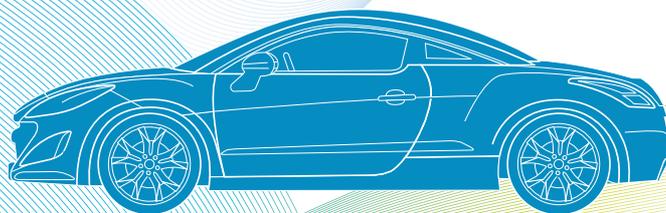
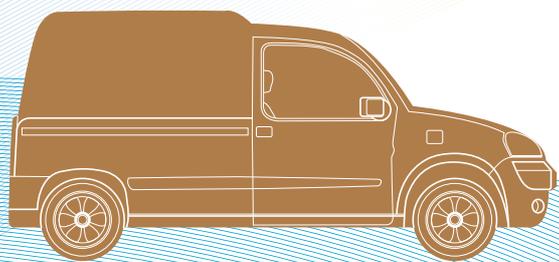


L'industrie automobile française

analyse et statistiques

2010





ÉDITORIAL 01

Xavier Fels, président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

MONDE 04

Production

Marchés

Échanges

EUROPE 12

Les marchés par type, par pays, par groupe, etc.

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 automobile face à la crise, etc.

L'industrie en France: recherche et développement, les pôles de compétitivité, le commerce extérieur, etc.

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

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

Dépenses: indices de prix par mode de transport: voyageurs et marchandises, consommation, financement, etc.

Impacts économiques et emploi: distribution, fournisseurs, etc.

STATISTIQUES

MONDE 56

EUROPE 59

FRANCE 66

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

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

Conception, réalisation: **LIGARIS/AGENCE** – Illustrateur: Fabrice Mathé – Crédits photo: Peugeot, Citroën, Renault, Renault Trucks
Ce document utilise du papier Print speed laser, certifié PEFC (*Programme for the endorsement of Forest Certification*), garantissant la gestion durable des forêts. Il a été imprimé par un imprimeur Imprim'vert,

c'est-à-dire qui s'est engagé à ne plus utiliser de produits toxiques et à sécuriser la collecte, le stockage et le traitement des produits et déchets dangereux.



« 2009, les constructeurs français d'automobiles font face à la crise : les mesures publiques de soutien – prêts de l'État, primes à la casse, chômage partiel – ont été très pertinentes et efficaces. Cependant, le problème de la compétitivité en France, pays où ils produisent le plus et où ils se fournissent beaucoup, constitue un frein au développement, sur lequel devraient porter d'importants et rapides efforts. »

Chère lectrice, cher lecteur,

En 2009, la crise de dimension historique intervenue à la mi-2008 a continué de peser sur l'activité économique mondiale. Pour le secteur automobile, dans les pays constructeurs traditionnels, les difficultés perdurent, bien que le rude choc de la fin 2008 soit désormais passé. Ainsi, après avoir baissé de 4 % en 2008, la production mondiale d'automobiles a chuté de 13 % en 2009, à près de 62 millions de véhicules, soit environ 11,5 millions d'unités de moins qu'en 2007. Ces variations, déjà très significatives en rythme annuel, masquent les variations infra-annuelles illustrant la brutalité des ajustements qui ont affecté notre secteur. Elles cachent également un contraste entre les zones en pleine croissance géographique, notamment la Chine, et les zones traditionnelles de construction automobile, en véritable chute. Aux États-Unis, l'activité de la construction automobile a ainsi baissé de près de 50 % par rapport à 2007. Heureusement, la réactivité des constructeurs français et la mise en place de politiques publiques de soutien à l'économie avec des volets automobiles bien ciblés et calibrés ont limité l'impact de la crise. En outre, à partir de la mi-2009, un certain dynamisme interne dans la plupart des pays émergents s'est traduit par un retour à la croissance de la production automobile dans ces zones. Ces contrastes ont profondément accéléré l'évolution de la géographie mondiale du secteur de la production automobile, qui s'est déplacé vers les zones émergentes ; celles-ci ont ainsi représenté 46 % de la production mondiale en 2009, contre 16 % en 2000.



Xavier Fels
Président du CCFA

Dans ce contexte tendu, les constructeurs français d'automobiles se sont appuyés sur des gains de parts de marché en Europe et sur leur développement dans certaines zones émergentes. En Europe occidentale, ils se sont octroyés 22,4 % (+0,8 point) du marché des voitures particulières et 38,2 % (+3,7 points) de celui des véhicules utilitaires légers. Le marché hors Europe 17 pays a été affecté par la crise, mais a néanmoins représenté 35 % de leurs débouchés. Le recul de leur production mondiale s'est limité à 8 %, et leur part dans la production mondiale est passée de 8,2 % à 8,7 % en 2009.

En France, comme dans d'autres grands pays constructeurs d'automobiles, compte tenu de l'importance du secteur – à la fois en amont (équipements automobiles, mais aussi autres biens et services) et en aval, dans le réseau –, les replis d'activités ont eu des conséquences lourdes. Dès le début de la crise, l'État a accompagné très rapidement les efforts de l'industrie automobile, notamment avec des prêts directs, l'instauration de la prime à la casse (près de 600 000 véhicules primés fin 2009) et de mesures concernant le chômage partiel qui ont favorisé la gestion de la chute de l'activité. Sur le plan industriel, la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place en 2009 par les constructeurs français d'automobiles, représentés par le CCFA, et leurs fournisseurs rassemblés au sein du CLIFA (Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile), a produit ses premiers résultats, axés autour de quatre priorités : le *lean manufacturing*, les compétences et métiers de demain, la meilleure gestion de l'information et de la communication et, enfin, la stratégie à moyen et long termes, tant sur les produits que sur le développement international.

Les perspectives de croissance pour l'industrie automobile française dépendent de facteurs communs à toute l'industrie et de facteurs plus spécifiques.

En 2009, les pouvoirs publics ont organisé les États généraux de l'industrie, qui ont fait un état des lieux de la compétitivité de l'industrie française par rapport à celle des autres pays de la zone euro ; ils ont notamment mis en évidence le poids élevé des charges sociales sur les salaires et la dérive des coûts salariaux depuis 2000 ainsi que la fiscalité liée à la production. Ces facteurs constituent des obstacles majeurs pour la compétitivité des constructeurs français, d'une part, parce que ceux-ci disposent de nombreux sites de production en France, et, d'autre part, parce qu'ils s'approvisionnent largement auprès de fournisseurs français, eux aussi pénalisés par cet environnement défavorable. En outre, l'intensité de la concurrence sur le marché européen, premier débouché des constructeurs français, contribue à aggraver le diagnostic sur la filière, comme le montre la forte dégradation du taux de marge (excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée) de l'industrie automobile mesuré par l'Insee : ce dernier est passé de 40 % au début des années deux mille à 7 % en 2008. Pour le CCFA, mais aussi pour le Groupement des Fédérations Industrielles (GFI) et le MEDEF, la question de la compétitivité se révèle capitale et prioritaire.

Du côté des facteurs plus spécifiques à l'industrie automobile, les dépenses de recherche et de développement, qui sont significatives (sur les dernières années, l'industrie automobile a été le premier secteur en termes d'investissements en recherche et développement et de dépôt de brevets en France), ont été le plus souvent maintenues malgré la crise. Les mesures publiques de soutien à l'innovation, tels le crédit d'impôt recherche et la consolidation des pôles de compétitivité automobiles, qui ont déjà porté plus d'une centaine de projets, constituent des leviers efficaces pour l'avenir de l'industrie automobile. Le grand emprunt national, dont un des volets porte sur les transports du futur et donc l'automobile, devrait être un complément à cette stratégie vertueuse.

Concernant le marché automobile français, les résultats pour l'année 2009 sont contrastés avec, d'un côté, une hausse de 10 % des ventes de voitures particulières grâce à l'efficacité des dispositifs de soutien, et, de l'autre, des baisses très significatives pour les véhicules utilitaires (-19 % pour les véhicules utilitaires légers et -38 % pour les véhicules industriels). Au premier semestre 2010, la bonne tenue des ventes de voitures particulières (+5 %) doit encore beaucoup à la prime à la casse; celles de véhicules utilitaires légers rebondissent (+11 %), tandis que celles de véhicules industriels poursuivent leur recul (-24 %). Pour l'ensemble de l'année 2010, il conviendra d'être attentif aux effets de la diminution du montant de la prime à la casse et du durcissement des seuils du bonus/malus. L'évolution des émissions moyennes de CO₂ des voitures neuves immatriculées en France en 2009 reste très bien orientée avec 133g, contre 149g en 2007. La part des petits véhicules est très élevée et celle des dépenses d'acquisition d'automobiles dans la consommation des ménages représente moins de 3 %, contre 4,1 % en 1990.

Le marché de la voiture neuve en Europe occidentale a été soutenu dans plusieurs pays par des primes à la casse et est resté quasi stable en 2009. En 2010, la fin des aides risque de peser sur ce marché, qui devrait s'inscrire en baisse. Celui des véhicules utilitaires légers a, quant à lui, chuté de 28 % en 2009 après un recul de 11 % l'année précédente. Enfin, celui du véhicule industriel s'est effondré (-41 %). Comme en France, les perspectives sur le véhicule utilitaire se redressent mais les niveaux restent faibles, en particulier pour le véhicule industriel. En Europe de l'Est, nombre de marchés où les constructeurs français sont présents se sont effondrés, entraînant la baisse des débouchés hors Europe occidentale après plusieurs années de vive croissance. En Afrique et en Amérique du Sud, les constructeurs français ont consolidé leurs résultats, tandis qu'ils ont continué à se développer en Asie. Ces régions, en fort développement économique, et moins motorisées et animées par une demande de premier équipement, représentent des marchés potentiels importants. Aussi, le développement et la consolidation d'implantations industrielles demeurent-ils des objectifs stratégiques.

L'année 2009 a également été marquée par une évolution contrastée dans l'usage des automobiles se reflétant dans l'évolution des ventes mondiales. D'un côté, les immatriculations de voitures particulières sont restées quasi stables, et, de l'autre, celles des véhicules utilitaires tous tonnages confondus ont baissé de 15 %. En France, les ménages ont maintenu leurs déplacements, alors que les entreprises, frappées par le recul de l'activité, ont réduit l'utilisation de leurs véhicules industriels. La crise ne remet toutefois pas en cause l'amélioration régulière de l'efficacité du transport routier, qui émet moins de CO₂ chaque année, en volume global, mais surtout par kilomètre parcouru. Le CCFA et ses adhérents veillent à ce que les discussions sur la fiscalité environnementale n'entraînent pas de trop fortes augmentations des taxes sur les carburants (notamment sur le gazole), déjà importantes en France par rapport à la moyenne européenne, ce qui contrarierait ce mouvement vertueux d'économie d'énergie et de baisse des émissions de CO₂.

Le CCFA reste naturellement 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 ainsi que dans 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 et à la capacité d'analyse de ces organisations.

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

Bien cordialement.
Xavier Fels
Président du CCFA

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

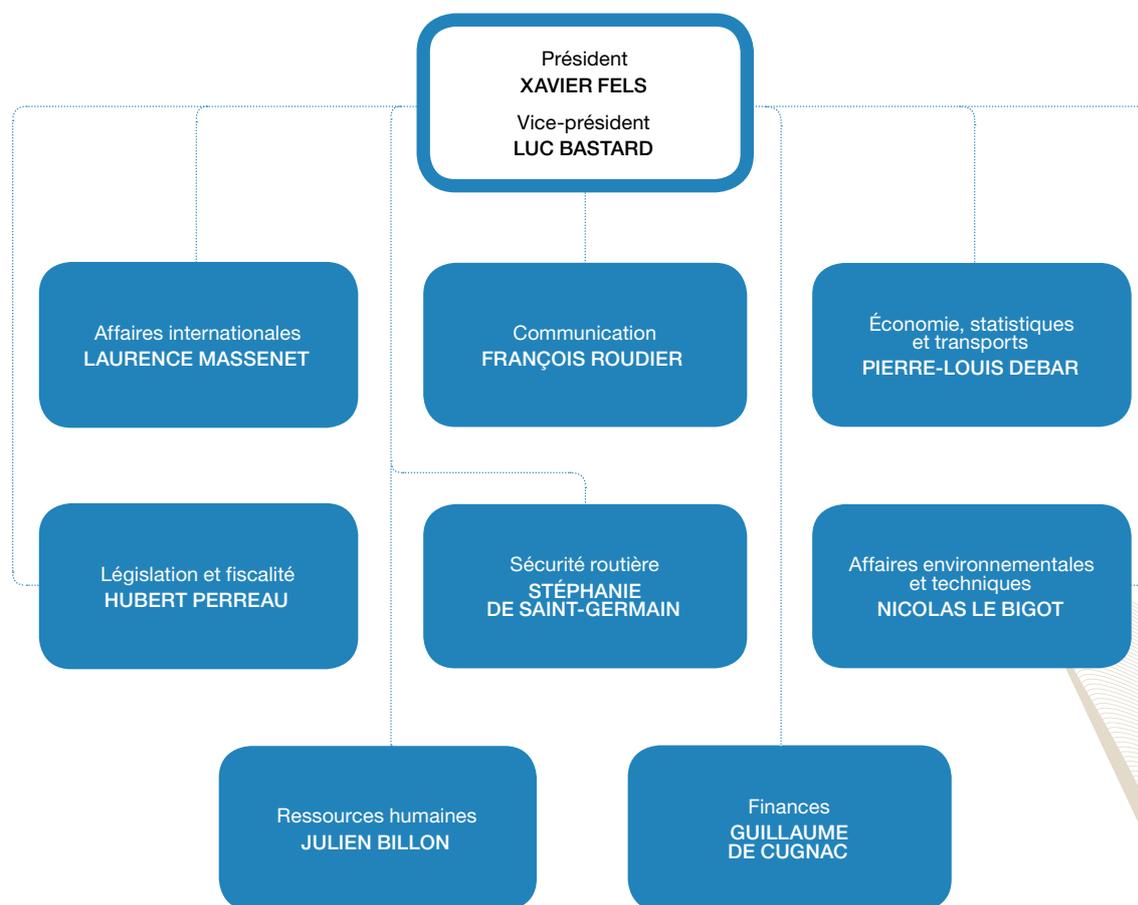
Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il a pour adhérents : Alpine, PSA – Automobiles Citroën – Automobiles Peugeot – Panhard, Renault, Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques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

Le Comité des Constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication, tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière automobile et de celle de la route, des médias et du grand public. Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CNPA, FFC, Fédération des Industries Électriques Électroniques et de Communication, Fédération des Industries Mécaniques, Fondateurs de France, Groupement Plasturgie Automobile, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères, etc.).

Les marques étrangères sont, quant à elles, 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.



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

1909

Année de création de
la Chambre syndicale
des constructeurs
d'automobiles

2009 : la crise financière et économique a durement affecté les constructeurs français d'automobiles

La crise financière et économique a mis fin à la longue période de croissance que les constructeurs français avaient menée entre 1997 et 2007, marquée par une hausse de 53% de leur production mondiale, soit 2,1 millions de véhicules supplémentaires. Depuis, cette dernière a diminué de 13%, à 5,4 millions, dont une baisse de 8% pour la seule année 2009, au cours de laquelle les stocks ont continué de décroître.

Après avoir significativement progressé de 1,6 million de véhicules entre 1997 et 2008 (mais surtout à partir de 2002), les débouchés des constructeurs français hors d'Europe occidentale ont été durement affecté par la crise, chutant de 350 000 unités, à 1,9 million. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels importants au sein desquels les investissements, dans cette période financière et économique incertaine, doivent être consolidés.

Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, ont augmenté de 280 000 unités sur la période. Si, en France, ils ont progressé de 385 000 véhicules avec la marque Dacia, ils ont fléchi en Europe hors France malgré la hausse de leur pénétration, dans un contexte de développement de la concurrence étrangère et d'une politique sélective des ventes.

Les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et le développement que pour leurs usines, qui, en 2010, dans un cadre toujours très difficile, verront de nombreux modèles renouvelés (Peugeot 508, Renault Master et Citroën C4).

PRINCIPALES DONNÉES

	1997	2008	2009	Variation 2009-2008	Variation 2009-1997
En milliers					
Production mondiale des constructeurs français	4 046	5 808	5 363	-7,7 %	32,6 %
Voitures particulières	3 472	4 901	4 807	-1,9%	38,4%
Véhicules utilitaires légers	507	847	535	-36,8%	5,4%
Total véhicules légers	3 979	5 748	5 342	-7,1%	34,2%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	60	21	-65,2%	-41,4%
Production des constructeurs français en France	2 525	2 128	1 691	-20,5 %	-33,0 %
Voitures particulières	2 235	1 758	1 490	-15,3%	-33,3%
Véhicules utilitaires légers	258	313	181	-42,2%	-29,8%
Total véhicules légers	2 493	2 071	1 671	-19,3%	-33,0%
Véhicules industriels	30	57	21	-63,9%	-30,7%
Livraisons hors de France	2 822	4 322	3 883	-10,2 %	37,6 %
Voitures particulières	2 526	3 737	3 542	-5,2%	40,2%
Véhicules utilitaires légers	276	546	329	-39,7%	19,1%
Total véhicules légers	2 802	4 283	3 871	-9,6%	38,1%
Véhicules industriels	20	39	12	-69,5%	-38,9%
Livraisons hors de l'Europe 17 pays	659	2 260	1 909	-15,5 %	189,9 %
Voitures particulières	563	2 016	1 779	-11,7%	216,3%
Véhicules utilitaires légers	88	222	123	-44,8%	38,8%
Total véhicules légers	651	2 238	1 902	-15,0%	192,2%
Véhicules industriels	8	22	7	-65,5%	-3,5%
Immatriculations en France	2 068	2 615	2 719	4,0 %	31,4 %
Voitures particulières	1 713	2 091	2 302	10,1%	34,4%
Véhicules utilitaires légers	313	460	374	-18,7%	19,6%
Total véhicules légers	2 026	2 552	2 676	4,9%	32,1%
Véhicules industriels	39,3	57,5	35,5	-38,2%	-9,5%
Cars et bus	3,1	5,7	6,7	17,8%	113,3%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	3 300	3 600	3 582	-0,5 %	8,6 %
Voitures particulières	2 841	2 930	3 055	4,3%	7,5%
Véhicules utilitaires légers	432	633	507	-19,9%	17,4%
Total véhicules légers	3 273	3 563	3 562	0,0%	8,8%
Véhicules industriels	27	37	21	-44,8%	-24,3%

	Unités	2008	2009	Variation 2009-2008
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France (marques)	en pourcentage	56,0 %	56,3 %	+0,3point
En Europe hors France	en pourcentage	16,2 %	16,2 %	-0,1point
En Europe	en pourcentage	23,1 %	23,8 %	+0,7point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe	en pourcentage	10,7 %	10,0 %	-0,7point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën, Renault-Dacia-Samsung et Renault Trucks)				
Voitures particulières	en pourcentage	9,2 %	10,0 %	0,8point
Véhicules utilitaires	en pourcentage	5,1 %	4,0 %	-1,1point
Total	en pourcentage	8,2 %	8,7 %	0,5point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	en milliards d'euros	46,6	34,6	-25,8 %
Importations	en milliards d'euros	49,5	39,2	-20,8 %
Solde	en milliards d'euros	-3,0	-4,7	-1,7
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	en pourcentage	11,5 %	10,3 %	-1,2point
Importations	en pourcentage	10,4 %	10,0 %	-0,4point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	en milliards d'euros	92,1	82,1	-10,9 %
Investissements	en milliards d'euros	4,4	3,3	-25,1 %
Effectifs	en milliers de personnes	331	308	-7,0 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	en milliers de personnes		229	
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	en pourcentage		9 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	en milliers de personnes		2368	
En part de la population active occupée	en pourcentage		9 %	

La crise financière et économique a mis fin à plusieurs années de croissance du PIB mondial à un rythme élevé, proche de 5%. Après avoir progressé de 3% en 2008,

celui-ci a connu un recul historique, de l'ordre de 1% en 2009. Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a reculé de 3%, et les pays émergents (+3%), tirés par la Chine et l'Inde. Cependant, au sein de ces derniers pays et hors ces deux grands, la croissance a été nettement moins soutenue en Asie et au Moyen-Orient (+1%); elle a été stoppée en Amérique du Sud et des baisses significatives ont été enregistrées dans les pays d'Europe de l'Est, notamment en Russie.

Les prix des matières premières, après avoir atteint un sommet au cours du premier semestre 2008 et chuté au second, sont repartis à la hausse, revenant globalement à leur niveau de l'année 2007. Si ces évolutions ont permis de soutenir à court terme le pouvoir d'achat des consommateurs, ces derniers restent impactés par les effets de cette crise, comme la montée significative du chômage qui affecte leur confiance. Du côté des entreprises, les baisses d'investissements ont frappé de nombreux secteurs.

Dans ce contexte d'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles font face: aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement de l'argent aggravé par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies. Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et de développement. En outre, cette crise a mis en exergue l'ensemble de la filière automobile, tant en amont au niveau des fournisseurs qu'en aval avec le transport et la vente/entretien des véhicules.

Dans cet environnement économique et financier, le marché mondial de l'automobile a diminué de 4% en 2009, à 66 millions de véhicules. En Europe occidentale, les marchés de la voiture neuve sont restés stables grâce aux différents plans gouvernementaux de primes à la casse, alors que ceux des véhicules utilitaires se sont écroulés. Les constructeurs français ont réussi à augmenter leur pénétration, dans un contexte de concurrence accrue et d'une politique sélective de leurs ventes, tout en continuant de réduire leurs stocks.

En Europe de l'Est, la croissance automobile a été stoppée par la crise. Cependant, 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 à terme croître. PSA Peugeot Citroën vient d'inaugurer avec Mitsubishi une usine en Russie et Renault développe un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ.

La Chine, qui est devenue en 2009 le premier marché automobile au monde, est principalement à l'origine de la croissance des ventes en Asie ainsi que, dans une moindre mesure, l'Inde et la Corée du Sud (des mesures de soutien au marché coréen ont été instaurées). C'est la seule zone hors Europe où les constructeurs français ont pu accroître leurs ventes en 2009. En outre, la poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën, fort d'un nouveau partenariat avec Changan en Chine, ainsi que Renault, en Inde) devraient soutenir leur croissance future.

En Amérique latine, sur un marché en baisse, les ventes des constructeurs français ont diminué après de nombreuses années de progression. De nouveaux investissements ont été décidés par les constructeurs français afin de tenter de répondre à la poursuite du développement automobile de cette zone.

Enfin, les constructeurs français ont réussi à consolider leurs ventes en Afrique sur des marchés fortement impactés par la crise.

+33%
Hausse de la production mondiale des constructeurs français d'automobiles depuis 1997

La production mondiale de véhicules

En 2009, la production mondiale de véhicules a chuté de 13 % à 61,7 millions de véhicules.

Elle avait déjà baissé de 4 % en 2008 après de nombreuses années de croissance à un rythme soutenu (+ 15 millions de véhicules entre 2000 et 2007).

La crise économique et financière a été à l'origine d'un arrêt brutal de la croissance dans les zones développées.

Elle s'est traduite de nouveau par des reculs significatifs de production, tant en ALENA (-32 % après -16 % en 2008) qu'en Europe occidentale (-19 % après -9 %) ou dans une moindre mesure en Corée du Sud (-8 % après -7 %).

Le Japon qui avait pu mieux résister en 2008 (-0,3 %) a connu une baisse de 31 % en 2009.

Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la croissance demeure.

En 2009, elle s'est élevée à 9 %. Le rythme s'est toutefois ralenti par rapport à 2007 où la progression atteignait 20 %.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2008		2009		2008		2009		2008	2009	2009-2008
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	18381	34,7	15195	31,7	3396	19,2	1814	13,2	21778	17009	-21,9
<i>dont :</i>											
Europe occidentale	12849	24,2	11038	23,0	2325	13,1	1203	8,7	15175	12241	-19,3
Allemagne	5532	10,4	4965	10,4	514	2,9	245	1,8	6046	5210	-13,8
Belgique	680	1,3	525	1,1	44	0,3	13	0,1	724	537	-25,8
Espagne	1943	3,7	1813	3,8	599	3,4	357	2,6	2542	2170	-14,6
France	2146	4,0	1819	3,8	423	2,4	228	1,7	2569	2048	-20,3
Italie	659	1,2	661	1,4	365	2,1	182	1,3	1024	843	-17,6
Royaume-Uni	1447	2,7	999	2,1	203	1,1	91	0,7	1650	1090	-33,9
Suède	252	0,5	129	0,3	56	0,3	28	0,2	308	156	-49,3
Europe centrale et orientale	4911	9,3	3647	7,6	545	3,1	252	1,8	5456	3899	-28,5
Turquie	622	1,2	511	1,1	526	3,0	359	2,6	1147	870	-24,2
Amérique	9203	17,4	7006	14,6	7683	43,3	5529	40,2	16886	12536	-25,8
<i>dont :</i>											
ALENA ⁽¹⁾	6190	11,7	4012	8,4	6754	38,1	4749	34,5	12944	8761	-32,3
Amérique du Sud	3013	5,7	2995	6,2	929	5,2	780	5,7	3942	3775	-4,2
Asie-Océanie	25059	47,3	25470	53,1	6449	36,4	6283	45,7	31507	31753	0,8
<i>dont :</i>											
Japon	9928	18,7	6862	14,3	1648	9,3	1072	7,8	11576	7935	-31,5
Chine	6738	12,7	10384	21,7	2561	14,4	3407	24,8	9299	13791	48,3
Corée du Sud	3450	6,5	3158	6,6	376	2,1	355	2,6	3827	3513	-8,2
Afrique	382	0,7	282	0,6	204	1,1	135	1,0	586	417	-28,9
TOTAL	53025	100,0	47953	100,0	17732	100,0	13762	100,0	70757	61715	-12,8
VARIATION 2009-2008			-9,6%				-22,4%				-12,8%

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

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

Sources : CCFP, OICA.

En 2009, la production de voitures particulières a diminué de 10 %, celle des véhicules utilitaires a été beaucoup plus affectée par la crise et a baissé de 22 %. Ce contraste se retrouve en Europe (respectivement -17 % et -47 %), et, dans une moindre mesure, en Amérique (respectivement -24 % et -28 %) et en Asie-Océanie (respectivement +2 % et -3 %).

Par pays et tous véhicules confondus, la production a diminué dans tous les pays d'Europe occidentale : de -14 % en Allemagne à -52 % en Autriche, en passant par -18 % en Italie et -20 % en France.

En Amérique, la production de tous les pays a chuté de manière significative, à l'exception de celle du Brésil, en légère baisse (-1 %). Quant à l'Asie-Océanie, qui représente désormais plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance des productions chinoise (+48 %), indienne (+13 %) et iranienne (+10 %) s'est poursuivi. Les productions en Indonésie (-23 %) et en Malaisie (-8 %) ont chuté après les fortes progressions observées en 2008.

9 millions
Baisse du nombre de véhicules produits en 2009 par rapport à 2008

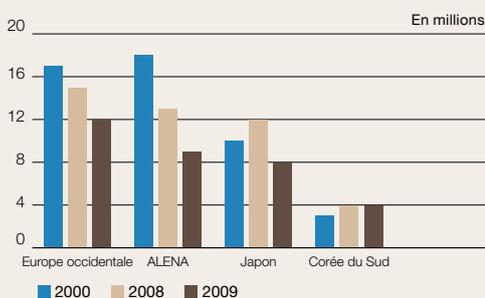
La production mondiale de véhicules

Entre 2000 et 2009, la production mondiale de véhicules (61,7 millions) s'est accrue de 3,4 millions d'unités soit une croissance près de 6% contre 26% en 2007, niveau record de la production. Elle a retrouvé un niveau proche de celui de 2003. Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de 16 millions de véhicules à 32 (-32%); environ 70% de cette baisse ayant été enregistrée en 2009. Ils n'ont représenté que 53% de la production mondiale, soit 30 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a chuté de moitié (-9 millions), celle en Europe occidentale de près de 5 millions, et celle du Japon de plus de 2 millions, alors qu'elle progressait en Corée du Sud (+400 000, soit +13%), ce pays bénéficiant d'évolutions de taux de change favorables.

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 19 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes: la Chine (+11,7 millions), qui a représenté 22% de la production mondiale en 2009, contre moins de 4% en 2000, la Turquie et l'Europe centrale et orientale (+1,7 million et une part de 8%, contre 5%), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+2,1 millions et une part de 5%, contre 2%), l'Amérique du Sud (+1,7 million et une part de 6%, contre 4%) et l'Inde (+1,8 million et une part de 4%, contre 1%). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 46% sur la période.

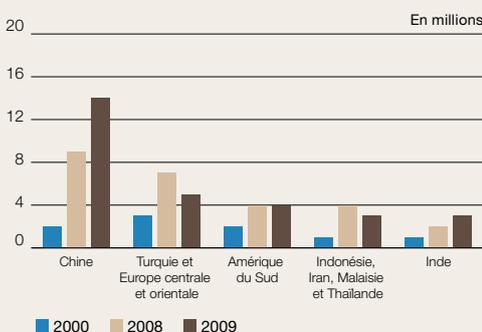
LA PRODUCTION MONDIALE TOUS VÉHICULES

ZONES OU PAYS DÉVELOPPÉS

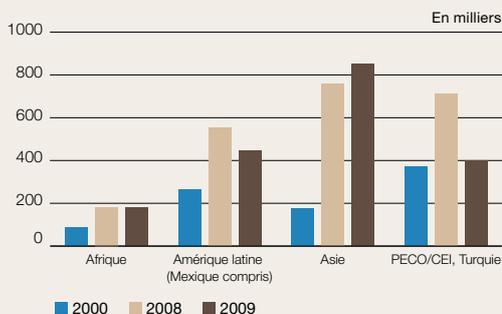


Sources: CCFA, OICA.

ZONES OU PAYS ÉMERGENTS



ÉVOLUTION DES DÉBOUCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS EUROPE 17 PAYS: TOUS VÉHICULES



Source: CCFA.

46%

Part des zones et pays émergents dans la production mondiale de véhicules en 2009

Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones. Elles ont progressé de près de 1 million d'unités entre 2000 et 2009, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 1,9 million de véhicules.

Les livraisons ont ainsi augmenté de près de 300 000 unités en Turquie et dans les pays d'Europe centrale et orientale, de plus de 90 000 véhicules en Afrique, de 180 000 en Amérique latine, y compris le Mexique, et de 675 000 en Asie. Les hausses des livraisons étaient beaucoup plus significatives en 2008, notamment vers la Turquie et les pays d'Europe centrale et orientale (+340 000) et l'Amérique latine, y compris le Mexique (+300 000).



Le classement mondial des constructeurs d'automobiles

Les constructeurs français ont pu s'appuyer sur leur marché socle en Europe soutenu par des systèmes de soutien à la demande et sur leur présence dans des zones émergentes encore dynamiques. Ils ont pu ainsi limiter l'impact de la crise. PSA Peugeot Citroën a occupé le sixième rang mondial avec une production de 3,0 millions de véhicules, en baisse de 8,5%. Renault, qui a continué de développer des synergies au sein de son alliance avec Nissan, a construit près de 2,3 millions de véhicules (-5%) et est toujours classé onzième. La production des constructeurs français a représenté 8,7% de la production mondiale, soit moins que le plus haut niveau atteint en 2001 avec 9,8%, mais plus que les 7,3% de 1997.

PRODUCTION MONDIALE EN MILLIERS DE VÉHICULES, EN 2009	Rang mondial	Tous véhicules ⁽¹⁾	Voitures particulières	Véhicules utilitaires légers ⁽²⁾	Véhicules industriels ⁽²⁾	Autocars et autobus ⁽²⁾
Toyota-Daihatsu-Hino ⁽³⁾	1	7234	6149	927	154	4
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo)	2	6459	4998	1448	7	7
Groupe Volkswagen	3	6067	5903	155	7	2
Ford (Volvo cars)	4	4685	2952	1681	52	-
Hyundai-Kia	5	4646	4223	325	-	98
PSA Peugeot Citroën	6	3042	2770	272	-	-
Honda	7	3013	2984	29	-	-
Nissan	8	2745	2381	305	59	-
Fiat-Iveco-Irisbus	9	2460	1958	398	72	32
Suzuki-Maruti	10	2388	2104	284	-	-
Renault-Dacia-Samsung	11	2296	2044	252	-	-
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	12	1448	1055	158	183	51
Chana Automobile Liability (hors Ford)	13	1426	1426	-	-	-
BMW (Mini inclus)	14	1258	1258	-	-	-
Mazda	15	985	921	62	1	-
Chrysler	16	959	211	744	4	-
Mitsubishi	17	802	716	83	3	-
Beijing AIG (hors Hyundai, Daimler)	18	685	685	-	-	-
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)	19	672	377	172	104	19
Dongfeng (hors PSA, Honda, Kia)	20	663	663	-	-	-
Groupe FAW (hors VW, Toyota)	21	650	650	-	-	-
Chery Auto	22	509	509	-	-	-
Fuji (Subaru)	23	491	491	-	-	-
BYD	24	428	428	-	-	-
SAIC-Ssangyong-Nanjing (hors GM, VW)	25	348	348	-	-	-
Anhui Jianghuai Auto	26	337	337	-	-	-
Zhejiang Geely	27	330	330	-	-	-
Isuzu	28	316	-	19	295	2
Brilliance (hors BMW)	29	314	314	-	-	-
AvtoVAZ	30	295	295	-	-	-
Great Wall Motor	31	227	227	-	-	-
Mahindra & Mahindra	32	223	146	77	-	-
Shangdong Kaima	33	169	169	-	-	-
Proton	34	153	130	23	-	-
China National	35	121	-	121	-	-
Volvo-Renault Trucks-Mack-UD Trucks	36	106	-	10	85	11
Chongqing Lifan	37	104	104	-	-	-
Fujian	38	103	103	-	-	-
Kuozui	39	93	89	3	2	-
Shannxi Auto	40	79	-	79	-	-
Porsche	41	76	76	-	-	-
Ziyang Nanjin	42	72	72	-	-	-
GAZ	43	70	2	45	13	10
Navistar	44	65	-	-	52	14
Guangzhou Auto	45	63	63	-	-	-
Paccar-DAF	46	59	-	-	59	-
Chenzhou Ji'ao	47	51	51	-	-	-
Qingling Motor	48	50	50	-	-	-
Hebei Zhongxing	49	48	48	-	-	-
Ashok Leyland	50	48	-	1	28	18
Total des constructeurs cités		59932	50808	7674	1181	269
Autres constructeurs (Chine, Inde, Russie, Pologne, Turquie, etc.)		1783				
TOTAL PRODUCTION		61715				

(1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs. (2) Limitations de tonnages non homogènes. (3) Dont Daihatsu, 796000, et Hino, 67000. Sources: OICA, CCFR.

Dans un contexte de crise, la production mondiale s'est dégradée de 13%. Les variations à la baisse sont contrastées selon les zones géographiques, et seule l'Asie-Océanie est en légère progression.

Le groupe Toyota (-22%) a occupé, comme depuis 2006, la première place du classement, devant General Motors (-22%). Le groupe Volkswagen (-5%) a consolidé sa troisième place prise en 2007 à Ford (-15%), dont la production n'incorpore plus celle de Jaguar ni celle de Land Rover.

Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia, dont la production a progressé de 11%, a conservé son cinquième rang. En revanche, Honda (-24%), Nissan (-19%) et Suzuki-Maruti (-9%) perdent une place.

Les constructeurs européens ont également connu des évolutions négatives; Daimler (-33%) et BMW (-13%) ont cependant été plus affectés par la crise que les généralistes PSA Peugeot Citroën (-8,5%), Renault (-5%) et Fiat (-3%).

8,7%
Part des constructeurs français dans la production mondiale d'automobiles en 2009

Les marchés mondiaux

Après avoir mis fin, en 2008, à de très nombreuses années de croissance des immatriculations de véhicules neufs, la crise financière et économique a entraîné une deuxième année de baisse du marché mondial. Ce dernier a diminué de 4 %, à 66 millions d'unités, soit 5 millions d'unités de moins qu'en 2007, mais 6 de plus qu'en 2003. La Chine, dont l'accès à la motorisation ne cesse de se développer – en lien avec la progression de son niveau de vie –, a vu son marché, soutenu en outre par des mesures étatiques, croître de manière exponentielle, à 13,7 millions de véhicules (+50 %, soit +4,6 millions de véhicules). Le marché chinois est désormais le premier marché automobile mondial. Hors Chine, les immatriculations ont baissé de plus de 12 %, soit 7 millions de véhicules en moins. Après le ralentissement de la croissance en 2008, les zones émergentes ont connu des situations contrastées. En Amérique du Sud et en Asie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), les marchés se sont stabilisés, même si la chute de l'investissement en véhicules utilitaires a été observée comme partout ailleurs. L'Europe centrale et orientale a, en revanche, subi un effondrement de ses marchés (-43 %). Dans les principaux pays industrialisés où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les chutes des marchés se sont poursuivies sauf dans les pays ayant instauré des systèmes d'aides permettant d'amoindrir la baisse. Au sein de l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), les ventes ont diminué de 21 %, contre 4 % en Europe occidentale, où plusieurs marchés de voitures particulières ont été soutenus. Enfin, la tendance à la baisse du marché japonais s'est prolongée (-9 %), retrouvant un niveau qu'il n'avait pas connu depuis la fin des années mille neuf cent soixante-dix.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2008		2009		2008		2009		2008	2009	2009-2008
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
EUROPE	18 758	37,6	16 638	33,4	3 226	17,3	2 132	13,4	21 984	18 770	-14,6
dont:											
Europe occidentale	13 593	27,3	13 664	27,4	2 215	11,8	1 563	9,8	15 808	15 227	-3,7
Europe centrale et orientale	5 165	10,4	2 975	6,0	1 011	5,4	569	3,6	6 177	3 544	-42,6
AMÉRIQUE	12 045	24,2	10 414	20,9	8 964	48,0	7 083	44,6	21 008	17 497	-16,7
dont:											
ALENA ⁽¹⁾	8 275	16,6	6 626	13,3	7 967	42,6	6 234	39,2	16 242	12 860	-20,8
États-Unis	6 813	13,7	5 456	10,9	6 680	35,7	5 146	32,4	13 493	10 602	-21,4
Amérique du Sud	3 770	7,6	3 788	7,6	996	5,3	849	5,3	4 766	4 637	-2,7
ASIE-OCÉANIE	18 108	36,3	22 029	44,2	6 048	32,4	6 336	39,9	24 156	28 366	+17,4
dont:											
Chine	6 833	13,7	10 593	21,3	2 259	12,1	3 078	19,4	9 092	13 671	+50,4
Corée du Sud	1 020	2,0	1 235	2,5	211	1,1	231	1,5	1 231	1 466	+19,0
Japon	4 184	8,4	3 905	7,8	898	4,8	704	4,4	5 082	4 609	-9,3
Autres Asie-Océanie	6 071	12,2	6 297	12,6	2 680	14,3	2 323	14,6	8 750	8 620	-1,5
AFRIQUE	941	1,9	754	1,5	456	2,4	331	2,1	1 396	1 086	-22,2
TOTAL	49 852	100,0	49 837	100,0	18 694	100,0	15 883	100,0	68 546	65 719	-4,1
Variation 2009-2008			0,0 %				-15,0 %				-4,1 %

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

Aux États-Unis, la crise financière a eu raison de la forte propension à consommer des ménages, et le marché a continué de s'effondrer, à 10,6 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, le marché a baissé pour la deuxième année d'affilée: si le marché de la voiture particulière est resté stable, soutenu par les différents dispositifs de prime à la casse, celui des véhicules utilitaires s'est effondré de 30 %. Tous véhicules confondus, les variations par pays ont été très disparates, de -63 % en Irlande à +18 % en Allemagne, en passant par -21 % en Espagne, -11 % au Royaume-Uni, -3 % en Italie et +4 % en France.

En Europe centrale et orientale, des chutes de plus de 50 % ont été enregistrées, notamment en Ukraine ou en Russie. Stimulé par un dispositif de prime à la casse, le marché turc a, quant à lui, progressé de 9 %.

Au Japon, les ventes ont retrouvé un niveau similaire à celles de la fin des années mille neuf cent soixante-dix, à 4,6 millions de véhicules (-9 %), la baisse ayant été amoindrie par la mise

en place d'une prime à la casse. Les ventes en Corée du Sud, soutenues par ce même genre de dispositif, ont rebondi de 19 %, à près de 1,5 million de véhicules, retrouvant ainsi le niveau du début des années deux mille.

Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), les ventes ont fléchi de 1,5 %, en raison du recul des véhicules utilitaires (-13 %). Si la croissance s'est poursuivie à un rythme de plus de 10 % en Inde et en Iran, les ventes ont fléchi de 2 % en Malaisie et chuté en Indonésie (-20 %).

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est prolongée et les marchés n'ont que faiblement baissé (-3 %), avec toujours une dichotomie d'évolution entre les voitures particulières et les véhicules utilitaires. Si les ventes se sont écroulées de 20 % en Argentine, elles ont augmenté de 11 % au Brésil.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont été affectés par la crise (-22 %): la chute observée en Afrique du Sud a été nettement plus importante que les baisses enregistrées dans les pays du Maghreb et en Égypte.

21%
Part de la Chine
dans les ventes
mondiales en 2009

L'évolution de la production et des échanges des trois pôles automobiles mondiaux

En 2009, l'Union européenne (27 pays) est restée la première zone productrice au monde, tout en restant ouverte.

La crise mondiale a particulièrement affecté ses exportations, le marché intérieur des voitures particulières ayant été soutenu par différents dispositifs gouvernementaux d'aide à l'achat. En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production essentiellement destinée au marché local a continué de subir les conséquences de la chute du marché. Les importations, qui se sont développées depuis longtemps afin de satisfaire ce grand marché, ont, comme en 2008, moins baissé que la production locale, fortement impactée par la situation des trois grands. Le Japon a vu ses exportations se contracter de 46% ; la part de celles-ci dans la production est revenue à 46% (58% en 2008), soit le niveau observé au début des années deux mille. Quant aux importations, elles représentent toujours moins de 5% des immatriculations totales. Au-delà de ces trois pôles historiques, la Chine, qui est devenue la deuxième zone productrice au monde en 2009, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations, comme les exportations, représentant moins de 5% de la production.

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

	Union Européenne ⁽¹⁾		États-Unis, Canada et Mexique ⁽³⁾		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1970	9876	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
2009	13 948	110	4 012	56	6 862	70
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%
2009	2 100	15%	2 294	57%	167	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%
2009	2 500	18%	340	8%	3 209	47%
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
2009	1 305	82	4 749	104	1 072	30
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%
2009	300	23%	1 111	23%	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%
2009	140	11%	70	1%	408	38%

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

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

(3) Source : Ward's à partir de 1999. Le Mexique est inclus à partir de 2009.

Sources : Eurostat, CCFR depuis 1991.

46%

Part des véhicules exportés dans la production japonaise en 2009

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 6% (contre 38% en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent encore en hausse de près de 40% malgré les baisses de ces deux dernières années.

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, depuis 2009, la production a chuté de 25%. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la suite continué de s'accroître,

ont mieux résisté, comme en 2008, que la production locale. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 5% de la production (17% pour l'UE et 46% pour le Japon).

Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 40%, en raison du recul du marché intérieur et de la chute des exportations observée en 2009. Auparavant, ces dernières, qui avaient connu une décennie de baisse jusqu'en 2001 (-29% par rapport à 1990), s'étaient sensiblement accrues en lien avec la dépréciation du yen. Elles dépassaient en 2008 de 15% le niveau de 1990, avant d'en être inférieures de 38% en 2009.

Les échanges mondiaux de produits automobiles

Selon l'OMC, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont continué de progresser en 2008, année qui avait été marquée par le début de la crise financière : + 3 % à 1 234 milliards de dollars. Ils ont représenté 8 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % des exportations mondiales de produits manufacturés. Si les échanges ont vivement baissé au sein et vers certaines zones développées, la hausse, en annuel, s'est poursuivie dans les zones émergentes. Exprimés en dollars, les différents commerces intrarégionaux de produits de l'industrie automobile se sont élevés à plus de 760 milliards (-1,5 %), soit 62 % du commerce mondial de ces mêmes produits. Si dans l'ALENA et en Europe (hors CEI), cette part se hisse à plus de 70 %, elle atteint 65 % pour l'Amérique du Sud et à peine plus de 20 % pour l'Asie-Océanie. Les échanges extrarégionaux se sont élevés à environ 470 milliards de dollars (+ 10 %), en hausse notamment vers la CEI, l'Amérique du Sud, le Moyen-Orient, l'Afrique et la Chine. L'Europe (hors CEI), contrairement aux années précédentes, a été le principal contributeur à cette hausse, juste devant l'Asie. La Chine, dont les échanges ont été équilibrés en 2008, a importé pour 29 milliards de dollars, dont 44 % en provenance de l'UE-27, 36 % du Japon et 11 % de l'ALENA.

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES Exportations (FAB) / Importations (CAF) vers les / des grands pôles

En milliards de dollars US

ZONES	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord ⁽¹⁾			Union européenne ⁽²⁾			Japon			Autres pays ⁽⁴⁾		
	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
2008	111,2	199,2	-88,0	63,2	84,2	-21,0	18,3	39,7	-21,4	1,7	53,2	-51,5	28,0	22,2	5,9
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
2008	51,7	61,0	-9,3	50,3	47,6	2,7	0,4	4,4	-4,0	0,0	5,9	-5,9	1,0	3,1	-2,1
UNION EUROPÉENNE⁽²⁾															
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
2008	655,4	546,4	109,0	49,8	16,7	33,1	468,2	468,2	0,0	8,2	26,1	-17,8	129,2	35,4	93,8
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
2008	223,5	95,1	128,3												
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
2008	68,2	72,5	-4,3												
ROYAUME-UNI⁽³⁾															
1990	14,1	22,8	-8,7	1,6	0,4	1,2	9,6	18,4	-8,8	0,4	2,5	-2,1	2,5	1,5	1,1
2000	25,6	36,1	-10,5	3,9	1,3	2,7	17,8	29,7	-11,9	0,5	3,0	-2,6	3,4	2,1	1,3
2008	36,0	56,4	-20,4												
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
2008	39,2	50,7	-11,5												
JAPON															
1990	66,2	7,3	58,9	34,0	0,9	33,1	11,0	5,8	5,2				21,2	0,6	20,7
2000	88,1	10,0	78,1	47,2	2,3	44,9	13,2	6,0	7,2				27,7	1,6	26,1
2008	171,0	15,9	155,2	60,0	1,9	58,1	25,0	8,6	16,5				86,0	5,5	80,6
CORÉE DU SUD															
1990	2,3	0,9	1,4	1,6	0,2	1,4	0,2	0,2	0,0	0,1	0,5	-0,4	0,5	0,1	0,4
2000	15,2	1,8	13,4	6,2	0,3	5,9	3,0	0,4	2,7	0,2	0,7	-0,5	5,8	0,4	5,4
2008	48,8	7,3	41,6												
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
2008	28,7	29,1	-0,4	6,1	3,1	3,0	4,2	12,8	-8,6	2,3	10,3	-8,0	16,1	2,8	13,3
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
2008	14,8	13,2	1,6	2,3	1,8	0,5	0,8	0,6	0,2	0,0	1,1	-1,1	11,7	9,7	2,0

(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, 27 pays à partir de 2006.

(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.

(4) Le total "autres pays" regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

Source : GATT/OMC.

Entre 2007 et 2008, le dollar s'est déprécié de plus de 6 % face à l'euro et de 13 % devant le yen, alors qu'il s'appréciait de 18 % face au won coréen.

En 2008, l'Allemagne, avec 223 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 171 milliards de dollars, dont 35 % vers l'Amérique du Nord (plus de 50 % au début des années deux mille), dégageant ainsi un solde commercial de 155 milliards de dollars.

Les États-Unis sont restés le premier importateur mondial de produits automobiles, avec 200 milliards de dollars; en lien avec la crise, le déficit en produits automobiles s'est réduit à 88 milliards de dollars.

Les exportations de l'Union européenne 27 pays se sont élevées à 655 milliards de dollars, dont plus de 70 % d'échanges intracommunautaires.

La France a représenté plus de 5 % des exportations mondiales avec 68 milliards de dollars.

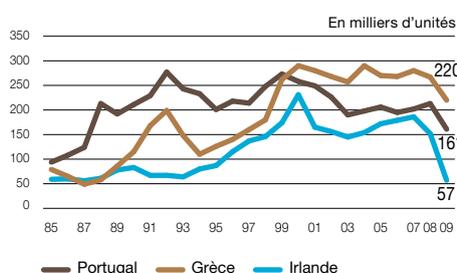
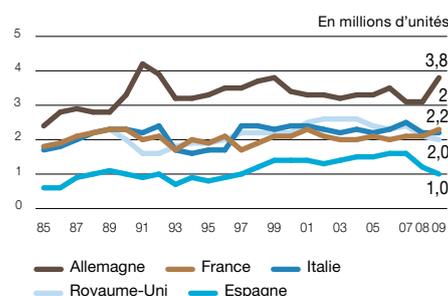
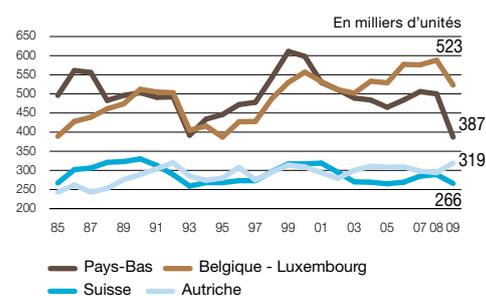
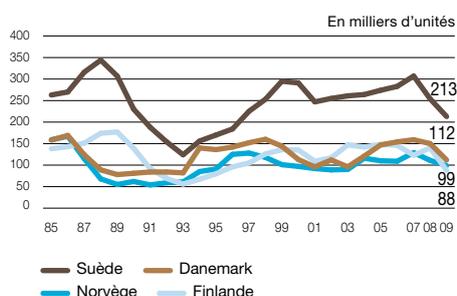
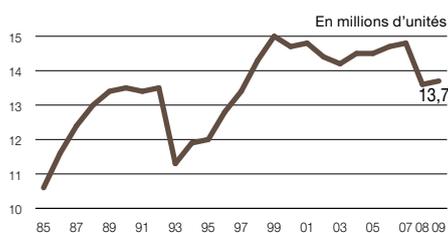
62%
Part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial des produits de l'industrie automobile

Les immatriculations de voitures particulières neuves par pays

Avec 13,7 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale, le marché a très légèrement progressé par rapport à 2008 (+0,5 %). Il se situe pour la deuxième année de suite au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures.

Cette situation de quasi-stagnation est le résultat d'évolutions contrastées, selon les pays le plus souvent en lien avec l'instauration de systèmes de soutien à la demande (prime à la casse). Comme en 2008, les variations infra-annuelles ont été conséquentes, mais par rapport à des niveaux bas ; le marché a chuté d'environ 9% au premier semestre, puis a progressé de 14% au second. Les primes à la casse ont vivement soutenu les marchés allemand et français. Le premier, en augmentation de 23%, a atteint son niveau le plus haut depuis 1999 grâce au montant de 2500 euros de la prime à la casse (PAC). Cette dernière a eu pour conséquence l'achat d'un million de voitures particulières supplémentaires par rapport aux prévisions originelles. En France, la PAC a également permis, avec le système de bonus/malus, une croissance des ventes de 10% ; le marché français est devenu exceptionnellement le deuxième marché européen devant l'Italie et le Royaume-Uni. Pour différentes raisons (synchronisation avec les effets de la crise, montant alloué, etc.), les systèmes d'aides n'ont pas toujours été aussi efficaces sur les autres grands marchés européens. En Italie, le marché était en quasi-stabilité. Au Royaume-Uni, le recul en volume s'est élevé à 137 000 unités (-6%). Le marché espagnol s'est effondré de 18%, soit une perte de près de 210 000 unités. En outre, sur les marchés peu ou pas aidés, la baisse par rapport à 2007 a été très forte.

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 reclassements 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, de 1986 à 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, de 1998 à 2007, les immatriculations ont régulièrement dépassé le palier de 14 millions d'unités, dans des contextes économiques plus ou moins favorables. À partir du dernier quadrimestre 2008, le marché se situe dans un contexte de crise mondiale. Ainsi, sur l'ensemble de l'année 2008, il recule de 8% avant de rebondir légèrement en 2009 (+0,5%) grâce au succès de la prime à la casse dans de nombreux pays.

+0,5%

Hausse des immatriculations de voitures particulières neuves en Europe de l'Ouest en 2009

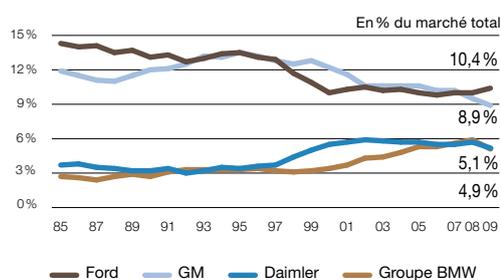
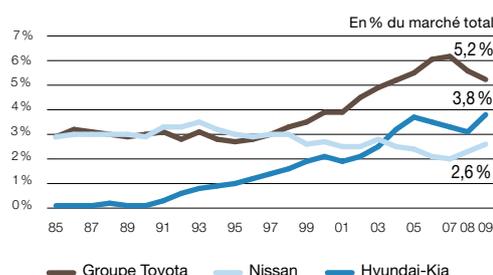
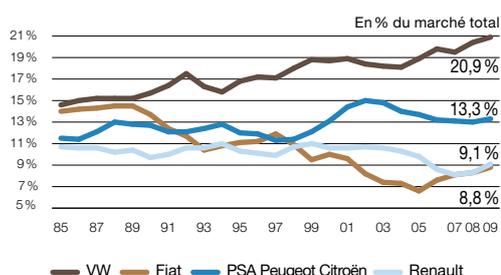


Les immatriculations de voitures particulières neuves par groupe

Après une stabilisation en 2008 qui succédait à trois années de recul, l'année 2009 a été marquée par un rebond à 22 % de la pénétration des groupes français sur le marché européen. Le lancement de nouveaux modèles a permis aux constructeurs français de se maintenir après cette tendance à la baisse, due notamment à l'intensité de la concurrence et à la faiblesse du yen, avant de repartir.

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



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2008. Lire en page 61 pour les définitions des groupes.

1 sur 5
voitures particulières
neuves vendues en Europe
de l'Ouest est produite
par un groupe français

Depuis 1999, le groupe Volkswagen, avec ses quatre principales marques, conforte ses positions et a dépassé le seuil des 20 % de part de marché.

La pénétration des groupes français (22,4 % à eux deux) a cessé de diminuer en 2008 et progressé en 2009. Elle a retrouvé un niveau proche de celui atteint en 1997, après avoir dépassé 25 % entre 2001 et 2003.

Depuis 2000, la part de marché du groupe Ford, désormais sans Jaguar et Land Rover, avoisine les 10 % ; elle incorpore encore la marque Volvo (1,4 %), qui a été acquise en 2010 par le constructeur chinois Geely. Le groupe Ford a devancé pour la deuxième année d'affilée General Motors, en recul de 0,6 point, à 8,9 % ; ce dernier s'est séparé en 2010 de Saab (0,2 %). General Motors comprend les marques Opel et Chevrolet, dont les parts de marché s'établissent respectivement à 7,4 % et 1,2 %. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à plus de 13 % chacun.

Le groupe Fiat a repris pour la quatrième année de suite des parts de marché et sa pénétration a atteint 8,8 % ; elle était à près

de 12 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2009, 20 % du capital de Chrysler, qui représente 0,4 % de part de marché européen, a été acquis par le constructeur italien.

Les systèmes des primes à la casse ont stimulé les marchés des particuliers et des petites voitures. Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, ont été ainsi plus impactés par la crise. Daimler, après avoir consolidé ses positions de 1997 à 2008 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, a perdu 0,8 point de part de marché par rapport à 2008, à 4,9 %. BMW, y compris la marque Mini, était en progression de 1999 à 2008 ; sa pénétration a atteint un pic à 5,9 % avant de reculer également de 0,8 point en 2009, à 5,1 %.

La pénétration du groupe Toyota (y compris Daihatsu), en hausse continue de 1995 à 2007, a diminué pour la deuxième année consécutive et s'est élevée à 5,2 %, soit un recul de 0,3 point. La pénétration du groupe Hyundai-Kia a rebondi après trois années de baisse. Sa part de marché a ainsi augmenté de 0,7 point, à 3,8 %.

Le classement par gamme en 2009

En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite, visant à supprimer l'ancienne gamme « autres ». D'une part, les « combispaces », tel le Citroën Berlingo, ont été reclassés dans la gamme inférieure; les autres véhicules dérivés de véhicules utilitaires, tel 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 inférieure (Peugeot 3008).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C1, C2, C3, DS3, Nemo, Berlingo	Xsara, C4, Jumpy, Jumper	C5, C-Crosser	C8, C6
	PEUGEOT	107, 1007, 206, 207, Bipper, Partner	307, 308, RCZ, 3008, 5008, Expert, Boxer	407, 4007	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Wind, Clio, Modus, Kangoo	Mégane, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Vel Satis
	DACIA	Logan, Sandero, Duster			
BMW	BMW		Série 1	X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
CHRYSLER	CHRYSLER-JEEP		PT Cruiser	Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, Crossfire, 300C, Sebring, Grand Cherokee, Commander
	DODGE			Caliber, Journey, Nitro	
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLR, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML
	SMART	Fortwo			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	147	159, Brera, GT	166, Spider
	FIAT	Seicento, Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Fiorino, Doblo	Stilo, Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Croma	Ulysse
	LANCIA	Ypsilon, Musa	Delta		Phedra, Thesis
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, Fusion, T. Connect	Focus, Kuga, Transit	Mondeo	Galaxy, S-Max
	VOLVO		C30	S40, V50	S60, S80, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Spark, Aveo, Matiz, Kalos	Tacuma	Lacetti, Nubira, Epica, Cruze, Captiva	Corvette
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo	Astra, Zafira, Movano	Vectra, Insignia, Signum, Antara, Vivaro	
	SAAB				9-3, 9-5
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, FR-V	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	Atos, I10, Getz	Accent, I30, Coupé, Matrix	Sonata, Santa Fe, Tucson	
	KIA	Picanto, Soul	Rio, Cerato, Cee'd, Carens	Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5	6	RX8
MITSUBISHI	MITSUBISHI	Colt	Lancer	Outlander	Grandis, Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note		Qashqai, X-Trail	350Z, Murano, Pathfinder, Patrol
PORSCHE	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne, Panamera
SAIC	SSANGYONG			Actyon, Kyron	Rexton, Stavic
SUBARU	SUBARU	Justy		Impreza, Legacy, Forester	
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny, Ignis		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				Type X, Type S, XJ, XK
	LAND ROVER			Freelander, Defender	Discovery, Range Rover
TOYOTA	DAIHATSU	Cuore, Sirion, Terios			
	LEXUS				GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Urban Cruiser	Corolla, Auris	Avensis, Prius, RAV4	Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI		A3	A4, A5, TT	A6, A8, R8, Allroad, Q5, Q7
	SEAT	Ibiza	Cordoba, Leon, Altea	Toledo, Exeo	Alhambra
	SKODA	Roomster, Yeti	Fabia	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Fox, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source: CCFA.



46 et 86
 Nombres respectifs de modèles et de variantes de carrosseries proposés par les constructeurs français

La ventilation et le classement des modèles

Sur les 10 modèles les plus vendus en Europe en 2009, quatre sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën, alors qu'en 1997 ces marques n'étaient représentées que par deux modèles.

Dans un marché européen en légère progression en 2009, l'attractivité de l'offre des constructeurs français en voitures de gamme inférieure leur a permis d'augmenter leur part de marché.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2009

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	38	34	15	13	1
Autriche	37	34	19	11	0
Belgique	40	29	17	14	0
Danemark	48	25	20	6	1
Espagne	31	42	19	8	0
Finlande	16	32	36	14	2
France	57	28	10	5	0
Grèce	40	27	24	9	0
Irlande	24	32	31	9	5
Italie	65	19	10	6	0
Luxembourg	32	31	19	18	0
Pays-Bas	45	26	19	9	1
Portugal	42	34	14	10	0
Royaume-Uni	41	30	17	13	0
Suède	16	27	28	28	0
Union européenne 15 pays	45	30	15	10	0
Norvège	17	28	40	15	0
Suisse	34	27	24	15	1
Ensemble 17 pays	45	30	15	10	0

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	56	16	2	3	14	10
Autriche	52	14	1	1	18	13
Belgique	51	14	2	2	20	10
Danemark	59	21	0	0	14	5
Espagne	66	5	2	1	13	12
Finlande	48	27	1	0	8	15
France	63	8	2	1	20	6
Grèce	71	0	2	2	6	19
Irlande	75	4	2	0	6	14
Italie	67	8	1	1	13	10
Luxembourg	54	12	4	1	13	16
Pays-Bas	59	16	1	1	13	10
Portugal	62	18	3	2	9	6
Royaume-Uni	66	7	3	4	12	9
Suède	37	41	1	1	7	12
Union européenne 15 pays	61	11	2	2	15	9
Norvège	37	30	1	1	8	24
Suisse	44	18	2	3	15	17
Ensemble 17 pays	61	11	2	2	15	10

Source: CCFA.

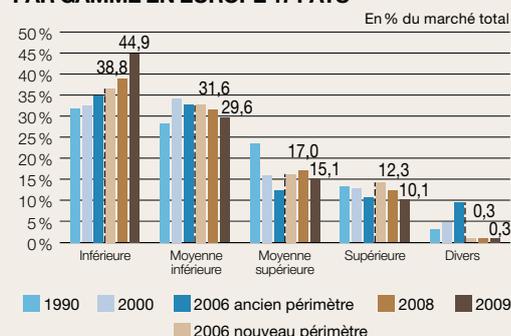
En Europe, 75% des voitures immatriculées neuves appartiennent à la gamme inférieure et à la gamme moyenne inférieure. L'établissement de fiscalités à l'achat plus environnementales, l'instauration de primes à la casse ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure, dont la part s'est accrue de manière exceptionnelle de 6 points en 2009.

Au cours de la décennie quatre-vingt-dix et du début des années deux mille, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure, plus riche en versions monospaces. 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.

De 2006 à 2008, une stabilisation fut observée, en raison de la hausse de la part de la gamme inférieure, plus riche en berlines. En 2009, le dynamisme de la gamme inférieure, relativement moins riche en versions monospaces, breaks, coupés... s'est traduit par une forte hausse de la part des berlines qui a crû de 5 points, à 61%.

Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008 quand l'Europe du Sud continuait de privilégier les gammes inférieure et moyenne inférieure, alors que l'Europe du Nord donnait toujours sa préférence aux gammes supérieures et aux breaks. Mais, en 2009, les succès de la gamme inférieure et des berlines, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni, réduisent le contraste entre les différentes régions.

VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMME EN EUROPE 17 PAYS



CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2009

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,8%
Peugeot 206-207	2	3,4%
Ford Fiesta	3	3,4%
Renault Mégane	4	2,7%
Opel Corsa	5	2,5%
Ford Focus	6	2,3%
Renault Clio	7	2,2%
Fiat Panda	8	2,1%
Volkswagen Polo	9	2,0%
Citroën C4-Xsara	10	1,9%
Opel Astra	11	1,9%
Citroën C3	12	1,8%
Peugeot 307-308	13	1,6%
Volkswagen Passat	14	1,5%
Toyota Yaris	15	1,4%
Renault Twingo	1,3%	
Dacia Sandero	0,9%	
Citroën C1	0,9%	
Peugeot 107	0,8%	
Citroën C5	0,6%	
Renault Modus	0,5%	
Dacia Logan	0,5%	
Citroën Berlingo	0,4%	
Renault Laguna	0,4%	
Peugeot 3008	0,3%	
Citroën C2	0,3%	

Source: CCFA.

+ 8 points

Hausse de la part de la gamme inférieure dans le marché européen entre 2007 et 2009

Les caractéristiques techniques des voitures neuves

En Europe, de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé de façon considérable. Ce taux d'équipement en moteur diesel n'était que de 22 % en 1997 et a atteint 53 % dix ans plus tard. Après une année 2008 en quasi stabilité, il a baissé en 2009 de près de 7 points par rapport à l'année précédente.

Sur ce marché de 6,3 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 27 % en 2009 (25 % en 2008, 23 % en 2007 et 29 % en 2000), soit environ 1,7 million de voitures diesel neuves.

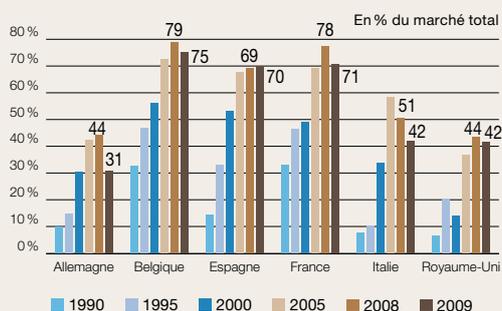
Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, et s'est élevée à 34 % en 2009, en hausse de 2 points pour la septième année consécutive.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2009

	Cylindrée moyenne cm ³	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1664	86	7,8	30,7
Autriche	1645	81	12,7	46,0
Belgique	1672	80	6,2	75,3
Danemark	1550	78	1,7	45,2
Espagne	1709	84	7,9	70,1
Finlande	1787	95	11,3	46,2
France	1548	73	3,7	70,7
Grèce	1558		12,6	3,3
Irlande	1609	79	2,7	52,1
Italie	1490	72	8,9	41,9
Luxembourg	1874	101	11,9	73,0
Pays-Bas	1576	82	4,2	20,1
Portugal	1562	78	3,0	66,6
Royaume-Uni	1682	88	7,6	41,7
Suède	1866	103	13,7	41,0
Union européenne 15 pays	1619	81	7,3	46,2
Norvège	1798	91	25,7	72,7
Suisse	1857	106	25,8	29,4
Ensemble 17 pays	1625	82	7,8	46,0

Source : CCFA.

TAUX DE DIESELISATION PAR PAYS



MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



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. Depuis 2008, le lent et régulier mouvement de hausse de la puissance s'est arrêté, notamment avec la progression de pénétration des voitures de gamme inférieure. Celui de la cylindrée avait cessé depuis 2006,

-7 points

Baisse de la part de marché des voitures particulières neuves à motorisation diesel dans le marché total en 2009



en raison de la minimisation des moteurs (*downsizing*, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre).

La part des 4x4 a encore diminué et a atteint 7,8 % sur l'ensemble du marché européen, soit un million d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction des 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 en légère hausse en 2009, la part des ventes de voitures diesel a perdu près de 7 points, à 46 %. En Belgique, en Espagne, au Luxembourg, au Portugal, en France et en Norvège, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne et en Italie, les parts du diesel ont chuté et ont atteint respectivement 31 % (-13 points) et 42 % (-9 points).

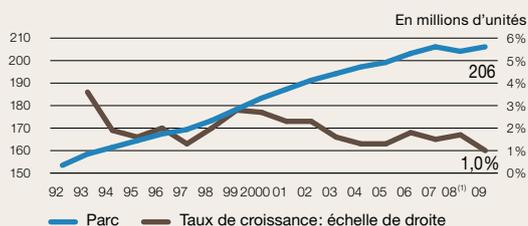
Traditionnellement peu diésélisés, les pays scandinaves connaissent depuis quelques années une vive progression de cette motorisation, souvent liée à des changements de fiscalité. Cette tendance s'est arrêtée en 2009, à l'exception de la Suède où la part des ventes de voitures diesel a encore augmenté de 5 points en 2009, à 41 %. En revanche, ce ratio a perdu 1 point au Danemark, à 45 %, et plus de 3 points en Finlande, à 46 %. En Norvège, il est en quasi-stabilité, à 72 %.

Le parc de voitures particulières en Europe

En Europe occidentale comme en France, le rythme de croissance du parc de voitures particulières a ralenti depuis la fin de la décennie mille neuf cent quatre-vingt-dix et approche désormais 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 à 7 %); 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 a progressé, pour atteindre 34 % en 2009. Depuis 2000, la part des voitures âgées de plus de dix ans reste stable en Europe occidentale, comprise entre 32 et 34 %; la baisse significative des immatriculations de voitures neuves en 2008 a eu pour conséquence une vive hausse de cette part. Le marché de la voiture neuve en Europe occidentale est devenu un marché de renouvellement. Au 1^{er} janvier 2010, les effets des primes à la casse sur le parc ont été contrastés: hausse plus soutenue en Allemagne dans un contexte de dispositif massif, accroissement similaire en France et baisse du parc au Royaume-Uni.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES, AU 1^{ER} JANVIER DE CHAQUE ANNÉE

EN EUROPE 17 PAYS: UE-15, SUISSE ET NORVÈGE

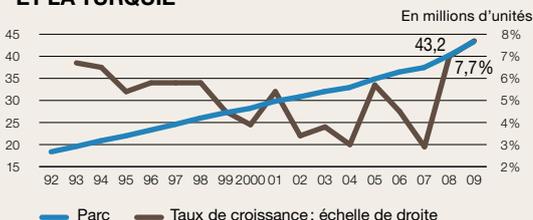


(1) La variation 2008 a été calculée à périmètre comparable.

PART DE LA MOTORISATION DIESEL EN EUROPE 17 PAYS

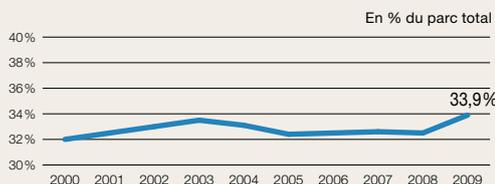


DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE



Sources nationales : organismes statistiques, ministères des Transports, de l'Intérieur, sources professionnelles. Les données bulgares et roumaines ont été revues depuis 2007.

PART DES PLUS DE DIX ANS EN EUROPE 17 PAYS



Au 1^{er} janvier 2009, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) a atteint 206 millions d'unités. Dans un contexte de crise financière et économique, le rythme de progression du parc a continué de s'infléchir (1% en 2009), tendant à se rapprocher de celui de la population. Les hausses ont été particulièrement faibles (en dessous de 0,5%) en Allemagne, au Royaume-Uni, en France et en Suède.

La part de la motorisation diesel dans ce parc croît de 2 points par an depuis 2002 et s'est élevée à 34% au 1^{er} janvier 2009. Dans quatre pays, cette motorisation est devenue majoritaire: Autriche, Belgique, France et Luxembourg. En revanche, elle est proche de 25% en Allemagne et au Royaume-Uni.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est désormais plus proche de 5-6%; en 2009, elle a été de presque 8%. Des taux de plus de 10% ont été observés en Pologne, pays qui représente plus d'un tiers de ce parc, ainsi qu'en Bulgarie et en Roumanie. En revanche, les rythmes sont moins soutenus en République tchèque (3-4%) ou en Slovénie (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.

34%

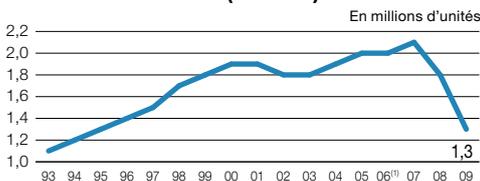
Part de la motorisation diesel dans le parc de voitures particulières en Europe occidentale en 2009



Les véhicules utilitaires légers neufs en Europe

Le marché européen des véhicules utilitaires légers a baissé de 28 % en 2009, après avoir reculé de 11 % en 2008. Il s'est élevé à 1,3 million de véhicules, contre 2,1 en 2007, soit 750 000 unités en moins. Les ventes de marque française ont baissé de 20 %, à 507 000 unités ; elles ont occupé 38 % du marché (+3,7 points). Le renouvellement et l'extension de l'offre dans le segment des fourgonnettes en 2008 (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo) ont permis aux constructeurs français de gagner à nouveau des parts de marché significatives, notamment en Belgique (+3,6 points), en Espagne (+1,8 point) et en Allemagne (+1,2 point).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)

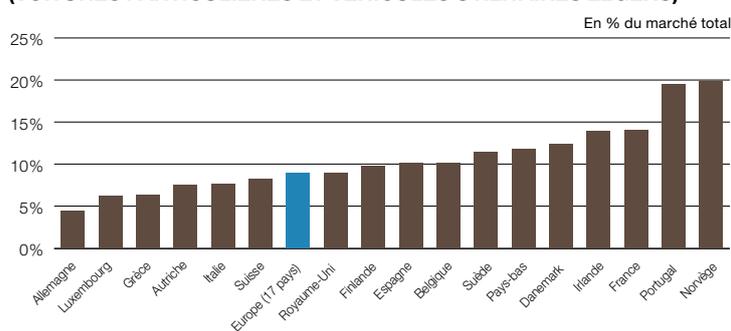


PÉNÉTRATION FRANÇAISE

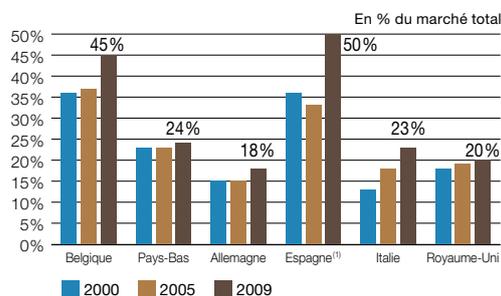


(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne: lire les notes de la page 61.

PART EN 2009 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)



PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



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 4 % en Allemagne à près de 20 % au Portugal et en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 9 % en 2009, contre plus de 12 % en 2007.

Depuis de nombreuses années, 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 2009, la crise a encore affecté durement ce marché, qui a retrouvé le niveau observé en 1996. En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a dépassé 45 % en 2009. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 19 et 23 %, en progression par rapport à l'année 2000.

+5 points

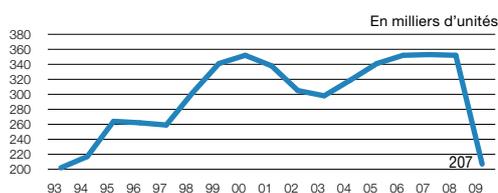
Hausse de la part des constructeurs français dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest entre 2007 et 2009

Le marché et la production de véhicules industriels en Europe

Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a chuté de 41% en 2009. Il s'est élevé à 207 000 unités, en baisse de 145 000 unités. Après quatre années de hausse, entre 2003 et 2007, et un plafonnement à un niveau record en 2007-2008, le marché a retrouvé, en 2009, un niveau proche de celui observé en 1993, année noire pour le véhicule industriel.

Quant à la production européenne, elle s'est contractée de 64% à 203 000 unités, reflétant la gravité de la crise en 2009, après cinq années de stabilité à haut niveau du marché domestique et de poursuite du développement des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est et l'Asie. Par rapport à 2003, elle était en baisse de 47%, soit un niveau légèrement inférieur à celui de 1993.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE

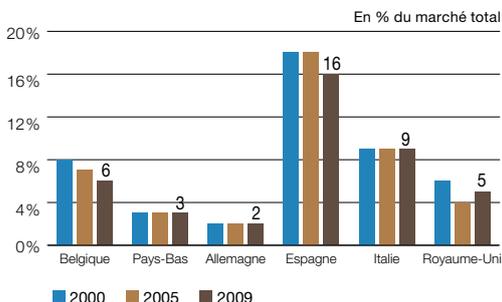


LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

	En milliers d'unités			
	2003	2008	2009	Variation 2009-2008
Immatriculations de véhicules industriels neufs				
de 5,1 t à 15,9 t	83	80	55	-31,9%
16 t et plus	214	271	152	-43,9%
TOTAL	298	352	207	-41,1%
Production de véhicules industriels				
de 5,1 t à 15,9 t	102	117	60	-48,8%
16 t et plus	279	440	144	-67,4%
TOTAL	381	557	203	-63,5%

Source: CCFEA.

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



-64%

Baisse de la production de véhicules industriels neufs en Europe de l'Ouest en 2009 par rapport à 2008 (niveau record)



En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003, le marché du véhicule industriel a atteint en 2008 un niveau record pour la troisième année consécutive, soit une hausse de 18% par rapport à 2003; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial, depuis le second semestre 2003, avaient été des facteurs favorables à cette reprise. En revanche, il a fortement subi l'impact de la crise financière et économique en 2009 et s'est établi à 30% au dessous de son niveau de 2003.

Les cycles des investissements en poids lourds sont amples: les points hauts des années 2000, 2006 à 2008 représentent ainsi 75% de plus que le point bas de l'année 1993, soit près de 150 000 véhicules supplémentaires. En 2009, le marché est seulement supérieur de 3% par rapport à 1993.

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

Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks en 2009 ont également fortement diminué et sa pénétration s'est établie à 10%, légèrement au-dessus de son niveau de 2007.

Le développement international de Renault Trucks a été affecté et sa pénétration en Europe, hors France, s'est établie à 5%, contre 6% en 2008.

Les constructeurs français dans les pays de l'élargissement

Depuis le 1^{er} mai 2004 et le 1^{er} janvier 2007, 12 nouveaux pays ont rejoint l'Union européenne, dont le centre de gravité se déplace vers l'Est. De nouveaux marchés tels ceux de la Communauté des États indépendants et des Balkans apparaissent plus proches.

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y développent des implantations industrielles : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie, en Russie et, avec Toyota, en République tchèque; Renault en Slovaquie, 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 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

En 2009, la production de véhicules a fortement baissé (-8% à 3 millions de véhicules) par rapport au niveau record atteint en 2008.

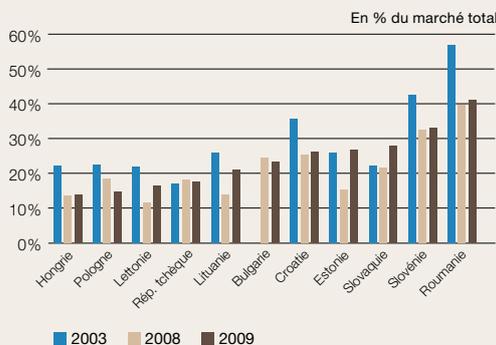
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

Nouveaux entrants dans l'Union européenne⁽¹⁾ et Croatie En milliers d'unités

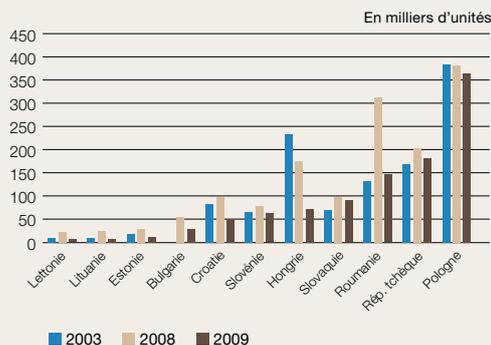
	2008	2009	Variation 2009-2008
Production de véhicules			
Voitures particulières	3 105	2 910	-6,3 %
Véhicules utilitaires légers	131	85	-35,2 %
Véhicules industriels	19,5	8,4	-54,3 %
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	1 267	904	-28,7 %
Véhicules utilitaires légers	208	115	-44,7 %
Véhicules industriels	67,4	22,1	-67,2 %

(1) Hors Malte et Chypre.
Sources: CCFP, OICA.

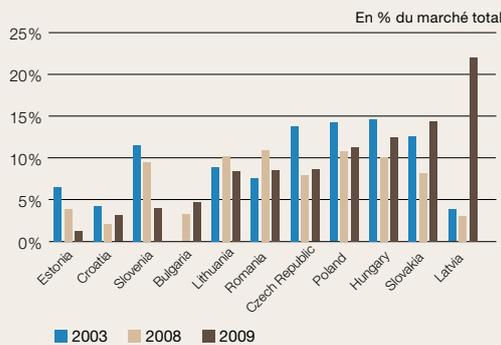
PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES LÉGERS NEUFS



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES INDUSTRIELS 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 nouveaux et futurs pays de l'élargissement et de ceux environnant, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important. Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit 3 millions de véhicules en 2009. Leur activité a moins baissé qu'en Europe occidentale, en raison de la fabrication locale des petites voitures en phase avec les orientations actuelles du marché ouest européen.

En 2009, en raison de la crise, cette production était supérieure à la demande intérieure de la zone, celle-ci s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion. En 2009, le marché des véhicules neufs a baissé de 33%. Les résultats sont cependant contrastés par pays. La Hongrie, la Roumanie et les pays baltes sont plus affectés par la crise.

22%

Part des véhicules légers neufs vendus dans les principaux pays de l'élargissement provenant d'un groupe français

L'industrie automobile dans l'Union européenne

En 2007, 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 33 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants (+13 % par rapport à 2006) à plus de 86 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 69 000 euros, autour de la moyenne européenne.

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 13 000 euros

dans les six principaux nouveaux pays entrants à 64 000 euros en Allemagne.

En France, elles atteignaient 52 000 euros, au-dessus de la moyenne européenne (47 000 euros).

2,3 millions
de personnes dans l'Union européenne (27 pays) étaient employées en 2007 par l'industrie automobile

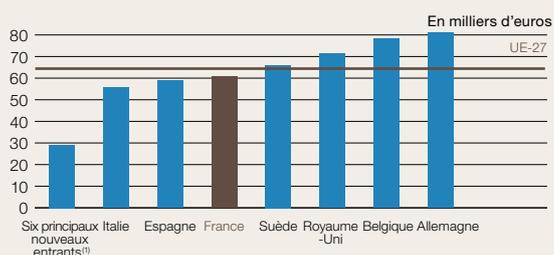
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS EN 2007

Entreprises de plus de 20 salariés	Unités	Union européenne (27 pays)	Allemagne	France	Six principaux nouveaux entrants ⁽¹⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 254	848	255	421	166	155	169	85	45
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 100	489	161	145	74	72	69	49	26
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	200	44	28	-	24	16	16	10	8
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	968	315	66	276	68	67	84	27	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	847 996	364 940	115 702	77 170	72 991	63 396	65 766	32 810	19 433
Production	millions d'euros	755 988	309 240	110 939	75 566	63 240	56 612	56 395	31 211	18 108
Production/Chiffre d'affaires	%	89,1	84,7	95,9	97,9	86,6	89,3	85,8	95,1	93,2
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	155 396	73 257	17 486	13 865	13 186	9 647	10 411	6 203	3 069
VA/Production	%	20,6	23,7	15,8	18,3	20,9	17,0	18,5	19,9	16,9
VA par personne occupée	milliers d'euros	68,9	86,4	68,6	32,9	79,5	62,2	61,5	72,7	68,2
base 100 : six principaux nouveaux entrants		209	262	208	100	241	189	187	221	207
Achats de biens et de services	millions d'euros	699 570	292 811	98 703	65 331	60 114	54 728	55 821	27 737	16 374
Part des achats dans la production	%	92,5	94,7	89,0	86,5	95,1	96,7	99,0	88,9	90,4
Dépenses de personnel	millions d'euros	105 859	54 534	13 154	5 416	8 471	6 013	6 851	4 407	2 808
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	47,0	64,3	51,6	12,9	51,0	38,8	40,5	51,6	62,4
base 100 : six principaux nouveaux entrants		365	500	401	100	397	301	315	401	485
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	49 536	18 723	4 333	8 552	4 715	3 634	3 560	1 796	261
EBE/VA	%	31,9	25,6	24,8	61,7	35,8	37,7	34,2	29,0	8,5

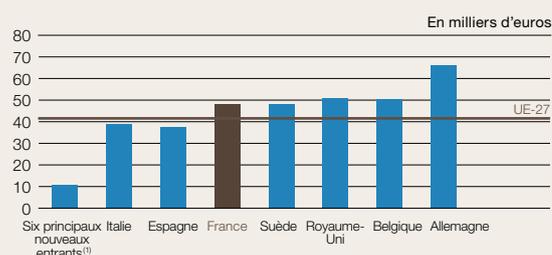
(1) Six principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie. Les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

Sources : Eurostat et estimations CCFA.

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



DÉPENSE DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



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 le tableau ci-dessus 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 2007.

En 2007, 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 la moitié des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respectivement 38 % et 11 % chacune. À 19 %, la part des effectifs

employés dans les six principaux nouveaux pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) a progressé à nouveau de 2 points.

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

En Allemagne, en Belgique, en France et en Suède, environ 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, alors que cette part s'établissait autour de 35 % dans les six principaux nouveaux pays 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 13 000 euros dans les six nouveaux pays entrants à 64 000 euros en Allemagne, soit un rapport de 1 à 5.

Les constructeurs français d'automobiles en 2009

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2009

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	48 417	33 712
Investissements	millions d'euros	1 680	1 623
Résultat net	millions d'euros	-1 274	-3 068
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	186 220	121 422

	Unités	PSA Peugeot Citroën						Renault		
		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	38 265	9 292	2 888	1 823	276	-4 127	31 951	1 761	
Marge opérationnelle	millions d'euros	-1 257	-92	102	498	54	6	-915	506	13
Investissements ⁽²⁾	millions d'euros	1 670			10			1 620	3	
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	121 365	52 065	9 335	2 470	985		118 477	2 945	

(1) Au 31 décembre. (2) Les investissements indiqués dans les activités automobiles correspondent à ceux de l'ensemble des activités industrielles et commerciales, hors financement. Sources: rapports d'activité, PSA Peugeot Citroën - Renault.

PSA Peugeot Citroën: www.psa.fr

En 2009, dans un contexte de crise et où une partie du marché socle était soutenu par des systèmes d'aides à la demande, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont baissé de 2,2%, soit moins rapidement que le marché mondial. La pénétration du groupe en Europe a progressé sur un marché en forte diminution; les débouchés en dehors de cette zone se sont maintenus grâce aux bons résultats en Chine et aux livraisons d'éléments détachés. Ces débouchés hors Europe ont ainsi représenté 33,1% des ventes totales et PSA Peugeot Citroën est demeuré le deuxième groupe (VP + VUL) européen. Il est le premier constructeur mondial de moteurs diesel. La complémentarité des produits Peugeot et Citroën, des modèles en phase avec la demande, la politique de plateformes génératrice de réduction des coûts et le programme d'amélioration de la productivité industrielle aident le groupe à faire face à la crise dans un contexte de concurrence exacerbée sur le marché européen, de hausse des coûts des matières premières et d'effet de change négatif (livre sterling). La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En 2006, un accord a été signé avec Dongfeng Motor (deuxième usine d'assemblage en Chine, opérationnelle depuis fin 2009). En 2009, PSA Peugeot Citroën a accru sa coopération avec Mitsubishi, notamment sur les véhicules électriques. Les deux constructeurs ont également inauguré en 2010, à Kalouga, une usine destinée à l'assemblage de véhicules. Plus récemment, un contrat de coopération, dont un des objectifs est la construction d'une usine d'assemblage en Chine, a été conclu avec China Changan Automobile Group. Par ailleurs, dans sa volonté d'être un acteur global, PSA Peugeot Citroën accélère l'adaptation de ses modèles aux consommateurs non européens.

En outre, le groupe poursuit ses recherches pour diminuer la consommation de carburant des véhicules. Une nouvelle famille de petits moteurs essence à trois cylindres sera également développée et industrialisée en France d'ici 2012, avec pour objectif des véhicules émettant moins de 100 g de CO₂/km. De plus, la deuxième génération de Stop&Start nommée e-HDi équipera progressivement les gammes du Groupe à partir de la fin 2010. Enfin, les premières voitures équipées de la technologie hybride HYbrid4 seront commercialisées en 2011.

Le Plan de Performance pour 2010-2012 reposant sur la dynamique commerciale et la réduction des coûts, le lancement de nouveaux modèles et le renouvellement d'une partie de la gamme devrait permettre au groupe de faire face à une conjoncture encore difficile. Cette stratégie est complétée par de nombreux engagements en matière de développement durable (écoconception, sécurité et mobilité, etc.).

Renault: www.renault.com

La crise des marchés automobiles, bien que limitée par des systèmes de soutien gouvernementaux, a impacté les résultats de Renault. Dans un marché en baisse avec un contexte de concurrence intense et de poursuite d'une politique sélective des ventes, ces dernières ont progressé de 1,5% dans la région Europe. En dehors de cette zone, elles ont reculé de 10,9% pour représenter près de 34% des ventes.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée. De nouvelles synergies sont également mises en place. Elles concernent à la fois le niveau industriel (la première usine commune à vocation mondiale a été inaugurée à Chennai en Inde début 2010), mais aussi les achats, la logistique, l'ingénierie, la recherche et les études avancées, etc. De surcroît, les véhicules électriques de Renault et Nissan seront dotés de batteries développées conjointement. De nombreux projets destinés au développement grand public de véhicules zéro émission ont été établis: le premier protocole d'accord a été signé en Israël, d'autres ont suivi partout dans le monde, des États-Unis (Tennessee) au Japon, en passant par l'Allemagne ou la Chine. En 2009, la première pierre de l'usine de Tanger (Maroc) a été posée. En 2010, le groupe a également élargi sa stratégie d'alliance en signant un accord avec Daimler AG. La coopération porte sur le développement des petites voitures, y compris électriques, les moteurs essence et diesel ainsi que les véhicules utilitaires légers. Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, désormais étendu à Nissan, a pour objectif d'accélérer la croissance de ce constructeur et doit permettre de renforcer la présence de Renault et de Nissan en Russie.

Renault poursuit ses objectifs en matière de qualité (offre produits et services) et de rentabilité (maîtrise des coûts) inscrits dans ses plans, tout en tenant compte des enjeux sociétaux de l'automobile (mobilité durable, sécurité pour tous, etc.). Le développement du programme Logan et la fin du renouvellement, en 2009, de la famille Mégane (Scénic produit en France) - donnant à Renault une des gammes les plus jeunes d'Europe - devraient lui permettre de faire face à un contexte encore incertain.

Renault Trucks: www.renault-trucks.com

Renault Trucks emploie 14 000 personnes dans le monde. En France, le constructeur s'appuie sur 10 000 salariés, dont environ 1 300 dans la recherche et le développement. Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les quatre marques (Renault, Volvo, Mack et UD Trucks - anciennement Nissan diesel) ont permis de dégager des économies significatives, notamment dans le domaine des achats. L'année 2009 a été marquée par une forte chute du marché des véhicules industriels. En Europe, il a retrouvé un niveau proche de celui observé en 1993, année noire pour ce secteur. Dans ce contexte, la pénétration de Renault Trucks est demeurée supérieure à 10% au sein de l'Union européenne et a été consolidée sur le marché en France ainsi qu'en Europe de l'Est. La crise n'a pas épargné le marché du grand international; cependant l'Asie et l'Afrique du Nord ont été moins affectées. Dans cette dernière région, l'Algérie et la Tunisie sont restées les principaux marchés de Renault Trucks, hors Europe et Turquie.

Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur deux nouveaux sites en dehors de l'Europe occidentale: le premier en Turquie, faisant suite à l'accord signé en 2007 avec Karsan pour l'assemblage de plusieurs milliers de véhicules par an, et le second en Russie, résultant de l'ouverture d'une usine Volvo. L'offre de produits est orientée par l'entrée en vigueur des normes Euro V en octobre 2009 et Euro VI fin 2012 ainsi que par la mise en place de solutions ayant pour objectif de réduire la consommation de carburant des véhicules industriels.

322 000
Effectifs des constructeurs français dans le monde

L'implantation mondiale des constructeurs français d'automobiles

58

sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde, dont six en projet

EUROPE

France

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

Espagne

- (16) Barcelone (Nissan)
- (17) Palencia
- (18) Valladolid
- (19) Vigo
- (20) Villaverde

Italie

- (21) Val di Sangro

Portugal

- (22) Mangualde

République tchèque

- (23) Kolín

Roumanie

- (24) Pitesti (Dacia)

Royaume-Uni

- (25) Luton (General Motors)

Russie

- (26) Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- (27) Moscou (Volvo Trucks)
- (28) Togliatti (AvtoVAZ) (projet)

Slovaquie

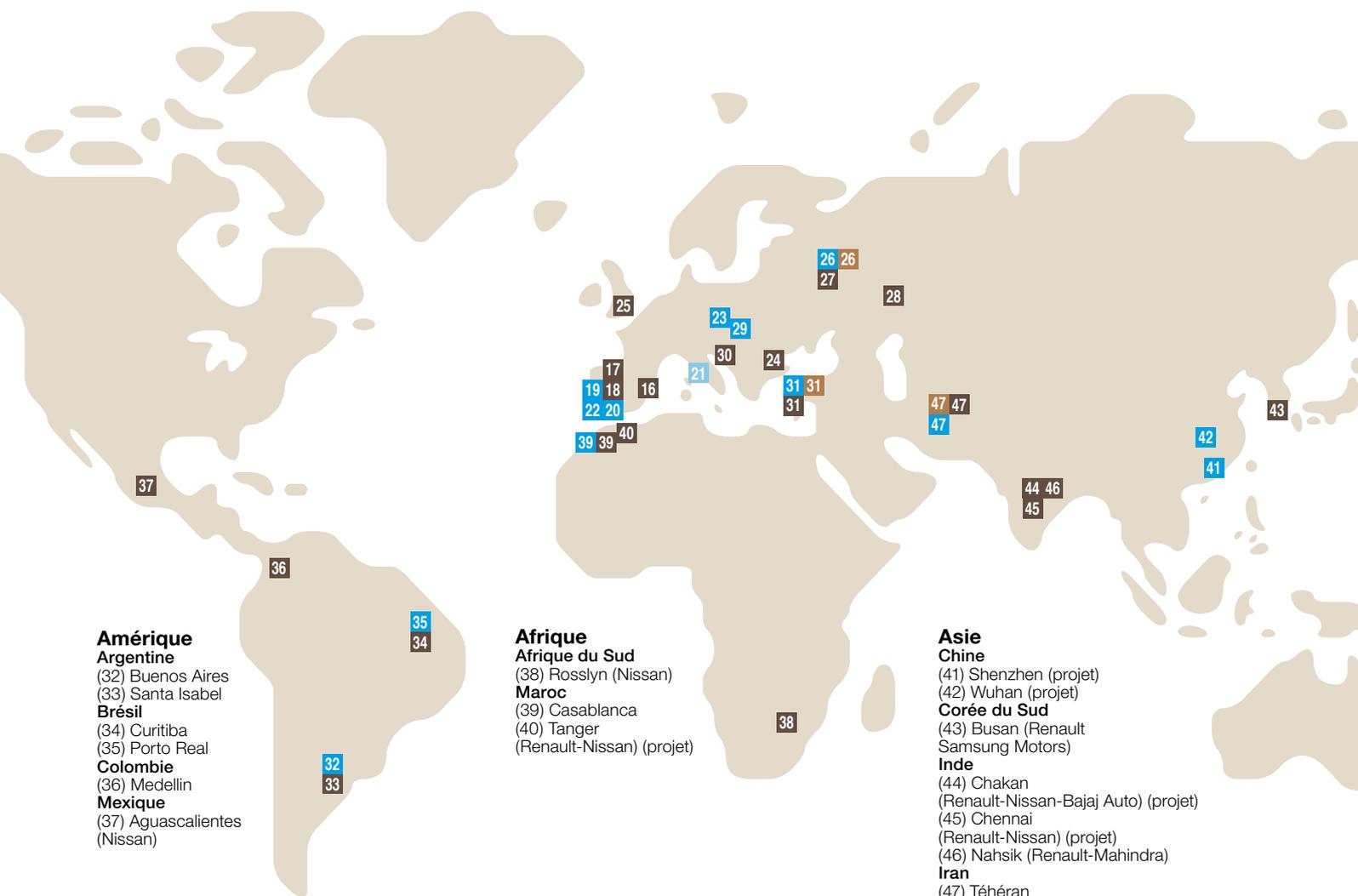
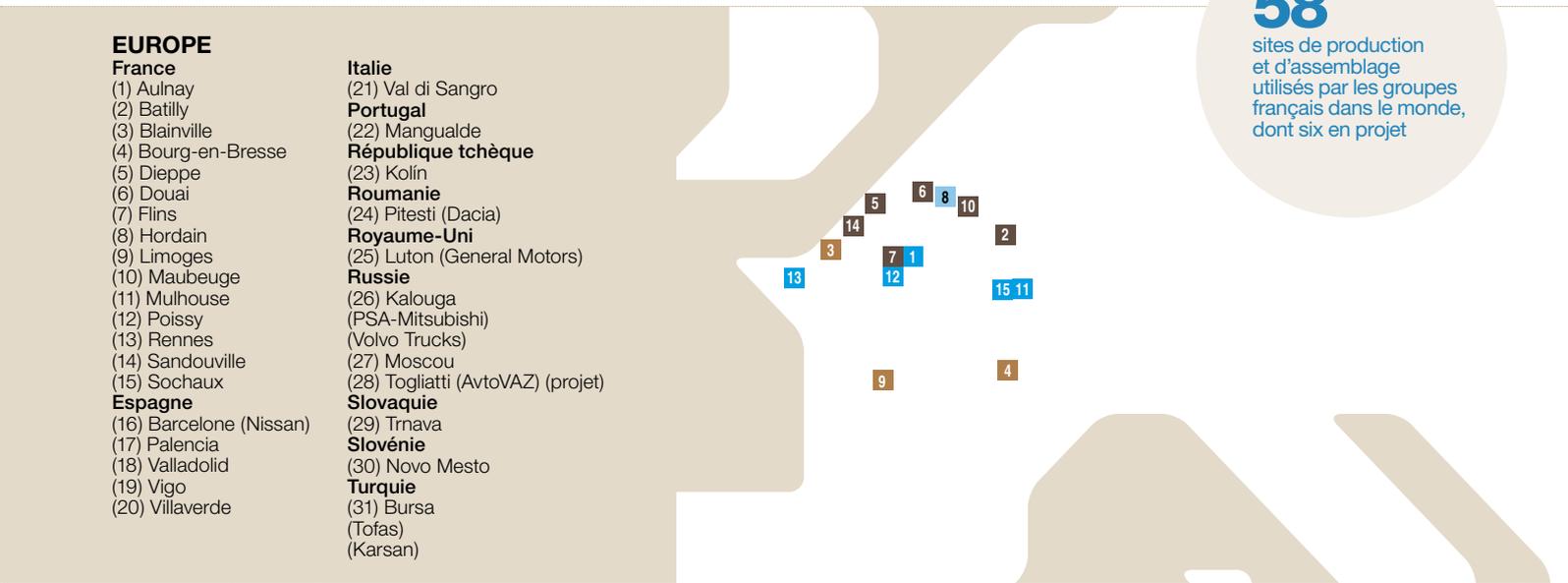
- (29) Trnava

Slovénie

- (30) Novo Mesto

Turquie

- (31) Bursa (Tofas) (Karsan)



Amérique

Argentine

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

Bésil

- (34) Curitiba
- (35) Porto Real

Colombie

- (36) Medellin

Mexique

- (37) Aguascalientes (Nissan)

Afrique

Afrique du Sud

- (38) Rosslyn (Nissan)

Maroc

- (39) Casablanca
- (40) Tanger (Renault-Nissan) (projet)

Asie

Chine

- (41) Shenzhen (projet)
- (42) Wuhan (projet)

Corée du Sud

- (43) Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- (44) Chakan (Renault-Nissan-Bajaj Auto) (projet)
- (45) Chennai (Renault-Nissan) (projet)
- (46) Nahsik (Renault-Mahindra)

Iran

- (47) Téhéran

■ PSA Peugeot Citroën ■ Sevel ■ Renault ■ Renault Trucks

La production mondiale des constructeurs français

Entre 2004 et 2008, la production mondiale des constructeurs français oscillait autour de 6 millions de véhicules.

En 2008 et 2009, elle a chuté respectivement de 6,1 % et de 7,7 % en raison de la crise mondiale. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 42 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3,0 % grâce, tout d'abord, à l'augmentation des débouchés en Europe hors France et, par la suite, à ceux hors d'Europe. Si la production de voitures particulières a baissé de 1,9 %, à 4,8 millions d'unités en 2009, celle de véhicules utilitaires légers (-37,1 %, à 533 000 unités) et celle de véhicules industriels (-65,2 %, à 21 000 unités), qui avaient encore progressé en 2008, ont été plus durement affectées par la crise.

LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE/PRODUCTION CUMULÉE PAR MODÈLE

Groupe/ Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2009	Production (en unités) Cumul à fin 2009
PSA PEUGEOT CITROËN				
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolín (Rép. tchèque)	465 100 / 448 900
Peugeot	1007	2005	Poissy	49 200
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Argentine, Iran	6 755 500
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E), Trnava (SI), Argentine, Brésil, Chine	1 730 800
Citroën	C2	2003	Aulnay, Chine	651 200
Citroën	C3	2002/2008	Aulnay, Poissy, Villaverde (E), Porto Real (Br), Trnava (SI)	2 371 100
Citroën	DS3	2009	Poissy	1 500
Peugeot	307	2001	Argentine, Chine	3 522 200
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux	643 500
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	100
Peugeot	3008	2009	Sochaux	64 700
Peugeot	5008	2009	Sochaux	21 900
Citroën	Xsara	1997	Rennes-la-Janais, Vigo (E), Porto Real (Br), Chine	3 372 600
Citroën	ZX	1991	Chine	-
Citroën	C4	2004	Mulhouse, Vigo (E), Argentine, Chine	1 743 800
Peugeot	405	1987	Iran	-
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janais	831 300
Peugeot, Citroën	4007, C-Crosser	2007	Japon (Mitsubishi)	30 300 / 29 200
Citroën	Xantia	1993	Iran	-
Citroën	C5/C6	2006/2008	Rennes-la-Janais	907 700 / 19 700
Peugeot	607	2000	Rennes-la-Janais	168 500
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	173 100 / 132 500
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	65 100 / 78 000
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine, Maroc	1 627 700 / 2 110 100
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	415 500 / 383 800
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	673 200 / 596 300
GROUPE RENAULT				
Renault	Twingo	1993/2007	Novo Mesto (SI), Colombie	2 476 537 / 390 048
Renault	Clio	1998/2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique	7 324 320
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)	538 305
Renault	Logan	2004	Russie, Brésil, Maroc, Colombie, Iran, Inde	606 934
Renault	Sandero	2007	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn)	133 473
Renault	Fluence	2009	Turquie	10 437
Renault	Mégane	1995/2002/2008	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Dieppe, Colombie	4 852 357 / 3 779 656 / 409 672
Renault	Laguna	2007	Sandouville	182 736
Renault	Vel Satis	2002	Sandouville	61 822
Renault	Espace	2002	Sandouville	320 330
Renault	Kangoo	1997/2007	Maubeuge, Maroc, Argentine	2 490 309 / 223 509
Renault	Master/Mascott	1997/1999	Batilly, Brésil	1 023 890 / 77 402
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)	404 834
Dacia	Logan	2004	Pitesti (Roumanie)	970 697
Dacia	Sandero	2008	Pitesti (Roumanie)	207 662
RSM	SM3	2002/2008	Busan (Corée du Sud)	368 086 / 46 187
RSM	SM5	2000	Busan (Corée du Sud)	651 646
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud)	89 304
RSM	SM7	2004	Busan (Corée du Sud)	96 508

Sources : CCFA, PSA Peugeot Citroën, Renault.

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.

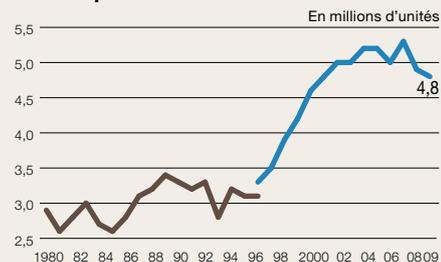
Cette production prend en compte le Renault Trafic II, assemblé par GM Europe au Royaume-Uni ou par Nissan en Espagne. De plus, les périmètres des groupes ont également évolué (lire les notes de la page 66).

Les débouchés des véhicules neufs de marques françaises

En 2009, pour la deuxième année consécutive et contrairement aux années précédentes, les débouchés nationaux des constructeurs français (+5,5%) ont plus progressé que les ventes hors de France (-10%) qui ont davantage subi la crise mondiale. En France, la forte présence des constructeurs français sur les segments bénéficiant des systèmes de soutien au marché (prime à la casse) ou d'amélioration environnementale (bonus/malus) leur ont permis d'augmenter leurs ventes dans un contexte difficile. Les marchés étrangers ont représenté de nouveau environ trois quarts des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers entre 1999 et 2001 et moins de 60% en 1990.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t

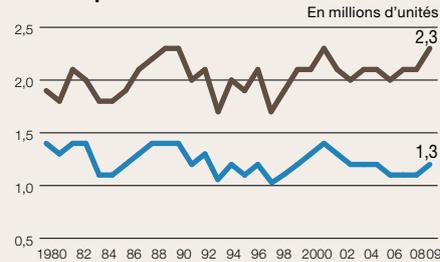


Véhicules industriels neuvs de plus de 5 t

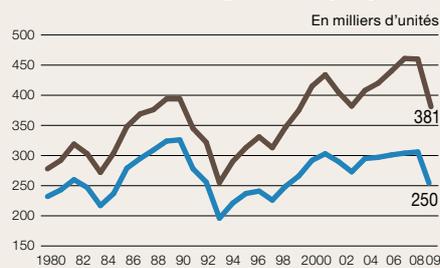


LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

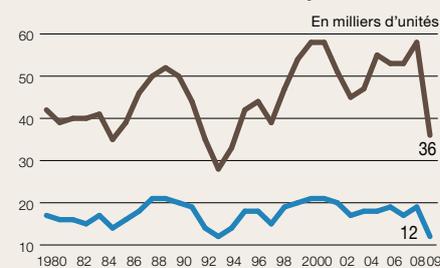
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t



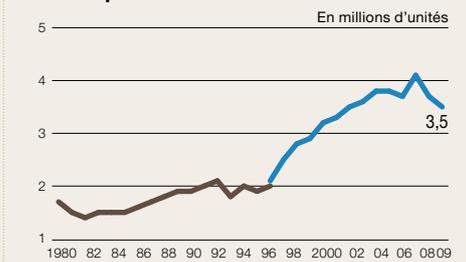
Véhicules industriels neuvs de plus de 5 t



— Immatriculations totales
— Immatriculations marques françaises

LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neuvs jusqu'à 5 t



Véhicules industriels neuvs de plus de 5 t



De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France étaient en phase ascendante. 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. Le cycle s'est inversé sur la période 2002-2007. La concurrence accrue et, par la suite, une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français n'avaient pas permis de consolider ces gains. En 2008, la hausse des volumes vendus s'explique par le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français, riche en modèles faiblement émetteurs de CO₂, en phase avec le système de bonus/malus. En 2009, le couplage de ce dispositif environnemental et du système de

la prime à la casse ont soutenu les ventes globales de voitures, et plus particulièrement celles des groupes français dont l'offre était adaptée.

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.

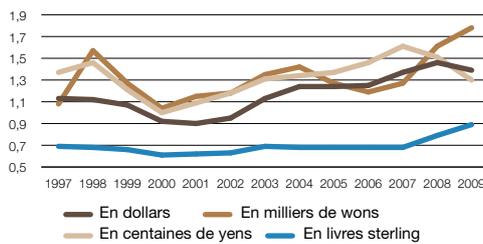
Les livraisons de voitures particulières hors de France se sont élevées à 3,5 millions d'unités, en baisse de 5%. Celles des véhicules utilitaires ont été fortement impactées par la crise. La chute a été de 37%, à près de 350 000 unités, pour les véhicules utilitaires légers et de 70%, à 12 000 unités, pour les véhicules industriels.

3 sur 4
véhicules produits par les constructeurs français sont vendus à l'étranger

Des facteurs de compétitivité de l'industrie automobile française

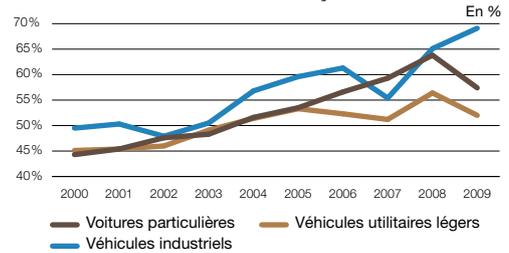
Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs communs à toute l'industrie, dont les coûts horaires de main-d'œuvre et le taux de change ainsi que d'autres propres au secteur automobile comme l'ouverture du marché socle à la concurrence, la difficulté à reporter la hausse des prix des matières premières aux clients finaux, etc. Les États généraux de l'industrie ont montré, par rapport aux autres pays de la zone euro, d'une part, la dérive des coûts horaires de main-d'œuvre depuis 2000 et, d'autre part, le poids particulièrement élevé des charges sociales en France.

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO



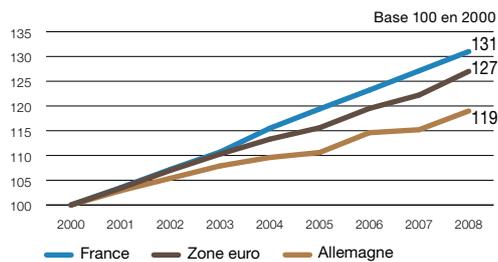
Source: FMI.

PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



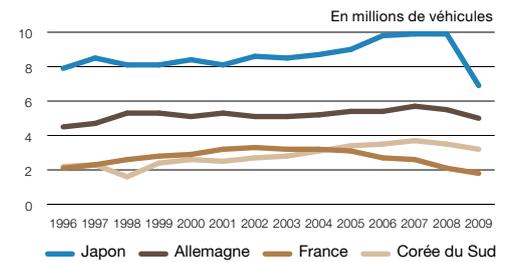
Source: CCFa.

ÉVOLUTION DU COÛT HORAIRE DE MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE



Source: États généraux de l'industrie. Calcul à partir de l'enquête Eurostat sur le coût horaire de la main-d'œuvre.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES



Sources: OICA, CCFa.



12 points

Différence de la hausse des coûts horaires de main-d'œuvre dans l'industrie manufacturière entre 2000 et 2008 en défaveur de la France par rapport à l'Allemagne

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 continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens.

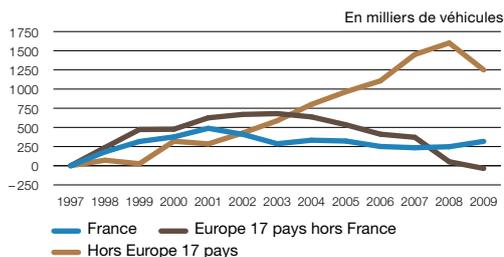
Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie (coûts salariaux, sociaux et fiscaux), il existe aussi des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale.

Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie française se situent les coûts horaires de main-d'œuvre. En France, le coût du travail, charges sociales incluses, est l'un des plus élevés de l'Union européenne, y compris de la zone euro. Il est supérieur à ceux du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Espagne, etc. et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Or, les coûts horaires de main-d'œuvre impactent l'ensemble de la filière industrielle, en particulier via la chaîne des fournisseurs.

De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange, en raison de la part significative et de plus en plus importante de sa production en dehors de la zone euro.

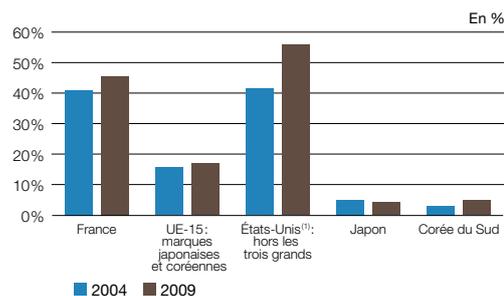
En outre, les prix des matières premières exprimés en euros ont connu depuis 2001 des hausses très significatives qu'il est extrêmement difficile de répercuter sur les prix de vente du fait de la concurrence et d'un pouvoir d'achat des ménages affecté par les hausses de prix notoires sur de nombreux postes : alimentaire, énergie, logement, etc. L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) de la branche automobile française depuis plusieurs années ; selon l'Insee, ils passent de 40% au début des années deux mille à 7% en 2008.

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



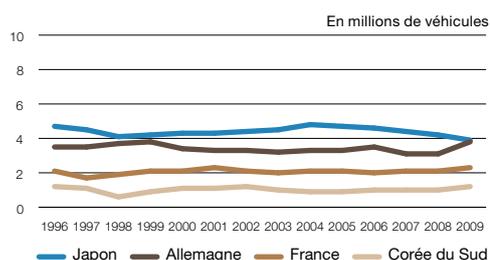
Source: CCFA.

PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



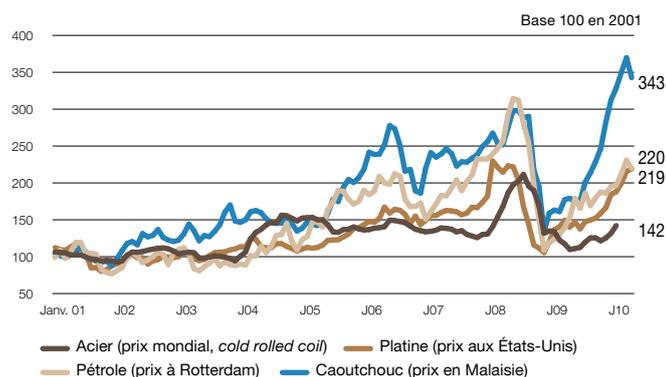
(1) États-Unis: pénétration calculée sur les véhicules légers. Les trois grands sont General Motors, Ford et Chrysler (hors marques européennes). Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES



Source: CCFA.

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Depuis début 2002, la remontée de l'euro a affecté la compétitivité des exportations françaises et les entreprises ont dû multiplier leurs efforts tant commerciaux qu'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. Les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses manifestes depuis le début de l'année 2001, malgré la chute observée sur le second semestre de l'année 2008, suivie d'un rebond. Début 2010, le caoutchouc apparaissait ainsi en très forte progression de 243%, atteignant un niveau record, le pétrole grimpeait de 119% et l'acier gagnait 42%.

La répercussion de ces hausses dans les prix de ventes finaux s'avère difficile dans 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 et économique. Enfin, du côté du secteur du transport routier de marchandises, qui achète des véhicules utilitaires légers et industriels, la morosité actuelle pèse sur la demande et les prix.

+119%
Hausse depuis 2001 du prix du baril de pétrole en euros à Rotterdam

L'industrie automobile face à la crise

L'automobile nécessite des liquidités, à court et à long terme, liées aux différents stades de sa vie :

de sa conception jusqu'à sa vente, en passant par les différentes étapes de sa production.

Bien durable pour les ménages et d'investissement pour les sociétés, l'automobile a vu ses ventes dans le monde, notamment dans les pays de l'OCDE, particulièrement affectées par la crise financière commencée en 2008, doublée ensuite d'une crise économique. Ces baisses significatives de chiffres d'affaires ont des répercussions similaires sur l'ensemble du secteur automobile. Le taux de marge de la branche automobile, mesuré par l'Insee, a rejoint les faibles niveaux observés au début des années mille neuf cent quatre-vingt, lors du deuxième choc pétrolier, rendant l'exercice des investissements et de la recherche plus difficile. Les différentes mesures gouvernementales (près de 600 000 primes à la casse en France, aides à la formation, chômage partiel, etc.) ont favorisé la gestion de cette crise, soutenant un secteur de l'automobile caractérisé par des fluctuations brutales et amples.

TAUX DE MARGE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE: RAPPORT ENTRE EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION ET VALEUR AJOUTÉE (EBE / VA)



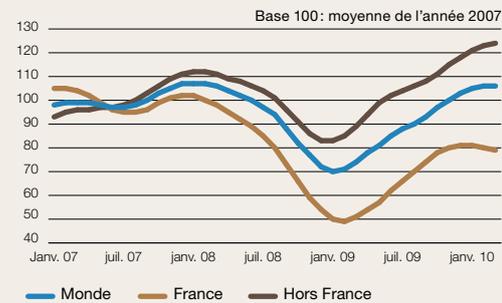
Source: Insee.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN FRANCE (MOYENNE SUR LES SIX DERNIERS MOIS DES DONNÉES BRUTES)



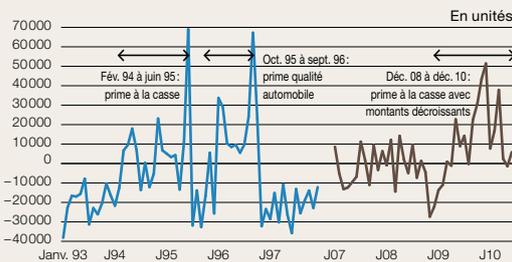
Source: CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES LÉGERS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN NOMBRE DE VÉHICULES: DONNÉES EN TENDANCE



Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE (POUR CHAQUE MOIS, ÉCART À LA MOYENNE DES MÊMES MOIS DES ANNÉES 1991 À 1999, PUIS DES ANNÉES 2004 À 2010)



Source: CCFA.

Simple au double

Amplitude de la production de véhicules légers en France par les constructeurs français entre, pendant, et avant la crise

La crise financière et économique a d'importantes répercussions sur le secteur automobile, de l'amont, en partant des fournisseurs, à l'aval, jusqu'à la vente/entretien de véhicules, en passant par le transport de marchandises, les fabricants de biens d'équipements ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement.

Le besoin de liquidités intervient aux différents stades susmentionnés. Depuis le processus de fabrication physique du véhicule jusqu'aux lieux de vente, de nombreux financements – dont les crédits interentreprises – interviennent déjà. Lors de la vente, les ménages et les sociétés ont très souvent recours aux crédits pour pouvoir financer ce bien durable.

Industrie capitaliste par essence, l'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, etc.), amortis sur de longues périodes. Lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des phases de recherche sur plusieurs années, dans une démarche de progrès permanent afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement (réduction des gaz à effet de serre, etc.). Des recherches sont ainsi actuellement menées pour des applications à plus long terme. La baisse de la pénétration des constructeurs français sur le

marché socle européen à partir de 2004, après la hausse significative observée entre 1997 et 2003, les difficultés à répercuter sur les prix de vente l'accroissement du coût des matières premières ainsi que l'effondrement du marché européen en 2008 sont des explications à la chute, mesurée par l'Insee, du taux de marge de la branche automobile, dont le niveau est revenu à celui du début des années mille neuf cent quatre-vingt, à l'époque du deuxième choc pétrolier. Il convient de rappeler que l'EBE est, avec le financement, l'une des sources de liquidités pour les investissements futurs.

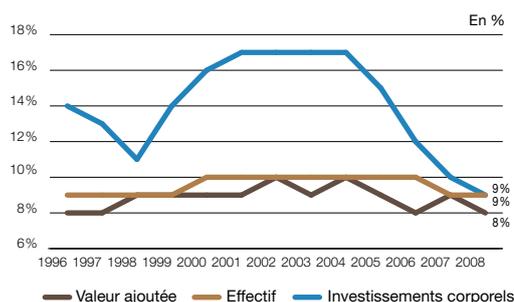
Les mesures de soutien mises en place dans de nombreux pays européens (France, Allemagne, etc.) ont permis de stabiliser, en 2009, le marché de la voiture neuve en Europe occidentale. En France, près de 600 000 primes à la casse ont été remboursées selon le ministère de la Relance, et une sortie progressive du système a été mise en place tout au long de l'année 2010. D'autres mesures gouvernementales, telles les aides à la formation ou le chômage partiel, ont favorisé la gestion de cette crise, permettant notamment de conserver les effectifs, dans un contexte où la production de véhicules légers en France par les constructeurs français a été divisée par deux entre le niveau moyen de l'année 2007 et le point bas du début de l'année 2009.

Les ratios économiques du secteur automobile en France

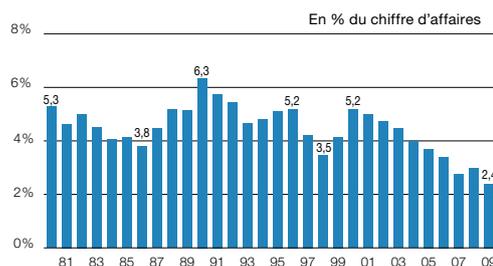
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : après avoir été supérieure à 16% depuis le début de la décennie 2000, la part de l'industrie automobile dans les investissements corporels réalisés par l'industrie manufacturière et énergétique a reculé à 9% en 2008, dans un contexte de stagnation, puis de chute des marchés occidentaux de véhicules neufs.

Compte tenu du développement des demandes sociétales, l'industrie automobile investit d'avantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (lire les deux pages suivantes) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

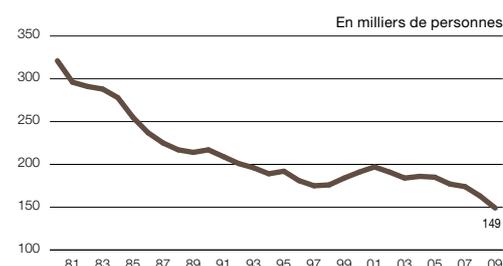
LA PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ET ÉNERGÉTIQUE⁽¹⁾



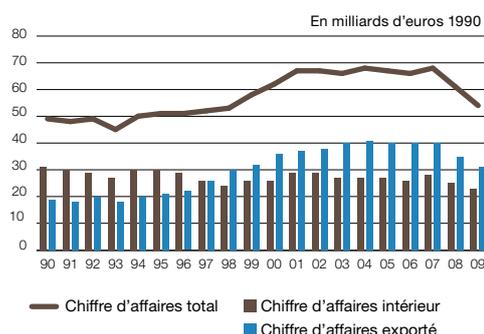
INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



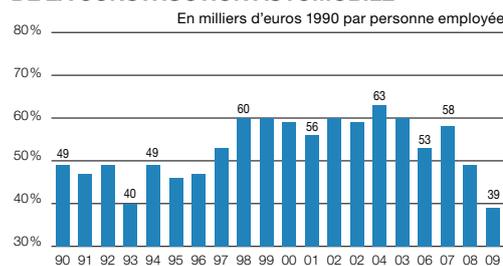
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE⁽¹⁾



(1) Estimations du CCFR pour les années 2008 et 2009 : lire aussi les pages 72 et 73.

9%
Part de l'industrie automobile dans les effectifs de l'industrie manufacturière et énergétique en 2008 en France

Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'industrie et désormais rattaché à l'Insee, produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Une importante rénovation de ces enquêtes est en cours, expliquant pourquoi les données ne sont pas disponibles après l'année 2007. En outre, les futures données seront diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique.

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 (lire aussi la page 53).

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 puis chute du marché d'Europe occidentale de véhicules neufs accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. Elle a retrouvé en 2009 son point bas de l'année 1993.

Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré plus de 2% de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit près de 2 milliards d'euros. Les frais de recherche et développement (lire la page suivante) ne sont pas inclus dans ces chiffres. La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990 où elle atteignait 38%, oscillant désormais autour de 60%.

Les dépenses de recherche et développement de la branche automobile

En 2007, l'industrie automobile n'est pas restée, pour la première fois depuis 1999, la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises. Les budgets de R&D de l'industrie automobile ont suivi ceux de l'industrie pharmaceutique et précédé ceux de la construction aéronautique et spatiale. Ses dépenses se sont élevées à 4,6 milliards d'euros, soit 15 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises. Après avoir très fortement augmenté entre 1998 et 2005 (+ 70 %), les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont atteint par la suite un palier avoisinant 4,5 milliards d'euros. En 2007, elles représentaient 27 % de la valeur ajoutée brute de la branche. À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importantes recherches pour, entre autres, garantir la fiabilité du véhicule tout au long de sa durée de vie, assurer la sécurité des utilisateurs et préserver l'environnement.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2007

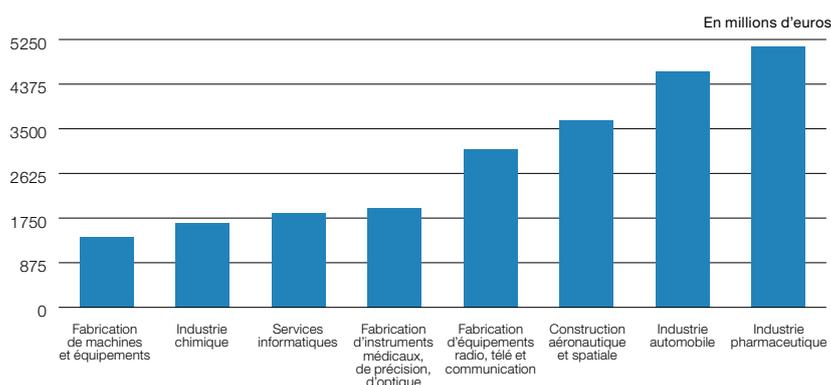
	DIRDE ⁽¹⁾	DERDE ⁽²⁾	Budget Total		Dont financement public ⁽³⁾	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie pharmaceutique	3544	1565	5109	16,5 %	44	1,6 %
Industrie automobile	3457	1164	4621	14,9 %	19	0,7 %
Construction aéronautique et spatiale	2673	1000	3673	11,9 %	1013	35,9 %
Fabrication d'équipements radio, télé et communication	2575	523	3098	10,0 %	446	15,8 %
Fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique	1551	385	1937	6,3 %	394	14,0 %
Services informatiques	1741	107	1848	6,0 %	102	3,6 %
Industrie chimique	1416	226	1642	5,3 %	67	2,4 %
Fabrication de machines et équipements	1135	251	1386	4,5 %	276	9,8 %
Fabrication de machines et appareils électriques	1081	294	1375	4,4 %	17	0,6 %
Énergie et extraction de produits énergétiques	808	240	1047	3,4 %	10	0,3 %
Caoutchouc et plastiques	758	93	851	2,7 %	12	0,4 %
Services de transport et de communications	809	s	809	2,6 %	14	0,5 %
Autres branches	2921	643	3564	11,5 %	411	14,5 %
TOTAL	24470	6490	30960	100,0 %	2824	100,0 %

(1) DIRDE: Dépenses intérieures de recherche et développement.
 (2) DERDE: Dépenses extérieures de recherche et développement.

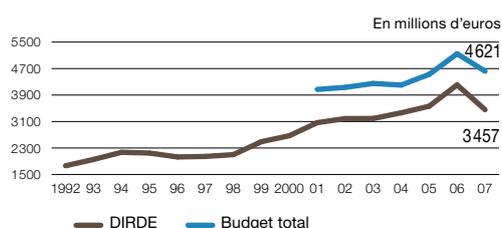
(3) Hors crédits d'impôt recherche.
 s: secret statistique.
 r: réserve.

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 2007 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 R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. Le budget total de R&D se décompose en dépenses intérieures (DIRDE), qui représentent les travaux effectués en France, quelle que soit l'origine des fonds, et en dépenses extérieures (DERDE), correspondant aux travaux de R&D confiés à d'autres entreprises ou à des organismes publics de recherche. Une partie de ces dernières dépenses peut être réalisée à l'étranger. De 1999 à 2006, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile, elle est deuxième en 2007. En outre, elle génère un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. En 2007, 20 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 31 000 personnes en équivalent temps plein (dont 14 600 chercheurs) faisaient partie en 2007 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 41 % par rapport à 1998 (+ 127 % pour les chercheurs). Selon l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), les groupes PSA Peugeot Citroën Automobiles (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2009 aux deux premières places du palmarès des principaux déposants de brevets; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient classés dans les 20 premiers.

4,6 Md€
 Budget de recherche et développement de l'industrie automobile en France en 2007

les pôles de compétitivité automobiles en France

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises (grands groupes et PME/PMI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs. Ils offrent par ailleurs de nombreux services: intelligence économique, aide au dépôt de brevets, mise en réseau, etc. Leur rôle est d'être un levier de la compétitivité de l'économie française, en accentuant ses capacités d'innovation et en encourageant l'ancrage et la structuration sur leurs territoires.

En 2009, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles au sein desquels elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable. L'action est transversale et associe les constructeurs, les équipementiers, les PME/PMI innovantes, les laboratoires de recherche et les organismes de formation, dont les universités. En 2008, 383 entreprises étaient impliquées dans les pôles de compétitivité automobiles.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2008⁽¹⁾

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR	MTA
À vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale	centre technique
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	103	98	77	54	51
dont PME (moins de 250 salariés)	66	54	43	25	24
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes)	18 973	34 391	16 118	16 560	44 881
Dépenses prévisionnelles des organismes publics dans des projets du pôle (en milliers d'euros)	50 925	18 269	12 930	1 709	15 929
Dépenses prévisionnelles des établissements d'entreprises dans des projets du pôle (en milliers d'euros)	99 799	29 452	23 382	5 482	71 166
Dépenses prévisionnelles totales (en milliers d'euros)	150 724	47 721	36 312	7 191	87 095
Nombre de projets labellisés	52	25	21	9	20

(1) Les informations relatives aux membres 2008 des pôles sont des données de l'année 2007.
Sources: enquête DGCIS, Insee, DIACT, pôles de compétitivité.

Le pôle Mov'eo (www.pole-moveo.org), à vocation mondiale, s'étend sur les régions Île-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie. Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité, avec le développement des complémentarités entre les modes individuels et collectifs ainsi que l'amélioration des performances: consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. Deux nouveaux domaines d'activité ont été créés en 2009 sur les systèmes de stockage d'énergie ainsi que sur les démonstrateurs et véhicules décarbonés, portant à sept les thématiques du pôle. L'ampleur du périmètre géographique de ce pôle ouvre de vastes opportunités en termes de développement des bassins d'emploi existants et de création de nouvelles activités.

Le pôle Mobilité et Transports avancés (www.pole-mta.com) basé en Poitou-Charentes bénéficie d'une forte expertise sur les modes de propulsion alternatifs: véhicules hybrides et électriques, biocarburants, énergie embarquée. L'expérimentation, le développement, la production et l'exploitation des véhicules électriques constituent une activité phare.

Depuis le début de l'année 2009, les pôles Mov'eo et MTA ont engagé un rapprochement du fait du caractère complémentaire de leurs activités respectives. MTA doit se transformer en centre technique et de tests spécialisé dans la « mobilité propre », laissant ses membres rejoindre Mov'eo.

Le pôle Véhicule du futur (www.vehiculedefutur.com) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction croissante avec l'Allemagne et la Suisse. Le pôle vise à anticiper pour les années à venir les activités industrielles, les orientations technologiques et les attentes du client autour de plusieurs axes: réduction de la consommation et des émissions des moteurs, amélioration de l'habitacle, développement de nouveaux types de véhicules, outils de gestion du trafic, systèmes de conception et de production, recherches sur les matériaux et les procédés, excellence industrielle au service des entreprises. En 2009, un programme piloté par ce pôle et visant à améliorer la compétitivité des PME de la filière automobile s'applique désormais à l'ensemble du territoire.

L'ambition du pôle Lyon Urban Truck & Bus (www.lutb.fr) est d'apporter des réponses aux défis posés par la croissance des besoins de mobilité des personnes et des marchandises en ville. Il coordonne des activités structurantes pour la région: constructeurs, opérateurs de transport, centres de recherche.

Les activités du pôle LUTB portent sur l'optimisation des filières énergétiques (moteur diesel, hybridation, gaz, biocarburants, etc.) pour les véhicules industriels (camions et bus), la sécurité, la sûreté (utilisateurs des transports collectifs, chauffeurs routiers, marchandises, matières dangereuses, etc.), l'architecture et le confort, les systèmes télématiques (ITS) et la modélisation des déplacements. Fin 2009, un projet de démonstrateur de système de transport de marchandise en milieu urbain et coordonnant l'ensemble des programmes de recherche du pôle a été lancé.

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), le pôle iDforCAR (www.id4car.org) vise l'excellence de la filière automobile, dont les PME/PMI, par le développement du savoir-faire dans les véhicules de petite série et les véhicules spécifiques, domaine fortement concurrentiel à l'échelle mondiale. Le pôle intervient à la fois sur les processus et les produits: systèmes embarqués (aide à la conduite, interfaces de communication, fiabilité), recherche sur les matériaux utilisés et l'architecture (poids, solidité, recyclabilité), maîtrise de l'ingénierie et des processus industriels pour les petites séries, qualité perçue – notamment sensorielle – du véhicule fini et écoconception des véhicules.

127

Nombre de projets labellisés par les pôles automobiles en 2008



Le commerce extérieur automobile

L'année 2009 a été une année de crise marquée par une contraction sans précédent du commerce mondial.

Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont chuté de 26 %, à 35 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée l'un des premiers secteurs exportateurs aux côtés des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire, etc. En 2008, quatre entreprises du secteur se situaient parmi les neuf premiers exportateurs. Le solde de la branche automobile continue de se dégrader (-4,7 milliards d'euros), affecté notamment par le dynamisme de la demande du marché français en petites voitures produites dans des pays à structure de coûts moins élevés, et par le fort recul des gammes supérieures en Europe, limitant les débouchés des usines domestiques des constructeurs français. Le solde positif du poste « pièces et moteurs » est resté quasi stable à 3,9 milliards d'euros. Il profite notamment du maintien de la production sur les sites hors de France des constructeurs français, qui s'appuient sur des approvisionnements français, par exemple en matière de groupes motopropulseurs.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

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)									
2008	18,1	2,4	3,7	21,2	45,4	1,2	46,6	406,5	11,5 %
2009	13,7	1,4	1,8	16,7	33,6	1,0	34,6	336,0	10,3 %
Variation 2009/2008 en %	-24,2	-42,6	-51,1	-21,0	-25,9	-18,9	-25,8	-17,3	
IMPORTATIONS									
(CAF)									
2008	24,1	3,4	3,8	17,2	48,5	1,0	49,5	477,8	10,4 %
2009	20,8	2,1	2,3	12,8	38,0	1,2	39,2	393,1	10,0 %
Variation 2009/2008 en %	-13,5	-38,6	-40,0	-25,7	-21,7	+23,2	-20,8	-17,7	
SOLDES									
2008	-6,0	-1,0	-0,1	+4,0	-3,2	+0,2	-3,0	-71,4	
2009	-7,2	-0,7	-0,5	+3,9	-4,4	-0,2	-4,7	-57,1	
TAUX DE COUVERTURE⁽²⁾									
2008	75	72	97	123	93	123	94	85	
2009	66	67	79	131	88	81	88	85	

(1) Non 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 : données des Douanes traitées par le CCFA, les comptes de la Nation, base 2000.

En 2009, la part des exportations (importations) de la branche automobile dans l'ensemble des exportations (importations) de biens a représenté 10 %. En 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs, elle atteignait respectivement 12 et 9 %.

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, le recul de la production en France et la hausse des importations consécutive à la grande ouverture du marché français aux constructeurs étrangers se sont traduites par une vive baisse de l'excédent, devenu un déficit en 2007. La crise mondiale a aggravé le déficit en 2008 et 2009.

Le déficit de la balance des échanges de véhicules utilitaires légers a diminué pour s'établir à 0,7 milliard d'euros dans la crise. Les exportations de véhicules utilitaires légers et de véhicules industriels ont respectivement chuté de 42,6 % à 1,4 milliard d'euros, et de 51,1 %, à 1,8 milliard d'euros.

Les flux de pièces et moteurs ont baissé : -25,7 % pour les importations et -21,0 % pour les exportations. Le solde est ainsi resté quasi stable, à 3,9 milliards d'euros.

PALMARÈS DES EXPORTATEURS - ANNÉE 2008

Rang	Entreprise ⁽¹⁾
2	Peugeot Citroën Automobiles SA
3	Renault SAS
7	Renault Trucks
9	Automobiles Peugeot

(1) Dans le palmarès, les Douanes retiennent l'entreprise et non le groupe.
Source : Douanes.

10%

Part des produits automobiles dans les exportations de biens de la France en 2009



Le commerce extérieur automobile

Le solde négatif des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) s'est accentué en 2009, à -4,4 milliards d'euros (-3,2 milliards en 2008). Il s'est réparti en un déficit de 5,6 milliards d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 1,2 milliard d'euros avec l'extra UE-27 (respectivement -6,1 et +2,9 milliards en 2008).

Le déficit du solde automobile provient du résultat observé hors UE-27 qui décroît en raison de la crise des marchés automobiles et de l'intensité de la concurrence.

Le solde positif avec l'extra UE-27 diminue à 1,2 milliard d'euros. La crise a pesé sur les exportations hors UE, mais les échanges dans de nombreux pays se soldent toujours par des excédents significatifs : Algérie (770 millions d'euros), Iran (590 millions d'euros), Suisse (460 millions d'euros) et Brésil (290 millions d'euros).

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros

	1985	1990	2000 ⁽¹⁾	2005	2006	2007	2008	2009
Ensemble	4,57	4,13	9,84	8,21	5,28	1,02	-3,19	-4,42
INTRA CEE (12 pays)	0,29	0,45						
INTRA UE (15 pays)			5,80	4,11	1,80	-1,18	-5,04	-3,11
INTRA UE (25 pays)				4,42	1,38	-2,10	-6,24	-5,41
INTRA UE (27 pays)					1,79	-1,83	-6,06	-5,63
dont : Allemagne	-1,62	-2,20	-3,75	-5,54	-5,94	-7,46	-8,07	-6,09
Autriche			0,33	0,43	0,39	0,38	0,37	0,31
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,23	2,49	2,47	2,42	2,12
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,32	0,31	0,29	0,10
Espagne	-0,55	-0,14	1,55	0,46	-0,15	-1,44	-2,92	-1,62
Finlande			0,17	0,23	0,18	0,15	0,13	0,06
Italie	0,59	0,13	0,58	1,56	0,49	0,70	0,21	0,77
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,37	0,22	0,17	0,27	-0,01
Pologne				0,15	-0,20	0,13	0,01	-0,38
Portugal	0,12	-0,12	0,50	0,51	0,28	0,35	0,26	0,04
République tchèque				-0,21	-0,43	-0,65	-0,69	-1,00
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	2,81	3,10	2,94	2,04	1,06
Slovénie				0,05	0,11	-0,16	-0,27	-0,46
Suède			0,14	0,07	-0,09	-0,24	-0,43	-0,01
EXTRA CEE (12 pays)	4,27	3,69						
EXTRA UE (15 pays)			4,04	4,10	3,48	2,20	1,85	-1,31
EXTRA UE (25 pays)				3,79	3,90	3,12	3,05	0,99
EXTRA UE (27 pays)					3,49	2,85	2,87	1,21
dont : Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,20	0,18	0,20	0,12	0,08
Pologne			0,25					
République tchèque			-0,01					
Slovénie			0,15					
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,57	0,47	0,47	0,45	0,46
Turquie		0,17	0,55	0,13	-0,26	-0,66	-0,86	-0,94
Yougoslavie	0,03	0,07						
Canada	0,12	0,15	-0,02	0,02	0,05	0,02	0,02	0,03
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,41	0,35	0,15	0,07	0,22
Mexique	0,00	-0,01	0,03	0,13	0,12	0,10	0,05	0,03
Argentine		0,06	0,38	0,17	0,28	0,33	0,27	0,19
Brésil		0,07	0,25	0,19	0,27	0,32	0,36	0,29
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,52	0,67	0,65	0,81	0,77
Maroc		0,18	0,12	0,17	0,17	0,21	0,27	0,28
Nigéria		0,14	0,15	0,08	0,16	0,12	0,06	0,02
Tunisie		0,11	0,17	0,08	0,09	0,07	0,08	0,10
Arabie Saoudite		0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,08	0,06
Chine		0,05	0,09	0,26	0,51	0,30	0,16	0,19
Corée du Sud		0,02	-0,22	-0,47	-0,50	-0,48	-0,40	-0,30
Iran		0,10	0,15	0,92	0,66	0,53	0,80	0,59
Japon	-0,43	-0,63	-1,04	-1,67	-1,78	-1,63	-1,42	-1,60
Taiwan	0,03	0,14	0,02	-0,02	-0,02	-0,02	-0,04	-0,03

(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 1,2 milliard d'euros en 2007. Ce dernier s'est creusé en 2008, à -5 milliards d'euros, et réduit à 3,1 milliards d'euros en 2009. Entre 2008 et 2009, la baisse du solde négatif s'explique notamment par l'amélioration des échanges avec l'Italie (de 0,2 milliard d'euros à 0,8), et par le moindre déficit avec l'Espagne (de -2,9 milliards d'euros à -1,6) et l'Allemagne (de -8,1 milliards d'euros à -6,1) après l'instauration d'une prime à la casse dans ces pays afin de soutenir le marché.

Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile industriel est déficitaire de 2,5 milliards d'euros en 2009 après -1,0 milliard d'euros en 2008, en raison de la montée en puissance des implantations locales et d'une chute des marchés locaux.

Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 1,2 milliard d'euros. Les échanges avec l'Amérique latine et l'Afrique du nord demeurent favorables. Le déficit avec le Japon et la Corée du Sud réunis est quasi stable, à -1,9 milliard d'euros.

1,2 Md€

Excédent des échanges automobiles industriels de la France en 2009 avec le hors UE-27

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. En 2009, elles ont représenté 71 % des immatriculations totales, en baisse de sept points par rapport à 2008, en raison notamment de la progression de la gamme inférieure sur le marché français.

Au niveau du parc, 56 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2010 étaient équipées d'un moteur diesel.

En 2009, 1,8 million de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit une baisse de 25 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale est en recul par rapport à 2008 (41 %) et plus encore par rapport à 2004 (47 %).

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	Variation 2009-2008 en %
Production							
En unités	804007	1 036 796	1 648 448	2 328 108	2 018 059	1 823 626	-21,2
En % de la production totale	24,4 %	34,0 %	35,8 %	45,0 %	41,2 %	37,9 %	
Exportations							
En unités	292 061	472 087	975 038	1 500 989	1 400 805	1 211 875	-20,7
En % des immatriculations totales	15,5 %	25,5 %	33,7 %	39,1 %	34,7 %	31,1 %	
Immatriculations							
En unités	762 054	897 698	1 046 485	1 466 296	1 620 980	1 628 495	+4,2
En % des immatriculations totales	33,0 %	46,5 %	49,0 %	69,2 %	77,5 %	70,7 %	
Parc							
En unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	14 348 000	16 753 000	17 458 000	+9,6
Parc total				30 100 000	30 850 000	31 050 000	
En % du parc total	16,0 %	27,6 %	35,6 %	47,7 %	54,3 %	56,2 %	

Source: CCFA.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2009

Rang	Marque	Modèle	% marché du diesel
1	Renault	Mégane	9,3
2	Peugeot	206-207	8,5
3	Renault	Clio	7,1
4	Citroën	C4-Xsara	6,6
5	Peugeot	307-308	5,0
6	Citroën	C3	4,6
7	Volkswagen	Golf	2,5
8	Ford	Focus	2,1
9	Ford	Fiesta	2,1
10	Citroën	C5	2,0

Source: CCFA.

7 sur 10

voitures particulières neuves immatriculées en France sont à motorisation diesel



En 2009, la France occupe toujours la première place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1 628 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, devant l'Allemagne avec 1,2 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel plus sobres et plus performants suscitent toujours un réel engouement.

En Europe, la pénétration du diesel diminue de plus de 6 points à 46 %, soit 6,3 millions d'unités. En raison de la crise, la production de voitures à motorisation diesel et les exportations diminuent de 21 %.

Les immatriculations de voitures neuves par modèle, par gamme et par carrosserie

Sur un marché concurrentiel, les constructeurs français renouvellent régulièrement leur offre (nouveaux modèles, restylages), tout en l'élargissant. Ils conservent toutefois au catalogue d'anciens modèles et en proposent de nouvelles versions (monospace court, monospace long, break, cabriolet, coupé, crossover), tournés vers la « multifonctionnalité » ; ils peuvent ainsi satisfaire une demande de plus en plus diversifiée.

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

Pour l'année 2010, la forte présence des groupes français dans une gamme inférieure dynamisée par le bonus/malus et la prime à la casse, le renouvellement actif des modèles existants (Citroën C4 et C4 Picasso, Mégane CC) et le lancement de nouveaux modèles (Peugeot RCZ et Renault Wind) devraient leur permettre de faire face à la forte concurrence.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2009

Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Peugeot	206-207	8,2	16	Opel	Corsa	1,6
2	Renault	Mégane	6,9	17	Citroën	C5	1,4
3	Renault	Clio	6,5	18	Toyota	Yaris	1,3
4	Citroën	C4-Xsara	4,9	19	Fiat	500	1,1
5	Renault	Twingo	4,7	20	Renault	Laguna	1,1
6	Citroën	C3	4,7	21	Seat	Ibiza	1,0
7	Peugeot	307-308	3,9	22	Fiat	Punto	1,0
8	Ford	Fiesta	2,2	23	Peugeot	3008	1,0
9	Volkswagen	Golf	2,0	24	Dacia	Logan	0,9
10	Volkswagen	Polo	1,9	25	Renault	Kangoo	0,9
11	Citroën	C1	1,8	26	Fiat	Panda	0,9
12	Dacia	Sandero	1,7	27	Nissan	Qashqai	0,9
13	Peugeot	107	1,7	28	Citroën	C2	0,9
14	Renault	Modus	1,6	29	Citroën	Berlingo	0,8
15	Ford	Focus	1,6	30	Mini	Mini	0,8

Source: CCFA.

+ 11 points

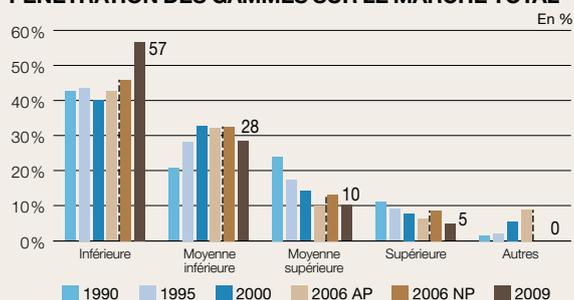
Hausse de la part des voitures particulières neuves de la gamme inférieure dans les immatriculations totales entre 2007 et 2009

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

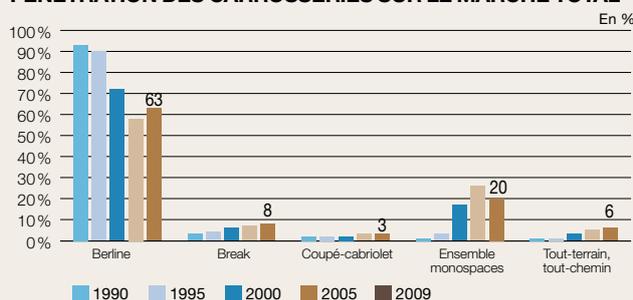
Gamme	1990		2000		2006 AP ⁽¹⁾		2006 NP ⁽¹⁾		2008		2009	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Inférieure	986532	42,7	855161	40,1	871788	42,6	938409	45,9	1052757	50,3	1304706	56,7
Moyenne inférieure	477631	20,7	695146	32,6	659096	32,2	664714	32,5	661655	31,6	654079	28,4
Moyenne supérieure	555053	24,0	303028	14,2	204955	10,0	267108	13,1	254475	12,2	233460	10,1
Supérieure	256381	11,1	163293	7,7	127685	6,2	175418	8,6	122442	5,9	110104	4,8
Autres	33533	1,5	117256	5,5	182221	8,9	96	0,0	40	0,0	49	0,0
TOTAL	2309130	100,0	2133884	100,0	2045745	100,0	2045745	100,0	2091369	100,0	2302398	100,0

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite: lire la page 14 (AP: ancien périmètre, NP: nouveau périmètre). La série spéciale Transit Temporaire est intégrée à partir de 2004. Source: CCFA.

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		1995		2000		2005		2008		2009	
	unités	%										
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 233 166	58,2	1 266 633	60,6	1 446 314	62,8
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	150 656	7,1	192 377	9,2	172 800	7,5
Coupé-cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	60 134	2,8	53 969	2,6	68 969	3,0
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	543 821	25,7	459 342	22,0	468 644	20,4
dont monospace compact	-	-	-	-	241 190	11,3	292 162	13,8	278 033	13,3	240 828	10,5
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	113 655	5,4	102 493	4,9	132 942	5,8
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	16 129	0,8	16 555	0,8	12 729	0,6
TOTAL	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 117 561	100,0	2 091 369	100,0	2 302 398	100,0

Source: CCFA.

Les voitures particulières d'occasion

En 2009, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont comme au cours des années précédentes dépassé 5 millions d'unités, atteignant 5 240 000 unités. La crise affecte généralement moins le marché de l'occasion que celui du neuf; néanmoins en 2009, les dispositifs du Gouvernement (prime à la casse, bonus/malus) ont soutenu davantage le marché du neuf et le marché de l'occasion a baissé de 3%.

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

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

LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 118	2 046	2 110	2 091	2 302
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 383	5 466	5 571	5 393	5 240
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,5	2,7	2,6	2,6	2,3
Voitures de moins de cinq ans	% VO		52	40	40	40	38	37	38
dont: voitures de moins de un an	% VO		12	12	10	9	9	8	7
voitures de moins de un an	% VN		25	29	25	24	23	22	17
Voitures de plus de cinq ans	% VO		48	60	60	60	62	63	62
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	30 100	30 400	30 700	30 850	31 050
Rapport occasion/parc	%	23,2%	20,2%	18,1%	17,9%	18,0%	18,1%	17,5%	16,9%

Source: CCFSA.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



LE RAPPORT OCCASION/PARC



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

Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de cinq ans. Ils représentent environ la moitié du marché total.

Il s'échange ainsi entre 4 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2009, la demande en voitures neuves a augmenté de 10,7%, à 2,3 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion a

diminué de 2,8%, à 5,2 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf s'est réduit à 2,3 (soit - 0,3 point). La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves. Elle est affectée néanmoins par des mesures de stimulation du marché du neuf (système bonus/malus, prime à la casse, etc.).

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 2009.

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 384 000 immatriculations, soit 17% du marché du neuf, en baisse de cinq points par rapport à l'année précédente suite à l'impact de la prime à la casse sur les prix des véhicules neufs. 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 7% en 2009 (12% en 2001).

5 ans

Durée moyenne de détention d'un véhicule par un ménage en 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 quatre départements d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique et La Réunion) sont désormais compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations depuis 1998.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est exceptionnellement plus forte en 2009 dans les DOM (1,7 %) qu'en France métropolitaine (1,6 %), en raison de l'écroulement de ce marché en métropole. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est toujours supérieure (16,5 %, contre 14,2 % en métropole). En 2009, le nombre d'immatriculations de véhicules légers neufs a diminué de 8 % par rapport à l'année précédente. La dégradation du marché outre-mer a été significative, alors que la métropole a bénéficié d'une hausse de 6 %. La prime à la casse a également soutenu les ventes de voitures particulières, mais la crise et, plus spécifiquement dans les Antilles, le contexte social de début 2009 ont pesé plus lourdement. Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers ; leur part de marché est ainsi passée en dessous de 50 % depuis 2006. En revanche, ils résistent mieux sur le marché des véhicules utilitaires légers.

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

Voitures particulières neuves	2000	2005	2007	2008	2009	Variation 2009-2000	Variation 2009-2008
Guadeloupe	13 691	14 359	15 539	14 295	14 084	2,9 %	-9,4 %
Guyane	4 031	4 085	4 437	4 357	4 446	10,3 %	0,2 %
Martinique	14 424	14 749	14 666	13 679	13 142	-8,9 %	-10,4 %
Réunion	21 463	25 142	24 819	23 267	20 935	-2,5 %	-15,6 %
TOTAL DOM	53 609	58 335	59 461	55 598	52 607	-1,9 %	-11,5 %

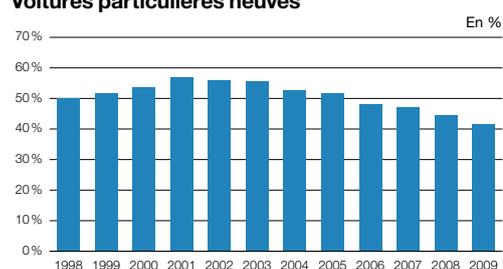
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 t)	2000	2005	2007	2008	2009	Variation 2009-2000	Variation 2009-2008
Guadeloupe	2 685	2 772	3 192	3 120	2 632	-2,0 %	-17,5 %
Guyane	1 143	1 169	1 645	1 509	1 355	18,5 %	-17,6 %
Martinique	2 368	2 732	2 841	2 793	2 247	-5,1 %	-20,9 %
Réunion	5 200	6 021	6 749	6 060	4 412	-15,2 %	-34,6 %
TOTAL DOM	11 396	12 694	14 427	13 482	10 646	-6,6 %	-26,2 %

Véhicules utilitaires, dont cars et bus (plus de 5 t)	2000	2005	2007	2008	2009	Variation 2009-2000	Variation 2009-2008
Guadeloupe	146	196	157	232	212	45,2 %	35,0 %
Guyane	66	99	100	149	146	121,2 %	46,0 %
Martinique	187	183	333	296	257	37,4 %	-22,8 %
Réunion	362	464	581	652	492	35,9 %	-15,3 %
TOTAL DOM	761	942	1 171	1 329	1 107	45,5 %	-5,5 %

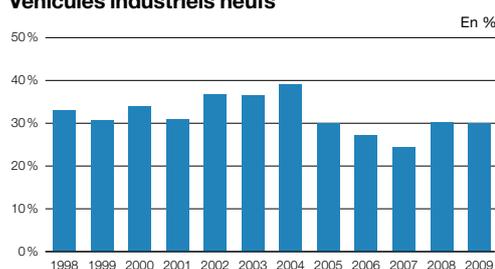
Source: CCFA.

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

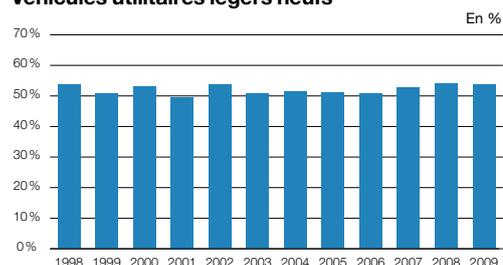
Voitures particulières neuves



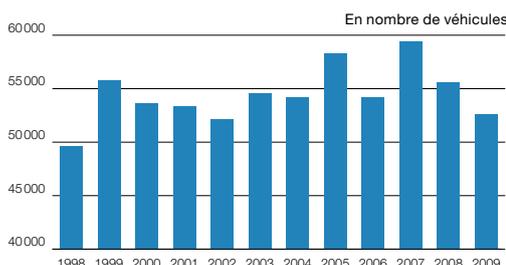
Véhicules industriels neufs



Véhicules utilitaires légers neufs



IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUDES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER



64 000
immatriculations
de véhicules neufs
dans les DOM en 2009

La motorisation des ménages

En 2009, les ménages multimotorisés ont représenté 36% de l'ensemble des ménages, contre 26% en 1990 et 16% en 1980.

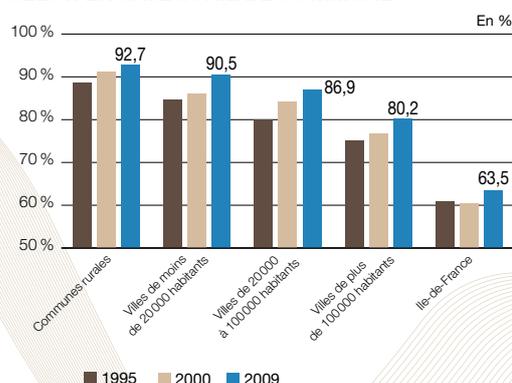
Près de 93% des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule. 64% des ménages vivant en région parisienne sont motorisés (60% en 2000).

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

	1980	1990	1995	2000	2005	2009
SELON LA CATÉGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE						
Exploitants agricoles	87,3%	95,9%	98,9%	91,1%	100,0%	93,5%
Salariés agricoles	72,6%	74,7%	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1%	95,2%	89,4%	90,6%	91,2%	88,8%
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6%	94,4%	85,5%	84,6%	83,7%	84,0%
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2%	93,3%	88,7%	90,8%	87,6%	89,2%
Employés	75,4%	78,3%	75,9%	77,5%	80,9%	83,7%
Ouvriers	80,4%	87,2%	89,7%	88,7%	89,1%	91,1%
Personnels de service	57,9%	59,3%	-	-	-	-
Autres actifs	91,2%	90,2%	-	-	-	-
Inactifs	39,6%	54,6%	65,8%	70,9%	72,8%	76,5%
dont retraités	-	59,4%	70,9%	76,0%	76,2%	79,3%
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE						
Communes rurales	71,7%	82,1%	88,6%	91,1%	92,4%	92,7%
Villes de moins de 20000 habitants	69,6%	76,6%	84,7%	86,1%	88,4%	90,5%
Villes de 20000 à 100000 habitants	72,3%	77,3%	80,0%	84,2%	83,7%	86,9%
Villes de plus de 100000 habitants	69,5%	74,2%	75,1%	76,6%	78,5%	80,2%
Agglomération parisienne	69,3%	77,0%	60,8%	60,4%	61,5%	63,5%
Ville de Paris	48,8%	47,3%				
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT						
Centre-ville	-	-	67,6%	69,4%	69,2%	72,9%
Banlieue	-	-	79,3%	80,5%	80,9%	82,5%
Périurbain	-	-	88,5%	89,8%	91,2%	92,1%
Rural	-	-	85,3%	90,4%	92,6%	91,1%
SELON L'ÂGE DU CHEF DE FAMILLE						
Moins de 25 ans	-	-	51,2%	49,3%	63,3%	60,3%
25 à 34 ans	-	-	85,1%	82,4%	82,3%	84,6%
35 à 44 ans	-	-	86,7%	86,3%	87,5%	88,0%
45 à 54 ans	-	-	87,5%	87,4%	86,1%	88,7%
55 à 64 ans	-	-	84,9%	87,0%	86,7%	85,8%
Plus de 65 ans	-	-	61,9%	69,0%	70,8%	75,4%
ENSEMBLE	69,3%	76,5%	78,4%	80,3%	81,2%	83,2%
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	40,4%	40,7%	41,6%

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.

Il 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 composant le ménage.

- Si les 20% des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90% en 2009; les 20% les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture, à plus de 60%.
- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100000 habitants ne baissent pas: 80% d'entre eux étaient motorisés en 2009, contre 75% en 1995.
- Les ménages âgés, qui étaient moins motorisés, sont de plus en plus équipés: en 2009, leur taux de motorisation a atteint 75%, contre 62% en 1995.
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.
- Les catégories des inactifs et des employés sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement +6,2 et +5,6 points).

83%
des ménages disposent
d'au moins une voiture

Le parc automobile des ménages

L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi régulièrement ces dernières années : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 72 % en 2009, contre 79 % en 2000.

Depuis 2006, les véhicules du parc total roulant au gazole (58 %) sont plus nombreux que ceux roulant à l'essence.

Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ 108 000 kilomètres, soit 15 000 kilomètres de plus qu'en 2000, et 38 000 kilomètres de plus qu'en 1990.

Le parc est composé à 78 % de voitures de gammes inférieure et moyenne inférieure, contre 60 % en 1990.

PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1980	1990	1995	2000	2005	2009
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,2
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0

RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2009
Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,4
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	37,5
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	34,1

RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2009
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	43,3	43,6
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5		
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	46,6	43,9
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1	12,6

RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2009
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	31,4
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	12,4
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	4,6
Divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	4,8
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	40,4

RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2009
Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1		
Super plombé - ARS	%			62,9	28,8	11,9	
Essence ordinaire	%		4,1	1,3	-		
GPL-GNV	%		0,1	0,0	0,7		
Gazole	%		17,4	30,9	38,1	48,9	58,4
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	99 460	107 730
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque	%		75,1	77,4	78,7	75,7	72,1
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	53,7

À partir de 2007, les années ne sont pas directement comparables aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.

Source : enquête Sofres traitée par le CCFA et l'Inrets.

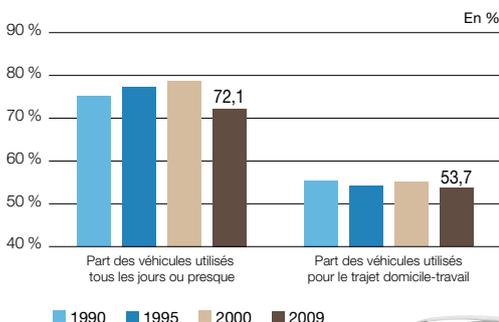
Une enquête menée par la Sofres tous les ans fournit une description détaillée du parc automobile possédé ou mis à la disposition des ménages.

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

L'âge moyen d'un véhicule du parc avait progressé au cours de la décennie 1990. Le retour à une meilleure conjoncture automobile a permis de le stabiliser entre 2000 et 2002. À partir de 2003, il est reparti à la hausse et s'est élevé à huit ans et deux mois en 2007. Les deux années suivantes, il a légèrement baissé et s'est établi à huit ans en 2009.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gammes inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années, et leur part dans le parc a de nouveau augmenté au détriment de celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2009 respectivement 47 % et 31 % du parc, contre 12 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



72 % et 54 %
Parts respectives des véhicules du parc utilisés tous les jours (ou presque) et servant pour les trajets domicile-travail



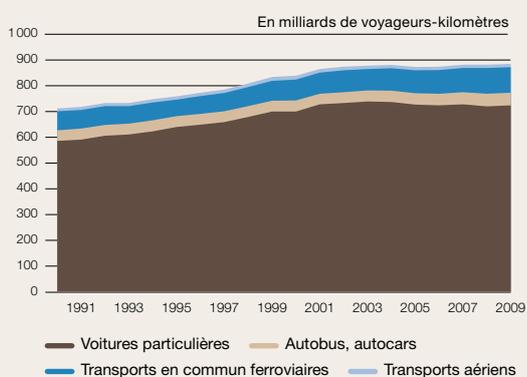
Le transport intérieur de voyageurs

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 par exemple 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: 82 % pour la voiture particulière et 6 % pour les autobus et autocars, en 2009.

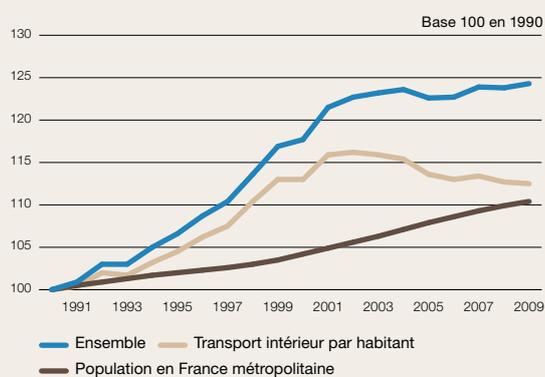
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger qui permet de transporter ses affaires fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient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

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources: MEEDDM/SOeS, Insee.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources: MEEDDAT/SOeS, Insee.

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 en 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 tels la santé, le tourisme, etc. 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 apparaissent dominants 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, etc.) jouent un rôle important – ou en voyageurs-kilomètres – pour les déplacements internationaux longue distance – montrent le champ de pertinence de chaque mode: l'enquête nationale Transport Déplacement (ENTD 2007), dont les premiers résultats commencent à être diffusés, va permettre 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 3% a été observée entre 2002 et 2009.

-3%

Baisse entre 2002 et 2009 des transports intérieurs de voyageurs tous modes par habitant exprimés en voyageurs-kilomètres



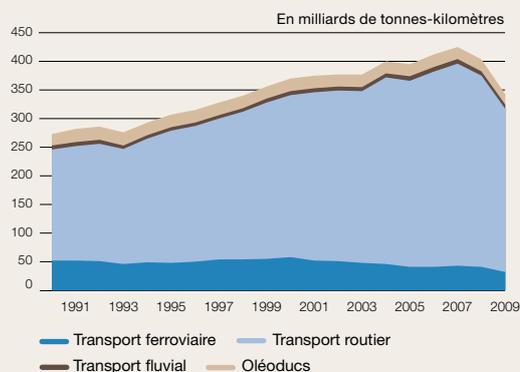
Le transport intérieur de marchandises

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 aussi la notion du temps.

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

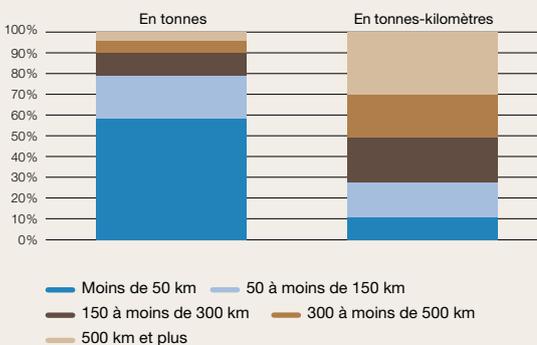
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Selon l'enquête Transport routier de Marchandises du ministère en charge des Transports, 58 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres, et 49 % des tonnes-kilomètres réalisées par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source: MEEDDM/SOeS.

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS, SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2008



Source: enquête TRM du MEEDDM/SOeS.

79%

Part des marchandises, transportées par le pavillon routier français à moins de 150 kilomètres, mesurée selon les tonnes chargées

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 l'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 bien 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, et le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation, enfin de ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage: en France notamment, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Du fait de la grande variété des biens et marchandises, de nombreux facteurs interviennent et conditionnent parfois le choix du mode d'acheminement. 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, telles les produits frais, doivent être transportées rapidement et le sont donc essentiellement par le mode routier;

- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire) que durant celle de consommation. Cette dernière se situe en zone urbaine, où résident majoritairement les ménages.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonymes d'investissements importants, généralement amortis sur une 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 son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, 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, qui bien souvent ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est-il pas envisageable pour une grande partie des transports, plus particulièrement dans les derniers kilomètres.

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 en charge 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 49 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.

La circulation routière

Alors que la circulation avait en moyenne annuelle augmenté de 2,6% entre 1980 et 2001, celle-ci est restée quasi stable depuis 2001 (+0,1% par an). En 2009, pleine année de la plus grave crise économique et financière depuis la seconde guerre mondiale, et malgré le vif recul en moyenne annuelle des prix des carburants, la circulation a fléchi de 0,2%, après une baisse de 1,4% en 2008. Par type de véhicule, l'année a été très contrastée. La circulation des voitures particulières a rebondi (+0,5%): de plus nombreux déplacements touristiques en véhicules (en comparaison de 2008, période pendant laquelle les prix des carburants avaient atteint leur plus haut niveau) ont compensé la baisse de la mobilité liée au travail. Le kilométrage annuel est resté stable (-0,1%). Reflet de la crise économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français a chuté de 11,6%, après une baisse de 5,5% en 2008. Le kilométrage annuel d'un véhicule industriel est revenu à son niveau du début des années mille neuf cent quatre-vingt-dix.

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2008	2009	Variation annuelle moyenne en %		
						2000-1990	2009-2000	2009-2008
PARCS (moyennes annuelles)	milliers de véhicules	28106	33452	37123	37326	+1,8	+1,2	+0,5
Voitures		23280	27770	30775	30950	+1,8	+1,2	+0,6
dont: essence		19760	18150	14438	13845	-0,8	-3,0	-4,1
diesel		3520	9620	16338	17106	+10,6	+6,6	+4,7
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4223	5055	5711	5746	+1,8	+1,4	+0,6
dont: essence		2279	1299	790	706	-5,5	-6,6	-10,7
diesel		1944	3756	4921	5040	+6,8	+3,3	+2,4
Poids lourds (> 5 t)		535	547	554	546	+0,2	-0,0	-1,5
Bus et cars		68	80	84	85	+1,6	+0,6	+1,2
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km							
Voitures		13,8	13,8	12,8	12,8	+0,0	-0,8	-0,1
dont: essence		12,3	11,1	9,4	9,1	-1,1	-2,1	-2,5
diesel		21,7	18,9	15,8	15,8	-1,4	-2,0	-0,5
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,9	16,1	16,1	+0,8	+0,2	-0,1
dont: essence		9,9	8,5	7,9	7,8	-1,6	-0,8	-1,0
diesel		20,2	18,4	17,4	17,2	-0,9	-0,7	-1,0
Poids lourds (> 5 t)		42,2	48,4	47,8	42,9	+1,4	-1,3	-10,2
Bus et cars		31,0	29,7	32,8	32,7	-0,4	+1,1	-0,2
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres aux 100km							
Voitures essence		8,68	8,07	7,61	7,63	-0,7	-0,6	+0,2
Voitures gazole		6,73	6,67	6,41	6,39	-0,1	-0,5	-0,3
VUL essence		9,39	9,51	8,91	8,93	+0,1	-0,7	+0,2
VUL gazole		9,77	9,72	9,42	9,48	-0,0	-0,3	+0,7
Poids lourds gazole		36,23	37,69	35,14	35,02	+0,4	-0,8	-0,4
Bus et cars gazole		32,00	32,60	31,11	31,36	+0,2	-0,4	+0,8
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers)	millions de litres							
Essence		24783	18954	12394	11674	-2,6	-5,2	-5,8
Gazole		19271	32355	38061	37562	+5,3	+1,7	-1,3
Total		44054	51309	50454	49236	+1,5	-0,5	-2,4
CIRCULATION TOTALE	milliards de véhicules-km	432	526	552	551	+2,0	+0,5	-0,2
dont: voitures et véhicules utilitaires légers français		382	463	486	488	+1,9	+0,6	+0,5
TRAFICS ROUTIERS								
Voyageurs en véhicules particuliers	milliards de voyageurs-km	585,6	699,6	720,2	723,9	+1,8	+0,4	+0,5
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	41,3	43,0	48,6	48,9	+0,4	+1,5	+0,8
Marchandises ⁽¹⁾	milliards de tonnes-km	193,9	282,5	334,2	284,9	+3,8	+0,1	-14,8

(1) De nouveaux travaux ont conduit à un relèvement du niveau du transport routier de marchandises (internationaux et transit) réalisé par les pavillons étrangers. Source: les comptes des transports de la Nation MEEDDM/SOeS, 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 celle des véhicules immatriculés à l'étranger. Par rapport à l'ensemble des transports intérieurs, la part de la route s'est élevée, en 2009, à 87% pour les voyageurs et à 83% pour les marchandises.

En 2009, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,5%, soit à un rythme comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours des années mille neuf cent quatre-vingt-dix. La diesélisation du parc de véhicules

légers s'est poursuivie: 60% de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel.

En terme de circulation, la part du diesel a représenté 73% de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 54% en 2000 et 30% en 1990.

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 3,6%, contre -3,3% en litres, et celles de gazole, en hausse de 1,1%, contre +1,2% en litres.

-1000 km
Baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture en France, entre 2000 et 2009

La circulation routière et les émissions de CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 27 % ;

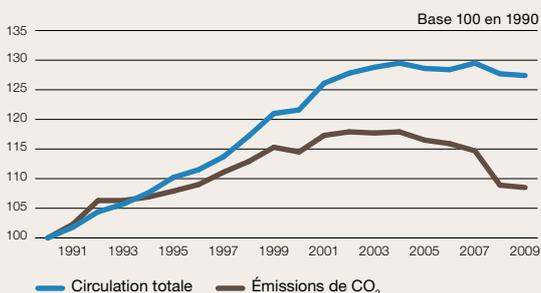
leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont, quant à elles, crû que de 8 %.

Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. D'une part, la baisse de la consommation moyenne unitaire des voitures particulières immatriculées en France et en circulation a été de 17 % entre 1990 et 2009 (dieselisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs).

D'autre part, et sans tenir compte de l'impact des biocarburants, la quantité de CO₂ nécessaire au déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de plus de 20 % entre 1990 et 2009, malgré l'impact de la crise l'an passé.

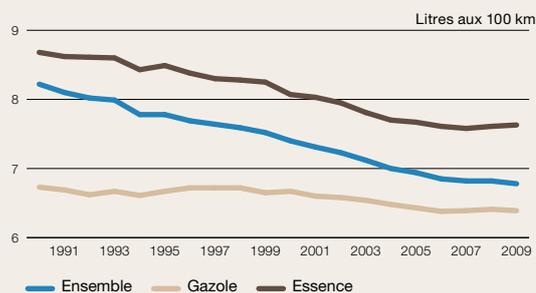
En 2009, contrairement aux deux années précédentes, l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants – proche des taux objectifs annuels français – a joué un rôle nettement plus faible dans la réduction des émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables.

LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂ ASSOCIÉES NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



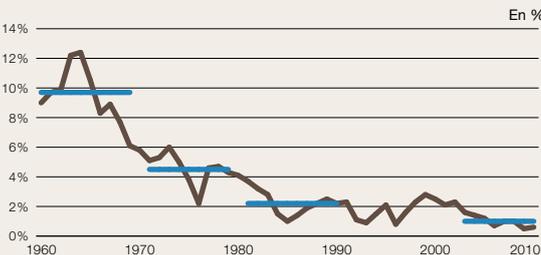
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière.

CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION



Source : Bilan de la circulation routière.

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



Source : CCFA.

ÉVOLUTION DE LA QUANTITÉ DE CO₂ POUR LE DÉPLACEMENT D'UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR UN KILOMÈTRE PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

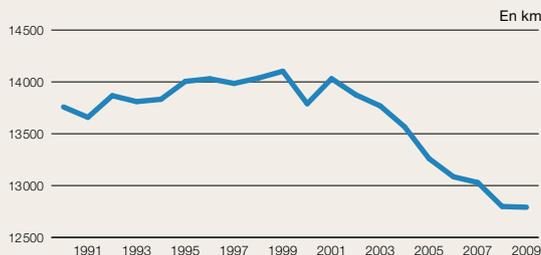


(1) La diminution de CO₂ liée aux biocarburants n'est pas prise en compte. Sources : MEEDDM/SOeS, calculs CCFA.

-8%

Baisse des émissions de CO₂ des transports routiers entre 2004 et 2009 selon le CITEPA

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source : Bilan de la circulation routière.



La circulation des voitures particulières résulte 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 2009, les premières estimations fournies par le CITEPA pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des

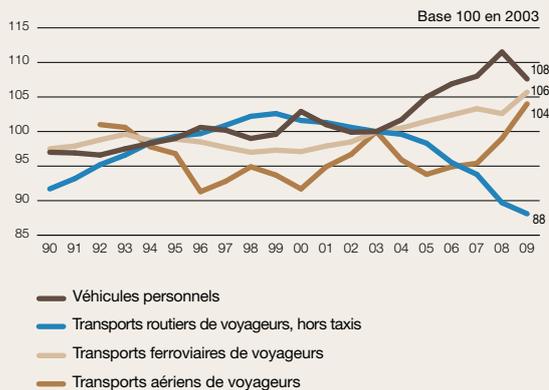
énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années deux mille, une nette inflexion à la baisse est enregistrée, liée, entre autres, aux effets de la crise économique et à l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants.

Portant sur l'année 2008, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 55 % pour les voitures, 18 % pour les véhicules utilitaires légers et 27 % pour les poids lourds, y compris les cars et les bus.

Les indices de prix des transports de voyageurs

En 2009, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a diminué de plus de 3%, en raison de la baisse des prix des carburants. L'indice des prix du transport aérien de voyageurs en a moins bénéficié du fait de l'augmentation des tarifs et des prestations; il a ainsi grimpé de 5%. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 3%, rythme supérieur à celui observé au cours des années précédentes. Quant à l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi), il a poursuivi sa baisse (près de -2%). Depuis 2003, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs évoluent de manière très différenciées: de -12% pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à +8% pour les véhicules personnels, en passant par +4% pour le transport aérien et +6% pour le transport ferroviaire.

INDICES DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS



Source: Insee.

VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Transports aériens de voyageurs
1991	3,1%	4,9%	3,6%	5,1%	-
1992	2,1%	4,6%	3,4%	4,8%	-
1993	3,0%	3,6%	2,9%	4,0%	1,6%
1994	2,4%	3,6%	0,7%	3,5%	-1,2%
1995	2,5%	2,6%	1,9%	2,6%	0,8%
1996	3,6%	2,4%	1,6%	2,4%	-3,9%
1997	0,9%	2,4%	0,5%	2,4%	2,9%
1998	-0,5%	2,0%	-0,1%	2,1%	3,0%
1999	1,2%	0,9%	0,9%	1,1%	-0,8%
2000	5,1%	0,6%	1,4%	1,0%	-0,5%
2001	-0,2%	1,4%	2,5%	1,8%	5,2%
2002	0,8%	1,2%	2,6%	1,4%	3,9%
2003	2,2%	1,5%	3,6%	1,7%	5,6%
2004	3,9%	1,7%	2,7%	1,9%	-2,0%
2005	5,1%	0,4%	2,8%	1,3%	-0,4%
2006	3,5%	-1,2%	2,4%	0,1%	2,8%
2007	2,5%	-0,4%	2,4%	0,4%	2,0%
2008	6,2%	-1,6%	2,1%	-0,4%	6,6%
2009	-3,4%	-1,7%	3,1%	-0,1%	5,2%

Source: Insee.

Les indices de prix des différents modes de transport voyageurs retracent les évolutions de prix toutes taxes comprises.

Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'aéroports sont incluses; de même pour les autres modes, les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide - dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de mesures sociales - de subventionner une partie des frais liés aux transports, une baisse sera enregistrée dans les dépenses des ménages. Les surcharges carburants sont bien incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.

Les indices de transports ferroviaires et transports routiers de voyageurs ne concernent que les liaisons interurbaines. L'indice sur les véhicules personnels est établi en tenant compte à la fois de la partie achats, mais aussi de la partie utilisation des véhicules personnels. Pour retrouver les évolutions des prix réels de ces principaux modes de transport, ces différents indices sont corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique ci-dessus.

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transport de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes: entre 2003

et 2009, 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. Après quatre années de hausse, celui attaché aux transports aériens de voyageurs a augmenté de nouveau (+4%). Celui des transports ferroviaires a crû de 6%, poursuivant sa progression entamée depuis 2000, alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 12%. Il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

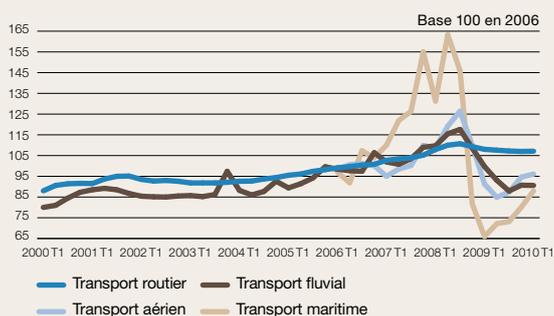
**+8%
et -12%**
Évolutions respectives entre 2003 et 2009 des indices des prix réels liés aux véhicules personnels et aux transports routiers de voyageurs, hors taxi



Les indices de prix du transport de fret

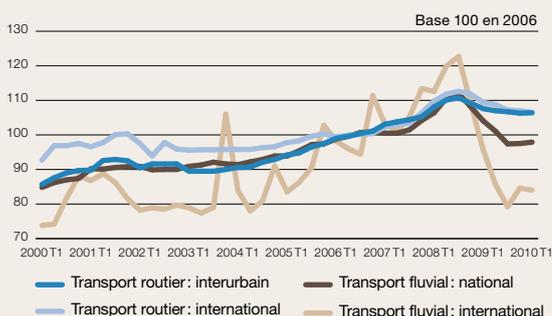
Au cours des derniers trimestres, les évolutions des indices de prix du transport de fret ont été beaucoup plus amples qu'auparavant. En 2008, le fret routier, dont les variations sont traditionnellement les plus modérées, a progressé de 5 % par rapport à l'année précédente avant de baisser de 2 % en 2009. Depuis 2000, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 2 % par an, allant de 1,3 % pour l'international à 2,2 % pour l'interurbain, en passant par 2,0 % pour le transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période, la variation de l'indice fluvial a été moins importante (+1,2 % par an), variant de 0,1 % pour l'international à 1,3 % pour le national. L'aérien, puis le fluvial et, dans une moindre mesure, le routier connaissent des variations infra-annuelles amples de leurs indices de fret. Ainsi, les points hauts et bas de l'indice aérien observés au cours de la dernière année sont séparés de 13 % (39 % en 2008). La forte volatilité des prix des carburants en est à l'origine; côté fluvial le rapport entre l'offre et la demande l'explique davantage.

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



Source: MEEDDM/SOeS.

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



Source: MEEDDM/SOeS.



+2,2%
Hausse annuelle moyenne depuis 2000 de l'indice des prix du transport routier de fret interurbain

Les indices des prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports. En ce qui concerne les transports routier et fluvial, seules les activités réalisées pour compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies; une entreprise acheminant ses produits par ses propres moyens n'est ainsi pas prise en compte. Les indices sont déterminés sur la base de prestations représentatives définies notamment par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises ainsi que les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les données utilisées correspondent au prix pratiqués en fin de chaque trimestre. Suivis depuis le début de l'année 2006, les indices concernant le fret aérien sont constitués des prestations de transport de fret au départ de la France par lettre de transport aérien. La prestation est définie par le lieu de déchargement et par la compagnie aérienne en charge de l'expédition. Contrairement aux données liées au fret routier ou fluvial, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire. Ils intègrent les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement.

L'indice du prix du transport maritime est également suivi depuis le début de l'année 2006. Il est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs.

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice des prix du fret aérien a connu depuis 2006 d'amples variations; entre le point haut du troisième trimestre de l'année 2008 et le point bas du premier trimestre 2009, il existe un écart de 39 %.

Puis entre le point bas du deuxième trimestre 2009 et le point haut du premier trimestre 2010, la différence s'élève à 13 %. Après avoir progressé de 16 % en moyenne annuelle entre 2006 et 2008, l'indice a diminué de 23 % en 2009 par rapport à l'année précédente et a retrouvé, au premier trimestre 2010, un niveau inférieur à celui observé en 2006.

L'indice des prix du fret maritime est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac. En moyenne annuelle, après avoir progressé de 31 % entre 2006 et 2008, il a chuté de 44 % par rapport à l'année précédente.

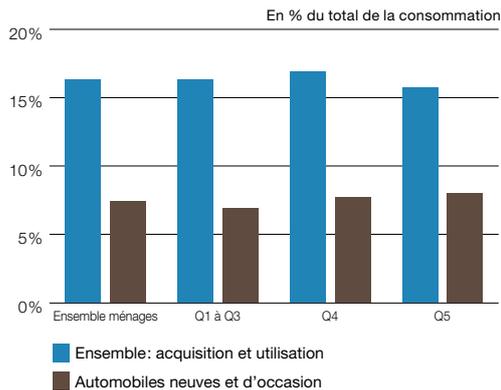
Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a connu une hausse annuelle moyenne de plus de 1 % jusqu'en 2009, contre près de 4 % jusqu'en 2008. Son augmentation a été bien inférieure entre 2000 et 2008 sur le national (+3 % par an) que sur l'international (+5 %). En revanche, ce dernier a chuté en 2009, ainsi sur la période 2000-2009, il n'a augmenté que de 1,0 % alors que l'indice pour le national a progressé de 1,6 %. Dans une moindre mesure que dans l'aérien, de fortes variations infra-annuelles existent aussi dans le fluvial, plus souvent en raison de l'offre et de la demande.

L'indice des prix du fret routier de marchandises a connu, depuis 2000, une hausse annuelle moyenne de 1,9 %, contre 2,4 % en 2008. Celle-ci s'est étagée de 1,3 % pour l'international à 2,2 % pour l'interurbain. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes, même si, comme le montre la structure des prix de revient du transport routier de marchandises du CNR (*lire la page 47*), le carburant représentait, en décembre 2008, respectivement 23 % et 16 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.

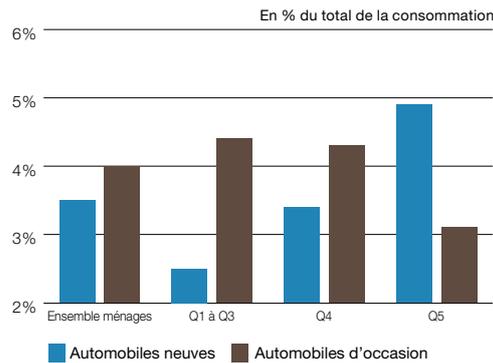
Le coût de la mobilité en automobile des ménages

Sur l'ensemble des ménages, le poste achats de carburants 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 carburants 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.

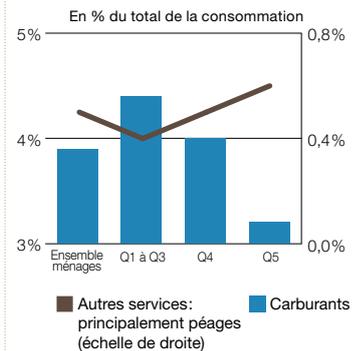
BUDGET AUTOMOBILE



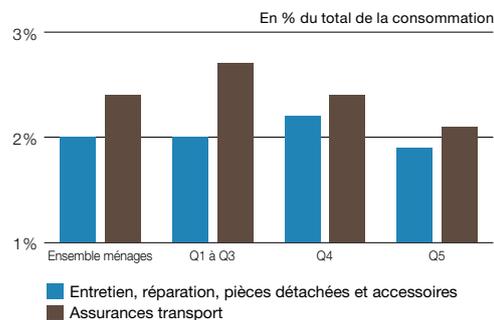
ACHATS AUTOMOBILES



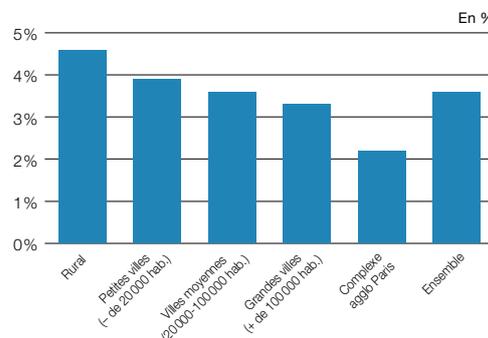
CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



ENTRETIEN, RÉPARATION, PIÈCES DÉTACHÉES ET ASSURANCES TRANSPORT



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.

5%
Poids du poste carburants dans la consommation des ménages vivant en commune rurale

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 et de disposer de données suivant les différentes caractéristiques de ces derniers: catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie de commune de résidence, etc.

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, leur intégralité est prise en compte dans les enquêtes, alors que seul le service (dépenses, remboursements déduits) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération 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 5^e 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 équivalait à 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 5^e 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.

Si près de 4% de la consommation totale sont consacrés aux carburants, seul le quintile le plus riche consacre dans sa consommation une part bien inférieure à 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 s'avère 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

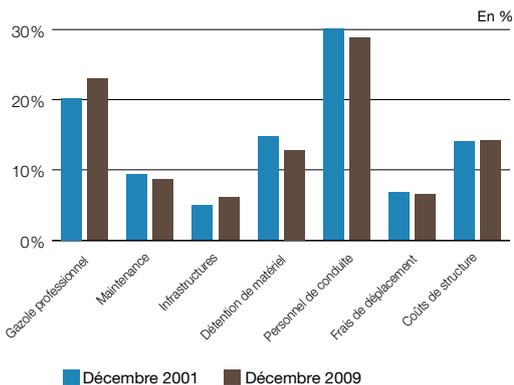
Selon le Comité national routier (CNR), la part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance a augmenté de 7 points entre décembre 2001 et 2007, pour s'élever à près de 28%. Ensuite, cette part a perdu près de 5 points et s'est établie autour de 23% en 2008-2009.

Sur la période 2001-2009, la part liée aux infrastructures a augmenté de 1,2 point, pour atteindre 6,1% en 2009.

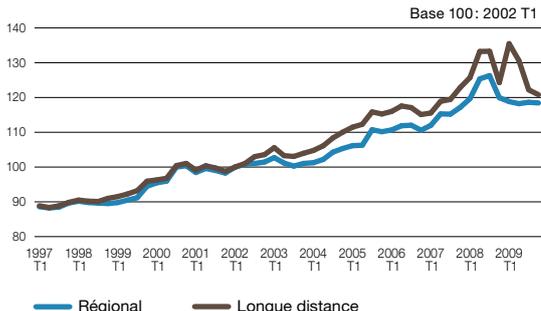
Le coût de détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a vu sa part baisser de 1,9 point, à 12,8%.

Entre 2002 et 2009, et en moyenne annuelle, les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance ont augmenté de 25%, soit en moyenne 3,2% par an. Sur cette même période, la croissance de ces coûts pour le transport régional s'est élevée à 18%, soit en moyenne 2,3% par an.

STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE



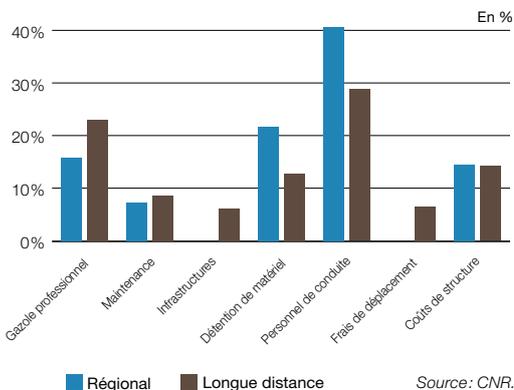
COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



13%

Part de la détention de véhicules dans l'indice CNR des coûts du transport routier de marchandises longue distance

STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2009



Source: CNR.



Le Comité national routier (CNR) publie, entre autres, 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 décembre 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%. Un an après, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, cette dernière est retombée à 22%, avant de rebondir légèrement à 23% en 2009.

Sur la période 2001-2009, la part des coûts des infrastructures a progressé de 1,2 point, à 6,1%.

En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 1,9 et de 0,7 point, soit plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (-0,3 point).

Au niveau du transport régional, la part des carburants représentait 16% de l'ensemble des coûts en décembre 2009; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de 7 points de l'indice régional entre 2002 et 2009 par rapport à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22% sur la même période.

Les indices de prix automobiles

En 2009, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 0,2%, soit 0,1 point de plus que l'inflation.

Depuis 1995, l'indice des prix réels des voitures neuves a baissé de 14%.

Dans la continuité du reflux du cours du pétrole après le pic de juillet 2008, les prix des carburants ont fortement diminué en 2009 (-17,1%). Néanmoins, les variations infra-annuelles pendant cette dernière année montrent une progression.

L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a de nouveau fortement progressé (+4,1% en 2009), reflétant entre autres le renchérissement des matières premières, des investissements techniques indispensables ainsi qu'une qualification accrue de la main-d'œuvre.

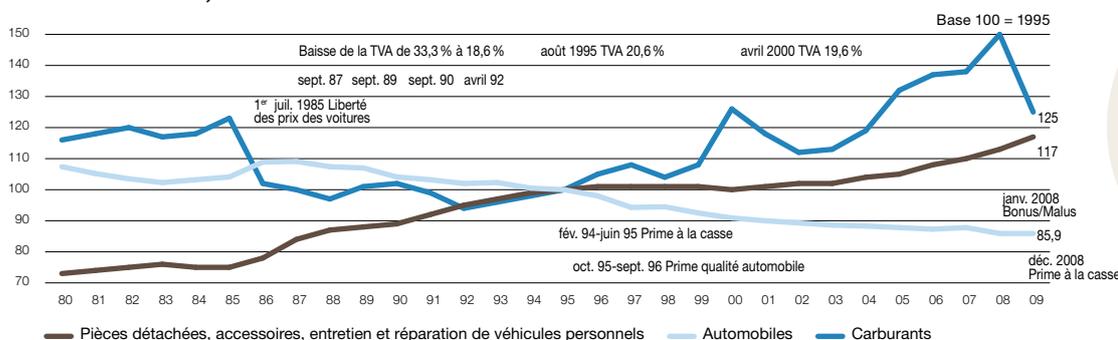
VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

En %

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, des accessoires, de l'entretien et de la réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2007	1,5 %	2,0 %	4,2 %	1,8 %
2008	2,8 %	0,6 %	5,1 %	12,2 %
2009	0,1 %	0,2 %	4,1 %	-17,1 %

Source: Insee, calculs CCFA.

INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, DES ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS

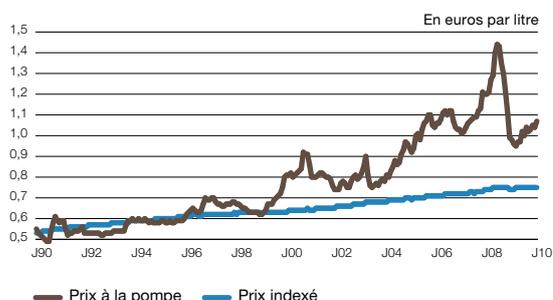


Source: Insee, présentation CCFA.

**+10%
et +17%**

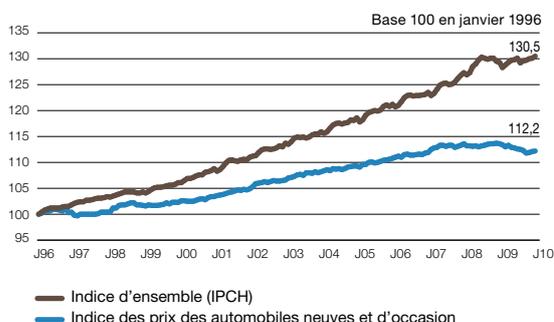
Hausses respectives des indices des prix des automobiles neuves et de l'ensemble des prix à la consommation depuis 2000

LE PRIX À LA POMPE DU GAZOLE EN FRANCE ET CELUI OBSERVÉ EN JANVIER 1999 INDEXÉ AVEC L'INDICE DES PRIX À LA CONSOMMATION



Sources: DGEMP, Insee, calculs CCFA.

LES INDICES DE PRIX HARMONISÉS EN ZONE EURO (13 PAYS)



Source: Eurostat.

Le tableau donne des variations annuelles des indices:

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

L'indice de prix des automobiles neuves compare les prix des voitures de caractéristiques techniques semblables afin de ne pas tenir compte des augmentations de prix consécutives à des améliorations de la qualité ou de l'équipement. Il prend en considération les rabais offerts périodiquement (à savoir, hors gré à gré) ainsi que le système de bonus/malus.

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 premier graphique ci-dessus.

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 diminution du prix réel des voitures.

Depuis, le prix réel des voitures neuves a continué à décroître régulièrement sous l'effet régulier de la concurrence et occasionnel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008).

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, notamment au cours de ces trois dernières années.

Dans la zone euro (13 pays), Eurostat calcule un indice des prix des achats de voitures neuves et d'occasion; les données entre les différents pays sont harmonisées. Depuis 1996, l'évolution de cet indice comparée à celle de l'indice général des prix montre un phénomène de forte pression sur les prix lié, comme en France, à l'intensité de la concurrence. En 2009, l'indice général des prix a gagné 21% par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 9%.

La consommation automobile des ménages

La crise économique et financière a pesé sur les revenus des ménages qui ont augmenté de +1% en 2009.

Face notamment à la montée du chômage, les ménages ont relevé leur taux d'épargne. Comme en 2008, le rythme de croissance de la consommation des ménages (en volume) s'est ainsi sensiblement infléchi à moins de 1%, contre plus de 2% entre 2001 et 2007.

Dans ce contexte, les achats d'automobiles des ménages, soutenus par les différents dispositifs de primes à la casse (PAC) et de bonus/malus, ont rebondi de 7% à 41 milliards d'euros; la diminution du prix moyen de vente (plus de modèles petits et moins chers) entamée en 2008, s'est poursuivie en 2009. Il convient de préciser que ces dépenses sont estimées nettes, à savoir hors PAC.

Les achats de carburants des ménages ont fortement reflué (-19% à 32 milliards d'euros), sous l'influence des vives variations des prix. Ces dépenses ont représenté 14% de moins (14% de plus en 2008) que les achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'en 1990, elles leurs étaient inférieures d'un tiers.

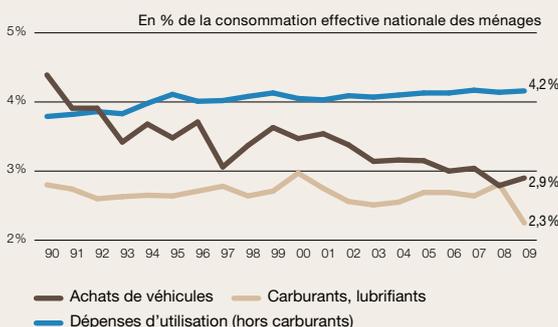
LA CONSOMMATION DE TRANSPORTS DES MÉNAGES

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

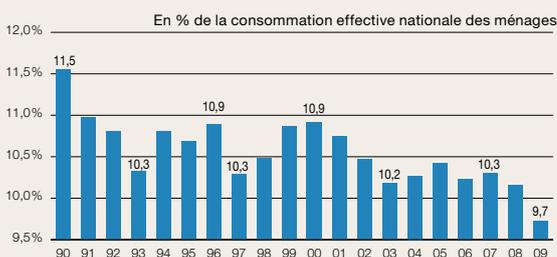
	Unité	1990	1995	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾	Variation 2009-2008
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	31,9	29,7	39,2	41,2	+5,1 %
- Automobiles neuves et d'occasion		29,6	27,3	34,7	37,1	+6,9 %
dont automobiles neuves		24,7	21,8	23,6	27,3	+15,8 %
- Caravanes, motocycles, cycles		2,3	2,4	4,5	4,1	-8,7 %
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	47,9	57,5	97,8	91,0	-6,9 %
- Pièces détachées et accessoires		12,3	16,1	28,5	29,4	+3,2 %
- Carburants et lubrifiants		20,3	22,5	39,6	32,0	-19,1 %
- Entretien et réparation de véhicules automobiles		11,1	13,3	20,0	19,5	-2,5 %
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,1	5,6	9,7	10,1	+4,2 %
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	4,1	3,9	6,0	5,7	-4,5 %
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	83,8	91,0	143,0	137,9	-3,5 %
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,3	11,1	23,2	23,4	+0,9 %
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	726	852	1407	1419	+0,8 %
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	22 059	23 393	27 403	27 740	+1,2 %
Consommation automobile par ménage	euros	3 800	3 891	5 217	4 972	-4,7 %
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	4 967	4 963	6 308	5 976	-5,3 %

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source: Insee - La consommation des ménages, 2009 - base 2000.

LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2009



LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



En 2009, les ménages ont dépensé 138 milliards d'euros (-3,5%) pour leurs transports individuels effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 85% de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré pour 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 9,5% et 11,5% depuis le début de la décennie quatre-vingt-dix; ces données macroéconomiques sont basées sur des concepts différents de celles obtenues par enquête (lire la page 46).

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » connaît de fortes fluctuations: il explique en grande partie les

variations du coefficient budgétaire automobile et il est tendanciellement en baisse. En 2009, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a rebondi de 0,1 point à 2,9% par rapport au point bas observé depuis 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie mille neuf cent quatre-vingt-dix en phase avec la fin de l'accès à la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, oscille désormais entre 3,4% et 3,5% depuis déjà quelques années. Après plusieurs années de croissance, les dépenses en assurances automobiles des ménages, qui correspondent au service, à savoir les dépenses moins les remboursements, ont baissé de 4,5% en 2009 à 5,7 milliards d'euros; elles atteignaient 3,7 milliards en 1999.

138 Md€
Dépenses de consommation des ménages liées à l'automobile et à la moto en France en 2009, selon l'Insee

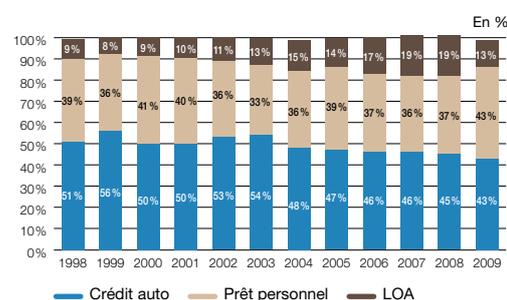
Le financement automobile

En 2009, 58 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit, contre plus de 60 % entre 2003 et 2009 ; le niveau des années 2001-2002 a été retrouvé.

L'année 2009 a été marquée par les conséquences de la crise économique et financière. La diminution des prix d'achats des voitures neuves (*lire la page 49*) a été renforcée par les effets de la prime à la casse. Dans ces conditions, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (43 %), à quasi-égalité avec le prêt personnel (43 % des financements) et la location avec option d'achat (13 %).

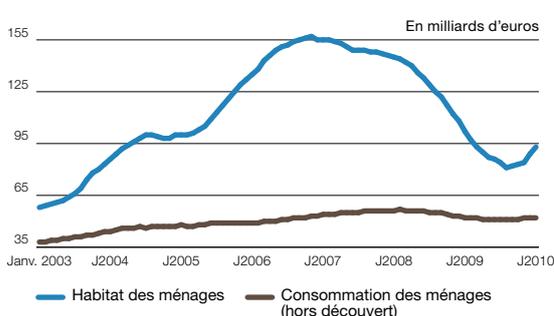
Pour les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou véhicules industriels), l'année 2009 s'est traduite par de vives baisses de production de crédits, en phase avec la chute des immatriculations. Face aux difficultés de financements, de nombreux contrats de location longue durée ont été prolongés.

MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS

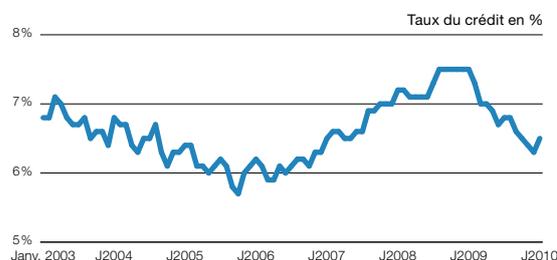


Sources : ASF, CCFA.

MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX AUX RÉSIDENTS



COÛT DU CRÉDIT DE TRÉSORERIE (HORS DÉCOUVERT)



Source : Banque de France.

58 %

Part des voitures achetées neuves par les ménages en France à l'aide d'un crédit

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

Trois possibilités de financement s'offrent à eux :

- le crédit automobile affecté ou crédit classique : il est accordé par des sociétés financières, filiales des constructeurs et des importateurs, ou par des sociétés financières indépendantes des constructeurs, mais filiales de groupes financiers ou bancaires ;
- la location avec option d'achat (LOA) ou leasing : le bénéficiaire de cette formule dispose d'une voiture et paie un loyer pendant la période du bail qui peut aller jusqu'à soixante-douze mois, soit six 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, etc.)

permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

Entre 2003 et 2007, le recours aux crédits des ménages résidents en France s'était particulièrement accru : en données cumulées sur douze mois, les crédits nouveaux à la consommation (hors découvert) étaient 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, les crédits destinés à l'habitat des ménages résidents avaient progressé de 58 à 145 milliards d'euros, soit une hausse moyenne de 20 % par an. Cet endettement croissant avait notamment permis de compenser les moindres hausses du pouvoir d'achat mesurées par l'Insee sur l'ensemble des ménages. Depuis 2008, en raison de la crise financière puis économique, les ménages ont eu moins recours au crédit, et des baisses significatives ont été enregistrées – de 8 % pour les crédits à la consommation à 36 % pour ceux liés à l'habitat – retrouvant ainsi le niveau de la fin 2004.

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, soit plus de 15000 établissements, dont plus de 10000 pour les marques françaises.

Le commerce de véhicules automobiles a généré, en 2009, un chiffre d'affaires de 97 milliards d'euros (+2% par rapport à l'année 2007). Par type de véhicules, les variations ont été disparates: hausse pour les voitures particulières, dans un marché soutenu par les dispositifs gouvernementaux, et très forte baisse pour les véhicules utilitaires. L'entretien/réparation de véhicules a connu également une année 2009 très difficile (-3,7% de CA), fait observable à travers la consommation des ménages ou les trafics routiers de poids lourds. Selon l'Insee, le commerce et la réparation automobile (nomenclature J10) comportait, au 1^{er} janvier 2007, 76 869 entreprises, dont 6% évoluaient au sein d'un groupe (hors franchisés). Ces entreprises employaient 45% des effectifs du secteur. Au 1^{er} janvier 2006 et au sein du seul commerce automobile, un cinquième des entreprises employaient 77% des effectifs, selon les enquêtes annuelles effectuées auprès d'elles.

LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2009

MARQUES	Réseau primaire
Renault	744
Peugeot	438
Citroën	441
Marques françaises	1623
Ford	315
Opel	284
Fiat	226
Volkswagen	383
BMW	182
Mercedes-Benz	157
Marques japonaises	1288
Marques coréennes	451
Autres marques	1651
TOTAL	6560

Sources: CNPA, CCFA.

STRUCTURE DES RÉSEAUX POUR VÉHICULES INDUSTRIELS PAR MARQUE

MARQUES	Distribution et service	Après-vente seul
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.

CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Activités	En milliards d'euros courants TTC							Variation 2009-2008
	2004	2005	2006	2007	2008	2009		
Commerce de véhicules automobiles	82,1	87,9	89,3	95,0	94,8	96,8	2,1%	
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,0	20,5	21,4	22,2	22,5	21,7	-3,7%	
Commerce de détail d'équipements automobiles	5,2	5,6	5,7	5,9	6,0	6,1	1,2%	
Commerce et réparation de motocycles	3,9	3,8	3,9	4,0	4,0	3,7	-7,8%	
Commerce de détail de carburants	11,7	13,2	13,8	13,9	15,5	12,2	-21,5%	
TOTAL	122,8	130,9	134,0	141,1	142,9	140,5	-1,7%	

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

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 rechanges et de l'information sur les évolutions techniques.

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

97 Md€
Chiffre d'affaires TTC, en 2009, du commerce de véhicules automobiles en France, selon l'Insee



La production de l'industrie automobile et son impact économique

Depuis l'année 2000, la production de l'industrie automobile oscillait entre 85 et 95 milliards d'euros. En 2009, elle a chuté, en raison de la crise, de 22 % à 69 milliards d'euros; elle a retrouvé, en euros courants, le niveau de l'année 1998.

Dans un contexte de marché automobile très difficile, la valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile a poursuivi sa baisse, atteignant les 11 milliards d'euros en 2009 (soit 16 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire), en baisse de 25 %, ont représenté cinq fois la VA avec 57 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'économie. Le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) a été de 7 % en 2008, largement inférieur à la moyenne observée au cours des vingt dernières années (30 %). Industrie fortement capitalistique, la formation brute de capital fixe (FBCF) de la branche automobile a été de 3,2 milliards d'euros en 2009, soit un taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de 28 % (20 % pour l'ensemble de l'industrie, voire 18 % pour l'industrie hors énergie).

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		1990	1995	2000	2005	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	-	-	59,9	66,9	61,8	-
Industries des biens de consommation	%	-	-	2,7	3,8	2,9	-
dont : habillement, cuir	%	-	-	0,3	0,3	0,2	-
équipement du foyer	%	-	-	2,2	3,2	2,5	-
Industries de biens d'équipement	%	-	-	9,1	10,3	8,8	-
dont : biens d'équipement mécanique	%	-	-	6,0	6,9	6,0	-
équipements électriques et électroniques	%	-	-	2,9	3,4	2,8	-
construction navale, aéronautique et ferroviaire	%	-	-	0,1	0,1	0,1	-
Industries des biens intermédiaires	%	-	-	32,3	34,8	32,2	-
dont : métallurgie et transformation des métaux	%	-	-	16,1	17,0	16,4	-
chimie, caoutchouc, plastiques	%	-	-	8,9	10,3	9,2	-
composants électriques et électroniques	%	-	-	4,1	3,9	3,4	-
produits minéraux	%	-	-	1,4	1,7	1,5	-
textile	%	-	-	1,3	1,4	1,1	-
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	0,7	-
dont : intermédiation financière	%	-	-	0,6	0,5	0,4	-
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	12,6	-
dont : conseils et assistance	%	-	-	3,9	4,6	4,1	-
services opérationnels	%	-	-	3,2	3,1	2,9	-
recherche et développement	%	-	-	4,0	4,7	5,4	-
postes et télécommunications	%	-	-	0,3	0,3	0,2	-
Autres du secteur tertiaire	%	-	-	1,6	2,1	2,2	-
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	-	-	14,5	16,5	16,4	-
ACHATS À LA BRANCHE	%	-	-	40,1	33,1	38,2	-
Production de la branche aux prix de base	milliards €	49,7	55,3	85,8	91,4	88,3	68,8
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	76,7	57,6
En pourcentage de la production aux prix de base	%	78,1	78,3	81,3	83,7	86,9	83,7
Valeur ajoutée de la branche	milliards €	10,9	12,0	16,0	14,9	11,6	11,2
En pourcentage de la production aux prix de base	%	21,9	21,7	18,7	16,3	13,1	16,3
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards €	3,4	3,5	6,6	4,2	0,8	-
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	30,8	28,9	41,2	28,1	7,1	-
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)	milliards €	-	-	5,0	3,7	3,6	3,2
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux d'investissement)	%	-	-	31,4	24,6	30,8	28,4

(1) Les comptes de l'année 2008 sont semi-définitifs, ceux de l'année 2009 provisoires.

(2) Achats totaux (consommation intermédiaire): valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production.

Lusure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

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

En 2009, les achats totaux en pourcentage de la production se sont élevés à 84 %, soit un niveau légèrement inférieur à ceux de 2007-2008 et équivalent à celui de 2005. En 2008, plus d'un tiers des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche, et moins des deux tiers, en dehors de la branche automobile. Moins d'un tiers des achats ont concerné des biens intermédiaires, parmi lesquels la métallurgie; la transformation de métaux est

restée le premier fournisseur (16 % 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 près de 9 % des achats totaux de l'industrie automobile.

7 %

Taux de marge, en 2008, de l'industrie automobile, très inférieur à la moyenne observée au cours des vingt dernières années (30 %)

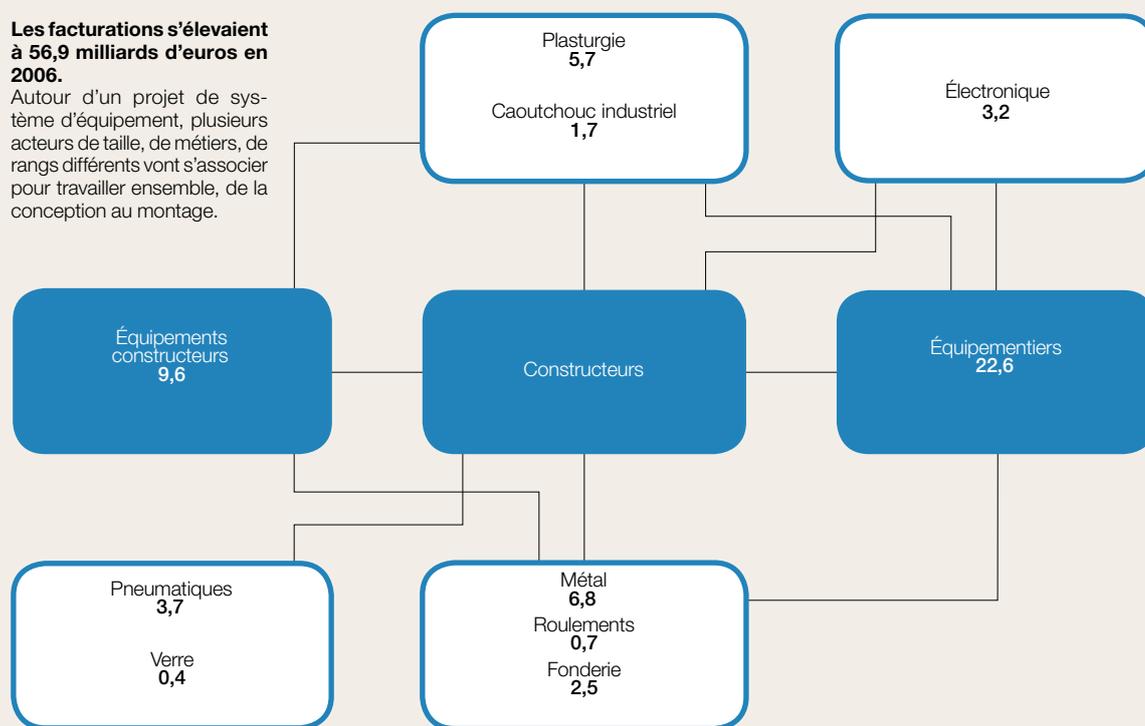
Équipementiers et fournisseurs industriels de l'industrie automobile

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, etc. En 2008-2009, la crise financière et économique a lourdement pesé sur la production des constructeurs automobiles, et également sur celles des équipementiers et autres fournisseurs de l'industrie automobile.

LA CHAÎNE DES FOURNISSEURS EN FRANCE SELON LE SESSI EN 2006

Les facturations s'élevaient à **56,9 milliards d'euros en 2006.**

Autour d'un projet de système d'équipement, plusieurs acteurs de taille, de métiers, de rangs 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. En outre, les modes de partenariats peuvent être très variés, comme le montraient les travaux du Service des Études et des Statistiques Industrielles (SESSI) sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile. La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

Ces dernières années, le processus d'externalisation s'est traduit par un recours encore plus important aux fournisseurs dont les prestations représentent une part élevée et en croissance du coût global de la fabrication d'un véhicule (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, près de 57 milliards d'euros de facturations auprès de ses fournisseurs en France. Elle représentait plus de la moitié de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, et environ la moitié des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie et des services industriels des métaux qui sont composés notamment par les secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matricage et des revêtements des métaux. Ces achats exprimés en emplois soulignaient l'importance de l'automobile dans l'industrie et dans l'économie française.

1er

L'industrie automobile française demeure le premier client de nombreux secteurs économiques comme la plasturgie, le caoutchouc industriel et les services industriels du travail des métaux

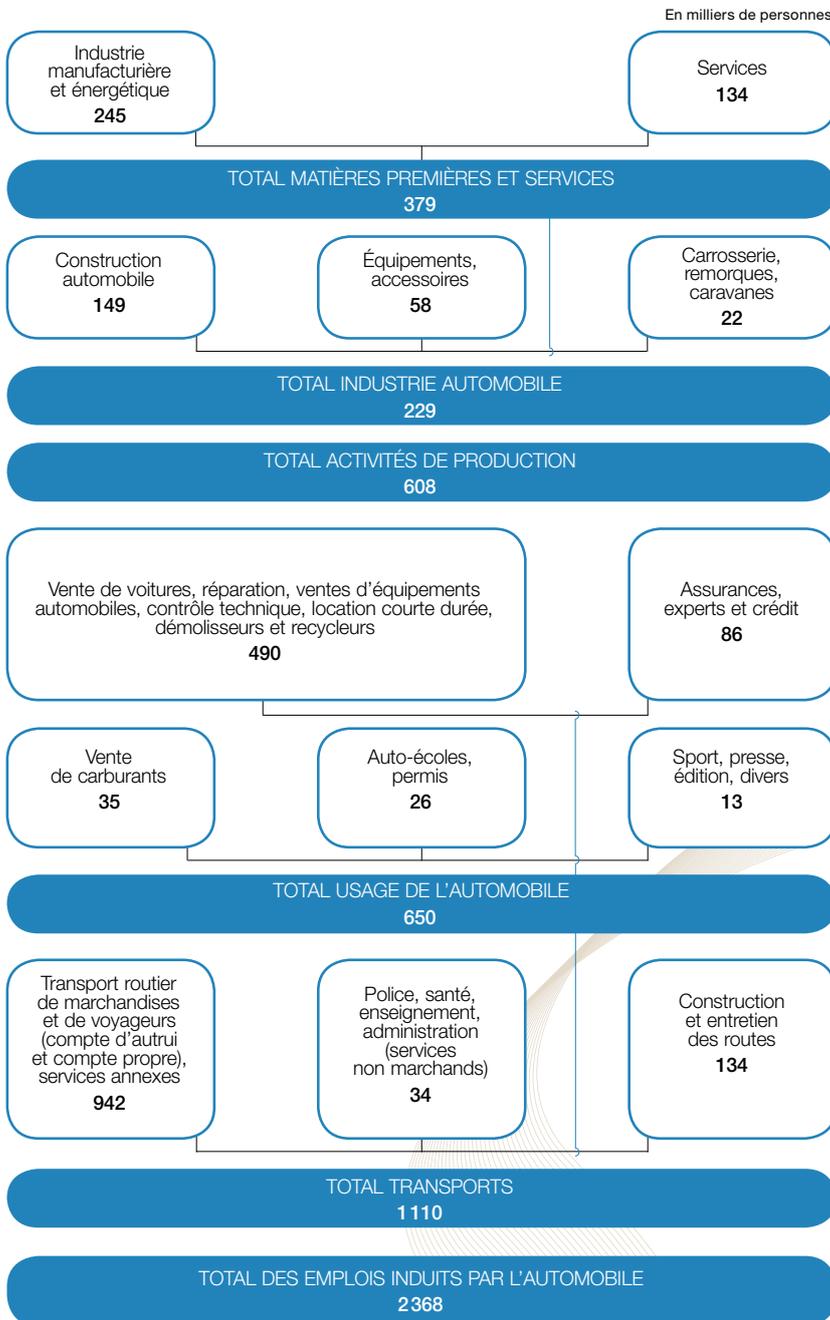


L'emploi

Au sens large, plus de 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2009, soit plus de 9% de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 229 000 personnes, soit près de 9% de l'emploi salarié de l'industrie manufacturière et énergétique.

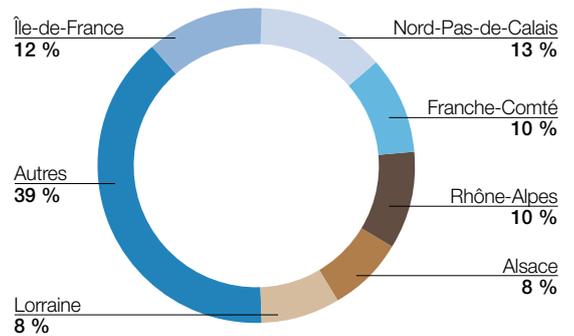
L'impact de la crise financière et économique entamée en 2008 s'est fait particulièrement ressentir dans les activités industrielles ainsi que dans celles liées à l'usage de l'automobile – notamment pour le secteur s'occupant du véhicule industriel – et le transport.

EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2009



Sources : CCFA, CNPA, SESSI, Insee, SOeS, URF et USIRF.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2007



Source : SESSI.

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 608 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches.

L'usage de l'automobile a concerné 650 000 emplois, qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, etc.), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs, etc.). 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 (entrepôts et services associés), le service statistique du ministère des Transports (SOeS) a réalisé une analyse multisectorielle montrant que les effectifs de ce secteur s'élevaient à 1,5 million de personnes en 2004.

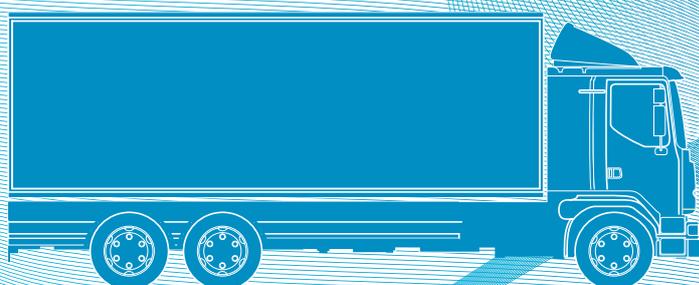
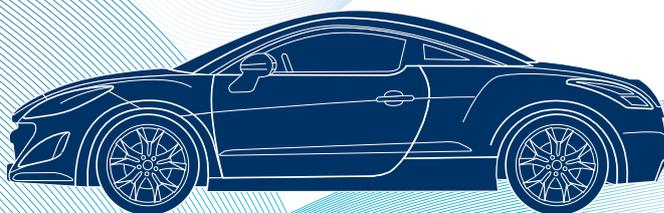
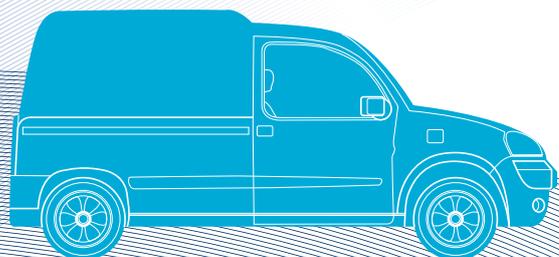
Fortement concentrés autour de la capitale dans le passé, les effectifs de l'industrie automobile (construction et équipements) de l'Île-de-France ont diminué et n'ont représenté que 12 % des effectifs totaux de la branche en 2007. Les principales autres régions de l'industrie automobile sont le Nord-Pas-de-Calais (13%), la Franche-Comté (10%), la Normandie (Haute et Basse pour 10%), la région Rhône-Alpes (10%) ainsi que l'Alsace et la Lorraine (8% chacune).

9%

Part de la population active occupée en France liée à l'automobile (emplois directs et indirects)



Statistiques 2010



La production

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

VOITURES PARTICULIÈRES

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2005 ⁽²⁾	2006	2007	2008	2009
EUROPE	11983548	15231409	17407047	17677904	18099954	19330513	18381339	15195240
EUROPE OCCIDENTALE	10401320	13061853	14778879	14222460	13934905	14216262	12849218	11037634
Allemagne	3520934	4660657	5131918	5350187	5398508	5709139	5532030	4964523
Belgique	882001	1160412	912233	895109	881929	789674	680131	524595
Espagne	1028813	1679301	2366359	2098168	2078639	2195780	1943049	1812688
France⁽¹⁾	2938581	3294815	2879810	3112961	2723196	2550869	2145935	1819462
Italie	1445221	1874672	1422284	725528	892502	910860	659221	661100
Pays-Bas	80779	121300	215085	115121	87332	61912	59223	50620
Portugal	61000	60221	178509	137602	143478	134047	132242	101680
Royaume-Uni	923744	1295611	1641452	1596356	1442085	1534567	1446619	999460
Suède	235320	335853	259959	288659	288583	316850	252287	128738
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	1582228	2002000	2330692	3001781	3619367	4479368	4910554	3646675
TURQUIE	31529	167556	297476	453663	545682	634883	621567	510931
AMÉRIQUE	8663060	8450862	10022089	8816463	9302895	9325594	9202759	7006124
ALENA	7526658	7747823	8371806	6523591	6892197	6475498	6189535	4011613
dont: Canada	846777	1072281	1550500	1356271	1427582	1342133	1195436	822267
États-Unis	6376825	6077449	5542217	4321272	4366996	3924268	3776641	2246470
Mexique	303056	598093	1279089	846048	1097619	1209097	1217458	942876
AMÉRIQUE DU SUD	1136402	703039	1650283	2292872	2410698	2850096	3013224	2994511
dont: Argentine	218516	81107	238921	182761	263120	350735	399236	380067
Brésil	977697	663097	1351998	2011817	2092029	2391354	2545729	2576628
ASIE-OCÉANIE	8796971	11910333	13573073	20049013	22175957	24212695	25058888	25469752
dont: Chine	-	-	605000	3931807	5233132	6381116	6737745	10383831
Corée du Sud	55000	986751	2602008	3357094	3489136	3723482	3450478	3158417
Inde	30538	176015	517957	1264111	1473235	1713479	1846051	2166238
Japon	7038108	9947972	8359434	9016735	9754903	9944637	9928143	6862161
AFRIQUE	277058	209603	213444	319598	339772	332544	382095	281879
dont: Afrique du Sud	277058	209603	230577	324875	334482	276018	321124	222981
TOTAL	29720637	35802207	41215653	46862978	49918578	53201346	53025081	47952995

VÉHICULES UTILITAIRES

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2005 ⁽²⁾	2006	2007	2008	2009
EUROPE	2563596	2688509	2783468	3140884	3299335	3522065	3396455	1814228
EUROPE OCCIDENTALE	1663080	1671915	2326653	2246463	2341198	2474948	2325472	1203399
Allemagne	357619	315895	394697	407523	421106	504321	513700	245334
Belgique	47029	91784	121061	31419	36127	44729	44367	12759
Espagne	152846	374049	666515	654332	698796	693923	598595	357390
France⁽¹⁾	439852	474178	468551	436047	446023	464985	423043	228196
Italie	166635	246178	316031	312824	319092	373452	364553	182139
Pays-Bas	32102	29832	52234	65627	72122	76656	73271	25981
Portugal	58000	77466	68215	83458	83847	42195	42913	24335
Royaume-Uni	389170	270133	172442	206753	207707	215686	202896	90679
Suède	63080	74415	41384	50570	44489	49170	56012	27600
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	900516	975000	323203	468632	516039	582587	545440	252155
TURQUIE	19352	41594	133471	425789	442098	464530	525543	358674
AMÉRIQUE	2599948	5032605	9761798	10492212	9761754	9828465	7683330	5529416
ALENA	2349318	4775818	9325214	9795192	9016810	8979266	6754191	4748923
dont: Canada	527522	850566	1411136	1331621	1143784	1236657	886805	668365
États-Unis	1634846	3702787	7257640	7625381	6925127	6856461	4916900	3462382
Mexique	186950	222465	656438	838190	947899	886148	950486	618176
AMÉRIQUE DU SUD	250630	256787	436584	697020	744944	849199	929139	780493
dont: Argentine	63153	5337	100711	136994	168981	193912	197850	132857
Brésil	187477	251450	329519	519023	519005	585796	670247	605989
ASIE-OCÉANIE	4344363	4492406	4497938	5784312	6013551	6502163	6448515	6283352
dont: Chine	-	-	1464000	1776614	2044767	2501340	2561435	3407163
Corée du Sud	65012	334879	512990	342256	350966	362826	376204	354509
Inde	83379	186640	283403	374563	543276	540250	486277	466456
Japon	4004776	3538824	1781362	1782924	1729330	1651690	1647501	1072355
AFRIQUE	127698	125174	115305	202053	229757	212022	203918	134698
dont: Afrique du Sud	127698	125174	126787	200352	253237	258472	241841	150942
TOTAL	9675970	12399000	17158509	19619461	19304397	20064715	17732218	13761694

(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: CCFP, OICA.

La production

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2009

En milliers

Constructeurs / Zones	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 27 pays	Autres pays européens et la Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	611	2198	10922	598	118	192	1597	595	16831
BMW	123		1089				0	46	1258
Fiat-Iveco-Irisbus		831	1339	179			87	24	2460
MAN			41	2					42
Daimler	145	80	1082	6	88		4	43	1448
Porsche			76						76
PSA Peugeot Citroën		200	2146	82	10		263	342	3042
Renault-Dacia-Samsung	2	234	1458	329		192		80	2296
Scania		12	24						36
Volkswagen	321	831	3612				1244	60	6067
Volvo	20	11	55		20				106
Constructeurs américains	4807	1113	2825	197	0	532	2215	539	12228
Chrysler	954		5						959
Ford	1860	420	1660	173			446	126	4685
General Motors	1890	693	1138	23		532	1769	413	6459
Navistar	65								65
Paccar	37		22						59
Constructeurs japonais	3133	345	1133	92	7859	0	2288	3123	17974
Fuji Heavy (Subaru)	83				408				491
Honda	1031	135	76	18	841		602	310	3013
Isuzu	1	8		2	120		26	158	316
Mazda	39	10			717		174	44	985
Mitsubishi	18	31	51		427		97	179	802
Nissan	728	19	391		895		547	165	2745
Suzuki-Maruti	0		181		908		241	1058	2388
Toyota-Daihatsu-Hino	1232	142	435	72	3543		601	1210	7234
Constructeurs coréens	211	0	268	49	0	2744	815	560	4646
Hyundai-Kia	211		268	49		2744	815	560	4646
Constructeurs chinois	0	0	0	0	0	35	313	0	348
SAIC (Ssangyong)						35	313		348
Constructeurs indiens	0	0	158	0	0	8	0	505	672
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			158			8		505	672
TOUS CONSTRUCTEURS	8761	3775	15253	1757	7935	3513	13791	6931	61715
	En part de la production totale								
Constructeurs européens	4%	13%	65%	4%	1%	1%	9%	4%	100%
BMW	10%		87%				0%	4%	100%
Fiat-Iveco-Irisbus		34%	54%	7%			4%	1%	100%
MAN			96%	4%					100%
Daimler	10%	6%	75%	0%	6%		0%	3%	100%
Porsche			100%						100%
PSA Peugeot Citroën		7%	71%	3%	0%		9%	11%	100%
Renault-Dacia-Samsung	0%	10%	63%	14%		8%		3%	100%
Scania		32%	68%						100%
Volkswagen	5%	14%	60%				20%	1%	100%
Volvo	19%	10%	52%		19%				100%
Constructeurs américains	39%	9%	23%	2%	0%	4%	18%	4%	100%
Chrysler	99%		1%						100%
Ford	40%	9%	35%	4%			10%	3%	100%
General Motors	29%	11%	18%	0%		8%	27%	6%	100%
Navistar	100%								100%
Paccar	63%		37%						100%
Constructeurs japonais	17%	2%	6%	1%	44%	0%	13%	17%	100%
Fuji Heavy (Subaru)	17%				83%				100%
Honda	34%	4%	3%	1%	28%		20%	10%	100%
Isuzu	0%	3%		1%	38%		8%	50%	100%
Mazda	4%	1%			73%		18%	4%	100%
Mitsubishi	2%	4%	6%		53%		12%	22%	100%
Nissan	27%	1%	14%		33%		20%	6%	100%
Suzuki-Maruti	0%		8%		38%		10%	44%	100%
Toyota-Daihatsu-Hino	17%	2%	6%	1%	49%		8%	17%	100%
Constructeurs coréens	5%	0%	6%	1%	0%	59%	18%	12%	100%
Hyundai-Kia	5%		6%	1%		59%	18%	12%	100%
Constructeurs chinois	0%	0%	0%	0%	0%	10%	90%	0%	100%
SAIC (Ssangyong)						10%	90%		100%
Constructeurs indiens	0%	0%	24%	0%	0%	1%	0%	75%	100%
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			24%			1%		75%	100%
TOUS CONSTRUCTEURS	14%	6%	25%	3%	13%	6%	22%	11%	100%

Sources : CCFA, OICA.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008 ⁽²⁾	2009
Allemagne	2426187	3349788	3378343	3319259	3467961	3148163	3090040	3807175
Autriche	227548	288618	309427	307915	308594	298182	293697	319403
Belgique	399240	473506	515204	480088	526141	524795	535947	476194
Danemark	73774	80654	112688	146881	154383	159341	150143	112199
Espagne ⁽¹⁾	504051	988270	1381515	1528877	1634608	1614835	1161176	952772
Finlande	103167	139095	134646	147949	145689	123163	139611	88344
France	1873202	2309130	2133884	2117561	2045745	2109672	2091368	2302398
Grèce	35700	115480	290222	269728	267669	279745	267295	219730
Irlande	93563	82584	230989	171741	178766	186335	151603	57455
Italie	1717432	2307055	2415600	2237272	2325718	2492774	2161673	2159436
Luxembourg	21500	38422	41896	48517	50837	51332	52359	47265
Norvège	95550	61901	97376	109907	109164	129195	110617	98675
Pays-Bas	450076	502732	597640	465160	483970	505540	499918	387155
Portugal	58357	210924	257834	206488	194702	201816	213389	161013
Royaume-Uni	1513761	2008934	2221670	2439717	2344864	2404007	2131795	1994999
Suède	192588	229941	290529	274301	282766	306799	253982	213408
Suisse	279764	329899	316519	264941	269452	284688	288557	266049
Union européenne 15 pays	9690146	13125133	14312087	14161454	14412413	14406499	13193996	13298946
Europe 17 pays	10065460	13516933	14725982	14536302	14791029	14820382	13593170	13663670
Europe centrale et orientale	1900000	1600474	2551000	3368221	3892851	4785713	5165113	2974715
Canada	948967	886217	849132	842322	858826	841585	872720	731093
États-Unis	8760937	9300678	8846625	7667066	7820854	7618413	6813369	5456246
Mexique	286000	353000	603010	714047	680942	641394	589051	439103
Argentine	215177	77306	224950	290648	336296	422230	452539	373231
Brésil	793028	532791	1188818	1440696	1634396	2086681	2341709	2645013
Corée du Sud	45972	626126	1057620	944451	976211	1040372	1020457	1234618
Japon	2854185	5102659	4259771	4748482	4612318	4325508	4184266	3905310
Turquie	31000	215000	456696	438597	373219	357465	305998	369819
MONDE	28500000	34825967	38689767	44015119	46602403	49515309	49851806	49836515

Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008 ⁽²⁾	2009
Allemagne	175687	203389	314804	295627	304433	334116	334999	242178
Autriche	21821	29211	36457	37678	38793	41509	42303	31026
Belgique	34478	46670	66125	75083	72079	81664	81276	63431
Danemark	19469	23031	38108	64293	71965	66867	41465	19585
Espagne ⁽¹⁾	105934	249185	335684	430611	318526	324463	201367	121450
Finlande	17699	32154	18128	19955	20941	20944	21632	12451
France	323291	446983	477204	480122	498397	519492	523432	416183
Grèce	53500	30075	25015	25538	26391	27130	25570	17388
Irlande	11905	28087	46261	41965	46957	50013	34010	10566
Italie	122293	159322	268057	246894	273021	276548	260412	198390
Luxembourg	1300	2961	4642	4605	4675	5315	6046	4197
Norvège	15135	23035	35618	42681	49243	53008	42630	28762
Pays-Bas	47926	68791	114354	80771	84713	97275	104139	64204
Portugal	46967	71904	161045	71982	70472	74790	61730	42747
Royaume-Uni	274143	293473	301523	388410	389496	395179	353463	227543
Suède	19684	33133	38474	41807	47194	51923	47477	34105
Suisse	22418	28165	29345	26702	28932	30720	32789	28675
Union européenne 15 pays	1276097	1718369	2245881	2305341	2268053	2367228	2139321	1505444
Europe 17 pays	1313650	1769569	2310844	2374724	2346228	2450956	2214740	1562881
Europe centrale et orientale	850000	874072	579060	847773	888951	1015478	1011410	569139
Canada	335827	416041	736951	787820	807182	848760	800802	750849
États-Unis	2476777	4845360	8965048	9777263	9228127	8841902	6679796	5145655
Mexique	166000	198000	302944	452600	507180	510290	486712	337279
Argentine	59881	17481	81995	112042	124182	142696	159231	113911
Brésil	187233	180000	302288	273948	293342	376047	478641	496227
Corée du Sud	58502	328151	372840	244332	244000	249000	211000	231000
Japon	2161305	2674834	1703114	1103552	1127202	1028140	897969	703946
Turquie	19000	43015	199825	319940	292296	276741	220546	206046
MONDE	9150000	13410615	18723143	21945086	21309891	21573201	18693732	15882801

(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 1,5 million d'unités en 2006.

(2) Des véhicules auparavant classés en véhicules utilitaires ont été reclassés en voitures particulières.

Source: CCFA.

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 +	
ALLEMAGNE													
1990	3998650	3747	779288	2521197	338965	355453		662007	11986	504025	117413	28583	
2008	2891574	18939	575402	1382255	168764	746191	23	2640456	149938	1885420	276629	328469	
2009	2737233	28776	866375	1150466	135907	555709		2227276	109165	1649484	210401	258226	14
BELGIQUE													
1990	1003028		207398	727812	65542	2276		157384	2764	126394	28226		
2008	294953		48494	169672	74866	1921		385178	26857	315842	42479		
2009	220564		58936	101983	35207	24438		304031	15550	228875	59606		
ESPAGNE													
1990	1529080	25908	329437	12739			1160996	150221	18753	42155			89313
2008	1173541		359122	205615		2749	606055	840320	287253	342280	63539	319	146929
2009	1029520	12271	721966	278243	3846	637	12557	803479	387191	381132	18468	9	16679
FRANCE													
1990	2490808	259104	1315307	853195	21266	41936		804007	50851	547002	206154		
2008	2882520	253665	1072551	1362382	7843	3854	182225	2018059	886569	1075275	48204	7867	144
2009	2982986	281054	1264823	1227523	19396	1787	188403	1823626	890604	910733	16545	5608	136
ITALIE													
1990	1756118	685385	644895	402929	38	20614	2257	118427	25299	75891	17169		68
2008	337922		277089	36337	4282	20214		321299	132423	180920	7956		
2009	436652		402604	20389	1558	12101		224448	111146	109935	3367		
ROYAUME-UNI													
1990	1173660	56860	489355	449008		68744	109693	121951		93644	8610		19697
2008	912253		182510	584967	32952	111658	166	535297	148156	140698	161640	83703	1100
2009	658558		215580	373377	4598	64886	117	340730	116372	100733	71350	52232	43

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Constructeurs français								
Citroën	33996	213010	453604	546021	567042	628713	585347	542860
Peugeot	133332	334469	593349	805490	709440	680576	556254	484583
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	167328	547479	1046953	1351511	1276482	1309289	1141601	1027443
Renault	69335	256528	601495	966687	867011	902957	754033	716955
Dacia				9824	61777	95358	81153	66948
Renault Samsung Motors				86	0	5197	41272	12280
Renault-Dacia-Samsung				976597	928788	1003512	876458	796183
Total⁽²⁾	236663	804007	1648448	2328108	2205270	2312801	2018059	1823626
TOTAL ESSENCE + DIESEL	2938581	3294815	4598617	5177852	5047274	5300597	4900579	4806612
Part du diesel	8,1%	24,4%	35,8%	45,0%	43,7%	43,6%	41,2%	37,9%
Allemagne								
Mercedes ⁽²⁾	216053	141547	278772	365403	391758	414675	397553	329107
Opel	32742	76441	288651	361112	310346	310802	238910	200410
Volkswagen-Audi-Seat	211199	325767	847652	1112321	1131175	1278671	1238822	985365
Ford	5344	90117	179130	372133	333022	342580	348715	317161
BMW	33520	28135	194794	345998	388577	483359	416432	386557
Total⁽²⁾	465788	662007	1788999	2556967	2554878	2830087	2640456	2227276
TOTAL ESSENCE + DIESEL	3520934	4660657	5131918	5344098	5398508	5709139	5532030	4964509
Part du diesel	13,2%	14,2%	34,9%	47,8%	47,3%	49,6%	47,7%	44,9%
Italie								
Alfa Romeo	3851	11176	77532	92589	111896	114212	72405	49822
Fiat	76513	87985	223889	267801	306414	328545	207314	142357
Lancia		17679	40891	37932	32699	31002	36817	31229
Divers	0	297	0	164	115	5089	4763	1040
Total⁽²⁾	80364	117137	342312	398486	451124	478848	321299	224448
TOTAL ESSENCE + DIESEL	1445221	1874672	1422243	725528	892502	910860	659221	661100
Part du diesel	5,6%	6,2%	24,1%	54,9%	50,5%	52,6%	48,7%	34,0%

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985. (2) Y compris divers. Source: CCFa.

La production

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET INDUSTRIELS PAR POIDS, PAR CONSTRUCTEUR ET PAR PAYS EN 2009, 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	56491			56491	-
Renault Trucks	3405	5590	15007	24002	20597
Scania			4724	4724	4724
Etalmobil	5	4		9	4
TOTAL FRANCE	59901	5594	19731	85226	25325
Daimler	76166	16906	32868	125940	49774
MAN			14965	14965	14965
Iveco Magirus			5775	5775	5775
Volkswagen	25515			25515	-
Multicar	1084			1084	-
TOTAL ALLEMAGNE	102765	16906	53608	173279	70514
MAN - OAF - Steyr		9464	6277	15741	15741
TOTAL AUTRICHE		9464	6277	15741	15741
Volvo Trucks		1746	10245	11991	11991
Autres			48	48	48
TOTAL BELGIQUE		1746	10293	12039	12039
Iveco	23060	17695	4102	44857	21797
TOTAL ITALIE (Y COMPRIS DIVERS)	23120	17695	4102	44917	21797
Ford	1940			1940	-
Leyland Trucks, Foden (DAF)		4340	3861	8201	8201
Dennis DSV			802	802	802
LDV	39			39	-
TOTAL ROYAUME-UNI	1979	4340	4663	10982	9003
Volvo Trucks			8089	8089	8089
Scania			5460	5460	5460
TOTAL SUÈDE			13549	13549	13549
DAF			13609	13609	13609
Scania			9783	9783	9783
Autres			1098	1098	1098
TOTAL PAYS-BAS			24490	24490	24490
Iveco	8603	2051	6822	17476	8873
TOTAL ESPAGNE	8603	2051	6822	17476	8873
Véhicules utilitaires					
Daimler (y compris FUSO)	77570	18351	32868	128789	51219
Iveco	31663	19746	16699	68108	36445
MAN	0	9464	21242	30706	30706
DAF	0	4340	17470	21810	21810
Renault Trucks	3405	5590	15007	24002	20597
Volvo Trucks	0	1746	18334	20080	20080
Scania	0	0	19967	19967	19967
Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 t					
Renault	56491	-	-	56491	-
Volkswagen	25515	-	-	25515	-
Ford	1940	-	-	1940	-
Autres	2472	553	2066	5091	2619
TOTAL GÉNÉRAL UE-15 PAYS	199056	59790	143653	402499	203443

(1) PTMA: poids total maximum autorisé.

Source: CCFA.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE

La série spéciale Transit Temporaire de la France a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	1985	1990	2000	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008	2009
PSA Peugeot Citroën	1225	1719	1930	2012	1971	1970	1792	1818
	11,5%	12,7%	13,1%	13,8%	13,3%	13,3%	13,2%	13,3%
Groupe Renault	1135	1315	1559	1442	1281	1211	1138	1237
	10,7%	9,7%	10,6%	9,9%	8,7%	8,2%	8,4%	9,1%
Groupe Fiat	1487	1854	1477	951	1120	1195	1121	1200
	14,0%	13,7%	10,0%	6,5%	7,6%	8,1%	8,2%	8,8%
Groupe Ford	1521	1774	1478	1453	1450	1474	1360	1425
	14,3%	13,1%	10,0%	10,0%	9,8%	9,9%	10,0%	10,4%
General Motors	1261	1617	1799	1539	1503	1509	1286	1213
	11,9%	12,0%	12,2%	10,6%	10,2%	10,2%	9,5%	8,9%
Groupe Volkswagen	1553	2120	2755	2743	2921	2881	2761	2854
	14,6%	15,7%	18,7%	18,9%	19,7%	19,4%	20,3%	20,9%
Daimler	394	438	811	819	815	810	771	671
	3,7%	3,2%	5,5%	5,6%	5,5%	5,5%	5,7%	4,9%
Groupe BMW	290	364	499	761	784	834	804	695
	2,7%	2,7%	3,4%	5,2%	5,3%	5,6%	5,9%	5,1%
Nissan	306	395	392	342	311	290	314	349
	2,9%	2,9%	2,7%	2,4%	2,1%	2,0%	2,3%	2,6%
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	793	893	912	756	715
	2,9%	3,0%	3,9%	5,5%	6,0%	6,2%	5,6%	5,2%
Autres marques japonaises	534	789	701	820	886	905	806	769
	5,0%	5,8%	4,8%	5,6%	6,0%	6,1%	5,9%	5,6%
Hyundai-Kia	7	18	303	530	519	488	422	520
	0,1%	0,1%	2,1%	3,6%	3,5%	3,3%	3,1%	3,8%
Groupe Tata	21	44	112	125	127	136	110	87
	0,2%	0,3%	0,8%	0,9%	0,9%	0,9%	0,8%	0,6%
Autres marques (y compris MG-Rover)	575	663	345	206	211	205	152	111
	5,4%	4,9%	2,3%	1,4%	1,4%	1,4%	1,1%	0,8%
TOTAL EUROPE 17 PAYS	10611	13517	14738	14536	14791	14820	13593	13664
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle		0,9%	-2,1%	-0,2%	1,8%	0,2%	-8,3%	0,5%

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	1985	1990	2000	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008	2009
PSA Peugeot Citroën	186	251	349	370	369	387	365	299
	16,9%	16,5%	18,1%	18,4%	18,8%	18,7%	19,9%	22,5%
Groupe Renault	175	278	272	296	304	303	268	208
	15,8%	18,3%	14,1%	14,7%	15,5%	14,6%	14,6%	15,6%
Groupe Fiat	114	156	262	256	270	299	277	198
	10,3%	10,3%	13,6%	12,8%	13,8%	14,4%	15,1%	14,9%
Groupe Ford	126	196	181	225	237	259	219	151
	11,4%	13,0%	9,4%	11,2%	12,1%	12,5%	12,0%	11,4%
General Motors	55	81	92	146	144	147	132	70
	5,0%	5,3%	4,8%	7,3%	7,3%	7,1%	7,2%	5,3%
Groupe Volkswagen	113	134	202	189	204	223	200	136
	10,2%	8,9%	10,5%	9,4%	10,4%	10,8%	10,9%	10,2%
Daimler	64	71	163	152	149	171	163	118
	5,8%	4,7%	8,4%	7,6%	7,6%	8,2%	8,9%	8,9%
Nissan	61	105	100	101	98	89	62	41
	5,5%	6,9%	5,2%	5,1%	5,0%	4,3%	3,4%	3,1%
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	62	51	65	56	35
	6,0%	5,3%	3,6%	3,1%	2,6%	3,2%	3,1%	2,7%
Autres marques japonaises	67	72	117	85	75	70	46	34
	6,1%	4,8%	6,0%	4,2%	3,8%	3,4%	2,5%	2,5%
Hyundai-Kia	1	0	44	48	20	13	9	5
	0,1%	0,0%	2,3%	2,4%	1,0%	0,6%	0,5%	0,4%
Autres marques	76	90	81	76	44	45	36	33
	6,9%	6,0%	4,2%	3,8%	2,2%	2,2%	2,0%	2,5%
TOTAL EUROPE 17 PAYS	1104	1516	1931	2004	1964	2069	1833	1327
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle		-2,6%	5,6%	3,1%	-2,0%	5,4%	-11,4%	-27,6%

(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 + Volvo + 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, etc. / Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover + Tata. Le périmètre des groupes correspond à leur situation en 2010.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2009

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	3807	232	101	130	226	181	1301	317	372	258	317	420	147
	100%	6,1%	2,7%	3,4%	5,9%	4,8%	34,2%	8,3%	9,8%	6,8%	8,3%	11,0%	3,9%
Autriche	319	29	13	16	20	20	101	25	26	14	12	47	21
	100%	9,1%	4,2%	4,9%	6,3%	6,4%	31,7%	7,9%	8,3%	4,3%	3,7%	14,6%	6,7%
Belgique	476	88	44	45	51	19	91	51	46	31	20	54	19
	100%	18,5%	9,1%	9,4%	10,7%	4,0%	19,1%	10,6%	9,8%	6,6%	4,2%	11,3%	3,9%
Danemark	112	20	9	11	3	5	17	12	9	3	3	30	10
	100%	18,2%	8,0%	10,2%	2,5%	4,7%	14,7%	11,0%	7,9%	2,4%	2,3%	27,2%	8,7%
Espagne	953	170	88	82	98	24	220	92	89	41	31	138	36
	100%	17,8%	9,2%	8,6%	10,3%	2,5%	23,1%	9,7%	9,3%	4,3%	3,3%	14,5%	3,8%
Finlande	88	5	2	3	1	2	22	14	4	3	4	26	5
	100%	6,2%	2,5%	3,7%	1,5%	2,6%	25,2%	15,9%	4,5%	3,4%	4,3%	29,5%	5,1%
France	2302	738	346	392	578	99	257	145	112	61	59	199	43
	100%	32,1%	15,0%	17,0%	25,1%	4,3%	11,2%	6,3%	4,9%	2,7%	2,6%	8,6%	1,9%
Grèce	220	13	6	8	4	15	42	18	21	8	12	66	17
	100%	6,1%	2,7%	3,5%	1,9%	6,8%	19,1%	8,0%	9,7%	3,5%	5,4%	29,8%	7,9%
Irlande	57	3	1	2	2	1	12	9	4	2	1	18	3
	100%	4,8%	1,4%	3,4%	4,3%	1,8%	21,4%	15,8%	7,8%	3,5%	2,5%	31,6%	5,7%
Italie	2159	225	111	114	113	709	220	227	181	73	85	236	61
	100%	10,4%	5,1%	5,3%	5,2%	32,8%	10,2%	10,5%	8,4%	3,4%	3,9%	10,9%	2,8%
Luxembourg	47	6	3	3	5	2	14	4	2	4	3	4	2
	100%	12,2%	5,5%	6,7%	10,5%	4,7%	29,5%	8,9%	4,5%	8,8%	6,0%	7,8%	5,2%
Pays-Bas	387	50	20	30	28	20	71	51	31	15	10	87	20
	100%	12,8%	5,2%	7,7%	7,2%	5,3%	18,2%	13,1%	8,0%	3,9%	2,5%	22,4%	5,2%
Portugal	161	22	10	11	19	10	32	15	14	9	9	24	5
	100%	13,6%	6,5%	7,1%	11,9%	6,3%	20,1%	9,4%	8,8%	5,4%	5,8%	14,7%	3,2%
Royaume-Uni	1995	175	72	103	63	72	320	351	264	139	81	356	108
	100%	8,8%	3,6%	5,1%	3,2%	3,6%	16,1%	17,6%	13,3%	6,9%	4,0%	17,9%	5,4%
Suède	213	12	5	8	8	2	45	55	14	12	8	38	17
	100%	5,7%	2,1%	3,5%	3,6%	1,0%	21,3%	25,7%	6,5%	5,7%	3,7%	18,0%	7,7%
UNION EUR. 15 PAYS	13299	1788	832	956	1220	1183	2766	1386	1191	672	653	1742	514
	100%	13,4%	6,3%	7,2%	9,2%	8,9%	20,8%	10,4%	9,0%	5,1%	4,9%	13,1%	3,9%
Norvège	99	6	2	4	1	1	24	17	5	5	4	32	4
	100%	6,5%	2,0%	4,5%	0,7%	1,0%	24,2%	17,4%	4,7%	4,8%	3,9%	32,2%	3,8%
Suisse	266	23	11	12	17	16	64	22	17	18	14	59	9
	100%	8,7%	4,3%	4,4%	6,5%	6,1%	24,2%	8,1%	6,5%	6,8%	5,3%	22,1%	3,4%
EUROPE 17 PAYS	13664	1818	845	972	1237	1200	2854	1425	1213	695	671	1832	527
	100%	13,3%	6,2%	7,1%	9,1%	8,8%	20,9%	10,4%	8,9%	5,1%	4,9%	13,4%	3,9%
Bulgarie	25	2	1	1	2	0	4	2	3	1	1	5	4
	100%	9,8%	4,0%	5,8%	8,9%	1,4%	15,6%	7,2%	13,5%	2,5%	2,2%	20,6%	16,3%
Estonie	10	1	0	1	1	0	2	1	0	0	0	3	1
	100%	10,1%	4,9%	5,2%	13,4%	0,5%	17,7%	5,6%	3,2%	1,6%	2,2%	34,4%	8,8%
Hongrie	60	3	1	2	4	3	10	9	9	1	1	18	2
	100%	5,6%	2,2%	3,4%	6,7%	4,7%	16,2%	14,7%	14,6%	1,6%	1,7%	30,0%	3,9%
Lettonie	5	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0
	100%	3,2%	1,7%	1,5%	12,0%	0,5%	24,2%	6,2%	3,0%	4,5%	2,9%	32,5%	7,8%
Lituanie	8	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3	0
	100%	9,0%	3,7%	5,3%	12,4%	1,5%	15,9%	5,6%	4,6%	2,8%	1,6%	40,3%	5,3%
Pologne	320	22	10	13	19	33	74	32	28	5	5	71	27
	100%	6,9%	3,0%	3,9%	6,0%	10,4%	23,2%	10,0%	8,8%	1,6%	1,6%	22,3%	8,3%
Rép. tchèque	168	14	7	7	13	5	67	18	8	3	3	18	16
	100%	8,5%	4,5%	4,1%	7,9%	3,0%	40,0%	10,7%	4,9%	1,8%	1,6%	11,0%	9,6%
Roumanie	130	6	2	4	48	5	21	9	10	1	1	11	17
	100%	4,5%	1,6%	3,0%	36,6%	4,0%	16,3%	7,0%	7,4%	0,9%	1,0%	8,2%	13,1%
Slovaquie	75	10	5	6	11	4	19	3	5	1	1	11	9
	100%	13,9%	6,5%	7,4%	14,9%	4,9%	25,4%	4,5%	6,1%	1,1%	1,2%	14,5%	12,6%
Slovénie	58	8	4	3	10	4	11	4	6	1	1	7	6
	100%	13,5%	7,7%	5,8%	17,6%	7,5%	18,5%	6,5%	10,5%	2,4%	1,3%	11,8%	9,7%
10 nouveaux pays entrants	859	68	32	37	111	55	210	78	70	14	13	150	83
	100%	8,0%	3,7%	4,3%	12,9%	6,4%	24,5%	9,1%	8,1%	1,6%	1,5%	17,4%	9,7%
EUROPE 27 PAYS	14522	1886	877	1009	1348	1255	3065	1503	1283	708	684	1982	610
	100%	13,0%	6,0%	6,9%	9,3%	8,6%	21,1%	10,4%	8,8%	4,9%	4,7%	13,6%	4,2%

Regroupement des constructeurs utilisé: PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën / Groupe Renault = Renault + Dacia / Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Ferrari + Maserati + divers / Groupe Ford = Ford Europe + Ford USA + Volvo + divers / General Motors = Opel + Vauxhall + Saab + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + divers / Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti / Daimler = Mercedes + Smart + divers / Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce / Marques japonaises = Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota, etc. / Marques coréennes = Hyundai-Kia et Ssangyong.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS

En unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 401 479	1 535 886	1 502 282	1 361 958	1 167 447
	8,0%	9,8%	30,3%	42,2%	44,3%	47,7%	44,1%	30,7%
Autriche	7 425	74 197	191 402	199 908	191 766	176 752	160 465	146 949
	3,3%	25,7%	61,9%	64,9%	62,1%	59,3%	54,6%	46,0%
Belgique	54 897	154 804	290 301	348 630	392 328	404 297	422 681	358 400
	13,8%	32,7%	56,3%	72,6%	74,6%	77,0%	78,9%	75,3%
Danemark	2 352	3 305	14 898	35 356	41 365	61 825	69 347	50 729
	3,2%	4,1%	13,2%	24,1%	26,8%	38,8%	46,2%	45,2%
Espagne ⁽¹⁾	-	140 740	734 256	1 036 789	1 143 512	1 144 265	804 499	668 022
		14,2%	53,1%	67,8%	70,0%	70,9%	69,3%	70,1%
Finlande	-	7 215	-	25 110	29 487	34 780	69 291	40 852
		5,2%		17,0%	20,2%	28,2%	49,6%	46,2%
France	186 050	762 054	1 046 485	1 466 296	1 463 666	1 563 061	1 620 980	1 628 495
	9,9%	33,0%	49,0%	69,2%	71,5%	74,1%	77,5%	70,7%
Grèce	-	60	2 006	4 189	5 852	8 116	9 590	7 237
		0,1%	0,7%	1,6%	2,2%	2,9%	3,6%	3,3%
Irlande	-	12 413	23 259	36 953	43 620	50 328	50 741	29 953
		15,0%	10,1%	21,5%	24,4%	27,0%	33,5%	52,1%
Italie	138 562	179 779	812 203	1 308 548	1 352 585	1 389 391	1 096 485	904 275
	8,1%	7,8%	33,6%	58,5%	58,2%	55,7%	50,7%	41,9%
Luxembourg	-	8 206	21 110	36 561	39 280	39 753	40 314	34 480
		21,4%	50,4%	75,4%	77,3%	77,4%	77,0%	73,0%
Norvège	-	1 581	8 761	43 146	52 770	96 051	80 096	71 752
		2,6%	9,0%	39,3%	48,3%	74,3%	72,4%	72,7%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	123 990	129 292	142 770	125 377	77 674
	6,8%	10,9%	22,5%	26,7%	26,7%	28,2%	25,1%	20,1%
Portugal	-	10 426	62 417	131 731	126 704	139 877	147 896	107 178
		4,9%	24,2%	63,8%	65,1%	69,3%	69,3%	66,6%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	897 887	897 374	965 517	928 737	832 590
	0,4%	6,4%	14,1%	36,8%	38,3%	40,2%	43,6%	41,7%
Suède	-	1 335	18 325	26 527	55 805	106 382	91 874	87 518
		0,6%	6,3%	9,7%	19,7%	34,7%	36,2%	41,0%
Suisse	-	9 998	29 466	75 247	80 732	92 568	93 493	78 307
		3,0%	9,3%	28,4%	30,0%	32,5%	32,4%	29,4%
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	619 427	1 866 021	4 726 461	7 198 347	7 582 024	7 918 015	7 173 824	6 291 858
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	49,5%	51,3%	53,4%	52,8%	46,0%
Variation annuelle		+0,7%	+10,7%	+2,2%	+5,3%	+4,4%	-9,4%	-12,3%

(1) Lire les notes de la page 61.

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 521 631	3 670 406	3 376 019	3 320 059	3 981 805
Autriche	243 021	310 157	336 670	336 793	339 078	330 703	326 633	345 132
Belgique	429 849	525 996	569 294	542 760	587 125	593 555	604 326	530 509
Danemark	89 485	100 303	145 780	204 957	220 003	219 047	184 582	128 060
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 916 080	1 909 241	1 891 243	1 328 219	1 060 263
Finlande	115 741	166 602	149 702	164 160	163 074	140 778	156 913	97 898
France	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 537 626	2 485 776	2 571 134	2 551 641	2 676 384
Grèce	80 824	144 960	313 230	293 102	291 765	304 262	290 091	234 647
Irlande	102 203	106 720	272 463	208 814	219 748	230 911	181 552	66 751
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 444 339	2 559 006	2 730 142	2 384 652	2 336 362
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	51 581	53 958	54 874	56 447	50 368
Norvège	106 945	82 483	129 003	146 928	153 028	175 835	146 716	123 196
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	531 392	548 830	586 575	584 881	438 710
Portugal	96 954	275 160	410 670	273 262	259 279	270 414	268 991	200 050
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 770 153	2 678 943	2 752 187	2 431 300	2 189 726
Suède	204 626	256 303	322 383	309 399	322 745	351 438	293 790	241 266
Suisse	297 855	352 652	340 640	287 369	293 142	310 721	315 602	289 909
Union européenne ⁽¹⁾	9 358 799	14 523 790	16 187 575	16 106 049	16 308 977	16 403 282	14 964 077	14 577 931
EUROPE 17 PAYS	11 096 858	15 034 333	16 657 218	16 540 346	16 755 147	16 889 838	15 426 395	14 991 036

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

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 T) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Allemagne	101 393	125 384	212 290	202 372	202 445	227 856	230 019	174 630
Autriche	15 473	21 539	27 243	28 878	30 484	32 521	32 936	25 729
Belgique	30 609	52 490	54 090	62 672	60 984	68 760	68 379	54 315
Danemark	15 711	19 649	33 092	58 076	65 620	59 706	34 439	15 861
Espagne ⁽¹⁾	88 042	229 821	299 246	387 203	274 633	276 408	167 043	107 491
Finlande	12 574	27 507	15 056	16 211	17 385	17 615	17 302	9 554
France	277 887	393 795	414 966	420 065	440 031	461 462	460 273	373 986
Grèce	45 124	29 480	23 008	23 374	24 096	24 517	22 796	14 917
Irlande	8 640	24 136	41 474	37 073	40 982	44 576	29 949	9 296
Italie	109 270	156 995	225 517	207 067	233 288	237 368	222 979	176 926
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 064	3 121	3 542	4 088	3 103
Norvège	11 395	20 582	31 627	37 021	43 864	46 640	36 099	24 521
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	66 232	64 860	81 035	84 963	51 555
Portugal	38 597	64 236	152 836	66 774	64 577	68 598	55 602	39 037
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	330 436	334 079	348 180	299 505	194 727
Suède	12 038	26 362	31 854	35 098	39 979	44 639	39 808	27 858
Suisse	18 091	22 753	24 121	22 428	23 690	26 033	27 045	23 860
Union européenne ⁽²⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 944 595	1 896 564	1 996 783	1 770 081	1 278 985
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	1 031 398	1 517 400	1 931 236	2 004 044	1 964 118	2 069 456	1 833 225	1 327 366

(1) Lire les notes de la page 61.

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Allemagne	59 061	73 770	96 830	88 364	96 747	101 320	99 907	62 518
Autriche	5 642	7 222	8 508	8 235	7 548	8 289	8 506	4 691
Belgique	8 604	10 690	11 061	11 657	10 282	11 953	11 868	8 271
Danemark	3 179	3 539	4 597	5 902	5 924	6 798	6 563	3 175
Espagne	23 208	30 432	33 700	39 753	40 424	44 384	31 226	11 675
Finlande	4 497	4 218	3 072	3 492	3 290	3 081	4 018	2 572
France	41 846	50 028	57 918	55 281	53 123	52 539	57 504	35 533
Grèce	1 178	497	1 633	1 589	1 899	2 071	2 344	1 578
Irlande	3 511	2 748	4 666	4 621	5 563	5 092	3 602	1 104
Italie		31 973	38 388	35 313	35 409	35 237	33 852	18 685
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 394	1 392	1 609	1 742	898
Norvège	3 056	2 106	3 564	4 952	4 835	5 650	5 729	3 429
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	13 405	19 075	15 099	18 023	11 537
Portugal	8 370	7 186	7 403	4 588	5 403	5 623	5 516	3 195
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	53 344	50 776	43 111	49 558	28 539
Suède	6 703	5 998	5 549	5 688	6 052	6 484	6 749	5 357
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 817	4 733	4 230	4 942	4 276
Union européenne ⁽²⁾	187 726	272 597	343 475	332 626	342 907	342 690	340 978	199 328
EUROPE 17 PAYS	244 335	296 973	351 772	341 395	352 475	352 570	351 649	207 033

IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 T) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 891	5 241	4 940	5 073	5 030
Autriche	676	450	706	565	761	699	861	606
Belgique	585	580	974	754	813	951	1 029	845
Danemark	579	311	419	315	421	363	463	549
Espagne	1 511	2 376	2 738	3 655	3 469	3 671	3 098	2 284
Finlande	625	429		252	266	248	312	325
France	3 558	3 160	4 320	4 776	5 243	5 491	5 655	6 664
Grèce		625	374	575	396	542	430	893
Irlande		24	121	271	412	345	459	166
Italie		3 825	4 152	4 514	4 324	3 943	3 581	2 779
Luxembourg	53	57	108	147	162	164	216	196
Norvège	684	380	427	708	544	718	802	812
Pays-Bas	1 082	1 069	949	1 134	778	1 141	1 153	1 112
Portugal		482	806	620	492	569	612	515
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 630	4 641	3 888	4 400	4 277
Suède	943	863	1 071	1 021	1 163	800	920	890
Suisse	371	580	491	457	509	457	802	539
Union européenne ⁽²⁾	17 707	20 068	26 918	28 120	28 582	27 755	28 262	27 131
EUROPE 17 PAYS	22 517	22 770	27 836	29 285	29 635	28 930	29 866	28 482

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

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

	En unités							
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bulgarie					32 481	41 042	43 758	24 972
Estonie	10 600	15 602	16 436	19 640	25 363	30 912	24 579	9 946
Hongrie	133 233	208 426	207 055	198 982	187 676	171 661	153 278	60 189
Lettonie	7 300	8 713	11 217	16 602	25 582	32 771	19 831	5 367
Lituanie	6 158	7 543	9 493	10 467	14 234	21 606	22 217	7 515
Pologne	478 752	358 432	318 111	235 522	238 993	293 305	320 040	320 206
République tchèque	148 592	152 981	143 622	151 699	156 686	174 456	182 554	167 708
Roumanie					256 364	315 621	270 995	130 195
Slovaquie	55 090	59 742	57 430	57 125	59 084	59 700	70 040	74 717
Slovénie	67 665	59 548	62 002	59 324	59 578	68 719	71 575	57 967
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	907 400	870 987	825 366	749 361	1 056 041	1 209 793	1 178 867	858 782
Roumanie	64 432	106 765	145 130	215 554				

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 T) EN EUROPE

	En unités							
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bulgarie					9 959	10 697	11 478	4 275
Estonie	1 500	2 607	2 429	2 944	3 768	4 693	3 041	1 206
Hongrie	26 686	24 978	23 595	20 479	21 604	21 920	21 559	10 619
Lettonie	900	1 064	1 437	1 753	2 645	3 615	2 151	555
Lituanie	1 270	1 680	2 347	3 371	4 341	4 445	3 201	884
Pologne	33 653	25 769	37 025	35 985	41 027	56 312	61 221	43 764
République tchèque	14 786	14 566	17 288	16 024	16 229	19 722	20 648	13 258
Roumanie					32 702	36 431	40 876	15 397
Slovaquie	5 812	9 318	10 204	14 428	19 518	23 618	26 907	15 722
Slovénie	6 274	6 676	7 034	6 897	6 080	6 860	7 331	4 452
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	90 900	86 658	101 359	101 881	157 873	188 313	198 413	110 132
Roumanie	14 789	25 435	31 012	35 842				

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

	En unités							
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bulgarie					42 440	51 739	55 236	29 247
Estonie	12 100	18 209	18 865	22 584	29 131	35 605	27 620	11 152
Hongrie	159 919	233 404	230 650	219 461	209 280	193 581	174 837	70 808
Lettonie	8 200	9 777	12 654	18 355	28 227	36 386	21 982	5 922
Lituanie	7 428	9 223	11 840	13 838	18 575	26 051	25 418	8 399
Pologne	512 405	384 201	355 136	271 507	280 020	349 617	381 261	363 970
République tchèque	163 378	167 547	160 910	167 723	172 915	194 178	203 202	180 966
Roumanie					289 066	352 052	311 871	145 592
Slovaquie	60 902	69 060	67 634	71 553	78 602	83 318	96 947	90 439
Slovénie	73 939	66 224	69 036	66 221	65 658	75 579	78 906	62 419
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	998 300	957 645	926 725	851 242	1 213 914	1 398 106	1 377 280	968 914
Roumanie	79 221	132 200	176 142	251 396				

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

	En unités							
	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bulgarie					2 000	3 600	3 400	800
Estonie	400	465	631	927	1 623	1 875	1 380	337
Hongrie	2 900	4 100	4 600	4 400	4 900	5 400	5 500	1 800
Lettonie	1 000	948	1 095	1 284	2 216	3 304	2 103	322
Lituanie	1 000	1 437	1 714	2 297	3 169	5 039	3 467	519
Pologne	7 464	8 523	11 865	11 079	14 988	22 661	19 971	8 172
République tchèque	6 400	6 700	7 324	8 200	10 716	12 860	12 249	5 824
Roumanie					8 096	14 766	12 220	2 370
Slovaquie	1 796	2 802	3 105	3 754	4 917	5 776	5 431	2 322
Slovénie	1 876	1 276	1 567	1 635	2 178	2 819	2 725	867
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	22 800	26 300	31 900	33 500	54 900	78 100	68 400	23 300
Roumanie	3 113	3 055	4 809	5 019				

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

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

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	536415	783224	1 168 470	1 379 082	1 406 485	1 464 559	1 377 392	1 302 881
Peugeot	734461	1 369 359	1 708 968	1 996 284	1 950 374	1 992 499	1 947 822	1 739 430
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 375 366	3 356 859	3 457 058	3 325 214	3 042 311
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 326 359	2 142 710	2 265 099	1 986 052	1 796 624
Dacia	-	-	55 183	172 021	188 461	222 913	241 991	307 052
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	118 438	161 299	181 028	189 308	192 333
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 616 818	2 492 470	2 669 040	2 417 351	2 296 009
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	63 961	67 593	62 227	65 328	24 314
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	27	28	21	7	9
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	6 056 172	5 916 950	6 188 346	5 807 900	5 362 643
Petites collections	616 466	287 512	-	-	-	-	-	-

En unités

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

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	49034	93 259	192 238	205 376	200 111	213 549	236 830	138 864
Peugeot	127 428	81 439	186 917	187 300	195 311	218 956	247 693	140 941
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	392 676	395 422	432 505	484 523	279 805
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	401 785	395 126	385 530	343 507	235 223
Dacia	-	-	12 580	19 871	11 507	7 466	13 956	16 680
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	166 760	254 334	325 381	421 656	406 633	392 996	357 463	251 903
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	63 961	67 593	62 227	65 328	24 314
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	27	28	21	7	9
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	878 320	869 676	887 749	907 321	556 031
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-

En unités

(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 voiture particulière.

(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.

(4) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autobus à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Constructeurs étrangers								
Bugatti	-	-	-	5	44	72	82	3
Fiat	-	-	10 377	8 304	5 321	4 504	2 688	1 717
Heuliez-Opel	-	-	-	37 390	14 470	11 770	8 840	3 218
Lancia	-	-	2 265	5 713	4 825	4 238	4 068	1 996
Smart	-	-	101 365	77 015	68 672	102 588	140 072	115 469
Toyota	-	-	0	180 643	249 934	262 313	232 406	207 456
Voitures particulières	-	-	114 007	309 070	343 266	385 485	388 156	329 859
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	20 680	20 874	41 008	35 856	17 837
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	9 391	10 133	12 002	12 629	4 724
Irisbus-Heuliez	-	-	-	291	420	458	404	407
Irisbus	-	-	-	2 869	3 130	3 321	3 117	2 875
Evobus	-	-	535	527	522	557	630	742
Scania	-	-	0	0	0	0	0	0
Cars et bus	-	-	535	3 687	4 072	4 336	4 151	4 024
TOTAL VÉHICULES ÉTRANGERS	-	-	164 680	342 828	378 345	442 831	440 792	356 444
Constructeurs français								
TOTAL VÉHICULES FRANÇAIS	-	-	3 180 741	3 206 180	2 790 918	2 573 023	2 128 186	1 691 214
Constructeurs français et étrangers								
TOTAL TOUS VÉHICULES	-	-	3 345 421	3 549 008	3 169 263	3 015 854	2 568 978	2 047 658

En unités

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	536366	689965	976232	1 173 706	1 206 374	1 251 010	1 140 562	1 164 017
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 808 984	1 755 063	1 773 543	1 700 129	1 598 489
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	1 446 242	1 977 885	2 498 283	2 982 690	2 961 437	3 024 553	2 840 691	2 762 506
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 924 574	1 747 584	1 879 570	1 642 551	1 561 446
Dacia	-	-	42 603	152 150	176 954	215 447	228 035	290 372
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	118 438	161 299	181 027	189 302	192 288
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 195 162	2 085 837	2 276 044	2 059 888	2 044 106
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 177 852	5 047 274	5 300 597	4 900 579	4 806 612
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 765 803	2 803 891	2 379 974	2 165 384	1 757 779	1 489 603
Citroën	-	-	504 323	605 988	583 919	540 171	520 319	404 049
Peugeot	-	-	1 094 756	1 155 292	906 878	835 167	708 459	657 226
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	-	-	1 599 079	1 761 280	1 490 797	1 375 338	1 228 778	1 061 275
Renault	-	-	1 166 724	1 042 611	889 177	790 046	529 001	428 328
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	-	-	1 166 724	1 042 611	889 177	790 046	529 001	428 328

(1) Lire les notes de la page 66.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2009

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		2 762 506	1 061 275	1 701 231
Citroën		1 164 017	404 049	759 968
	C1	116 070		116 070
	C2	46 461	41 391	5 070
	C3	317 988	169 503	148 485
	DS3	1 486	1 486	
	C4	337 887	99 460	238 427
	ZX	75 994		75 994
	XSARA	53 259	5 942	47 317
	XANTIA	11 808		11 808
	C5	82 887	79 987	2 900
	C-CROSSER	5 030		5 030
	C6	982	982	
	C8	5 298	5 298	
	NEMO	21 491		21 491
	BERLINGO	87 376		87 376
Peugeot		1 598 489	657 226	941 263
	107	116 070		116 070
	1007	4 788	4 788	
	206	360 674	129 027	231 647
	207	371 035	166 103	204 932
	307	84 312	32	84 280
	308	230 435	230 341	94
	RCZ	92		92
	3008	64 671	64 671	
	5008	21 923	21 923	
	405	220 320		220 320
	407	33 247	33 247	
	4007	4 546		4 546
	607	909	909	
	807	6 185	6 185	
	BIPPER	15 423		15 423
	PARTNER	63 859		63 859
Renault-Dacia-Samsung		2 044 106	428 328	1 615 778
Renault		1 561 446	428 328	1 133 118
	TWINGO	183 496		183 496
	CLIO	458 831	139 228	319 603
	MODUS	69 359		69 359
	LOGAN	205 271		205 271
	SANDERO	16 951		16 951
	MEGANE	458 004	165 894	292 110
	LAGUNA	46 907	46 907	
	VEL SATIS	1 180	1 180	
	SPACE	15 214	15 214	
	KANGOO	78 295	57 085	21 210
	TRAFIC	12 578		12 578
	MASTER	2 820	2 820	
	DIVERS	12 540		12 540
Dacia		290 372	0	290 372
	LOGAN	141 745		141 745
	SANDERO	148 512		148 512
	DIVERS	115		115
Renault Samsung Motors		192 288	0	192 288
	SM3	49 406		49 406
	SM5	62 091		62 091
	QM5 (KOLEOS)	28 843		28 843
	SM7	18 395		18 395
	DIVERS	33 553		33 553
TOTAL		4 806 612	1 489 603	3 317 009

Source: CCFP.

La production mondiale des constructeurs français

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	49034	93259	192238	205376	200111	213549	236830	138864
Peugeot	127428	81439	186917	187300	195311	218956	247693	140941
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	200979	174698	379155	392676	395422	432505	484523	279805
Renault (y compris Trafic II ⁽²⁾)	166760	254334	312801	401785	395126	385530	343507	235223
Dacia	-	-	12580	19871	11507	7466	13956	16680
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	166760	254334	325381	421656	406633	392996	357463	251903
Renault Trucks ⁽¹⁾	11632	7464	8321	9460	11378	4439	5271	3405
Divers	86	71	42	24	26	17	3	5
TOTAL	379457	436567	712899	823816	813459	829957	847260	535118
Petites collections	68587	79271	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	370538	361521	365638	352246	313275	181010
Citroën	-	-	53561	58223	64794	63887	67348	33037
Peugeot	-	-	67629	68166	62903	66012	52675	26348
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	-	-	121190	126389	127697	129899	120023	59385
Renault	-	-	240985	225648	226537	217891	187978	118215
Renault-Dacia-Samsung⁽¹⁾	-	-	240985	225648	226537	217891	187978	118215
Renault Trucks⁽¹⁾	-	-	8321	9460	11378	4439	5271	3405
Divers	-	-	42	24	26	17	3	5

(1) Lire les notes de la page 66.

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

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2009

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		279805	59385	220420
Citroën		138864	33037	105827
	C2	2684	2684	
	C3	7324	7265	59
	C4	3131	3131	
	NEMO	20470		20470
	BERLINGO	60259		60259
	JUMPY	19957	19957	
	JUMPER	25039		25039
Peugeot		140941	26348	114593
	206	4167	4061	106
	207	15360		15360
	308	3337	3337	
	BIPPER	16877		16877
	PARTNER	56648		56648
	EXPERT	18950	18950	
	BOXER	25602		25602
Renault-Dacia-Samsung		251903	118215	133688
Renault		235223	118215	117008
	TWINGO	3948		3948
	CLIO	36196	5208	30988
	MEGANE	302		302
	KANGOO	74476	56403	18073
	TRAFIC	39659		39659
	MASTER	56089	50854	5235
	MASCOTT	5664	5664	
	DIVERS	18889	86	18803
Dacia		16680		16680
	LOGAN	16680		16680
Renault Trucks		3405	3405	
	MASCOTT	3405	3405	
Autres		5	5	
Etalmobil		5	5	
TOTAL		535118	181010	354108

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

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

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Renault Trucks ⁽¹⁾	39475	50493	87719	54501	56215	57788	60057	20909
dont Mack Trucks	-	15423	34562	-	-	-	-	-
Divers ⁽²⁾	17836	4	2	3	2	4	4	4
TOTAL	57311	50497	87721	54504	56217	57792	60061	20913
dont production en France	-	-	44402	40768	45306	55393	57132	20601
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	44400	40765	45304	55389	57128	20597
Divers ⁽²⁾	-	-	2	3	2	4	4	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

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Renault Trucks ⁽¹⁾	2979	2306	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2547	-	-	-	-	-
TOTAL	3084	2537	2938	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2938	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.
(2) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autoBUS à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) EN 2009

	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Porteurs				
Véhicules utilitaires: 5 à 6 t		1 423	1 423	-
	Mascott	1 423	1 423	-
Gamme intermédiaire: 7 à 16 t		4 751	4 687	64
	Midlum	4 751	4 687	64
Gamme haute: plus de 16 t		6 096	5 852	244
	Premium	2 602	2 578	24
	Magnum	121	121	-
	Kerax	1 978	1 878	100
	Lander	1 395	1 275	120
TOTAL PORTEURS RENAULT TRUCKS		12 270	11 962	308
Tracteurs routiers				
	Premium	4 353	4 353	-
	Magnum	1 282	1 282	-
	Kerax	1 192	1 188	4
	Lander	1 812	1 812	-
TOTAL TRACTEURS ROUTIERS RENAULT TRUCKS		8 639	8 635	4

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

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

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2005	2006	2007	2008	2009	En unités
Moins de 3,5 t	318633	402994	577926	670654	624579	645852	623579	419326	
E	281031	128422	55883	39019	42191	45533	49354	50212	
D	37602	274572	521229	631499	582388	600319	574225	369114	
EL			814	136	0	0	0	0	
De 3,5 t à moins de 5,1 t	60824	33573	134973	153162	188880	184105	223681	115793	
E	14675	1961	1724	719	134	0	14	17	
D	46149	31612	133249	152443	188746	184105	223667	115776	
De 5,1 t à 12 t	25538	6377	13593	11820	10192	7659	5724	3174	
De 12 t à 16 t	12541	8251	5009	5685	4912	4212	4562	2483	
De 16 t à 20 t	6909	5518	7304	7115	6999	7294	8356	3179	
Plus de 20 t	3054	3650	6255	9647	10591	10678	10690	3437	
Tracteurs routiers	9269	11278	20998	20237	23523	27949	30729	8639	
Autocars-autobus	3084	2548	2938	-	-	-	-	-	
D	3035	2548	2606	-	-	-	-	-	
G			332	-	-	-	-	-	
EL	49			-	-	-	-	-	
Total essence	295706	130383	57607	39738	42325	45533	49368	50229	
Total diesel	144097	343806	710243	838446	827351	842216	857953	505802	
Total électrique	49	0	814	136	0	0	0	0	
Total GNV ou GPL			332	-	-	-	-	-	
TOTAL GÉNÉRAL	439852	474189	768996	878320	869676	887749	907321	556031	

E: essence, D: diesel, EL: électrique, G: GNV ou GPL.

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

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

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2005	2006	2007	2008	2009	En unités
Dérivés de voitures									
Citroën	26904	22942	29449	26227	27866	26689	26314	13139	
Peugeot	69411	55208	41451	38133	35462	34075	30979	22864	
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103229	78150	70900	64360	63328	60764	57293	36003	
Renault ⁽³⁾	30420	56245	60320	55009	52737	69515	69804	76015	
TOTAL	133649	134395	131220	119369	116065	130279	127097	112018	
Camionnettes									
Citroën	45573	67257	100832	97954	90230	91874	112254	80729	
Peugeot	27002	18537	70443	70480	79106	87932	113638	73525	
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90178	85794	171275	168434	169336	179806	225892	154254	
Renault	126779	129335	147670	118404	118219	120457	108734	74476	
TOTAL	216957	215129	318945	286838	287555	300263	334626	228730	
Fourgons									
Citroën	23813	32209	61957	81195	82015	94986	98262	44996	
Peugeot	33031	47623	75023	78687	80743	96949	103076	44552	
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56844	79832	136980	159882	162758	191935	201338	89548	
Renault	40508	84681	104811	228372	224469	203024	172502	101412	
Renault Trucks	-	-	8321	9460	11378	4439	5271	3405	
Sovam-Etalmobil	86	71	42	24	26	17	3	5	
TOTAL	97438	164584	250154	397738	398631	399415	379114	194370	
4x4									
Peugeot		1730							
Pick-ups, camionnettes									
Dacia	-	-	12580	19871	11208	-	6423	-	

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

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(3) y compris des Dacia Logan.

Source: CCFa.

Les livraisons des constructeurs français hors de France

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, à partir de 2006, celles du Renault Trafic, et enfin, en 2007, celles de Renault Samsung Motors (180 973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Europe⁽¹⁾	1202834	1645276	2636150	2835899	2660616	2777968	2266279	2120054
dont : Union européenne ⁽²⁾	946760	1479316	2261904	2424350	2343310	2420691	1906629	1879124
Allemagne	202939	277424	337743	365860	316509	306231	287149	453617
Autriche	35775	36175	41510	48779	42720	43406	43189	47424
Belgique-Luxembourg	105966	144896	172806	171552	173205	165486	168273	158251
Danemark	4059	13919	30239	34477	38020	37827	31722	14857
Espagne	100640	297846	556934	577439	523571	519017	326495	299407
Grèce		11458	54270	32681	32723	31769	26713	13136
Italie	381626	324952	353616	377100	341043	388295	293976	339196
Pays-Bas	84063	95340	120438	99707	97673	105103	99265	79864
Portugal	14729	59459	68375	66524	58732	57473	55084	39309
Royaume-Uni	156071	245989	432507	413743	364967	376050	262015	225536
Suède	13060	18001	31473	43062	34518	38209	18121	9556
10 nouveaux États membres				147859	142234	162776	153332	114391
12 nouveaux États membres				276433	283512	321102	266698	161382
dont : PECO/CEI ⁽³⁾	23619	31569	164814	214335	154964	195460	224787	100240
Hongrie		2040	23887	26926	26660	20064	17766	4657
Pologne		806	59093	47521	46373	54784	53025	39977
Roumanie			7520	122930	135140	148290	103502	42841
Russie			6042	42637	110308	139576	177610	80682
dont : Suisse	51821	43832	45654	41231	38113	40352	38812	38840
dont : Turquie		13069	148264	142160	111852	108890	87572	96204
Afrique	133213	45675	69865	103130	133996	145483	151256	151611
dont : Afrique du Sud	22439	0	13913	32941	28216	11686	5637	7804
Maghreb	15542	20432	37236	42881	85805	111815	132101	133041
Nigeria	61133	8319	8860	6159	11091	12270	6244	204
Amérique	145204	29360	230270	314505	363711	471245	483777	391503
dont : Argentine	11899	516	97605	70099	98588	122282	122942	93781
Brazil			80205	144030	160949	197369	280258	248973
Colombie	11885	9112	16659	36499	49853	5819	2807	3510
Mexique		20	1408	39871	28623	44601	23298	13883
Asie⁽¹⁾	26178	96645	166261	512772	499791	659491	751237	845922
dont : Japon	883	14264	15976	16323	14534	11785	9910	5098
Chine		3960	54334	143756	205247	211457	180179	278739
Iran	12836	29852	45722	304326	235652	199701	358694	365277
Inde						16934	17592	3892
Corée du Sud					121106	120013	104028	133977
Océanie	6290	5761	9984	16698	16532	20320	15591	8100
dont : Australie	2398	820	2765	11872	12614	15063	10762	4937
TOTAL GÉNÉRAL	1529652	1881998	3174447	3841448	3738684	4109972	3736921	3542282
Petites collections	471744	208241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Europe⁽¹⁾	88235	174998	379289	401860	471483	490820	473705	251928
dont : Union européenne ⁽²⁾	74382	156268	312421	326077	414855	448562	411784	224591
Allemagne	17490	23581	50081	40760	56511	60927	59809	38001
Autriche	2185	3702	4697	6206	6131	6830	7956	5498
Belgique-Luxembourg	11455	18383	22857	24827	30049	30963	34012	24811
Espagne	71	44110	57516	71185	77179	63691	40419	17026
Italie	26207	19923	35910	29706	36882	45457	41408	34731
Pays-Bas	8234	7995	23087	11630	16574	19729	20926	11097
Portugal	2805	14291	34551	25410	24738	22334	19242	13397
Royaume-Uni	8390	21127	55647	64554	75574	69972	62972	35411
10 nouveaux États membres				24939	35439	45694	49057	20802
12 nouveaux États membres				51099	55569	64926	75366	22934
dont : PECO/CEI ⁽³⁾	361	2781	25100	46685	25932	13392	20370	4042
Pologne	301	97	5624	9039	14762	19019	21606	10546
dont : Suisse	3317	2921	4293	5934	7371	8123	8174	8774
Afrique	75802	18320	16074	22597	26118	24055	30466	27146
dont : Maghreb	18334	8588	13509	18345	20141	21107	26601	24961
Amérique	5875	5453	36682	33328	42367	59664	68808	55553
dont : États-Unis	1999	2000	1099					
Asie⁽¹⁾	6930	11302	8260	11781	7622	7481	7356	3804
Océanie	776	1364	1797	1967	2377	3512	3238	1611
TOTAL GÉNÉRAL	178126	213502	444516	474532	553680	586686	585270	340931
Petites collections	39428	12207						

(1) À partir de 2004, les livraisons vers Chypre sont incluses en Europe et non plus en Asie.

(2) Union européenne : neuf 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.

(3) 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.

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 l'une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie et désormais rattaché à l'Insee, les exploite. 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. Une importante rénovation de ces enquêtes est en cours, expliquant pourquoi les données ne sont pas disponibles après l'année 2007. En outre, les futures données seront diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique.

	Unités	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs	unités	320922	216848	190830	185061	176803	173621	163000	149000
Production en France	milliers			3348	3549	3169	3016	2569	2048
Production par personne				17,5	19,2	17,9	17,4	15,8	13,7
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	19251	49472	73684	86944	87085	91770	84000	75000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7511	18817	42290	51988	52577	54237	49000	42500
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0%	38,0%	57,4%	59,8%	60,4%	59,1%	58,3%	56,7%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	5883	10650	13282	14481	12516	13456	11000	8000
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	30,6%	21,5%	18,0%	16,7%	14,4%	14,7%	13,1%	10,7%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	18	49	70	78	71	78	67	54
Charges sociales	millions €	1452	1860	2153	2546	2550	2597		
Charges sociales par personne	milliers €	4,5	8,6	11,3	13,8	14,4	15,0		
Rémunération	millions €	3254	4271	5093	6216	6331	6511		
Rémunération par personne	milliers €	10,1	19,7	26,7	33,6	35,8	37,5		
Frais de personnel	millions €	4706	6132	7246	8761	8881	9108		
Frais de personnel par personne	milliers €	14,7	28,3	38,0	47,3	50,2	52,5		
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	80,0%	57,6%	54,6%	60,5%	71,0%	67,7%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	928	3855	5201	4613	2522	3374		
Excédent brut d'exploitation / VA	%	15,8%	36,2%	39,2%	31,9%	20,2%	25,1%		
Charges financières	millions €	484	1170	1178	900	704	874		
Charges financières / VA	%	8,2%	11,0%	8,9%	6,2%	5,6%	6,5%		
Produits financiers	millions €	207	1095	2508	2029	1157	1851		
Produits financiers / VA	%	3,5%	10,3%	18,9%	14,0%	9,2%	13,8%		
Résultat financier	millions €	-276	-74	1330	1128	453	977		
Résultat financier / VA	%	-4,7%	-0,7%	10,0%	7,8%	3,6%	7,3%		
Capacité d'autofinancement	millions €	638	2918	5499	4236	1682	3504		
Capacité d'autofinancement / VA	%	10,8%	27,4%	41,4%	29,3%	13,4%	26,0%		
Résultat net comptable	millions €	-26	969	2851	1086	-243	160		
Résultat net comptable / CA	%	-0,1%	2,0%	3,9%	1,2%	-0,3%	0,2%		
Investissements	millions €	1018	3139	3807	3214	2967	2545	2500	1800
Investissements / CA	%	5,3%	6,3%	5,2%	3,7%	3,4%	2,8%	3,0%	2,4%
Investissements / VA	%	17,3%	29,5%	28,7%	22,2%	23,7%	18,9%	22,7%	22,5%

(1) Estimations du CCFA.

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 (*lire en page 53*).

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, etc.), des services (conseils, recherche, publicité, etc.) et également des biens d'équipement.

	Unités	1980	1990	2000	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2008 ⁽²⁾	2009 ⁽²⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprises (> 20 personnes)	unités	320	320	243	204	200	192	188	183
Effectifs	unités	143347	112963	94171	85928	82273	73110	68500	58000
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	5637	14452	17766	19889	19372	18149	16000	12300
Chiffre d'affaires exporté	millions €	1301	4018	7512	8291	8452	8676	7800	6150
Part du chiffre d'affaires exporté	%	23,1 %	27,8 %	42,3 %	41,7 %	43,6 %	47,8 %	48,8 %	50,0 %
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	2251	4530	4643	4869	4691	4276		
Valeur ajoutée (HT) / chiffre d'affaires (HT)	%	39,9 %	31,3 %	26,1 %	24,5 %	24,2 %	23,6 %		
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	16	40	49	57	57	58		
Charges sociales	millions €	503	867	902	1009	996	880		
Charges sociales par personne	milliers €	3,5	7,7	9,6	11,7	12,1	12,0		
Rémunération	millions €	1239	2060	2213	2374	2354	2086		
Rémunération par personne	milliers €	8,6	18,2	23,5	27,6	28,6	28,5		
Frais de personnel	millions €	1742	2926	3115	3383	3350	2967		
Frais de personnel par personne	milliers €	12,2	25,9	33,1	39,4	40,7	40,6		
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	69,5 %	71,4 %	69,4 %		
Excédent brut d'exploitation	millions €	418	1337	1206	1121	979	1014		
Excédent brut d'exploitation / VA	%	18,6 %	29,5 %	26,0 %	23,0 %	20,9 %	23,7 %		
Charges financières	millions €	186	387	440	253	288	262		
Charges financières / VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %	5,2 %	6,1 %	6,1 %		
Produits financiers	millions €	36	213	337	285	336	268		
Produits financiers / VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %	5,9 %	7,2 %	6,3 %		
Résultat financier	millions €	-150	-174	-103	32	48	5		
Résultat financier / VA	%	-6,7 %	-3,8 %	-2,2 %	0,7 %	1,0 %	0,1 %		
Capacité d'autofinancement	millions €	237	883	889	834	777	697		
Capacité d'autofinancement / VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %	17,1 %	16,6 %	16,3 %		
Résultat net comptable	millions €	54	400	-92	83	103	141		
Résultat net comptable / CA	%	1,0 %	2,8 %	-0,5 %	0,4 %	0,5 %	0,8 %		
Investissements	millions €	328	899	1024	687	651	485		
Investissements / CA	%	5,8 %	6,2 %	5,8 %	3,5 %	3,4 %	2,7 %		
Investissements / VA	%	14,6 %	19,8 %	22,0 %	14,1 %	13,9 %	11,3 %		

(1) En 2007, une partie de la baisse s'explique par le reclassement de certaines entreprises dans d'autres nomenclatures d'activité.

(2) Estimations de la FIEV.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	270983	266822	261 508	275 053	262 048	281 480	295 431	346 437
Peugeot	293 461	498 481	397 547	385 739	380 869	373 303	364 523	391 944
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	685 318	765 303	659 055	660 792	642 917	654 783	659 954	738 381
Renault	759 312	639 440	602 415	546 227	487 969	459 349	463 019	517 093
Divers France	56	146	63	148	85	69	35	77
TOTAL FRANCE⁽²⁾	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 207 167	1 130 971	1 114 201	1 123 008	1 255 551
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 847	14 909	13 959	10 316	11 732
Audi	17 455	32 762	34 937	44 311	44 021	48 121	47 871	49 109
BMW	17 239	29 580	31 576	40 508	40 749	49 602	49 194	43 414
Chrysler	16	4 084	4 827	5 066	4 877	4 014	2 485	1 085
Dacia				9 760	18 753	32 641	43 525	61 217
Daewoo	-	-	11 731	2	1			
GM Daewoo				933	3			
Chevrolet				7 940	7 617	8 971	9 156	21 074
Daihatsu	-	0	1 043	1 538	1 902	2 848	1 853	1 914
Dodge				13	1 323	2 867	2 564	1 358
Fiat	53 147	128 822	95 983	46 157	50 405	53 119	73 504	82 290
Ford	68 426	159 575	117 061	103 597	96 123	103 078	112 128	133 079
Honda	8 293	14 002	8 716	8 883	11 720	15 653	12 382	14 669
Hyundai	-	0	11 019	27 396	26 812	26 835	18 454	21 516
Jaguar	269	1 290	1 939	2 118	1 769	1 567	1 678	1 169
Jeep	-	3 824	3 001	3 525	3 561	4 894	2 278	1 183
Kia	-	0	2 631	18 073	15 021	15 476	15 750	21 164
Lada	13 069	15 758	1 867	1 671	1 043	622	176	98
Lancia	6 801	18 225	5 864	4 414	4 011	4 260	4 765	4 839
Land Rover	237	3 611	7 570	6 946	5 320	7 480	3 177	2 419
Mazda	13 021	18 563	6 366	11 440	13 869	14 529	13 473	13 096
Mercedes	14 430	28 605	43 389	54 779	58 881	61 755	51 584	50 927
Mini	-	-	-	12 627	9 621	16 041	19 015	17 777
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	6 758	3 118	5 463	2 571	2 131
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	40 858	31 418	32 821	38 302	46 070
Opel	32 709	113 490	133 576	106 462	99 266	99 680	89 790	89 265
Porsche	1 060	1 297	825	2 404	2 305	2 879	1 645	2 112
Rover	20 690	41 147	13 474	1 980	239	13	0	0
Saab	179	2 459	3 265	2 701	3 037	3 369	3 174	1 585
Santana	-	1 746	4 231		101	183	144	99
Seat	306	48 052	40 562	32 744	35 017	37 996	34 774	38 364
Skoda	1 636	1 825	11 570	15 044	16 305	18 367	17 399	19 003
Smart	-	-	6 645	12 649	10 080	8 062	8 669	7 920
Ssangyong	-	0	19	3 972	4 509	3 878	595	472
Subaru	-	0	2 312	1 464	1 509	1 791	1 234	1 405
Suzuki	-	0	11 355	21 125	25 536	30 874	25 353	29 056
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	87 500	97 217	103 460	92 279	90 320
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	136 011	140 803	142 634	144 506	150 392
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 096	10 616	13 772	11 001	12 007
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	428 516	904 241	872 351	910 394	914 774	995 471	968 361	1 046 847
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 117 561	2 045 745	2 109 672	2 091 369	2 302 398
dont Transit Temporaire	-	-	-	49 772	45 196	45 129	41 086	33 727
Marques françaises (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	57,0 %	55,3 %	52,8 %	53,7 %	54,5 %
Marques étrangères (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	43,0 %	44,7 %	47,2 %	46,3 %	45,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 383 361	5 465 603	5 570 764	5 393 045	5 240 411
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,5	2,7	2,6	2,6	2,3

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	718 948	742 366	768 538	781 720	766 764
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	2,1

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Citroën	24 158	111 881	138 628	185 699	182 296	217 725	239 593	256 454
Peugeot	65 199	189 322	206 153	275 849	277 412	276 877	278 689	295 599
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	89 357	301 203	344 781	461 548	459 708	494 602	518 282	552 053
Renault	45 862	205 374	257 909	373 731	344 627	332 703	369 788	377 769
TOTAL FRANCE⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	835 341	804 368	827 305	888 070	929 822
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	10 845	12 436	12 132	9 079	8 307
Audi	19 591	13 495	25 901	39 387	40 085	42 496	43 243	44 403
BMW-Mini	-	8 271	21 065	36 768	37 648	47 783	52 348	46 578
Chrysler-Dodge-Jeep	-	-	4 161	6 561	8 278	11 069	7 135	3 536
Dacia	-	-	-	0	9 329	21 603	33 846	35 483
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	27 198	30 580	33 054	42 262	35 445
Ford	1 833	56 331	58 896	76 482	72 572	77 414	96 417	98 745
Honda	-	-	413	4 472	7 586	10 442	7 298	6 575
Hyundai	-	-	5 510	22 136	22 628	22 961	12 675	11 099
Kia	-	-	1 200	10 602	10 493	12 168	12 025	12 750
Land Rover	-	2 980	5 656	6 573	5 110	7 330	3 138	2 368
Mazda	-	5 200	3 204	6 061	9 189	9 480	8 615	8 519
Mercedes	10 635	15 676	30 007	44 159	51 120	55 140	46 859	46 125
Mitsubishi	-	1 623	3 227	4 798	2 332	4 730	2 053	1 370
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	23 498	18 101	21 858	26 832	30 361
Opel	6 178	28 218	63 726	75 949	69 812	72 605	64 629	59 335
Rover	-	4 419	7 480	1 482	154	5	0	0
Seat	-	14 367	27 861	26 383	28 882	32 128	30 402	33 170
Skoda	-	-	7 741	12 383	12 627	15 146	15 548	15 362
Suzuki	-	-	3 165	11 978	16 514	17 544	14 240	13 282
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	54 633	58 789	64 843	55 623	43 266
Volkswagen	-	50 975	89 487	106 932	114 029	119 077	129 683	123 629
Volvo	1 198	4 097	4 786	10 252	9 845	12 717	10 590	11 799
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	5 0815	255 477	443 774	630 955	659 298	735 756	732 910	698 673
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 466 296	1 463 666	1 563 061	1 620 980	1 628 495
dont Transit Temporaire	-	-	-	37 259	35 969	37 622	36 542	30 759
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	69,2%	71,5%	74,1%	77,5%	70,7%
Marques françaises (en %)	72,7%	66,5%	57,6%	57,0%	55,0%	52,9%	54,8%	57,1%
Marques étrangères (en %)	27,3%	33,5%	42,4%	43,0%	45,0%	47,1%	45,2%	42,9%

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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

	1980	1990	2000	2005	2006 ⁽³⁾	2007	2008	2009
Citroën	53 245	80 958	77 048	73 166	74 786	71 901	78 593	66 833
Peugeot	49 318	60 813	74 950	73 778	75 295	81 050	82 256	66 436
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	112 231	141 771	151 998	146 944	150 081	152 951	160 849	133 269
Renault	116 602	162 549	139 752	140 059	151 058	150 532	144 750	116 498
Divers France	256	415	40	10 076	300	488	460	532
TOTAL FRANCE	229 089	304 735	291 790	297 079	301 439	303 971	306 059	250 299
Dacia	-	-	-	-	-	2	53	5 237
Fiat	8 326	10 139	25 253	12 497	24 321	33 071	36 403	32 373
Ford	9 099	16 080	18 110	19 695	25 024	26 458	24 765	20 197
Hyundai	-	-	588	1 380	1 614	996	659	374
Isuzu	-	-	108	1 370	1 654	2 280	1 950	1 711
Iveco	2 941	11 543	16 534	15 721	16 175	18 828	17 845	10 505
Land Rover	645	2 718	1 857	1 256	1 090	1 218	1 211	1 078
Mazda	579	1 067	916	635	745	760	620	424
Mercedes	5 495	11 156	23 139	18 973	20 177	23 422	22 509	16 929
Mitsubishi	-	-	3 392	1 350	3 263	3 766	2 916	2 111
Nissan	861	5 063	5 197	9 746	11 647	10 050	8 449	6 498
Opel	664	2 408	7 561	12 617	12 936	12 646	11 606	6 772
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	2 587	3 232	6 204	7 019	4 348
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	10 043	11 939	13 178	13 713	11 506
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	122 986	138 592	157 491	154 214	123 687
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	420 065	440 031	461 462	460 273	373 986
Marques françaises (en %)	82,4%	77,4%	70,3%	70,7%	68,5%	65,9%	66,5%	66,9%
Marques étrangères (en %)	17,6%	22,6%	29,7%	29,3%	31,5%	34,1%	33,5%	33,1%

(1) Dont Talbot jusqu'à 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.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VP + VUL) PAR MARQUE

La série spéciale Transit Temporaire a été incorporée dans les immatriculations de voitures particulières neuves à partir de 2004.

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006 ⁽¹⁾	2007	2008	2009
Citroën	324 228	347 780	338 556	348 219	336 834	353 381	374 024	413 270
Peugeot	342 779	559 294	472 497	459 517	456 164	454 353	446 779	458 380
PSA Peugeot Citroën	797 549	907 074	811 053	807 736	792 998	807 734	820 803	871 650
Renault	875 914	801 989	742 167	686 286	639 027	609 881	607 769	633 591
TOTAL FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 504 246	1 432 410	1 418 172	1 429 067	1 505 850
Dacia				9 760	18 753	32 643	43 578	66 454
Fiat	61 473	138 961	121 236	58 654	74 726	86 190	109 907	114 663
Ford	77 525	175 655	135 171	123 292	121 147	129 536	136 893	153 276
Land Rover	882	6 329	9 427	8 202	6 410	8 698	4 388	3 497
Mercedes	19 925	39 761	66 528	73 752	79 058	85 177	74 093	67 856
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	50 604	43 065	42 871	46 751	52 568
Opel	33 373	115 898	141 137	119 079	112 202	112 326	101 396	96 037
Rover	20 812	41 343	13 564	1 982	239	13	0	0
Seat	306	51 999	42 230	33 030	35 464	38 432	35 150	38 813
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	90 087	100 449	109 664	99 298	94 668
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	146 054	152 742	155 812	158 219	161 898
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	1 033 380	1 053 366	1 152 962	1 122 575	1 170 534
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 537 626	2 485 776	2 571 134	2 551 642	2 676 384
Marques françaises (en %)	77,8%	63,3%	60,9%	59,3%	57,6%	55,2%	56,0%	56,3%
Marques étrangères (en %)	22,2%	36,7%	39,1%	40,7%	42,4%	44,8%	44,0%	43,7%

(1) Lire la note (3) de la page 75.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	18 339	18 805	16 843	19 359	12 158
TOTAL FRANCE	18 312	20 738	20 992	18 465	18 966	16 971	19 472	12 295
DAF	1 881	3 460	4 365	6 321	5 464	5 995	6 579	3 752
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 901	5 795	5 385	5 838	4 120
MAN	327	1 433	3 498	4 545	3 763	5 171	5 530	3 630
Mercedes	8 014	9 500	9 976	9 325	9 119	8 879	9 610	5 482
Scania	1 389	2 711	4 963	4 417	3 893	4 200	4 156	2 176
Volvo	3 724	4 647	6 739	5 870	5 691	5 522	5 739	3 615
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	36 819	34 157	35 568	38 032	23 238
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	55 284	53 123	52 539	57 504	35 533
Marques françaises (en %)	43,8%	41,5%	36,2%	33,4%	35,7%	32,3%	33,9%	34,6%
Marques étrangères (en %)	56,2%	58,5%	63,8%	66,6%	64,3%	67,7%	66,1%	65,4%

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
TOTAL	-	-	59 056	55 975	55 946	55 012	54 586	49 452
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,0	1,1	1,0	0,9	1,4

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
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⁾	-	-	-	2 459	2 793	2 861	2 914	3 092
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	888	915	974	1 346	1 851
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	404	475	550	527	658
Bova	-	-	-	198	217	262	155	150
Ponticelli	-	-	-	48	29	1	0	0
Temsa	-	-	-	301	371	343	284	384
Van Hool	57	250	230	238	212	151	157	117
Autres	-	-	-	237	231	349	272	412
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	4 773	5 243	5 491	5 655	6 664

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

(2) Evobus : Kässbohrer et Mercedes.

(3) Neoman Bus : MAN et Neoplan.

La motorisation

DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)

Nombre de voitures et de véhicules utilitaires pour 1000 habitants au 1^{er} janvier

	1985	1995	2000	2009
Union européenne ⁽¹⁾	380	473	534	586
Allemagne	450	529	553	538
Belgique	363	463	505	559
Espagne	276	430	517	618
France	446	520	564	598
Italie	412	541	615	693
Royaume-Uni	379	474	525	579
Suède	400	445	481	522
Pologne	117	229	287	497
Turquie	27	65	84	134
Canada	559	562	573	618
États-Unis	708	759	774	819
Corée du sud	25	177	240	347
Japon	375	527	566	591
Argentine	173	167	181	212
Brésil	86	89	109	141
Chine	3	8	12	38
Inde	3	6	7	16

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

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2010)

En milliers

	Toutes énergies	Diesel
VOITURES PARTICULIÈRES (VP)		
5 CV et moins	12946	6721
6 CV à 10 CV	16583	10096
11 CV et plus	1521	641
Total voitures particulières (VP)	31 050	17 458
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL) JUSQU'À 5 T		
Moins de 2,5 t	3707	3071
De 2,5 t à 3,5 t	2043	2009
De 3,6 t à 5 t	10	10
Total véhicules utilitaires légers (VUL)	5760	5089
Total véhicules légers (VP + VUL)	36810	22547
VÉHICULES INDUSTRIELS (VI) DE PLUS DE 5 T		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	81	81
De 12 t à moins de 16 t	52	52
De 16 t à moins de 20 t	117	117
20 t et plus	91	91
Total porteurs	341	341
Tracteurs routiers	202	202
Total véhicules industriels (VI)	543	542
Autocars et autobus	85	82
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	628	625
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6388	5714
TOTAL TOUS VÉHICULES	37 438	23 172

Source: estimations CCFA.

MOTORISATION

	unité	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009 ⁽¹⁾
Ménages non motorisés	%	29,2%	23,2%	19,7%	18,8%	18,0%	17,6%	17,3%	16,8%
Ménages motorisés	%	70,8%	76,8%	80,3%	81,2%	82,0%	82,4%	82,7%	83,2%
Ménages monomotorisés	%	54,3%	50,5%	50,7%	46,4%	46,3%	46,6%	46,9%	47,5%
Ménages bimotorisés	%	14,8%	23,0%	25,4%	29,4%	30,2%	30,3%	30,5%	30,5%
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7%	3,3%	4,2%	5,4%	5,5%	5,5%	5,3%	5,2%
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	7,71	7,9	8,2	8,1	8,0
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,73	4,9	4,9	4,9	4,9
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	59,9	60,8	61,9	61,9	59,6
Kilométrage moyen total	km	12200	13041	13560	12613	12430	12198	12015	11793
Kilométrage moyen essence	km	11600	11651	10780	9546	9122	8832	8658	8176
Kilométrage moyen diesel	km	26200	20950	18140	16174	15917	15590	15106	14819
TRAFIC INTÉRIEUR DE VOYAGEURS									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	452,5	585,6	699,6	727,4	723,8	727,8	720,2	723,9
En autocars-autobus	milliards voy.-km	36,0	41,3	43,0	44,2	44,9	47,1	48,6	48,9
TRAFIC TOTAL	milliards voy.-km	586,9	712,2	838,5	873,4	873,4	881,0	881,5	884,8
Part du trafic routier dans le trafic total	%	83,2	88,0	88,6	88,3	88,0	88,0	87,2	87,3
ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC									
En véhicules particuliers	%	-	+2,6	+0,0	-1,3	-0,5	0,6	-1,0	0,5
En autocars-autobus	%	-	+2,7	+3,4	-0,4	1,6	5,0	3,1	0,8

(1) Provisoire.

Sources: Sofres, calculs INRETS-ADEME, Insee et SOeS.

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

En milliers

	1980	1990	2000	2006	2007	2008	2009	2010
VOITURES PARTICULIÈRES								
Jusqu'à 5 CV	5090	8312	10572	12096	12236	12323	12537	12946
6 à 10 CV	11460	13385	15723	16618	16720	16864	16789	16583
Plus de 10 CV	1890	1313	1186	1386	1444	1513	1523	1521
TOTAL VP	18440	23010	27480	30100	30400	30700	30850	31050
dont diesel	730	3265	9261	14348	15143	15922	16753	17458
VÉHICULES UTILITAIRES								
Jusqu'à 3,5 t	1985	4125	4974	5549	5609	5680	5720	5750
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	11	11	10	10	10
De 5 t à 20 t	250	334	287	267	264	259	253	250
20 t et plus	26	41	46	75	81	86	89	91
Tracteurs routiers	129	160	210	213	213	215	206	202
TOTAL VU	2493	4680	5529	6115	6178	6250	6278	6303
dont diesel	976	2342	4202	5149	5273	5410	5538	5632
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	83	83	83	84	85
TOTAL TOUS VÉHICULES	20990	27758	33090	36298	36661	37033	37212	37438
dont diesel	1763	5675	13543	19579	20497	21413	22373	23172

Source: estimations CCFA.

Les carburants et leur taxation, les émissions et le CO₂

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
CONSOMMATION DE CARBURANTS									
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé - ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	433	112	26	0	0
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	14 097	13 566	13 037	12 054	10 871
Super sans plomb 95-E10	millions de litres								727
Total essences	millions de litres	24 223	24 276	18 253	14 529	13 678	13 063	12 054	11 598
Gazole	millions de litres	11 415	20 664	32 373	36 744	37 740	39 004	38 849	38 913
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	35 638	44 940	50 627	51 273	51 419	52 067	50 902	50 510

Source: CPDP.

	Unités	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (MOYENNE ANNUELLE)									
Essence ordinaire TTC	euros/litre	0,49	0,80	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	73	-	-	-	-	-	-
Super plombé - ARS	euros/litre	0,52	0,81	1,17	1,27	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	74	71	67	-	-	-	-
Super sans plomb 98	euros/litre	-	0,79	1,11	1,20	1,27	1,31	1,39	1,24
Taxes en %	%	-	71	69	65	62	63	60	65
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,18	1,24	1,28	1,36	1,21
Taxes en %	%	57	74	69	67	63	63	61	66
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	1,02	1,08	1,10	1,27	1,00
Taxes en %	%	46	61	62	57	55	55	50	59

Source: SOeS.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2009

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009 ⁽¹⁾	Variation 2009-1990	Variation 2009-2008
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE										
SO ₂	139	114	22	4	4	4	4	1	-99%	-75%
CO	6205	4454	2597	1430	1215	1050	904	788	-87%	-13%
NO _x	1143	1051	904	763	741	719	662	639	-44%	-3%
COVNM	1058	805	507	265	225	191	160	136	-87%	-15%
Plomb	3881	1139	7	0	0	0	0	0	-100%	-
PM10: particules	65	78	68	55	53	51	48	46	-29%	-5%

AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE

En millions de tonnes

CO ₂	109	117	125	127	126	125	119	118	8%	-0%
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-----

(1) Estimations pour l'année 2009.

Source: données CITEPA/Secten (mise à jour d'avril 2010).

LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ

En millions de tonnes de CO₂

	1990	1995	2000	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ⁽¹⁾
Production énergie	69	59	65	64	63	68	65	64	62	59
Industries	112	106	104	103	101	101	99	97	94	86
Résidentiel/tertiaire	84	86	87	90	95	95	89	82	88	84
Transports	116	125	133	136	137	135	134	133	126	126
dont route	109	117	125	128	128	127	126	125	119	118
dont autres transports	7,6	7,9	8,3	8,3	8,2	8,2	8,0	8,0	7,9	7,7
Agriculture/sylviculture	10,0	10,3	10,6	10,6	10,7	10,7	10,4	10,3	10,5	10,5
TOTAL HORS UTCF⁽²⁾	391	387	399	403	406	410	397	387	382	365
UTCf ⁽²⁾	-41	-56	-54	-73	-75	-78	-78	-78	-76	-76
TOTAL AVEC UTCF⁽²⁾	350	331	345	331	331	333	319	309	306	289

(1) Estimations pour l'année 2009.

(2) UTCF: Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt.

Source: CITEPA/CORALIE/format Secten édition avril 2010.

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

En grammes de CO₂/km

	1995	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
France										
Essence	177	168	164	163	162	159	155	153	141	131
Diesel	175	155	152	151	149	149	147	148	139	134
TOTAL	176	162	155	155	153	152	149	149	140	133
Union européenne 15 pays										
TOTAL	186	171	166	164	162	161	161	159	154	146

Source: ADEME (mai 2010).

Le commerce extérieur et les produits des taxes sur l'automobile

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

Les départements d'Outre-Mer sont inclus dans le périmètre douanier à partir de 1997

En millions d'euros et en variation annuelle en %

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile							
Exportations (FAB)														
1986	7 286	701	658	6 560	15 204	129	15 333							
1990	10 818	6%	846	-6%	988	7%	9 919	10%	22 571	7%	490	67%	23 060	8%
1995	11 343	-1%	769	9%	2 609	94%	11 357	2%	26 078	5%	441	32%	26 519	6%
2000	19 828	12%	2 146	32%	2 328	34%	18 213	11%	42 515	14%	1 125	-6%	43 640	13%
2005	26 187	-5%	2 630	-8%	2 669	-5%	19 543	1%	51 031	-3%	1 571	0%	52 602	-3%
2008	18 056	-17%	2 447	-14%	3 703	6%	21 154	-6%	45 359	-10%	1 200	-13%	46 560	-10%
2009	13 679	-24%	1 405	-43%	1 809	-51%	16 704	-21%	33 597	-26%	973	-19%	34 570	-26%
Importations (CAF)														
1986	5 534	871	1 115	3 520	11 040	284	11 323							
1990	9 813	7%	1 467	3%	1 564	-9%	5 596	1%	18 439	3%	638	21%	19 077	3%
1995	10 838	4%	1 189	2%	2 903	75%	6 687	13%	21 616	12%	349	28%	21 965	13%
2000	16 961	14%	1 997	9%	2 695	26%	11 024	11%	32 678	14%	959	-8%	33 637	13%
2005	20 671	4%	2 969	12%	3 285	6%	15 897	6%	42 822	5%	765	18%	43 587	6%
2008	24 093	-1%	3 421	0%	3 833	5%	17 201	-4%	48 548	-2%	978	0%	49 526	-2%
2009	20 836	-14%	2 100	-39%	2 300	-40%	12 785	-26%	38 022	-22%	1 204	23%	39 226	-21%
Solde (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							
2008	-6 038	-974	-130	+3 954	-3 188	+222	-2 966							
2009	-7 157	-695	-491	+3 919	-4 425	-232	-4 656							
Taux de couverture (exportations-importations *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							
2008	75	72	97	123	93	123	94							
2009	66	67	79	131	88	81	88							

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 CCEA.

PRODUITS DES TAXES SPÉCIFIQUES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

En millions d'euros

	1980	1990	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routier (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	32 205	33 294	33 742	34 619	32 261
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	4 057	3 898	3 900	3 933	3 934
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 623	1 832	1 939	1 968	1 919
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	145	19	0	0	0
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	867	1 126	1 140	1 086	1 097
Les taxes à l'essieu	59	75	223	205	215	216	226	173
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 266	1 162	1 163	1 435	1 201
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	499	512	526	521	528
Redevances domaniales	-	30	132	154	163	169	174	180
TOTAL	11 079	27 716	38 136	41 021	42 221	42 795	43 962	41 293
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	7 666	8 193	8 838	9 078	9 305

(1) Montant pour l'année 1998.

Sources : Direction générale des Impôts, CCEA, URF, Compte satellite des Transports (SOEs), Commission des Comptes des Transports de la Nation.

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. : 01 76 86 31 00 – Télécopie : 01 76 86 34 01

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)

12, rue Léon-Jost – 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 motorcycle (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 motorcycle et des sports (AMC Promotion)

9, 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 47 66 22 74
www.uimm.fr

Union routière de France (URF)

79, rue Jean-Jacques-Rousseau – 92150 Suresnes
Tél. : 01 46 25 00 50 – Télécopie : 01 46 25 02 62
www.unionroutiere.fr

Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC)

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

LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)

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

Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)

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

LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

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

L'Automobile Club – Association française des automobilistes

Siège : 5, avenue de la Paix – 67000 Strasbourg
Bureau parisien : 14, avenue de la Grande-Armée – 75017 Paris
Tél. : 08 21 74 11 11
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

Fondation Sécurité routière
<http://www.fondationsecuriteroutiere.org>

Groupe d'études et de recherches permanent
sur l'industrie et les salariés de l'automobile (GERPISA)
École normale supérieure de Cachan – Bât. Desjardin –
61, avenue du Président-Wilson – 94235 Cachan Cedex
Tél. : 01 47 40 20 00
www.leblog.gerpisa.org

Institut français du pétrole (IFP)
1-4, avenue de Bois-Préau
92852 Rueil-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)

Département économie et sociologie des transports (DEST)
2, rue de la Butte-Verte
93166 Noisy le Grand Cedex
Tél. : 01 45 92 55 00 – Télécopie: 01 45 92 55 01
www.inrets.fr

Siège de l'INRETS
25, avenue François-Mitterrand – Case 24 – 69675 Bron Cedex
Tél. : 04 72 14 23 00 – Télécopie: 04 72 37 68 37

Programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT)

Tour Voltaire – 92055 La Défense Cedex
Tél. : 01 40 81 14 17 – Télécopie: 01 40 81 15 22
www.predit.prd.fr

Dans le cadre de ses actions de communication, le CCFA édite régulièrement des brochures sur différents thèmes automobiles: revue de presse, tableau de bord, etc.

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

www.ccfa.fr



2010
PARIS
MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE
2-17 OCTOBRE

LE FUTUR, MAINTENANT.



10H-20H /// NOCTURNES JEUDIS JUSQU'À 22H /// Paris expo Porte de Versailles

BILLETS EN VENTE /// 0892 700 891* /// MAGASINS AUCHAN, CARREFOUR, CORA, FNAC, GÉANT, LECLERC, SYTÈME U, VIRGIN MEGASTORE

www.mondial-automobile.com