

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE ANALYSE ET STATISTIQUES



Édition
2008



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

SOMMAIRE



ÉDITORIAL 01

Xavier Fels, Président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

MONDE 04



Production 2000-2007
Marchés
Échanges

EUROPE 12



Les marchés par type, par pays, par groupe...
Le parc de voitures particulières
L'industrie automobile

FRANCE 22

Les constructeurs français : implantation, production, débouchés,
facteurs de compétitivité de l'industrie automobile française...

L'industrie en France : recherche et développement, commerce extérieur...

Les marchés : diesel, carrosserie, occasion, DOM...

Utilisation : taux de motorisation, circulation routière et émissions de CO₂,
transports intérieurs de voyageurs et de marchandises,
coût de la mobilité voyageurs et marchandises...

Dépenses : indices de prix, consommation, financement...

Impacts économiques et emploi : distribution, fournisseurs...



STATISTIQUES

MONDE 52

EUROPE 55

FRANCE 62



ÉDITORIAL



« LE MODÈLE "GÉNÉRALISTE" FRANÇAIS A MONTRÉ SON EFFICACITÉ ET LE RÉCENT RENOUVELLEMENT DES GAMMES A IMPACTÉ LE MARCHÉ DE MANIÈRE POSITIVE. »

Chère lectrice, cher lecteur,

Plus que jamais, l'automobile est au cœur de l'activité et des réflexions dans nos sociétés. Plus de 70 millions de véhicules neufs ont été vendus dans le monde en 2007. L'Europe, l'Amérique du Nord et le Japon constituent des marchés de renouvellement avec leur lot d'innovations, tandis que les pays émergents, notamment les BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine), connaissent une très forte croissance. Sur les six premiers mois de 2008, près de 9 millions de véhicules ont été immatriculés en Europe occidentale, dont plus de 1,4 million en France. On note que le secteur automobile, en Europe, représente un tiers des dépenses de Recherche et Développement industrielles. En France, le critère des dépôts de brevets à l'INPI est éloquent : en 2007, les deux premiers sont PSA Peugeot Citroën (921 brevets) et Renault (865 brevets).



Xavier Fels
Président du CCFA

En France, où 83 % des transports de voyageurs sont réalisés en voiture, un salarié français sur dix travaille, directement ou indirectement, pour le secteur automobile au travers de ses activités de production et de services ou pour le transport routier. Dans ce document, vous pourrez constater combien les constructeurs français sont dynamiques, tant sur les marchés traditionnels que sur les marchés émergents. Le modèle "généraliste" français a montré son efficacité et le récent renouvellement des gammes a impacté le marché de manière positive, pour les véhicules particuliers comme pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels. PSA Peugeot Citroën, Renault et Renault Trucks ont su proposer les produits, technologiques mais abordables, que les clients demandaient, notamment dans le nouveau contexte énergétique et de développement durable. En 2007, cela s'est traduit par une hausse significative de 4,6 % de la production mondiale des constructeurs français, en adéquation avec la hausse du marché mondial. Le marché français des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, de son côté, a été bien orienté au premier semestre 2008 (+4,6 %), grâce à l'attractivité des nouveaux modèles, accompagnée par le système de financement public de Bonus-Malus favorisant les voitures économes en carburant et donc peu émettrices de gaz à effet de serre. Les véhicules industriels sont restés, quant à eux, sur la forte progression entamée l'année dernière et terminent le premier semestre à +22,1 %. Au sein du marché des voitures particulières en croissance, l'attrait du bonus fiscal, qui amplifie l'effet de la hausse du prix des carburants, a contribué à déplacer de 10 % la part des voitures émettant moins de 130 g de CO₂/km (modèles compacts et économes) au détriment de celle de plus de 160 g (grandes berlines et tout-terrain notamment). C'est un changement spectaculaire, la gamme économique et inférieure représentant maintenant une immatriculation de voiture sur deux. Cette tendance durable est favorable à l'environnement et à la moindre dépendance énergétique de notre pays. Notons que, sur ce marché vertueux, les constructeurs français sont particulièrement performants.

L'action réglementaire et fiscale de l'Union européenne et des pays membres, dans le secteur de l'automobile et des transports, est restée très soutenue cette année. Elle se développe tant sur le plan national, notamment sur la fiscalité (Bonus-Malus) et la politique des transports, qu'au niveau des instances communautaires. Parlement, Conseil et Commission européens sont en train de finaliser la réglementation visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le projet prévoit une réduction à 120 g des émissions de CO₂ des nouveaux véhicules à partir de 2012 (les technologies des



ÉDITORIAL



moteurs contribuant jusqu'à 130 g, et 10 g étant trouvés par d'autres initiatives comme l'utilisation de biocarburants ou la conduite écologique). Les actions européennes des constructeurs portent aussi sur les modalités d'application des normes Euro 5 (2009) et Euro 6 (2014) pour les véhicules particuliers, et Euro VI (2014 en projet) pour les véhicules industriels. De même, les discussions se poursuivent sur le droit de la concurrence, notamment pour le régime de la distribution automobile, la protection de la propriété intellectuelle et les négociations à l'OMC sur le commerce international.

L'augmentation du prix des carburants et des matières premières (celui de l'acier en particulier) affecte tout spécialement l'industrie automobile. Produire et transporter devient plus cher et 2008 ne sera pas une année facile pour la construction automobile. La croissance globale du marché est liée aux pays émergents, qui la soutiennent. La Chine a un peu ralenti sa croissance, mais celle-ci reste très soutenue en Amérique du Sud et la Russie est en train de devenir le premier marché européen devant l'Allemagne.

En Europe occidentale, on observe une situation contrastée où, si l'Allemagne et la France se maintiennent, plusieurs marchés chutent (l'Espagne et l'Italie en particulier), tandis que l'Europe centrale et l'Europe de l'Est gardent un bon développement. L'Amérique du Nord est, quant à elle, entrée dans une crise profonde aux répercussions aussi importantes pour les constructeurs nationaux que pour les étrangers. Dans ce contexte, le Japon (qui connaît un marché intérieur morose) voit, de plus, ses constructeurs affectés par la chute du marché américain.

Le CCFA est au cœur du secteur automobile. Sur le plan national, avec les autres associations professionnelles du secteur (CNPA, pour la distribution et la réparation, FIEV, pour les équipementiers et CSIAM, pour les marques importées), il est toujours très impliqué dans les discussions collectives et les grands projets touchant l'automobile et le cadre dans lequel elle s'inscrit. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein de grandes organisations représentatives du monde économique, comme le MEDEF, l'UIMM et le GFI, mais aussi dans les organisations spécialisées comme l'URF ou le GERPISA. Sur le plan international, il défend les intérêts français au sein de l'ACEA et de l'OICA et contribue activement à la production statistique de ces organisations.

La lecture de cette nouvelle édition d'"Analyse et Statistiques" devrait, je l'espère, toujours vous convaincre de la qualité de nos travaux, conduits avec la volonté de mieux comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Aussi, n'hésitez pas à nous contacter et à consulter notre site web (www.ccfa.fr) pour toutes informations complémentaires que nous serons heureux de vous communiquer.

Bien cordialement.

Xavier Fels

Président du CCFA



LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) est un syndicat professionnel, qui compte sept adhérents (Alpine, Automobiles Citroën, Heuliez, Panhard, Automobiles Peugeot, Renault, 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) tant sur le plan national qu'international.

Le Comité des constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication auprès de ses adhérents, ainsi 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, CNPA, CARCOSERCO, Fédération des industries mécaniques, de la plasturgie...).

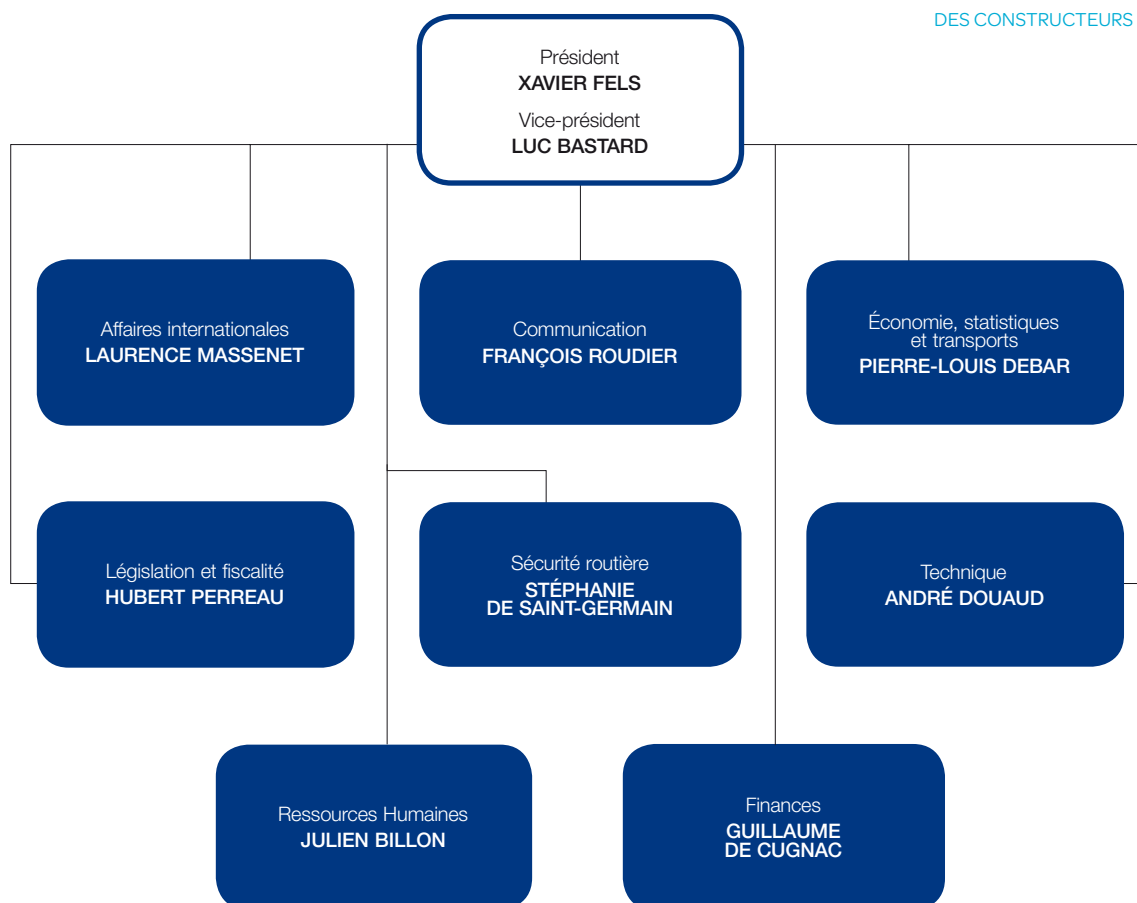
Les marques étrangères sont représentées par leur propre chambre syndicale (CSIAM).

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.

1909

ANNÉE DE LA CRÉATION DE LA CHAMBRE SYNDICALE
DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES





2007 : L'ASCENSION DE LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS A REPRIS

+53%

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

Après le fléchissement de 2006 qui était consécutif à neuf années de croissance, la production des constructeurs français a de nouveau augmenté en 2007, de 4,6 % à près de 6,2 millions de véhicules : depuis 1997, la hausse s'élève à 53 %, soit 2,1 millions de véhicules supplémentaires.

Sur cette période, les constructeurs français d'automobiles se sont appuyés à la fois sur leurs sites français et sur leurs implantations à l'étranger. En France, malgré les baisses observées depuis quelques années, les lourds investissements, destinés à pouvoir soutenir la concurrence étrangère tout en respectant les contraintes sociétales, ont permis de produire 50 000 véhicules de plus. À l'étranger, les constructeurs ont également réorganisé et développé leurs usines ; ils en ont aussi créé de nouvelles, pour produire 2,1 millions de véhicules supplémentaires et être ainsi plus proches des marchés.

En France, même avec les baisses constatées ces dernières années, un supplément de ventes de 0,2 million de véhicules entre 1997 et 2007 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 0,4 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 : 1,5 million (y compris désormais Renault Samsung Motors) dont 1,2 million au cours des six dernières années.

PRINCIPALES DONNÉES

En milliers	1997	2006	2007	Variation 2007/2006	Variation 2007/1997
Production mondiale des constructeurs français	4046	5917	6188	4,6 %	53,0 %
Voitures particulières	3472	5047	5301	5,0 %	52,7 %
Véhicules utilitaires légers	507	813	830	2,0 %	63,5 %
Total véhicules légers	3979	5861	6131	4,6 %	54,1 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	56	58	2,8 %	62,0 %
Production des constructeurs français en France	2525	2791	2573	-7,8 %	1,9 %
Voitures particulières	2235	2380	2165	-9,0 %	-3,1 %
Véhicules utilitaires légers	258	366	352	-3,7 %	36,7 %
Total véhicules légers	2493	2746	2518	-8,3 %	1,0 %
Véhicules industriels	30	45	55	22,3 %	86,5 %
Livraisons hors de France	2822	4292	4697	9,4 %	66,4 %
Voitures particulières	2526	3739	4110	9,9 %	62,7 %
Véhicules utilitaires légers	276	517	549	6,2 %	98,8 %
Total véhicules légers	2802	4256	4659	9,5 %	66,3 %
Véhicules industriels	20	37	38	2,6 %	91,9 %
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	1810	2154	19,0 %	227,0 %
Voitures particulières	563	1629	1958	20,2 %	248,0 %
Véhicules utilitaires légers	88	161	178	10,7 %	101,4 %
Total véhicules légers	651	1790	2136	19,3 %	228,1 %
Véhicules industriels	8	19	18	-6,6 %	134,8 %
Immatriculations en France	2068	2499	2584	3,4 %	24,9 %
Voitures particulières	1713	2001	2065	3,2 %	20,5 %
Véhicules utilitaires légers	313	440	461	4,9 %	47,5 %
Total véhicules légers	2026	2441	2526	3,5 %	24,7 %
Véhicules industriels	39,3	53,1	52,5	-1,1 %	33,8 %
Cars et bus	3,1	5,2	5,5	4,7 %	75,8 %
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe (17 pays)	3300	3917	3862	-1,4 %	17,0 %
Voitures particulières	2841	3208	3137	-2,2 %	10,4 %
Véhicules utilitaires légers	432	673	690	2,6 %	59,8 %
Total véhicules légers	3273	3880	3827	-1,4 %	16,9 %
Véhicules industriels	27	37	35	-6,5 %	27,0 %

PÉNÉTRATION DES GROUPES FRANÇAIS (véhicules légers neufs)

		2006	2007	Variation 2007/2006
En France (marques)	(En pourcentage)	56,9 %	54,4 %	-2,5 points
En Europe hors France	(En pourcentage)	17,3 %	16,9 %	-0,4 point
En Europe	(En pourcentage)	23,2 %	22,7 %	-0,5 point

PÉNÉTRATION DES MARQUES FRANÇAISES (véhicules industriels neufs)

En Europe	(En pourcentage)	10,5 %	9,9 %	-0,7 point
-----------	------------------	--------	-------	------------

**POIDS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE
(PSA Peugeot Citroën, Renault-Dacia-Samsung et Renault Trucks)**

Voitures particulières	(En pourcentage)	10,1 %	10,0 %	-0,1 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,5 %	4,4 %	-0,1 point
Total	(En pourcentage)	8,5 %	8,5 %	-0,1 point

COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE DE LA FRANCE

Exportations	(En milliards d'euros)	51,7	51,8	+0,1 %
Importations	(En milliards d'euros)	45,6	50,3	+10,1 %
Solde	(En milliards d'euros)	6,1	1,5	-4,6

POIDS DE L'AUTOMOBILE DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE BIENS

Exportations	(En pourcentage)	13,4 %	13,1 %	-0,4 point
Importations	(En pourcentage)	10,7 %	11,2 %	+0,5 point

DONNÉES MONDIALES DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (PSA Peugeot Citroën + Renault)

Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	96,6	101,3	+4,9 %
Investissements	(En milliards d'euros)	6,0	5,2	-13,4 %
Effectifs	(En milliers de personnes)	341	338	-0,8 %

LES EFFECTIFS DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

		2007
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	275
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	(En pourcentage)	10 %
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2465
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	10 %

Depuis 2004, le rythme de la croissance économique mondiale est élevé, proche de 5%. 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 2% aux États-Unis et au Japon, et près de 3% dans l'Union européenne 15 pays.

Cependant, l'année 2007 a été marquée par le début d'une crise financière aux États-Unis et la poursuite de la hausse des prix des matières premières. Dans les pays de l'OCDE, si le pouvoir d'achat des consommateurs est affecté par la hausse des prix des carburants, des prix alimentaires et du logement, les constructeurs français d'automobiles doivent faire face, non seulement aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, mais aussi aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement de l'argent et à une appréciation de l'euro face aux autres principales monnaies, tout en continuant de répondre aux demandes sociétales.

Dans cet environnement économique, le marché mondial de l'automobile a augmenté de plus de 4%, dépassant pour la première fois les 70 millions de véhicules. En Europe occidentale, les marchés automobiles ont progressé de 1%, 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.

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. PSA Peugeot Citroën va ainsi investir avec Mitsubishi dans la construction d'une usine en Russie et Renault va développer un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ.

L'Asie, tirée essentiellement par la Chine et l'Inde, a bénéficié d'une croissance automobile soutenue et a vu ses marchés progresser vigoureusement. Les constructeurs français ont pu y accroître leurs ventes. En outre, les décisions d'investissements (PSA Peugeot Citroën pour une deuxième usine en Chine ainsi que Renault en Inde) viendront soutenir cette croissance.

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.



MONDE



LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2007, la production mondiale de véhicules a continué de s'accroître, à 73 millions de véhicules (+ 6 % par rapport à 2006), soit près de 4 millions de véhicules supplémentaires.

Les tendances observées depuis l'année 2000 se sont poursuivies : la production a baissé en Amérique du Nord (-3 % par rapport à 2006) ; elle est restée stable sur l'ensemble du continent, grâce à la vive hausse enregistrée en Amérique latine (+16 %). En Europe au sens large, les marchés dynamiques des véhicules utilitaires et ceux d'Europe centrale et orientale ont entraîné un rebond de la production en Europe occidentale (+2 %) et de vigoureuses croissances dans les nouveaux États membres de l'Union européenne (+25 %), en Russie (+10 %) et en Turquie (+11 %).

La Chine a continué de contribuer de manière importante à la croissance de la production mondiale : 41 % en 2007, soit 1,6 million de véhicules supplémentaires. L'Asie-Océanie, dans son ensemble, a progressé de 9 %, soit 2,5 millions de véhicules supplémentaires, dont 290 000 en Inde, 250 000 en Corée du Sud, 240 000 en Indonésie, Iran, Malaisie et Thaïlande réunis, et 110 000 au Japon.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2006 milliers	%	2007 milliers	%	2006 milliers	%	2007 milliers	%	2006 milliers	2007 milliers	2007/2006 %
Europe	18 100	36,3	19 331	36,4	3 299	17,1	3 514	17,5	21 399	22 845	6,8
dont :											
Europe occidentale	13 935	27,9	14 216	26,8	2 341	12,1	2 475	12,3	16 276	16 691	2,6
Allemagne	5 399	10,8	5 709	10,8	421	2,2	504	2,5	5 820	6 213	6,8
Belgique	882	1,8	790	1,5	36	0,2	45	0,2	918	834	-9,1
Espagne	2 079	4,2	2 196	4,1	699	3,6	694	3,5	2 777	2 890	4,0
France	2 723	5,5	2 551	4,8	446	2,3	465	2,3	3 169	3 016	-4,8
Italie	893	1,8	911	1,7	319	1,7	373	1,9	1 212	1 284	6,0
Royaume-Uni	1 442	2,9	1 535	2,9	208	1,1	216	1,1	1 650	1 750	6,1
Suède	289	0,6	317	0,6	44	0,2	49	0,2	333	366	9,9
Europe centrale et orientale	3 619	7,3	4 480	8,4	516	2,7	575	2,9	4 135	5 055	22,2
Turquie	546	1,1	635	1,2	442	2,3	465	2,3	988	1 099	11,3
Amérique	9 303	18,6	9 293	17,5	9 762	50,6	9 816	48,8	19 065	19 109	0,2
dont :											
ALENA ⁽¹⁾	6 892	13,8	6 475	12,2	9 017	46,7	8 979	44,7	15 909	15 454	-2,9
Amérique du Sud	2 411	4,8	2 818	5,3	745	3,9	837	4,2	3 156	3 655	15,8
Asie-Océanie	22 176	44,4	24 094	45,4	6 014	31,2	6 562	32,6	28 190	30 656	8,7
dont :											
Japon	9 755	19,5	9 945	18,7	1 729	9,0	1 652	8,2	11 484	11 596	1,0
Chine	5 233	10,5	6 381	12,0	2 045	10,6	2 501	12,4	7 278	8 882	22,0
Corée du Sud	3 489	7,0	3 723	7,0	351	1,8	363	1,8	3 840	4 086	6,4
Afrique	340	0,7	330	0,6	230	1,2	212	1,1	570	542	-4,8
TOTAL	49 919	100,0	53 049	100,0	19 304	100,0	20 103	100,0	69 223	73 153	5,7
Variation 2007/2006		+6,3 %				+4,1 %				+5,7 %	

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés.

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

Sources : CCFA, OICA.

En 2007, la production de voitures particulières a augmenté de 6,3 % et celle de véhicules utilitaires de 4,1 %. En Europe au sens large, la hausse a été similaire pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires. Cependant, en Europe occidentale, la hausse pour les voitures particulières (+2 %) a été inférieure à celle des véhicules utilitaires (+6 %), alors que le phénomène inverse était observé en Turquie et en Europe centrale et orientale. Dans les autres régions, les variations ont été semblables, proches de la stabilité pour l'Amérique et en hausse de 9 % pour l'Asie-Océanie.

Par pays et tous véhicules confondus, la production a augmenté dans tous les pays en Amérique latine et dans la majorité des pays en Asie, alors que la situation est restée contrastée en Europe occidentale : baisses en France (-5 %) et en Belgique (-9 %), hausses de 4 % en Espagne, de 6 % en Italie et au Royaume-Uni et de 7 % en Allemagne.

19,7 MILLIONS

DE VÉHICULES PRODUITS DANS L'UNION EUROPÉENNE (27 PAYS),
PREMIÈRE ZONE PRODUCTRICE DANS LE MONDE



MONDE



LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

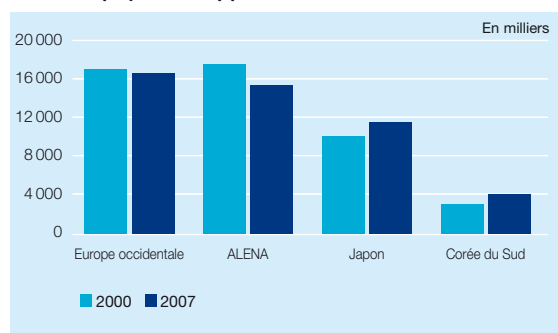
Entre 2000 et 2007, la production mondiale de véhicules (73 millions) s'est accrue de 15 millions d'unités, ce qui constitue un rythme exceptionnel.

Dans les pays ou zones développés, la production a légèrement baissé (-200 000 véhicules) à près de 48 millions de véhicules, représentant moins des deux tiers de la production mondiale, contre plus de 80 % en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a baissé de 2,2 millions de véhicules et celle en Europe occidentale de 400 000 véhicules, alors qu'elle progressait au Japon (+1,5 million de véhicules) et en Corée du Sud (+1 million de véhicules), ces deux pays bénéficiant d'évolutions de taux de change très favorables.

L'intégralité de la hausse de la production mondiale sur cette période a été observée sur les cinq zones suivantes : Chine (+6,8 millions de véhicules, soit une contribution à la hausse de 46 %), Turquie et Europe centrale et orientale (+3,1 millions de véhicules et une contribution de 21 %), Indonésie, Iran, Malaisie et Thaïlande (+1,8 million de véhicules), Amérique du Sud (+1,6 million de véhicules) et Inde (+1,5 million de véhicules). Ces trois dernières zones ont contribué au dernier tiers de la croissance mondiale sur la période.

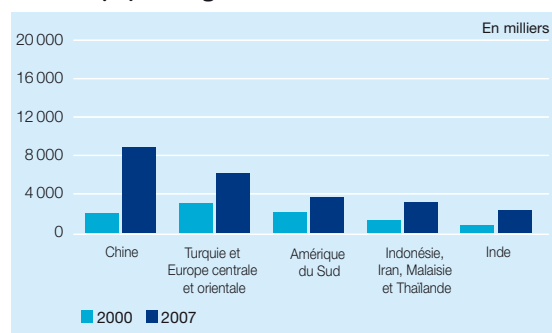
LA PRODUCTION MONDIALE TOUS VÉHICULES

Zones ou pays développés



Sources : CCFA, OICA.

Zones ou pays émergents

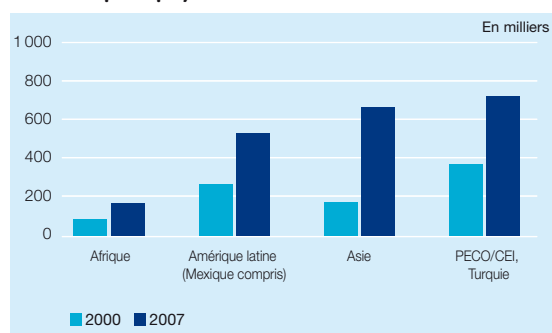


Sources : CCFA, OICA.

Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones. Leurs livraisons hors de l'Europe 17 pays ont progressé de près de 1,2 million entre 2000 et 2007 pour s'élever à plus de 2,1 millions de véhicules.

Leurs livraisons ont ainsi progressé de près de 100 000 véhicules en Afrique, de plus de 250 000 en Amérique latine y compris le Mexique, de plus de 350 000 en Turquie et dans les pays d'Europe centrale et orientale, et de près de 500 000 véhicules en Asie.

Évolution des débouchés des constructeurs français hors Europe 17 pays : tous véhicules



Source : CCFA.

+15

MILLIONS

DE VÉHICULES, HAUSSE
DE LA PRODUCTION
MONDIALE ENTRE
2000 ET 2007



MONDE



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

8,5%

PART DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LA
PRODUCTION MONDIALE
D'AUTOMOBILES
EN 2007

PSA Peugeot Citroën, qui s'appuie toujours sur sa croissance interne, a produit près de 3,5 millions de véhicules ; il est installé à la septième place dans le classement mondial des constructeurs.

Renault, qui continue de développer sa croissance tant externe qu'interne, a augmenté sa production à près de 2,7 millions d'unités. Il est le dixième constructeur automobile mondial.

La production des constructeurs français a représenté 8,5% de la production automobile mondiale, soit moins que le plus haut atteint en 2001 avec 9,8%, mais plus que les 7,3% de 1997.

L'évolution de la production des constructeurs français a été contrastée au cours de l'année 2007 ; le second semestre a de nouveau été en phase avec le rythme de croissance mondiale.

PRODUCTION MONDIALE, EN NOMBRE DE VÉHICULES, EN 2007

En milliers	Tous véhicules ⁽¹⁾	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers ⁽²⁾	Véhicules industriels ⁽²⁾	Autocars et autobus ⁽²⁾	
Toyota-Daihatsu-Hino ⁽³⁾	1	9 498	7 928	1 337	148	86
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	2	9 350	6 260	3 056	33	2
Groupe Volkswagen	3	6 268	5 964	257	40	8
Ford (Jaguar, Volvo cars)	4	6 248	3 566	2 586	96	-
Hyundai-Kia	5	3 987	3 578	148	159	101
Honda	6	3 912	3 869	43	-	-
PSA Peugeot Citroën	7	3 457	3 025	433	-	-
Nissan	8	3 431	2 651	642	131	7
Fiat-Iveco-Irisbus	9	2 679	1 991	537	128	25
Renault-Dacia-Samsung	10	2 669	2 276	393	-	-
Suzuki-Maruti	11	2 596	2 284	312	-	-
Chrysler	12	2 539	755	1 779	5	-
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	13	2 097	1 335	257	439	65
BMW (Mini inclus)	14	1 542	1 542	-	-	-
Mitsubishi	15	1 412	1 101	304	7	-
Mazda	16	1 287	1 166	118	3	-
AvtoVAZ	17	736	736	-	-	-
Groupe FAW (hors VW, Toyota)	18	691	691	-	-	-
Tata (Telco)	19	588	243	170	158	17
Fuji (Subaru)	20	585	513	72	-	-
Chana Automobile Liability (hors Ford)	21	544	544	-	-	-
Isuzu	22	532	-	50	479	4
Beijing AIG (hors Hyundai, Daimler)	23	454	454	-	-	-
Dongfeng (hors PSA, Honda, Kia)	24	437	437	-	-	-
Chery Auto	25	428	428	-	-	-
SAIC-Ssangyong-Nanjing (hors GM, VW)	26	313	313	-	-	-
Brilliance (hors BMW)	27	294	294	-	-	-
Gaz	28	249	39	180	30	-
Volvo-Renault Trucks-Mack-Nissan Diesel	29	236	-	15	210	11
Harbin Hafei Automotive	30	231	231	-	-	-
Zhejiang Geely	31	217	217	-	-	-
Anhui Jianghuai Auto	32	210	210	-	-	-
Mahindra & Mahindra	33	169	104	64	-	-
Paccar-DAF	34	127	-	-	127	-
Great Wall Motor	35	123	123	-	-	-
Changhe Aircraft Industrie	36	112	112	-	-	-
Porsche	37	107	107	-	-	-
BYD	38	100	100	-	-	-
China National	39	100	100	-	-	-
MAN-ERF-NEOMAN Bus	40	98	-	-	92	6
Navistar	41	87	-	-	71	16
Fujian	42	84	84	-	-	-
Scania	43	78	-	-	71	7
UAZ	44	72	32	40	-	-
Shannxi Auto	45	68	68	-	-	-
Shangdong Kaima	46	66	66	-	-	-
Total des constructeurs cités	71 107	55 534	12 793	2 426	354	
Autres constructeurs (Chine, Inde, Russie, Pologne, Turquie,...)	2 045					
TOTAL PRODUCTION	73 153					

(1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

(2) Limitations de tonnages non homogènes.

(3) dont Daihatsu 856 000 et Hino 107 000.

Sources : OICA, CCFA.

La vive progression de la production mondiale de véhicules (près de +6%) a généralement favorisé tous les constructeurs, hormis ceux dont la présence en Amérique du Nord était trop prépondérante, notamment au niveau des véhicules industriels.

Le groupe Toyota, y compris Daihatsu et Hino, a occupé comme en 2006 la première place du classement devant General Motors. En progression de 10%, le groupe Volkswagen a pris la troisième place à Ford, dont la production a continué de baisser.

Chez les constructeurs asiatiques, les évolutions de production ont été majoritairement haussières : si les développements de Suzuki-Maruti et de Honda se sont poursuivis, Mitsubishi et Nissan ont connu un rebond de leur production tandis que Mazda voyait la sienne baisser. Les principaux constructeurs européens ont connu une évolution positive : des progressions de plus de 10% ont été enregistrées chez BMW et chez Fiat, de 7% chez Renault, de 3% chez PSA Peugeot Citroën et de 2% chez Daimler.

MONDE



LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2007, les immatriculations de véhicules neufs dans le monde ont progressé pour la sixième année consécutive de plus de 4 % à 70 millions de véhicules ; en 2003, elles étaient inférieures à 60 millions d'unités.

Comme au cours des années précédentes, des croissances vigoureuses ont été enregistrées dans les zones émergentes : en Europe centrale et orientale (+ 21 %), en Asie hors Corée du Sud et Japon (+ 13 %), en Amérique du Sud (+ 25 %) et en Afrique (+ 6 %).

Dans les principaux pays industrialisés où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les variations des marchés sont moindres. Dans l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), les ventes ont fléchi pour la deuxième année consécutive (- 3 %). En Europe occidentale, les immatriculations ont progressé de près de 1 %, en raison de la hausse enregistrée sur les véhicules utilitaires. Enfin, le marché japonais a baissé de près de 7 %, retrouvant un niveau qu'il n'avait pas connu depuis 1983.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2006 milliers	%	2007 milliers	%	2006 milliers	%	2007 milliers	%	2006 milliers	2007 milliers	2007/2006 %
Europe	18 639	40,3	19 561	40,0	3 235	15,2	3 467	16,1	21 874	23 028	+5,3
dont :											
Europe occidentale	14 746	31,9	14 775	30,2	2 346	11,0	2 451	11,4	17 092	17 227	+0,8
Europe centrale et orientale	3 893	8,4	4 786	9,8	889	4,2	1 015	4,7	4 782	5 801	+21,3
Amérique	12 223	26,5	12 746	26,1	11 281	52,9	11 066	51,3	23 504	23 812	+1,3
dont :											
ALENA ⁽¹⁾	9 361	20,3	9 101	18,6	10 542	49,5	10 201	47,3	19 903	19 302	-3,0
États-Unis	7 821	16,9	7 618	15,6	9 228	43,3	8 842	41,0	17 049	16 460	-3,5
Amérique du Sud	2 863	6,2	3 645	7,5	739	3,5	865	4,0	3 601	4 510	+25,2
Asie-Océanie	14 442	31,3	15 652	32,0	6 377	29,9	6 580	30,5	20 820	22 232	+6,8
dont :											
Corée du Sud	976	2,1	1 040	2,1	244	1,1	249	1,2	1 220	1 289	+5,7
Japon	4 612	10,0	4 326	8,8	1 127	5,3	1 028	4,8	5 740	5 354	-6,7
Autres Asie-Océanie	8 854	19,2	10 286	21,0	5 006	23,5	5 303	24,6	13 860	15 589	+12,5
Afrique	893	1,9	945	1,9	416	2,0	444	2,1	1 309	1 389	+6,1
Total	46 197	100	48 904	100	21 310	100	21 557	100	67 507	70 461	+4,4
Variation 2007/2006			5,9 %				1,2 %			4,4 %	

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

Source : CCFA.

Aux États-Unis, la forte propension à consommer des ménages et les incitations commerciales n'ont pas empêché le marché de fléchir, pour la deuxième année consécutive, de 3 %.

En Europe, si le marché de la voiture neuve est resté stable (+0,2 %), celui des véhicules utilitaires a continué sa progression (+4,5 %). Dans les principaux pays et tous véhicules confondus, les immatri-

culations ont baissé en Allemagne (-8 %, contrecoup du relèvement de 3 points du taux de TVA intervenu début 2007) et sont restées stables en Espagne, à un niveau record (-0,7 %). Elles ont augmenté au Royaume-Uni (+2 %), en France (+3 %) et, de manière plus importante, en Italie (+7 %) en raison de l'introduction d'une prime à la casse.

Si, au Japon, les ventes ont retrouvé un niveau similaire à celles de 1983 à 5,3 millions de véhicules (-7 %), celles en Corée du Sud ont rebondi pour la troisième année consécutive (+6 %), après deux années de vifs reculs observés en 2003 et 2004.

La croissance de la zone Asie-Océanie est ainsi venue des autres pays (+13 %), dont notamment l'Inde, l'Iran et la Chine : dans ce dernier pays, le marché a dépassé pour la première fois les 8 millions d'unités. Après les baisses significatives observées en 2006, les ventes ont rebondi en Indonésie, sont restées stables en Malaisie et ont continué de baisser à Taïwan.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est poursuivie et les marchés ont progressé de 25 %, grâce aux hausses observées en Argentine (+23 %) et au Brésil (+28 %).

En Afrique, sur des volumes plus faibles, la croissance s'est élevée à 6 % : la baisse enregistrée en Afrique du Sud, principal marché du continent, a largement été compensée par le développement des ventes dans les pays du Maghreb et en Égypte.

22 %

PART DE L'ASIE-OCÉANIE HORS JAPON ET CORÉE DU SUD
DANS LES VENTES MONDIALES EN 2007



MONDE



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

En 2007, l'Union européenne (27 pays) est restée une zone ouverte où le développement des exportations s'est poursuivi, en particulier vers les pays de la Communauté des États indépendants.

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 ont continué de se développer, notamment pour les voitures particulières.

Au Japon, la diversification des débouchés de l'industrie automobile japonaise sur tous les continents (+10 % pour les exportations) a entraîné, dans un contexte de poursuite de dépréciation du yen, une croissance de la production (+1 %, dont +2 % pour les voitures particulières). Quant aux importations, elles représentent toujours moins de 5 % des immatriculations totales.

VOITURES PARTICULIÈRES

PRODUCTION	Union européenne ⁽¹⁾		États-Unis et Canada ⁽²⁾		Japon	
	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
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
2007	17 104	134	5 266	74	9 945	102

IMPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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 %
2007	2 400	14 %	2 654	50 %	235	2 %

EXPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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 %
2007	3 600	21 %	1 409	27 %	5 812	58 %

VÉHICULES UTILITAIRES

PRODUCTION	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
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
2007	2 613	164	8 093	178	1 652	47

IMPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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 %
2007	380	15 %	1 534	19 %	2	0 %

EXPORTATIONS ⁽²⁾	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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 %
2007	340	13 %	296	4 %	738	45 %

(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 intra-communautaires ne sont pas pris en compte.

(3) Source : Ward's à partir de 1999.

Sources : Eurostat, CCFA depuis 1991.

56%

PART DES VÉHICULES EXPORTÉS
DANS LA PRODUCTION JAPONAISE EN 2007

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

Dans l'Union européenne (actuellement, 27 pays), la croissance de la production de véhicules a été de 38 % et les échanges, déjà importants, ont continué de se développer, avec désormais un excédent dépassant le million de véhicules.

Aux États-Unis et au Canada, la hausse de la production a été de 14 % grâce au succès des véhicules utilitaires légers, même si une baisse est perceptible sur ces mêmes véhicules depuis l'année 2004. Les importations, déjà très significatives en 1990, continuent de s'accroître. Quant aux exportations, elles ont quintuplé depuis 1990, mais elles ne représentent que 13 % de la production (20 % pour l'UE et 56 % pour le Japon).

Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 13 % en raison du recul du marché intérieur. Après une décennie de baisse jusqu'en 2001 (-29 % par rapport à 1990), les exportations, en lien avec la dépréciation du yen, se sont sensiblement accrues depuis et dépassent à présent de 12 % le niveau de 1990. En outre, les constructeurs japonais ont créé de nombreux sites de production à l'étranger.



MONDE



LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

64%

PART DES COMMERCES
INTRARÉGIONAUX DANS
LE COMMERCE MONDIAL
DES PRODUITS
DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE

Selon l'OMC, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont continué de progresser vivement en 2006 : +10 % à 1 015 milliards de dollars. Ils ont représenté 9 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % 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 650 milliards de dollars (+7 %), soit 64 % du commerce mondial de ces mêmes produits. Cependant, de fortes disparités existent entre les différentes zones : si en Amérique du Nord (y compris le Mexique) et en Europe (hors Communauté des États indépendants), cette part s'élève à environ 80 %, elle atteint 56 % pour l'Amérique du Sud et à peine plus de 20 % pour l'Asie-Océanie.

Les échanges extrarégionaux se sont élevés à plus de 360 milliards de dollars (+16 %) : de nouveaux débouchés se sont développés, comme la CEI, l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient ou l'Afrique. La contribution de l'Asie-Océanie à cette hausse a été de 62 % ; en outre, cette hausse des exportations extrarégionales de l'Asie-Océanie a représenté plus de 97 % de l'accroissement total des exportations de cette zone.

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En milliards de dollars US				Exportations (FAB) / Importations (CAF) vers les / des grands pôles											
Zones	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord ⁽¹⁾			Union européenne ⁽²⁾			Japon			Autres pays		
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
2006	95,3	220,2	-124,9	63,6	99,5	-35,9	12,9	42,9	-30,0	1,6	57,2	-55,6	17,3	20,7	-3,4
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
2006	66,3	62,9	3,5	64,7	44,0	20,7	0,5	3,1	-2,6	0,1	4,6	-4,5	1,1	11,1	-10,0
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
2006	534,0	449,0	85,0	52,4	12,5	39,9	384,3	384,3	0,0	7,6	22,1	-14,5	89,8	30,1	59,7
Allemagne ⁽³⁾															
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
2006	180,4	78,0	102,4												
France ⁽³⁾															
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
2006	64,8	57,2	7,6												
Italie ⁽³⁾															
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
2006	30,5	44,7	-14,2												
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
2006	139,2	13,9	125,3	65,1	1,9	63,2	21,2	7,9	13,4				52,8	4,2	48,7
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
2006	43,1	5,2	37,9	13,3	0,6	12,6	10,2	2,3	7,8	0,5	1,5	-1,0	19,2	0,8	18,4
Chine (hors Hong Kong)															
2000	1,6	3,8	-2,2	0,6	0,6	0,0	0,2	1,3	-1,1	0,3	1,5	-1,2	0,5	0,4	0,1
2006	14,4	18,6	-4,2	4,8	1,8	3,0	2,1	7,8	-5,7	1,5	6,0	-4,5	6,0	3,0	3,0
Brésil															
2000	4,7	4,3	0,4	0,8	0,4	0,4	0,7	1,4	-0,7	0,0	0,4	-0,4	3,2	2,1	1,1
2006	13,0	6,0	7,0	3,7	0,9	2,8	1,5	2,1	-0,6	0,0	0,6	-0,6	7,8	2,5	5,4

(1) À partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique.

(2) 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.

(3) 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.

Source : GATT/OMC.

Entre 2005 et 2006, si le taux de change entre l'euro et le dollar est resté stable en moyenne annuelle, le yen s'est déprécié de plus de 5 % par rapport au dollar, alors que le won a continué son appréciation face au dollar (7 % en 2006).

En 2006, l'Allemagne, avec 180 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 18 %.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 139 milliards de dollars, dont 47 % vers l'Amérique du Nord, dégageant ainsi un solde commercial de 125 milliards de dollars.

Les États-Unis sont restés le premier importateur mondial de produits automobiles, avec 220 milliards de dollars ; le déficit en produits automobiles s'est élevé à 125 milliards de dollars, soit plus de 10 milliards de dollars par mois.

Les exportations des pays de l'Union européenne (25 pays) se sont élevées à 534 milliards de dollars, dont plus de 70 % d'échanges intra-communautaires.

La France a représenté plus de 6 % des exportations mondiales avec 65 milliards de dollars.

EUROPE



LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

14,8

MILLIONS

IMMATRICULATIONS
EN 2007 DE VOITURES
PARTICULIÈRES
NEUVES EN EUROPE
DE L'OUEST

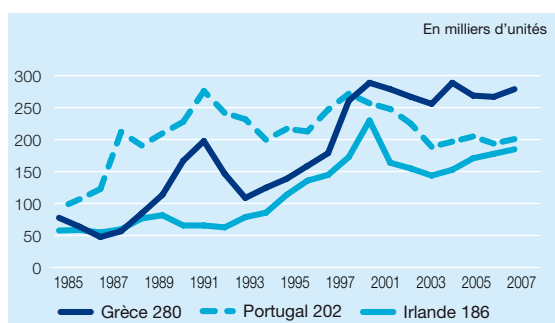
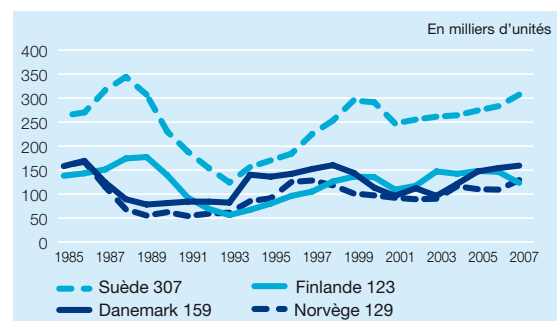
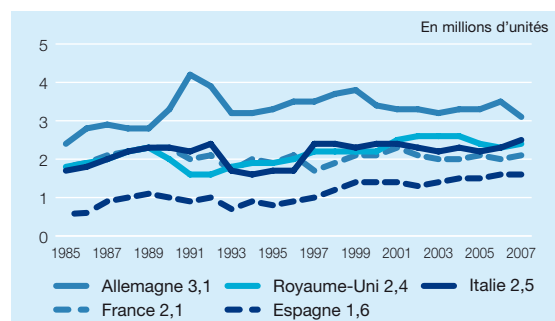
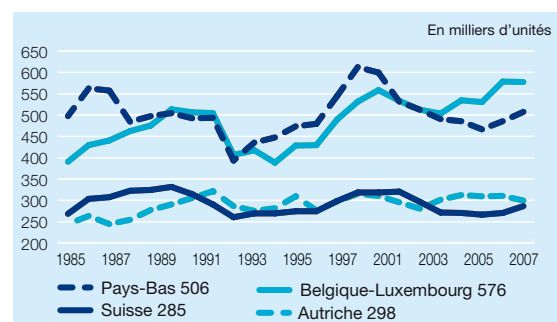
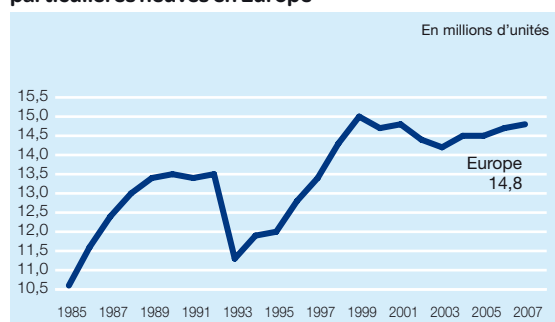
Avec 14,8 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale, le marché est resté stable par rapport à 2006 (+0,2%). Il se situe toujours au-dessus de 14 millions d'unités, seuil constituant un palier depuis 1998 et correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures.

Les variations par pays ont été disparates : -0,4% à 11,7 millions au sein des « 5 grands pays » et +2,7% à 3,1 millions dans les autres pays.

Le marché allemand a baissé de 320 000 unités, atteignant son niveau le plus bas depuis la réunification (contrecoup du relèvement, début 2007, du taux de TVA). Une prime à la casse a soutenu le marché italien (+170 000 voitures neuves). Des achats anticipés liés au nouveau système de bonus/malus ont amplifié la hausse du marché français (+3%).

Dans les autres pays, une nouvelle fiscalité a entraîné une hausse du marché suédois (+8%). Les variations les plus amples ont été observées en Finlande (-15%) et en Norvège (+18%).

Immatriculations de voitures particulières neuves en Europe



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. En 2006, des reclassifications de véhicules utilitaires légers en voitures particulières ont été effectués en Espagne : les variations à périmètre comparable par rapport à l'année 2005 ont été de -1,9% en Espagne et de +0,9% en Europe occidentale.

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 ont régulièrement dépassé le palier de 14 millions d'unités dans des contextes économiques plus ou moins favorables.

EUROPE

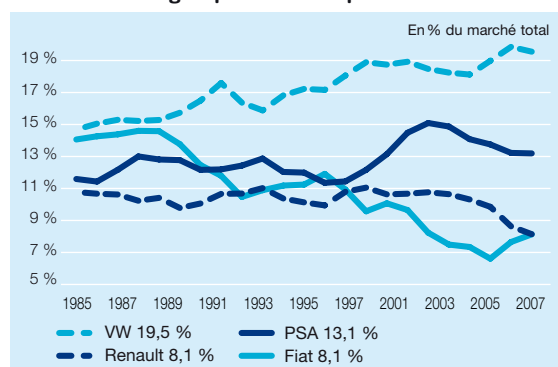


LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

L'année 2007 a été marquée, pour la quatrième année consécutive, par une diminution de la pénétration des groupes français sur le marché européen à 21,2 % contre un peu plus de 25 % entre 2001 et 2003. Le niveau de 1997 a presque été retrouvé. Cette tendance à la baisse s'explique par une concurrence qui n'a cessé de s'accroître, par une politique sélective des ventes, ainsi que par l'impact du cours du yen assez bas. L'année 2008 devrait être plus bénéfique pour les constructeurs français avec les lancements de nombreux nouveaux véhicules.

Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules, ont détenu chacun plus de 8 % du marché.

Pénétration des groupes ⁽¹⁾ en Europe



Depuis 1999, le groupe Volkswagen avec ses quatre principales marques conforte ses positions et a dépassé pour la deuxième année consécutive les 19 % de part de marché.

La pénétration des groupes français (21,2 % à eux deux) enregistre un recul de 0,5 point en 2007, retrouvant ainsi son niveau de 1997, après avoir dépassé 25 % entre 2001 et 2003.

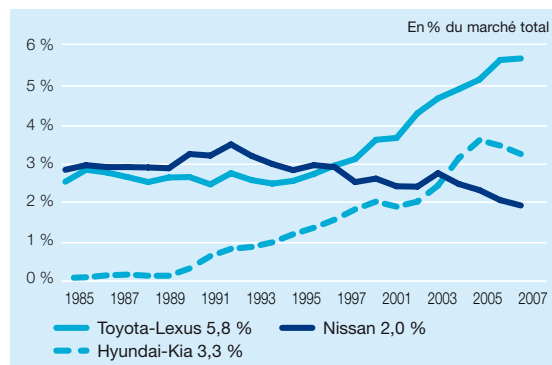
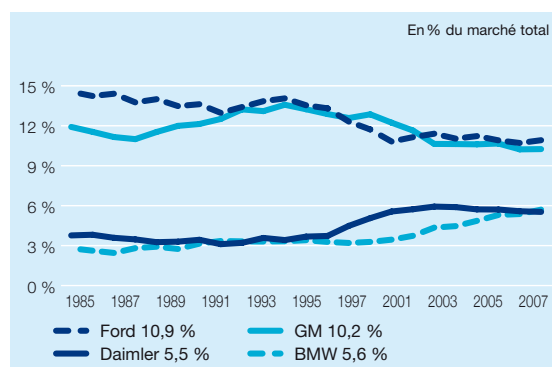
Depuis 2000, la part de marché du groupe Ford est proche de 11 %. Elle devance celle de General Motors depuis 2002 (stable à 10,2 % en 2007). Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes s'élevaient à plus de 13 % chacun.

Le groupe Fiat a repris pour la deuxième année consécutive quelques parts de marché et sa pénétration a retrouvé à 8,1 % son niveau de 2002 (près de 12 % en 1997 et 15 % en 1989).

Le groupe Daimler, désormais hors Chrysler, a consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules ; il a occupé 5,5 % du marché.

Le groupe BMW, y compris la marque Mini, a continué sa progression et sa pénétration s'est élevée à 5,6 %. Toutefois, il est désormais devancé par Toyota dont la pénétration, en hausse continue depuis 1995, s'est élevée à 5,8 % en 2007.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia a baissé pour la deuxième année consécutive et sa part de marché a atteint 3,3 % en 2007, soit un recul de 0,2 point par rapport à 2006.



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2007. Voir page 57 pour les définitions des groupes.

1,5 SUR VOITURES

PARTICULIÈRES NEUVES VENDUES EN EUROPE DE L'OUEST EST PRODUITE PAR UN GROUPE FRANÇAIS



EUROPE



LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2007

Nouvelle segmentation, voir aussi la page 15.

40.74

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	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C1, C2, C3, Nemo, Berlingo	Xsara, C4, Jumpy, Jumper	C5, C-Crosser	C8, C6
	PEUGEOT	107, 1007, 206, 207, Bipper, Partner	307, 308, Expert, Boxer	407, 4007	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Modus, Kangoo	Mégane, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Vel Satis
	DACIA	Logan, Sandero			
BMW	BMW		Série 1		Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, Z4
	MINI	Mini			
CHRYSLER	CHRYSLER-JEEP		PT Cruiser	Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, Crossfire, 300C, Sebring, Grand Cherokee, Commander
	DODGE			Caliber, Nitro	
DAIHATSU		Cuore, Sirion, Terios			
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLR, CLK, SLK, R, G, GL, ML
	SMART	Fortwo			
FIAT	ALFA ROMEO		147	159, Brera, GT	166, Spider
	FIAT	Seicento, Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Doblo	Stilo, Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Croma	Ulysse
	LANCIA	Ypsilon, Musa			Phedra, Thesis
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, Fusion, T. Connect	Focus, Transit	Mondeo	Galaxy, S-Max
	JAGUAR				Type X, Type S, XJ, XK
	LAND ROVER			Freelander, Defender	Discovery, Range Rover
	VOLVO		C30	S40, V50	S60, S80, V70, C70, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Matiz, Kalos	Tacuma	Lacetti, Nubira, Epica, Captiva	Corvette
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo	Astra, Zafira, Movano	Vectra, Signum, Antara, Vivaro	
	SAAB				9-3, 9-5
HONDA		Jazz	Civic, FR-V	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	Atos, Getz	Accent, I30, Coupe, Matrix	Sonata, Santa Fe, Tucson	Trajet, Terracan
	KIA	Picanto	Rio, Cerato, Cee'd, Carens	Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA		2	3, 5, MX5	6	RX8
MITSUBISHI		Colt	Lancer	Outlander	Grandis, Pajero
NISSAN		Micra, Note		Qashqai, X-Trail	350Z, Murano, Pathfinder, Patrol
PORSCHE					911, Boxster, Cayman, Cayenne
SSANGYONG				Actyon, Kyron	Rodius, Rexton
SUBARU		Justy		Impreza, Legacy, Forester	B9 Tribeca
SUZUKI		Swift, Wagon-R, Jimny, SX4	Liana	Grand Vitara	
TOYOTA	TOYOTA	Aygo, Yaris	Corolla, Auris	Avensis, Prius, RAV4	Land Cruiser
	LEXUS				GS, IS, LS, RX
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI		A3	A4, A5, TT	A6, A8, R8, Allroad, Q7
	SEAT	Ibiza	Cordoba, Leon, Altea	Toledo	Alhambra
	SKODA	Roomster	Fabia	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Fox, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source : CCFA.

EUROPE



LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Quatre des huit modèles les plus vendus en Europe sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën alors qu'en 1997, elles n'étaient représentées que par deux modèles sur les dix les plus vendus.

En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite, visant à supprimer l'ancienne gamme « autres ». D'une part, les « combispaces » tels le Citroën Berlingo ont été reclassés dans la gamme inférieure ; les autres véhicules dérivés de véhicules utilitaires tels le Renault Trafic ont été reclassés dans les autres gammes. D'autre part, les véhicules dont la carrosserie est tout-terrain tout-chemin figurent désormais dans les différentes gammes, de la gamme inférieure à la gamme supérieure en passant par la gamme moyenne supérieure (Peugeot 4007).

7 SUR 15
PARMI LES QUINZE MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE, SEPT ÉTAIENT DE GAMME INFÉRIEURE EN 2007

En % des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	27	34	18	20	1
Autriche	30	35	20	15	0
Belgique	35	33	16	16	0
Danemark	37	31	24	7	1
Espagne	28	42	17	12	0
Finlande	16	36	32	15	2
France	45	34	13	9	0
Grèce	43	32	18	7	0
Irlande	22	37	27	13	1
Italie	60	22	10	8	0
Luxembourg	28	32	18	22	0
Pays-Bas	38	31	18	11	1
Portugal	38	39	12	11	0
Royaume-Uni	34	33	17	16	0
Suède	14	27	25	33	0
Union européenne 15 pays	37	33	16	14	0
Norvège	16	31	38	15	0
Suisse	30	28	23	19	1
Ensemble 17 pays	37	32	16	14	0

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	45	19	2	4	18	12
Autriche	45	16	1	2	23	14
Belgique	50	14	1	3	23	9
Danemark	55	23	0	1	15	5
Espagne	65	4	1	2	17	11
Finlande	50	26	0	0	11	13
France	58	7	1	2	24	8
Grèce	74	0	1	2	8	15
Irlande	74	2	1	1	10	11
Italie	64	9	1	1	15	9
Luxembourg	50	12	2	2	18	15
Pays-Bas	51	16	1	2	20	11
Portugal	60	19	1	2	14	4
Royaume-Uni	63	7	2	5	14	9
Suède	38	43	1	1	7	10
Union européenne 15 pays	57	12	1	3	17	10
Norvège	39	32	0	1	12	16
Suisse	41	18	2	5	18	16
Ensemble 17 pays	57	12	1	3	17	10

Source : CCFA.

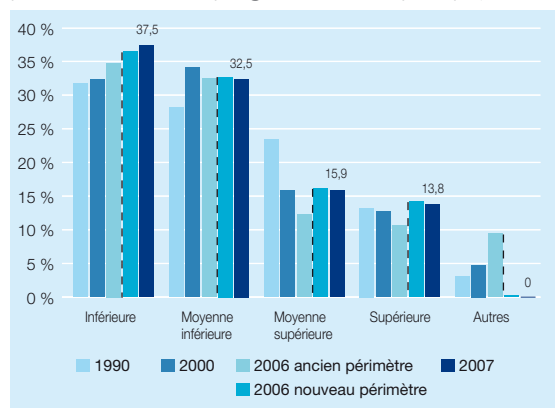
En Europe, 70% des voitures immatriculées neuves appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure. Dans un contexte de prix élevé des carburants, la gamme inférieure ne cesse de se développer, et 7 parmi les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2007 provenaient de cette gamme. Au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure, plus riche en versions monospaces. Le développement récent de la carrosserie tout-terrain tout-chemin a ralenti ce phénomène.

CLASSEMENT DES QUINZE PREMIERS MODÈLES EN 2007

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	3,5 %
Peugeot 206-207	2	3,4 %
Ford Focus	3	3,3 %
Renault Mégane	4	3,0 %
Citroën C4-Xsara	5	2,8 %
Opel Corsa	6	2,6 %
Opel Astra	7	2,6 %
Renault Clio	8	2,5 %
Ford Fiesta	9	2,3 %
Fiat Punto	10	2,0 %
BMW série 3	11	2,0 %
Volkswagen Passat	12	1,9 %
Volkswagen Polo	13	1,9 %
Peugeot 307-308	14	1,7 %
Fiat Panda	15	1,6 %
Citroën C3		1,4 %
Peugeot 407		0,8 %
Peugeot 107		0,6 %
Citroën C1		0,6 %
Renault Twingo		0,6 %
Dacia Logan		0,5 %
Renault Laguna		0,5 %
Citroën C2		0,5 %
Renault Modus		0,4 %
Citroën C5		0,3 %

Source : CCFA.

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



La part des berlines, toujours dominante, a régressé ces dernières années au profit de celle des breaks, des monospaces, des cabriolets, des combispaces et des tout-terrain tout-chemin. Depuis 2006, une stabilisation est observée, en raison de la hausse de la part de la gamme inférieure.

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.

EUROPE



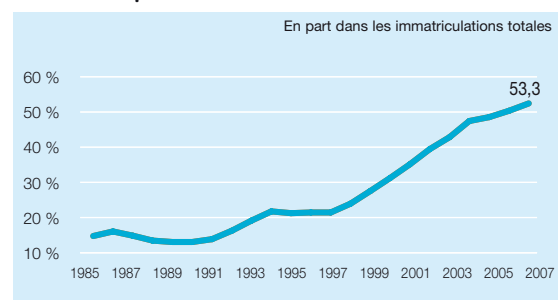
LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

En Europe, depuis 1997, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé de façon considérable. En 2007, elle s'est élevée à 53 % soit une hausse de 2 points en un an. Ce taux d'équipement en moteur diesel n'était que de 22 % en 1997.

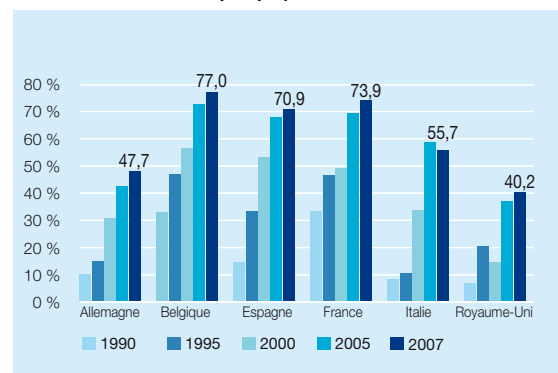
Sur ce marché de 7,9 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 23 % en 2007 (27 % en 2005 et 29 % en 2000), soit 1,8 million de voitures neuves diesel.

Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel continue de progresser, et elle s'est élevée à 30 % en 2007, en hausse de 2 points pour la cinquième année consécutive.

Marché européen des voitures diesel



Taux de diesélisation par pays



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 2007, si la puissance a poursuivi son lent et régulier mouvement de hausse, celui de la cylindrée s'est arrêté depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (« down-sizing », puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre).

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2007

	Cylindrée moyenne cm³	Puissance moyenne kW	4X4 %	diesel %
Allemagne	1 863	96	10,5	47,7
Autriche	1 765	85	15,3	59,3
Belgique	1 723	81	6,5	77,0
Danemark	1 651	82	3,3	38,8
Espagne	1 784	87	10,4	70,9
Finlande	1 851	95	13,3	28,2
France	1 680	80	7,2	73,9
Grèce	1 548		11,0	2,9
Irlande	1 637	81	7,3	27,0
Italie	1 558	74	10,4	55,7
Luxembourg	1 970	103	12,4	77,4
Pays-Bas	1 703	85	6,5	28,2
Portugal	1 559	77	3,1	69,3
Royaume-Uni	1 777	91	8,7	40,2
Suède	1 964	105	15,1	34,7
Union européenne 15 pays	1 734	86	9,4	53,6
Norvège	1 818	88	21,9	74,3
Suisse	1 981	109	25,2	32,5
Ensemble 17 pays	1 740	87	9,9	53,3

Source : CCFA.

La part des 4x4 a continué de progresser et s'est élevée à 10 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,5 million d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction de caractéristiques nationales. En Suisse, en Norvège et en Autriche, cette part est plus 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 2007, la part des ventes de voitures diesel a augmenté de 2 points à 53 %. En Belgique, en Espagne, au Luxembourg, au Portugal, en France et désormais en Norvège, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne et en Italie, la part du diesel atteint respectivement 48 % et 56 %.

Traditionnellement peu diesélisés, les pays scandinaves connaissent depuis quelques années une vive progression de cette motorisation, souvent liée à des changements de fiscalité. Entre 2004 et 2007, la part des ventes de voitures diesel a augmenté de 15 points à 39 % au Danemark (dont +12 points en 2007), de 13 points à 28 % en Finlande (dont +8 points en 2007), de 46 points à 74 % en Norvège (dont +26 points en 2007), et de 27 points à 35 % en Suède (dont +15 points en 2007).

1 SUR 2
VOITURES

PARTICULIÈRES NEUVES
IMMATRICULÉES EN
2007 SUR LE MARCHÉ
EUROPÉEN EST
À MOTORISATION
DIESEL EN 2007

EUROPE



LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

En Europe occidentale comme en France, le rythme de croissance du parc de voitures particulières s'est ralenti depuis la fin de la décennie 1990 et se situe désormais autour de 1 % par an.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie où les taux de motorisation sont moins élevés, les besoins de mobilité se traduisent par des croissances plus soutenues du parc (5-6 %); la demande à moindre coût est entre autres satisfaite par des importations de véhicules d'occasion.

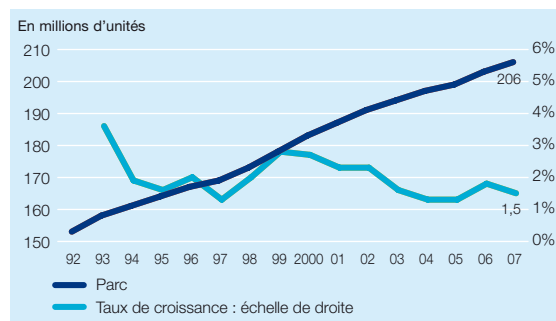
Les ventes de voitures diesel en Europe occidentale se sont considérablement développées ces dernières années et la part de la motorisation diesel dans le parc s'est élevée à plus de 30 % en 2007.

Depuis 2000, la part des voitures âgées de plus de 10 ans reste stable en Europe occidentale, comprise entre 32 et 34 %; le marché de la voiture neuve en Europe occidentale est devenu un marché de renouvellement.

30%

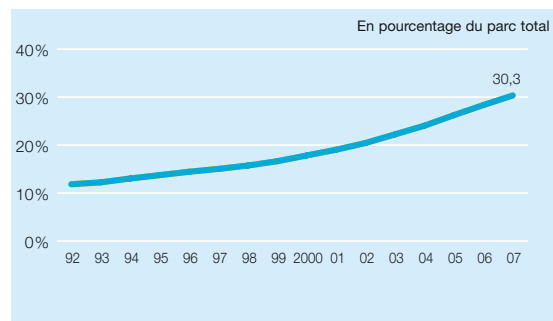
PART DE LA MOTORISATION DIESEL DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2007

Parc de voitures particulières en Europe 17 pays (UE-15, Suisse et Norvège)

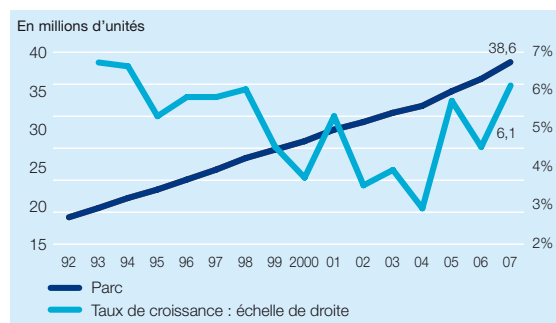


Sources nationales : organismes statistiques, ministères des Transports, de l'Intérieur, sources professionnelles.

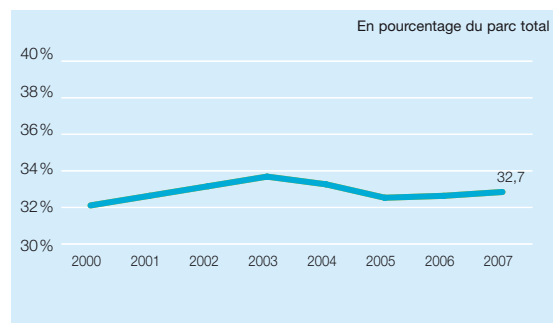
Part des voitures particulières à moteur diesel en Europe 17 pays



Parc de voitures particulières dans les 12 nouveaux pays entrants et la Turquie



Part des voitures particulières âgées de plus de 10 ans en Europe 17 pays



Au 1^{er} janvier 2007, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) a atteint 206 millions d'unités. Près de 80 % de ces voitures se trouvaient dans les cinq grands pays : Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni. Si, désormais, la croissance de ce parc se rapproche de 1 %, elle peut être élevée dans certains pays, comme en Irlande ou en Grèce (plus de 5 %).

La part de la motorisation diesel dans ce parc croît de 2 points par an depuis 2002 et s'est élevée à 30 % en 2007. Dans 3 pays, cette motorisation est devenue majoritaire : Autriche, Belgique et France.

En revanche, elle ne dépasse guère les 20 % en Allemagne ou au Royaume-Uni.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est désormais plus proche de 5-6 %. Dans les pays baltes, la croissance a même été d'un peu plus de 10 % en 2007. Elle a été de plus de 8 % en Pologne. En revanche, les rythmes sont moins soutenus en République tchèque (3-4 %) ou en Slovaquie (2-3 %); ces pays, dont la densité automobile est plus importante, disposent d'un niveau de vie plus élevé et d'une industrie automobile locale.



EUROPE



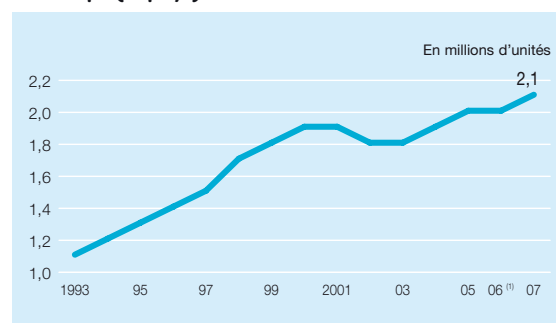
LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE

Le marché européen des véhicules utilitaires légers a poursuivi sa croissance en 2007, progressant de 5,4 %. Un nouveau niveau record à 2 070 000 véhicules utilitaires légers neufs a été établi, soit près du double du résultat de l'année 1993 (1,1 million).

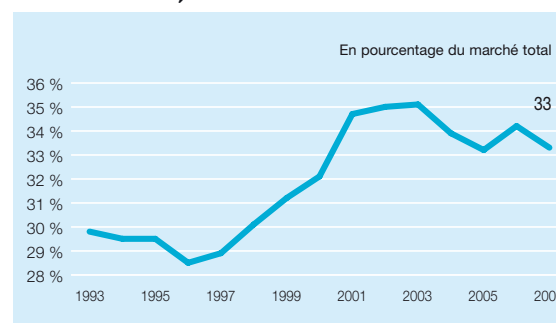
Les ventes de marque française ont progressé de près de 3 % à 690 000 unités ; elles ont occupé un tiers du marché (-0,9 point). L'accroissement des ventes a été effectué à plus de 85 % en Europe hors France, grâce notamment aux bons résultats enregistrés en Allemagne et en Italie.

L'année 2008 sera marquée par le renouvellement et l'extension de l'offre dans le segment des fourgonnettes : Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper et Renault Kangoo. Ces sorties devraient confirmer la tendance à la croissance des ventes.

Immatriculations de véhicules utilitaires légers en Europe (17 pays)

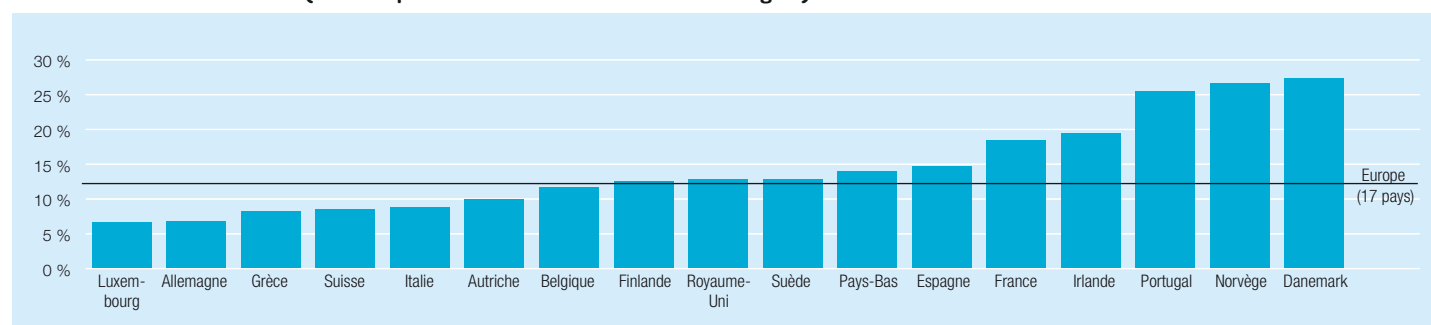


Pénétration française



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : voir les notes de la page 57.

Part en 2007 des véhicules utilitaires légers dans les immatriculations de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers)

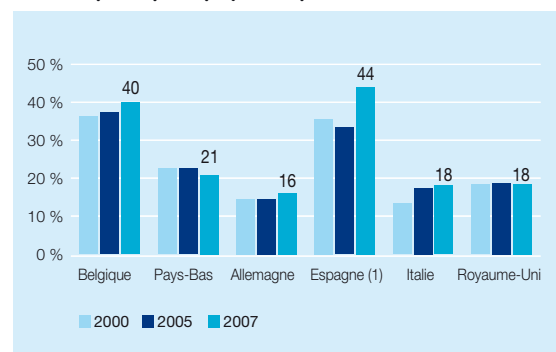


Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up 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 de 6 % 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, de services et de mobilité ont dynamisé les ventes de ces véhicules.

En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a dépassé 40 % en 2007. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, leurs pénétrations se sont établies à 16 et 18 % respectivement, en progression par rapport à l'année 2000.

Part de marché des constructeurs français dans les principaux pays européens



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : voir les notes de la page 57.

EUROPE



LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

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 (légèrement en 2007) pour la quatrième année consécutive, établissant ainsi un nouveau niveau record. Il s'est élevé à près de 353 000 unités (+ 18 % par rapport à 2003), dépassant ainsi son niveau de l'année 2000. Par rapport à 1993 (année noire pour le véhicule industriel), le marché est en hausse de 75 %.

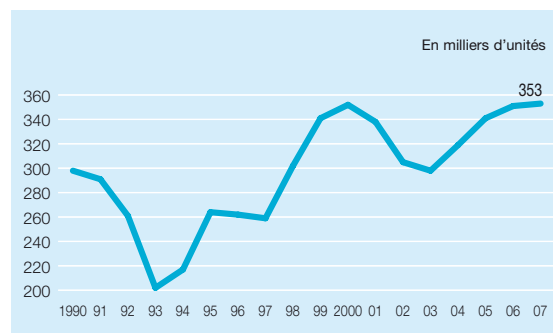
Quant à la production européenne, elle a augmenté de 11,5 % à près de 550 000 unités, reflétant la stabilité à très haut niveau du marché domestique et la vive progression des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est et l'Asie.

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

En milliers d'unités	2006	2007	Variation
Immatriculations de véhicules industriels neufs			
de 5,1 t à 15,9 t	89	83	-6,9 %
16 t et plus	264	270	2,4 %
Total	352	353	0,0 %
Production de véhicules industriels			
de 5,1 t à 15,9 t	120	125	3,8 %
16 t et plus	370	422	14,0 %
Total	490	547	11,5 %

Source : CCFA.

Immatriculations de véhicules industriels neufs en Europe



En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003, le marché du véhicule industriel a poursuivi sa progression entamée en 2004 ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 ont été des facteurs favorables.

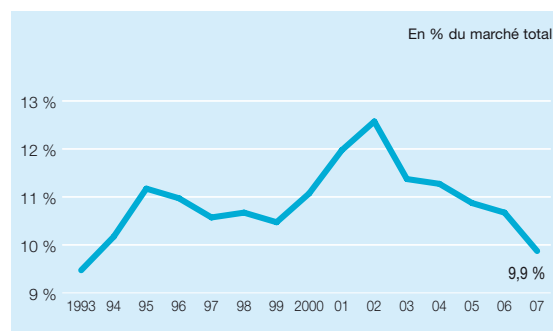
Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : les points hauts des années 2000 et 2007 représentent ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit 150 000 véhicules de plus.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (77 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

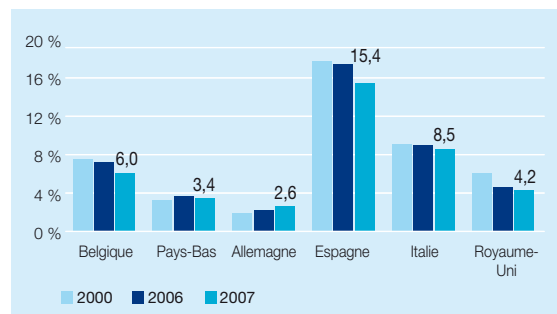
Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks en 2007 ont baissé de 7 % et sa pénétration s'est établie à 10 %, niveau qui reste supérieur à celui observé en 1993. L'année 2007 a été marquée par les nombreux investissements effectués dans ses différents sites de production en France.

Le développement international de Renault Trucks s'est poursuivi et sa pénétration en Europe hors France a été consolidée à 6 % en 2007, alors qu'elle n'atteignait que 5 % en 1996.

Pénétration de Renault Trucks en Europe



Part de marché de Renault Trucks dans les principaux pays européens



547 000

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2007 (NOUVEAU RECORD)



EUROPE



LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT

1 SUR 4

VÉHICULES LÉGERS
NEUFS VENDUS DANS
LES PRINCIPAUX PAYS
DE L'ÉLARGISSEMENT
PROVIENT D'UN
GROUPE FRANÇAIS

Depuis le 1^{er} mai 2004, douze nouveaux pays ont rejoint l'Union européenne. Son centre de gravité se déplace vers l'Est et de nouveaux marchés, tels ceux de la Communauté des États indépendants et des Balkans, apparaissent plus proches.

Les constructeurs français, commercialement présents dans cette zone depuis de nombreuses années, y développent des implantations industrielles : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie, en Russie et, avec Toyota, en République tchèque ; Renault en Slovénie, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia, et en Russie (usine et partenariat avec AvtoVAZ).

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 1000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

En 2007, la production de véhicules a continué d'augmenter à vive allure (+ 25 %) ; par rapport à 2003, l'accroissement de la production a été de 1,7 million de véhicules.

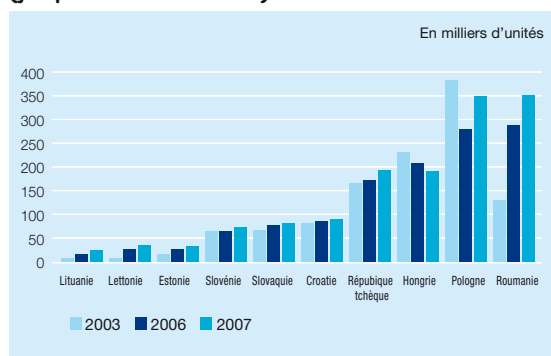
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE : NOUVEAUX ENTRANTS DANS L'UNION EUROPÉENNE⁽¹⁾ ET CROATIE

En milliers d'unités	2006	2007	Variation
Production de véhicules			
Voitures particulières	2 285	2 888	26,4 %
Véhicules utilitaires légers	123	124	1,2 %
Véhicules industriels	4,5	6,9	52,1 %
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	1 135	1 292	13,9 %
Véhicules utilitaires légers	166	198	18,9 %
Véhicules industriels	53,7	82,1	52,9 %

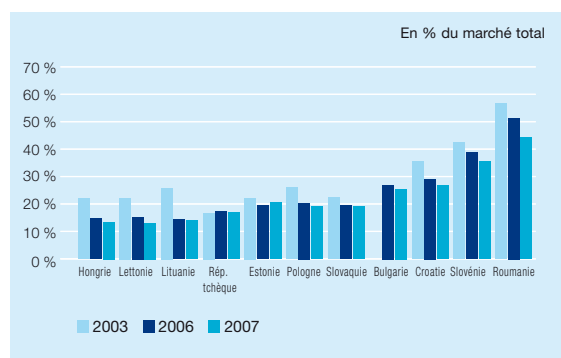
(1) Hors Malte et Chypre.

Sources : CCF, OICA.

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



Parts de marché des constructeurs français : véhicules légers neufs

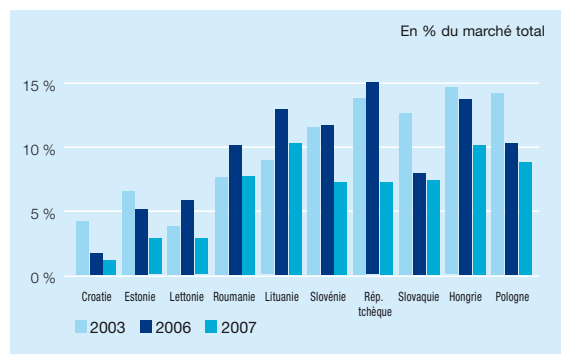


Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure de marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement, tel n'est pas le cas des futurs et nouveaux pays de l'élargissement et de ceux environnants, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important.

En 2007, les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit plus de trois millions de véhicules, correspondant globalement à la demande intérieure de la zone, qui est amenée à augmenter ; la demande intérieure s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion.

La part de marché des constructeurs français sur ces 11 principaux pays est déjà équivalente à celle observée dans l'Union européenne 15 pays. Ainsi, sur le marché des véhicules légers, elle a atteint 25 % et sur le marché des véhicules industriels, dont la progression a été de plus de 50 % en 2007, un peu moins de 8 %.

Parts de marché des constructeurs français : véhicules industriels neufs



EUROPE



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2005, 2,3 millions de personnes travaillaient au sein de l'Union européenne (27 pays) pour l'industrie automobile dans les entreprises de plus de 20 salariés.

La valeur ajoutée par personne occupée variait de 27 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants (+ 14 % par rapport à 2004) à plus de 70 000 euros en Allemagne ; elle approchait cette dernière valeur en France, en Belgique et en Suède.

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 10 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants à 63 000 euros en Allemagne ; en France, elles atteignaient 48 000 euros.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS EN 2005

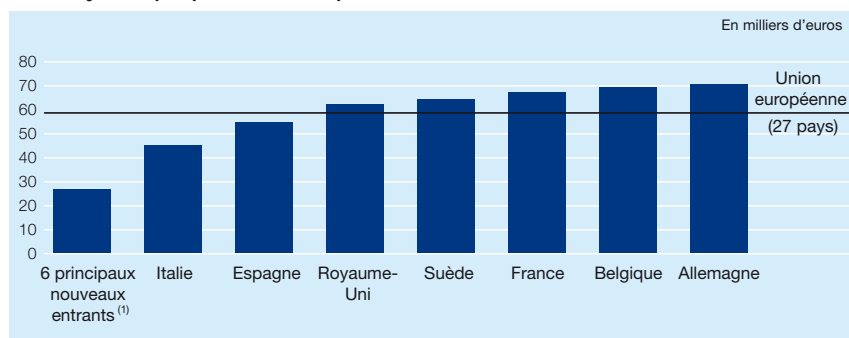
Entreprises de plus de 20 salariés	Unités	Union européenne (27 pays)	Allemagne	France	6 principaux nouveaux entrants ⁽¹⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 250	867	276	345	193	160	167	86	47
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 127	517	168	118	86	75	68	50	29
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	185	41	28	-	26	15	16	9	7
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	937	309	80	227	81	71	83	26	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	728 000	315 708	112 458	50 348	65 561	55 616	50 159	29 048	18 893
Production	millions d'euros	645 000	261 917	107 330	49 263	57 124	50 063	43 758	27 978	17 538
Production/Chiffre d'affaires	%	88,6	83,0	95,4	97,8	87,1	90,0	87,2	96,3	92,8
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	132 000	60 953	18 482	9 164	11 965	8 694	7 488	5 478	3 267
VA/Production	%	20,5	23,3	17,2	18,6	20,9	17,4	17,1	19,6	18,6
VA par personne occupée	milliers d'euros	58,7	70,3	67,1	26,6	62,1	54,4	45,0	64,0	69,0
Base 100/6 principaux nouveaux entrants		221	265	252	100	233	204	169	241	260
Achats de biens et de services	millions d'euros	600 000	255 312	93 534	41 851	53 449	48 016	42 619	24 797	15 563
Part des achats dans la production	%	93,0	97,5	87,1	85,0	93,6	95,9	97,4	88,6	88,7
Dépenses de personnel	millions d'euros	102 000	54 701	13 305	3 419	8 871	5 793	6 046	4 042	2 346
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	45,3	63,1	48,3	9,9	46,0	36,2	36,3	47,2	49,6
Base 100/6 principaux nouveaux entrants		457	636	487	100	464	365	366	476	500
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	29 000	5 786	5 177	5 600	3 095	2 901	1 443	1 255	921
EBE/VA	%	22,0	9,5	28,0	61,1	25,9	33,4	19,3	22,9	28,2

(1) 6 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie :

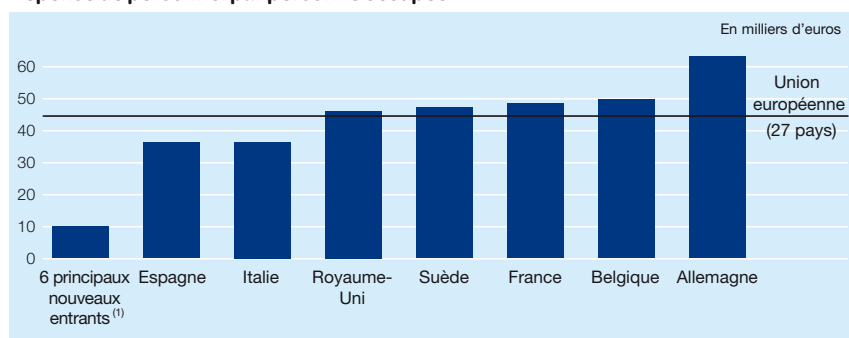
les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

Sources : Eurostat et estimations CCFA.

Valeur ajoutée par personne occupée



Dépense de personnel par personne occupée



2,3 MILLIONS

DE PERSONNES DANS L'UNION EUROPÉENNE
(27 PAYS) ÉTAIENT EMPLOYÉES EN 2005
PAR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

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 2005.

En 2005, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,3 millions de personnes, dont la moitié dans la construction de véhicules automobiles. L'Allemagne et la France regroupaient plus de la moitié des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respectivement 39% et 12% chacune. 15% des effectifs étaient employés dans les six principaux nouveaux pays entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie.

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

En Allemagne, Belgique, France et Suède, environ 60% des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, alors que cette part n'était que de 35% dans les six principaux pays nouveaux entrants. Elle était comprise entre 41 et 47% en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 10 000 euros dans les six nouveaux pays entrants à 63 000 euros en Allemagne, soit un rapport de 1 à plus de 6.



LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2007

PSA PEUGEOT CITROËN : www.psa.fr

En 2007, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont repris leur progression à plus de 3,4 millions de véhicules. Les ventes en Europe occidentale ont rebondi de 1% et la poursuite du développement des débouchés en dehors de cette zone s'est accélérée. Ceux-ci ont représenté 32,2% des ventes totales (24,9% en 2003), malgré la baisse des exportations d'éléments détachés. PSA Peugeot Citroën demeure le deuxième groupe (VP + VUL) en Europe. Il est le premier constructeur mondial de moteurs diesel. La complémentarité des produits Peugeot et Citroën, des modèles très appréciés, la politique de plates-formes génératrice de réduction des coûts et le programme d'amélioration de la productivité industrielle sont à l'origine de ces 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 essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs comme celles signées en 2006 avec Dongfeng Motor pour l'investissement dans une deuxième usine d'assemblage en Chine, puis, plus récemment avec une coopération accrue avec Mitsubishi, tant pour la construction d'une usine commune en Russie que pour un projet de coopération sur les chaînes de traction électrique destinées à de petits véhicules urbains. En outre, un nouveau moteur 11 essence à trois cylindres sera développé et industrialisé d'ici à 2010, notamment en France (site de Trémery), avec pour objectif des véhicules émettant moins de 100 g de CO₂ par kilomètre.

Le groupe PSA Peugeot Citroën a défini son plan de progrès (CAP 2010) qui s'articule autour de quatre axes prioritaires : qualité, produits, compétitivité et développement international. En Europe, 29 nouveaux modèles seront lancés d'ici à 2010, ce qui permettra aux deux marques de couvrir une part accrue du marché automobile. Dans les zones de développement prioritaires, de nouveaux véhicules d'entrée de gamme seront proposés.

RENAULT : www.renault.com

2007, deuxième année du plan « Renault Contrat 2009 », a été marquée par le démarrage d'une offensive produit inédite dans l'histoire de Renault au cours du second semestre. Si les ventes ont continué de baisser en Europe occidentale (-4%) dans un contexte de concurrence intense et de la poursuite d'une politique sélective des ventes, elles ont augmenté de 16% en dehors de cette zone pour représenter près de 35% des ventes totales. Malgré la poursuite de la hausse des prix des matières premières, Renault a maintenu, à plus de 11% du chiffre d'affaires, ses coûts de préparation de l'avenir. Comme au cours des années précédentes, les résultats financiers ont, en outre, bénéficié des participations dans Nissan et dans AB Volvo.

La stratégie d'internationalisation a été poursuivie avec succès grâce en particulier au développement de Logan. Présentée en juin 2004, cette dernière est désormais produite dans sept pays : Roumanie, Colombie, Maroc, Russie, Iran, Inde et Brésil. Dans ce dernier pays, fin 2007, a été lancée Sandero, voiture produite sur la même plate-forme que Logan, et qui sera produite aussi à Pitesti, puis à partir de 2009, dans l'usine Nissan de Rosslyn en Afrique du Sud.

La coopération avec Nissan au sein de l'Alliance s'est renforcée. Notamment, un complexe industriel commun sera installé d'ici

à 2010 à Tanger (Maroc) avec une capacité de production de 400 000 véhicules à terme. En Inde, une usine commune sera construite à Chennai pour un début de production en 2010 et une capacité de production de 400 000 véhicules à terme. En outre, l'Alliance et Bajaj Auto se sont alliés pour créer à Chakan une usine d'une capacité de 400 000 véhicules afin d'y produire la voiture au nom de code ULC.

Un partenariat entre l'Alliance et Project Better Place a été mis en place pour le développement à grande échelle de véhicules électriques : le premier protocole d'accord a été signé en Israël.

Enfin, Renault a mis en œuvre un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ tout en prenant une participation de 25% au capital de cette société.

RENAULT TRUCKS : www.renault-trucks.com

Renault Trucks emploie plus de 14 000 personnes dont plus d'un millier dans la recherche et développement. Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les quatre marques (Renault, Volvo, Mack et désormais Nissan Diesel) ont permis de dégager des économies significatives, notamment dans le domaine des achats.

L'année 2007 a été marquée par de nombreux investissements sur les différents sites français de Renault Trucks. Dans un contexte de marché européen dynamique et de poursuite de la croissance du marché mondial, Renault Trucks a consolidé sa pénétration sur le marché européen hors France et augmenté ses ventes au grand international, grâce notamment aux ventes en Europe de l'Est.

Le développement en dehors de l'Europe s'est poursuivi : Renault Trucks est ainsi en contrat avec huit centres de montage CKD à travers le monde.

À partir de 2009, Renault Trucks pourra s'appuyer sur deux nouveaux sites en dehors de l'Europe occidentale : le premier faisant suite à l'accord signé en 2007 avec Karsan pour l'assemblage de plusieurs milliers de véhicules par an en Turquie, et le second résultant de l'ouverture d'une usine Volvo en Russie.

En 2008, Renault Trucks devrait bénéficier de ses investissements, du lancement du nouveau Magnum, et ses débouchés devraient continuer de 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. Actuellement, l'activité se concentre sur l'assemblage d'un coupé-cabriolet de la marque Opel.

354 000

PERSONNES, EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
DANS LE MONDE

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2007

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	60 613	40 682
Investissements	millions d'euros	1 937	3 296
Résultat net	millions d'euros	826	2 734
Effectifs mondiaux ⁽¹⁾	nb de personnes	207 850	130 179

		Activité automobile Peugeot et Citroën	Équipement automobile Faurecia	Transport Gefco	Financement PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Éliminations
Chiffre d'affaires	millions d'euros	47 456	12 661	3 554	1 999	496	-5 553	38 679	2 003	
Marge opérationnelle	millions d'euros	858	121	155	608	10		882	472	
Investissements	millions d'euros	1 576	307	36	13	6		3 160	145	-9
Effectifs mondiaux ⁽¹⁾	nb de personnes	134 345	59 765	9 980	2 330	1 430		127 069	3 110	

(1) Au 31 décembre.

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



EUROPE_France



L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

57

NOMBRE DE SITES
DE PRODUCTION
ET D'ASSEMBLAGE
UTILISÉS PAR LES
GROUPES FRANÇAIS
DANS LE MONDE,
DONT 7 EN PROJET

EUROPE

France

- (1) Aulnay
- (2) Batilly
- (3) Blainville
- (4) Bourg-en-Bresse
- (5) Cerizay
- (6) Dieppe
- (7) Douai
- (8) Flins
- (9) Hordain
- (10) Limoges
- (11) Maubeuge
- (12) Mulhouse
- (13) Poissy
- (14) Rennes
- (15) Sandouville
- (16) Sochaux

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)

Russie

- (27) Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- (2011) (Volvo Trucks) (2009)

Slovaquie

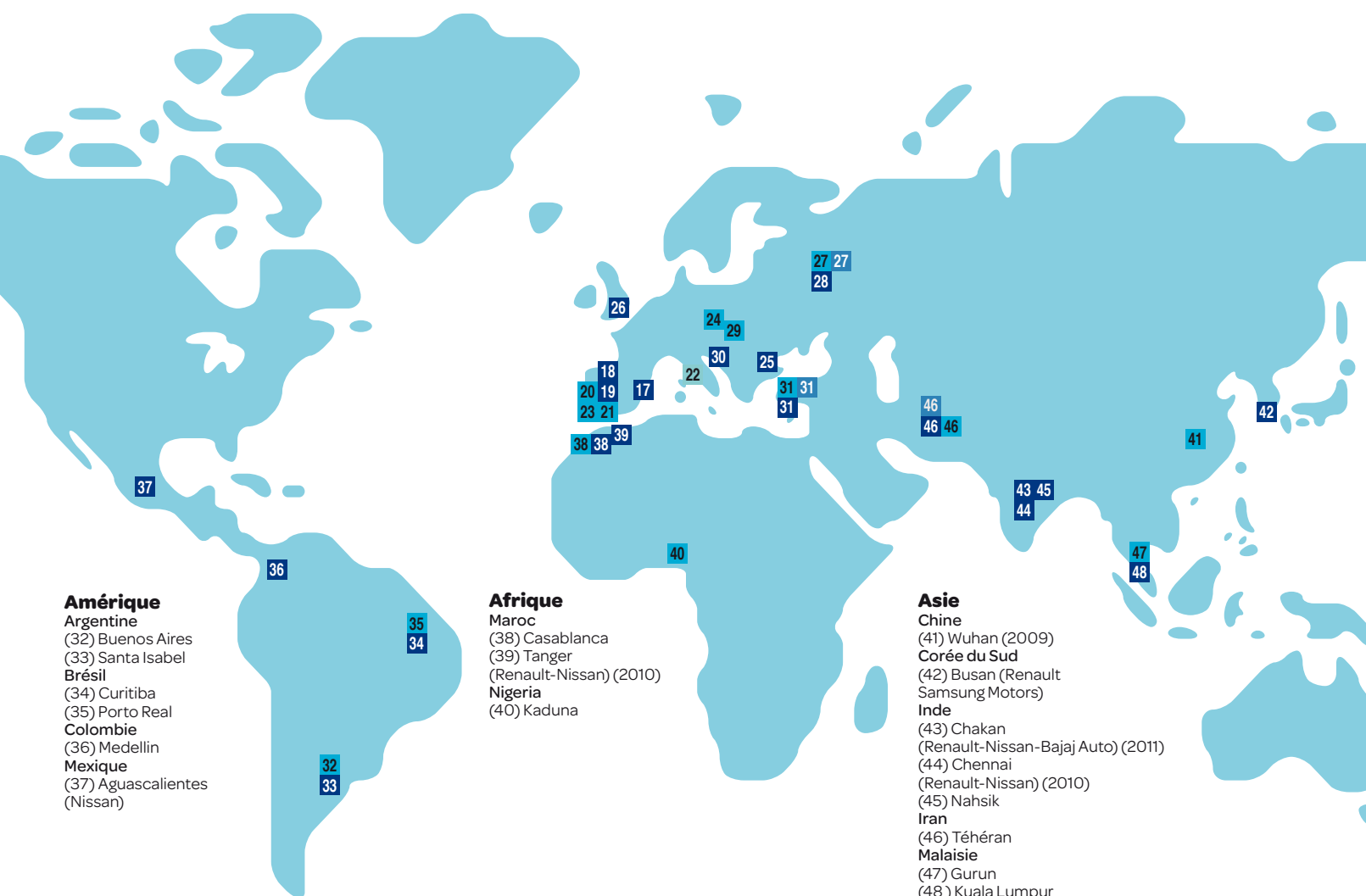
- (28) Moscou

Slovénie

- (30) Novo Mesto

Turquie

- (31) Bursa
- (Tofas-Fiat)
- (Karsan) (2009)



Amérique

Argentine

- (32) Buenos Aires
- (33) Santa Isabel

Brésil

- (34) Curitiba
- (35) Porto Real

Colombie

- (36) Medellin

Mexique

- (37) Aguascalientes
- (Nissan)

Afrique

Maroc

- (38) Casablanca
- (39) Tanger
- (Renault-Nissan) (2010)

Nigeria

- (40) Kaduna

Asie

Chine

- (41) Wuhan (2009)

Corée du Sud

- (42) Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- (43) Chakan
- (Renault-Nissan-Bajaj Auto) (2011)
- (44) Chennai
- (Renault-Nissan) (2010)
- (45) Nahsik

Iran

- (46) Téhéran

Malaisie

- (47) Gurun
- (48) Kuala Lumpur

EUROPE_France



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

6,2

MILLIONS
DE VÉHICULES ONT
ÉTÉ PRODUITS PAR
LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE
MONDE EN 2007

En 2007, l'ascension de la production mondiale des constructeurs français a repris (+4,6%) pour atteindre un niveau record à 6,2 millions de véhicules. Depuis 1996, la production s'est accrue de 64%, soit une croissance annuelle moyenne de 4,6% grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France et puis désormais à ceux hors d'Europe.

La production de voitures particulières s'est élevée à 5,3 millions d'unités (+5,0%) et celles de véhicules utilitaires légers à 830 000 unités (+2,0%). Quant aux véhicules industriels, leur production a continué d'augmenter significativement (+2,8%) à près de 58 000 unités.

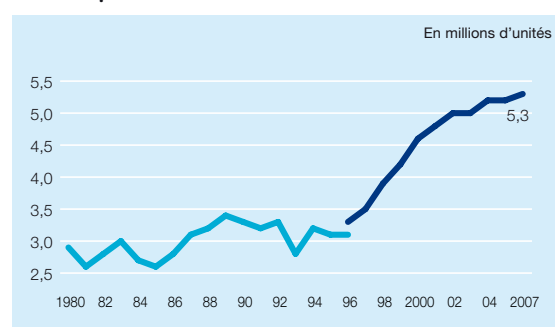
LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE EN 2007

Groupe Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2007
PSA Peugeot Citroën			
Peugeot	107	2005	Kolin (Rép. tchèque)
Peugeot	1007	2005	Poissy
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Poissy, Argentine, Porto Real (Br), Chine, Iran, Malaisie
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E), Trnava (Slovaquie)
Peugeot	307	2001	Mulhouse, Sochaux, Argentine, Chine
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux
Peugeot	405	1987	Iran
Peugeot	406	1995	Nigeria
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janaïs
Peugeot	4007	2007	Japon (Mitsubishi)
Peugeot	607	2000	Sochaux
Peugeot	807	2002	Hordain
Peugeot	Blipper	2008	Turquie
Peugeot	Partner	1996	Vigo (E), Manguale (P), Turquie, Argentine, Maroc
Peugeot	Expert	1995/2007	Hordain
Peugeot	Boxer	1994/2006	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)
Citroën	C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)
Citroën	C2	2003	Aulnay, Chine
Citroën	C3	2002	Aulnay, Villaverde (E), Porto Real (Br)
Citroën	Xsara	1997	Rennes-la-Janaïs, Vigo (E), Porto Real (Br), Chine
Citroën	ZX	1991	Chine
Citroën	C4	2004	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Argentine
Citroën	Xantia	1993	Iran
Citroën	C5	2001	Rennes-la-Janaïs
Citroën	C-Crosser	2007	Japon (Mitsubishi)
Citroën	C6	2006	Rennes-la-Janaïs
Citroën	C8	2002	Hordain
Citroën	Nemo	2008	Turquie
Citroën	Berlingo	1996	Vigo (E), Manguale (P), Argentine, Maroc
Citroën	Jumpy	1995/2007	Hordain
Citroën	Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I), Porto Real (Br)

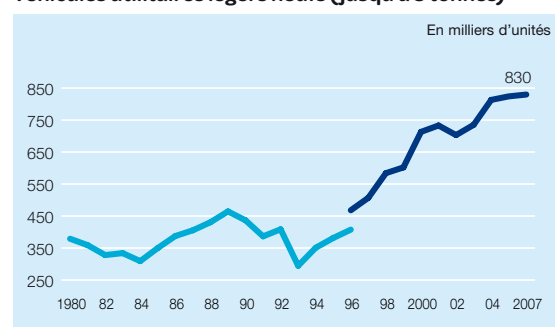
GRUPE RENAULT

Renault	Twingo	1993/2007	Flins, Novo Mesto (SI), Colombie
Renault	Clio	1998/2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Valladolid (E), Brésil, Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)
Renault	Logan	2004	Russie, Brésil, Colombie, Iran, Inde
Renault	Mégane	1995/2002	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Dieppe, Argentine, Colombie
Renault	Laguna	2001/2007	Sandouville
Renault	Vel Satis	2002	Sandouville
Renault	Espace	2002	Sandouville
Renault	Kangoo	1997/2007	Maubeuge, Maroc, Argentine, Malaisie
Renault	Master/Mascott	1997/1999	Batilly, Brésil
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)
Dacia	Logan	2004	Pitesti (Roumanie), Maroc
RSM	SM3	2002	Busan (Corée du Sud)
RSM	SM5	2000	Busan (Corée du Sud)
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud)
RSM	SM7	2004	Busan (Corée du Sud)

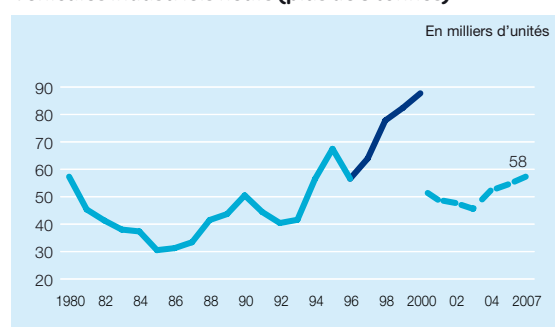
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)



Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)



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 également évolué (voir les notes de la page 62).



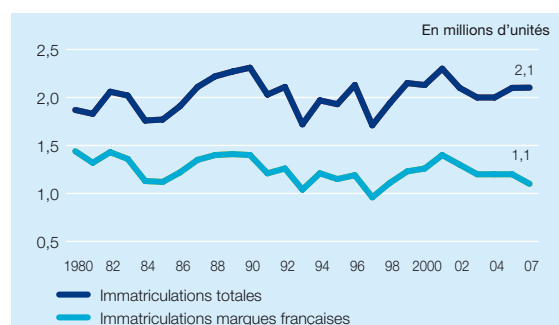
LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

En 2007, le fléchissement des débouchés nationaux des constructeurs français a été plus que compensé par l'extension des ventes à l'international, hors de l'Europe de l'Ouest (Afrique, Amérique latine, Chine et Europe de l'Est), ainsi que par l'intégration de Renault Samsung Motors dans ces chiffres.

Les marchés étrangers ont représenté les trois quarts des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers entre 1999 et 2001 et moins de 60 % en 1990.

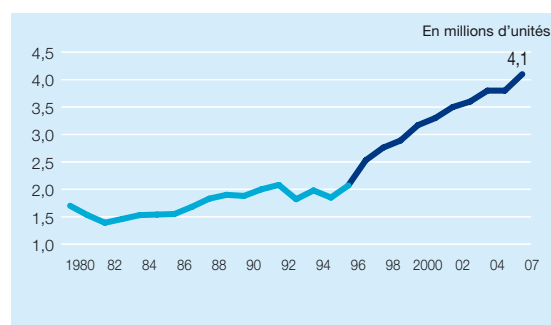
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

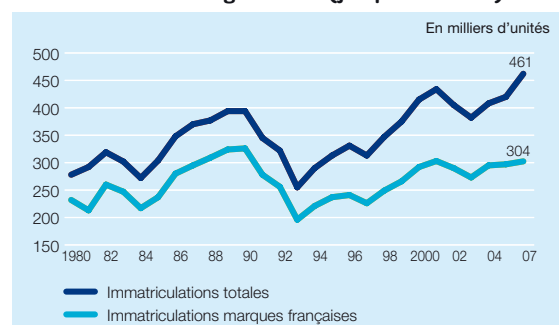


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

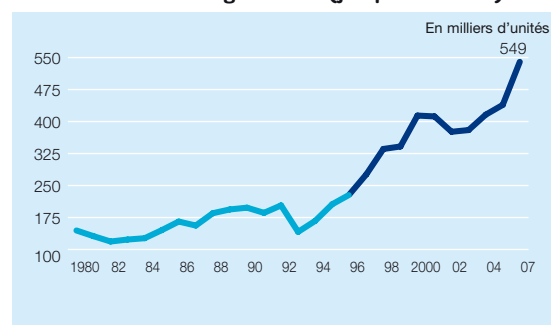
Voitures particulières neuves



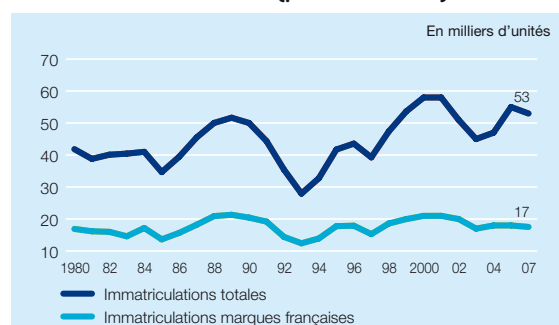
Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)



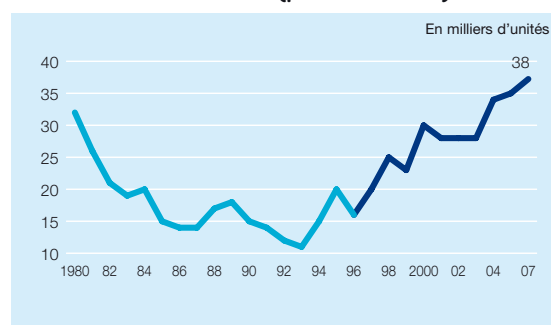
Véhicules utilitaires légers neufs (jusqu'à 5 tonnes)



Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)



Véhicules industriels neufs (plus de 5 tonnes)



La baisse des immatriculations des véhicules des constructeurs français en France, entamée en 2002, s'est poursuivie en 2007, après la phase ascendante du cycle entre 1997 et 2001. Une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse avait permis de regagner des points de pénétration par rapport à 1997. Depuis 2002, la concurrence accrue et, par la suite, une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français n'ont pas permis de consolider ces gains. Les volumes immatriculés en 2007 restent cependant supérieurs à ceux de 1997.

Depuis 2006, les livraisons hors de France prennent désormais en compte celles du Renault Trafic II puis, à partir de 2007, celles de Renault Samsung Motors.

Les livraisons hors de France de voitures particulières se sont élevées à 4,1 millions d'unités, en hausse de 10% (+5% à périmètre comparable, i.e. hors intégration de Renault Samsung Motors). Celles de véhicules utilitaires légers ont progressé de 6% à près de 550 000 unités, et celles de véhicules industriels ont progressé de 2,6% à 37 600 unités.

3 SUR 4

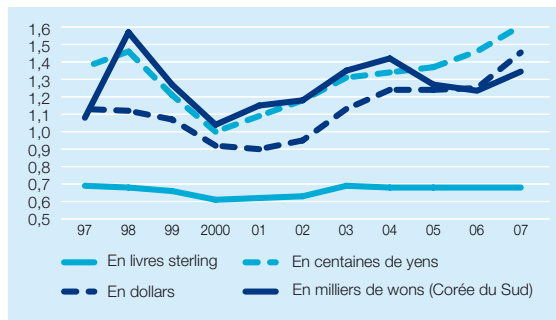
VÉHICULES PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS SONT VENDUS À L'ÉTRANGER



DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

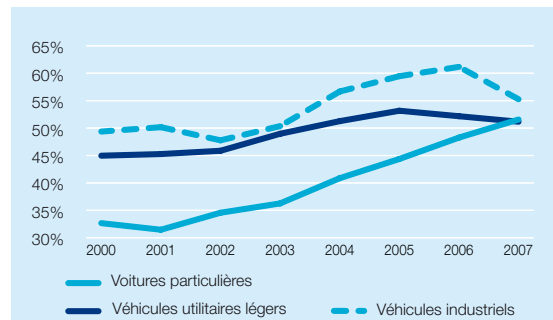
Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs comme le haut niveau de l'euro, qui a gêné les exportateurs français depuis 2002, ou comme l'ouverture du marché socle, comparativement plus importante, qui peut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

Évolution des taux de change : pour un euro



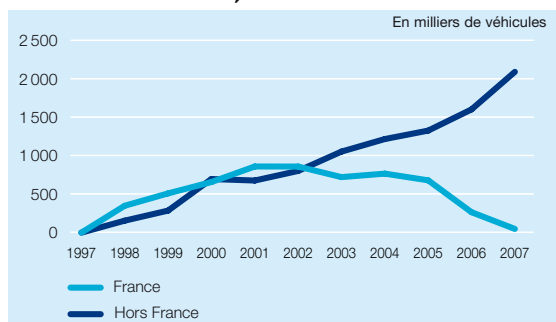
Source : FMI.

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



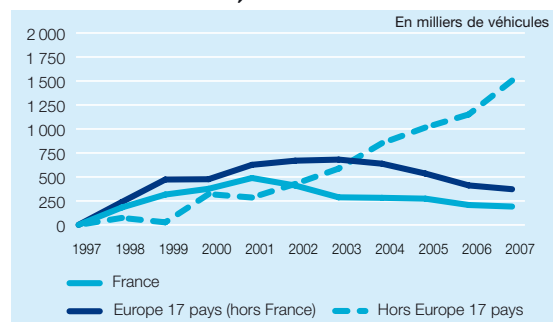
Source : CCFA.

Évolution par rapport à 1997 de la production mondiale des constructeurs français



Source : CCFA.

Évolution par rapport à 1997 des débouchés mondiaux des constructeurs français



Source : CCFA.

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, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens.

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 vend 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.

D'un autre côté, 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 progression constante. 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.

Enfin, les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses très significatives depuis le début de l'année 2001 : à fin décembre 2007, le caoutchouc apparaissait ainsi en progression de 149%, le pétrole de 132% et l'acier de 30%. La répercussion de ces hausses dans les prix de ventes finaux s'avère difficile en raison d'un contexte de concurrence intense. Elle n'est guère plus aisée à mettre en place dans les pays dits développés, car de multiples arbitrages en matière de consommation ont lieu au sein des ménages, et sont aggravés par la crise financière.

52%

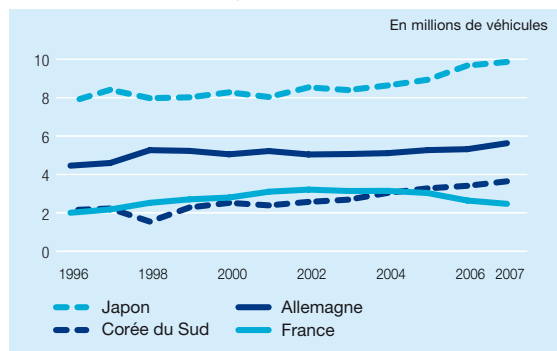
PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2007 (+17 POINTS PAR RAPPORT À 2000)

EUROPE_France



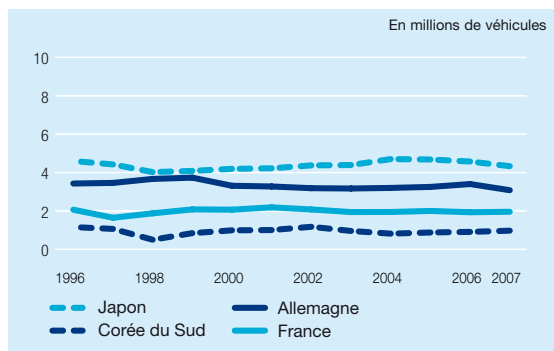
En outre, les prix des matières premières exprimés en euros ont connu depuis 2001 des hausses très significatives qu'il est très difficile de répercuter sur les prix de vente, du fait de la concurrence et d'un pouvoir d'achat des ménages affecté par les hausses de prix significatives sur de nombreux postes : alimentaire, énergie, logement, ...

Production de voitures particulières



Sources : OICA, CCFA.

Immatriculations de voitures neuves

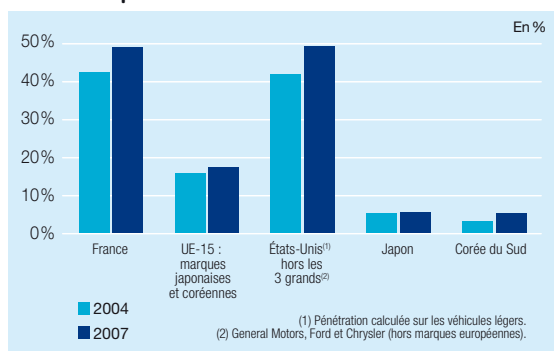


Source : CCFA.

+132 %

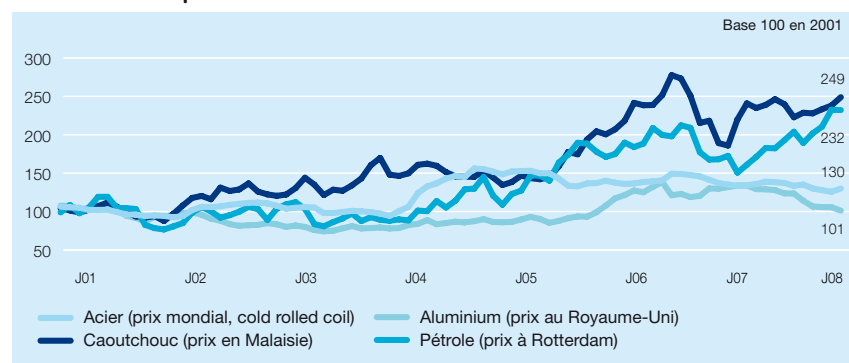
HAUSSE DEPUIS 2001 DU PRIX DU BARIL DE PÉTROLE EN EUROS À ROTTERDAM

Pénétration des marques étrangères sur les marchés de voitures particulières



Source : CCFA.

Prix des matières premières en euros



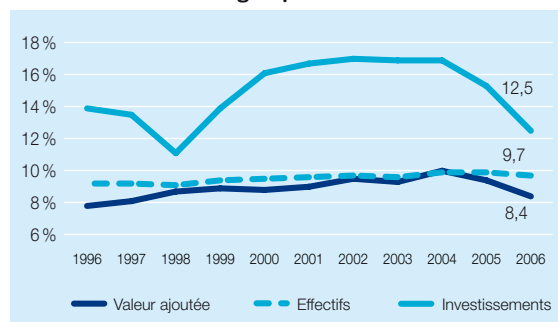


LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

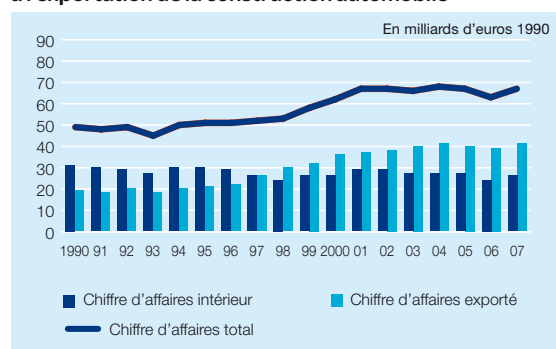
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : après avoir été supérieure à 16% depuis le début de la décennie 2000, la part de l'industrie automobile dans les investissements corporels réalisés par l'industrie manufacturière et énergétique a reculé à 12,5 % en 2006, dans un contexte de stagnation des marchés occidentaux de voitures neuves.

Compte tenu du développement des demandes sociétales, l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (voir page 29) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobile » (Lyon Urban Truck & Bus, MOV'EO, Véhicule du Futur, Automobile Haut de gamme et Mobilité et Transports Avancés) sont particulièrement bien adaptés.

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



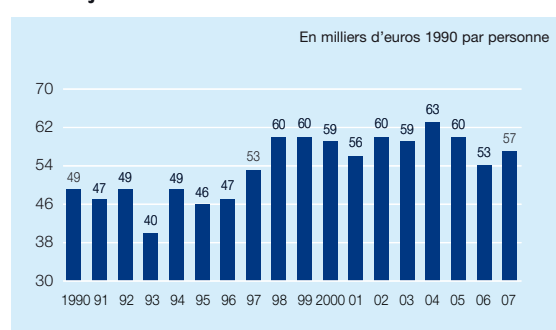
Chiffre d'affaires intérieur et chiffre d'affaires à l'exportation de la construction automobile ⁽¹⁾



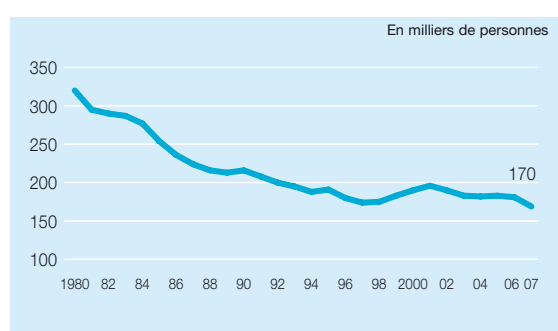
Le service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie (SESSI) produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprises, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française.

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 49).

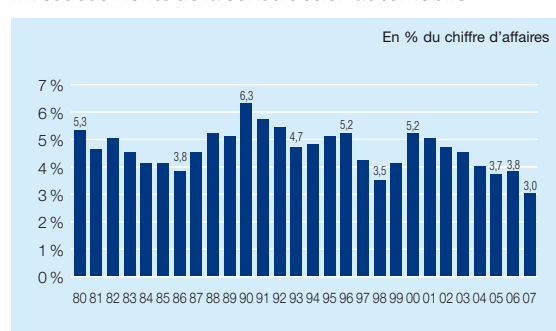
Valeur ajoutée de la construction automobile ⁽¹⁾



Effectifs de la construction automobile ⁽¹⁾



Investissements de la construction automobile ⁽¹⁾



(1) Estimations du CCFA pour l'année 2007 : voir aussi les pages 68 et 69.

La construction automobile

Après avoir vivement progressé entre 1996 et 2004 (+30%), en phase avec l'accroissement de la production de véhicule, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile en euros constants et par employé, a diminué sous l'impact de différents facteurs : frais liés aux nouvelles normes environnementales, stagnation du marché d'Europe occidentale de voitures neuves, hausse du coût des matières premières.

Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré 3% de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit 2,7 milliards d'euros. Les frais de recherche et développement (voir page 29) ne sont pas inclus dans ces chiffres.

La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître, et s'est élevée à 61% en 2007 contre 38% en 1990.

10%

PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE EN 2006 EN FRANCE SELON LE SESSI

EUROPE_France



LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

4,5

MILLIARDS D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2005

En 2005, l'industrie automobile est restée, comme depuis 1999, la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises. Ses dépenses se sont élevées à 4,5 milliards d'euros, soit 16 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises.

Entre 1998 et 2005, les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont été augmentées de 69 %, représentant 24 % en 2005 de la valeur ajoutée 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 R&D de l'industrie automobile ont précédé ceux de l'industrie pharmaceutique et ceux de la construction aéronautique et spatiale.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2005

	DIRDE ⁽¹⁾ en millions d'euros	DERDE ⁽²⁾ en millions d'euros	Budget total en millions d'euros	en % du total	dont financement public ⁽³⁾ en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	3 544	964	4 507	15,7%	16	0,6%
Industrie pharmaceutique	3 115	1 052	4 168	14,5%	36	1,4%
Construction aéronautique et spatiale	2 634	1 126	3 760	13,1%	1 110	42,4%
Fabrication d'équipements radio, télé et communication	2 904	564	3 468	12,1%	367	14,0%
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	1 472	299	1 772	6,2%	415	15,9%
Industrie chimique	1 331	202	1 533	5,3%	59	2,3%
Fabrication de machines et équipements	1 108	260	1 368	4,8%	375	14,4%
Services informatiques	1 073	101	1 174	4,1%	54	2,1%
Services de transport et de communications	767	321	1 087	3,8%	4	0,2%
Fabrication de machines et appareils électriques	862	156	1 018	3,5%	6	0,2%
Énergie et extraction de produits énergétiques	752	214	966	3,4%	13	0,5%
Caoutchouc et plastiques	753	162	915	3,2%	3	0,1%
Autres branches	2 621	347	2 968	10,3%	158	6,0%
Total	22 935	5 768	28 703	100,0%	2 615	100,0%

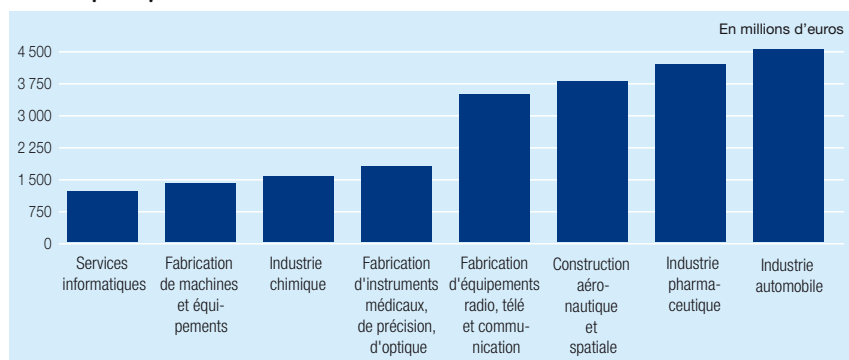
(1) DIRDE : dépenses intérieures de recherche et développement.

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

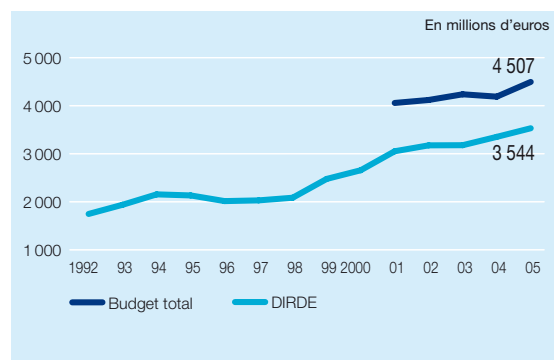
(3) hors crédits d'impôt recherche.

Source : ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MEN-MESR-DEPP C2).

Budget total de recherche et développement des entreprises en France en 2005 dans les principales branches de recherche



Évolution des dépenses de recherche et développement de l'industrie automobile



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.

Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile; en outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électro-

nique,.... En 2005, 21% de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

33 000 personnes en équivalent temps plein, (dont 14 300 chercheurs) faisaient partie en 2005 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 50 % par rapport à 1998 (+123 % pour les chercheurs).

Selon l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), les groupes Renault et PSA Peugeot Citroën Automobiles (y compris Faurecia) figurent en 2007 aux deux premières places du palmarès des principaux déposants de brevets; il convient de souligner que trois grands équipementiers sont classés dans les vingt premiers.



LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Dans un contexte de hausse du prix des matières premières et d'un euro fort, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France sont restées stables à 52 milliards d'euros en 2007, mettant fin à deux années de baisse. Les importations ont continué d'augmenter (+10%). Le solde de la branche automobile industrielle s'est à nouveau contracté à 1,5 milliard d'euros.

La dégradation provient essentiellement de celle du solde des échanges de voitures particulières neuves (de +1,6 à -2,7 milliards d'euros). En raison d'une forte demande intérieure, la balance commerciale des véhicules utilitaires légers est restée déficitaire malgré des exportations en forte progression (-600 millions d'euros), tout comme celle des véhicules industriels (-180 millions d'euros, soit son niveau le plus faible depuis 1997).

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » est resté stable à 4,6 milliards d'euros, notamment du fait du dynamisme des sites de production des constructeurs français hors de France.

En milliards 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
Exportations (FAB)									
2006	23,5	2,5	3,0	21,1	50,2	1,5	51,7	384,9	13,4%
2007	21,7	2,8	3,5	22,3	50,4	1,4	51,8	395,6	13,1%
Variation 2007/2006 en %	-7,8	+11,9	+17,6	+5,7	+0,4	-9,7	+0,1	+2,8	
Importations (CAF)									
2006	21,9	3,2	3,3	16,6	44,9	0,7	45,6	427,4	10,7%
2007	24,4	3,4	3,7	17,8	49,3	1,0	50,3	450,5	11,2%
Variation 2007/2006 en %	+11,5	+8,9	+10,6	+7,5	+9,8	+31,9	+10,1	+5,4	
Soldes									
2006	+1,6	-0,6	-0,4	+4,6	+5,3	+0,8	+6,1	-42,6	
2007	-2,7	-0,6	-0,2	+4,6	+1,1	+0,4	+1,5	-54,9	
Taux de couverture ⁽²⁾									
2006	108	81	89	128	112	206	113	90	
2007	89	83	95	126	102	141	103	88	

(1) Y compris le matériel militaire.

(2) Exportations/importations x 100.

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.

Sources : les données des Douanes traitées par le CCFA.

Les comptes de la Nation, base 2000.

Depuis 1997, la part de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a progressé significativement et s'est élevée à 13,1% en 2007, 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'était considérablement amélioré entre 1996 et 2004. Le déficit de 350 millions d'euros observé en 1996 avait fait place à des excédents significatifs (plus de 7 milliards d'euros). Depuis 2005, la baisse de la production en France et la hausse des importations se sont traduites par une vive baisse de l'excédent, qui est devenu en 2007 un déficit.

La balance des échanges de véhicules utilitaires a été à nouveau déficitaire de 770 millions d'euros en 2007 dans un contexte de hausse des exportations. Celles de véhicules utilitaires légers ont progressé de 12% à 2,8 milliards d'euros et celles de véhicules industriels de 18% à 3,5 milliards d'euros (deuxième année consécutive de hausse supérieure à 10%).

Les flux de pièces et moteurs ont continué de s'accroître : +7,5% pour les importations et +5,7% pour les exportations. Le solde est resté stable à 4,6 milliards d'euros.

13%

PART DES PRODUITS
AUTOMOBILES DANS
LES EXPORTATIONS
DE BIENS DE
LA FRANCE EN 2007



EUROPE_France



LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Le solde des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) a de nouveau diminué en 2007 à 1,1 milliard d'euros, soit le niveau le plus faible depuis plus de 30 ans. Il s'est réparti en un déficit de 1,8 milliard d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 2,9 milliards d'euros avec l'extra UE-27.

La baisse de ce solde provient à 86% de celle observée au niveau de l'UE-27 : les pertes de parts de marché des constructeurs français et l'augmentation de la production de véhicules dans les nouveaux pays entrants forment un début d'explication.

L'excédent avec l'extra UE-27 a baissé de 600 millions d'euros à 2,9 milliards d'euros (dont - 400 millions d'euros avec la Turquie). Les principales augmentations de soldes ont été observées en Russie (166 millions d'euros), au Brésil, en Argentine et au Maroc (50 millions d'euros chacun).

2,9

**MILLIARDS
D'EUROS**

EXCÉDENT DES
ÉCHANGES AUTOMOBILES
INDUSTRIELS DE
LA FRANCE EN 2007
AVEC LE HORS UE-27

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros	1985	1990	2000 ⁽¹⁾	2003	2004	2005	2006	2007
Ensemble	4,57	4,13	9,84	11,00	11,80	8,21	5,28	1,08
INTRA CEE (12 pays)	0,29	0,45						
INTRA UE (15 pays)			5,80	6,82	6,68	4,11	1,80	-1,13
INTRA UE (25 pays)				7,72	7,67	4,42	1,38	-2,10
INTRA UE (27 pays)							1,79	-1,83
dont : Allemagne	-1,62	-2,20	-3,75	-4,13	-5,06	-5,54	-5,94	-7,43
Autriche			0,33	0,47	0,60	0,43	0,39	0,38
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	1,98	2,37	2,23	2,49	2,47
Danemark		0,12	0,23	0,25	0,34	0,34	0,32	0,31
Espagne	-0,55	-0,14	1,55	0,94	0,55	0,46	-0,15	-1,44
Finlande			0,17	0,23	0,24	0,23	0,18	0,15
Italie	0,59	0,13	0,58	2,09	2,11	1,56	0,49	0,72
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,87	0,54	0,37	0,22	0,17
Pologne					0,34	0,15	-0,20	0,07
Portugal	0,12	-0,12	0,50	0,26	0,34	0,51	0,28	0,35
République tchèque					-0,03	-0,21	-0,43	-0,65
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	3,09	3,70	2,81	3,10	2,94
Slovénie					0,20	0,05	0,11	-0,16
Suède			0,14	0,27	0,25	0,07	-0,09	-0,24
EXTRA CEE (12 pays)	4,27	3,69						
EXTRA UE (15 pays)			4,04	4,18	5,13	4,10	3,48	2,21
EXTRA UE (25 pays)				3,28	4,13	3,79	3,90	3,18
EXTRA UE (27 pays)							3,49	2,91
dont : Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,18	0,21	0,20	0,18	0,20
Pologne			0,25	0,46				
République tchèque			-0,01	-0,01				
Slovénie			0,15	0,03				
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,63	0,60	0,57	0,47	0,47
Turquie		0,17	0,55	0,13	0,36	0,13	-0,26	-0,65
Yougoslavie	0,03	0,07						
Canada	0,12	0,15	-0,02	-0,02	-0,02	0,02	0,05	0,02
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,33	0,35	0,41	0,35	0,15
Mexique	0,00	-0,01	0,03	0,11	0,12	0,13	0,12	0,10
Argentine		0,06	0,38	0,05	0,16	0,17	0,28	0,33
Brésil		0,07	0,25	0,08	0,18	0,19	0,27	0,32
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,50	0,55	0,52	0,67	0,65
Maroc		0,18	0,12	0,13	0,12	0,17	0,17	0,21
Nigeria		0,14	0,15	0,10	0,07	0,08	0,16	0,12
Tunisie		0,11	0,17	0,09	0,11	0,08	0,09	0,07
Arabie saoudite		0,06	0,06	0,04	0,05	0,06	0,06	0,07
Chine		0,05	0,09	0,13	0,24	0,26	0,51	0,32
Corée du Sud		0,02	-0,22	-0,31	-0,44	-0,47	-0,50	-0,46
Iran		0,10	0,15	0,95	1,30	0,92	0,66	0,53
Japon	-0,43	-0,63	-1,04	-1,59	-1,71	-1,67	-1,78	-1,62
Taiwan	0,03	0,14	0,02	0,02	0,00	-0,02	-0,02	-0,02

(1) À partir de 1996, les DOM sont compris dans le périmètre douanier de la France.
Sources : données des Douanes traitées par le CCFA.

Après avoir été supérieur à 4 milliards d'euros entre 1997 et 2005, l'excédent avec l'Union européenne 15 pays a laissé place à un déficit de 1,1 milliard d'euros en 2007. 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. Entre 2006 et 2007, si la balance commerciale s'est améliorée avec l'Italie, l'explication de la baisse du solde réside dans la détérioration des échanges avec l'Espagne (-1,3 milliard d'euros à -1,4) et dans l'aggravation du déficit avec l'Allemagne (-1,5 milliard d'euros à -7,4). Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile

industriel est déficitaire de 700 millions d'euros (contre un quasi-équilibre en 2006), en raison notamment de la baisse de pénétration des constructeurs français, de la montée en puissance des implantations locales et d'un euro fort.

Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 2,9 milliards d'euros. La hausse de l'activité en Amérique latine et dans les ex-pays de la Communauté des États indépendants a été favorable à l'évolution du solde automobile industriel. Celui du Japon et de la Corée du Sud réunis s'est légèrement réduit à -2,1 milliards d'euros.



LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

Depuis 2002, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations; elles ont représenté 74% des immatriculations totales en 2007.

Au niveau du parc, 52% des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2008 étaient équipées d'un moteur diesel.

En 2007, plus de 2,3 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit 44% de leur production totale.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	1995	2000	2006	2007	Variation 2007/2006 en %
Production						
En unités	804 007	1 036 796	1 648 448	2 205 270	2 312 801	+4,9
En % de la production totale	24,4%	34,0%	35,8%	43,7%	43,6%	
Exportations						
En unités	292 061	472 087	975 038	1 409 609	1 527 972	+8,4
En % des exportations totales	15,5%	25,5%	33,7%	36,7%	37,2%	
Immatriculations						
En unités	762 054	897 698	1 046 485	1 427 697	1 525 439	+6,8
En % des immatriculations totales	33,0%	46,5%	49,0%	71,4%	73,9%	
Parc						
En unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	15 143 000	15 922 000	+5,1
En % du parc total	16,0%	27,6%	35,6%	49,8%	51,9%	

Source : CCFA

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2007

Rang	Marque	Modèle	Volume	% marché
1	Renault	Mégane	138 500	9,1
2	Citroën	C4-Xsara	124 950	8,2
3	Peugeot	206-207	110 470	7,2
4	Renault	Clio	96 525	6,3
5	Peugeot	307-308	72 141	4,7
6	Citroën	C3	40 690	2,7
7	Peugeot	407	38 708	2,5
8	Volkswagen	Golf	35 888	2,4
9	Ford	Focus	35 876	2,4
10	Renault	Laguna	26 851	1,8

Source : CCFA.

En 2007, la France occupe de nouveau la première place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1 525 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, juste devant l'Allemagne avec 1,5 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel, plus sobres et plus performants, suscitent un réel engouement dans le contexte de prix élevés des carburants.

En Europe, la pénétration du diesel a continué de croître et s'est élevée à 53%, soit 7,9 millions d'unités. Malgré l'accélération des ventes hors Europe, où la motorisation diesel est moins présente, la production de voitures à motorisation diesel s'est accrue de 5% et les exportations de 8% à plus de 1,5 million d'unités.

3 SUR 4

VOITURES PARTICULIÈRES
NEUVES IMMATRICULÉES
EN FRANCE SONT À
MOTORISATION DIESEL



EUROPE_France



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

45%

DES VOITURES PARTICULIÈRES
NEUVES IMMATRICULÉES
EN FRANCE EN 2007
APPARTIENNENT À
LA GAMME INFÉRIEURE

Sur un marché concurrentiel, les constructeurs français renouvellent régulièrement leur offre (nouveaux modèles, restylages), tout en l'élargissant en gardant au catalogue d'anciens modèles et en proposant de nouvelles versions (monospace court, monospace long, break, cabriolet, coupé), tournés vers la « multifonctionnalité ».

Les performances en matière d'environnement ou de sécurité active et passive de l'offre des constructeurs français s'améliorent avec ce renouvellement intense.

Avec les lancements de nouveaux modèles (Citroën Nemo, Berlingo et C5, Peugeot Bipper, Partner et les compléments de la gamme 308, Renault Kangoo II et Koleos, Dacia Sandero) ainsi qu'avec de nouvelles versions (Renault Clio break et Grand Modus) et de nombreux restylages, l'année 2008 devrait être plus bénéfique aux groupes français.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME ET PAR CARROSSERIE

	1990		1995		2000		2006 AP ⁽¹⁾		2006 NP ⁽¹⁾		2007	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Gammes												
Inférieure	986 532	42,7	840 880	43,6	855 161	40,1	854 963	42,7	919 665	46,0	923 559	44,7
Moyenne inférieure	477 631	20,7	544 062	28,2	695 146	32,6	644 929	32,2	650 047	32,5	694 326	33,6
Moyenne supérieure	555 053	24,0	334 457	17,3	303 028	14,2	199 009	9,9	260 728	13,0	269 711	13,1
Supérieure	256 381	11,1	173 370	9,0	163 293	7,7	122 794	6,1	170 013	8,5	176 882	8,6
Autres	33 533	1,5	37 735	2,0	117 256	5,5	178 854	8,9	96	0,0	65	0,0
Total	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 000 549	100,0	2 000 549	100,0	2 064 543	100,0

	1990		1995		2000		2005		2006		2007	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Carrosseries												
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 209 830	58,5	1 226 070	61,3	1 202 498	58,2
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	144 485	7,0	132 000	6,6	138 207	6,7
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	59 382	2,9	58 147	2,9	68 093	3,3
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	525 487	25,4	460 678	23,0	498 939	24,2
dont monospace compact	-	-	-	-	241 190	11,3	284 310	13,7	268 495	13,4	325 458	15,8
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	113 406	5,5	109 461	5,5	138 266	6,7
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	15 199	0,7	14 193	0,7	18 540	0,9
Total	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 067 789	100,0	2 000 549	100,0	2 064 543	100,0

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite : voir les pages 14 et 15 (AP : Ancien Périmètre, NP : Nouveau Périmètre).

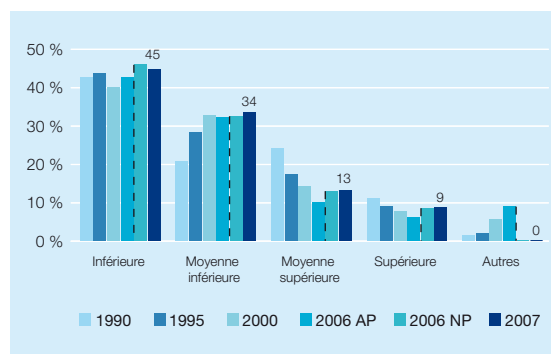
Source : CCFA.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2007

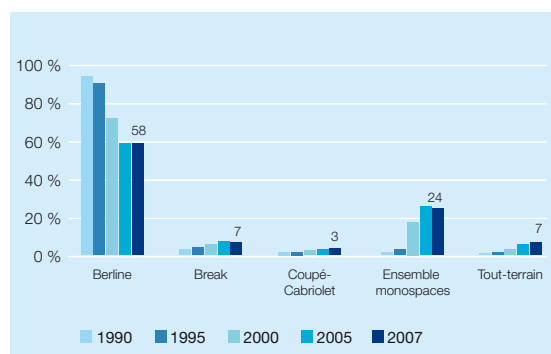
Rang	Marque	Modèle	Volume	% marché
1	Peugeot	206-207	165 682	8,0
2	Renault	Mégane	155 336	7,5
3	Renault	Clio	145 345	7,0
4	Citroën	C4-Xsara	138 822	6,7
5	Peugeot	307-308	84 250	4,1
6	Citroën	C3	61 522	3,0
7	Renault	Twingo	52 134	2,5
8	Peugeot	407	41 710	2,0
9	Ford	Focus	40 652	2,0
10	Volkswagen	Golf	39 559	1,9
11	Opel	Corsa	33 908	1,6
12	Dacia	Logan	32 635	1,6
13	Volkswagen	Polo	31 835	1,5
14	Toyota	Yaris	31 244	1,5
15	Ford	Fiesta	30 583	1,5
16	Renault	Laguna	29 937	1,5
17	Volkswagen	Touran	25 737	1,2
18	Volkswagen	Passat	22 100	1,1
19	Renault	Modus	21 160	1,0
20	Opel	Zafira	21 101	1,0
21	Peugeot	107	20 949	1,0
22	Fiat	Punto	20 040	1,0
23	BMW	Série 3	19 381	0,9
24	Opel	Astra	18 358	0,9
25	Opel	Meriva	18 268	0,9
26	Toyota	Corolla	18 073	0,9
27	Citroën	C1	18 009	0,9
28	Citroën	C2	17 283	0,8
29	Audi	A3	16 934	0,8
30	Seat	Ibiza	16 455	0,8

Source : CCFA.

Pénétration des gammes sur le marché total



Pénétration des carrosseries sur le marché total



EUROPE_France



LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

Cette année encore, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont dépassé cinq millions d'unités, s'élevant à 5 571 000 unités en 2007, soit un nouveau niveau record.

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.

62 % des voitures mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991.

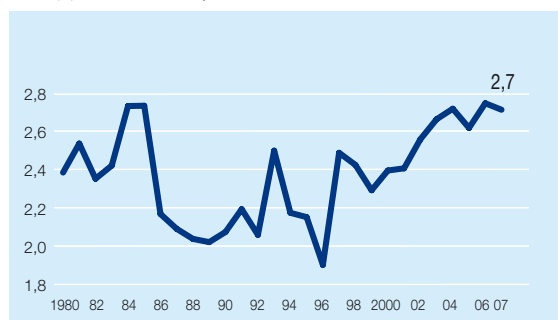
En moyenne, un ménage français conserve sa voiture pendant près de cinq ans.

LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 009	2 014	2 068	2 001	2 065
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 322	5 444	5 383	5 466	5 571
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,6	2,7	2,6	2,7	2,7
Voitures de moins de 5 ans	% VO		52	40	42	41	40	40	38
dont :									
- Voitures de moins de 1 an	% VO		12	12	11	10	10	9	9
- Voitures de moins de 1 an	% VN		25	29	29	28	25	25	23
Voitures de plus de 5 ans	% VO		48	60	58	59	60	60	62
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	29 560	29 900	30 100	30 400	30 700
Rapport occasion/parc	%	23,2 %	20,2 %	18,1 %	18,0 %	18,2 %	17,9 %	18,0 %	18,1 %

Source : CCFA.

Le rapport occasion/neuf



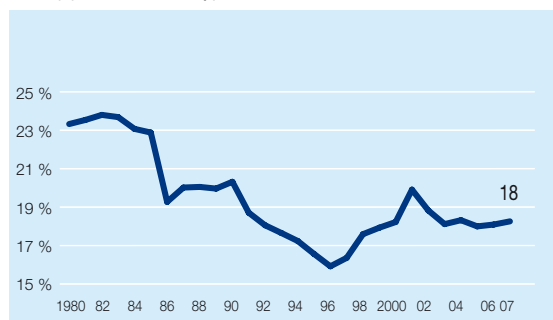
La voiture particulière est un bien durable que le ménage achète, utilise, entretient et revend éventuellement sur le marché de l'occasion.

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 cinq ans. Ils représentent environ la moitié du marché total.

Ils 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 2007, la demande en voitures neuves a augmenté de 3,2 % à 2,07 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion de 1,9 % à 5,6 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est resté stable à 2,7. La croissance de la demande en véhicules d'occasion est plus proche de celle du parc ; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves.

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 cinq ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 62 % en 2007. Les bonnes années d'immatriculation de voitures neuves entre 1998 et 2002 avaient mécaniquement entraîné une remontée de la part des moins de cinq ans de 40 à 42 % entre 2000 et 2003.

Le rapport occasion/parc



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 480 000 immatriculations, soit 23 % du marché du neuf.

Depuis 2001, la part des moins d'un an dans l'ensemble des immatriculations de voitures particulières d'occasion diminue régulièrement et ne représente plus que 9 % en 2007 (12 % en 2001).

5,6
MILLIONS

IMMATRICULATIONS
DE VOITURES PARTICU-
LIÈRES D'OCCASION
EN 2007, SOIT UN
NOUVEAU RECORD
EN FRANCE.



EUROPE_France



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

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 (1,6 % en 2007) qu'en France métropolitaine (2,2 %) ; en revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est supérieure (19,2 % contre 17,9 % en métropole).

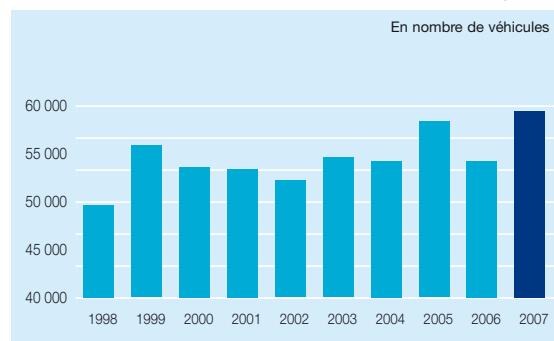
La pénétration des constructeurs français sur ces marchés est relativement comparable à celle observée en France métropolitaine : elle apparaît cependant inférieure pour les véhicules légers en raison d'une présence japonaise plus importante.

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

	2000	2004	2005	2006	2007	Variation 2007/2000	Variation 2007/2006
Voitures particulières neuves							
Guadeloupe	13 691	13 926	14 359	13 562	15 539	13,5 %	14,6 %
Guyane	4 031	4 087	4 085	4 071	4 437	10,1 %	9,0 %
Martinique	14 424	13 613	14 749	14 132	14 666	1,7 %	3,8 %
Réunion	21 463	22 570	25 142	22 437	24 819	15,6 %	10,6 %
Total DOM	53 609	54 196	58 335	54 202	59 461	10,9 %	9,7 %
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)							
Guadeloupe	2 685	2 518	2 772	2 834	3 192	18,9 %	12,6 %
Guyane	1 143	1 287	1 169	1 452	1 645	43,9 %	13,3 %
Martinique	2 368	2 546	2 732	2 724	2 841	20,0 %	4,3 %
Réunion	5 200	5 457	6 021	6 827	6 749	29,8 %	-1,1 %
Total DOM	11 396	11 808	12 694	13 837	14 427	26,6 %	4,3 %
Véhicules utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)							
Guadeloupe	146	174	196	148	157	7,5 %	6,1 %
Guyane	66	97	99	81	100	51,5 %	23,5 %
Martinique	187	201	183	295	333	78,1 %	12,9 %
Réunion	362	400	464	518	581	60,5 %	12,2 %
Total DOM	761	872	942	1 042	1 171	53,9 %	12,4 %

Source : CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

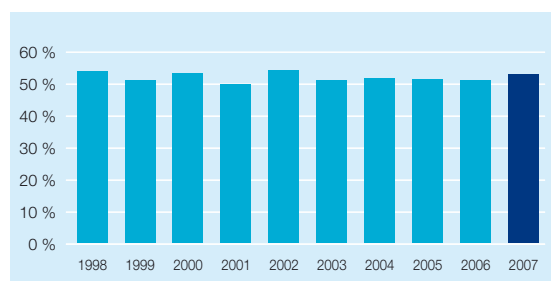


PÉNÉTRATION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

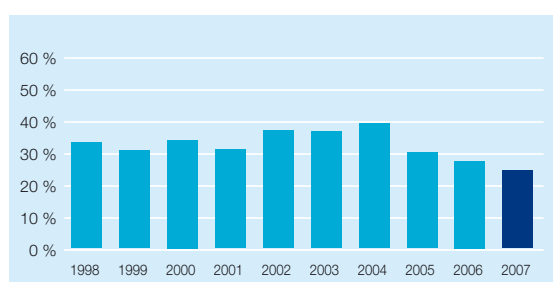
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs



Véhicules industriels neufs



75 000
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES
DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER FRANÇAIS EN 2007



LA MOTORISATION DES MÉNAGES

Comme lors des précédentes années, le taux de motorisation est resté stable à 82 % et le taux de multimotorisation a continué d'augmenter.

En 2007, les ménages multimotorisés ont ainsi représenté 36 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

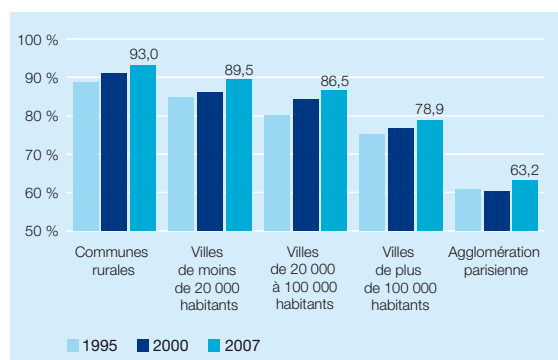
63 % des ménages de la région parisienne sont motorisés (60 % en 2000).

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

En pourcentage	1980	1985	1990	1995	2000	2007
Selon la catégorie socioprofessionnelle						
Exploitants agricoles	87,3%	92,4%	95,9%	98,9%	91,1%	86,5%
Salariés agricoles	72,6%	72,4%	74,7%	-	-	
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1%	94,3%	95,2%	89,4%	90,6%	92,5%
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6%	95,0%	94,4%	85,5%	84,6%	84,7%
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2%	92,4%	93,3%	88,7%	90,8%	90,5%
Employés	75,4%	75,7%	78,3%	75,9%	77,5%	81,9%
Ouvriers	80,4%	85,1%	87,2%	89,7%	88,7%	89,9%
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%	74,8%
dont retraités	-	-	59,4%	70,9%	76,0%	78,1%
Selon la catégorie de commune						
Communes rurales	71,7%	77,8%	82,1%	88,6%	91,1%	93,0%
Villes de moins de 20 000 habitants	69,6%	75,0%	76,6%	84,7%	86,1%	89,5%
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	72,3%	73,9%	77,3%	80,0%	84,2%	86,5%
Villes de plus de 100 000 habitants	69,5%	73,5%	74,2%	75,1%	76,6%	78,9%
Agglomération parisienne	69,3%	71,7%	77,0%	60,8%	60,4%	63,2%
Ville de Paris	48,8%	48,5%	47,3%			
Selon la catégorie d'habitat						
Ville-centre	-	-	-	67,6%	69,4%	72,7%
Banlieue	-	-	-	79,3%	80,5%	80,8%
Périurbain	-	-	-	88,5%	89,8%	91,5%
Rural	-	-	-	85,3%	90,4%	91,7%
Selon l'âge du chef de ménage						
Moins de 25 ans	-	-	-	51,2%	49,3%	60,4%
25 à 34 ans	-	-	-	85,1%	82,4%	83,5%
35 à 44 ans	-	-	-	86,7%	86,3%	89,5%
45 à 54 ans	-	-	-	87,5%	87,4%	86,4%
55 à 64 ans	-	-	-	84,9%	87,0%	86,9%
Plus de 65 ans	-	-	-	61,9%	69,0%	73,1%
Ensemble	69,3%	73,4%	76,5%	78,4%	80,3%	82,4%
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	-	40,4%	41,0%

Sources : INSEE jusqu'en 1993, SOFRES à partir de 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 socioprofessionnelle, aux zones d'habitation et aux nombres de personnes par ménage.

- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants ne baissent pas : 79 % d'entre eux étaient motorisés en 2007 contre 75 % en 1995.
- Les ménages habitant les zones rurales ou les zones péri-urbaines (zones rurales proches des villes) sont très équipés (près de 92 %).
- Les ménages âgés, qui étaient moins motorisés, sont de plus en plus équipés : en 2007, leur taux de motorisation a atteint 73 % contre 62 % en 1995.
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.

36 %

DES MÉNAGES
DISPOSENT DE DEUX
VOITURES OU PLUS



EUROPE_France



LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi ces dernières années : la part des véhicules du parc utilisés tous les jours ou presque tous les jours s'établit à 73 % en 2007 contre 79 % en 2000.

Depuis 2006, les véhicules du parc total roulant au gazole (plus de 53 %) sont plus nombreux que ceux roulant à l'essence.

Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc continue de progresser et s'élève à 107 000 kilomètres, soit quelque 37 000 kilomètres de plus qu'en 1990.

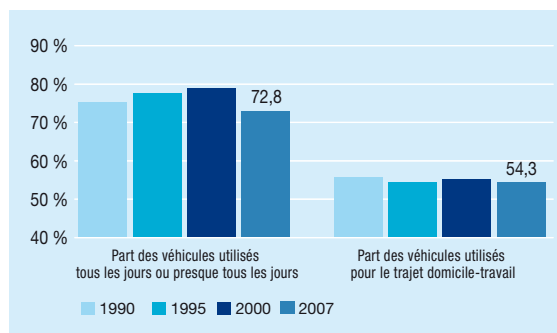
PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1980	1990	1995	2000	2007 ⁽¹⁾
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	32,7
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	8,2
Répartition du parc par groupe automobile						
Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,3
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,8
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	32,9
Répartition du parc par puissance fiscale						
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	42,3
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5	
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	12,1
Répartition du parc par gamme						
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	31,2
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	14,2
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,2
Divers	%		5,1	3,2	0,8	4,8
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	38,1
Répartition du parc par carburant utilisé						
Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1	46,5
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	53,5
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	107 050
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%		75,1	77,4	78,7	72,8
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	54,3

(1) L'année 2007 n'est pas directement comparable aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.

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

L'utilisation des véhicules



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 8,2 années en 2007.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc a de nouveau augmenté au détriment de celle de gammes supérieures : elles ont représenté en 2007 respectivement 45 % et 31 % du parc, contre 14 % pour celles de la gamme moyenne supérieure.

73 % ET 54 %

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



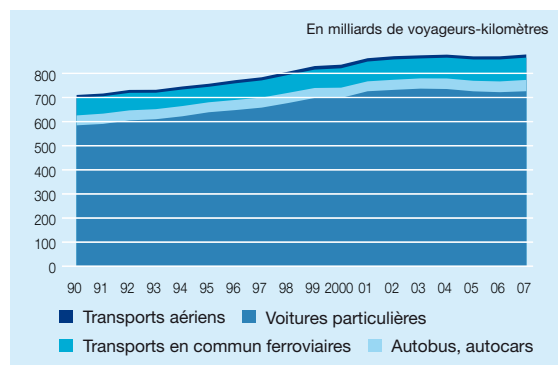
LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La mobilité des personnes est la courroie de transmission de l'économie : elle participe à la facilitation des échanges économiques et sociaux, source de création de richesse, et elle est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme la santé ou le tourisme.

En l'exprimant en voyageurs-kilomètres, ce qui entraîne une sous-représentation de la mobilité urbaine, et en la limitant aux transports intérieurs (hors international longue distance), la route est prépondérante : 83% pour la voiture particulière et 5 % pour les autobus et autocars en 2007.

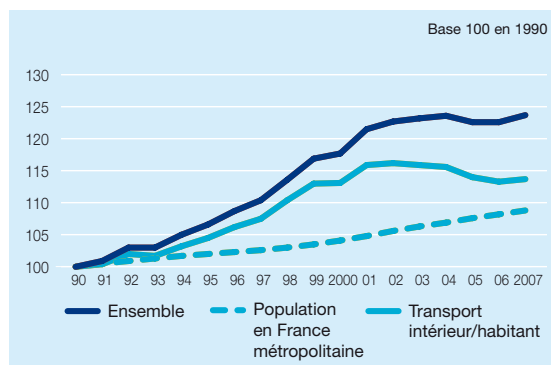
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger, qui permet de transporter ses affaires, fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient pertinents, tant économiquement que socialement.

Les transports intérieurs de voyageurs



Source : MEEDAT/SESP

Évolution du transport intérieur de voyageurs



La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre des personnes, qui demeure indispensable.

Si le transport de marchandises est plus lié à la sphère productive, tant industrielle qu'artisanale ou agricole, la mobilité des personnes couvre un champ économique nettement plus vaste.

Si les navettes domicile-travail constituent un socle important, le développement de l'économie, même tertiaire, est dépendant de la mobilité des personnes. Cette situation est exacerbée dans le cas des services à la personne comme la santé, le tourisme,...

Les déterminants du choix des modes de transport se situent, comme pour le transport de marchandises, dans l'origine-destination, la distance et le temps.

Le transport de personnes nécessite pour chaque mode des investissements importants amortis généralement sur une longue période pour construire et entretenir les infrastructures.

En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers sont prépondérants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone urbaine dense où les transports en commun

et d'autres modes (vélos, motos,...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montrent le champ de pertinence de chaque mode : l'Enquête Nationale Transport Déplacement (ENTD 2007) permettra de réactualiser au niveau national des chiffres datant de 1994.

Par personne, le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres a progressé continuellement jusqu'en 2002 (+16% par rapport à 1990). Depuis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse de 2% a été observée entre 2002 et 2007.

-2%

BAISSE ENTRE 2002 ET 2007 DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS TOUTS MODES PAR HABITANT EXPRIMÉS EN VOYAGEURS-KILOMÈTRES



EUROPE_France



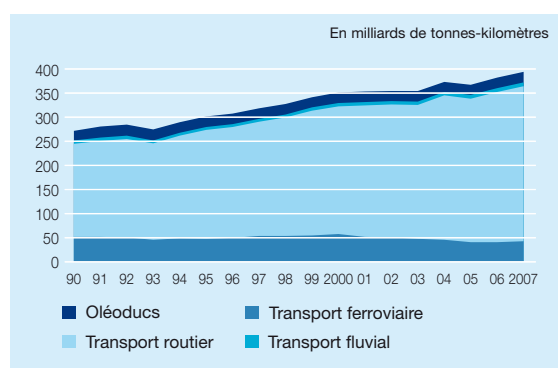
LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises (y compris entre eux) aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques, qui sont souvent à relier à l'aménagement du territoire, il convient d'ajouter la notion du temps.

Chaque mode de transport, routier, ferroviaire, fluvial, canalisation,... nécessite des infrastructures, synonymes d'investissements importants, amortis généralement sur longue période.

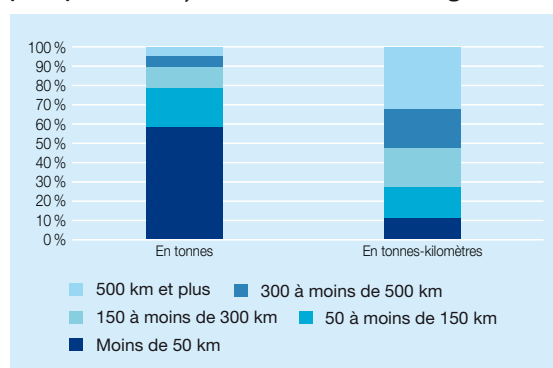
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Selon l'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports, 58% des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres et 48% des tonnes-kilomètres réalisées par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

Le transport intérieur de marchandises en France



Source : MEEDDAT/SESP.

Répartition du transport routier de marchandises effectué par le pavillon français selon la distance en charge en 2006



Source : enquête TRM du MEEDDAT/SESP.

La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres ; elle correspond d'une part à la demande intérieure des différents acteurs économiques et d'autre part aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays comme l'Allemagne ou la France sont, de par leur position géographique, des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. Au niveau du transport routier de marchandises, cela se traduit aussi par le phénomène de cabotage.

Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. La destination (la provenance, pour les importations) et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères souvent discriminants dans le choix du mode de transport. Des liquides peuvent être transportés par conduite, évitant ainsi les ruptures de charge, les ports sont entre autres utilisés pour le commerce avec les pays lointains. La demande intérieure des différents agents économiques (ménages, entreprises et administrations au sens large) porte sur des marchandises ou des biens très variés. Elle est satisfaite par une (auto)production nationale ou par des importations. Le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux puis avec les lieux de consommation, puis ces derniers avec les lieux de retraitement-recyclage : en France notamment, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Les marchandises et biens transportés sont très variés. De nombreux facteurs interviennent et conditionnent parfois le choix du mode de transport. C'est le cas pour :

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
- le temps de livraison : les denrées périssables, tels les produits frais, doivent être transportés rapidement et le sont donc essentiellement par le mode routier ;

- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant dans la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire) que dans celle de consommation où, majoritairement, les ménages vivent en zone urbaine.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonymes d'investissements importants généralement amortis sur longue période et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes.

Le transport routier de marchandises, par sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service, répond à ces nombreux critères qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, lesquels, bien souvent, ne sont pas substituables.

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne, mesurée lors du chargement, et les tonnes-kilomètres. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports montre que près de 60% des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres, et que près de 50% des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.

58%

PART DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE PAVILLON ROUTIER FRANÇAIS À MOINS DE 50 KILOMÈTRES MESURÉE SELON LES TONNES CHARGÉES





LA CIRCULATION ROUTIÈRE

88 & 82%

PARTS RESPECTIVES DE LA ROUTE DANS LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES EN 2007

Alors que la circulation avait en moyenne annuelle augmenté de 2,6 % entre 1980 et 2001, la hausse n'a été que de 0,4 % en moyenne annuelle depuis 2001. En 2007, dans un contexte de meilleure croissance économique, d'une plus grande demande touristique et de moindres hausses des prix des carburants que les années précédentes, la circulation a progressé de 0,8 % par rapport à l'année 2006.

Après plusieurs années de baisse, la circulation des voitures particulières a connu une hausse de 0,6 % ; le parc ayant progressé de 1 %, le kilométrage annuel moyen a continué de diminuer, mais moins que les années précédentes (- 0,4 % en 2007 contre - 1,4 % en moyenne annuelle entre 2001 et 2006).

Reflet de la meilleure activité économique, notamment dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, la circulation des poids lourds sous pavillon français a progressé de 2,2 % pour une hausse de près de 4 % des marchandises transportées exprimées en tonnes-kilomètres.

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2006	2007	Variation en % 07/90	Variation annuelle moyenne en % 07/90	Variation annuelle moyenne en % 07/06
Parcs (moyennes annuelles)	milliers de véh.	28 109	33 452	36 480	36 847	+31	+1,6	+1,0
Voitures		23 280	27 770	30 250	30 550	+31	+1,6	+1,0
dont : essence		19 760	18 150	15 505	15 018	-24	-1,6	-3,1
diesel		3 520	9 620	14 746	15 533	+341	+9,1	+5,3
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 055	5 590	5 655	+34	+1,7	+1,2
dont : essence		2 279	1 299	936	873	-62	-5,5	-6,7
diesel		1 944	3 756	4 655	4 783	+146	+5,4	+2,8
Poids lourds (> 5 t)		538	547	557	559	+4	+0,2	+0,4
Bus et cars		69	80	83	83	+20	+1,1	+0,0
Kilométrages annuels moyens	milliers de km							
Voitures		13,6	13,8	13,1	13,0	-5	-0,3	-0,4
dont : essence		12,1	11,1	9,8	9,5	-21	-1,4	-2,5
diesel		22,2	18,9	16,6	16,4	-26	-1,8	-0,9
Véhicules utilitaires légers (VUL)		15,9	15,9	16,4	16,4	+3	+0,2	-0,2
dont : essence		11,6	8,5	8,2	8,1	-30	-2,1	-0,6
diesel		20,6	18,4	18,1	17,9	-13	-0,8	-1,0
Poids lourds (> 5 t)		36,2	48,4	49,2	50,1	+38	+1,9	+1,8
Bus et cars		31,0	29,7	30,8	32,0	+3	+0,2	+4,0
Consommations unitaires	litres au 100 km							
Voitures essence		8,70	8,07	7,61	7,58	-13	-0,8	-0,3
Voitures gazole		6,90	6,67	6,38	6,39	-7	-0,4	+0,2
VUL essence		9,20	9,51	8,90	8,87	-4	-0,2	-0,3
VUL gazole		10,50	9,72	9,37	9,39	-11	-0,7	+0,2
Poids lourds gazole		34,40	37,69	36,23	35,87	+4	+0,2	-1,0
Bus et cars gazole		42,70	32,60	31,30	31,20	-27	-1,8	-0,3
Consommations de carburants (tous transports routiers)	millions de litres							
Essence		25 292	18 954	13 877	13 154	-48	-3,8	-5,2
Gazole		19 438	32 355	37 515	38 609	+99	+4,1	+2,9
Circulation totale	milliards de véhicules-km	436	526	555	560	+28	+1,5	+0,8
dont : voitures et véhicules utilitaires légers français		403	463	488	491	+22	+1,2	+0,6
Trafics routiers								
Voyageurs en véhicules particuliers	milliards de voyageurs-km	585,6	699,6	723,8	727,8	+24	+1,3	+0,6
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	41,3	43,0	44,9	47,1	+14	+0,8	+5,0
Marchandises	milliards de tonnes-km	193,9	266,5	312,7	323,3	+67	+3,1	+3,4

Sources : Les comptes des transports de la Nation MEEDDAT/SESP, INSEE.

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. Elle incorpore celles des véhicules immatriculés à l'étranger.

En 2007, le parc de véhicules s'est accru de 1 %, soit à un rythme comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990. La diesélisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 56 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel.

Le parc de poids lourds (supérieur à 5 tonnes) a connu en 2007 une légère hausse à 559 000 véhicules (+0,4 %). Reflet d'une utilisation plus intensive de ces véhicules, surtout lors de leurs premières années de vie, leur kilométrage annuel moyen a progressé de près de 2 % à plus de 50 000 kilomètres, soit un nouveau niveau record. Les consommations unitaires présentées dans le tableau ci-dessus incorporent les effets de surconsommation liés aux biocarburants, le pouvoir énergétique de ces derniers étant moindre que celui des carburants conventionnels. Selon les premières estimations réalisées par l'Observatoire de l'énergie, les livraisons d'essence mesurées en joules seraient en baisse de 5,2 % contre - 4,5 % en litres et celles de gazole en hausse de 2,6 % contre + 2,8 % en litres.



EUROPE_France



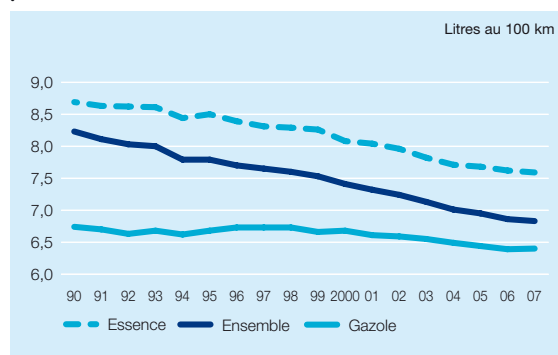
LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 30 % ; leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont, quant à elles, crû que de 15 %.

Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne a été de 17 % entre 1990 et 2007 (dieselisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs).

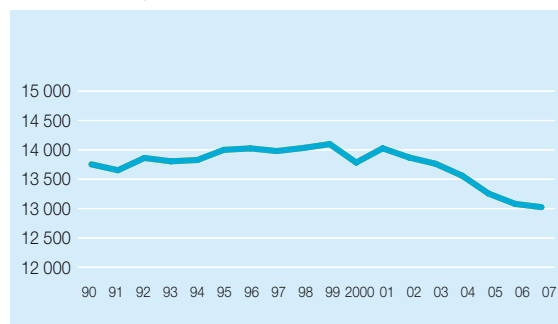
En 2007, et plus encore en 2008, l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants – proche des taux objectifs annuels français – joue elle aussi un rôle dans la baisse des émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables.

Consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation



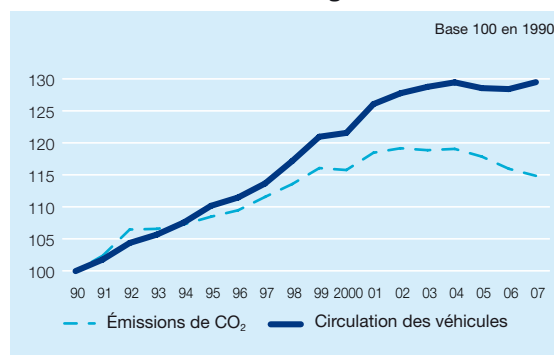
Source : bilan de la circulation routière.

Kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière



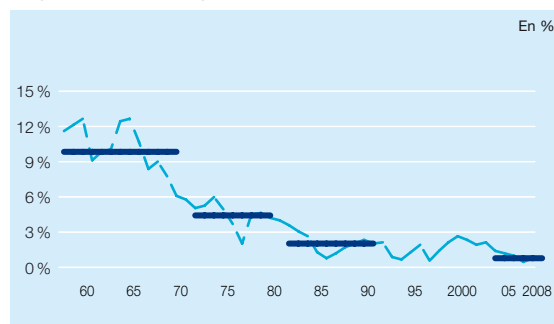
Source : bilan de la circulation routière.

La circulation des véhicules en France et les émissions associées de CO₂ nettes des énergies renouvelables



Sources : CITEPA et bilan de la circulation routière.

Taux de croissance annuel du parc de voitures particulières en France



Source : CCFA.

La circulation des voitures particulières résultent de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. Le développement de la multimotorisation puis les hausses significatives des prix des carburants sont les principaux facteurs à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière.

En 2007, les premières estimations fournies par le CITEPA pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 125 millions de tonnes. Elles ont ainsi retrouvé leur niveau de l'année 2000.

Portant sur l'année 2006, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à près de 55 % pour les voitures, 17 % pour les véhicules utilitaires légers et 27 % pour les poids lourds y compris les cars et bus.

Stabilité

DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES TRANSPORTS ROUTIERS EN 2007
PAR RAPPORT À 2000 SELON LE CITEPA



EUROPE_France



LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

5%

POIDS DU POSTE CARBURANTS DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES VIVANT EN COMMUNES RURALES

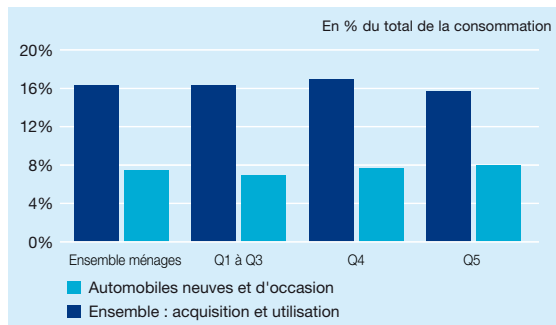
Sur l'ensemble des ménages, le poste achats de carburant est d'autant plus élevé que le ménage vit dans une petite commune.

Au niveau des ménages motorisés, la part attribuée au poste achats de carburant est la plus faible en matière de consommation pour les 20 % des ménages les plus aisés (3 %), contre plus de 4 % pour les autres ménages.

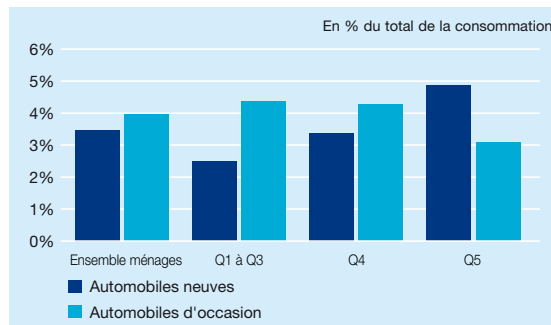
Compte tenu du poids de la fiscalité dans les carburants et les assurances, les ménages motorisés disposant des revenus les moins élevés paient pour l'usage de leurs véhicules, proportionnellement à leur consommation, plus de taxes que les 20 % de ménages les plus riches.

RÉPARTITION DE LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES MOTORISÉS SUIVANT LE REVENU

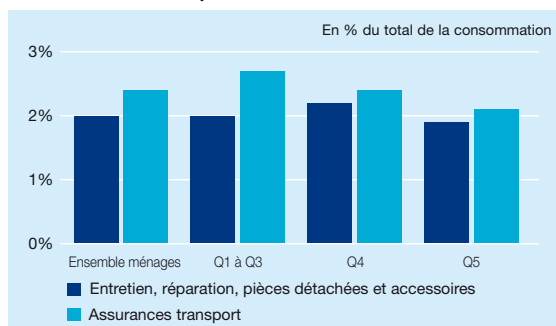
Budget automobile



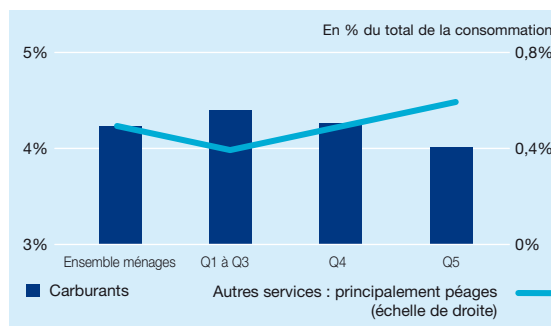
Achats automobiles



Entretien, réparation, pièces détachées et assurances transport



Carburants et autres services liés à l'utilisation



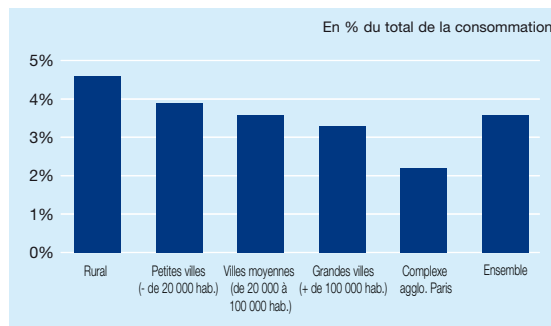
Les enquêtes Budget de Famille menées tous les cinq ans par l'INSEE permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages. Elles permettent de disposer de données suivant les différentes caractéristiques du ménage : catégories socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie de commune de résidence, ...

Au niveau des postes automobiles, il existe deux différences importantes par rapport à la comptabilité nationale. Dans le traitement des dépenses d'assurances de transport, l'intégralité des dépenses est prise en compte dans les enquêtes, alors que seul le service (dépenses moins remboursements) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Au niveau des dépenses de véhicules d'occasion, l'intégralité des dépenses est prise en compte dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction, et ne comptabilisent pas les échanges entre particuliers.

Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au cinquième quintile, c'est-à-dire les 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés, devant Q4 et le regroupement Q1 à Q3.

En 2005-2006, le budget automobile de l'ensemble des ménages motorisés a représenté un peu plus de 16 % de leur consommation totale. Le poste achats d'automobiles neuves et d'occasion en représente une petite moitié, variant de 7 % pour les 60 % de ménages disposant des revenus les moins élevés à 8 % pour le cinquième quintile. Pour les ménages de Q1-Q3, près des deux tiers des achats sont effectués dans l'occasion, alors que près des deux tiers le sont dans le neuf pour Q5.

Part du carburant dans la consommation des ménages, y compris les non motorisés, selon la catégorie de commune de résidence



Source : INSEE, enquête Budget de Famille 2006.

Si près de 4 % de la consommation totale est consacrée aux carburants, seul le quintile le plus riche consacre dans sa consommation une part bien inférieure pour ce poste. Le même phénomène se reproduit pour les assurances de transport. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il apparaît ainsi que les ménages motorisés appartenant à Q1-Q3 paient pour l'usage de leurs véhicules, proportionnellement à leur consommation, plus de taxes que les ménages appartenant au quintile le plus riche. En ventilant par catégorie de commune de résidence et pour l'ensemble des ménages (motorisés ou non), le poste carburant apparaît d'autant plus élevé que la taille de la commune est petite. Ainsi, les ménages de l'agglomération parisienne y consacrent 2 % de leur consommation contre 5 % dans les communes rurales.



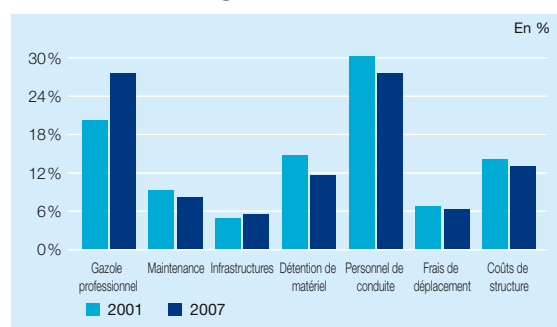
PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Selon le CNR, la part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance a augmenté de 7 points entre 2001 et 2007 pour s'élever à près de 28 %.

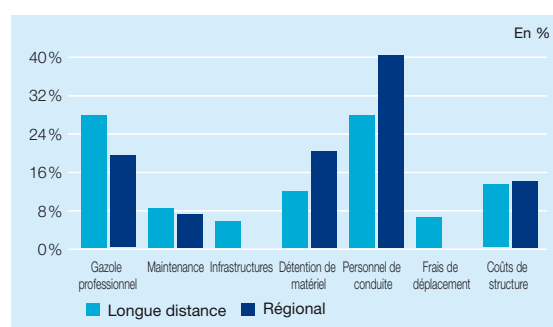
Sur cette même période, la part liée aux infrastructures a elle aussi augmenté de 0,6 point pour atteindre 5,5 % en 2007. En revanche, le coût de détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a vu sa part baisser de 3 points à moins de 12 %.

Entre 2002 et 2007, les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance ont augmenté de 17 %, soit en moyenne 3,2 % par an.

Structure du prix de revient du transport routier de marchandises : longue distance



Structure du prix de revient du transport routier de marchandises en 2007



Le Comité National Routier (CNR) publie deux indices reflétant l'évolution du coût du transport professionnel routier de marchandises portant sur la longue distance ou sur le régional.

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués par un ensemble articulé maxi-code dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes, et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Entre 2001 et 2007, le gazole professionnel, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole, a pris une place de plus en plus prépondérante dans les coûts de revient du transport routier de marchandises à longue distance ; sa part est passée de 20 à près de 28 %.

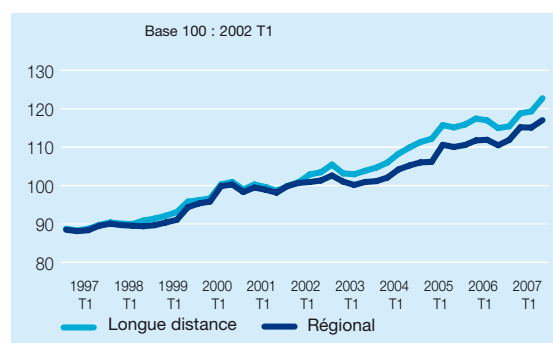
Le coût des infrastructures a connu lui aussi une augmentation plus importante que l'ensemble des coûts, puisque sa part est passée de 4,9 à 5,5 %.

En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 3 et de 0,9 points, soit nettement plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (- 2,5 points).

Depuis 2002, le transport routier de marchandises à longue distance a connu une hausse de ses coûts de revient de 17 %, soit une hausse annuelle moyenne de 3,2 %.

Au niveau du transport régional, la part des carburants a représenté 19 % de l'ensemble des coûts en 2007 ; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de 3 points de l'indice régional, entre 2002 et 2007, par rapport à l'indice longue distance.

Coût de revient du transport routier de marchandises



Source : CNR.

28 %

PART DU GAZOLE DANS L'INDICE CNR
DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE





LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2007, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,0 %, soit 0,5 point de plus que l'inflation, dans un contexte de fortes hausses de prix des matières premières. Depuis 1995, l'indice des prix réels des voitures neuves a baissé de 12 %.

La tendance à la hausse des prix des carburants s'est poursuivie en 2007, à un rythme moindre que les années précédentes (+1,8 %). Néanmoins, les variations infra-annuelles ont été amples et, début 2008, le prix du gazole avait doublé par rapport à celui de début 1999.

L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 4,2 % en 2007, reflétant entre autres le renchérissement des matières premières, des investissements techniques indispensables et une qualification accrue de la main d'œuvre.

Entre 2003 et 2007, les indices réels des différents modes de transport de voyageurs ont connu des évolutions très différenciées : de - 6 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à + 8 % pour les véhicules personnels (achats et utilisation), en passant par - 5 % pour le transport aérien et + 3 % pour le transport ferroviaire.

+26%
ET
+38%

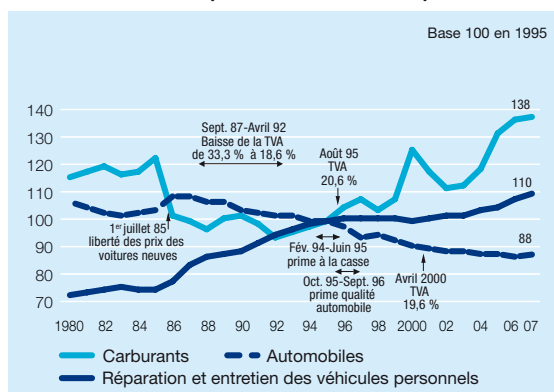
HAUSSES RESPECTIVES DES PRIX
DU SUPER SANS PLOMB 95
ET DU GAZOLE DEPUIS 2003

VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

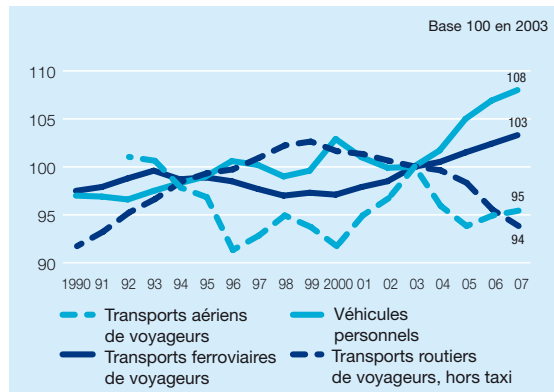
	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2005	1,8 %	1,3 %	3,1 %	12,9 %
2006	1,6 %	1,1 %	3,6 %	6,0 %
2007	1,5 %	2,0 %	4,2 %	1,8 %

Source : INSEE, calculs CCFA.

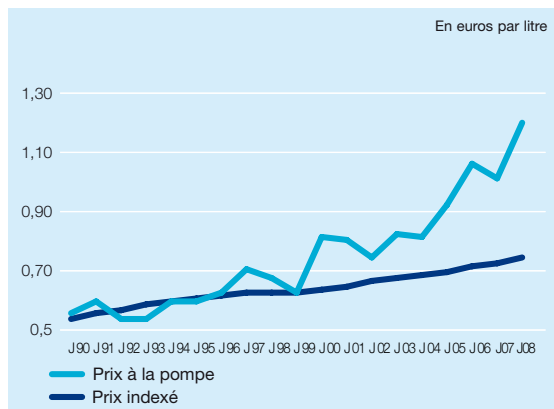
Indices des prix réels des automobiles neuves, des carburants, des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels



Indices des prix réels des différents modes de transport de voyageurs



Le prix à la pompe du gazole en France et celui observé en janvier 1999 indexé sur l'indice des prix à la consommation



Sources : INSEE, DIREM, présentation CCFA.

Le tableau donne des variations annuelles des indices :

- des prix à la consommation ;
- du prix des automobiles neuves ;
- du prix des pièces détachées, accessoires et de l'entretien et 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 compte des rabais offerts périodiquement (à savoir, hors gré à gré).

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.

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 augmentations 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.

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices réels des différents modes de transports de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions différenciées : entre 2003 et 2007, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 8 %, dépassant largement son niveau de l'année 2000. Malgré deux années de hausse, celui lié aux transports aériens de voyageurs a diminué de 5 %. Celui lié aux transports ferroviaires a crû de 3 %, poursuivant sa hausse entamée depuis 2000 alors que celui lié aux transports routiers de voyageur baissait de 6 %, retrouvant son niveau de l'année 1991. Il convient de rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

EUROPE_France



LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Malgré une remontée du pouvoir d'achat de l'ensemble des ménages en 2007 par rapport aux quatre années précédentes, la consommation des ménages a continué d'augmenter au même rythme que celui observé depuis 2001. Une part accrue de leur budget a ainsi été consacrée à l'épargne (y compris des remboursements de crédits immobiliers).

Dans ce contexte, les achats d'automobiles des ménages sont repartis à la hausse : +5 % à 41 milliards d'euros. Les dépenses en voitures neuves ont été entre autres stimulées par des achats anticipés avant l'instauration du dispositif de bonus/malus.

Après les hausses significatives des années précédentes, les prix des carburants ont continué d'augmenter dans une moindre proportion (+1,8 %). Les dépenses en carburants des ménages se sont élevées à 36 milliards d'euros (+1,7 %), représentant autant que les achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'en 1990, elles leurs étaient inférieures d'un tiers.

138

MILLIARDS D'EUROS

DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO EN FRANCE SELON L'INSEE EN 2007

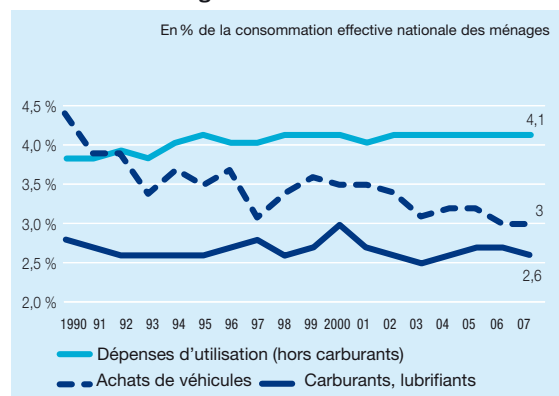
LA CONSOMMATION DE TRANSPORTS DES MÉNAGES

En montant et en part de la consommation effective nationale des ménages	Unité	1990		1995		2006 ⁽¹⁾		2007 ⁽¹⁾		Variation 2007/2006
Achats de véhicules	milliards d'euros	31,9	4,4 %	29,7	3,5 %	38,9	3,0 %	40,8	3,0 %	+4,8 %
- Automobiles neuves et d'occasion		29,6	4,1 %	27,3	3,2 %	34,7	2,7 %	36,5	2,7 %	+5,0 %
dont automobiles neuves		24,7	3,4 %	21,8	2,6 %	23,6	1,8 %	24,8	1,8 %	+5,1 %
- Caravanes, motocycles, cycles		2,3	0,3 %	2,4	0,3 %	4,2	0,3 %	4,3	0,3 %	+3,7 %
Dépenses d'utilisation des véhicules	milliards d'euros	47,9	6,6 %	57,5	6,7 %	88,5	6,8 %	91,8	6,8 %	+3,8 %
- Pièces détachées et accessoires		12,3	1,7 %	16,1	1,9 %	25,8	2,0 %	27,5	2,0 %	+6,7 %
- Carburants et lubrifiants		20,3	2,8 %	22,5	2,6 %	35,1	2,7 %	35,7	2,6 %	+1,7 %
- Entretien et réparation de véhicules automobiles		11,1	1,5 %	13,3	1,6 %	18,6	1,4 %	19,2	1,4 %	+3,0 %
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,1	0,6 %	5,6	0,7 %	8,9	0,7 %	9,4	0,7 %	+5,2 %
Assurances automobiles	milliards d'euros	4,1	0,6 %	3,9	0,5 %	6,0	0,5 %	5,7	0,4 %	-4,6 %
Total des consommations liées à l'automobile et à la moto	milliards d'euros	83,8	11,5 %	91,0	10,7 %	133,4	10,2 %	138,3	10,2 %	+3,7 %
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,3	1,4 %	11,1	1,3 %	20,6	1,6 %	21,7	1,6 %	+5,5 %
Consommation effective nationale des ménages	milliards d'euros	726	100 %	852	100 %	1 301	100 %	1 359	100 %	+4,4 %
Nombre de ménages (métropole)	milliers	21 634		22 898		26 264		26 698		+1,7 %
Consommation automobile par ménage	euros	3 874		3 975		5 077		5 180		+2,0 %
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 064		5 070		6 192		6 286		+1,5 %

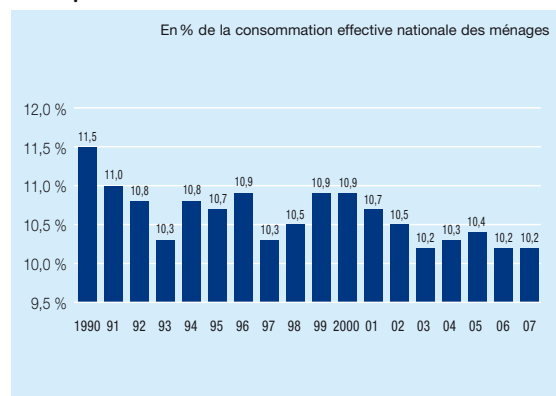
Source : INSEE - La consommation des ménages, 2007 - base 2000.

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

Les coefficients budgétaires automobiles de 1990 à 2007



Les dépenses automobiles totales



En 2007, les ménages ont dépensé 138 milliards d'euros (+3,7 %) pour leurs transports individuels effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 86 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacrées 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; ces données macroéconomiques sont basées sur des concepts différents de celles obtenues par enquêtes (cf. p. 42).

Au sein de cette consommation, le poste « Achat de véhicules »

connaît de fortes fluctuations et explique en grande partie les variations du coefficient budgétaire automobile. En 2007, le coefficient budgétaire des achats de véhicules est stable à 3 %; ce niveau correspond au point bas de la décennie 1990, observé en 1997.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et aux réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990, apparaît stable pour la cinquième année consécutive, en dessous de son niveau maximal de l'année 1995 (3,4 % contre 3,5 %).

Après plusieurs années de croissance, les dépenses en assurances automobiles des ménages ont baissé, suite aux diminutions de tarifs, de 4,6 % à 5,7 milliards d'euros; ces dépenses atteignaient 3,7 milliards en 1999.

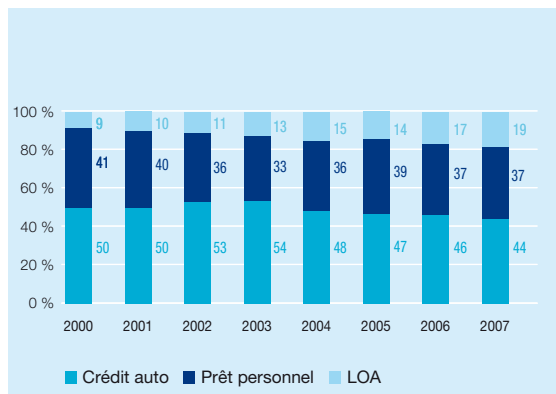


LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2007, 62% 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 (moins d'une fois sur deux), devant le prêt personnel (37% des financements) et la location avec option d'achat (19%, 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



Sources : ASF, CCFA.

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

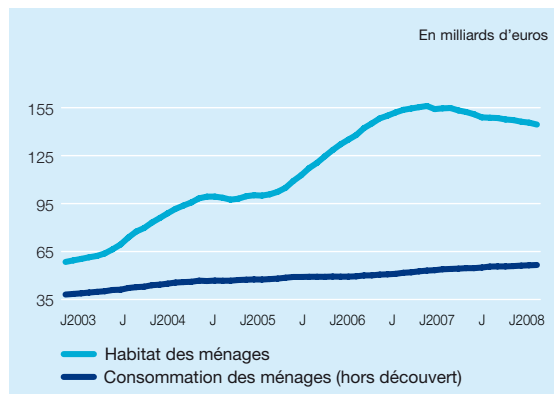
Trois possibilités de financement s'offrent à eux :

- 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 désormais jusqu'à 72 mois, soit 6 ans ; il peut lever l'option d'achat en cours de bail ou à son terme ;
- les prêts personnels ou bancaires.

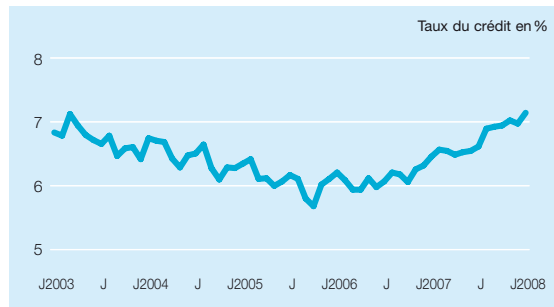
Des résultats provenant de sources diverses (associations professionnelles, statistiques d'immatriculations, enquêtes...) permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

Depuis 2003, le recours aux crédits des ménages résidents en France s'est particulièrement accru : en données cumulées sur 12 mois, les crédits nouveaux à la consommation (hors découvert) sont passés de 38 milliards d'euros en janvier 2003 à plus de 56 milliards d'euros début 2008, soit une croissance annuelle moyenne de 8%. Sur la même période, ceux destinés à l'habitat des ménages résidents ont progressé de 58 à 145 milliards d'euros, soit une hausse moyenne de 20% par an, malgré le début de baisse enregistrée au cours de l'année 2007. Cet endettement croissant a notamment permis de compenser les moindres hausses de pouvoir d'achat mesurées par l'INSEE sur l'ensemble des ménages.

Montants cumulés sur 12 mois des crédits nouveaux aux résidents



Coût du crédit de trésorerie (hors découvert)



Source : Banque de France.

62%

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



EUROPE_France



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 via près de 16 000 établissements dont moins de 11 000 pour les marques françaises.

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2007 un chiffre d'affaires de 95 milliards d'euros, en hausse de 6%, reflétant la hausse des immatriculations de véhicules légers neufs.

Selon l'INSEE, le commerce et la réparation automobile (nomenclature J10) comportait, au 1^{er} janvier 2006, 72 510 entreprises dont un peu plus de 6% évoluaient au sein d'un groupe (hors franchisés). Ces dernières employaient 43% des effectifs de ce secteur. Au sein du seul commerce automobile, un cinquième des entreprises employaient les trois quarts des effectifs en 2004, selon les enquêtes annuelles auprès des entreprises.

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

Activités	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Taux de croissance 2007/2006
Commerce de véhicules automobiles	77,8	77,7	82,0	87,8	89,8	95,1	5,9 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	18,0	18,6	20,0	20,4	21,0	21,5	2,6 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	5,0	5,3	5,2	5,6	5,7	6,0	4,4 %
Commerce et réparation de motocycles	3,7	3,7	3,9	3,8	3,9	4,0	2,9 %
Commerce de détail de carburants	10,8	11,2	11,7	13,2	13,6	13,7	0,5 %
TOTAL	115,4	116,5	122,7	130,8	134,0	140,3	4,7 %

Source : INSEE-Comptes du commerce (résultats provisoires).

LES RÉSEAUX DE VENTE EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{er} JANVIER 2007

Marques	Réseau primaire
Renault	749
Peugeot	450
Citroën	440
Marques françaises	1 639
Ford	329
Opel	294
Fiat	223
Volkswagen	372
BMW	188
Mercedes-Benz	150
Marques japonaises	1 304
Marques coréennes	462
Autres marques	1 715
TOTAL	6 676

Sources : CNPA, CCFA.

STRUCTURE DES RÉSEAUX POUR VÉHICULES INDUSTRIELS PAR MARQUE

Marques	Distribution et service	Après-vente seule
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

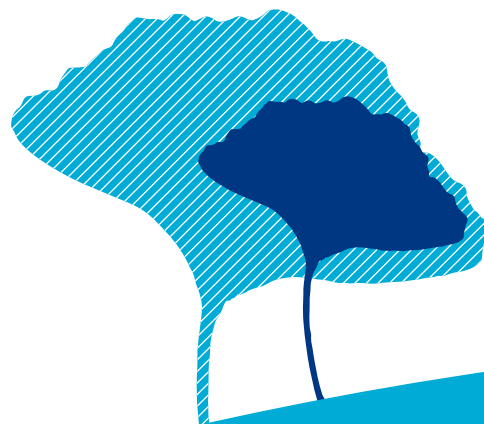
Sources : CNPA, « Le commerce et la réparation de véhicules industriels en France », édition de mars 2006 et CCFA.

L'automobile demande un service très particulier : pendant toute sa durée de vie, elle nécessite d'être suivie à tout moment et en tout lieu 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 rechange et 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.

95 MILLIARDS

D'EUROS, CHIFFRE D'AFFAIRES TTC EN 2007
DU COMMERCE DE VÉHICULES AUTOMOBILES
EN FRANCE SELON L'INSEE





LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

+2 POINTS

HAUSSE DE LA PART DES ACHATS TOTAUX DANS LA PRODUCTION, DU FAIT NOTAMMENT DES HAUSSES DES PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES

Après deux années de baisse, la production de l'industrie automobile a progressé en 2007 de 1,4 % à 90 milliards d'euros, oscillant autour de ce seuil depuis 2001. Son niveau dépasse cependant celui de l'année 1996 de 62 %.

En raison notamment de la poursuite de la hausse des prix des matières premières (voir page 27 pour les évolutions de prix), les achats totaux ont plus augmenté (+3,5 milliards d'euros par rapport à 2006) que la valeur de la production (+1,2 milliard d'euros). À l'instar de 2006, la part des achats totaux dans la production a continué d'augmenter.

La valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile a ainsi poursuivi sa baisse entamée en 2004 à 11 milliards d'euros (soit 12 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire) se sont élevés à 79 milliards d'euros, et ont presque quintuplé depuis 1980, profitant à nombre de secteurs de l'économie. Industrie fortement capitalistique, la formation brute de capital fixe (FBCF) de la branche automobile s'est élevée en 2007 à 3,8 milliards d'euros, soit un taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de 35 % (18 % pour l'ensemble de l'industrie, voire 15 % pour l'industrie hors énergie).

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		1990	1995	2000	2005	2006 ⁽¹⁾	2007 ⁽¹⁾
Achats aux autres branches	%	-	-	59,9	66,9	65,7	-
Industries des biens de consommation	%	-	-	2,7	3,8	3,6	-
dont : habillement, cuir	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
équipement du foyer	%	-	-	2,2	3,2	3,1	-
Industries de biens d'équipement	%	-	-	9,1	10,3	9,8	-
dont : biens d'équipement mécanique	%	-	-	6,0	6,9	6,6	-
équipements électriques et électroniques	%	-	-	2,9	3,4	3,1	-
construction navale, aéronautique et ferroviaire	%	-	-	0,1	0,1	0,1	-
Industries des biens intermédiaires	%	-	-	32,3	34,8	34,1	-
dont : métallurgie et transformation des métaux	%	-	-	16,1	17,0	17,0	-
chimie, caoutchouc, plastiques	%	-	-	8,9	10,3	10,0	-
composants électriques et électroniques	%	-	-	4,1	3,9	3,7	-
produits minéraux	%	-	-	1,4	1,7	1,7	-
textile	%	-	-	1,3	1,4	1,3	-
Énergie	%	-	-	1,2	1,3	1,3	-
dont : eau, gaz, électricité	%	-	-	0,6	0,7	0,7	-
combustibles et carburants	%	-	-	0,5	0,6	0,6	-
Construction	%	-	-	0,1	0,2	0,2	-
Transports	%	-	-	0,5	0,6	0,6	-
Activités financières	%	-	-	0,8	0,8	0,8	-
dont : intermédiation financière	%	-	-	0,6	0,5	0,5	-
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	12,6	12,4	-
dont : conseils et assistance	%	-	-	3,9	4,6	4,4	-
services opérationnels	%	-	-	3,2	3,1	3,0	-
recherche et développement	%	-	-	4,0	4,7	4,7	-
postes et télécommunications	%	-	-	0,3	0,3	0,3	-
Autres du secteur tertiaire	%	-	-	1,6	2,1	2,5	-
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	-	-	14,5	16,5	16,6	-
Achats à la branche	%	-	-	40,1	33,1	34,3	-
Production de la branche aux prix de base	milliards €	49,7	55,3	85,8	91,4	88,5	89,8
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 €	38,9	43,3	69,8	76,5	75,4	78,9
En pourcentage de la production aux prix de base	%	78,1	78,3	81,3	83,7	85,1	87,8
Valeur ajoutée de la branche	milliards €	10,9	12,0	16,0	14,9	13,2	10,9
En pourcentage de la production aux prix de base	%	21,9	21,7	18,7	16,3	14,9	12,2
Excédent brut d'exploitation (EBE)	milliards €	-	3,5	6,6	4,2	2,5	-
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	28,9	41,2	28,1	19,1	-
Formation brute de capital fixe (FBCF)	milliards €	-	-	5,0	3,7	3,5	3,8
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux d'investissement)	%	-	-	31,4	24,6	26,4	34,9

Source : INSEE - Les comptes de la Nation (base 2000).

(1) Les comptes de l'année 2006 sont semi-définitifs, ceux de l'année 2007 provisoires.

(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 2006, 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 (5 %), 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 10 % des achats totaux de l'industrie automobile.

EUROPE_France



ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

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

L'évolution 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 sixième 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.

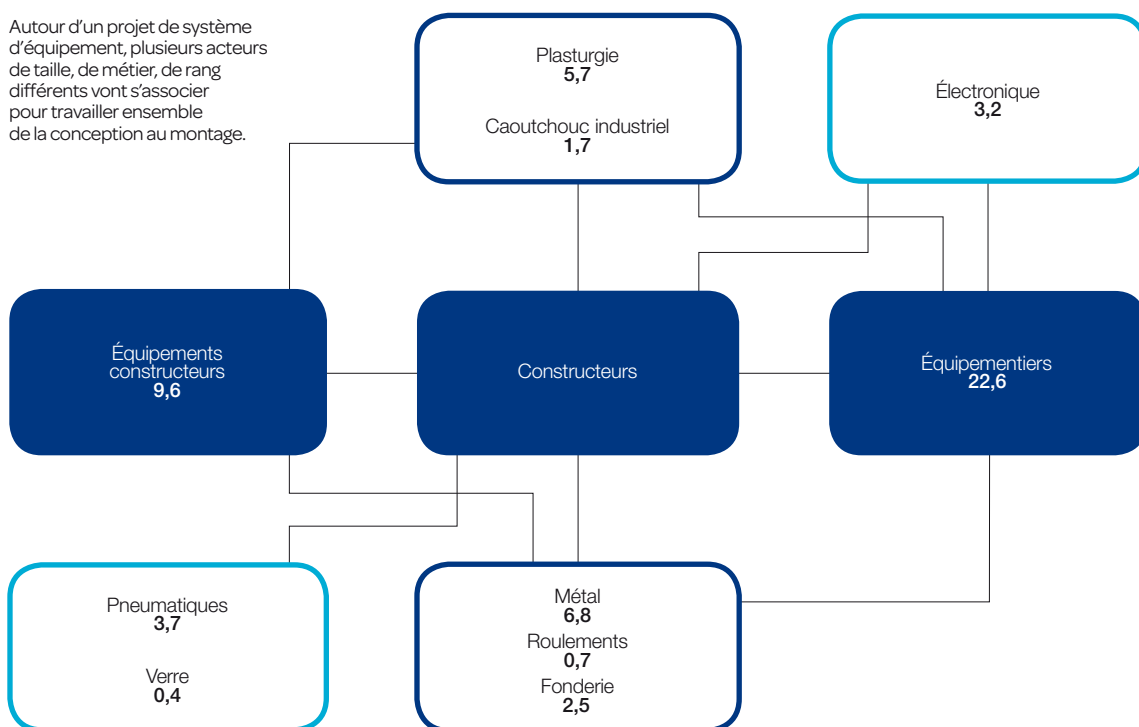
1^{ER}

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 CHAÎNE DES FOURNISSEURS EN FRANCE SELON LE SESSI

Les facturations s'élèvent à 56,9 milliards d'euros en 2006

Autour d'un projet de système d'équipement, plusieurs acteurs de taille, de métier, de rang différents vont s'associer pour travailler ensemble de la conception au montage.



La construction d'un véhicule associe différents acteurs de taille, de métier et de rang différents, et les modes de partenariat peuvent être très variés comme le montrent les travaux du Service des Études et des Statistiques Industrielles (SESSI) sur la chaîne du coût global de la fabrication d'un véhicule (environ les trois quarts selon la FIEV). Ces dernières années, le processus d'externalisations 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.

Ces dernières années, le processus d'externalisations 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 (environ les trois quarts selon la FIEV). L'industrie automobile française, qui s'appuie sur le socle industriel français, a effectué en 2006, selon le SESSI, pour près de 57 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 caout-

chouc 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.



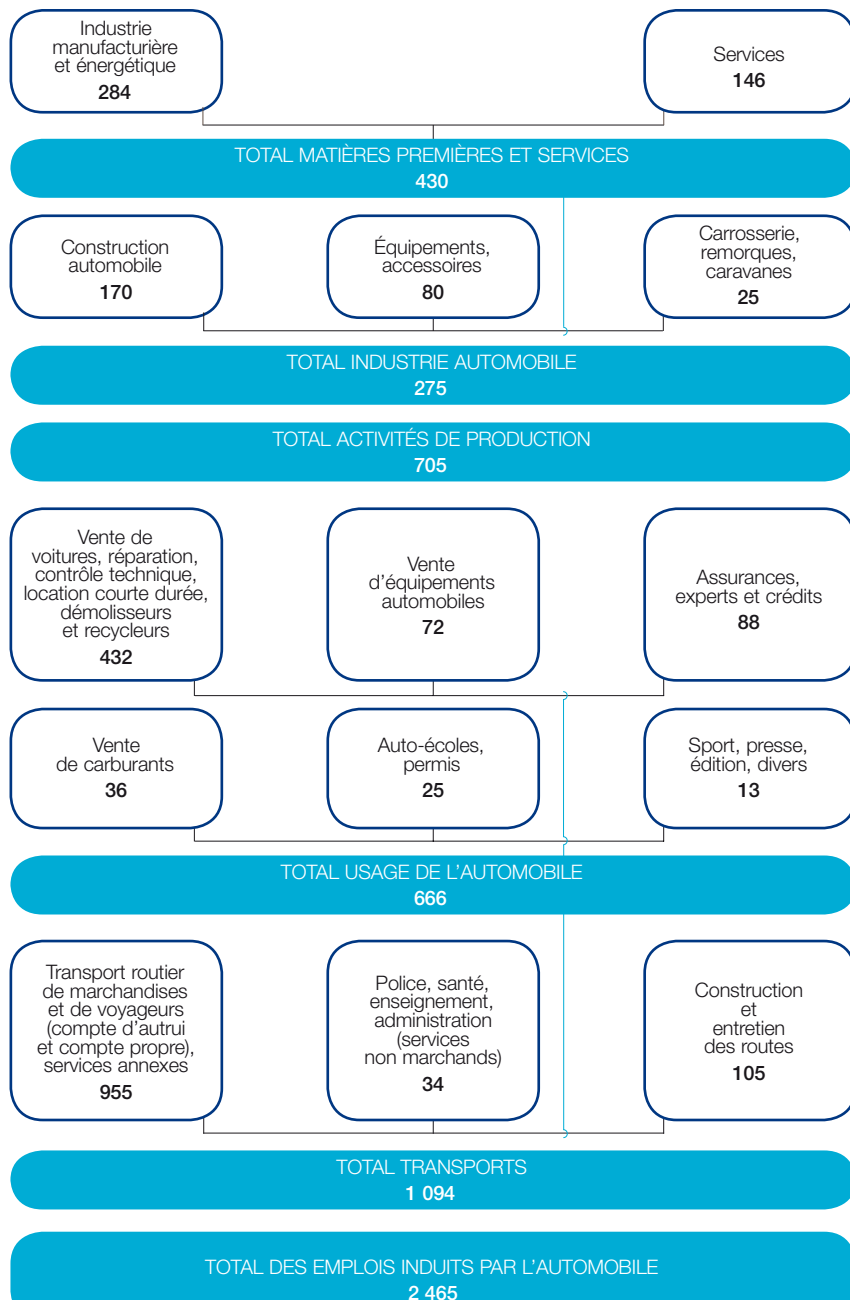


L'EMPLOI

Au sens large, près de 2,5 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2007, soit 10% de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 275 000 personnes, soit 10% de l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et énergétique.

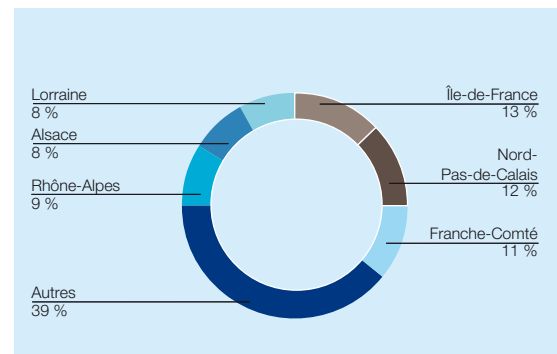
EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2007

En milliers de personnes



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

Répartition géographique de l'effectif salarié de l'industrie automobile en 2006



Source : SESSI.

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 705 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches.

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 transport pour compte d'autrui et pour compte propre.

Dans une notion élargie du transport de marchandises et de la logistique (entrepôtage et services associés), le service statistique du ministère des Transports (SESP) a réalisé une analyse multi-sectorielle pour montrer que les effectifs de ce secteur s'élevaient en 2004 à 1,5 million de personnes.

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 ne représentent désormais plus que 13% des effectifs totaux de la branche.

Les principales autres régions de l'industrie automobile sont le Nord-Pas-de-Calais (12%), la Franche-Comté (11%), la Normandie (Haute et Basse pour 10%), Rhône-Alpes (9%), la Lorraine et l'Alsace (8% chacune).

10%

DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE EN FRANCE DÉPEND DE L'AUTOMOBILE (EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)



Édition
2008

STATISTIQUES



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

MONDE



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 ⁽²⁾	2003	2004	2005 ⁽²⁾	2006	2007
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	17 236 606	17 829 721	17 677 904	18 099 954	19 331 225
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	14 602 409	14 664 891	14 222 460	13 934 905	14 216 256
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 145 403	5 192 101	5 350 187	5 398 508	5 709 139
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	791 703	857 119	895 109	881 929	789 674
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	2 399 374	2 402 501	2 098 168	2 078 639	2 195 780
France⁽¹⁾	2 938 581	3 294 815	2 879 810	3 220 329	3 227 416	3 112 961	2 723 196	2 550 869
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	1 026 454	833 578	725 528	892 502	910 860
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	163 080	187 600	115 121	87 332	61 912
Portugal	61 000	60 221	178 509	165 576	150 781	137 602	143 478	134 047
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 657 558	1 647 246	1 596 356	1 442 085	1 534 567
Suède	235 320	335 853	259 959	280 394	290 383	288 659	288 583	316 850
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	2 340 081	2 717 678	3 001 781	3 619 367	4 480 086
TURQUIE	31 529	167 556	297 476	294 116	447 152	453 663	545 682	634 883
AMÉRIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	8 267 040	8 566 853	8 816 463	9 302 895	9 293 340
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	6 624 692	6 468 454	6 523 591	6 892 197	6 475 498
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 340 175	1 335 516	1 356 271	1 427 582	1 342 133
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	4 510 469	4 229 625	4 321 272	4 366 996	3 924 268
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	774 048	903 313	846 048	1 097 619	1 209 097
AMÉRIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	1 642 348	2 098 399	2 292 872	2 410 698	2 817 842
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	109 364	171 400	182 761	263 120	350 735
Brésil	977 697	663 097	1 351 998	1 505 139	1 862 780	2 011 817	2 092 029	2 388 402
ASIE-Océanie	8 796 971	11 910 333	13 573 073	16 197 676	17 870 039	20 049 013	22 175 957	24 094 409
dont : Chine	-	-	605 000	2 018 875	2 480 231	3 931 807	5 233 132	6 381 116
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	2 767 716	3 122 600	3 357 094	3 489 136	3 723 482
Inde	30 538	176 015	517 957	907 968	1 178 354	1 264 111	1 473 235	1 707 839
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	8 478 328	8 720 385	9 016 735	9 754 903	9 944 637
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	267 344	287 655	319 598	339 772	330 417
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	291 249	300 963	324 875	334 482	276 018
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	41 968 666	44 554 268	46 862 978	49 918 578	53 049 391

VÉHICULES UTILITAIRES

En unités	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2003	2004	2005 ⁽²⁾	2006	2007
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	2 763 680	3 004 979	3 140 884	3 299 335	3 514 224
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	2 175 843	2 186 349	2 246 463	2 341 198	2 474 948
Allemagne	357 619	315 895	394 697	361 226	377 853	407 523	421 106	504 321
Belgique	47 029	91 784	121 061	112 680	43 154	31 419	36 127	44 729
Espagne	152 846	374 049	666 515	630 452	609 673	654 332	698 796	693 923
France⁽¹⁾	439 852	474 178	468 551	399 737	438 574	436 047	446 023	464 985
Italie	166 635	246 178	316 031	295 177	308 527	312 824	319 092	373 452
Pays-Bas	32 102	29 832	52 234	52 201	59 903	65 627	72 122	76 656
Portugal	58 000	77 466	68 215	73 785	75 947	83 458	83 847	42 195
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	188 871	209 293	206 753	207 707	215 686
Suède	63 080	74 415	41 384	42 638	49 887	50 570	44 489	49 170
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	348 599	442 374	468 632	516 039	574 745
TURQUIE	19 352	41 594	133 471	239 238	376 256	425 789	442 098	464 531
AMÉRIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	10 013 272	10 380 452	10 492 212	9 761 754	9 815 873
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	9 618 588	9 809 628	9 795 192	9 016 810	8 978 714
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 212 687	1 376 020	1 331 621	1 143 784	1 236 105
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	7 604 502	7 759 762	7 625 381	6 925 127	6 856 461
Mexique	186 950	222 465	656 438	801 399	673 846	838 190	947 899	886 148
AMÉRIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	394 684	570 824	697 020	744 944	837 159
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	59 812	89 002	136 994	168 981	193 912
Brésil	187 477	251 450	329 519	322 652	454 447	519 023	519 005	582 416
ASIE-Océanie	4 344 363	4 492 406	4 497 938	5 789 018	6 421 509	5 784 312	6 013 551	6 561 572
dont : Chine	-	-	1 464 000	2 424 811	2 754 265	1 776 614	2 044 767	2 501 340
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	410 154	346 864	342 256	350 966	362 826
Inde	83 379	186 640	283 403	253 555	332 803	374 563	543 276	598 929
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 807 890	1 791 133	1 782 924	1 729 330	1 651 690
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	128 589	135 012	202 053	229 757	211 636
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	130 086	154 739	200 352	253 237	258 472
TOTAL	96 759 70	123 990 00	17 158 509	18 694 559	19 941 952	19 619 461	19 304 397	20 103 305

(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 : CCFA, OICA.



MONDE



LA PRODUCTION

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2007

En milliers Zones/Constructeurs	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 27 pays	Autres pays européens et Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	913	2122	13559	552	252	181	1144	510	19232
BMW	158		1334					50	1542
Fiat-Iveco-Irisbus		727	1683	185			75	8	2679
MAN			97	2					98
Daimler	298	94	1467	19	189			30	2097
Porsche			107						107
PSA Peugeot Citroën		227	2743	10	17		213	248	3457
Renault-Dacia-Samsung	9	252	1830	336		181		61	2669
Scania	1	21	57						78
Volkswagen	411	789	4100				855	113	6268
Volvo	37	12	141		46				236
Constructeurs américains	9695	1093	4361	396	0	943	1270	592	18350
Chrysler	2470		69						2539
Ford	2818	401	2304	286			281	156	6248
General Motors	4253	692	1928	109		943	989	435	9350
Navistar	87								87
Paccar	67		60						127
Constructeurs japonais	4607	338	1779	187	11407	0	1572	3364	23253
Fuji Heavy (Subaru)	109				476				585
Honda	1433	107	238	24	1332		464	315	3912
Isuzu	5	31		2	240		20	234	532
Mazda	78	12	14		996		107	80	1287
Mitsubishi	79	31	67		846		68	322	1412
Nissan	1200	6	577		1179		296	173	3431
Suzuki-Maruti	31		239		1218		170	938	2596
Toyota-Daihatsu-Hino	1671	151	645	161	5120		448	1302	9498
Constructeurs coréens	251	0	145	90	0	2825	337	339	3987
Hyundai-Kia	251		145	90		2825	337	339	3987
Constructeurs chinois	0	0	0	11	0	123	180	0	313
SAIC (Ssangyong)				11		123	180		313
Tous constructeurs	15454	3655	19718	3128	11596	4086	8882	6633	73153

En part de la production totale

Constructeurs européens	5 %	11 %	71 %	3 %	1 %	1 %	6 %	3 %	100 %
BMW	10 %		87 %					3 %	100 %
Fiat-Iveco-Irisbus		27 %	63 %	7 %			3 %	0 %	100 %
MAN			98 %	2 %					100 %
Daimler	14 %	4 %	70 %	1 %	9 %			1 %	100 %
Porsche			100 %						100 %
PSA Peugeot Citroën		7 %	79 %	0 %	0 %		6 %	7 %	100 %
Renault-Dacia-Samsung	0 %	9 %	69 %	13 %		7 %		2 %	100 %
Scania	1 %	27 %	73 %						100 %
Volkswagen	7 %	13 %	65 %				14 %	2 %	100 %
Volvo	16 %	5 %	60 %		19 %				100 %
Constructeurs américains	53 %	6 %	24 %	2 %	0 %	5 %	7 %	3 %	100 %
Chrysler	97 %		3 %						100 %
Ford	45 %	6 %	37 %	5 %			5 %	3 %	100 %
General Motors	45 %	7 %	21 %	1 %		10 %	11 %	5 %	100 %
Navistar	100 %								100 %
Paccar	53 %		47 %						100 %
Constructeurs japonais	20 %	1 %	8 %	1 %	49 %	0 %	7 %	14 %	100 %
Fuji Heavy (Subaru)	19 %				81 %				100 %
Honda	37 %	3 %	6 %	1 %	34 %		12 %	8 %	100 %
Isuzu	1 %	6 %		0 %	45 %		4 %	44 %	100 %
Mazda	6 %	1 %	1 %		77 %		8 %	6 %	100 %
Mitsubishi	6 %	2 %	5 %		60 %		5 %	23 %	100 %
Nissan	35 %	0 %	17 %		34 %		9 %	5 %	100 %
Suzuki-Maruti	1 %		9 %		47 %		7 %	36 %	100 %
Toyota-Daihatsu-Hino	18 %	2 %	7 %	2 %	54 %		5 %	14 %	100 %
Constructeurs coréens	6 %	0 %	4 %	2 %	0 %	71 %	8 %	8 %	100 %
Hyundai-Kia	6 %		4 %	2 %		71 %	8 %	8 %	100 %
Constructeurs chinois	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	39 %	57 %	0 %	100 %
SAIC (Ssangyong)				3 %		39 %	57 %		100 %
Tous constructeurs	21 %	5 %	27 %	4 %	16 %	6 %	12 %	9 %	100 %

Sources : CCF, OICA.

IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	3 236 938	3 266 825	3 319 259	3 467 961	3 148 163
Autriche	227 548	288 618	309 427	300 121	311 292	307 915	308 594	298 182
Belgique	399 240	473 506	515 204	458 796	484 757	480 088	526 141	524 795
Danemark	73 774	80 654	112 688	96 083	121 491	146 881	154 383	159 341
Espagne ⁽¹⁾	504 051	988 270	1 381 515	1 383 098	1 517 286	1 528 877	1 634 608	1 614 835
Finlande	103 167	139 095	134 646	147 222	142 439	147 949	145 689	123 163
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 009 246	2 013 709	2 067 789	2 000 549	2 064 543
Grèce	35 700	115 480	290 222	257 293	289 691	269 728	267 669	279 745
Irlande	93 563	82 584	230 989	145 223	154 136	171 741	178 766	186 335
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 247 365	2 263 693	2 237 272	2 325 718	2 492 774
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	43 620	48 234	48 517	50 837	51 332
Norvège	95 550	61 901	97 376	89 921	115 645	109 907	109 164	129 195
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	488 845	483 750	465 160	483 970	505 540
Portugal	58 357	210 924	257 834	189 792	197 584	206 488	194 702	201 816
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 579 050	2 567 269	2 439 717	2 344 864	2 404 007
Suède	192 588	229 941	290 529	261 206	264 246	274 301	282 766	306 799
Suisse	279 764	329 899	316 519	270 309	269 385	264 941	269 452	284 688
Union européenne (15 pays)	9 690 146	13 125 133	14 312 087	13 843 898	14 126 402	14 111 682	14 367 217	14 361 370
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	14 204 128	14 511 432	14 486 530	14 745 833	14 775 253
Europe centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	2 645 927	3 145 116	3 368 221	3 892 851	4 785 713
Canada	948 967	886 217	849 132	864 949	819 413	842 322	858 826	841 585
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	7 636 539	7 505 932	7 667 066	7 820 854	7 618 413
Mexique	286 000	353 000	603 010	691 819	741 617	714 047	680 942	641 394
Argentine	215 177	77 306	224 950	105 550	223 466	290 648	336 296	422 230
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	1 211 572	1 316 697	1 440 696	1 634 396	2 086 681
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 024 543	884 532	944 451	976 211	1 040 372
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 460 032	4 768 097	4 748 482	4 612 318	4 325 508
Turquie	31 000	215 000	456 696	227 276	451 209	438 597	373 219	357 465
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	39 391 218	41 573 665	43 503 543	46 196 878	48 904 084

Source : CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	175 687	203 389	314 804	264 745	283 401	295 627	304 433	334 116
Autriche	21 821	29 211	36 457	34 195	39 507	37 678	38 793	41 509
Belgique	34 478	46 670	66 125	62 363	70 093	75 083	72 079	81 664
Danemark	19 469	23 031	38 108	37 403	51 210	64 293	71 965	66 867
Espagne ⁽¹⁾	105 934	249 185	335 684	333 107	374 058	430 611	318 526	324 463
Finlande	17 699	32 154	18 128	18 829	22 096	19 955	20 941	20 944
France	323 291	446 983	477 204	431 446	459 851	480 122	498 397	519 492
Grèce	53 500	30 075	25 015	20 710	26 284	25 538	26 391	27 130
Irlande	11 905	28 087	46 261	34 477	34 416	41 965	46 957	50 013
Italie	122 293	159 322	268 057	237 844	254 712	246 894	273 021	276 548
Luxembourg	1 300	2 961	4 642	4 772	3 834	4 605	4 675	5 315
Norvège	15 135	23 035	35 618	31 327	38 408	42 681	49 243	53 008
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	90 977	101 455	80 771	84 713	97 275
Portugal	46 967	71 904	161 045	73 362	76 611	71 982	70 472	74 790
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	366 106	392 225	388 410	389 496	395 613
Suède	19 684	33 133	38 474	34 278	37 371	41 807	47 194	51 923
Suisse	22 418	28 165	29 345	23 809	25 651	26 702	28 932	30 720
Union européenne (15 pays)	1 276 097	1 718 369	2 245 881	2 044 614	2 227 124	2 305 341	2 268 053	2 367 662
Europe (17 pays)	1 313 650	1 769 569	2 310 844	2 099 750	2 291 183	2 374 724	2 346 228	2 451 390
Europe centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	628 479	776 898	847 773	888 951	1 015 478
Canada	335 827	416 041	736 951	760 061	755 390	787 820	807 182	848 760
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	9 356 961	9 792 641	9 777 263	9 228 127	8 841 902
Mexique	166 000	198 000	302 944	311 704	381 628	452 600	507 180	510 290
Argentine	59 881	17 481	81 995	50 090	88 495	112 042	124 182	142 696
Brésil	187 233	180 000	302 288	217 038	262 078	273 948	293 342	376 047
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	324 269	244 832	244 332	244 000	249 000
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	1 368 211	1 085 219	1 103 552	1 127 202	1 028 140
Turquie	19 000	43 015	137 573	134 123	241 192	276 615	244 619	237 297
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	19 928 000	21 040 669	21 945 086	21 309 891	21 556 718

Source : CCFA.

(1) À partir de 2006, des véhicules auparavant classés en véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voitures particulières.

À périmètre comparable, le marché espagnol de la voiture particulière neuve aurait baissé de 1,9% à 1 500 000 unités en 2006.

EUROPE



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	1000 et -	1001 à 1500	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	TOTAL	1500 et -	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	
Allemagne														
1990	3 998 650	3 747	779 288	2 521 197	338 965	355 453		662 007	11 986	504 025	117 413	28 583		
2006	2 843 630	28 943	454 977	1 396 072	250 389	713 249		2 554 878	153 831	1 834 847	243 130	323 070		
2007	2 879 052	17 274	567 983	1 355 696	209 505	728 594		2 830 087	164 943	1 995 769	263 858	405 517		
Belgique														
1990	1 003 028		207 398	727 812	65 542	2 276		157 384	2 764	126 394	28 226			
2006	429 991		51 427	259 365	117 421	1 778		451 938	20 246	377 654	54 038			
2007	359 271		51 144	205 511	102 278	338		430 403	32 279	357 718	40 406			
Espagne														
1990	1 529 080	25 908	329 437	12 739			1 160 996	150 221	18 753	42 155			89 313	
2006	1 358 959		326 028	234 390		6 969	791 572	833 772	265 455	385 169	94 136	2 064	86 948	
2007	1 388 751		303 122	270 510		5 873	809 246	920 023	250 646	466 561	100 429	570	101 817	
France														
1990	2 490 808	259 104	1 315 307	853 195	21 266	41 936		804 007	50 851	547 002	206 154			
2006	2 842 004	197 349	1 212 145	1 317 571	23 983	19 281	71 675	2 205 270	942 784	1 201 422	43 037	18 027		
2007	2 987 796	216 372	1 162 106	1 435 660	16 281	11 948	145 429	2 312 801	961 546	1 299 962	42 568	8 725		
Italie														
1990	1 756 118	685 385	644 895	402 929	38	20 614	2 257	118 427	25 299	75 891	17 169		68	127
2006	441 378		356 364	54 023	11 607	19 384		451 124	236 743	194 661	19 720			
2007	432 012		355 267	48 453	8 174	20 118		478 848	224 363	236 736	17 749			
Royaume-Uni														
1990	1 173 660	56 860	489 355	449 008		68 744	109 693	121 951		93 644	8 610		19 697	
2006	1 048 163		293 008	582 242	43 187	129 692	34	393 104	137 918	94 347	86 750	74 089		
2007	968 893		174 401	647 993	10 507	135 908	84	565 501	117 500	169 515	197 557	80 929		

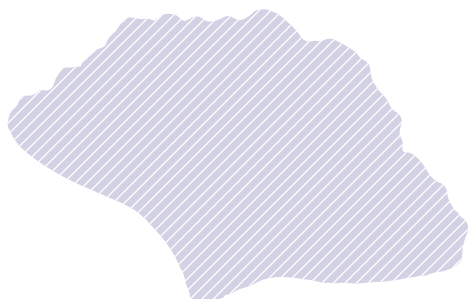
PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE ET PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Constructeurs français								
Citroën	33 996	213 010	453 604	550 382	578 528	546 021	567 042	628 713
Peugeot	133 332	334 469	593 349	737 299	775 861	805 490	709 440	680 576
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	167 328	547 479	1 046 953	1 287 681	1 354 389	1 351 511	1 276 482	1 309 289
Renault	69 335	256 528	601 495	937 656	1 059 944	966 687	867 011	902 957
Dacia				3 884	3 681	9 824	61 777	95 358
Renault Samsung Motors				0	2 557	86	0	5 197
Renault-Dacia-Samsung				941 540	1 066 182	976 597	928 788	1 003 512
Total⁽²⁾	236 663	804 007	1 648 448	2 229 221	2 420 571	2 328 108	2 205 270	2 312 801
Total essence + diesel	2 938 581	3 294 815	4 598 617	5 045 070	5 168 330	5 177 852	5 047 274	5 300 597
Part du diesel	8,1%	24,4%	35,8%	44,2%	46,8%	45,0%	43,7%	43,6%
Allemagne								
Mercedes ⁽²⁾	216 053	141 547	278 772	379 390	371 100	365 403	391 758	414 675
Opel	32 742	76 441	288 651	312 695	351 370	361 112	310 346	310 802
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	999 622	1 092 674	1 112 321	1 131 175	1 278 671
Ford	5 344	90 117	179 130	290 952	304 714	372 133	333 022	342 580
BMW	33 520	28 135	194 794	233 551	282 032	345 998	388 577	483 359
Total	465 788	662 007	1 788 999	2 216 210	2 401 890	2 556 967	2 554 878	2 830 087
Total essence + diesel	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 145 403	5 192 101	5 344 098	5 398 508	5 709 139
Part du diesel	13,2%	14,2%	34,9%	43,1%	46,3%	47,8%	47,3%	49,6%
Italie								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	116 376	109 782	92 589	111 896	114 212
Fiat	76 513	87 985	223 889	211 307	235 355	267 801	306 414	328 545
Lancia		17 679	40 891	25 812	49 930	37 932	32 699	31 002
Divers	0	297	0	0	0	164	115	5 089
Total⁽²⁾	80 364	117 137	342 312	353 495	395 067	398 486	451 124	478 848
Total essence + diesel	1 445 221	1 874 672	1 422 243	1 026 454	833 578	725 528	892 502	910 860
Part du diesel	5,6%	6,2%	24,1%	34,4%	47,4%	54,9%	50,5%	52,6%

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

Source : CCFA.



EUROPE



LA PRODUCTION

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET INDUSTRIELS PAR POIDS, PAR CONSTRUCTEUR ET PAR PAYS EN 2007, 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	113 555			113 555	-
Renault Trucks	4 439	11 459	43 930	59 828	55 389
Scania			12 002	12 002	12 002
Etalmobil	17	4		21	4
Total France	118 011	11 463	55 932	185 406	67 395
Daimler	143 082	29 480	83 304	255 866	112 784
MAN			62 099	62 099	62 099
Iveco Magirus			20 341	20 341	20 341
Volkswagen	43 392			43 392	-
Multicar	1 631			1 631	-
Total Allemagne	188 105	29 480	165 744	383 329	195 224
MAN - OAF - Steyr		18 384	9 679	28 063	28 063
Total Autriche		18 384	9 679	28 063	28 063
Volvo Trucks		5 012	38 492	43 504	43 504
Autres			5	5	5
Total Belgique		5 012	38 497	43 509	43 509
Iveco	49 123	40 982	8 349	98 454	49 331
Total Italie	49 123	40 982	8 349	98 454	49 331
Ford	9 255			9 255	-
Leyland Trucks, Foden (DAF)		9 084	8 394	17 478	17 478
Dennis DSV		6	952	958	958
LDV	7 530			7 530	-
Total Royaume-Uni	16 785	9 090	9 346	35 221	18 436
Volvo Trucks			24 008	24 008	24 008
Scania			11 091	11 091	11 091
Total Suède			35 099	35 099	35 099
DAF			42 515	42 515	42 515
Scania			31 000	31 000	31 000
Autres			1 244	1 244	1 244
Total Pays-Bas			74 759	74 759	74 759
Iveco	34 179	4 606	23 980	62 765	28 586
Autres	13			13	-
Total Espagne	34 192	4 606	23 980	62 778	28 586
Véhicules utilitaires					
Daimler (y compris FUSO)	149 373	33 667	83 304	266 344	116 971
Iveco	83 302	45 588	52 670	181 560	98 258
MAN	0	18 384	71 778	90 162	90 162
Volvo Trucks	0	5 012	62 500	67 512	67 512
DAF	0	9 084	50 909	59 993	59 993
Renault Trucks	4 439	11 459	43 930	59 828	55 389
Scania	0	0	54 093	54 093	54 093
Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 tonnes					
Renault	113 555	-	-	113 555	-
Volkswagen	43 392	-	-	43 392	-
Ford	9 255	-	-	9 255	-
Autres	13 748	1 726	2 504	17 978	4 230
Total général : UE-15 pays	417 064	124 920	421 688	963 672	546 608

(1) PTMA : poids total maximum autorisé.

Source : CCFA.



EUROPE



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	2003	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007
PSA Peugeot Citroën	1 225	1 719	1 930	2 105	2 036	1 985	1 943	1 942
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	14,8 %	14,0 %	13,7 %	13,2 %	13,1 %
Groupe Renault	1 135	1 315	1 559	1 505	1 489	1 420	1 265	1 195
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	10,6 %	10,3 %	9,8 %	8,6 %	8,1 %
Groupe Fiat	1 487	1 854	1 477	1 056	1 058	951	1 120	1 195
	14,0 %	13,7 %	10,0 %	7,4 %	7,3 %	6,6 %	7,6 %	8,1 %
Groupe Ford	1 542	1 818	1 589	1 562	1 624	1 575	1 574	1 607
	14,5 %	13,5 %	10,8 %	11,0 %	11,2 %	10,9 %	10,7 %	10,9 %
General Motors	1 261	1 617	1 799	1 505	1 533	1 539	1 503	1 509
	11,9 %	12,0 %	12,2 %	10,6 %	10,6 %	10,6 %	10,2 %	10,2 %
Groupe Volkswagen	1 553	2 120	2 755	2 584	2 622	2 743	2 920	2 881
	14,6 %	15,7 %	18,7 %	18,2 %	18,1 %	18,9 %	19,8 %	19,5 %
Daimler	394	438	811	829	823	819	815	810
	3,7 %	3,2 %	5,5 %	5,8 %	5,7 %	5,7 %	5,5 %	5,5 %
Groupe BMW	290	364	499	627	698	761	784	834
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	4,4 %	4,8 %	5,3 %	5,3 %	5,6 %
MG-Rover	411	362	198	136	113	46	8	0
	3,9 %	2,7 %	1,3 %	1,0 %	0,8 %	0,3 %	0,1 %	0,0 %
Nissan	306	395	392	398	366	342	310	290
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,8 %	2,5 %	2,4 %	2,1 %	2,0 %
Toyota-Lexus	273	363	540	675	725	760	848	856
	2,6 %	2,7 %	3,7 %	4,8 %	5,0 %	5,2 %	5,8 %	5,8 %
Autres marques japonaises	563	831	737	728	816	853	931	961
	5,3 %	6,1 %	5,0 %	5,1 %	5,6 %	5,9 %	6,3 %	6,5 %
Hyundai-Kia	7	18	303	352	462	530	519	488
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	2,5 %	3,2 %	3,7 %	3,5 %	3,3 %
Autres marques	163	301	148	142	148	162	206	209
	1,5 %	2,2 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,1 %	1,4 %	1,4 %
Total Europe (17 pays)	10 611	13 517	14 738	14 204	14 511	14 487	14 746	14 775
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	-2,1 %	-1,2 %	2,2 %	-0,2 %	1,8 %	0,2 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales	1985	1990	2000	2003	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007
PSA Peugeot Citroën	186	251	349	355	368	370	369	387
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	20,0 %	18,9 %	18,4 %	18,8 %	18,7 %
Groupe Renault	175	278	272	268	290	296	304	303
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	15,1 %	14,9 %	14,7 %	15,5 %	14,6 %
Groupe Fiat	114	156	262	237	251	256	270	299
	10,3 %	10,3 %	13,6 %	13,3 %	12,9 %	12,8 %	13,8 %	14,4 %
Groupe Ford	137	211	206	210	234	242	246	267
	12,4 %	13,9 %	10,7 %	11,8 %	12,0 %	12,1 %	12,5 %	12,9 %
General Motors	55	81	92	129	140	146	144	147
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	7,3 %	7,2 %	7,3 %	7,3 %	7,1 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	130	162	189	204	223
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	7,3 %	8,3 %	9,4 %	10,4 %	10,8 %
Daimler	64	71	163	143	156	152	149	171
	5,8 %	4,7 %	8,4 %	8,1 %	8,0 %	7,6 %	7,6 %	8,2 %
Nissan	61	105	100	81	99	101	98	89
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	4,6 %	5,1 %	5,1 %	5,0 %	4,3 %
Toyota-Lexus	58	75	66	61	63	62	50	65
	5,2 %	4,9 %	3,4 %	3,4 %	3,3 %	3,1 %	2,6 %	3,2 %
Autres marques japonaises	75	78	120	87	90	86	75	70
	6,8 %	5,2 %	6,2 %	4,9 %	4,6 %	4,3 %	3,8 %	3,4 %
Hyundai-Kia	1	0	44	31	38	48	20	13
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	1,7 %	2,0 %	2,4 %	1,0 %	0,6 %
Autres marques	66	76	55	45	53	58	35	36
	6,0 %	5,0 %	2,9 %	2,5 %	2,7 %	2,9 %	1,8 %	1,7 %
Total Europe (17 pays)	1 104	1 516	1 931	1 775	1 943	2 004	1 964	2 069
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	-2,4 %	9,5 %	3,1 %	-2,0 %	5,4 %

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.

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 États-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 + Bugatti

Daimler = Mercedes-Benz + Smart + divers

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2007.

EUROPE



LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE, EN 2007

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	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 148	167	73	93	140	90	1 030	259	316	285	360	371	89
	100%	5,3%	2,3%	3,0%	4,5%	2,9%	32,7%	8,2%	10,1%	9,1%	11,4%	11,8%	2,8%
Autriche	298	25	11	14	17	18	90	24	27	14	13	52	14
	100%	8,4%	3,7%	4,8%	5,7%	5,9%	30,2%	8,2%	9,1%	4,6%	4,4%	17,4%	4,6%
Belgique	525	102	50	52	48	21	104	54	58	32	24	58	21
	100%	19,4%	9,5%	9,9%	9,1%	4,1%	19,7%	10,2%	11,0%	6,1%	4,5%	11,0%	3,9%
Danemark	159	33	13	19	3	6	30	17	16	4	3	35	11
	100%	20,5%	8,3%	12,2%	2,1%	4,0%	19,1%	10,5%	9,8%	2,4%	1,8%	22,2%	7,2%
Espagne	1 615	286	155	131	154	59	345	170	157	70	57	202	93
	100%	17,7%	9,6%	8,1%	9,5%	3,6%	21,4%	10,5%	9,7%	4,4%	3,5%	12,5%	5,7%
Finlande	123	12	6	6	2	4	24	17	9	3	4	38	8
	100%	9,4%	4,5%	4,8%	1,7%	3,5%	19,3%	14,0%	7,0%	2,1%	3,0%	30,7%	6,6%
France	2 065	627	277	349	476	72	248	126	112	66	70	207	46
	100%	30,4%	13,4%	16,9%	23,1%	3,5%	12,0%	6,1%	5,4%	3,2%	3,4%	10,0%	2,2%
Grèce	280	27	14	13	5	15	48	23	32	10	12	79	26
	100%	9,5%	5,0%	4,5%	1,7%	5,4%	17,1%	8,2%	11,3%	3,5%	4,4%	28,2%	9,3%
Irlande	186	10	2	8	6	3	36	27	19	9	5	59	11
	100%	5,2%	1,1%	4,1%	3,5%	1,6%	19,5%	14,4%	10,2%	4,6%	2,9%	31,6%	6,0%
Italie	2 493	246	131	115	125	782	261	236	226	102	116	298	68
	100%	9,9%	5,3%	4,6%	5,0%	31,4%	10,5%	9,5%	9,1%	4,1%	4,7%	12,0%	2,7%
Luxembourg	51	7	3	4	6	2	13	5	3	5	3	4	3
	100%	13,3%	6,3%	7,0%	10,8%	3,6%	25,2%	9,1%	6,4%	9,2%	6,6%	8,8%	5,5%
Pays-Bas	506	63	24	39	36	26	89	64	60	17	14	97	33
	100%	12,4%	4,7%	7,8%	7,0%	5,1%	17,5%	12,6%	11,9%	3,4%	2,7%	19,2%	6,6%
Portugal	202	33	15	17	25	9	37	18	25	10	10	31	5
	100%	16,1%	7,7%	8,5%	12,2%	4,3%	18,1%	8,7%	12,4%	4,9%	5,0%	15,4%	2,4%
Royaume-Uni	2 404	244	98	146	127	68	375	444	374	169	91	420	57
	100%	10,1%	4,1%	6,1%	5,3%	2,8%	15,6%	18,5%	15,5%	7,0%	3,8%	17,5%	2,4%
Suède	307	28	11	17	9	2	57	83	38	14	8	49	15
	100%	9,1%	3,7%	5,4%	3,1%	0,8%	18,5%	27,1%	12,5%	4,5%	2,5%	15,9%	4,8%
Union eur. (15 pays)	14 361	1 907	884	1 023	1 179	1 177	2 786	1 566	1 472	808	789	2 001	500
	100%	13,3%	6,2%	7,1%	8,2%	8,2%	19,4%	10,9%	10,2%	5,6%	5,5%	13,9%	3,5%
Norvège	129	10	3	7	1	0	32	18	10	5	5	43	4
	100%	7,9%	2,1%	5,8%	0,9%	0,3%	24,8%	13,9%	7,8%	4,1%	3,8%	33,0%	2,9%
Suisse	285	25	11	15	15	17	62	23	27	20	16	64	9
	100%	8,8%	3,7%	5,1%	5,3%	5,9%	21,9%	8,0%	9,4%	7,2%	5,6%	22,4%	3,3%
Europe (17 pays)	14 775	1 942	897	1 045	1 195	1 195	2 881	1 607	1 509	834	810	2 107	514
	100%	13,1%	6,1%	7,1%	8,1%	8,1%	19,5%	10,9%	10,2%	5,6%	5,5%	14,3%	3,5%
Bulgarie	41	4	2	2	5	1	7	3	7	1	1	9	3
	100%	10,0%	4,1%	5,9%	11,5%	1,3%	16,7%	7,6%	15,9%	1,8%	2,7%	22,8%	7,0%
Estonie	31	3	2	1	2	0	5	2	2	1	1	13	2
	100%	10,9%	6,9%	4,0%	5,2%	0,9%	15,6%	6,6%	6,5%	2,0%	2,6%	40,6%	7,2%
Hongrie	172	12	5	7	9	6	31	21	28	3	3	56	4
	100%	6,9%	2,9%	4,0%	5,0%	3,3%	17,9%	12,1%	16,1%	1,5%	1,6%	32,7%	2,6%
Lettonie	33	2	1	1	2	0	6	3	2	1	1	12	3
	100%	5,8%	4,0%	1,8%	4,6%	0,6%	19,5%	7,7%	7,1%	3,1%	2,6%	36,5%	9,2%
Lituanie	22	2	1	1	1	1	5	1	2	0	0	8	1
	100%	7,8%	4,2%	3,5%	4,5%	2,7%	24,5%	6,2%	8,4%	2,2%	2,1%	35,2%	5,1%
Pologne	293	32	14	19	18	29	65	26	33	4	4	66	14
	100%	11,0%	4,7%	6,4%	6,2%	9,8%	22,1%	8,9%	11,2%	1,2%	1,3%	22,6%	4,7%
Rép. tchèque	174	17	8	8	11	5	78	13	8	3	3	20	15
	100%	9,5%	4,8%	4,7%	6,1%	2,6%	44,9%	7,6%	4,8%	1,5%	1,5%	11,2%	8,3%
Roumanie	316	17	4	14	124	10	54	19	49	3	2	19	17
	100%	5,5%	1,2%	4,3%	39,4%	3,2%	17,1%	6,0%	15,4%	0,9%	0,8%	5,9%	5,3%
Slovaquie	60	8	4	4	4	2	19	4	4	1	1	11	6
	100%	12,9%	5,9%	6,9%	6,3%	3,5%	31,9%	6,6%	6,4%	1,0%	2,2%	18,2%	10,3%
Slovénie	69	10	5	5	13	4	13	4	8	1	1	9	4
	100%	14,9%	7,9%	7,0%	19,2%	5,6%	19,6%	6,3%	11,3%	1,9%	2,0%	12,4%	6,4%
10 nouveaux pays entrants	1 210	107	46	61	188	57	284	96	142	16	17	221	69
	100%	8,9%	3,8%	5,1%	15,5%	4,7%	23,5%	8,0%	11,7%	1,4%	1,4%	18,3%	5,7%
Europe (27 pays)	15 985	2 049	943	1 106	1 383	1 251	3 165	1 703	1 651	850	827	2 328	583
	100%	12,8%	5,9%	6,9%	8,7%	7,8%	19,8%	10,7%	10,3%	5,3%	5,2%	14,6%	3,6%

Regroupement des constructeurs utilisé :

PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën

Groupe Renault = Renault + Dacia

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

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

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

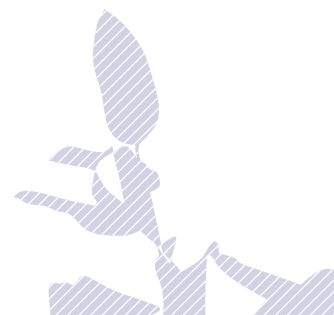
Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti

Daimler = Mercedes-Benz + 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 milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 292 437	1 429 737	1 401 479	1 535 886	1 502 282
	8,0%	9,8%	30,3%	39,9%	43,8%	42,2%	44,3%	47,7%
Autriche	7 425	74 197	191 402	214 618	220 249	199 908	191 766	176 752
	3,3%	25,7%	61,9%	71,5%	70,8%	64,9%	62,1%	59,3%
Belgique	54 897	154 804	290 301	312 742	339 578	348 630	392 328	404 297
	13,8%	32,7%	56,3%	68,2%	70,1%	72,6%	74,6%	77,0%
Danemark	2 352	3 305	14 898	21 834	29 147	35 356	41 365	61 825
	3,2%	4,1%	13,2%	22,7%	24,0%	24,1%	26,8%	38,8%
Espagne ⁽¹⁾	-	140 740	734 256	841 667	992 067	1 036 789	1 143 512	1 144 265
		14,2%	53,1%	60,9%	65,4%	67,8%	70,0%	70,9%
Finlande	-	7 215	-	22 339	22 065	25 110	29 487	34 780
		5,2%		15,2%	15,5%	17,0%	20,2%	28,2%
France	186 050	762 054	1 046 485	1 353 914	1 392 925	1 429 037	1 427 697	1 525 439
	9,9%	33,0%	49,0%	67,4%	69,2%	69,1%	71,4%	73,9%
Grèce	-	60	2 006	3 963	8 371	4 189	5 852	8 116
		0,1%	0,7%	1,5%	2,9%	1,6%	2,2%	2,9%
Irlande	-	12 413	23 259	24 979	28 207	36 953	43 620	50 328
		15,0%	10,1%	17,2%	18,3%	21,5%	24,4%	27,0%
Italie	138 562	179 779	812 203	1 094 385	1 322 561	1 308 548	1 352 585	1 389 391
	8,1%	7,8%	33,6%	48,7%	58,4%	58,5%	58,2%	55,7%
Luxembourg	-	8 206	21 110	28 742	34 977	36 561	39 280	39 753
		21,4%	50,4%	65,9%	72,5%	75,4%	77,3%	77,4%
Norvège	-	1 581	8 761	20 906	32 542	43 146	52 770	96 051
		2,6%	9,0%	23,2%	28,1%	39,3%	48,3%	74,3%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	110 401	118 890	123 990	129 292	142 770
	6,8%	10,9%	22,5%	22,6%	24,6%	26,7%	26,7%	28,2%
Portugal	-	10 426	62 417	85 229	111 782	131 731	126 704	139 877
		4,9%	24,2%	44,9%	56,6%	63,8%	65,1%	69,3%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	704 670	835 198	897 887	897 374	965 517
	0,4%	6,4%	14,1%	27,3%	32,5%	36,8%	38,3%	40,2%
Suède	-	1 335	18 325	20 206	21 141	26 527	55 805	106 382
		0,6%	6,3%	7,7%	8,0%	9,7%	19,7%	34,7%
Suisse	-	9 998	29 466	58 565	69 976	75 247	80 732	92 568
		3,0%	9,3%	21,7%	26,0%	28,4%	30,0%	32,5%
Europe (17 pays) ⁽¹⁾	619 427	1 866 021	4 726 461	6 211 597	7 009 413	7 161 088	7 546 055	7 880 393
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	43,7%	48,3%	49,4%	51,2%	53,3%
Variation annuelle		+0,7%	+10,7%	+7,0%	+12,8%	+2,2%	+5,4%	+4,4%

(1) Voir les notes de la page 57.

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 423 293	3 461 914	3 521 631	3 670 406	3 376 019
Autriche	243 021	310 157	336 670	325 687	340 349	336 793	339 078	330 703
Belgique	429 849	525 996	569 294	511 156	544 232	542 760	587 125	593 555
Danemark	89 485	100 303	145 780	128 931	167 795	204 957	220 003	219 047
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 679 173	1 851 502	1 916 080	1 909 241	1 891 243
Finlande	115 741	166 602	149 702	162 735	160 812	164 160	163 074	140 778
France	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 390 865	2 422 159	2 487 854	2 440 580	2 526 005
Grèce	80 824	144 960	313 230	275 547	312 714	293 102	291 765	304 262
Irlande	102 203	106 720	272 463	176 117	184 448	208 814	219 748	230 911
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 446 637	2 478 480	2 444 339	2 559 006	2 730 142
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	47 093	50 933	51 581	53 958	54 874
Norvège	106 945	82 483	129 003	117 199	149 534	146 928	153 028	175 835
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	566 356	570 946	531 392	548 830	586 575
Portugal	96 954	275 160	410 670	259 014	268 964	273 262	259 279	270 414
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 888 958	2 903 236	2 770 153	2 678 943	2 752 187
Suède	204 626	256 303	322 383	289 692	295 677	309 399	322 745	351 438
Suisse	297 855	352 652	340 640	290 481	290 963	287 369	293 142	310 721
Union européenne ⁽²⁾	9 358 799	14 523 790	16 187 575	15 571 254	16 014 161	16 056 277	16 263 781	16 358 153
Europe (17 pays)	11 096 858	15 034 333	16 657 218	15 978 934	16 454 658	16 490 574	16 709 951	16 844 709

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

EUROPE



LES IMMATRICULATIONS

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	101 393	125 384	212 290	186 355	195 089	202 372	202 445	227 856
Autriche	15 473	21 539	27 243	25 566	29 057	28 878	30 484	32 521
Belgique	30 609	52 490	54 090	52 360	59 475	62 672	60 984	68 760
Danemark	15 711	19 649	33 092	32 848	46 304	58 076	65 620	59 706
Espagne ⁽¹⁾	88 042	229 821	299 246	296 075	334 216	387 203	274 633	276 408
Finlande	12 574	27 507	15 056	15 513	18 373	16 211	17 385	17 615
France	277 887	393 795	414 966	381 619	408 450	420 065	440 031	461 462
Grèce	45 124	29 480	23 008	18 254	23 023	23 374	24 096	24 517
Irlande	8 640	24 136	41 474	30 894	30 312	37 073	40 982	44 576
Italie	109 270	156 995	225 517	199 272	214 787	207 067	233 288	237 368
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 473	2 699	3 064	3 121	3 542
Norvège	11 395	20 582	31 627	27 278	33 889	37 021	43 864	46 640
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	77 511	87 196	66 232	64 860	81 035
Portugal	38 597	64 236	152 836	69 222	71 380	66 774	64 577	68 598
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	309 908	335 967	330 436	334 079	348 180
Suède	12 038	26 362	31 854	28 486	31 431	35 098	39 979	44 639
Suisse	18 091	22 753	24 121	20 172	21 578	22 428	23 690	26 033
Union européenne ⁽²⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 727 356	1 887 759	1 944 595	1 896 564	1 996 783
Europe (17 pays) ⁽¹⁾	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 774 806	1 943 226	2 004 044	1 964 118	2 069 456

(1) Voir les notes de la page 57.

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	59 061	73 770	96 830	73 342	83 597	88 364	96 747	101 320
Autriche	5 642	7 222	8 508	7 923	9 591	8 235	7 548	8 289
Belgique	8 604	10 690	11 061	9 275	9 831	11 657	10 282	11 953
Danemark	3 179	3 539	4 597	4 166	4 557	5 902	5 924	6 798
Espagne	23 208	30 432	33 700	34 087	36 556	39 753	40 424	44 384
Finlande	4 497	4 218	3 072	3 034	3 435	3 492	3 290	3 081
France	41 846	50 028	57 918	45 465	47 188	55 281	53 123	52 539
Grèce	1 178	497	1 633	1 666	1 873	1 589	1 899	2 071
Irlande	3 511	2 748	4 666	3 455	3 764	4 621	5 563	5 092
Italie		31 973	38 388	35 066	35 664	35 313	35 409	35 237
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 180	1 016	1 394	1 392	1 609
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 548	3 935	4 952	4 835	5 650
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	12 595	13 334	13 405	19 075	15 099
Portugal	8 370	7 186	7 403	3 409	4 681	4 588	5 403	5 623
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	51 484	51 774	53 344	50 776	43 111
Suède	6 703	5 998	5 549	4 943	5 060	5 688	6 052	6 484
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 139	3 519	3 817	4 733	4 230
Union européenne ⁽²⁾	187 726	272 597	343 475	291 090	311 921	332 626	342 907	342 690
Europe (17 pays)	244 335	296 973	351 772	297 777	319 375	341 395	352 475	352 570

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Allemagne	6 058	4 235	5 684	5 048	4 715	4 891	5 241	4 940
Autriche	676	450	706	706	859	565	761	699
Belgique	585	580	974	728	787	754	813	951
Danemark	579	311	419	389	349	315	421	363
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 945	3 286	3 655	3 469	3 671
Finlande	625	429		282	288	252	266	248
France	3 558	3 160	4 320	4 362	4 213	4 776	5 243	5 491
Grèce		625	374	790	1 388	575	396	542
Irlande		24	121	128	340	271	412	345
Italie		3 825	4 152	3 506	4 261	4 514	4 324	3 943
Luxembourg	53	57	108	119	119	147	162	164
Norvège	684	380	427	501	584	708	544	718
Pays-Bas	1 082	1 069	949	871	925	1 134	778	1 141
Portugal		482	806	731	550	620	492	569
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 714	4 484	4 630	4 641	4 322
Suède	943	863	1 071	849	880	1 021	1 163	800
Suisse	371	580	491	498	554	457	509	457
Union européenne ⁽²⁾	17 707	20 068	26 918	26 168	27 444	28 120	28 582	28 189
Europe (17 pays)	22 517	22 770	27 836	27 167	28 582	29 285	29 635	29 364

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

EUROPE



LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

En unités	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Bulgarie							32 481	41 042
Estonie	10 600	12 700	14 474	15 602	16 436	19 640	25 363	30 912
Hongrie	133 233	148 502	172 604	208 426	207 055	198 982	187 676	171 661
Lettonie	7 300	7 684	7 829	8 713	11 217	16 602	25 582	32 771
Lituanie	6 158	7 165	8 142	7 543	9 493	10 467	14 234	21 606
Pologne	478 752	327 251	308 158	358 432	318 111	235 522	238 993	293 305
République tchèque	148 592	151 941	147 630	152 981	143 622	151 699	156 686	174 456
Roumanie							256 364	315 621
Slovaquie	55 090	69 663	65 318	59 742	57 430	57 125	59 084	59 700
Slovénie	67 665	60 581	58 849	59 548	62 002	59 324	59 578	68 719
Total nouveaux pays UE ⁽¹⁾	907 400	785 500	783 004	870 987	825 366	749 361	1 056 041	1 209 793
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	2006	2007
Bulgarie							9 959	10 697
Estonie	1 500	1 900	2 122	2 607	2 429	2 944	3 768	4 693
Hongrie	26 686	25 290	28 833	24 978	23 595	20 479	21 604	21 920
Lettonie	900	850	1 123	1 064	1 437	1 753	2 645	3 615
Lituanie	1 270	1 640	1 474	1 680	2 347	3 371	4 341	4 445
Pologne	33 653	22 971	20 736	25 769	37 025	35 985	41 027	56 312
République tchèque	14 786	14 701	13 970	14 566	17 288	16 024	16 229	19 722
Roumanie							32 702	36 431
Slovaquie	5 812	6 799	5 634	9 318	10 204	14 428	19 518	23 618
Slovénie	6 274	5 709	6 174	6 676	7 034	6 897	6 080	6 860
Total nouveaux pays UE ⁽¹⁾	90 900	79 800	80 066	86 658	101 359	101 881	157 873	188 313
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	2006	2007
Bulgarie							42 440	51 739
Estonie	12 100	14 600	16 596	18 209	18 865	22 584	29 131	35 605
Hongrie	159 919	173 792	201 437	233 404	230 650	219 461	209 280	193 581
Lettonie	8 200	8 534	8 952	9 777	12 654	18 355	28 227	36 386
Lituanie	7 428	8 805	9 616	9 223	11 840	13 838	18 575	26 051
Pologne	512 405	350 222	328 894	384 201	355 136	271 507	280 020	349 617
République tchèque	163 378	166 642	161 600	167 547	160 910	167 723	172 915	194 178
Roumanie							289 066	352 052
Slovaquie	60 902	76 462	70 952	69 060	67 634	71 553	78 602	83 318
Slovénie	73 939	66 290	65 023	66 224	69 036	66 221	65 658	75 579
Total nouveaux pays UE ⁽¹⁾	998 300	865 300	863 070	957 645	926 725	851 242	1 213 914	1 398 106
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	2006	2007
Bulgarie							2 000	3 600
Estonie	400	400	516	465	631	927	1 623	1 875
Hongrie	2 900	3 500	4 200	4 100	4 600	4 400	4 900	5 400
Lettonie	1 000	1 072	1 054	948	1 095	1 284	2 216	3 304
Lituanie	1 000	1 500	1 071	1 437	1 714	2 297	3 169	5 039
Pologne	7 464	6 424	6 805	8 523	11 865	11 079	14 988	22 661
République tchèque	6 400	6 900	7 200	6 700	7 324	8 200	10 716	12 860
Roumanie							8 096	14 766
Slovaquie	1 796	2 427	2 549	2 802	3 105	3 754	4 917	5 776
Slovénie	1 876	2 115	1 864	1 276	1 567	1 635	2 178	2 819
Total nouveaux pays UE ⁽¹⁾	22 800	24 400	25 300	26 300	31 900	33 500	54 900	78 100
Roumanie	3 113	3 001	2 849	3 055	4 809	5 019		

(1) Nouveaux États membres : 8 pays en 2000, 10 pays à partir de 2006.



FRANCE



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	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 386 563	1 349 064	1 379 082	1 406 485	1 464 559
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 923 805	2 056 181	1 996 284	1 950 374	1 992 499
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 310 368	3 405 245	3 375 366	3 356 859	3 457 058
Renault	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 194 796	2 296 050	2 219 945	2 035 474	2 149 233
Renault Trafic II				76 793	95 699	106 414	107 236	115 866
Dacia	-	-	55 183	72 655	94 698	172 021	188 461	222 913
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	117 629	80 906	118 438	161 299	181 028
Renault-Dacia-Samsung ⁽²⁾	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 461 873	2 567 353	2 616 818	2 492 470	2 669 040
C.B.M.	105							
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	52 355	60 676	63 961	67 593	62 227
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	39	40	27	28	21
Unic	17 809							
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	5 824 635	6 033 314	6 056 172	5 916 950	6 188 346
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	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	49 034	93 259	192 238	197 858	203 472	205 376	200 111	213 549
Peugeot	127 428	81 439	186 917	177 869	197 063	187 300	195 311	218 956
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	375 727	400 535	392 676	395 422	432 505
Renault	166 760	254 334	312 801	256 689	285 482	295 371	298 239	303 041
Renault Trafic II				76 793	95 699	106 414	96 887	82 489
Dacia	-	-	12 580	18 931	22 552	19 871	11 507	7 466
Renault-Dacia-Samsung ⁽²⁾	166 760	254 334	325 381	352 413	403 733	421 656	406 633	392 996
C.B.M.	105							
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	52 355	60 676	63 961	67 593	62 227
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	39	40	27	28	21
Unic	17 809							
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	780 534	864 984	878 320	869 676	887 749
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. Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en voitures particulières.

(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 rattaché à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Constructeurs étrangers								
Bugatti						5	44	72
Fiat	-	-	10 377	14 730	13 433	8 304	5 321	4 504
Heuliez-Opel					14 904	37 390	14 470	11 770
Lancia	-	-	2 265	10 192	7 594	5 713	4 825	4 238
Smart	-	-	101 365	128 339	95 666	77 015	68 672	102 588
Toyota	-	-	0	183 732	203 713	180 643	249 934	262 313
Voitures particulières	-	-	114 007	336 993	335 310	309 070	343 266	385 485
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	23 039	24 302	20 680	20 874	41 008
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	9 663	9 987	9 391	10 133	12 002
Irisbus-Heuliez	-	-	-	429	409	291	420	458
Irisbus	-	-	-	1 494	1 970	2 869	3 130	3 321
Evobus	-	-	535	470	613	527	522	557
Cars et bus	-	-	535	2 393	2 992	3 687	4 072	4 336
Total véhicules étrangers	-	-	164 680	372 088	372 591	342 828	378 345	442 831
Constructeurs français								
Total véhicules français	-	-	3 183 681	3 247 978	3 293 399	3 206 180	2 790 918	2 573 023
Constructeurs français et étrangers								
Total tous véhicules	-	-	3 348 361	3 620 066	3 665 990	3 549 008	3 169 263	3 015 854

Source : CCFA.

FRANCE



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 188 705	1 145 592	1 173 706	1 206 374	1 251 010
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 745 936	1 859 118	1 808 984	1 755 063	1 773 543
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	1 446 242	1 977 885	2 498 283	2 934 641	3 004 710	2 982 690	2 961 437	3 024 553
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 938 107	2 010 568	1 924 574	1 747 584	1 879 570
Dacia	-	-	42 603	53 724	72 146	152 150	176 954	215 447
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	117 629	80 906	118 438	161 299	181 027
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 109 460	2 163 620	2 195 162	2 085 837	2 276 044
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 044 101	5 168 330	5 177 852	5 047 274	5 300 597
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
<i>dont production en France</i>	-	-	2 765 803	2 883 336	2 892 106	2 803 891	2 379 974	2 165 384
Citroën	-	-	504 323	597 930	594 896	605 988	583 919	540 171
Peugeot	-	-	1 094 756	1 208 461	1 213 362	1 155 292	906 878	835 167
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	1 599 079	1 806 391	1 808 258	1 761 280	1 490 797	1 375 338
Renault	-	-	1 166 724	1 076 945	1 083 848	1 042 611	889 177	790 046
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	1 166 724	1 076 945	1 083 848	1 042 611	889 177	790 046

(1) Voir les notes de la page 62.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2007

En unités	Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën			3 024 553	1 375 338	1 649 215
Citroën			1 251 010	540 171	710 839
		C1	98 569		98 569
		C2	85 074	66 345	18 729
		C3	259 998	214 110	45 888
		C4	445 348	178 345	267 003
		ZX	62 894		62 894
		XSARA	117 262	12 143	105 119
		XANTIA	10 848		10 848
		C5	49 909	49 909	
		C-CROSSER	8 399		8 399
		C6	7 343	7 343	
		C8	11 976	11 976	
		NEMO	4		4
		BERLINGO	93 386		93 386
Peugeot			1 773 543	835 167	938 376
		107	104 566		104 566
		1007	11 391	11 391	
		206	298 921	103 213	195 708
		207	506 630	213 041	293 589
		307	347 097	247 332	99 765
		308	106 054	106 054	
		405	156 768		156 768
		406	3 072		3 072
		407	127 930	127 930	
		4007	8 402		8 402
		607	5 983	5 983	
		807	20 223	20 223	
		BIPPER	29		29
		PARTNER	76 477		76 477
Renault-Dacia-Samsung			2 276 044	790 046	1 485 998
Renault			1 879 570	790 046	1 089 524
		TWINGO	117 769	28 466	89 303
		CLIO	587 867	207 917	379 950
		MODUS	65 158		65 158
		LOGAN	196 113		196 113
		MEGANE	621 625	314 896	306 729
		LAGUNA	99 514	99 514	
		VEL SATIS	2 812	2 812	
		ESPACE	40 675	40 675	
		KANGOO	108 485	89 596	18 889
		TRAFIC	33 377		33 377
		MASTER	6 170	6 170	
		DIVERS	5		5
Dacia			215 447	0	215 447
		LOGAN	215 447		215 447
Renault Samsung Motors			181 027	0	181 027
		SM3	83 372		83 372
		SM5	77 134		77 134
		QM5 (KOLEOS)	5 240		5 240
		SM7	15 281		15 281
TOTAL			5 300 597	2 165 384	3 135 213

Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	49 034	93 259	192 238	197 858	203 472	205 376	200 111	213 549
Peugeot	127 428	81 439	186 917	177 869	197 063	187 300	195 311	218 956
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	375 727	400 535	392 676	395 422	432 505
Renault	166 760	254 334	312 801	256 689	285 482	295 371	298 239	303 041
Renault Trafic II ⁽²⁾	-	-	-	76 793	95 699	106 414	96 887	82 489
Dacia	-	-	12 580	18 931	22 552	19 871	11 507	7 466
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	166 760	254 334	325 381	352 413	403 733	421 656	406 633	392 996
Renault Trucks ⁽¹⁾	11 632	7 464	8 321	6 762	8 430	9 460	11 378	4 439
Divers	86	71	42	37	37	24	26	17
TOTAL	379 457	436 567	712 899	734 939	812 735	823 816	813 459	829 957
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	370 538	328 256	361 137	361 521	365 638	352 246
Citroën	-	-	53 561	51 168	56 709	58 223	64 794	63 887
Peugeot	-	-	67 629	64 111	69 312	68 166	62 903	66 012
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	121 190	115 279	126 021	126 389	127 697	129 899
Renault	-	-	240 985	206 178	226 649	225 648	226 537	217 891
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	240 985	206 178	226 649	225 648	226 537	217 891
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	8 321	6 762	8 430	9 460	11 378	4 439
Divers	-	-	42	37	37	24	26	17

(1) Voir les notes de la page 62.

(2) À partir de 2006, une partie de la production du Renault Trafic II est comptabilisée en voitures particulières.

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2007

En unités	Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën			432 505	129 899	302 606
	Citroën		213 549	63 887	149 662
		C2	7 726	7 726	
		C3	12 649	12 649	
		C4	6 314	6 314	
		NEMO	2 880		2 880
		BERLINGO	88 994		88 994
		JUMPY	37 198	37 198	
		JUMPER	57 788		57 788
	Peugeot		218 956	66 012	152 944
		206	8 355	8 355	
		207	21 103	9 991	11 112
		307	4 615	4 615	
		308	2	2	
		BIPPER	3 232		3 232
		PARTNER	84 700		84 700
		EXPERT	43 049	43 049	
		BOXER	53 900		53 900
Renault-Dacia-Samsung			392 996	217 891	175 105
	Renault		385 530	217 891	167 639
		TWINGO	407	386	21
		CLIO	44 024	3 277	40 747
		MODUS	2 357		2 357
		MEGANE	8 078		8 078
		KANGOO	120 457	100 656	19 801
		TRAFIC	82 489		82 489
		MASTER	112 950	105 970	6 980
		MASCOTT	7 585	7 585	
		DIVERS	7 183	17	7 166
	Dacia		7 466	0	7 466
		LOGAN	7 447		7 447
		DIVERS	19		19
Renault Trucks			4 439	4 439	0
		MASCOTT	4 439	4 439	
Autres			17	17	
	Etalmobil		17	17	
TOTAL			829 957	352 246	477 711

Source : CCFA.



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Renault Trucks ⁽¹⁾	39 475	50 493	87 719	45 593	52 246	54 501	56 215	57 788
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Divers ⁽²⁾	17 836	4	2	2	3	3	2	4
TOTAL	57 311	50 497	87 721	45 595	52 249	54 504	56 217	57 792
dont production en France	-	-	44 402	36 386	40 156	40 768	45 306	55 393
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	44 400	36 384	40 153	40 765	45 304	55 389
Divers ⁽²⁾	-	-	2	2	3	3	2	4

(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 de 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	2003	2004	2005	2006	2007
Renault Trucks ⁽¹⁾	2 979	2 306	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	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 rattaché à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) EN 2007

En unités	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Porteurs				
Véhicules utilitaires : 5 à 6 tonnes		2 064	2 064	0
	Mascott	2 064	2 064	
Gamme intermédiaire : 7 à 16 tonnes		11 637	10 884	753
	Midliner	240		240
	Midlum	11 397	10 884	513
Gamme haute : plus de 16 tonnes		16 138	14 516	1 622
	Premium	6 336	6 016	320
	Magnum	386	386	
	Kerax	6 875	6 173	702
	Lander	2 541	1 941	600
Total porteurs Renault Trucks		29 839	27 464	2 375
Tracteurs routiers				
	Premium	16 451	16 451	
	Magnum	7 694	7 694	
	Kerax	1 626	1 602	24
	Lander	2 178	2 178	
Total tracteurs routiers Renault Trucks		27 949	27 925	24

Source : CCFA.



LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2003	2004	2005	2006	2007
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	21 381	27 278	26 227	27 866	26 689
Peugeot	69 411	55 208	41 451	37 950	44 003	38 133	35 462	34 075
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103 229	78 150	70 900	59 331	71 281	64 360	63 328	60 764
Renault ⁽³⁾	30 420	56 245	60 320	55 000	53 666	55 009	52 737	69 515
Total	133 649	134 395	131 220	114 331	124 947	119 369	116 065	130 279
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	104 588	99 945	97 954	90 230	91 874
Peugeot	27 002	18 537	70 443	68 135	71 186	70 480	79 106	87 932
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90 178	85 794	171 275	172 723	171 131	168 434	169 336	179 806
Renault	126 779	129 335	147 670	115 764	120 093	118 404	118 219	120 457
Total	216 957	215 129	318 945	288 487	291 224	286 838	287 555	300 263
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	71 889	76 249	81 195	82 015	94 986
Peugeot	33 031	47 623	75 023	71 784	81 874	78 687	80 743	96 949
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56 844	79 832	136 980	143 673	158 123	159 882	162 758	191 935
Renault	40 508	84 681	104 811	162 718	207 422	228 372	224 469	203 024
Renault Trucks	-	-	8 321	6 762	8 430	9 460	11 378	4 439
Sovam-Etalmobil	86	71	42	37	37	24	26	17
Total	97 438	164 584	250 154	313 190	374 012	397 738	398 631	399 415
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes								
Dacia	-	-	12 580	18 931	22 552	19 871	11 208	

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

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(3) Y compris des Dacia Logan.

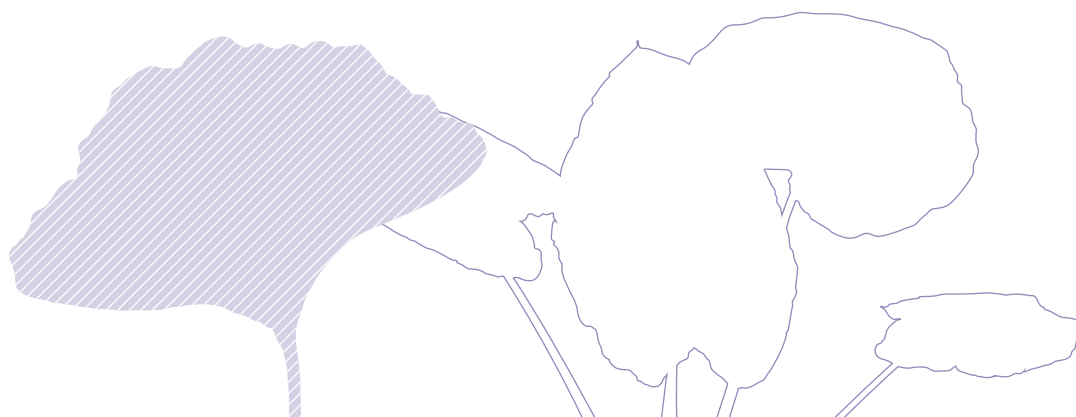
Source : CCFA.

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

En unités	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2003	2004	2005	2006	2007
Moins de 3,5 t	318 633	402 994	577 926	613 905	669 430	670 654	624 579	645 852
E	281 031	128 422	55 883	33 740	41 500	39 019	42 191	45 533
D	37 602	274 572	521 229	579 867	627 799	631 499	582 388	600 319
EL			814	298	131	136	0	0
De 3,5 t à moins de 5,1 t	60 824	33 573	134 973	121 034	143 305	153 162	188 880	184 105
E	14 675	1 961	1 724	615	816	719	134	0
D	46 149	31 612	133 249	120 419	142 489	152 443	188 746	184 105
De 5,1 t à 12 t	25 538	6 377	13 593	10 070	12 936	11 820	10 192	7 659
De 12 t à 16 t	12 541	8 251	5 009	5 095	5 777	5 685	4 912	4 212
De 16 t à 20 t	6 909	5 518	7 304	7 022	6 259	7 115	6 999	7 294
Plus de 20 t	3 054	3 650	6 255	5 819	7 805	9 647	10 591	10 678
Tracteurs routiers	9 269	11 278	20 998	17 589	19 472	20 237	23 523	27 949
Autocars - Autobus	3 084	2 548	2 938	-	-	-	-	-
D	3 035	2 548	2 606	-	-	-	-	-
G			332	-	-	-	-	-
EL	49			-	-	-	-	-
Total essence	295 706	130 383	57 607	34 355	42 316	39 738	42 325	45 533
Total diesel	144 097	343 806	710 243	745 881	822 537	838 446	827 351	842 216
Total électrique	49	0	814	298	131	136	0	0
Total GNV ou GPL			332	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	439 852	474 189	768 996	780 534	864 984	878 320	869 676	887 749

E : Essence. D : Diesel. EL : Électrique. G : GNV ou GPL.

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



LES LIVRAISONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS DE FRANCE ⁽¹⁾

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Europe ⁽²⁾	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 874 729	2 878 753	2 835 899	2 660 616	2 777 968
dont : Union européenne ⁽³⁾	946 760	1 479 316	2 261 904	2 449 696	2 580 944	2 424 350	2 343 310	2 420 691
Allemagne	202 939	277 424	337 743	379 668	325 457	365 860	316 509	306 231
Autriche	35 775	36 175	41 510	46 587	51 174	48 779	42 720	43 406
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	176 247	178 562	171 552	173 205	165 486
Danemark	4 059	13 919	30 239	28 426	35 308	34 477	38 020	37 827
Espagne	100 640	297 846	556 934	539 194	581 952	577 439	523 571	519 017
Grèce		11 458	54 270	43 131	45 639	32 681	32 723	31 769
Italie	381 626	324 952	353 616	446 294	428 494	377 100	341 043	388 295
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	136 065	119 814	99 707	97 673	105 103
Portugal	14 729	59 459	68 375	64 151	66 279	66 524	58 732	57 473
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	499 392	472 007	413 743	364 967	376 050
Suède	13 060	18 001	31 473	42 154	42 037	43 062	34 518	38 209
10 nouveaux États membres				206 468	184 082	147 859	142 234	162 776
12 nouveaux États membres						276 433	283 512	321 102
dont : PECO/CEI ⁽⁴⁾	23 619	31 569	164 814	285 723	99 284	214 335	154 964	195 460
Hongrie		2 040	23 887	44 117	40 674	26 926	26 660	20 064
Pologne		806	59 093	83 026	63 884	47 521	46 373	54 784
Roumanie			7 520	16 051	19 882	122 930	135 140	148 290
Russie			6 042	12 235	14 910	42 637	110 308	139 576
dont Suisse	51 821	43 832	45 654	44 130	40 507	41 231	38 113	40 352
dont Turquie		13 069	148 264	76 958	140 873	142 160	111 852	108 890
Afrique	133 213	45 675	69 865	81 194	110 483	103 130	133 996	145 483
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	15 998	29 539	32 941	28 216	11 686
Maghreb	15 542	20 432	37 236	48 374	65 455	42 881	85 805	111 815
Nigeria	61 133	8 319	8 860	6 133	4 661	6 159	11 091	12 270
Amérique	145 204	29 360	230 270	216 560	288 902	314 505	363 711	471 245
dont : Argentine	11 899	516	97 605	31 277	54 418	70 099	98 588	121 282
Brésil			80 205	104 798	127 465	144 030	160 949	197 369
Colombie	11 885	9 112	16 659	18 539	26 512	36 499	49 853	5 819
Mexique		20	1 408	42 006	60 607	39 871	28 623	44 601
Asie ⁽²⁾	26 178	96 645	166 261	388 732	461 879	512 772	499 791	659 491
dont : Japon	883	14 264	15 976	24 288	18 751	16 323	14 534	11 785
Chine		3 960	54 334	106 895	91 431	143 756	205 247	211 457
Iran	12 836	29 852	45 722	199 179	292 514	304 326	235 652	199 701
Inde								16 934
Corée du Sud							121 106	120 013
Océanie	6 290	5 761	9 984	19 849	16 409	16 698	16 532	20 320
dont : Australie	2 398	820	2 765	10 410	9 354	11 872	12 614	15 063
TOTAL GÉNÉRAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	3 638 205	3 819 541	3 841 448	3 738 684	4 109 972
Petites collections	471 744	208 241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Europe ⁽²⁾	88 235	174 998	379 289	360 169	379 999	401 860	471 483	490 820
dont : Union européenne ⁽³⁾	74 382	156 268	312 421	283 723	323 495	326 077	414 855	448 562
Allemagne	17 490	23 581	50 081	39 672	43 788	40 760	56 511	60 927
Autriche	2 185	3 702	4 697	4 290	5 290	6 206	6 131	6 830
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	22 499	20 863	24 827	30 049	30 963
Espagne	71	44 110	57 516	58 112	61 931	71 185	77 179	63 691
Italie	26 207	19 923	35 910	29 525	31 047	29 706	36 882	45 457
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	19 059	17 188	11 630	16 574	19 729
Portugal	2 805	14 291	34 551	24 713	26 672	25 410	24 738	22 334
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	62 970	63 951	64 554	75 574	69 972
10 nouveaux États membres				28 411	28 844	24 939	35 439	45 694
12 nouveaux États membres						51 099	55 569	64 926
dont : PECO/CEI ⁽⁴⁾	361	2 781	25 100	45 949	24 366	46 685	25 932	13 392
Pologne	301	97	5 624	8 633	9 971	9 039	14 762	19 019
dont Suisse	3 317	2 921	4 293	4 596	5 033	5 934	7 371	8 123
Afrique	75 802	18 320	16 074	19 140	27 779	22 597	26 118	24 055
dont : Maghreb	18 334	8 588	13 509	15 348	24 360	18 345	20 141	21 107
Amérique	5 875	5 453	36 682	16 325	27 283	33 328	42 367	59 664
dont : États-Unis	1 999	2 000	1 099					
Asie ⁽²⁾	6 930	11 302	8 260	8 241	11 200	11 781	7 622	7 481
Océanie	776	1 364	1 797	1 744	1 877	1 967	2 377	3 512
TOTAL GÉNÉRAL	178 126	213 502	444 516	407 440	449 321	474 532	553 680	586 686
Petites collections	39 428	12 207						

(1) À partir de 1996, les livraisons de véhicules automobiles des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés : celles vers les DOM ne sont plus comptabilisées. À partir de 2005, les livraisons de Dacia hors de France sont incluses dans le périmètre, puis celles du Renault Trafic à partir de 2006, et enfin celles de Renault Samsung Motors en 2007 (180 973 VP).

(2) À partir de 2004, les livraisons vers 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 de 2004 à 2005, 27 pays à partir de 2006.

(4) PECO/CEI hors les 10 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne en 2004 et 2005, hors les 12 nouveaux pays entrants à partir de 2006.

Source : CCFA.

FRANCE



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.

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	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾
Données physiques									
Effectifs	unité	320 922	216 848	190 830	183 850	186 123	185 061	176 803	170 000
Production en France	millier			3 348	3 620	3 666	3 549	3 169	3 016
Production par personne				17,5	19,7	19,7	19,2	17,9	17,7
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxes (CA)	million €	19 251	49 472	73 684	83 231	87 667	86 944	87 085	90 000
Chiffre d'affaires exporté	million €	7 511	18 817	42 290	49 634	52 751	51 988	52 577	55 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0 %	38,0 %	57,4 %	59,6 %	60,2 %	59,8 %	60,4 %	61,1 %
Valeur ajoutée hors taxes (VA)	million €	5 883	10 650	13 282	13 528	15 123	14 481	12 516	13 000
Valeur ajoutée/chiffre d'affaires	%	30,6 %	21,5 %	18,0 %	16,3 %	17,2 %	16,7 %	14,4 %	14,4 %
Valeur ajoutée par personne	millier €	18	49	70	74	81	78	71	76
Charges sociales	million €	1 452	1 860	2 153	2 364	2 491	2 546	2 550	
Charges sociales par personne	millier €	4,5	8,6	11,3	12,9	13,4	13,8	14,4	
Rémunération	million €	3 254	4 271	5 093	5 883	6 109	6 216	6 331	
Rémunération par personne	millier €	10,1	19,7	26,7	32,0	32,8	33,6	35,8	
Frais de personnel	million €	4 706	6 132	7 246	8 247	8 600	8 761	8 881	
Frais de personnel par personne	millier €	14,7	28,3	38,0	44,9	46,2	47,3	50,2	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	80,0 %	57,6 %	54,6 %	61,0 %	56,9 %	60,5 %	71,0 %	
Excédent brut d'exploitation	million €	928	3 855	5 201	4 355	5 487	4 613	2 522	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	15,8 %	36,2 %	39,2 %	32,2 %	36,3 %	31,9 %	20,2 %	
Charges financières	million €	484	1 170	1 178	1 089	898	900	704	
Charges financières/VA	%	8,2 %	11,0 %	8,9 %	8,0 %	5,9 %	6,2 %	5,6 %	
Produits financiers	million €	207	1 095	2 508	1 482	2 234	2 029	1 157	
Produits financiers/VA	%	3,5 %	10,3 %	18,9 %	11,0 %	14,8 %	14,0 %	9,2 %	
Résultat financier	million €	-276	-74	1 330	393	1 336	1 128	453	
Résultat financier/VA	%	-4,7 %	-0,7 %	10,0 %	2,9 %	8,8 %	7,8 %	3,6 %	
Capacité d'autofinancement	million €	638	2 918	5 499	3 687	4 960	4 236	1 682	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,8 %	27,4 %	41,4 %	27,3 %	32,8 %	29,3 %	13,4 %	
Résultat net comptable	million €	-26	969	2 851	167	2 358	1 086	-243	
Résultat net comptable/CA	%	-0,1 %	2,0 %	3,9 %	0,2 %	2,7 %	1,2 %	-0,3 %	
Investissements	million €	1 018	3 139	3 807	3 720	3 483	3 214	2 967	2 700
Investissements/CA	%	5,3 %	6,3 %	5,2 %	4,5 %	4,0 %	3,7 %	3,4 %	3,0 %
Investissements/VA	%	17,3 %	29,5 %	28,7 %	27,5 %	23,0 %	22,2 %	23,7 %	20,8 %

(1) Estimations du CCFA.



FRANCE



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 49).

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	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾
Données physiques									
Nombre d'entreprise (> 20 personnes)	unité	320	320	243	227	219	204	200	200
Effectifs	unité	143 347	112 963	94 171	92 606	91 491	85 928	82 273	80 250
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxes (CA)	million €	5 637	14 452	17 766	20 026	20 623	19 889	19 372	19 300
Chiffre d'affaires exporté	million €	1 301	4 018	7 512	8 169	8 745	8 291	8 452	8 900
Part du chiffre d'affaires exporté	%	23,1 %	27,8 %	42,3 %	40,8 %	42,4 %	41,7 %	43,6 %	46,1 %
Valeur ajoutée hors taxes (VA)	million €	2 251	4 530	4 643	5 251	5 309	4 869	4 691	4 691
Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT)	%	39,9 %	31,3 %	26,1 %	26,2 %	25,7 %	24,5 %	24,2 %	
Valeur ajoutée (HT) par personne	millier €	16	40	49	57	58	57	57	
Charges sociales	million €	503	867	902	982	1 011	1 009	996	
Charges sociales par personne	millier €	3,5	7,7	9,6	10,6	11,1	11,7	12,1	
Rémunération	million €	1 239	2 060	2 213	2 378	2 431	2 374	2 354	
Rémunération par personne	millier €	8,6	18,2	23,5	25,7	26,6	27,6	28,6	
Frais de personnel	million €	1 742	2 926	3 115	3 360	3 442	3 383	3 350	
Frais de personnel par personne	millier €	12,2	25,9	33,1	36,3	37,6	39,4	40,7	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	64,0 %	64,8 %	69,5 %	71,4 %	
Excédent brut d'exploitation	million €	418	1 337	1 206	1 553	1 511	1 121	979	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	18,6 %	29,5 %	26,0 %	29,6 %	28,5 %	23,0 %	20,9 %	
Charges financières	million €	186	387	440	272	214	253	288	
Charges financières/VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %	5,2 %	4,0 %	5,2 %	6,1 %	
Produits financiers	million €	36	213	337	167	239	285	336	
Produits financiers/VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %	3,2 %	4,5 %	5,9 %	7,2 %	
Résultat financier	million €	-150	-174	-103	-105	24	32	48	
Résultat financier/VA	%	-6,7 %	-3,8 %	-2,2 %	-2,0 %	0,5 %	0,7 %	1,0 %	
Capacité d'autofinancement	million €	237	883	889	1 162	1 085	834	777	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %	22,1 %	20,4 %	17,1 %	16,6 %	
Résultat net comptable	million €	54	400	-92	252	414	83	103	
Résultat net comptable/CA	%	1,0 %	2,8 %	-0,5 %	1,3 %	2,0 %	0,4 %	0,5 %	
Investissements	million €	328	899	1 024	665	650	687	651	
Investissements/CA	%	5,8 %	6,2 %	5,8 %	3,3 %	3,2 %	3,5 %	3,4 %	
Investissements/VA	%	14,6 %	19,8 %	22,0 %	12,7 %	12,2 %	14,1 %	13,9 %	

(1) Estimations de la FIEV.



LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	270 983	266 822	261 508	271 455	256 705	271 273	257 927	277 347
Peugeot	293 461	498 481	397 547	379 227	363 224	362 157	356 801	349 390
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	685 318	765 303	659 055	650 682	619 929	633 430	614 728	626 737
Renault	759 312	639 440	602 415	546 014	549 192	524 415	472 105	443 536
Divers France	56	146	63	84	551	148	85	69
Total France ⁽²⁾	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 196 780	1 169 672	1 157 993	1 086 918	1 070 342
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 908	13 454	13 845	14 900	13 956
Audi	17 455	32 762	34 937	37 301	36 461	44 283	43 980	48 086
BMW	17 239	29 580	31 576	31 551	37 108	40 462	40 682	49 548
Chrysler	16	4 084	4 827	5 571	5 751	5 058	4 872	4 010
Dacia						9 758	18 742	32 635
Daewoo	-	-	11 731	1 887	158	2	1	
GM Daewoo				2 600	7 783	933	3	
Chevrolet						7 939	7 616	8 943
Daihatsu	-	0	1 043	964	1 297	1 538	1 899	2 847
Dodge						13	1 323	2 866
Fiat	53 147	128 822	95 983	55 942	48 283	46 154	50 391	53 113
Ford	68 426	159 575	117 061	91 678	101 631	103 587	96 115	103 065
Honda	8 293	14 002	8 716	5 547	6 756	8 879	11 715	15 631
Hyundai	-	0	11 019	23 124	27 814	27 389	26 799	26 814
Jaguar	269	1 290	1 939	2 077	2 912	2 112	1 765	1 565
Jeep	-	3 824	3 001	2 907	2 995	3 522	3 556	4 886
Kia	-	0	2 631	4 304	8 846	18 067	15 016	15 461
Lada	13 069	15 758	1 867	1 861	1 405	1 671	1 042	622
Lancia	6 801	18 225	5 864	1 971	3 061	4 414	4 009	4 257
Land Rover	237	3 611	7 570	5 604	5 644	6 932	5 298	7 461
Mazda	13 021	18 563	6 366	9 807	12 179	11 437	13 859	14 486
Mercedes	14 430	28 605	43 389	51 390	49 187	54 628	58 698	61 629
Mini	-	-	-	10 644	10 858	12 613	9 608	16 033
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	7 836	7 751	6 752	3 112	5 457
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	39 840	37 568	40 806	30 967	32 265
Opel	32 709	113 490	133 576	120 758	110 329	106 454	99 254	99 661
Porsche	1 060	1 297	825	1 602	2 117	2 375	2 284	2 863
Rover	20 690	41 147	13 474	5 080	4 562	1 980	239	13
Saab	179	2 459	3 265	2 898	3 296	2 701	3 037	3 364
Santana	-	1 746	4 231				101	183
Seat	306	48 052	40 562	34 608	32 642	32 738	35 005	37 990
Skoda	1 636	1 825	11 570	12 555	12 131	15 042	16 296	18 362
Smart	-	-	6 645	8 904	12 721	12 646	10 078	8 061
SsangYong	-	0	19		467	3 969	4 506	3 873
Subaru	-	0	2 312	1 498	1 447	1 462	1 508	1 782
Suzuki	-	0	11 355	13 411	18 140	21 110	25 523	30 841
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	72 199	78 667	87 406	97 140	103 355
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	119 318	124 145	135 975	140 737	142 593
Volvo	8 207	12 415	6 777	8 668	11 858	11 089	10 591	13 749
Total étranger ⁽²⁾	428 516	904 241	872 351	812 466	844 037	909 796	913 631	994 201
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 009 246	2 013 709	2 067 789	2 000 549	2 064 543
Marques françaises (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	59,6 %	58,1 %	56,0 %	54,3 %	51,8 %
Marques étrangères (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	40,4 %	41,9 %	44,0 %	45,7 %	48,2 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

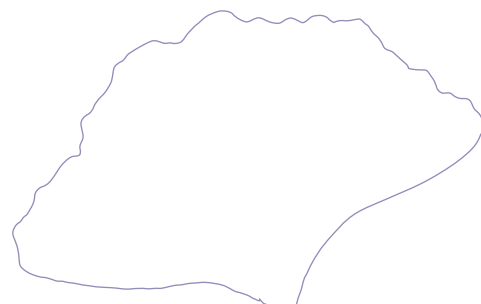
(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 321 638	5 444 076	5 383 361	5 465 603	5 570 764
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,6	2,7	2,6	2,7	2,7

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	696 806	732 378	718 948	742 366	768 538
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7



FRANCE



LES IMMATRICULATIONS

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	24 158	111 881	138 628	182 127	175 235	182 569	178 719	214 083
Peugeot	65 199	189 322	206 153	261 237	255 397	258 712	258 587	257 478
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	89 357	301 203	344 781	443 364	430 632	441 281	437 306	471 561
Renault	45 862	205 374	257 909	368 705	380 754	357 094	331 999	319 076
Total France ⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	812 105	811 511	798 437	769 338	790 637
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	10 682	10 607	10 845	12 429	12 130
Audi	19 591	13 495	25 901	32 524	32 362	39 365	40 052	42 471
BMW/Mini	-	8 271	21 065	26 463	33 276	36 731	37 587	47 734
Chrysler/Dodge/Jeep	-	-	4 161	7 226	6 844	6 556	8 269	11 059
Dacia	-	-	-	-	-	0	9 326	21 600
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	29 071	23 645	27 196	30 568	33 048
Ford	1 833	56 331	58 896	63 856	74 578	76 476	72 564	77 401
Honda	-	-	413	1 330	2 430	4 470	7 583	10 433
Hyundai	-	-	5 510	15 018	20 832	22 129	22 615	22 943
Kia	-	-	1 200	3 564	4 866	10 597	10 488	12 156
Land Rover	-	2 980	5 656	5 204	5 364	6 560	5 091	7 312
Mazda	-	5 200	3 204	6 348	7 158	6 061	9 186	9 460
Mercedes	10 635	15 676	30 007	43 661	41 078	44 079	50 994	55 056
Mitsubishi	-	1 623	3 227	6 782	5 759	4 793	2 326	4 724
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	23 124	22 946	23 454	17 657	21 376
Opel	6 178	28 218	63 726	73 346	74 147	75 944	69 803	72 590
Rover	-	4 419	7 480	3 695	3 416	1 482	154	5
Seat	-	14 367	27 861	26 508	26 019	26 378	28 872	32 123
Skoda	-	-	7 741	9 424	9 901	12 381	12 620	15 142
Suzuki	-	-	3 165	6 828	11 910	11 969	16 507	17 531
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	43 695	48 217	54 560	58 723	64 770
Volkswagen	-	50 975	89 487	92 264	98 330	106 909	113 969	119 040
Volvo	1 198	4 097	4 786	7 397	10 666	10 247	9 823	12 694
Total étranger ⁽²⁾	50 815	255 477	443 774	541 809	581 414	630 600	658 359	734 802
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 353 914	1 392 925	1 429 037	1 427 697	1 525 439
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	67,4%	69,2%	69,1%	71,4%	73,9%
Marques françaises en %	72,7%	66,5%	57,6%	60,0%	58,3%	55,9%	53,9%	51,8%
Marques étrangères en %	27,3%	33,5%	42,4%	40,0%	41,7%	44,1%	46,1%	48,2%

(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	2003	2004	2005	2006	2007
Citroën	53 245	80 958	77 048	69 182	71 688	73 166	74 786	71 901
Peugeot	49 318	60 813	74 950	71 426	76 952	73 778	75 295	81 050
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	112 231	141 771	151 998	140 608	148 640	146 944	150 081	152 951
Renault	116 602	162 549	139 752	128 338	139 567	140 059	151 058	150 532
Divers France	256	415	40	4 533	6 539	10 076	300	488
Total France	229 089	304 735	291 790	273 479	294 746	297 079	301 439	303 971
Fiat	8 326	10 139	25 253	14 569	12 880	12 497	24 321	33 071
Ford	9 099	16 080	18 110	16 328	16 837	19 695	25 024	26 458
Hyundai	-	-	588	858	1 377	1 380	1 614	996
Isuzu	-	-	108	295	883	1 370	1 654	2 280
Iveco	2 941	11 543	16 534	13 433	14 840	15 721	16 175	18 828
Land Rover	645	2 718	1 857	1 431	1 357	1 256	1 090	1 218
Mazda	579	1 067	916	356	454	635	745	760
Mercedes	5 495	11 156	23 139	17 926	19 231	18 973	20 177	23 422
Mitsubishi	-	-	3 392	1 228	1 487	1 350	3 263	3 766
Nissan	861	5 063	5 197	7 164	8 484	9 746	11 647	10 050
Opel	664	2 408	7 561	10 140	10 372	12 617	12 936	12 646
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	2 064	2 420	2 587	3 232	6 204
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	8 916	9 627	10 043	11 939	13 178
Total étranger ⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	108 140	113 704	122 986	138 592	157 491
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	381 619	408 450	420 065	440 031	461 462
Marques françaises en %	82,4%	77,4%	70,3%	71,7%	72,2%	70,7%	68,5%	65,9%
Marques étrangères en %	17,6%	22,6%	29,7%	28,3%	27,8%	29,3%	31,5%	34,1%

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

(3) À partir de 2006, les données ne sont pas comparables avec les données antérieures, en raison de reclassements opérés sur les modèles immatriculés en divers France et étranger.

FRANCE



LES IMMATRICULATIONS

VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VP + VUL) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006 ⁽¹⁾	2007
Citroën	324 228	347 780	338 556	340 637	328 393	344 439	332 713	349 248
Peugeot	342 779	559 294	472 497	450 653	440 176	435 935	432 096	430 440
PSA Peugeot Citroën	797 549	907 074	811 053	791 290	768 569	780 374	764 809	779 688
Renault	875 914	801 989	742 167	674 352	688 759	664 474	623 163	594 068
Total France	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 470 259	1 464 418	1 455 072	1 388 357	1 374 313
Fiat	61 473	138 961	121 236	70 511	61 163	58 651	74 712	86 184
Ford	77 525	175 655	135 171	108 006	118 468	123 282	121 139	129 523
Land Rover	882	6 329	9 427	7 035	7 001	8 188	6 388	8 679
Mercedes	19 925	39 761	66 528	69 316	68 418	73 601	78 875	85 051
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	47 004	46 052	50 552	42 614	42 315
Opel	33 373	115 898	141 137	130 898	120 701	119 071	112 190	112 307
Rover	20 812	41 343	13 564	5 097	4 579	1 982	239	13
Seat	306	51 999	42 230	35 390	33 148	33 024	35 452	38 426
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	74 263	81 087	89 993	100 372	109 559
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	128 234	133 772	146 018	152 676	155 771
Total étranger	477 314	993 301	995 527	920 606	957 741	1 032 782	1 052 223	1 151 692
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 390 865	2 422 159	2 487 854	2 440 580	2 526 005
Marques françaises en %	77,8%	63,3%	60,9%	61,5%	60,5%	58,5%	56,9%	54,4%
Marques étrangères en %	22,2%	36,7%	39,1%	38,5%	39,5%	41,5%	43,1%	45,6%

(1) Voir la note (3) de la page 71.

VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	17 116	17 696	18 339	18 805	16 843
Total France	18 312	20 738	20 992	17 226	17 780	18 465	18 966	16 971
DAF	1 881	3 460	4 365	4 969	5 046	6 321	5 464	5 995
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 116	5 407	5 901	5 795	5 385
MAN	327	1 433	3 498	3 089	3 021	4 545	3 763	5 171
Mercedes	8 014	9 500	9 976	6 620	7 246	9 325	9 119	8 879
Scania	1 389	2 711	4 963	3 720	3 382	4 417	3 893	4 200
Volvo	3 724	4 647	6 739	4 468	4 976	5 870	5 691	5 522
Total étranger	23 534	29 290	36 924	28 239	29 408	36 819	34 157	35 568
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	45 465	47 188	55 284	53 123	52 539
Marques françaises en %	43,8%	41,5%	36,2%	37,9%	37,7%	33,4%	35,7%	32,3%
Marques étrangères en %	56,2%	58,5%	63,8%	62,1%	62,3%	66,6%	64,3%	67,7%

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	59 056	58 141	72 714	55 975	55 946	55 012
Rapport occasion/neuf	--	-	1,0	1,3	1,5	1,0	1,1	1,0

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

En unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
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⁾	-	-	-	2 525	2 341	2 459	2 793	2 861
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	750	700	888	915	974
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	281	237	404	475	550
Bova	-	-	-	105	115	198	217	262
Ponticelli	-	-	-	152	190	48	29	1
Tamsa	-	-	-	136	191	301	371	343
Van Hool	57	250	230	186	263	238	212	151
Autres	-	-	-	227	176	237	231	349
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	4 362	4 213	4 773	5 243	5 491

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

(2) Evobus : Kässbohrer et Mercedes.

(3) Neoman Bus : MAN et Neoplan.



FRANCE



LA MOTORISATION

DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)

	1985	1995	2000	2007
Union européenne ⁽¹⁾	380	473	533	593
Allemagne	450	529	553	604
Belgique	363	463	504	546
Espagne	276	430	508	609
France	446	520	560	598
Italie	412	541	616	685
Royaume-Uni	379	474	527	576
Suède	400	445	481	516
Pologne	117	229	286	415
Turquie	27	65	84	122
Canada	559	562	573	601
États-Unis	708	759	774	824
Corée du sud	25	177	240	331
Japon	375	527	566	594
Argentine	173	167	180	196
Brésil	86	89	110	127
Chine	3	8	11	28
Inde	3	6	7	13

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

Source : CCFA.

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2008)

En milliers	Toutes énergies	Diesel
Voitures particulières (VP)		
5 CV et moins	12 323	5 905
6 CV à 10 CV	16 864	9 463
11 CV et plus	1 513	555
Total voitures particulières (VP)	30 700	15 922
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 760	2 967
De 2,5 t à 3,5 t	1 919	1 874
De 3,6 t à 5 t	10	10
Total VUL jusqu'à 5 t	5 690	4 850
Total véhicules légers (VP + VUL)	36 390	20 773
Véhicules industriels de plus de 5 t		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t (tous diesel)	83	83
De 12 t à moins de 16 t (tous diesel)	58	58
De 16 t à moins de 20 t (tous diesel)	118	118
20 t et plus (tous diesel)	86	86
Total porteurs (tous diesel)	345	345
Tracteurs routiers (tous diesel)	215	215
Autocars et autobus	83	81
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	643	641
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 333	5 491
Total tous véhicules	37 033	21 413

Source : estimations CCFA.

MOTORISATION

	Unité	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾
Ménages non motorisés	%	29,2 %	23,2 %	19,7 %	20,3 %	19,5 %	18,8 %	18,0 %	17,6 %
Ménages motorisés	%	70,8 %	76,8 %	80,3 %	79,7 %	80,5 %	81,2 %	82,0 %	82,4 %
Ménages monomotorisés	%	54,3 %	50,5 %	50,7 %	47,5 %	46,8 %	46,4 %	46,3 %	46,6 %
Ménages bimotorisés	%	14,8 %	23,0 %	25,4 %	27,0 %	28,4 %	29,4 %	30,2 %	30,3 %
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7 %	3,3 %	4,2 %	5,2 %	5,3 %	5,4 %	5,5 %	5,5 %
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	7,43	7,55	7,71	7,9	8,2
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,55	4,64	4,73	4,9	4,9
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	58,9	59,7	59,9	60,8	61,9
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	13 069	12 843	12 613	12 430	12 198
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	10 128	9 710	9 546	9 122	8 832
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	17 095	16 758	16 174	15 917	15 590
Trafic intérieur de voyageurs									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	452,5	585,6	699,6	738,6	736,9	727,4	723,8	727,8
En autocars-autobus	milliards voy.-km	36,0	41,3	43,0	42,7	44,0	43,8	44,9	47,1
Trafic total	milliards voy.-km	586,9	712,2	838,5	877,4	880,3	873,4	873,4	881,1
Part du trafic routier dans le trafic total	%	83,2	88,0	88,6	89,1	88,7	88,3	88,0	87,9
Évolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%	-	+2,6	+0,0	+0,7	-0,2	-1,3	-0,5	0,6
En autocars-autobus	%	-	+2,7	+3,4	1,2	3,0	-0,4	2,3	5,0

(1) Provisoire.

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

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

En milliers	1980	1990	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	11 883	12 040	12 096	12 236	12 323
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 381	16 519	16 618	16 720	16 864
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 297	1 341	1 386	1 444	1 513
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	29 560	29 900	30 100	30 400	30 700
dont diesel	730	3 265	9 261	12 729	13 590	14 348	15 143	15 922
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 418	5 489	5 549	5 609	5 680
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	12	12	11	11	10
De 5 t à 20 t	250	334	287	280	274	267	264	259
20 t et plus	26	41	46	62	68	75	81	86
Tracteurs routiers	129	160	210	214	215	213	213	215
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	5 986	6 057	6 115	6 178	6 250
dont diesel	976	2 342	4 202	4 898	5 030	5 149	5 273	5 408
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	82	82	83	83	83
TOTAL TOUS VÉHICULES	20 990	27 758	33 090	35 628	36 039	36 298	36 661	37 033
dont diesel	1 763	5 675	13 543	17 707	18 700	19 579	20 497	21 413

Source : estimations CCFA.

LES CARBURANTS, LES TAXES SUR L'AUTOMOBILE, LES ÉMISSIONS ET LE CO₂

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

Consommation de carburants	Unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé - ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	1 492	1 072	433	112	26
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	14 762	14 392	14 097	13 566	13 037
Total essences	millions de litres	24 223	24 276	18 253	16 254	15 463	14 529	13 678	13 063
Gazole	millions de litres	11 415	20 664	32 373	35 599	36 405	36 744	37 740	39 004
Total carburants routiers	millions de litres	35 638	44 940	50 627	51 853	51 868	51 273	51 419	52 067

Source : CPDP.

Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle)	Unités	1980	1990	2000	2003	2004	2005	2006	2007
Essence ordinaire TTC	euros/litre	0,49	0,80	-	-	-	-	-	-
Taxes	%	57	73	-	-	-	-	-	-
Super plombé-ARS	euros/litre	0,52	0,81	1,17	1,10	1,14	1,27	-	-
Taxes	%	57	74	71	75	72	67	-	-
Super sans plomb 98	euros/litre	-	0,79	1,11	1,04	1,08	1,20	1,27	1,31
Taxes	%	-	71	69	73	71	65	63	62
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,04	1,07	1,18	1,24	1,28
Taxes	%	57	74	69	73	72	67	64	63
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	0,79	0,88	1,02	1,08	1,10
Taxes	%	46	61	62	66	63	57	55	55

Source : DIREM.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2007

En milliers de tonnes	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	Variations 2007/1990	Variations 2007/2006
Emissions polluantes de la route										
SO ₂	139	114	22	24	24	4	4	4	-97 %	-
CO	6 204	4 608	2 657	1 873	1 730	1 446	1 230	1 066	-83 %	-26 %
NOx	1 121	1 030	886	800	784	747	726	709	-37 %	-5 %
COVNM	1 053	814	506	348	307	259	219	186	-82 %	-28 %
Plomb	3 887	1 143	7	0	0	0	0	0	-100 %	-
PM10 : particules	66	82	70	63	61	54	52	52	-21 %	-
Autres émissions de la route										
CO ₂ en millions de tonnes	109	117	125	128	128	126	126	125	15 %	-

(1) Estimations pour l'année 2007.

Source : données CITEPA/Secten, mise à jour de février 2008.

LES 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	2006	2007 ⁽¹⁾
Production énergie	69	60	66	58	62	64	64	69	65	66
Industries	110	102	100	101	98	100	100	100	97	96
Résidentiel/tertiaire	83	87	87	97	87	91	95	95	92	85
Transports	116	125	133	136	137	136	137	135	134	133
dont route	109	117	125	128	128	128	128	126	126	125
dont autres transports	8	8	8	8	9	8	8	8	8	8
Agriculture/sylviculture	9	9	9	9	9	8	9	8	8	8
Total avec UTCF	344	328	338	339	326	329	332	336	321	311

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten, édition février 2008. UTCF : utilisation des terres, leur changement et la forêt.

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

En grammes de CO ₂ par km	1995	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
France										
Essence	177	171	168	164	164	163	162	159	155	153
Diesel	175	161	155	154	152	151	149	149	147	148
Total	176	166	162	156	155	155	153	152	149	149
Union européenne 15 pays										
Total	186	176	172	167	166	164	163	162	160	ND

Sources : ADEME (avril 2008) et Commission européenne (décembre 2007).

FRANCE



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	2003	2004	2005	2006	2007
Taxes sur les produits pétroliers à usage routier (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	30 341	31 531	32 111	33 195	33 673
Taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	4 083	4 025	4 057	3 898	3 900
Taxes sur les certificats d'immatriculation (cartes grises)	157	846	1 373	1 427	1 479	1 623	1 832	1 891
Taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	148	129	145	19	0
Taxes sur les voitures de société	199	345	644	827	843	867	1 126	892
Taxes à l'essieu	59	75	223	184	216	205	215	217
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	810	1 076	1 266	1 162	1 163
Taxes sur les permis de conduire	88	86	4	4	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	479	494	499	512	526
Redevances domaniales	-	30	132	143	149	154	163	169
Total	11 079	27 716	38 136	38 446	39 942	40 927	42 122	42 431
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	6 973	7 296	7 666	8 193	8 838

Sources : Direction générale des impôts - CCFA - URF - Compte satellite des transports (SESP) - Commission des comptes des transports de la nation

(1) Montant pour l'année 1998.

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	846	988	9 919	22 571	490	23 060
1995	11 343	769	2 609	11 357	26 078	441	26 519
2000	19 828	2 146	2 328	18 213	42 515	1 125	43 640
2005	26 187	2 630	2 669	19 543	51 031	1 571	52 602
2006	23 528	2 542	2 962	21 147	50 179	1 537	51 716
2007	21 700	2 844	3 482	22 348	50 375	1 387	51 762
Importations (CAF)							
1986	5 534	871	1 115	3 520	11 040	284	11 323
1990	9 813	1 467	1 564	5 596	18 439	638	19 077
1995	10 838	1 189	2 903	6 687	21 616	349	21 965
2000	16 961	1 997	2 695	11 024	32 678	959	33 637
2005	20 671	2 969	3 285	15 897	42 822	765	43 587
2006	21 882	3 150	3 313	16 558	44 903	744	45 648
2007	24 407	3 429	3 663	17 794	49 293	982	50 275
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
2005	+5 517	-338	-616	+3 646	+8 208	+807	+9 015
2006	+1 647	-608	-351	+4 588	+5 276	+793	+6 068
2007	-2 706	-586	-180	+4 554	+1 081	+405	+1 487
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
2005	127	89	81	123	119	205	121
2006	108	81	89	128	112	206	113
2007	89	83	95	126	102	141	103

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 : données des Douanes traitées par le 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

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 – 69800 Saint-Priest
Tél. : 04 72 96 51 11
Direction des Relations Extérieures
15, bd de l'Amiral-Bruix – 75016 Paris
Tél. : 01 58 44 19 71 – Télécopie : 01 58 44 19 75
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

7, rue Louis-Heuliez – BP 70209 – 79142 Cerizay Cedex
Tél. : 05 49 81 33 11 – Télécopie : 05 49 80 04 17
www.heuliez.com

LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV)

10, rue Saint-Florentin – 75001 Paris
Tél. : 01 42 97 97 99 – Télécopie : 01 42 97 40 60
www.afgnv.com

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 69 33
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

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-l'Isle – 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)

77-81, rue Jean-Jacques-Rousseau – 92158 Suresnes Cedex
Tél. : 01 46 25 02 30 – Télécopie : 01 46 97 00 80
www.fiev.fr

Syndicat des Constructeurs de Véhicules et 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)

28, rue Vignon – 75009 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 Montlhéry 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

40 Millions d'automobilistes

118, boulevard Haussmann – 75008 Paris
Tél. : 01 44 90 00 24 – Télécopie : 01 44 90 96 09
www.40millionsdautomobilistes.com

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)

32, avenue de New-York – 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



LES ORGANISMES DE RECHERCHE SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Groupe d'Études et de Recherches Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile (GERPISA)

Université d'Évry-Val-d'Essonne – Rue du Facteur-Cheval
91025 Évry Cedex

Tél. : 01 69 47 78 95 – Télécopie : 01 69 47 78 99

www.gerpisa.univ-evry.fr

Institut Français du Pétrole (IFP)

1 et 4, avenue de Bois-Préau
92852 Reuil-Malmaison Cedex

Tél. : 01 47 52 60 00 – Télécopie : 01 47 52 70 00

www.ifp.fr

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

2, avenue du Général-Malleret-Joinville
94114 Arcueil Cedex

Tél. : 01 47 40 70 00 – Télécopie : 01 45 47 56 06

www.inrets.fr

Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT)

Tour Pascal B – 92055 La Défense Cedex

Tél. : 01 40 81 14 17 – Télécopie : 01 40 81 15 22

www.predit.prdd.fr

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

MOV'EO
ROUEN

MOV'EO
PARIS



AUTOMOBILE HAUT DE GAMME
RENNES

VÉHICULE DU FUTUR
MULHOUSE

MOBILITÉ ET TRANSPORTS AVANCÉS
POITIERS



LYON URBAN TRUCK & BUS 2015
LYON



MOV'EO

ROUEN - PARIS

Thème: optimisation de la mobilité en automobile et en transports collectifs.

LYON URBAN TRUCK & BUS 2015

LYON

Thème: transports de personnes et de marchandises en ville par bus ou camion.

VÉHICULE DU FUTUR

MULHOUSE

Thème: innovation autour du produit automobile.

AUTOMOBILE HAUT DE GAMME

RENNES

Thème: excellence automobile.

MOBILITÉ ET TRANSPORTS AVANCÉS

POITIERS

Thème: véhicules hybrides et électriques.

2008

PARIS

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

4-19 OCTOBRE

Du mardi au vendredi : 10h-22h

Samedi, dimanche, lundi : 10h-20h

PARIS EXPO -PORTE DE VERSAILLES



Billets en vente : www.mondial-automobile.com - 0892 700 891*

Magasins Auchan, Carrefour, Cora, Fnac, Géant, Leclerc, Système U, Virgin Megastore