

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2021

CCFA



5,3
millions

de véhicules produits
par les constructeurs
français dans le monde



79 %

des véhicules produits
par les groupes
français sont vendus
hors de France



6,9
milliards

d'euros de dépenses
de recherche et
développement de la
branche automobile en
France en 2019



41
milliards

d'euros d'exportations
des produits industriels
automobiles de la
France



85 %

Part des transports
intérieurs de voyageurs
en France réalisés
par les voitures
particulières



86 %

Part des transports
intérieurs de
marchandises en
France réalisés par la
route



SOMMAIRE

Monde

Production	6
Marchés & parcs	10
Échanges	12

Europe

Marchés & parcs	14
Données sur l'industrie automobile	23

France

Les groupes français	24
Données sur l'industrie automobile	28
Compétitivité	30
Filière	32
Recherche & développement	34
Échanges	36
Marchés & parcs	38
Transport : voyageurs et marchandises	48
Achats d'automobiles	62
Environnement	66
Impact économique & emploi	68

Statistiques

Monde	72
Europe	74
France	82
Les adresses utiles	96

« L'Industrie Automobile Française – Analyses et statistiques » est disponible sur le site du CCFA pour la somme de 3 €, qui seront versés intégralement à un organisme de formation des jeunes dans la filière.

LE MOT DU PRÉSIDENT



2020, 2021, 2022 des crises, toujours des crises

Le système dépressionnaire reste très présent pour l'industrie automobile. 2021 a été aussi perturbée que l'année 2020 et il ne nous a pas été possible de sortir notre brochure Analyse et Statistiques dans les délais cette année. De nombreuses données sont publiées plus tardivement et l'actualité a imposé de nouvelles échéances.

2022 commence avec la guerre en Ukraine, espérons que cette nouvelle crise trouve son issue rapidement et que l'Europe retrouve la paix. Espérons également que 2022 voie la fin de la Covid-19 (même s'il y a une résurgence épidémique en Chine) et de la pénurie des semi-conducteurs afin que l'économie retrouve un rythme de croissance.

En 2020, les marchés automobiles mondiaux se sont contractés à 78 millions de véhicules, soit une baisse de 14 % après le recul de 4,5 % en 2019. Par rapport à la meilleure année automobile de l'histoire, observée en 2018, le marché a baissé de 17,5 millions d'unités (-18 %). L'impact de la crise sanitaire a été particulièrement fort en Europe (-24 %) et sur le continent américain (-19 %), tandis que l'Asie résistait mieux (-8 %) grâce à la Chine (-2 %) qui représente près du tiers du marché mondial.

Les groupes français solidement implantés en Europe (27 % du marché européen des véhicules légers) ont été très affectés par la crise. Leur présence croissante dans d'autres zones du monde notamment en Amérique du Sud, en Russie, en Inde, ... également affaiblies, n'a pu limiter l'ampleur du recul.

En 2020, les constructeurs français ont produit 5,3 millions de véhicules légers soit 7 % de la production automobile mondiale.

Pour l'année 2021, la pénurie des semi-conducteurs a pris le relais de la crise de la Covid-19 et a limité l'ampleur de la reprise du marché qui n'a progressé que de 5 % et reste en retrait de 10 % par rapport à 2019. En Europe,

marché socle des constructeurs français, les ventes sont restées stables à bas niveau, tandis qu'elles progressaient plus fortement en Asie et en Amérique.

En France, premier débouché des groupes français, le marché reste très bas comme le marché européen.

La mobilité automobile a subi les effets du confinement mais elle a rapidement retrouvé ses marques en France, tant pour les personnes avec 85 % des déplacements, que pour les marchandises avec 86 % des tonnages transportés. En 2021, la consommation de carburants automobiles a progressé, pour se rapprocher des niveaux de 2019, témoignant de la résilience de ce mode de transport.

Dans cet environnement perturbé, les ventes mondiales des groupes français restent à un niveau bas et des stratégies spécifiques ont été déployées pour restaurer la rentabilité des groupes, afin de continuer à investir dans les trois disruptions.

- La transition énergétique s'affirme avec le développement des ventes de véhicules électriques, d'hybrides rechargeables, ... grâce à une offre élargie. Il faut toutefois s'intéresser aussi aux autres technologies comme l'hydrogène qui répondra davantage aux besoins des entreprises dans le futur... si les prix sont accessibles.
- La transition numérique suit une voie très engagée sur la connectivité qui s'impose dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les travaux sur les véhicules autonomes sont apparus moins prioritaires dans un contexte économique plus difficile et avec une capacité des clients à acheter ces nouvelles fonctionnalités qui n'est pas encore consolidée.
- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nouveaux projets et recherches.

Crise sanitaire de la Covid, pénurie des composants électroniques, hausse importante des prix de l'énergie et des matières premières, conflit en Ukraine, nous restons dans une période

d'incertitudes majeures. Pourtant, les constructeurs doivent continuer à investir non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires (environnementales, ...) mais aussi pour faire face aux transitions numérique et servicielle. Depuis 2015, les dépenses totales de R&D en France ont progressé de 25 % et s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en 2019.

Au sein de l'industrie automobile mondiale, la concurrence est intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national se maintient. Malgré tous les efforts du gouvernement avec le CICE, la baisse de la fiscalité de production et le maintien du crédit impôts recherche (CIR), la compétitivité reste décalée par rapport à la moyenne européenne et il est nécessaire de poursuivre la réduction de la fiscalité de production.

2020, 2021, 2022 ! les crises, on l'a vu, se succèdent et les constructeurs français s'adaptent continuellement pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels. Ils produisent, ils restructurent, ils innovent et investissent toujours. Mais, pour la France, les pouvoirs publics doivent continuer à améliorer l'environnement de la compétitivité de l'industrie française et à prendre en compte les capacités de l'écosystème automobile dans le cadre de la transition écologique. Après trois années de crise, les constructeurs restent compétitifs et seront prêts pour un nouvel élan dès que l'embellie sera en vue.

Bonne lecture !

Thierry COGNET

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La représentation professionnelle de l'Automobile a commencé en 1898 avec la création de la Chambre Syndicale de l'Automobile-CSA. En 1909, les constructeurs d'automobiles ont pris leur indépendance et ont fondé la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles-CSCA qui a fait place en 1991 au Comité des Constructeurs Français d'Automobiles-CCFA. Actuellement, il a pour adhérents : Alpine, PSA (Automobiles Citroën - Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il 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 qui sont traitées par l'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie - UIMM) sur le plan national et international. Il a une filiale AAA DATA dont l'objet est de fournir des solutions à ses clients grâce à sa présence sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la Data notamment automobile.

En 2021, le Comité des constructeurs assure directement ses missions d'études (économie, statistiques et transports) et se repose principalement sur la Plateforme Filière Automobile et Mobilités - PFA pour celles de communication et de lobbying.

Les autres branches du secteur automobile industriel, également adhérentes de la PFA, sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services - FFC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP).

En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs ont mis en place la PFA, Filière Automobile et Mobilités, dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. En 2012, le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (GRA), ayant pour vocation de structurer la recherche et développement, sont créés. Fin 2017, dans le contexte des transitions énergétique, numérique et servicielle, la PFA entre dans une nouvelle étape avec pour missions : l'animation de la dynamique d'innovation, l'action en faveur de la compétitivité tout au long de la filière, le travail d'anticipation en matière d'emplois et de compétences, l'expression des positions communes de la filière, la coordination de l'organisation des salons professionnels et la communication filière.

Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

L'aval du secteur automobile est représenté par le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) qui rassemble les métiers du commerce de véhicules, de la distribution de carburants, de la réparation, du recyclage et des services automobiles.

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.



1898

**Année de création de
la Chambre Syndicale
de l'Automobile**



TÉLÉPHONE : +33 1 49 52 51 00

SITE INTERNET : www.ccfa.fr

E-MAIL : ecostats@ccfa.fr