,7 %	30,4 %	27,4 %	27,5 %	23,0 %	23,6 %

(1) Estimations du CCFA.

Les séries ont été révisées pour les années 1998 à 2002.

Source : EAE traitées par le SESSI.

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DES ÉQUIPEMENTIERS AUTOMOBILES

Les données physiques et financières reprises dans le tableau ci-dessous proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur des équipementiers automobiles.

Depuis 1993, une nouvelle nomenclature française d'activité (NAF), harmonisée dans l'Union européenne, a été instaurée. Le reclassement de certaines entreprises (travail des métaux, équipements électriques, sièges automobiles) dans d'autres nomenclatures entraîne une rupture statistique.

Les entreprises classées dans le secteur "fabrication d'équipements automobiles" ne constituent donc pas l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile. Il faudrait leur ajouter notamment les producteurs de matériels électriques (pour moteurs et véhicules), de sièges automobiles, de verre, de pneus et de fermetures et ressorts automobiles (voir la page 43).

Outre, ces différentes activités industrielles, la construction automobile et la fabrication d'équipements automobiles achètent aux autres branches de nombreuses consommations intermédiaires (métaux, caoutchouc, matières plastiques...), des services (conseils, recherches, publicité...) et également des biens d'équipements.

FABRICATION D'ÉQUIPEMENTS AUTOMOBILES

	Unité	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (1)
Données physiques									
Nombre d'entreprise (>20p.)	unité	320	320	243	236	230	227	219	217
Effectifs	unité	143 347	112 963	94 171	94 483	96 319	92 606	91 491	89 500
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxes (CA)	million €	5 637	14 452	17 766	18 978	19 597	20 026	20 623	20 000
Chiffre d'affaires exporté	million €	1 301	4 018	7 512	7 835	8 045	8 169	8 745	8 400
part du chiffre d'affaires exporté	%	23,1 %	27,8 %	42,3 %	41,3 %	41,1 %	40,8 %	42,4 %	42,0 %
Valeur ajoutée hors taxes (VA)	million €	2 251	4 530	4 643	4 639	5 078	5 251	5 309	
Valeur ajoutée(HT)/									
Chiffre d'affaires(HT)	%	39,9 %	31,3 %	26,1 %	24,4 %	25,9 %	26,2 %	25,7 %	
Valeur ajoutée (HT) par personne	millier €	16	40	49	49	53	57	58	
Charges sociales	million €	503	867	902	918	968	982	1 011	
Charges sociales par personne	millier €	3,5	7,7	9,6	9,7	10,0	10,6	11,1	
Rémunération	million €	1 239	2 060	2 213	2 328	2 416	2 378	2 431	
Rémunération par personne	millier €	8,6	18,2	23,5	24,6	25,1	25,7	26,6	
Frais de personnel	million €	1 742	2 926	3 115	3 247	3 384	3 360	3 442	
Frais de personnel par personne	millier €	12,2	25,9	33,1	34,4	35,1	36,3	37,6	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	70,0 %	66,6 %	64,0 %	64,8 %	
Excédent brut d'exploitation	million €	418	1 337	1 206	1 062	1 351	1 553	1 511	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	18,6 %	29,5 %	26,0 %	22,9 %	26,6 %	29,6 %	28,5 %	
Charges financières	million €	186	387	440	567	313	272	214	
Charges financières/VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %	12,2 %	6,2 %	5,2 %	4,0 %	
Produits financiers	million €	36	213	337	694	173	167	239	
Produits financiers/VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %	15,0 %	3,4 %	3,2 %	4,5 %	
Résultat financier	million €	- 150	- 174	- 103	127	- 140	- 105	24	
Résultat financier/VA	%	- 6,7 %	- 3,8 %	- 2,2 %	2,7 %	- 2,8 %	- 2,0 %	0,5 %	
Capacité d'autofinancement	million €	237	883	889	825	903	1 162	1 085	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %	17,8 %	17,8 %	22,1 %	20,4 %	
Résultat net comptable	million €	54	400	- 92	259	39	252	414	
Résultat net comptable/CA	%	1,0 %	2,8 %	- 0,5 %	1,4 %	0,2 %	1,3 %	2,0 %	
Investissements	million €	328	899	1 024	1 019	866	665	650	
Investissements/CA	%	5,8 %	6,2 %	5,8 %	5,4 %	4,4 %	3,3 %	3,2 %	
Investissements/VA	%	14,6 %	19,8 %	22,0 %	22,0 %	17,1 %	12,7 %	12,2 %	

(1) Estimations de la FIEV.

Les séries ont été révisées pour les années 1999 à 2002.

LA MOTORISATION

DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)

Nombre de voitures et de véhicules utilitaires pour 1 000 habitants au 1^{er} janvier

	1985	1995	2000	2005
Union européenne (1)	380	473	533	583
Allemagne	450	529	553	592
Belgique	363	463	504	537
Espagne	276	430	508	604
France	446	520	560	597
Italie	412	541	616	666
Royaume-Uni	379	474	527	572
Suède	400	445	481	513
Pologne	117	229	286	377
Turquie	27	65	84	108
Canada	559	562	573	582
États-Unis	708	759	774	794
Corée du Sud	25	177	240	311
Japon	375	527	566	584
Argentine	173	167	180	184
Brésil	86	89	110	123
Chine	3	8	11	21
Inde	3	6	7	10

(1) À partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.

Source : CCFA.

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2006)

En milliers	Toutes énergies	Diesel
Voitures particulières (VP)		
5 CV et moins	12 096	5 350
6 CV à 10 CV	16 618	8 600
11 CV et plus	1 386	399
Total voitures particulières (VP)	30 100	14 348
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 796	2 885
De 2,5 t à 3,5 t	1 752	1 699
De 3,6 t à 5 t	11	11
Total VUL jusqu'à 5 T	5 560	4 594
Total véhicules légers (VP + VUL)	35 660	18 943
Véhicules industriels de plus de 5 t		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t (tous diesel)	86	86
De 12 t à moins de 16 t (tous diesel)	61	61
De 16 t à moins de 20 t (tous diesel)	120	120
20 t et plus (tous diesel)	75	75
Total porteurs (tous diesel)	342	342
Tracteurs routiers (tous diesel)	213	213
Autocars et autobus	83	81
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	638	636
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 198	5 230
TOTAL tous véhicules	36 298	19 579

Source : estimations CCFA.

MOTORISATION

	Unité	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Ménages non motorisés	%	29,2	23,2	19,7	19,8	19,8	20,3	19,5	18,8	
Ménages motorisés	%	70,8	76,8	80,3	80,2	80,2	79,7	80,5	81,2	
Ménages monomotorisés	%	54,3	50,5	50,7	50,0	49,4	47,5	46,8	46,4	
Ménages bimotorisés	%	14,8	23,0	25,4	25,6	26,0	27,0	28,4	29,4	
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7	3,3	4,2	4,6	4,9	5,2	5,3	5,4	
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	7,31	7,30	7,43	7,55	7,71	
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,33	4,46	4,55	4,64	4,73	
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	57,4	58,2	58,9	59,7	59,9	
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	14 550	13 490	13 069	12 843	12 613	
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	11 120	10 670	10 128	9 710	9 546	
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	19 830	17 640	17 095	16 758	16 174	
Trafic intérieur de voyageurs										
En véhicules particuliers	milliard voy.-km	452,5	585,6	699,6	727,6	733,5	738,6	736,9	727,4	
En autocars-autobus	milliard voy.-km	36,0	41,3	43,0	41,3	42,2	42,7	44,0	44,1	
Trafic total	milliard voy.-km	586,9	712,2	838,5	865,4	873,9	877,4	880,3	873,4	
Part du trafic routier dans le trafic total	%	83,2	88,0	88,6	88,8	88,8	89,0	88,7	88,3	
Évolution annuelle du trafic										
En véhicules particuliers	%	-	+ 2,6	+ 0,0	+ 4,0	+ 0,8	+ 0,7	- 0,2	- 1,3	
En autocars-autobus	%	-	+ 2,7	+ 3,4	- 4,0	2,2	1,2	3,0	0,2	

Sources : SOFRES, calculs INRETS-ADEME, INSEE et SESP.

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

En milliers	1980	1985	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006
Voitures particulières									
Jusqu'à 5 CV	5 090	6 645	8 312	9 367	10 572	11 651	11 883	12 040	12 096
De 6 CV à 10 CV	11 460	12 525	13 385	14 298	15 723	16 251	16 381	16 519	16 618
Plus de 10 CV	1 890	1 630	1 313	1 235	1 186	1 258	1 297	1 341	1 386
Total VP	18 440	20 800	23 010	24 900	27 480	29 160	29 560	29 900	30 100
dont diesel	730	1 660	3 265	6 306	9 261	11 822	12 729	13 590	14 348
Véhicules utilitaires									
Jusqu'à 3,5 t	1 985	2 754	4 125	4 513	4 974	5 339	5 418	5 489	5 549
De 3,5 t à 5 t	103	17	20	17	12	12	12	12	11
De 5 t à 20 t	250	307	334	308	287	282	280	274	267
20 t et plus	26	33	41	43	46	55	62	68	75
Tracteurs routiers	129	137	160	181	210	216	214	215	213
Total VU	2 493	3 248	4 680	5 062	5 529	5 903	5 986	6 057	6 115
dont diesel	976	1 298	2 342	3 467	4 202	4 757	4 898	5 030	5 149
Autocars-Autobus	57	62	68	78	80	81	82	82	83
TOTAL TOUS VÉHICULES	20 990	24 110	27 758	30 040	33 090	35 144	35 628	36 039	36 298
dont diesel	1 763	3 020	5 675	9 851	13 543	16 659	17 707	18 700	19 579

LES CARBURANTS, LES TAXES AUTOMOBILES ET LES ÉMISSIONS

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

Consommation de carburants	Unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé – ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	2 870	2 100	1 492	1 072	433
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	15 103	15 249	14 762	14 392	14 097
Total essences	millions de litres	24 223	24 276	18 253	17 973	17 349	16 254	15 463	14 529
Gazole	millions de litres	11 415	20 664	32 373	33 945	35 113	35 599	36 405	36 744
Total carburants routiers	millions de litres	35 638	44 940	50 627	51 918	52 462	51 853	51 868	51 273

Source : CPDP.

Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle)

	Unités	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Essence ordinaire TTC	euros/litre	0,49	0,80	–	–	–	–	–	–
Taxes	%	57	73	–	–	–	–	–	–
Super plombé – ARS	euros/litre	0,52	0,81	1,17	1,12	1,10	1,10	1,14	1,27
Taxes	%	57	74	71	72	74	75	72	67
Super sans plomb 98	euros/litre	–	0,79	1,11	1,06	1,04	1,04	1,08	1,20
Taxes	%	–	71	69	70	72	73	71	65
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,07	1,04	1,04	1,07	1,18
Taxes	%	57	74	69	71	73	73	72	67
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	0,80	0,77	0,79	0,88	1,02
Taxes	%	46	61	62	63	66	66	63	57

Source : DIREM.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2005

En milliers de tonnes	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005 ⁽¹⁾	Variation 2005/1990	Variation 2005/2004
Émissions polluantes de la route										
SO ₂	139	114	22	23	24	24	24	4	– 97 %	– 83 %
CO	6 260	4 557	2 780	2 589	2 266	2 031	1 919	1 708	– 73 %	– 11 %
NO _x	1 093	987	732	695	647	604	581	546	– 50 %	– 6 %
COVNM	1 051	802	493	441	382	333	299	258	– 75 %	– 14 %
Plomb	3 887	1 143	7	0	0	0	0	0	– 100 %	–
PM10 : particules	73	86	69	68	65	63	61	59	– 20 %	– 3 %
Autres émissions de la route										
CO ₂ en millions de tonnes	109	118	126	129	130	129	130	128	18 %	– 2 %

(1) Estimations pour 2005.

Source : données CITEPA/Secten : mise à jour de février 2006.

ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE ET DANS LE MONDE

ÉMISSIONS MONDIALES DE CO₂ PAR COMBUSTION D'ÉNERGIES FOSSILES EN 1999 PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE ET PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

En millions de tonnes CO ₂	Production énergie	Industries	Résidentiel	Tertiaire	Transports	Dont route	Agriculture	Total
Asie	2 447	1 915	471	200	943	789	150	6 126
Amérique du Nord	2 124	646	392	247	1 844	1 528	50	5 303
Europe 40 pays	1 816	1 010	715	193	1 147	989	111	4 992
Océanie-Afrique australe	428	264	28	10	945	167	30	1 705
Afrique hors Afrique australe	395	229	118	15	242	233	20	1 019
Amérique du Sud	86	183	52	12	258	236	27	618
Amérique centrale	128	90	26	5	126	123	8	383
TOTAL MONDE	7 424	4 337	1 802	682	5 505	4 065	396	20 146

ÉMISSIONS MONDIALES DE CO₂ EN POURCENTAGE DU TOTAL DE LA ZONE GÉOGRAPHIQUE EN 1999

En %	Production énergie	Industries	Résidentiel	Tertiaire	Transports	Dont route	Agriculture	Total
Asie	40	31	8	3	15	13	2	100
Amérique du Nord	40	12	7	5	35	29	1	100
Europe 40 pays	36	20	14	4	23	20	2	100
Océanie-Afrique australe	25	15	2	1	55	10	2	100
Afrique hors Afrique australe	39	22	12	1	24	23	2	100
Amérique du Sud	14	30	8	2	42	38	4	100
Amérique centrale	33	23	7	1	33	32	2	100
TOTAL MONDE	37	22	9	3	27	20	2	100

Source : <http://earthtrends.wri.org>

ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

En millions de tonnes de CO ₂	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Production énergie	71	62	68	60	65	67	67	70
Industries	116	110	108	105	102	102	103	103
Résidentiel/Tertiaire	114	117	115	125	114	124	126	124
Transports	117	126	134	137	139	137	138	136
dont route	109	118	126	129	130	129	130	128
dont autres transports	8	8	8	8	9	8	8	8
Agriculture/sylviculture	92	93	96	92	89	86	86	86
TOTAL AVEC PUIITS	364	354	360	357	345	349	353	353

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten, édition février 2006.

ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE ET EN EUROPE

En grammes CO ₂ par km	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
France								
Essence	177	171	168	164	164	163	162	159
Diesel	175	161	155	154	152	151	149	149
TOTAL	176	166	162	156	155	155	153	152
Union européenne 15 pays								
TOTAL	186	176	172	167	166	164	ND	ND

Sources : ADEME, mai 2006 et Commission européenne, juin 2005.

LES PRODUITS DES TAXES SUR L'AUTOMOBILE ET LE COMMERCE EXTÉRIEUR

PRODUITS DES TAXES SPÉCIFIQUES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

En millions d'euros	1980	1990	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routier (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	30 557	30 111	30 341	31 531	32 087
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	3 543	3 769	4 083	4 025	4 057
Les taxes sur certificats d'immatriculation (cartes grises)	157	846	1 373	1 413	1 503	1 427	1 479	1 536
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	249	205	148	129	145
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	701	756	827	843	861
Les taxes à l'essieu	59	75	223	226	227	184	216	201
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation, et condamnations pécuniaires	154	317	720	726	485	810	1 076	1 266
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	4	4	4	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	448	470	479	494	499
Redevances domaniales	-	30	132	137	145	143	149	154
TOTAL	11 079	27 716	38 136	38 004	37 675	38 446	39 942	40 806
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	6 147	6 626	6 973	7 296	7 666

(1) Montant pour l'année 1998.

Sources : Direction générale des impôts – CCFA – URF – Compte satellite des transports (SESP) – Commission des Comptes des Transports de la Nation.

COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

Les départements d'outre-mer sont inclus dans le périmètre douanier à partir de 1997.

En millions d'euros et en variation annuelle en %	Voitures neuves		Véhicules utilitaires légers neufs		Véhicules industriels neufs		Pièces et moteurs		Branche automobile industrielle		Véhicules d'occasion		Branche automobile	
Exportations (FAB)														
1986	7 286		701		658		6 560		15 204		129		15 333	
1990	10 818	6 %	846	- 6 %	988	7 %	9 919	10 %	22 571	7 %	490	67 %	23 060	8 %
1995	11 343	- 1 %	769	9 %	2 609	94 %	11 357	2 %	26 078	5 %	441	32 %	26 519	6 %
2000	19 828	12 %	2 146	32 %	2 328	34 %	18 213	11 %	42 515	14 %	1 125	- 6 %	43 640	13 %
2004	27 438	7 %	2 844	30 %	2 798	25 %	19 362	13 %	52 443	11 %	1 575	11 %	54 018	11 %
2005	26 187	- 5 %	2 630	- 8 %	2 669	- 5 %	19 543	1 %	51 031	- 3 %	1 571	0 %	52 602	- 3 %
Importations (CAF)														
1986	5 534		871		1 115		3 520		11 040		284		11 323	
1990	9 813	7 %	1 467	3 %	1 564	- 9 %	5 596	1 %	18 439	3 %	638	21 %	19 077	3 %
1995	10 838	4 %	1 189	2 %	2 903	75 %	6 687	13 %	21 616	12 %	349	28 %	21 965	13 %
2000	16 961	14 %	1 997	9 %	2 695	26 %	11 024	11 %	32 678	14 %	959	- 8 %	33 637	13 %
2004	19 846	9 %	2 660	11 %	3 094	18 %	15 039	15 %	40 639	12 %	646	6 %	41 285	12 %
2005	20 671	4 %	2 969	12 %	3 285	6 %	15 897	6 %	42 822	5 %	765	18 %	43 587	6 %
Soldes (exportations – importations)														
1986	+ 1 752		- 170		- 457		+ 3 040		+ 4 165		- 155		+ 4 010	
1990	+ 1 005		- 621		- 576		+ 4 323		+ 4 131		- 148		+ 3 983	
1995	+ 505		- 420		- 293		+ 4 670		+ 4 462		+ 92		+ 4 554	
2000	+ 2 867		+ 149		- 367		+ 7 189		+ 9 837		+ 166		+ 10 003	
2004	+ 7 593		+ 185		- 296		+ 4 323		+ 11 804		+ 929		+ 12 733	
2005	+ 5 517		- 338		- 616		+ 3 646		+ 8 208		+ 807		+ 9 015	
Taux de couverture (exportations/importations x 100)														
1986	132		80		59		186		138		45		135	
1990	110		58		63		177		122		77		121	
1995	105		65		90		170		121		126		121	
2000	117		107		86		165		130		117		130	
2004	138		107		90		129		129		244		131	
2005	127		89		81		123		119		205		121	

FAB : franco à bord ; valeur transactionnelle de la marchandise, y compris les coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.

CAF : coût, assurance, fret ; valeur transactionnelle de la marchandise, majorée des coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.

Source : Douanes, présentation CCFA.

LES ADRESSES UTILES

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

PSA Peugeot Citroën

Peugeot

75, avenue de la Grande-Armée - 75116 Paris
Tél. : 01 40 66 55 11 - Télécopie : 01 40 66 54 14
www.psa.fr - www.peugeot.com

Citroën

Immeuble Colisée III - 12, rue Fructidor - 75835 Paris Cedex 17
Tél. : 01 58 79 79 79 - Télécopie : 01 58 79 72 25
www.psa.fr - www.citroen.com

Société de Constructions Mécaniques Panhard & Levassor

18, avenue d'Ivry - BP 6 - 75621 Paris Cedex 13
Tél. : 01 40 77 40 00 - Télécopie : 01 45 82 73 26
www.panhard.fr

Renault

13-15, quai Le Gallo - 92153 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél. : 01 76 84 04 04

Renault Communication

1967, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres
92109 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél. : 01 76 84 34 34
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon - 69806 Saint-Priest Cedex 03
Direction des Relations Extérieures
17, rue Paul-Dautier
78451 Vélizy-Villacoublay Cedex
Tél. : 01 34 49 26 86 - Télécopie : 01 34 49 26 87
www.renault-trucks.com

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté - 76885 Dieppe Cedex
Tél. : 02 35 06 81 50 - Télécopie : 02 35 84 56 17

Groupe Henri Heuliez

Boulevard Georges-Pompidou - BP 40 - 79140 Cerizay
Tél. : 05 49 81 33 11 - Télécopie : 05 49 80 04 17
www.heuliez.com

LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association des Véhicules Électriques Routiers (AVERE)

24, rue de la Rochefoucauld - 75009 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60 - Télécopie : 01 53 25 00 40
www.aver-france.org

Chambre Syndicale Nationale des Carrossiers et Constructeurs de Semi-Remorques et Conteneurs (CARCOSERCO)

35, rue des Renaudes - 75017 Paris
Tél. : 01 44 29 71 14 - Télécopie : 01 42 67 48 21
www.carcoserco.org

Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)

5, square de l'Avenue-du-Bois - BP 2116 - 75771 Paris Cedex 16
Tél. : 01 53 64 50 30 - Télécopie : 01 40 67 95 94

Comité d'organisation des salons internationaux de l'Automobile, du Cycle, du Motocycle et des Sports (AMC Promotion)

23, avenue Franklin-Roosevelt - 75008 Paris
Tél. : 01 56 88 22 40 - Télécopie : 01 42 56 50 80

Comité Français du Butane et du Propane

Tour Arago - 5, rue Bellini - 92806 Puteaux Cedex
Tél. : 01 41 97 02 80 - Télécopie : 01 41 97 02 89
www.cfbp.fr

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-Lisle - 92158 Suresnes Cedex
Tél. : 01 40 99 55 00 - Télécopie : 01 47 28 44 15
www.cnpa.fr

Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules (FIEV)

77 à 81, rue Jean-Jacques-Rousseau - 92150 Suresnes
Tél. : 01 46 25 02 30 - Télécopie : 01 46 97 00 80
www.fiev.fr

Syndicat des Constructeurs de Véhicules de Loisirs (SICVERL)

3, rue des Cordelières - 75013 Paris
Tél. : 01 43 37 86 61 - Télécopie : 01 45 35 07 39
www.syndicat-vehicules-loisirs.com

Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram - 75017 Paris
Tél. : 01 40 54 20 20 - Télécopie : 01 40 54 21 81
www.uimm.fr

Union Routière de France (URF)

10, rue Clément-Marot - 75008 Paris
Tél. : 01 40 70 05 45 - Télécopie : 01 47 23 77 57
www.urf.asso.fr

Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (UTAC)

BP 212 - 91311 Monthéry Cedex
Tél. : 01 69 80 17 00 - Télécopie : 01 69 80 17 17
www.utac.com

LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

85, avenue des Nerviens - 1040 Bruxelles (Belgique)
Tél. : 00 32 2 732 55 50 - Télécopie : 00 32 2 738 73 10
www.acea.be

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

4, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 43 59 00 13 - Télécopie : 01 45 63 84 41
www.oica.net

LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

Fédération Française des Automobile-Clubs et des usagers de la route (FFAC)

76, avenue Marceau - 75008 Paris
Tél. : 01 56 89 20 70
www.automobileclub.org

Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)

17-21, avenue du Général-Mangin - 75781 Paris Cedex 16
Tél. : 01 44 30 24 00 - Télécopie : 01 42 24 16 80
www.ffsa.org

La Prévention Routière

6, avenue Hoche - 75008 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00 - Télécopie : 01 42 27 98 03
www.preventionroutiere.asso.fr

Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA)

79, rue Jean-Jacques-Rousseau - 92158 Suresnes Cedex
Tél. : 01 41 44 93 70 - Télécopie : 01 41 44 93 79
www.sia.fr

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il compte sept adhérents (Alpine, Automobiles Citroën, Heuliez, Panhard, Automobiles Peugeot, Renault, Renault Trucks) et a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales) tant sur le plan national qu'au niveau international.

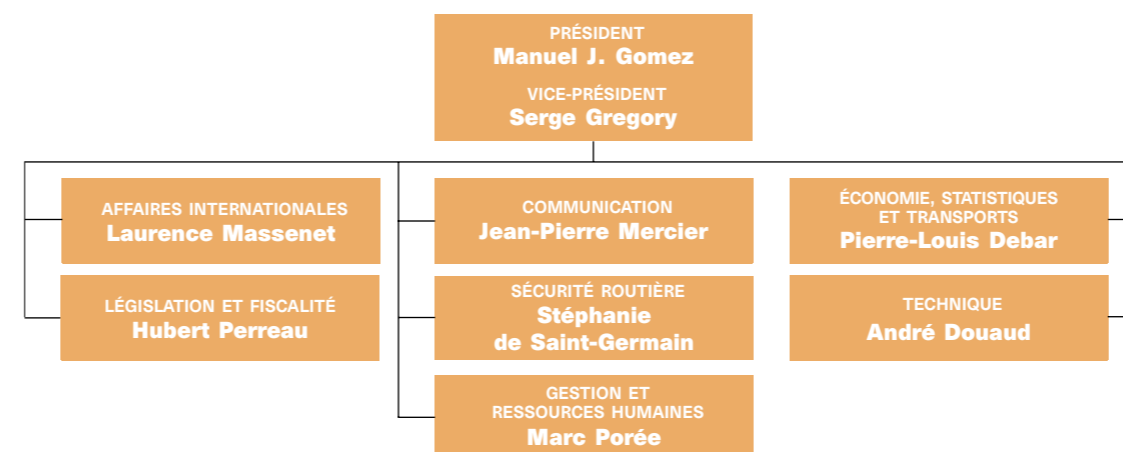
Le Comité des Constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, des médias et du grand public.

Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie industrielle) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CARCOSERCO, CNPA, Fédération des Industries Mécaniques, de la plasturgie...).

Les marques étrangères sont représentées par leur propre Chambre Syndicale (CSIAM).

Le Comité des Constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles.

Le Comité des Constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.



A l'instar de ses adhérents, le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles est mobilisé sur trois sujets majeurs que sont la mobilité durable, la sécurité routière et la protection de l'environnement. Alors que la norme Euro 4 vient d'entrer en vigueur pour tous les types de véhicules particuliers neufs, le dossier "Qualité de l'Air" rassemble les travaux réalisés par des organismes officiels sur le sujet. Il en ressort que la part des émissions polluantes des transports routiers ne cesse de diminuer et que les véhicules d'aujourd'hui polluent dans l'ensemble dix fois moins que ceux du début des années 90. (brochures disponibles sur le site ou sur demande au 01 49 52 51 24)



Cette brochure a été conçue par le CCFA, 2, rue de Presbourg 75008 Paris

Téléphone : 33 1 49 52 51 00 – Télécopie : 33 1 47 23 74 73 – Site Internet : www.ccfa.fr – Mél : ccfa@ccfa.fr

Conception, réalisation : SYNELOG - Crédits photo : Peugeot, Citroën, Renault, Renault Trucks, Getty Images

2006
PARIS
**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE**
30 SEPTEMBRE - 15 OCTOBRE



PARIS EXPO - PORTE DE VERSAILLES

du mardi au vendredi : 10h-22h

samedi, dimanche, lundi : 10h-20h

Billets en vente : www.mondial-automobile.com - tél : 0892 700 891*
Magasins Auchan, Carrefour, Cora, Fnac, Géant, Leclerc, Virgin Megastore
Billets combinés RATP.