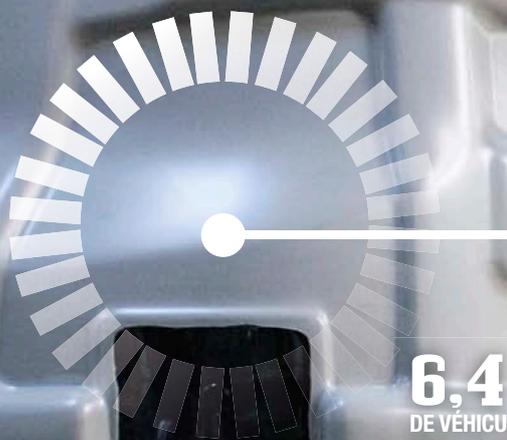


L'industrie automobile française



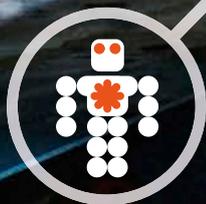
75%
DES VÉHICULES PRODUITS PAR
LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER



6,4 millions
DE VÉHICULES ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE



6 milliards d'euros
BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2009



10%
PART DES PRODUITS
AUTOMOBILES DANS LES
EXPORTATIONS DE BIENS
DE LA FRANCE



SOMMAIRE



01 ÉDITORIAL

Patrick Blain, président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

04 MONDE

- Production
- Marchés
- Échanges

12 EUROPE

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

22 FRANCE

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

56 MONDE

59 EUROPE

66 FRANCE

“2011 : les constructeurs français continuent leur déploiement à l'international mais les problèmes de compétitivité de l'industrie et de la filière automobile en France perdurent.”



Patrick Blain,
Président du CCFA

Madame, Monsieur,

Depuis mi-2009, l'économie mondiale a retrouvé un rythme d'expansion élevé et l'industrie automobile mondiale a atteint en 2011 un niveau de production record avec plus de 80 millions de véhicules. Les résultats par zone sont toujours contrastés : d'un côté, des pays « historiques » de l'industrie automobile, tels l'Union européenne, les États-Unis ou le Japon, très affecté par les conséquences de l'accident de Fukushima, restent à des niveaux inférieurs à ceux d'avant-crise ; d'un autre côté, les nouveaux pays automobiles, comme la Chine, la Russie, l'Inde et l'Amérique latine, produisent des volumes jamais atteints dans le passé. La géographie de l'automobile bouge rapidement et, en 2011, 47 % de la production mondiale est désormais réalisée dans les pays émergents.

L'évolution des marchés en 2011 est tout aussi contrastée, avec le dynamisme des pays émergents, la reprise des ventes aux États-Unis et l'affaiblissement de l'Union européenne. Cette dernière, avec 14 millions de véhicules immatriculés, ne pèse en 2011 que 19 % du marché mondial, contre 25 % cinq ans auparavant. En outre, à l'intérieur de cette zone, les pays connaissant des problèmes de dettes voient leurs marchés automobiles s'effondrer.

Dans ce contexte, les constructeurs français subissent durement le recul des marchés européens. Très présents dans les pays d'Europe du Sud qui sont, au mieux, en très faible croissance économique et très actifs dans les gammes de petites voitures qui ne bénéficient plus des mesures de soutien gouvernementales, les constructeurs français voient leur débouché principal se contracter fortement. Cependant, leur force en matière de véhicules utilitaires légers (37 % du marché européen) et la constance dans leur internationalisation depuis quelques années (plus de 40 % de leurs ventes hors de la zone euro en 2011) constituent des facteurs de croissance durable.

Globalement, les constructeurs français ont produit 6,45 millions de véhicules (+1,5 % par rapport à 2010), un nouveau record en volume.

En France, la production automobile a progressé de 3 % à plus de 2,3 millions de véhicules. Une unité de valeur ajoutée dans l'automobile créant 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale, c'est l'activité de la filière automobile rassemblant les équipementiers et les autres fournisseurs qui en a bénéficié. Néanmoins, le niveau de production de l'industrie automobile en France reste bas : mesuré par l'Insee, l'indice de la production industrielle de l'industrie automobile en base 100 en 2005 a évolué autour de 70 en 2011.

Concernant l'activité des sites en France des constructeurs (assemblage, construction mécanique, mais aussi recherche et développement) et de l'ensemble de ses fournisseurs (l'industrie automobile a acheté pour 49 milliards d'euros en France), la compétitivité est une question cruciale. En 2009, les pouvoirs publics avaient organisé les États Généraux de l'Industrie, qui avaient fait un état des lieux de la compétitivité de l'industrie française par rapport à celle des autres pays de la zone euro ; ils avaient notamment mis en évidence le poids élevé des charges sociales sur les salaires et de la fiscalité liée à la production. En 2011, ces analyses sont confirmées par les travaux de la Conférence Nationale de l'Industrie qui insistaient sur la faiblesse des marges de l'industrie française par rapport à celles de ses homologues européens. En 2010, le taux de marge des sociétés non financières mesuré par Eurostat était de 30 % pour l'industrie française, contre 39 % pour celle de la zone euro.

Malgré cette difficulté, l'industrie automobile a continué d'être le premier secteur en termes de dépenses en recherche et développement et de dépôt de brevets en France. Le respect de la propriété intellectuelle, notamment « dessins et modèles », permet un retour sur investissement, nourrissant l'innovation de demain. En outre, les mesures publiques de soutien à l'innovation, comme le Crédit d'Impôt Recherche, la consolidation des pôles de compétitivité automobiles (qui ont déjà porté plus d'une centaine de projets) constituent des leviers très efficaces pour l'avenir de l'industrie automobile. Les Investissements d'avenir, dont un des volets porte sur les transports du futur, et donc l'automobile, sont un complément à cette stratégie vertueuse. Les perspectives pour 2012 sont mitigées, avec la poursuite du renforcement à l'international des constructeurs français mais surtout la persistance des impacts de la faiblesse du marché européen et des problèmes de compétitivité en France. L'activité industrielle française devra donc faire face à un contexte difficile nécessitant la mobilisation de tous les acteurs. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place lors de la crise de 2009 par les constructeurs français d'automobiles (représentés par le CCFA) et leurs fournisseurs, avait produit des résultats autour de quatre priorités (le « lean manufacturing » : les compétences et métiers de demain, la meilleure gestion de l'information et de la communication ainsi que la stratégie à moyen et long terme sur les produits et sur le développement international). En 2012, elle devrait contribuer encore davantage à la structuration de la filière. Quant aux pouvoirs publics, comme dans les autres grands pays constructeurs d'automobiles, ils sont des partenaires pertinents : en France, leur action, par exemple en matière de flexibilité de l'emploi (chômage partiel) ou d'aide au financement des PME de la filière (OSEO), s'est déjà avérée très utile.

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) et en coordination avec la PFA, 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'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qu'il préside pour deux ans, et de l'ACEA. De plus, il 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 capacité à 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.



6,4 millions

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

351 000

PERSONNES, EFFECTIFS
DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
DANS LE MONDE

61

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION
ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS
PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS
LE MONDE (DONT 6 EN PROJET)

75 %

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

4 UNITÉS

DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE
NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ
DE VALEUR AJOUTÉE DANS LE SECTEUR
AUTOMOBILE EN FRANCE

22 %

PART DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LES VENTES
DES VOITURES PARTICULIÈRES
NEUVES EN EUROPE DE L'OUEST

6 MILLIARDS D'EUROS.

BUDGET DE RECHERCHE ET
DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2009

37 %

PART DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LES VENTES
DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS
EN EUROPE DE L'OUEST

10 %

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

10 %

DES VÉHICULES INDUSTRIELS
VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST
SONT DE MARQUE FRANÇAISE

-22 GRAMMES

DE CO₂ PAR KM, BAISSÉ
DES ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES
DES VOITURES PARTICULIÈRES
NEUVES EN FRANCE DEPUIS
L'INSTAURATION DU BONUS-MALUS

3 MILLIONS

DE VÉHICULES SONT VENDUS
PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
HORS DE L'EUROPE DE L'OUEST

-25 %

BAISSE DEPUIS 1990 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

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

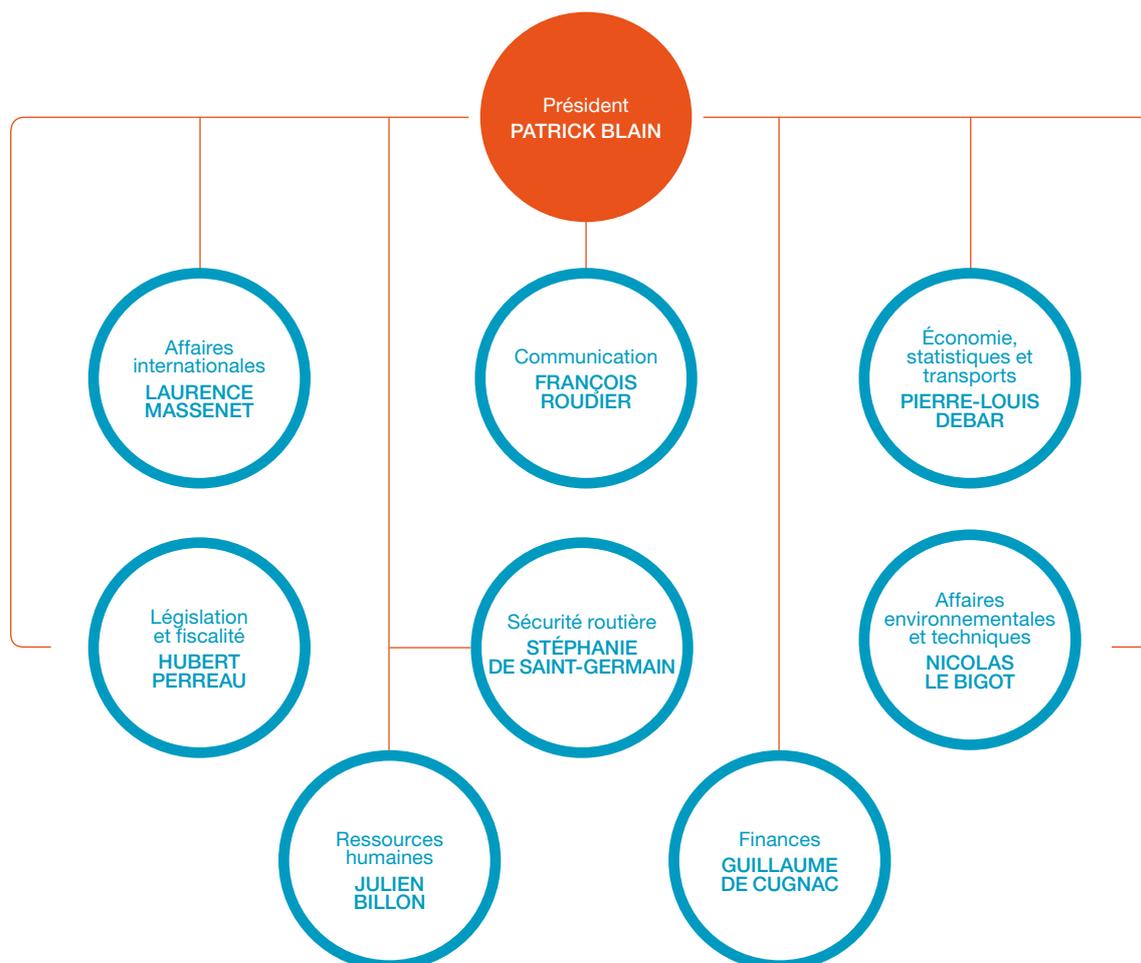
Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il a pour adhérents: Alpine, PSA (Automobiles Citroën - Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'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 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...). En 2009, dans un contexte de crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du CLIFA (Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile) ont mis en place la Plateforme de la Filière Automobile (PFA).

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.



2011 : Les débouchés hors d'Europe occidentale des constructeurs français ont compensé la baisse de leurs ventes à l'intérieur de celle-ci, qui constitue leur marché socle naturel

Depuis la crise financière et économique de l'année 2008, la production des constructeurs français a augmenté de 4 % dans un contexte économique mondial marqué depuis par une croissance importante dans les pays émergents qui a déjà dépassé son niveau d'avant crise et par une relative morosité dans les pays développés. Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de près de 900 000 unités depuis 2007, s'élevant à 3 millions de véhicules en 2011. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels significatifs au sein desquels les investissements doivent être poursuivis et amplifiés. Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, demeurent toujours le marché socle des constructeurs français. En France, pays bénéficiant de mécanismes de soutien à la demande (bonus-malus), ils ont augmenté de 75 000 véhicules. Dans les autres pays d'Europe, la baisse des marchés a pesé lourdement. Pour faire face au développement de la concurrence étrangère, les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et le développement que pour leurs usines.

PRINCIPALES DONNÉES

En milliers

	1997	2007	2010	2011	Variation 2011-2010	Variation 2011-2007
Production mondiale des constructeurs français	4 046	6 188	6 353	6 448	1,5 %	4,2 %
Voitures particulières	3 472	5 301	5 610	5 605	-0,1 %	5,7 %
Véhicules utilitaires légers	507	830	711	802	12,8 %	-3,3 %
Total véhicules légers	3 979	6 131	6 321	6 407	1,4 %	4,5 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	32	41	29,2 %	-28,8 %
Production des constructeurs français en France	2 525	2 573	1 939	2 007	3,5 %	-22,0 %
Voitures particulières	2 235	2 165	1 666	1 678	0,8 %	-22,5 %
Véhicules utilitaires légers	258	352	243	292	20,2 %	-17,1 %
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 909	1 970	3,2 %	-21,7 %
Véhicules industriels	30	55	30	37	23,4 %	-33,9 %
Livraisons hors de France	2 822	4 697	4 786	4 893	2,2 %	4,2 %
Voitures particulières	2 526	4 110	4 306	4 337	0,7 %	5,5 %
Véhicules utilitaires légers	276	549	460	530	15,4 %	-3,4 %
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 766	4 867	2,1 %	4,5 %
Véhicules industriels	20	38	21	26	25,8 %	-31,1 %
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	2 717	2 977	9,6 %	41,1 %
Voitures particulières	563	1 914	2 525	2 732	8,2 %	42,7 %
Véhicules utilitaires légers	88	178	180	230	28,0 %	29,3 %
Total véhicules légers	651	2 092	2 705	2 963	9,5 %	41,6 %
Véhicules industriels	8	18	12	14	19,8 %	-20,3 %
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 709	2 687	-0,8 %	2,2 %
Voitures particulières	1 713	2 110	2 252	2 204	-2,1 %	4,5 %
Véhicules utilitaires légers	313	461	418	429	2,8 %	-7,0 %
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 669	2 633	-1,3 %	2,4 %
Véhicules industriels	39,3	52,5	34,2	47,4	38,4 %	-9,9 %
Cars et bus	3,1	5,5	5,4	6,2	15,3 %	13,0 %
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe (17 pays)	3 300	3 906	3 678	3 431	-6,7 %	-12,2 %
Voitures particulières	2 841	3 181	3 081	2 814	-8,7 %	-11,5 %
Véhicules utilitaires légers	432	690	577	591	2,4 %	-14,3 %
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 658	3 405	-6,9 %	-12,0 %
Véhicules industriels	27	35	20	26	28,3 %	-26,0 %

	Unités	2010	2011	Variation 2011-2010
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France (marques)	en %	60,5 %	58,0 %	-2,5 points
En Europe hors France	en %	17,3 %	16,0	-1,4 point
En Europe	en %	25,3 %	23,7	-1,6 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe	en %	9,5	9,7	+0,2 point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën, Renault-Dacia-Samsung et Renault Trucks)				
Voitures particulières	en %	9,6 %	9,3 %	-0,3 point
Véhicules utilitaires	en %	3,8 %	4,2 %	+0,3 point
Total	en %	8,2 %	8,0 %	-0,1 point
Commerce extérieure automobile de la France				
Exportations	en milliards d'euros	40,7	43,5	+6,9%
Importations	en milliards d'euros	44,2	48,3	+9,4%
Solde	en milliards d'euros	-3,5	-4,9	-1,4
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	en %	10,4 %	10,3 %	-0,1 point
Importations	en %	9,6 %	9,5 %	-0,1 point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	en milliards d'euros	95,0	102,5	+7,9 %
Investissements	en milliards d'euros	2,8	3,8	+35,4 %
Effectifs	en milliers de personnes	321	337	+5,1 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	en milliers de personnes		224	
En part dans l'industrie manufacturière et énergétique	en %		7 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	en milliers de personnes		2 375	
En part de la population active occupée	en %		9%	

Après le recul historique de 2009 lié à la crise économique et financière, la croissance du PIB mondial a retrouvé en 2010 le rythme élevé qu'elle avait connu jusqu'en 2007

avant un fléchissement à un peu moins de 4 % en 2011. Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a augmenté de 2 %, et les pays émergents (+ 6 %), tirés par la Chine et l'Inde, côté asiatique, mais aussi par l'Argentine et, dans une moindre mesure, le Brésil en Amérique du Sud. Les rebonds enregistrés en Europe de l'Est, notamment en Russie se sont poursuivis en 2011, effaçant tout juste la chute enregistrée en 2009. Les prix des matières premières ont progressé tout au long de l'année 2010 et sont restés à des niveaux hauts quasi historiques tout au long de l'année 2011, proches des sommets de l'année 2008, comme par exemple pour le pétrole. Ces évolutions ont limité le pouvoir d'achat des consommateurs; en outre, ces derniers restent impactés dans les pays développés par les effets de cette crise, comme le maintien à haut niveau du chômage qui affecte leur confiance. Du côté des entreprises, la reprise des investissements, commencée en 2010 s'est poursuivie en 2011 dans un contexte de plus en plus incertain, notamment en Europe occidentale.

Outre l'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles doivent faire 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 et/ou à la difficile recherche de l'argent aggravés par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies (avant sa baisse toute récente observée depuis la fin du deuxième trimestre 2012). Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. En outre, cette crise a mis en exergue l'ensemble de la filière automobile, tant en amont avec les 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 établi en 2011 un nouveau sommet

à 78,5 millions de véhicules, soutenu principalement par la vive croissance des marchés des pays émergents et le rebond du marché nord-américain. En Europe occidentale, les marchés de la voiture neuve ont fléchi dans un contexte de fin des différents plans gouvernementaux de primes à la casse et de crise des dettes, alors que ceux des véhicules utilitaires ont poursuivi leur rebond. Face à un effet mix pays défavorable (baisse des marchés de l'Europe du Sud), la pénétration des constructeurs français a diminué tout en restant supérieure à celle de 2007, dans un contexte de concurrence encore accrue.

En Europe de l'Est, la croissance automobile a repris, tirée par la Russie ou la Turquie. 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 produit désormais avec Mitsubishi en Russie et Renault poursuit le développement d'un partenariat stratégique avec le constructeur russe AvtoVAZ, étendu désormais à Nissan.

En Asie, les marchés automobiles ont continué de se développer. Outre la Chine, premier marché automobile au monde depuis 2009, la croissance a été observée dans de nombreux autres pays, tels l'Inde, la Thaïlande ou l'Indonésie. Les débouchés des constructeurs français ont progressé à destination de cette zone, dépassant désormais 1,2 million de véhicules. La poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde) et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées devraient soutenir leur croissance future. En Amérique latine, où les marchés ont atteint de nouveaux sommets, les ventes des constructeurs français ont vivement augmenté à près de 750 000 véhicules, dépassant pour la deuxième année consécutive ceux à destination d'Europe de l'Est y compris la Turquie. De nouveaux investissements et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées, 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 vendu 230 000 véhicules en Afrique.



+ 4 %
HAUSSE DE LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES DEPUIS 2007

La production mondiale de véhicules

En 2011, la production mondiale de véhicules a progressé de 3 % à 80,1 millions de véhicules, soit un niveau record. Cette hausse a représenté en volume 2,4 millions de véhicules et a succédé à une hausse de près de 16 millions d'unités observée l'année précédente.

Dans les zones développées, le niveau de production est inférieur à celui de 2007 (Europe occidentale: -14 %, ALENA (Canada, États-Unis, Mexique): -13 %, Japon: -28 %) à l'exception de la Corée du Sud (+14 %).

Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. En 2011, elle a progressé par rapport à 2007 de plus de 30 % en Asie-Océanie (elle a plus que doublé en Chine), de 16 % en Amérique latine et de 12 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2010		2011		2010		2011		2010	2011	2011/2010
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	17 342	29,7	18 326	30,6	2 549	13,2	2 864	14,2	19 891	21 190	6,5
<i>dont:</i>											
Europe occidentale	12 139	20,8	12 451	20,8	1 687	8,7	1 859	9,2	13 826	14 309	3,5
Allemagne	5 552	9,5	5 872	9,8	354	1,8	439	2,2	5 906	6 311	6,9
Belgique ⁽¹⁾	529	0,9	562	0,9	26	0,1	ND	0,0	555	562	1,3
Espagne	1 914	3,3	1 819	3,0	474	2,5	534	2,6	2 388	2 354	-1,4
France	1 924	3,3	1 931	3,2	305	1,6	364	1,8	2 229	2 295	2,9
Italie	573	1,0	486	0,8	265	1,4	305	1,5	838	790	-5,7
Royaume-Uni	1 270	2,2	1 344	2,2	123	0,6	120	0,6	1 393	1 464	5,1
Suède ⁽¹⁾	177	0,3	189	0,3	40	0,2	ND	0,0	217	189	-13,0
Europe centrale et orientale	4 600	7,9	5 235	8,7	371	1,9	456	2,3	4 971	5 692	14,5
Turquie	603	1,0	640	1,1	491	2,5	549	2,7	1 095	1 189	8,6
Amérique	8 228	14,1	8 766	14,6	8 139	42,0	9 020	44,7	16 367	17 787	8,7
<i>dont:</i>											
ALENA ⁽²⁾	5 084	8,7	5 614	9,4	7 089	36,6	7 855	39,0	12 173	13 468	10,6
Amérique du Sud ⁽¹⁾	3 144	5,4	3 152	5,3	1 051	5,4	1 166	5,8	4 194	4 318	2,9
Asie-Océanie	32 415	55,6	32 479	54,2	8 515	44,0	8 095	40,2	40 930	40 574	-0,9
<i>dont:</i>											
Japon	8 310	14,2	7 159	11,9	1 319	6,8	1 240	6,2	9 629	8 399	-12,8
Chine	13 897	23,8	14 485	24,2	4 368	22,6	3 934	19,5	18 265	18 419	0,8
Corée du Sud	3 866	6,6	4 222	7,0	406	2,1	435	2,2	4 272	4 657	9,0
Inde	2 832	4,9	3 038	5,1	726	3,7	888	4,4	3 557	3 927	10,4
Afrique	357	0,6	376	0,6	158	0,8	181	0,9	515	557	8,1
TOTAL	58 342	100,0	59 947	100,0	19 362	100,0	20 161	100,0	77 704	80 108	3,1
VARIATION 2011-2010			+2,8%				+4,1%			+3,1%	

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

(1) Les variations 2011/2010 ne sont pas calculées à périmètre comparable pour la Belgique, les Pays-Bas et la Suède, ainsi que pour les totaux les comprenant. Voir aussi les notes de la page 56.

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

Sources : OICA, CCA estimations juillet 2012.

80,1
millions
NIVEAU RECORD
DU NOMBRE DE
VÉHICULES PRODUITS
DANS LE MONDE EN 2011

En 2011, la production de voitures particulières a augmenté de 3 %; celle des véhicules utilitaires, ayant été beaucoup plus affectée par la crise en 2009, a plus fortement progressé (+4 %). Ce contraste se retrouve en Europe (respectivement +6 % et +12 %), et en Amérique (respectivement +7 % et +11 %) mais pas en Asie-Océanie où il y a une très légère croissance de la production de voitures particulières et une baisse de 5 % de celle des véhicules utilitaires.

Par pays et tous véhicules confondus, la production a baissé dans plusieurs pays d'Europe occidentale: Finlande (-62 %), Pays-Bas (-22 %), Italie (-6 %) et Espagne (-1 %). En revanche, la hausse s'est élevée de +1 % en Belgique à +45 % en Autriche

en passant par +7 % en Allemagne et +5 % au Royaume-Uni. En Amérique, la production a progressé dans la majorité des pays même si la croissance a été faible au Brésil.

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance des productions indonésienne (+19 %), indienne (+10 %) et iranienne (+3 %) s'est poursuivi à un rythme amoindri. La production de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a légèrement augmenté de 1 %. En Malaisie, elle a baissé (-6 %) et la progression de la Thaïlande s'est interrompue (-11 %).

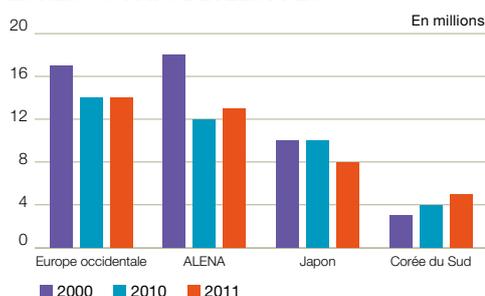
La production mondiale de véhicules

Entre 2000 et 2011, la production mondiale de véhicules (80,1 millions) s'est accrue de plus de 20 millions d'unités soit une croissance de 37 % contre 26 % en 2007, année du niveau record de la production avant la crise. Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de plus de 7 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 41 millions d'unités (-15 %). Ils n'ont représenté que 51 % de la production mondiale, soit plus de 30 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a chuté de 4 millions de véhicules (-24 %) et celle en Europe occidentale de près de 3 millions (-16 %). La production du Japon baissait d'environ 500 000 unités en 2010 mais perdait plus d'un million de véhicules supplémentaires en 2011 suite, notamment, à l'impact du tremblement de terre (soit -17 % par rapport à 2000). En revanche, celle en Corée du Sud, pays bénéficiant d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de plus de 1,5 million d'unités (+50 %).

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de près de 29 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes: la Chine (+16,3 millions), qui a représenté 23 % de la production mondiale en 2011, contre moins de 4 % en 2000; l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+3,8 millions et une part de 9 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+3,2 millions et une part de 6 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+2,2 millions et une part de 5 % contre 4 %) et l'Inde (+3,1 millions et une part de 5 % contre 1 %). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 47 % sur la période.

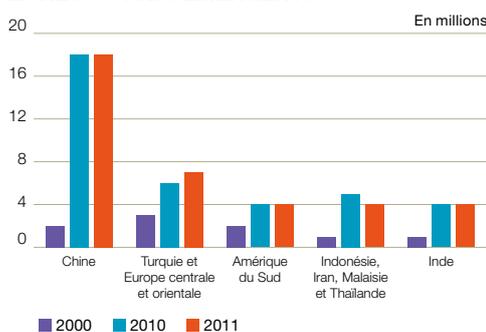
LA PRODUCTION MONDIALE TOUS VÉHICULES

ZONES OU PAYS DÉVELOPPÉS



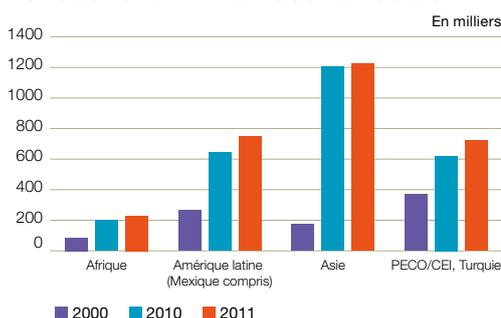
Sources: CCFA, OICA.

ZONES OU PAYS ÉMERGENTS



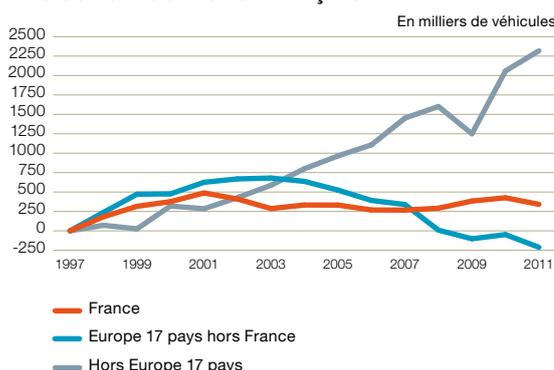
47%
PART DES ZONES ET PAYS ÉMERGENTS DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2011

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



Source: CCFA.

ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



Source: CCFA.

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 plus de deux millions d'unités entre 2000 et 2011, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,9 millions de véhicules. Les livraisons ont ainsi fortement augmenté jusqu'à l'interruption par la crise en 2009. Depuis, elles sont réparties sensiblement à la hausse: +376 000 unités en Asie, +324 000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie, +300 000 en Amérique latine, y compris le Mexique, et +51 000 en Afrique. En revanche, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont chuté respectivement de plus de 310 000 et 130 000 unités par rapport à 2007.

Le classement mondial des constructeurs d'automobiles

Les 13 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA Peugeot Citroën et Renault, représentent les trois quarts de la production mondiale avec plus de deux millions de véhicules chacun. PSA Peugeot Citroën a occupé le septième rang mondial avec une production de 3,6 millions d'unités, en baisse de 1 %. Renault, qui a continué de développer des synergies au sein de son alliance avec Nissan, a construit 2,8 millions de véhicules (+4 %) et est classé neuvième. La production des constructeurs français a représenté 8 % de la production mondiale, soit moins que le pic atteint en 2001 avec 9,8 %, mais plus que les 7,3 % de 1997.

En milliers de véhicules

PRODUCTION MONDIALE EN 2011	Rang mondial	Tous véhicules ⁽¹⁾	Voitures particulières	Véhicules utilitaires ⁽²⁾
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo-GM Chine)	1	9 081	6 736	2 346
Groupe Volkswagen (Scania inclus)	2	8 472	7 964	508
Toyota-Daihatsu-Hino ⁽³⁾	3	8 050	6 794	1 256
Hyundai-Kia	4	6 617	6 118	499
Ford	5	5 030	2 239	2 790
Nissan	6	4 632	3 581	1 050
PSA Peugeot Citroën	7	3 582	3 162	420
Honda	8	2 909	2 886	23
Renault-Dacia-Samsung	9	2 825	2 443	382
Suzuki-Maruti	10	2 726	2 337	389
Fiat-Iveco-Irisbus	11	2 400	1 805	595
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	12	2 173	1 443	730
Chrysler	13	2 005	508	1 497
BMW (Mini inclus)	14	1 738	1 738	—
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover, Tata Daewoo)	15	1 203	736	467
Mazda	16	1 166	1 104	62
Mitsubishi	17	1 140	708	433
Dongfeng (hors PSA, Honda, Kia)	18	1 095	376	719
Geely-Volvo	19	903	903	—
Beijing Automotive (hors Daimler)	20	690	33	656
Chana Automobile Liability (hors Ford)	21	682	542	139
Chery Auto	22	637	629	8
AvtoVAZ	23	636	633	3
Groupe FAW (hors VW, Toyota)	24	621	357	264
Fuji (Subaru)	25	580	528	52
Great Wall Motor	26	487	366	120
Isuzu	27	481	—	481
Anhui Jac Automotive	28	479	218	260
Mahindra & Mahindra (Ssangyong)	29	471	345	126
Brilliance (hors BMW)	30	456	189	267
SAIC-Nanjing (hors GM, VW)	31	450	328	121
BYD	32	450	449	0
China Changan Automotive	33	265	219	46
Volvo-Renault Trucks-Mack-UD Trucks-Eicher	34	251	—	251
Chongqing Lifan	35	206	124	82
Proton	36	201	175	26
Jiangling Automotive	37	178	—	178
Fujian Motor	38	161	106	56
Kuozui	39	157	149	8
China National Heavy Duty Truck	40	152	—	152
MAN	41	150	—	150
Hunan Jiangnan Automobile	42	138	138	—
PACCAR	43	137	—	137
Porsche	44	127	127	—
GAZ	45	119	—	119
Total des constructeurs cités		77 108	59 237	17 871
Autres constructeurs (Chine, Inde, Iran, Russie, Pologne, Turquie...)		3 000	—	—
TOTAL PRODUCTION		80 108		

(1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs. (2) Limitations de tonnages non homogènes. (3) dont Daihatsu 994 000 et Hino 128 000.
Sources : OICA, CCFR estimations juillet 2012.

8%

PART DES
CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LA
PRODUCTION MONDIALE
D'AUTOMOBILES EN 2011



Dans un contexte de poursuite de la croissance, la production mondiale a augmenté de 3 % grâce aux bons résultats des pays de l'Asie-Océanie et de l'Amérique latine.

Les années récentes ont également été marquées par divers mouvements de consolidations soit à l'initiative de constructeurs de pays émergents (le constructeur indien Tata rachetant Jaguar et Land Rover en 2008 et le constructeur chinois Geely acquérant Volvo en 2010), soit à celle des constructeurs des pays développés (en 2011 : Fiat avec Chrysler, ou encore Volkswagen avec Scania et bientôt Man). Le groupe Toyota (-6 %) a perdu sa première place qu'il occupait depuis 2006 au profit de General Motors (+7 %), suite notamment au tremblement de terre ayant touché le Japon et fortement perturbé sa production industrielle. Le groupe Volkswagen, très présent dans les pays émergents, a également devancé le constructeur japonais.

Le groupe Ford (+3 %), dont la production n'incorpore plus celles de Jaguar, de Land Rover et de Volvo occupait la cinquième place. Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+15 %, 4^e position) et Nissan (+16 %, 6^e position) ont conservé leur rang. En revanche, les constructeurs japonais Honda (-23 %) et Suzuki-Maruti (-6 %) perdent une place dans le classement. Les groupes européens connaissent des évolutions contrastées. La production des constructeurs généralistes Fiat (-2 %) et PSA Peugeot Citroën (-1 %) a diminué alors que celle de Renault (+4 %) s'est améliorée. Les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures (BMW et Daimler) sont en forte reprise après avoir été très affectés par la crise. Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde, Iran) ont aussi des variations divergentes. La production des groupes indiens augmente significativement.

Les marchés mondiaux

En 2011, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 4 % à 78,5 millions de véhicules), établissant un nouveau niveau record. Si les marchés ont progressé dans les zones émergentes et en Amérique du Nord, les immatriculations sont restées stables en Europe occidentale et ont brutalement baissé au Japon.

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 croître de près de 3 % à 18,8 millions de véhicules (contre 9 millions en 2008), malgré l'arrêt de mesures étatiques soutenant le marché et la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes ; son statut de premier marché automobile mondial acquis en 2009 a été ainsi confirmé.

Dans les zones émergentes, les marchés d'Amérique du Sud et de l'Asie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), qui n'avaient que fléchi en 2009, ont continué de progresser, mais à un rythme moins élevé qu'en 2010. En revanche, malgré la poursuite du rebond commencé en 2010, l'Europe centrale et orientale est restée inférieure à son niveau de 2008.

Dans les principaux pays industrialisés où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les situations post-crise ont été contrastées. Dans l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique), les ventes ont rebondi. Malgré la poursuite de la reprise enregistrée dans les véhicules utilitaires, l'Europe occidentale est restée stable, en lien avec la fin des systèmes d'aides et la crise des dettes. Le marché japonais a chuté en 2011, subissant les contrecoups de systèmes d'aide instaurés en 2010, ainsi que les conséquences de Fukushima. Pour ces trois zones, les marchés restent bien inférieurs aux niveaux connus auparavant.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2010		2011		2010		2011		2010	2011	2011/2010
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
EUROPE	16 463	29,4	17 145	29,5	2 447	12,7	2 791	13,7	18 910	19 936	+5,4
dont:											
Europe occidentale	12 975	23,2	12 802	22,0	1 712	8,9	1 872	9,2	14 687	14 674	-0,1
Europe centrale et orientale	3 489	6,2	4 343	7,5	735	3,8	919	4,5	4 223	5 262	+24,6
AMÉRIQUE	11 099	19,8	11 925	20,5	8 475	44,1	9 545	46,8	19 574	21 470	+9,7
dont:											
ALENA ⁽¹⁾	6 829	12,2	7 357	12,7	7 373	38,4	8 239	40,4	14 202	15 596	+9,8
États-Unis	5 635	10,1	6 089	10,5	6 137	31,9	6 951	34,1	11 772	13 041	+10,8
Amérique du Sud	4 270	7,6	4 568	7,9	1 102	5,7	1 307	6,4	5 372	5 874	+9,3
ASIE-OCÉANIE	27 450	49,1	28 028	48,3	7 896	41,1	7 640	37,4	35 346	35 668	+0,9
dont:											
Chine	14 159	25,3	14 927	25,7	4 130	21,5	3 837	18,8	18 289	18 765	+2,6
Corée du Sud	1 308	2,3	1 316	2,3	248	1,3	251	1,2	1 556	1 567	+0,7
Japon	4 203	7,5	3 509	6,0	753	3,9	701	3,4	4 956	4 210	-15,1
Autres Asie-Océanie	7 779	13,9	8 276	14,3	2 765	14,4	2 850	14,0	10 545	11 126	+5,5
AFRIQUE	922	1,6	976	1,7	407	2,1	425	2,1	1 328	1 401	+5,5
TOTAL	55 934	100,0	58 074	100,0	19 225	100,0	20 401	100,0	75 159	78 476	+4,4
Variation 2011-2010			3,8 %				6,1 %			4,4 %	

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

Aux États-Unis, les conséquences de la crise financière, qui avait eu raison de la forte propension à consommer des ménages, ont été moins prégnantes et le marché a rebondi à 13 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, après 3 années de baisse, le marché est resté stable à 14,7 millions de véhicules contre 17,3 en 2007. Si le marché de la voiture particulière a fléchi de 1 %, le marché des véhicules utilitaires a poursuivi son rebond de 9 %, tout en restant bien inférieur au niveau record de l'année 2007. Tous véhicules, les variations par pays ont été très disparates, de -32 % en Grèce à +16 % aux Pays-Bas, en passant par -16 % en Espagne, -10 % en Italie, -2 % au Royaume-Uni, -1 % en France et +10 % en Allemagne.

En Europe centrale et orientale, la vive croissance s'est poursuivie en Turquie à plus de 900 000 véhicules. Le marché russe a poursuivi son rebond à plus de 2,8 millions de véhicules, ainsi que le marché ukrainien dont le niveau atteint tout juste un tiers de celui d'avant crise.

Au Japon, en raison de la fin d'une prime à la casse et des événements de Fukushima, les ventes ont chuté de 15 % à 4,2 millions de véhicules, niveau proche de ceux observés au cours de la décennie 1970. Les immatriculations en Corée du Sud ont poursuivi leur croissance, légère en 2011, à plus de 1,5 million de véhicules. Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), le léger fléchissement enregistré en 2009 a laissé place à une vive croissance de 23 % qui a fortement ralenti en 2011 (+6 %) à plus de 11 millions de véhicules. Les croissances ont été supérieures ou proches de 10 % en Inde, Indonésie et Thaïlande. En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est prolongée et les marchés ont augmenté de 9 %. Les ventes ont augmenté de 26 % en Argentine et de 3 % au Brésil. Ces marchés ont aussi atteint de nouveaux sommets.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur rebond : si de vives croissances ont été enregistrées en Afrique du Sud et en Algérie, et dans une moindre mesure au Maroc, les marchés ont chuté en Tunisie et en Égypte, notamment en raison de l'instabilité politique.



24 %
PART DE LA CHINE
DANS LES VENTES
MONDIALES EN 2011

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

Longtemps première, l'Union européenne (27 pays) est devenue depuis 2010 la deuxième zone productrice au monde, tout en demeurant ouverte. La production et les exportations ont continué de rebondir en 2011 sans toutefois retrouver leur niveau d'avant-crise. Après plusieurs années de baisse, les importations ont augmenté en 2011, reflétant notamment une hausse des exportations en provenance de la Corée du Sud. En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production, essentiellement destinée au marché local, a poursuivi son rebond mais elle n'a pas retrouvé ses niveaux d'avant crise. Dans un contexte marqué par la hausse du yen et l'accident nucléaire de Fukushima, les exportations sont restées le moteur de la production japonaise : elles en ont représenté 53 %. 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 première zone productrice au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations, comme les exportations, représentant environ 5 % de sa production.

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

	Union européenne ⁽¹⁾		États-Unis, Canada et Mexique ⁽²⁾		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1970	9 876	78	7 474	105	3 179	33
1980	10 166	80	7 196	101	7 038	72
1990	12 726	100	7 150	100	9 753	100
2000	14 779	116	7 092	99	8 359	86
2011	15 695	123	5 614	79	7 159	73
IMPORTATIONS ⁽³⁾	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 %
2011	1 950	12 %	2 286	41 %	204	3 %
EXPORTATIONS ⁽³⁾	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 %
2011	3 400	22 %	800	14 %	3 930	55 %
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
2011	2 120	133	7 855	173	1 240	35
IMPORTATIONS ⁽³⁾	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 %
2011	330	16 %	1 240	16 %	2	0 %
EXPORTATIONS ⁽³⁾	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 %
2011	360	17 %	100	1 %	535	43 %

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

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

(3) Les échanges intra-communautaires ne sont pas pris en compte.

Sources : Eurostat, CCFR depuis 1991.

53 %
PART DES VÉHICULES
EXPORTÉS DANS
LA PRODUCTION
JAPONAISE EN 2011

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

Dans l'Union européenne (27 pays), la croissance de la production de véhicules a été de 24 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 65 %.

En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 15 % son niveau de 1990. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, ont dépassé celles de 1990 de 3 %, sur un marché bien moins important. Quant aux exportations, elles n'ont représenté

que 7 % de la production (21 % pour l'UE et 53 % pour le Japon). Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 37 % en raison du recul du marché intérieur et de celui des exportations. 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, et elles dépassaient en 2008 de 15 % le niveau de 1990; en 2011, elles en étaient inférieures de 23 % en raison notamment, outre la crise de 2008, de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon, de la remontée du yen et de l'accident de Fukushima.

Les échanges mondiaux de produits automobiles

Après la chute de 31 % enregistrée en 2009 liée à la crise financière et économique, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, rebondi de 29 % en 2010 à 1 092 milliards de dollars, restant 12 % en dessous du niveau record de l'année 2008.

Seuls quelques pays ont vu leurs exportations dépasser leur niveau d'avant-crise : l'Argentine, bénéficiant notamment de la poursuite du développement du marché brésilien, le Mexique (rebond de la demande en ALENA), l'Inde et la Thaïlande, où des installations industrielles se développent, et, enfin, la Corée du Sud qui bénéficie du faible niveau du won. Si l'excédent de la Corée du Sud (45 milliards de dollars) a représenté un tiers de celui du Japon, le déficit de la Chine s'est accru en 2010 à 25 milliards de dollars.

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 ⁽³⁾		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS															
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
2009	72,5	133,3	-60,8	43,7	61,4	-17,8	8,9	23,4	-14,5	0,9	31,9	-31,0	19,1	16,6	2,5
2010	99,5	189,8	-90,3	60,2	91,7	-31,5	9,7	33,6	-23,9	1,2	42,9	-41,7	28,4	21,5	6,8
CANADA															
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
2009	34,2	43,5	-9,3	33,2	32,9	0,3	0,2	3,3	-3,0	0,0	4,6	-4,6	0,7	2,7	-2,0
2010	50,1	59,5	-9,4	49,1	46,2	3,0	0,3	4,5	-4,2	0,0	5,6	-5,6	0,7	3,3	-2,6
UNION EUROPÉENNE⁽²⁾															
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
2009	461,1	391,0	70,2	31,2	8,7	22,5	338,7	338,7	0,0	5,4	14,9	-9,5	85,8	28,6	57,2
2010	542,8	422,8	119,9	42,9	9,9	33,0	365,6	365,6	0,0	7,0	18,9	-11,9	127,3	28,4	98,8
ALLEMAGNE⁽⁴⁾															
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
2009	153,1	75,7	77,3												
2010	195,7	79,3	116,4												
FRANCE⁽⁴⁾															
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
2009	48,2	54,7	-6,5												
2010	54,1	58,7	-4,7												
ITALIE⁽⁴⁾															
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
2009	24,4	40,2	-15,8												
2010	29,1	39,7	-10,6												
JAPON															
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
2009	103,4	10,0	93,4	37,6	0,9	36,7	14,4	5,6	8,7				51,5	3,5	48,0
2010	149,5	14,2	135,4	50,9	1,3	49,6	18,2	7,3	10,9				80,5	5,6	74,9
CORÉE DU SUD															
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
2009	37,0	5,4	31,6	9,8	0,5	9,3	4,5	2,4	2,1	0,4	1,5	-1,1	22,3	1,0	21,3
2010	54,5	8,0	46,5												
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
2009	19,9	30,9	-11,0	4,8	3,5	1,4	2,9	12,9	-10,0	1,7	11,2	-9,6	10,5	3,3	7,2
2010	28,0	53,0	-25,0	7,0	5,4	1,6	4,2	25,7	-21,6	2,3	16,7	-14,4	14,6	5,2	9,4
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
2009	8,6	11,7	-3,2	1,3	1,6	-0,4	0,3	0,5	-0,2	0,0	1,0	-1,0	7,0	8,6	-1,7
2010	12,6	17,7	-5,1	1,6	2,4	-0,7	0,4	0,8	-0,5	0,0	1,2	-1,2	10,6	13,3	-2,7

(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) Le total « autres pays » regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

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

Source : GATT/OMC.

En 2010, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 7 % des exportations mondiales de marchandises et 11 % de celles de produits manufacturés. La part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial a retrouvé, à 62 %, son niveau de l'année 2008. Si en ALENA, en Europe (hors CEI) et en Amérique du Sud, cette part se hisse à plus de 70 %, elle atteint à peine plus de 30 % pour l'Asie-Océanie. L'Allemagne est restée le premier pays exportateur (avec une part de 18 %) devant le Japon dont les exportations vers la Chine ont explosé (16,1 milliards de dollars, + 51 %).

Les exportations de l'Union européenne (27 pays) ont atteint 543 milliards de dollars, dont 67 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). La France a représenté 5 % des exportations mondiales avec 54 milliards de dollars, contre près de 8 % en 2004. Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 190 milliards de dollars. Les importations chinoises, + 72 % à 53 milliards de dollars en 2010, provenaient de l'UE-27 (49 %, contre 42 % en 2009), devant le Japon (31 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (10 %) et la Corée du Sud (8 %).

25 milliards de dollars
DÉFICIT EN 2010 DE LA CHINE EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

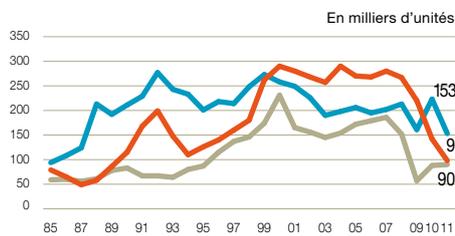
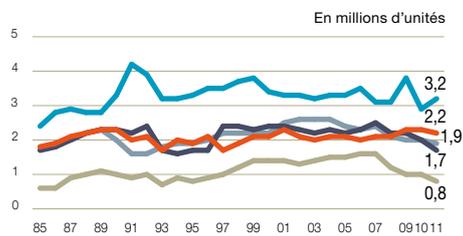
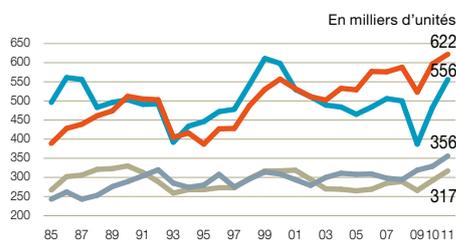
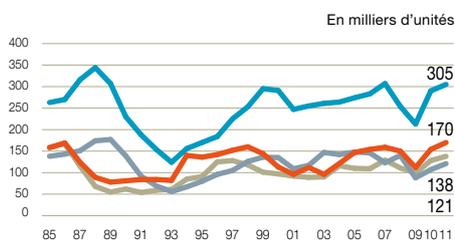
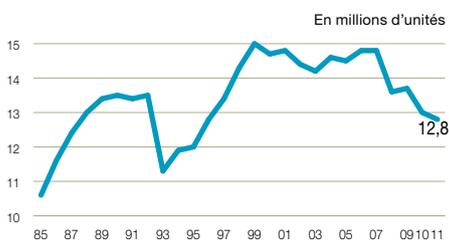
Les immatriculations de voitures particulières neuves par pays

Avec 12,8 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale le marché a baissé de 1,3 % par rapport à 2010. Il se situe pour la quatrième année de suite au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures, soit à un niveau inférieur de 14 % par rapport à 2007.

Les évolutions par pays ont été contrastées dans un contexte économique difficile. Le marché allemand, proche de son niveau d'avant-crise, a rebondi de 9 % après une forte chute en 2010. En France, la sortie progressive de la prime à la casse s'est traduite par une baisse des ventes moins brutale de 2 % ; le marché français est, comme en 2009 et 2010, le deuxième marché européen devant le Royaume-Uni et l'Italie.

En Espagne, le recul en volume s'est élevé à plus de 800 000 véhicules par rapport à 2007 (-50 %). Le marché italien s'est dégradé de 740 000 unités par rapport à l'année d'avant-crise, soit une baisse de 30 %. Sur la même période sous revue, des petits pays ont été également très fortement affectés par la crise ; la Grèce et l'Irlande ont subi des chutes s'élevant respectivement à 182 000 (-65 %) et 96 000 (-52 %) unités.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



-14 %
BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE DE L'OUEST EN 2011 PAR RAPPORT À 2007

Le marché européen rassemble les marchés de 17 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent la Suisse et la Norvège). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Depuis 1990, l'Allemagne réunifiée est prise en compte.

Ce marché a connu des années de croissance, 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. Ainsi, sur l'ensemble de l'année 2008, il a reculé de 8 % avant de se stabiliser en 2009 (+0,5 %) grâce au succès de la prime à la casse dans de nombreux pays. En 2010 et 2011, il a respectivement diminué de 5 % et 1 % avec la fin des systèmes de soutien à la demande dans un environnement économique difficile. Cependant, la situation a été contrastée

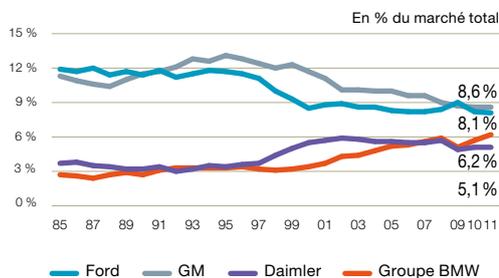
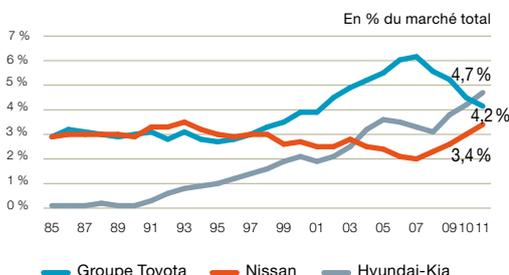
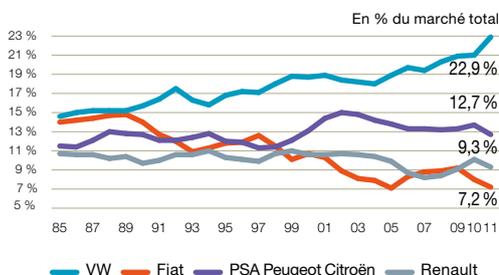
entre des pays atteignant des sommets historiques (Belgique, Autriche) et d'autres qui se sont inscrits en très forte baisse par rapport à leur niveau d'avant-crise (Espagne, Grèce, Irlande).



Les immatriculations de voitures particulières neuves par groupe

Après trois années de recul, la pénétration des groupes français sur le marché européen s'est stabilisée en 2008 avant de rebondir les deux années suivantes. En 2011, elle a baissé à 22 %, soit le niveau de 2009. Les volumes immatriculés par les constructeurs français ont subi de fortes baisses liées aux difficultés du marché. Ils ont été également affectés par l'intensité de la concurrence qui a pesé sur leur pénétration sur les marchés où ils sont très présents : en Allemagne (-0,7 point à 10 %), au Royaume-Uni (-1,8 point à 12 %), en Italie (-1,8 point à 15 %), en Espagne (-2,2 points à 25 %) et en Belgique/Luxembourg (-1,4 point à 29,1 %). Six grands groupes « généralistes » européens produisant une gamme complète de véhicules ont détenu 7 % du marché ou plus.

PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2012. Lire en page 61 les définitions des groupes.

22%
DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES VENDUES EN EUROPE DE L'OUEST SONT PRODUITES 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. Bénéficiant d'un marché allemand dynamique (25 % du marché européen contre 22 % l'année précédente), il a atteint un niveau record de 23 % en 2011. La pénétration des groupes français (22 % à eux deux) a cessé de diminuer en 2008, progressé les deux années suivantes et diminué en 2011. Elle a retrouvé le niveau atteint en 2009. Elle dépassait 25 % entre 2001 et 2003.

La pénétration du groupe GM a été de 8,6 %. Les parts de marché de ses marques, Opel et Chevrolet, s'établissaient respectivement à 7,3 % et 1,2 %. De 2000 à 2009, la part de marché du groupe Ford avoisinait les 10 %. En 2011, elle s'est élevée à 8,1 %. Ainsi, le groupe Ford est derrière General Motors pour la deuxième année consécutive. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à environ 12 % chacun. Le groupe Fiat, ayant désormais la majorité du capital de Chrysler après quatre années consécutives de hausse des parts de marché entre 2006 et 2009, a perdu 0,8 point de pénétration à 8 % (-1,2 point en 2010); elle était à près de 13 % en 1997 et à 15 % en 1989.

En 2009, les systèmes des primes à la casse avaient stimulé les marchés des particuliers et des petites voitures. Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, avaient été ainsi plus impactés par la crise. En 2011, Daimler a donc de nouveau consolidé sa progression entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules avant d'être stable l'année suivante à 5,1 % de part de marché. BMW, y compris la marque Mini, a poursuivi son affermissement, qui a débuté en 1999, en atteignant un nouveau sommet; sa pénétration a augmenté de 0,5 point à 6,2 % (+0,3 point par rapport au pic de 2008).

La pénétration du groupe Toyota (y compris Daihatsu), en hausse continue de 1995 à 2007, a diminué pour la quatrième année consécutive et s'est élevée à 4,2 %, soit un recul de 2 points par rapport à son point haut. La pénétration du groupe Hyundai-Kia a encore progressé après trois années de baisse entre 2006 et 2008. Sa part de marché, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, a ainsi augmenté de 0,6 point à 4,7 %.

Le classement par gamme en 2011

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	C-Zéro, C1, C3, DS3, Nemo, Berlingo	Xsara, C4, DS4, C4 Air Cross, Jumpy, Jumper	C5, DS5, C-Crosser	C8, C6
	PEUGEOT	iOn, 107, 206 +, 207, 208, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Boxer	407, 4007, 508	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Wind, Clio, Modus, Kangoo	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Latitude
	DACIA	Logan, Sandero, Duster			
BMW	BMW		Série 1	X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
CHRYSLER	CHRYSLER-JEEP			Patriot, Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, 300C, Sebring, (Grand) Cherokee
	DODGE			Caliber, Journey, Nitro	
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLS, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML
	SMART	Fortwo			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	147, Guilletta	159, Brera, GT	Spider
	FIAT	Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Croma, Freemont	
	LANCIA	Ypsilon, Musa	Delta		Thema, Voyager, Phedra
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, Fusion, T. Connect	Focus, (Grand) C-Max Kuga, Transit	Mondeo	Galaxy, S-Max
GEELY	VOLVO		C30	S40, V50	S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Spark, Aveo, Matiz	Orlando, Volt	Epica, Cruze, Captiva	Corvette, Camaro
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo	Astra, Zafira	Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, FR-V, Insight	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, Getz, IX20	I30, Coupe, Matrix, Veloster, H1	Sonata, IX 35, I40, Santa Fe, Tucson, IX 55	Genesis, Grandeur
	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cerato, Cee'd, Carens	Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5	6, CX-7	RX8
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV, Colt	ASX, Lancer	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note, Cube, Juke		Qashqai, X-Trail	370Z, Murano, Pathfinder
PORSCHE	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne, Panamera
MAHINDRA & MAHINDRA	SSANGYONG			Korando, Actyon, Kyron	Rexton, Stavic
SPYKER	SAAB				9-3, 9-5
SUBARU	SUBARU	Justy		Impreza, Legacy, Forester	
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				Type X, XJ, XK
	LAND ROVER			Freelander, Defender, RR Evoque	Discovery, Range Rover
TOYOTA	DAIHATSU	Charade, Cuore, Sirion, Terios			
	LEXUS		CT 200 H		GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Urban Cruiser	Verso, Auris	Avensis, Prius, RAV4	Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1	A3	A4, A5, TT	A6, A7, A8, R8, Allroad, Q5, Q7
	SEAT	Ibiza	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: CCFP.

50 et 93
 NOMBRES RESPECTIFS DE MODÈLES
 ET DE VARIANTES DE CARROSSERIES
 PROPOSÉS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



La ventilation et le classement des modèles

Sur les 12 modèles les plus vendus en Europe en 2011, cinq sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën alors qu'en 1997, ces marques n'étaient représentées que par trois modèles. Néanmoins, la pénétration des constructeurs français a reculé sur un an en raison de la fin des primes à la casse et de la baisse des marchés où la part des gammes supérieures est faible.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2011

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	29	33	19	19	1
Autriche	35	33	19	14	0
Belgique	39	30	17	14	0
Danemark	50	26	17	6	0
Espagne	32	38	21	9	0
Finlande	20	32	32	15	1
France	52	30	12	6	0
Grèce	59	23	14	4	0
Irlande	27	36	26	10	1
Italie	59	20	14	7	0
Luxembourg	30	29	20	21	0
Pays-Bas	55	23	14	8	0
Portugal	45	30	14	11	0
Royaume-Uni	39	28	18	15	0
Suède	18	26	26	29	0
Union européenne 15 pays	41	29	17	12	0
Norvège	21	30	33	17	0
Suisse	35	27	21	16	2
Ensemble 17 pays	41	29	17	12	0

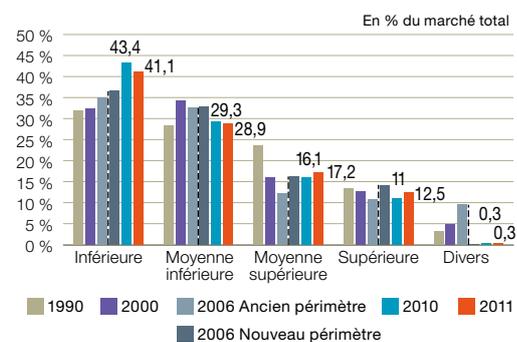
	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	42	20	2	3	15	18
Autriche	43	16	1	1	21	18
Belgique	51	15	1	2	16	15
Danemark	57	23	0	0	14	5
Espagne	61	6	1	1	13	18
Finlande	43	28	1	0	10	18
France	58	7	2	1	18	14
Grèce	80	2	1	1	6	11
Irlande	73	6	2	0	6	13
Italie	61	9	1	1	13	16
Luxembourg	46	13	3	1	13	23
Pays-Bas	61	17	1	1	12	9
Portugal	59	19	2	1	8	11
Royaume-Uni	61	8	3	3	11	14
Suède	34	40	1	1	8	17
Union européenne 15 pays	54	13	2	2	14	16
Norvège	36	29	0	0	9	26
Suisse	41	17	2	3	15	22
Ensemble 17 pays	53	13	2	2	14	16

Source: CCFA.

En Europe, 70 % des voitures immatriculées neuves appartiennent aux gammes inférieure et moyenne inférieure. L'établissement de fiscalités à l'achat plus environnementales ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure. Mais, en raison notamment de la fin des systèmes de primes à la casse, la part s'est réduite de plus de deux points en 2011 par rapport à l'année précédente retrouvant ainsi son niveau de 2007. Au cours de la décennie 1990 et du début des années 2000, 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 cette dernière s'est traduit par une forte hausse de la part des berlines qui a crû de 5 points à 61 % avant de baisser de 4 points en 2010 et de nouveau en 2011, s'établissant ainsi à 53 %. 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, ont réduit le contraste entre les différentes régions. Cette tendance a perduré en 2010 et 2011 à l'exception de l'Allemagne où les gammes supérieures retrouvent des parts de marché plus conformes à la structure de longue période (38 %, soit une hausse de 3 points par rapport à l'année précédente).

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



CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2011

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,3 %
Ford Focus	2	3,0 %
Renault Mégane	2	3,0 %
Volkswagen Polo	4	2,7 %
Ford Fiesta	5	2,6 %
Peugeot 206-207	6	2,5 %
Opel Corsa	7	2,4 %
Renault Clio	8	2,2 %
Opel Astra	9	2,1 %
Volkswagen Passat	10	1,9 %
Citroën C3	11	1,8 %
Citroën C4-Xsara	12	1,6 %
Fiat G. Punto	13	1,6 %
Nissan Qashqai	14	1,5 %
Fiat Panda	15	1,4 %
Peugeot 308		1,1 %
Renault Twingo		1,0 %
Dacia Duster		1,0 %
Peugeot 3008		0,9 %
Peugeot 107		0,7 %
Citroën C1		0,6 %
Peugeot 508		0,6 %
Citroën DS3		0,6 %
Peugeot 5008		0,5 %
Dacia Sandero		0,5 %
Citroën C5		0,4 %

Source: CCFA.

+ 2,6 points

HAUSSE DE LA PART DES GAMMES SUPÉRIEURES SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN EN 2011

Les caractéristiques techniques des voitures neuves

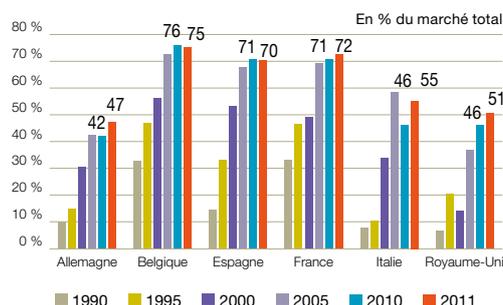
En Europe, de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé de façon considérable. Ce taux d'équipement en moteur diesel n'était que de 22 % en 1997 et a atteint 53 % dix ans plus tard. Après une année 2008 en quasi-stabilité, il fluctue à haut niveau. Sur ce marché de 7,1 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 25 % en 2011 (28 % en 2010, 23 % en 2007 et 29 % en 2000), soit environ 1,8 million de voitures diesel neuves. Ce volume représente 64 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays. Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, même si à un rythme moindre que les années précédentes, elle s'est élevée à 36 % en 2011, en hausse de plus d'un point.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2010

	Cylindrée moyenne cm ³	Puissance moyenne kW	4x4 %	Diesel %
Allemagne	1 760	99	12,8	47,1
Autriche	1 643	85	15,0	54,6
Belgique	1 628	82	6,3	75,3
Danemark	1 489	77	1,3	46,7
Espagne	1 670	85	7,5	70,3
Finlande	1 700	96	13,2	42,0
France	1 573	79	5,8	72,4
Grèce	1 375	79	3,7	10,0
Irlande	1 580	79	3,2	70,0
Italie	1 526	78	11,0	55,2
Luxembourg	1 882	107	13,9	76,7
Pays-Bas	1 445	78	2,8	28,3
Portugal	1 536	80	2,1	69,6
Royaume-Uni	1 697	93	9,5	50,6
Suède	1 788	102	19,5	61,4
Union européenne 15 pays	1 643	88	9,5	56,1
Norvège	1 726	90	23,2	75,7
Suisse	1 794	108	27,5	32,7
Ensemble 17 pays	1 648	88	10,1	55,7

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. En 2008 et 2009, le lent et régulier mouvement de hausse de la puissance s'était arrêté, notamment avec la progression de pénétration des voitures de gamme inférieure. Celui de la cylindrée avait cessé depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre). Depuis 2010, ces deux éléments ont légèrement progressé en raison de la hausse de part des gammes supérieures sans toutefois retrouver les niveaux de 2008.



- 92 cm³
BAISSE ENTRE 2007 ET 2011
DE LA CYLINDRÉE MOYENNE
DES VOITURES PARTICULIÈRES
NEUVES EN EUROPE



La part des 4x4, après une tendance à la baisse, a progressé pour la deuxième année consécutive (+1,3 point); elle s'est établie à 10,1 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,3 million d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction de caractéristiques nationales. En Suisse, en Norvège et en Autriche, cette part est plus élevée pour répondre aux besoins du relief géographique montagneux.

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

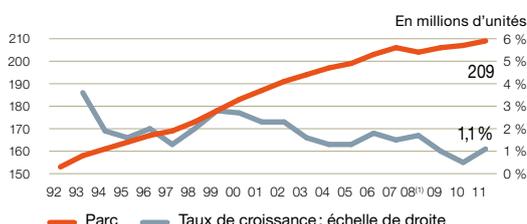
En Europe, sur un marché en baisse en 2011, la part des ventes de voitures diesel s'est redressée de cinq points à 56 %, mais les immatriculations demeurent inférieures à celles de 2007. En Belgique, en Espagne, en France, en Irlande, au Luxembourg, au Portugal, et en Norvège, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne et en Italie, les parts du diesel ont de nouveau progressé et ont atteint respectivement 47 % (+ 5 points) et 46 % (+ 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'était arrêtée en 2009, à l'exception de la Suède. Depuis, la part des ventes de voitures diesel fluctue à des niveaux élevés. En 2011, elle s'établissait à 76 % en Norvège, à 61 % en Suède, à 47 % au Danemark et à 42 % en Finlande.

Le parc de voitures particulières en Europe

En Europe occidentale comme en France, le rythme de croissance du parc de voitures particulières s'est ralenti depuis la fin de la décennie 1990 et approche désormais 1 % par an (+ 1,1 % en 2011 après + 0,5 % en 2010). Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie où les taux de motorisation sont moins élevés, la crise économique et financière a vivement ralenti le rythme de croissance du parc: de nouveau 3 %, contre 5 à 7 % entre 2005 et 2009. La demande à moindre coût reste majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. Après avoir oscillé entre 32 et 34 % entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de 10 ans en Europe occidentale a augmenté pour la troisième année consécutive, s'élevant à 36,1 % en 2011, en raison notamment des bas niveaux des immatriculations de voitures particulières neuves. L'Europe occidentale est un marché de renouvellement.

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

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

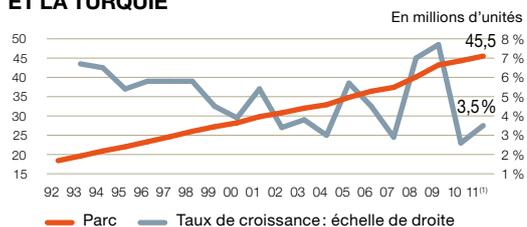


(1) La variation 2008 a été calculée à périmètre comparable.

PART DE LA MOTORISATION DIESEL EN EUROPE 17 PAYS

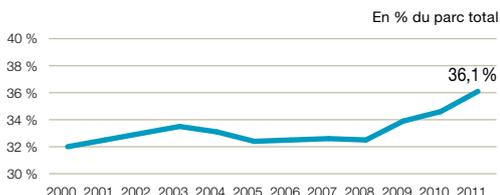


DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE



(1) : La variation a été calculée à périmètre comparable. Sources nationales: organismes statistiques, ministères des transports, de l'intérieur, sources professionnelles.

PART DES PLUS DE DIX ANS EN EUROPE 17 PAYS



Au 1^{er} janvier 2011, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 209 millions d'unités. La crise économique et financière a amplifié l'infléchissement du rythme de progression du parc (+ 1,1 % en 2011 après + 0,5 % en 2010), rythme qui tend à se rapprocher de celui de la population. Par pays, après les baisses observées en 2010, les parcs de l'Espagne et du Royaume-Uni ont retrouvé en 2011 leur niveau respectif de 2009. Le parc en Irlande a continué de baisser. Les croissances en France (+ 0,8 %) et en Italie (+ 1,0 %) ont été moins soutenues que dans les principaux pays d'Europe du Nord tels l'Allemagne (+ 1,4 %), les Pays-Bas, l'Autriche, la Belgique ou la Norvège (+ 2,9 %).

Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale a crû de plus de 1 point par an depuis et s'est élevée à 36 % au 1^{er} janvier 2011. Dans cinq pays, cette motorisation est devenue majoritaire: Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, à peine plus d'une voiture sur quatre en Allemagne ou au Royaume-Uni est à motorisation diesel.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc, qui était haute et régulière dans les années 1990, est devenue plus faible et irrégulière dans les années récentes. Par pays, des baisses de parc ont été enregistrées en Hongrie et en Lituanie. En Pologne, la croissance a été de moins de 5 %, contre 8 à 10 % entre 2007 et 2009. En République tchèque, la croissance a atteint 1,4 % en 2011 contre respectivement +3,3 % et +0,3 % en 2009 et 2010.

36 %

DE VÉHICULES DE PLUS DE 10 ANS DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2011



Les véhicules utilitaires légers neufs en Europe

Le marché européen des véhicules utilitaires légers a augmenté de 7 % en 2011 à 1,6 million d'unités. Après avoir atteint un niveau record en 2007 avec 2,1 millions de véhicules, le marché des véhicules utilitaires légers a été très affecté par la crise; il a diminué en 2009 de 36 % en deux ans, soit une perte de 800 000 unités pour s'établir à 1,3 million. En 2011, les ventes de marque française ont progressé de 2 % à 591 000 unités; elles ont occupé 37 % du marché. Présents sur tous les segments, les constructeurs français ont pu confirmer la croissance de leurs ventes en dépit d'une perte de part de marché de 2 points par rapport à l'année précédente. Cette dernière s'explique par leur forte présence sur des marchés affectés par la crise et par des baisses de pénétration notamment en Belgique (-4 points), au Royaume-Uni (-1,3 point), en Allemagne et Espagne (-0,9 point). Néanmoins, leur part de marché reste supérieure de 4 points à celle de 2007. Sur le segment des fourgons, les parts de marché ont été conservées grâce au succès du Renault Master, du Peugeot Boxer et du Citroën Jumper. Sur le segment des fourgonnettes, la concurrence est rude, mais les constructeurs français peuvent s'appuyer sur une offre riche (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo).

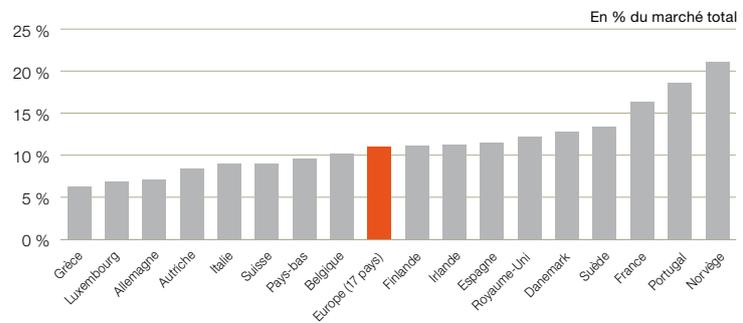
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)



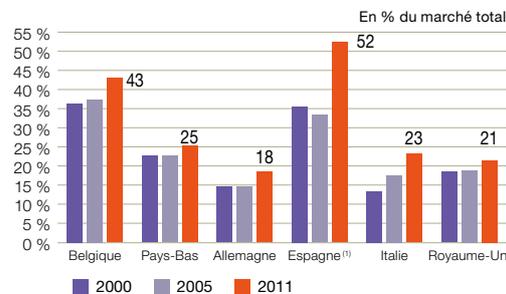
PÉNÉTRATION FRANÇAISE



PART 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



37 %

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2011

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

Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. Ils se déclinent en différentes catégories: dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout-terrain. Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle de 6 % en Grèce et autour de 21 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 11 % en 2011 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 avait durement affecté ce marché, qui avait retrouvé le niveau observé en 1996 avant de rebondir en 2010 et de progresser à nouveau en 2011. En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2011. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement

à 18 et 23 %, en progression par rapport à l'année 2000. La France demeure toujours le premier marché européen (429 000 unités) devant le Royaume-Uni (267 000 unités), l'Allemagne (239 000 unités), l'Italie (172 000 unités) et l'Espagne (105 000 unités).



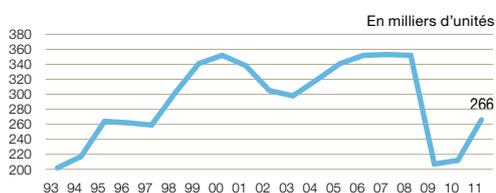
Le marché et la production de véhicules industriels en Europe

Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a progressé de 26 % en 2011.

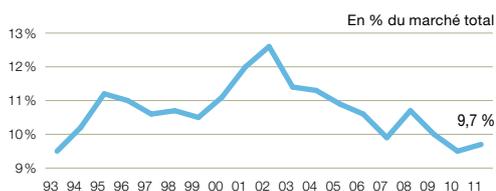
Il s'est élevé à 266 000 unités en baisse de 86 000 unités par rapport à 2008. Après quatre années de hausse entre 2003 et 2007, et par la suite un plafonnement à un niveau record en 2007-2008, le marché avait chuté en 2009; en 2011, il a retrouvé un niveau comparable à celui de 1995 soit deux ans après 1993, autre année noire pour le véhicule industriel.

Quant à la production européenne, elle a progressé pour la deuxième année consécutive, soit une augmentation de 33 % à 440 000 unités, après la grave crise de 2009 (-64 % par rapport à 2008), succédant à 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 est en hausse de 16 %.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE



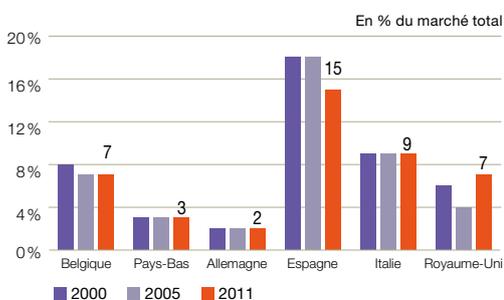
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

En milliers d'unités

	2003	2010	2011	Variation 2011-2010
Immatriculations de véhicules industriels neufs				
de 5,1 t à 15,9 t	83	54	60	11,5 %
16 t et plus	214	158	206	30,3 %
TOTAL	298	212	266	25,6 %
Production de véhicules industriels				
de 5,1 t à 15,9 t	102	77	-	-
16 t et plus	279	254	-	-
TOTAL	381	331	440	33 %

Source: CCFA.

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



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 en 2011 à 16 % au-dessus de son niveau de 2003 grâce à deux années de progression.

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. Par rapport aux deux années noires du véhicule industriel, 1993 et 2009, le marché est respectivement supérieur de 7 % et 2 % un an après, et de 31 % et 28 % deux ans après.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (78 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels

de Renault Trucks en 2011 ont progressé et sa pénétration s'est établie à 10 %, à peine au-dessous de son niveau de 2007.

Le développement international de Renault Trucks a été affecté par la chute des marchés d'Europe du Sud et sa pénétration en Europe hors France (5 %) reste en léger repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %).



+ 26 %
HAUSSE DES
IMMATRICULATIONS DE
VÉHICULES INDUSTRIELS
NEUFS EN EUROPE
DE L'OUEST EN 2011
PAR RAPPORT À 2010

Les constructeurs français dans les pays de l'élargissement

En 2011, la production de véhicules est remontée (+ 4 % à 3,4 millions de véhicules) par rapport à 2010

et s'est établie à un niveau record en dépassant celui de l'année précédente, alors que les ventes de véhicules neufs progressaient moins sensiblement (+1 % à 994 000 unités). La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,4 millions d'unités. Le marché local est très en deçà de son niveau de 2007 (environ -37 %). Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie, en Russie et, avec Toyota, en République tchèque ; Renault en Slovénie, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia, et en Russie (usine et partenariat avec AvtoVAZ). Une partie de ces installations industrielles permet de répondre à la demande automobile de ces pays qui devrait croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

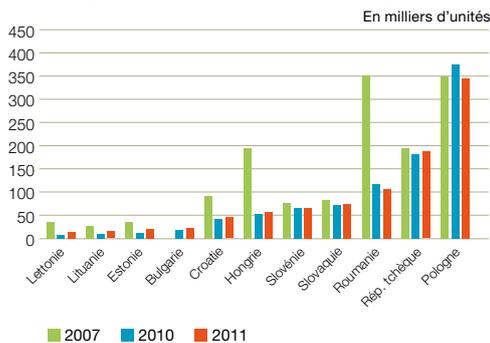
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

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

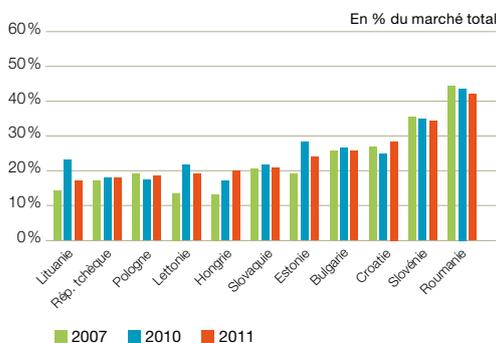
	2010	2011	Variation 2011/2010
Production de véhicules			
Voitures particulières	3 150	3 244	3,0%
Véhicules utilitaires légers	114	145	16,4%
Véhicules industriels	10,2		
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	857	841	-1,8%
Véhicules utilitaires légers	95	108	14,2%
Véhicules industriels	28,2	44,2	56,6%

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

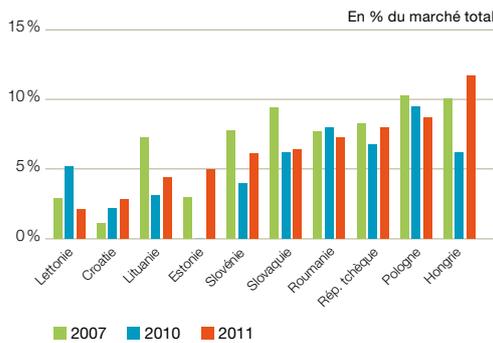
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES LÉGERS NEUFS



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



1 sur 4
VÉHICULES LÉGERS NEUFS VENDUS DANS LES PRINCIPAUX PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT PROVIENT D'UN GROUPE FRANÇAIS

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 3,4 millions de véhicules en 2011. Leur activité a autant progressé qu'en Europe occidentale, à l'inverse des dernières années, afin de répondre notamment à la reprise de la demande locale aux évolutions contrastées (- 2 % pour les voitures particulières neuves contre respectivement +14 % et + 57 % pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels). En 2011, en raison de la crise, cette production était supérieure pour la troisième année consécutive (auparavant elle était équivalente) 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 2011, le marché des véhicules neufs a rebondi de 1 % à

994 000 unités après une baisse de 6 % l'année précédente. Les résultats sont cependant différents selon les pays, la Pologne et la Roumanie étant affectées par une diminution des ventes. Dans l'ensemble, le niveau des pays est sensiblement inférieur à celui observé en 2007.



L'industrie automobile dans l'Union européenne

En 2009, 2,2 millions de personnes travaillaient au sein de l'Union européenne (27 pays) pour l'industrie automobile dans les entreprises.

La valeur ajoutée par personne occupée variait de 25 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants à près de 60 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 47 000 euros, soit bien au-dessus de la moyenne européenne (45 000 euros).

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 12 000 euros dans les six principaux nouveaux pays entrants à 62 000 euros en Allemagne; en France, elles atteignaient 51 000 euros, soit au-dessus de la moyenne européenne (41 000 euros). Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 27 % en France, contre 20 % en Allemagne.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE (27 PAYS) EN 2009 ⁽¹⁾

	Unités	Union européenne (27 pays) ⁽²⁾	Allemagne	France	6 principaux nouveaux entrants ⁽³⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 220	756	234	519	158	146	176	72	39
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 000	472	145	132	68	65	68	42	22
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	170	41	25	-	23	12	16	8	6
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 050	242	65	387	67	69	92	21	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	625 000	272 009	88 799	72 121	43 284	46 025	49 156	16 321	13 286
Production	millions d'euros	522 000	229 042	54 105	69 658	36 669	42 081	39 247	15 640	12 749
Production/Chiffre d'affaires	%	83,5	84,2	60,9	96,6	84,7	91,4	79,8	95,8	96,0
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	99 000	43 639	10 914	12 720	6 565	7 071	7 602	2 266	2 391
VA/Production	%	19,0	19,1	20,2	18,3	17,9	16,8	19,4	14,5	18,8
VA par personne occupée	milliers d'euros	44,6	57,8	46,6	24,5	41,7	48,4	43,3	31,4	61,7
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		182	235	190	100	170	197	176	128	252
Achats de biens et de services	millions d'euros	521 000	224 924	75 007	59 877	35 992	39 533	40 808	15 434	10 732
Part des achats dans la production	%	99,8	98,2	138,6	86,0	98,2	93,9	104,0	98,7	84,2
Dépenses de personnel	millions d'euros	91 800	46 639	12 031	6 278	5 577	5 886	6 309	3 193	1 895
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	41,4	61,7	51,3	12,1	35,4	40,3	35,9	44,2	48,9
base 100: 6 principaux nouveaux entrants		342	510	424	100	292	333	297	365	404
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	7 200	- 3 000	- 1 117	6 442	988	1 186	1 294	- 928	496
EBE/VA	%	7,3	- 6,9	- 10,2	50,6	15,1	16,8	17,0	- 40,9	20,8

(1) À partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique prenant en compte les entreprises de moins de 20 salariés impliquant notamment un changement de périmètre de l'industrie automobile (intégration de la fabrication d'équipements électriques et électroniques automobiles).

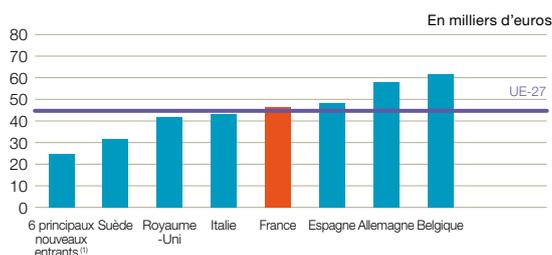
(2) Les données de l'Union européenne (27 pays) ont été reconstituées par le CCFA.

(3) Six principaux nouveaux entrants: Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie.

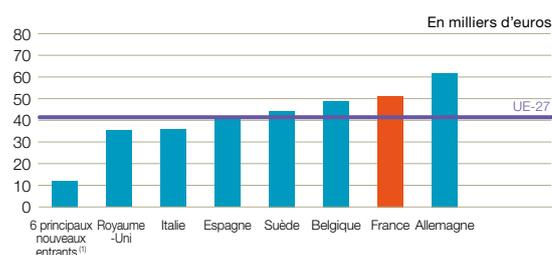
Les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

Sources: Eurostat et estimations CCFA.

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



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

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

Les données rassemblées dans ce tableau proviennent des enquêtes d'entreprises nationales, harmonisées par Eurostat. Les difficultés rencontrées à la fois au niveau national et au niveau européen, tant pour la collecte que pour l'homogénéisation des données, ne nous permettent pas de disposer de chiffres fiables après 2009. En 2009, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,2 millions de personnes, dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. L'Allemagne et la France regroupaient plus de 40 % des effectifs totaux de l'industrie automobile, avec respectivement 34 % et 11 % chacune. La part des effectifs employés dans les six principaux nouveaux pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) a atteint 23 %.

En 2009, le volume d'emploi dans l'industrie automobile en Europe a sensiblement diminué par rapport à l'année précédente. Il demeure stable par rapport à 2000, il a néanmoins progressé très sensiblement chez les six nouveaux pays entrants. De plus, la crise a impliqué une baisse de la valeur ajoutée par personne occupée de 56 000 à 45 000 euros.

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

En Allemagne, 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 25 % dans les six principaux nouveaux pays entrants. Elle était comprise entre 39 et 45 % en Italie, au Royaume-Uni et en Espagne.

Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 12 000 euros dans les six nouveaux pays entrants à 62 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ 1 à 5.



2,2
MILLIONS DE PERSONNES
DANS L'UNION EUROPÉENNE
(27 PAYS) ÉTAIENT
EMPLOYÉES EN 2009 PAR
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

Les constructeurs français d'automobiles en 2011

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2011

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	59 912	42 628
Investissements	millions d'euros	2 253	1 567
Résultat net	millions d'euros	784	2 139
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	209 019	128 322

	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	42 710	16 190	3 782	1 902	210	-4 892	40 389	2 358	-119
Marge opérationnelle	millions d'euros	-92	651	223	532	7	-6	328	761	2
Investissements ⁽²⁾	millions d'euros	2 239			14			1 564	3	
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	nombre de personnes	122 879	72 030	10 253	2 679	1 178		125 464	2 858	

(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.



351 000 personnes
EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LE MONDE

PSA Peugeot Citroën: www.psa.fr

En 2011, dans un contexte de hausse du marché mondial mais où le marché socle était en baisse suite à la fin des mécanismes d'aides à la demande, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont diminué de 1,5 %. La pénétration du Groupe en Europe a reculé en raison de sa forte présence en Espagne, en Italie et au Royaume-Uni, mais demeure la deuxième groupe (VP + VUL). En dehors de cette zone, les débouchés ont augmenté grâce aux bons résultats en Amérique latine, en Chine et en Russie; ils ont représenté 42 % des ventes totales, contre 32 % en 2007. La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En 2006, une coopération a été signée avec Dongfeng Motor; elle se poursuit en 2011 avec la construction d'une troisième usine d'assemblage qui portera leur capacité de production à 750 000 unités. PSA coopère avec Mitsubishi sur les SUV, sur les véhicules électriques et sur l'assemblage de véhicules en Russie (Kalouga). Plus récemment, un contrat de coopération prévoyant 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 accélère l'adaptation de ses modèles aux consommateurs non européens. Enfin, début 2012, PSA Peugeot Citroën et General Motors ont annoncé la création d'une Alliance stratégique mondiale basée sur deux piliers principaux: le partage de plates-formes (véhicules, composants et modules) et la mise en place d'une joint-venture d'achat au niveau mondial pour les produits et les services. Cet accord a impliqué pour le groupe PSA une augmentation du capital d'un milliard d'euros et une prise de participation de 7 % par GM.

Le groupe PSA Peugeot Citroën s'appuie sur un effectif d'environ 209 000 personnes dans le monde, dont 100 000 en France employées sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques; centres de R&D; siège social...).

Dans le domaine technologique, le groupe poursuit ses recherches pour diminuer la consommation de carburant des véhicules. Une nouvelle famille de petits moteurs essence un litre trois cylindres est industrialisée en France depuis début 2012, pour équiper des véhicules émettant moins de 100 g de CO₂/km. La deuxième génération de Stop&Start, nommée e-HDi, équipe progressivement les gammes du Groupe depuis la fin 2010. Enfin, les premières voitures équipées de la technologie hybride HYbrid4 sont commercialisées depuis le dernier trimestre 2011.

Le Plan d'action 2012 reposant sur la réduction des coûts, la poursuite de la globalisation et de la montée en gamme afin de répondre à la demande mondiale devrait permettre au groupe de faire face à une conjoncture difficile. Cette stratégie est complétée par de nombreux engagements en matière de développement durable (éco-conception, sécurité et mobilité...). Le Groupe continue également ses efforts afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle notamment dans ses relations avec les fournisseurs en labellisant une centaine de fournisseurs majeurs d'ici 2015.

Renault: www.renault.com

Les ventes mondiales de Renault ont augmenté de 3,6 %, malgré la baisse de 5,7 % observée sur un marché européen atone et très concurrentiel. En dehors de cette zone, elles ont augmenté de près

20 % pour représenter 43 % des ventes. La marque Renault occupe la deuxième place sur le marché des véhicules légers en Europe. La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée. De nouvelles synergies sont 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 études avancées... L'usine de Tanger (Maroc), lancée en 2009, a été inaugurée début 2012. De surcroît, Renault et Nissan coopèrent sur les véhicules électriques. 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 à essence et diesel ainsi que dans le domaine des véhicules utilitaires légers. Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, désormais étendu à Nissan avec une participation majoritaire d'ici 2014, a pour objectif d'accélérer la croissance de ce constructeur et de renforcer leur présence en Russie.

Le groupe Renault emploie 128 000 personnes dans le monde dont 55 000 en France sur une quinzaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques; centres de R&D; siège social...).

Dans le cadre de la politique d'innovation, Renault et Nissan ont investi 4 milliards d'euros dans les véhicules électriques afin de développer une mobilité durable. De plus, le Groupe a débuté en 2011 la production à Cléon du moteur diesel 1,6 dCi 130 afin de continuer à améliorer l'efficacité des moteurs thermiques.

En 2011, Renault a lancé un nouveau plan stratégique « Renault 2016 - Drive the change » répondant à deux objectifs: la croissance du Groupe et la génération de *free cash flow* d'ici 2016. Ce plan est basé sur sept leviers en matière notamment de qualité (offre produits et services), de profitabilité (réduction des coûts, optimisation des dépenses de R&D et d'investissement) tout en tenant compte des enjeux sociétaux de l'automobile (mobilité durable).

Renault Trucks: www.renault-trucks.com

L'année 2011 a été marquée par une deuxième année de croissance du marché européen des véhicules industriels dans lequel Renault Trucks a maintenu sa pénétration autour de 10 %. L'activité a sensiblement progressé en Europe hors UE et en Asie. Globalement, les ventes de Renault Trucks ont progressé de près de 60 % par rapport à 2009.

Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur de nouveaux sites en dehors d'Europe occidentale: le premier en Turquie avec Karsan pour l'assemblage de plusieurs milliers de véhicules par an et un autre en Russie, résultant de l'ouverture d'une usine Volvo. Globalement, hors France, Renault Trucks a une dizaine de sites d'assemblage dans le monde.

Renault Trucks emploie 14 000 personnes dans le monde, dont environ 10 000 salariés en France (activités d'assemblage, de production de mécaniques, de recherche...). Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les cinq marques (Renault, Volvo, Mack, UD Trucks anciennement Nissan Diesel et Eicher) se poursuivent.

L'offre de produits est orientée par l'entrée en vigueur des normes Euro V en octobre 2009 et Euro VI début 2013, ainsi que par la mise en place de solutions ayant pour objectif de réduire la consommation de carburants des véhicules industriels.

L'implantation mondiale des constructeurs français d'automobiles

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)

Russie

- (27) Moscou

Russie

- (28) Togliatti (AvtoVAZ) (projet)

Russie

- (29) Ijevsk

Slovaquie

- (30) Trnava

Slovénie

- (31) Novo Mesto

Turquie

- (32) Bursa

Turquie

- (33) Karsan



61

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS LE MONDE, DONT 6 EN PROJET



Amérique

Argentine

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

Bésil

- (35) Curitiba
- (36) Porto Real

Colombie

- (37) Medellin

Mexique

- (38) Aguascalientes

Mexique

- (39) Nissan

Afrique

Afrique du Sud

- (39) Rossllyn (Nissan)

Maroc

- (40) Casablanca
- (41) Tanger

Maroc

- (Renault-Nissan) (projet)

Asie

Chine

- (42) Shenzhen (projet)
- (43) Wuhan (projet pour Wuhan 3)

Corée du Sud

- (44) Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

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

Iran

- (48) Téhéran

Japon

- (49) Mizushima (Mitsubishi)
- (50) Okazaki (Mitsubishi)

Malaisie

- (51) Gurun

PSA Peugeot Citroën Sevel Renault Renault Trucks

La production mondiale des constructeurs français

En 2011, la production mondiale des constructeurs français a atteint un niveau record de 6,4 millions de véhicules, en hausse de 1,5 % par rapport à 2010, année du précédent record. En 2008 et 2009, elle a chuté respectivement de 6,1 % et de 7,7 % en raison de la crise mondiale avant de rebondir de 18,5 % en 2010. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 70 %, soit une croissance annuelle moyenne de 4 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, et par la suite, à ceux hors d'Europe. La production de voitures particulières a légèrement diminué (-0,1 %) à 5,6 millions d'unités après le rebond de 2010 (+ 17 %); celle de véhicules utilitaires légers (+ 12,8 % à 802 000 unités) et celle de véhicules industriels (+ 29,2 % à 41 000 unités), qui avaient encore progressé en 2008, avant d'être durement affectées par la crise en 2009, ont progressé vigoureusement en 2010 et en 2011.

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

Groupe/Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2011	Production (en unités) Cumul à fin 2011
PSA PEUGEOT CITROËN				
Peugeot, Citroën	iOn, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	3 607/3 724
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)	666 917/639 760
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Argentine, Iran	7 775 482
Peugeot	207	2006	Poissy, Villaverde (E), Trnava (Slovaquie), Argentine, Brésil, Chine	2 369 549
Citroën	C2	2003	Chine	676 004
Citroën	C3, DS3	2002/2008/2009	Aulnay, Poissy, Villaverde (E), Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	3 113 192/147 254
Peugeot	307	2001	Argentine	3 677 711
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux, Russie, Chine	1 072 551
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	38 933
Peugeot	3008	2009	Sochaux	337 447
Peugeot	5008	2009	Sochaux	165 787
Citroën	Xsara Picasso	1997	Porto Real (Br)	3 362 154
Citroën	ZX	1991	Chine	2 526 363
Citroën	C4, DS4	2004/2010/2011	Mulhouse (DS4), Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	2 512 111/34 902
Peugeot	405	1987/1993	Iran	4 518 350
Peugeot	407	2004	Rennes-la-Janais	860 956
Peugeot, Citroën	4007, C-Crosser	2007	Japon (Mitsubishi), Russie	46 658/45 430
Citroën	C5, DS5, C6	2008/2011/2006	Rennes-la-Janais (C6), Sochaux, Chine	1 120 615/4 773/22 004
Peugeot	408	2010	Chine, Argentine	124 689
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	138 043
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	185 190/143 761
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	142 671/154 959
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine	1 964 054/2 448 214
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	477 699/441 700
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	782 012/683 112
GRUPE RENAULT				
Renault	Twingo	1993/2007	Novo Mesto (SI), Colombie	2 488 210/671 920
Renault	Wind	2010	Novo Mesto (SI)	12 003
Renault	Pulse	2011	Inde	495
Renault	Clio	1998/2005	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique	5 556 606/2 618 747
Renault	Symbol	2008	Argentine, Turquie	296 213
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)	634 146
Renault	Logan	2005	Russie, Brésil, Maroc, Colombie, Iran, Inde	1 053 215
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	23 173
Renault	Sandero	2007	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Roslyn), Russie	495 635
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil	28 989
Renault	Fluence	2009/2011	Turquie, Inde, Argentine	191 053/2 359
Renault	Mégane	2002/2008	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Russie, Iran	3 808 516/1 340 904
Renault	Laguna	2007	Sandouville	285 233
Renault	Espace	2002	Sandouville	351 880
Renault	Kangoo	1997/2007/2011	Maubeuge, Maroc, Argentine	2 574 062/507 166/2 468
Renault	Master	1997/2010	Batilly, Brésil	1 061 419/157 158
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)	549 929
Dacia	Logan	2004	Pitesti (Roumanie)	1 181 028
Dacia	Sandero	2008	Pitesti (Roumanie)	439 094
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	247 694
RSM	SM3/Fluence	2002/2009	Busan (Corée du Sud)	486 986/132 476
RSM	Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	114 240
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud), Inde	199 159
RSM	SM7	2004/2011	Busan (Corée du Sud)	119 256/10 630

Sources : CCF, 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 (voir les notes de la page 66).

6,4 millions
DE VÉHICULES ONT ÉTÉ
PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
DANS LE MONDE EN 2011

Les débouchés des véhicules neufs des marques françaises

En 2011, après trois années de progression, les débouchés nationaux des constructeurs français ont diminué (-5 %) alors que les ventes hors de France (+ 2 %) ont progressé.

En France, la fin de la prime à la casse, qui bénéficiait à des segments où les constructeurs français sont très présents, a pesé sur leurs ventes.

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.

Les livraisons hors Europe (c'est-à-dire hors UE27, Suisse et Norvège) s'établissaient en 2011 à près de 60 % des débouchés totaux des constructeurs français, contre plus de 50 % en 2010 et moins de 30 % en 2000.

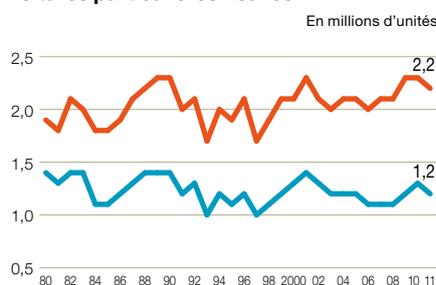
LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Voitures particulières neuves



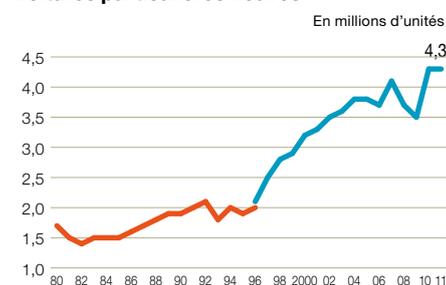
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

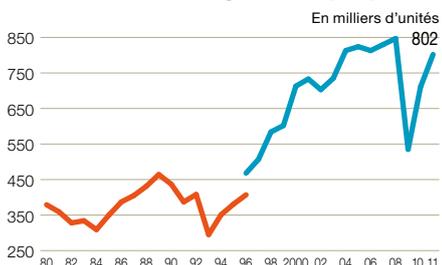


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

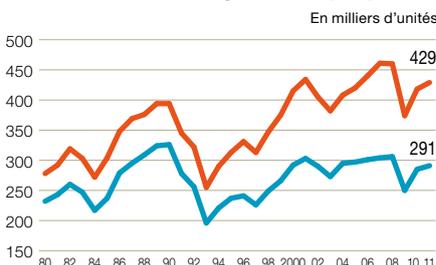
Voitures particulières neuves



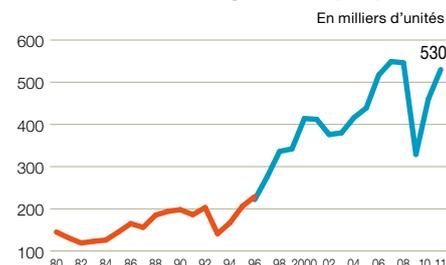
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



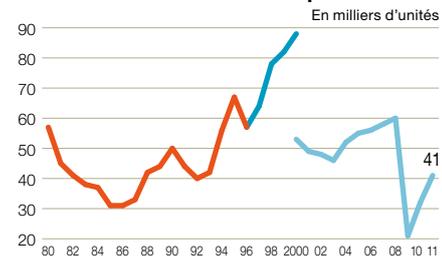
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



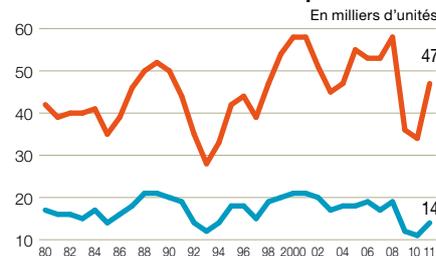
Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



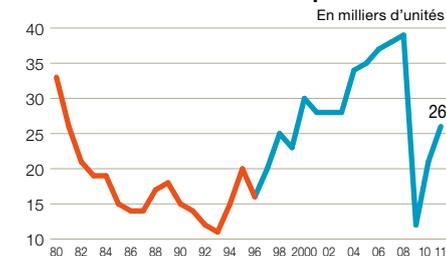
Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



— Immatriculations totales
— Immatriculations marques françaises

De 1997 et 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 riches en modèles faiblement émetteurs de CO₂, en phase avec le système de bonus/malus. En 2009 et 2010, le couplage de ce dispositif environnemental et du système de la prime à la casse a soutenu les ventes globales

de voitures et plus particulièrement celles des groupes français dont l'offre était adaptée. En 2011, la fin du système de soutien au marché a impliqué une baisse des ventes notamment et plus spécialement pour les constructeurs français. 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 4,3 millions d'unités, en hausse de 1 %. Celles des véhicules utilitaires ont nettement progressé pour la deuxième année consécutive après avoir été fortement impactées par la crise. La progression est de 15 %, à environ 530 000 unités, pour les véhicules utilitaires légers et de 26 %, à 26 000 unités pour les véhicules industriels.

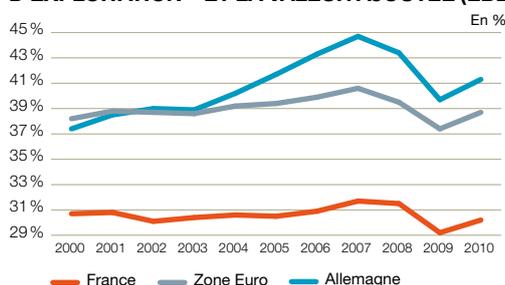
6 sur 10

VÉHICULES VENDUS HORS UE 27 PAYS, SUISSE ET NORVÈGE DANS LES VÉHICULES LIVRÉS HORS DE FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2011

Des facteurs de compétitivité de l'industrie automobile française

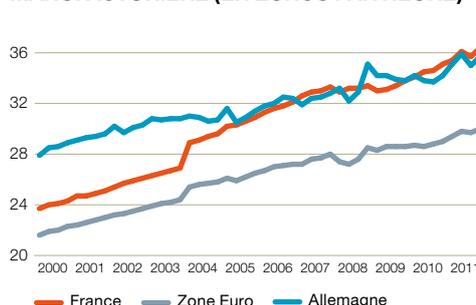
Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs communs à toute l'industrie dont le poids des charges sociales et fiscales et, le taux de change, ainsi que d'autres propres au secteur automobile comme l'ouverture du marché socle à la concurrence, la difficulté à reporter la hausse des prix des matières premières aux clients finaux... L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée). Les États Généraux de l'Industrie avaient déjà montré en 2010, par rapport aux autres pays de la zone euro, la faiblesse durable des marges de l'industrie française et son impact sur les financements des investissements et l'amélioration de la compétitivité.

TAUX DE MARGE DES SOCIÉTÉS NON FINANCIÈRES: RAPPORT ENTRE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION⁽¹⁾ ET LA VALEUR AJOUTÉE (EBE/VA)



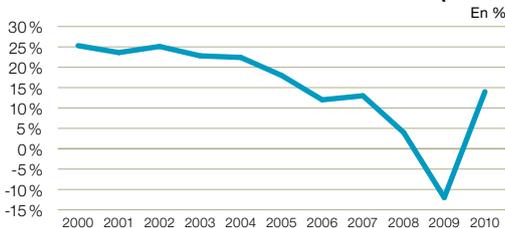
(1): Excédent brut d'exploitation et revenu mixte brut. Source: Eurostat.

COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (EN EUROS PAR HEURE)



(1): Excédent brut d'exploitation et revenu mixte brut. Source: Eurostat.

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



Source: Insee (base 2005), rétropolation CCFA.

5 €

DIFFÉRENCE DE LA HAUSSE DES COÛTS HORAIRES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ENTRE 2000 ET 2011 EN DÉFAVEUR DE LA FRANCE PAR RAPPORT À L'ALLEMAGNE

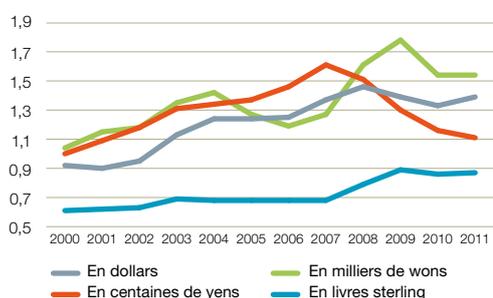
Selon l'Insee, le taux de marge de la branche automobile passe de 25 % au début des années 2000 à 14 % en 2009.

Le taux de marge dépend notamment de la compétitivité coût et a un lien à moyen terme avec la compétitivité hors prix. 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... 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. La marge opérationnelle (résultat opérationnel/chiffre d'affaires) est un des outils permettant de mesurer cette performance des groupes automobiles. En 2011, elle s'élevait à 2,6 %

pour Renault et à 2,2 % pour PSA. Or, la marge opérationnelle des groupes allemands s'établissait de 7,1 % pour Volkswagen à 11,7 % pour BMW en passant par 8.2 % pour Daimler. 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 situe le poids des charges sociales sur le facteur travail. En France, il est 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... et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Or les prélèvements obligatoires sur le travail impactent la construction automobile directement et indirectement 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.

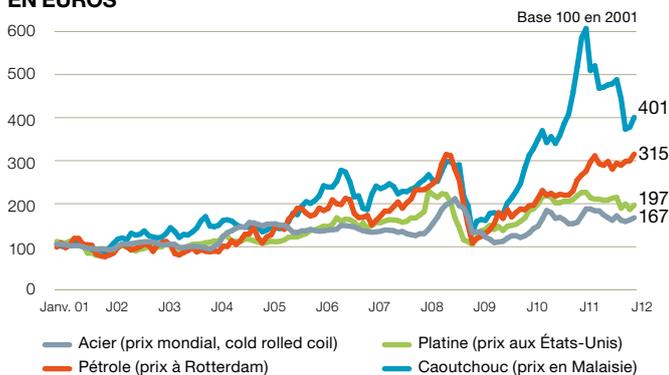
Les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses manifestes depuis le début de l'année 2001, malgré la chute observée pendant la dernière crise. Début 2012, le caoutchouc apparaissait ainsi encore en très forte progression de 301 %, le pétrole grimpait de 215 % et l'acier gagnait 67 %. 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 ont été 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, l'incertitude actuelle pèse sur l'activité et les prix.

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO

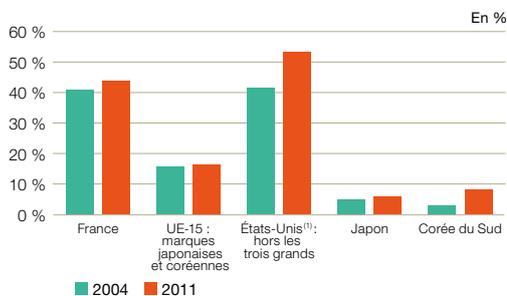


Source: FMI.

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS

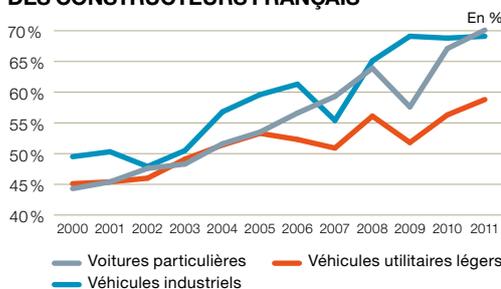


PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



(1) États-Unis : pénétration calculée sur les véhicules légers. Les 3 grands sont General Motors, Ford et Chrysler (hors marques européennes). Source: CCFA.

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



Source: CCFA.

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 (66 % des débouchés totaux).

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, comme le Japon ou la Corée du Sud, 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. Il en résulte une asymétrie dans les échanges de ces deux derniers pays avec l'Union européenne qui pourrait être amplifiée par une réduction bilatérale des droits de douane.



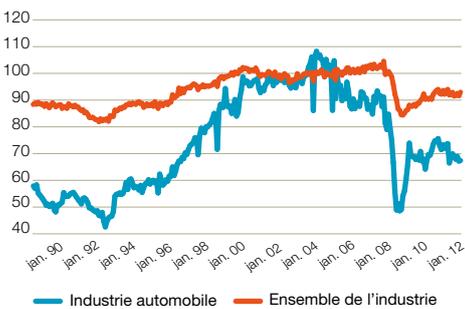
9 points
ÉCART DU TAUX DE MARGE DES SOCIÉTÉS NON FINANCIÈRES ENTRE LA FRANCE ET LA ZONE EURO



L'industrie automobile face à la crise

Les immatriculations de véhicules légers neufs (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) s'élevaient à 14,4 millions d'unités en 2011 contre 16,9 millions en 2007, soit une baisse de 15 %. Cette chute des débouchés se retrouve dans l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France mesuré par l'Insee qui s'est dégradé en passant de 100 en 2005 à 71 en 2011. De telles fluctuations ont affecté un secteur important et très présent dans certaines régions. En prenant en compte les emplois directs (sites de productions et de recherches des constructeurs), les emplois indirects (sites des fournisseurs) et les emplois induits (générés par l'activité des précédents), l'économie automobile constitue souvent un pilier essentiel de l'économie locale. Depuis 2009, les Pouvoirs Publics ont aidé l'industrie automobile à faire face à la crise. Ils ont mis en place des mesures à effet conjoncturel (aides à la formation, chômage partiel, prime à la casse...) puis instauré des instruments à vocation plus structurelle favorisant par exemple la capacité de recherche et développement (Crédit d'Impôt Recherche, CIR) et le financement à long terme (Fonds Stratégique d'Investissement en 2008 et un Fonds de Modernisation des Équipementiers automobiles en 2009). L'ensemble de ces outils sont bénéfiques mais la crise se prolongeant, ils devront être adaptés pour cette industrie très capitalistique. En outre, la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a été instaurée en 2009 par les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) afin d'améliorer l'efficacité de la filière automobile. Après une première phase active, la PFA devra mettre en place de nouveaux travaux.

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE ET INDUSTRIE AUTOMOBILE DONNÉES CVS-CJO PAR L'INSEE



Régions	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois induits	Année de référence	Sources
Nord-Pas-de-Calais	21 100	18 439	nd	2008	Insee NPDC – La filière automobile en Nord - Pas-de-Calais – septembre 2010
Sud Alsace (Mulhouse) et Nord Franche-Comté	9 400	3 500	2 345	2007	Insee Alsace – Chiffres pour l'Alsace n° 2 – mars 2009
Nord Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	Insee Franche-Comté – L'essentiel n° 113 – mai 2009
Seine-Aval	11 200	3 300	3 600	2006	Insee Ile-de-France – À la page n° 291 – janvier 2008
Val-d'Oise et Yvelines	75 000	75 000	Entre 50 000 et 100 000	2006-2007	RAVY (Réseau automobile Val-d'Oise Yvelines) – Dossier de presse – Edition 2008
France	Une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale.				Insee – Note de conjoncture – mars 2012

LES FONDS D'INVESTISSEMENT

	Date de création	Objectifs	Dotations
Fonds Stratégique d'investissement (FSI)	novembre 2008	Fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie	Capitaux propres de 19 milliards d'euros au 31 décembre 2011
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA)	janvier 2009	Prendre des participations minoritaires dans des acteurs de la filière automobile, porteurs de projets industriels créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie	Montant initial de 600 millions d'euros détenu à parité par PSA Peugeot Citroën, Renault SA et le FSI
Fonds de Modernisation des Équipementiers automobiles (FMEA) Rang 2	novembre 2009	Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang 2 et plus)	50 millions d'euros assemblés par 5 équipementiers automobiles de référence, le FSI et les acteurs du FMEA Rang 1

Source: Fonds Stratégique d'Investissement (FSI).

4,1

UNITÉS DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

La crise financière et économique a eu 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'équipement ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement.

La Note de conjoncture de mars 2012 de l'Insee montre qu'une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale. Par ailleurs, un site industriel engendre une activité économique locale ne se limitant pas à ses seuls salariés (emploi direct). Des divisions régionales de l'Insee ont produit des travaux décrivant d'une part les emplois indirects correspondant au personnel employé par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services et, d'autre part, les emplois induits c'est-à-dire ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles. Les politiques économiques limitant les effets des brutalités des fluctuations des marchés automobiles offrent des bénéfices bien au-delà de la filière. En période de crise, des dispositifs comme le CIR, les Investissements d'avenir, les prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou le Programme-Cadre de

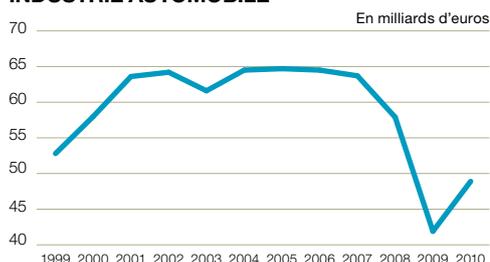
Recherche et de Développement (PCRD) de l'Union européenne permettent d'assurer une stimulation efficace du financement de la R&D. Concernant les difficultés de financement à long terme, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) avait investi à fin 2011 dans trois entreprises du secteur de l'automobile. Quant au Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA), auquel les constructeurs français ont apporté 400 millions d'euros, il a investi plus de 300 millions d'euros dans 18 entreprises équipementières. Oseo a également soutenu le financement des PME de la filière. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a quatre priorités: le « lean manufacturing », les compétences et métiers de demain, une meilleure gestion de la communication et la stratégie à moyen et long termes de la compétitivité des constructeurs et de leurs fournisseurs. Depuis 2010, elle s'appuie au niveau régional sur les Associations Régionales de l'Automobile (ARIA). De plus, la PFA a organisé des journées métiers, notamment sur l'emboutissage. Au niveau local, elle a coopéré avec les pouvoirs publics (DIRECCTE, le référent automobile régional, le médiateur du crédit, OSEO, CDC), l'UIMM et les autres organisations professionnelles, ainsi qu'avec les pôles de compétitivité, dans le cadre du Comité Opérationnel Régional Automobile animé par l'ARIA.

Les ratios économiques du secteur automobile en France

À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements :

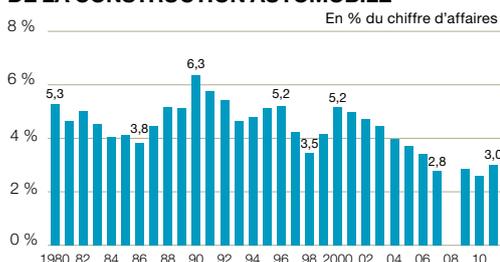
la construction automobile y consacre chaque année depuis la crise de fin 2008 près de 3 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (désormais y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés), l'industrie automobile a représenté 4,5 % des investissements corporels bruts hors apports en 2010, contre près de 7 % en 2009. Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière...), 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.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE



Pour ce seul graphique : source : Insee, Comptes nationaux base 2005 (lire aussi la page 52).

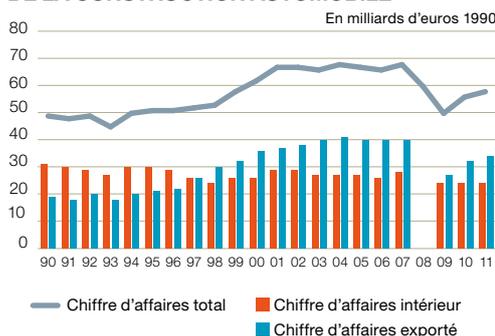
INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

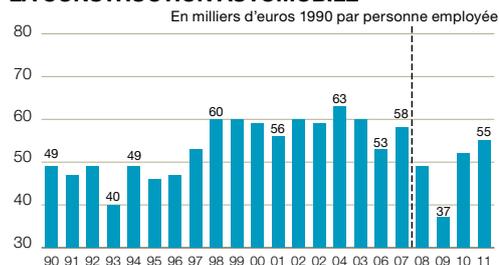


CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



(1) : Estimations du CCFA pour 2011 (lire aussi les pages 72 et 73, notamment pour des changements de concept).

VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



Le Service des Études et des Statistiques Industrielles (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 a été opérée, avec le nouveau système d'informations Esane. En outre, une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (lire les pages 72 et 73). 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 pneus, la plasturgie, les biens d'équipement 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. Après avoir retrouvé en 2009 son point bas de l'année 1993, elle a rebondi en 2010 puis en 2011, restant néanmoins inférieure aux niveaux d'avant-crise. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré près de 3 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit 2,5 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 autour de 60 % jusqu'à la crise de 2008. Après avoir chuté, un rebond a été enregistré à près de 58 % en 2011 malgré les bas niveaux du marché européen.



7 %
PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE EN FRANCE EN 2011

Les dépenses de recherche et développement de la branche automobile

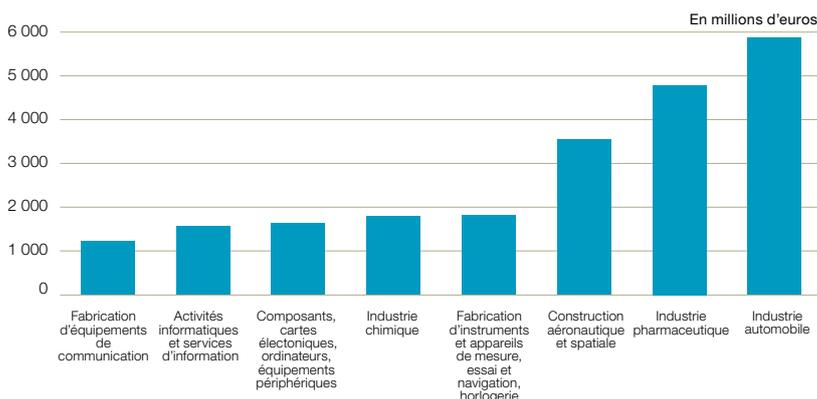
En 2009, l'industrie automobile demeure la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises. Ses dépenses se sont élevées à 5,9 milliards d'euros, soit 18 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises. Après avoir fortement augmenté entre 2001 et 2006 (+ 24 %), les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont atteint par la suite un palier autour de 4 milliards d'euros avant de rebondir de 10 % en 2008 et diminuer à nouveau en 2009 (-2%). Elles représentent 60 % de la valeur ajoutée brute de la branche. À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importantes recherches pour entre autres, garantir sa fiabilité tout au long de sa durée de vie, assurer la sécurité des utilisateurs et préserver l'environnement. Les budgets de R&D de l'industrie automobile ont précédé ceux de l'industrie pharmaceutique et ceux de la construction aéronautique et spatiale.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2009

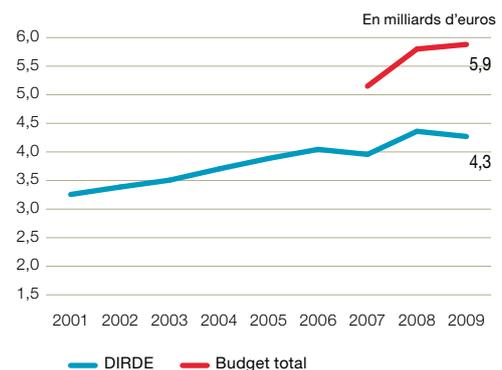
	DIRDE ⁽¹⁾	DERDE ⁽²⁾	Budget total		Dont financement public ⁽³⁾	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 269	1 608	5 877	17,6%	29	1,2%
Industrie pharmaceutique	3 392	1 395	4 787	14,3%	70	2,8%
Construction aéronautique et spatiale	2 546	997	3 543	10,6%	665	26,3%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 431	376	1 808	5,4%	348	13,8%
Industrie chimique	1 446	339	1 785	5,3%	81	3,2%
Composants, cartes électroniques, ordinateurs, équipements périph.	1 414	217	1 631	4,9%	167	6,6%
Activités informatiques et services d'information	1 446	105	1 551	4,6%	67	2,7%
Fab. d'équipements de communication	984	243	1 227	3,7%	s	s
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	923	176	1 099	3,3%	128	5,1%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	917	142	1 059	3,2%	31	1,2%
Fab. d'équipements électriques	856	124	980	2,9%	14	0,6%
Édition, audiovisuel et diffusion	724	102	826	2,5%	50	2,0%
Autres branches	5 994	1 295	7 289	21,8%	873	34,6%
TOTAL	26 341	7 121	33 463	100,0%	2 525	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.
 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 2009 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



ÉVOLUTION DES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



18 %
 PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LE BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN 2009

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 correspondent aux 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. En outre, à partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile l'exception de 2007 où elle était deuxième. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles

les entreprises de plasturgie, d'électronique... En 2009, 18 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 33 000 personnes en équivalent temps plein (dont 16 800 chercheurs) faisaient partie en 2009 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont progressé de 1 % par rapport à 2003 (+ 22 % 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 2011 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevets; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient classés dans les vingt premiers. Les entreprises du secteur automobiles demeurent les premiers déposants de brevets.

Les pôles de compétitivité automobiles en France. Le Crédit d'Impôt Recherche, les Investissements d'avenir

Les pouvoirs publics ont mis en place et développé durablement trois types d'instruments afin d'accroître la capacité de recherche et de développement des entreprises françaises. Ce renforcement permet d'améliorer l'innovation de ces dernières et donc leur compétitivité. 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... 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. Les pouvoirs publics soutiennent également le développement de la Recherche et Développement des entreprises via les incitations fiscales du Crédit d'Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, améliorée en 2004, mais surtout simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008. Les investissements d'avenir ont été lancés fin 2009 suite au rapport Juppé-Rocard préconisant de relancer l'innovation en France. L'objectif de ce programme d'investissements de 35 milliards d'euros, dont 750 millions d'euros dédiés au secteur automobile, est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2010⁽¹⁾

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR
À vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	200	113	104	86
dont PME (moins de 250 salariés)	136	54	54	50
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes)	25 874	48 097	32 182	17 423
Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	45 502	29 756	18 400	nd
Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	122 912	23 797	34 500	nd
Dépenses totales	168 414	53 553	52 900	nd
Nombre de projets labellisés	55	26	21	25

(1) Les informations relatives à la taille des entreprises et aux effectifs salariés correspondent à l'année 2009. Sources : enquête DGCI, Insee, DIACT, pôles de compétitivité.

Les constructeurs français s'appuient fortement sur le territoire national en matière de recherche et développement ; Renault y réalise 80 % de la valeur ajoutée de la R&D, PSA y emploie 90 % de ses effectifs de chercheurs et chez Renault Trucks près de 1 400 personnes sur les 10 000 travaillant en France se consacrent à la recherche et développement. En 2011, 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.

Le pôle Mov'eo (www.pole-moveo.org), à vocation mondiale, s'étend sur les régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie. Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité. 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. 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. 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 par le développement du savoir-faire dans les véhicules de petite série et les véhicules spécifiques, domaine fortement concurrentiel à l'échelle mondiale.

L'industrie manufacturière bénéficiait en 2009 (données semi-définitives) de 64 % du montant total du Crédit d'Impôt Recherche (CIR) qui s'élevait à 5,1 milliards d'euros. L'industrie automobile

était le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 7,5 %. L'enveloppe de 750 millions d'euros des investissements d'avenir dédiée au secteur automobile concerne le Véhicule du Futur qui doit être plus économe et plus performant sur le plan environnemental. L'industrie automobile bénéficie également de sections qui lui sont ouvertes parmi les autres programmes d'investissement d'avenir dont un projet portant sur la création d'un « Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » à vocation mondiale intitulé « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité » (VeDeCoM). VeDeCom est basé sur un site unique dans les Yvelines et doit devenir la référence de la nouvelle filière de l'écomobilité. Il regroupe plus de 40 membres : des grands groupes industriels dont PSA et Renault, des PME, des centres et laboratoires de recherche, des écoles et centres de formation et des collectivités locales.



503
NOMBRE D'ENTREPRISES
AYANT UN ÉTABLISSEMENT
MEMBRE D'UN PÔLE
DE COMPÉTITIVITÉ
AUTOMOBILE



Le commerce extérieur automobile

L'année 2011 a été une année de progression du commerce mondial après une contraction sans précédent en 2009. Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont progressé de 7 % à 42,4 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire... En 2010, trois entreprises du secteur se situaient parmi les dix premiers exportateurs.

Le solde de la branche automobile s'est dégradé (-4,9 milliards d'euros), car il est affecté notamment par la faiblesse du marché européen et par le recul des gammes supérieures en Europe, limitant les débouchés des usines domestiques des constructeurs français. Par ailleurs, la vigueur des importations de voitures particulières neuves en provenance d'Allemagne s'élevant à 8,7 milliards d'euros, soit une hausse de 13 % par rapport à l'année précédente, a pesé lourdement sur le déficit.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a progressé à 5,3 milliards d'euros; il profite notamment de hausses 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 (excédent de 1,9 milliard d'euros).

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)									
2010	15,2	1,7	2,3	20,4	39,6	1,1	40,7	389,7	10,4 %
2011	16,0	2,1	2,5	21,9	42,4	1,0	43,5	420,9	10,3 %
Variation 2011/2010 en %	+5,0	+22,7	+7,6	+7,4	+7,1	-2,9	+6,9	+8,0	
IMPORTATIONS									
(CAF)									
2010	22,4	2,9	2,4	15,3	43,0	1,2	44,2	455,0	9,7 %
2011	24,6	3,0	3,0	16,6	47,3	1,1	48,3	507,8	9,5 %
Variation 2011/2010 en %	+10,1	+2,9	+24,9	+8,7	+10,0	-9,1	+9,4	+11,6	
SOLDES									
2010	-7,1	-1,2	-0,1	+5,1	-3,4	-0,1	-3,5	-65,2	
2011	-8,6	-0,9	-0,5	+5,3	-4,8	-0,1	-4,9	-86,9	
TAUX DE COUVERTURE⁽²⁾									
2010	68	58	95	133	92	88	92	86	
2011	65	69	82	132	90	94	90	83	

(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 CCEFA, les comptes de la Nation, base 2000.

PALMARÈS DES EXPORTATEURS – ANNÉE 2010

Rang	Entreprise ⁽¹⁾
2	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
9	Automobiles Peugeot
17	Renault Trucks

(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 2011

En 2011, 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, elles atteignaient 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 traduits par une vive baisse de l'excédent, devenu un déficit en 2007, qui s'est aggravé en 2008 et 2009, avant une amélioration en 2010. La dégradation de l'activité en 2011 a accentué le déficit.

Le déficit de la balance des échanges de véhicules utilitaires légers s'est amélioré pour s'établir à 0,9 milliard d'euros dans un contexte de hausse des exportations. Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi l'année suivante. En 2011, elles ont respectivement augmenté de 22,7 % à 2,1 milliards d'euros et 7,6 % à 2,5 milliards d'euros.

Les flux de pièces et moteurs ont progressé: + 8,7 % pour les importations et + 7,4 % pour les exportations. Le solde s'est ainsi amélioré de 3,5 % à 5,3 milliards d'euros.

Le palmarès des exportateurs des Douanes montre la présence régulière de trois entreprises françaises du secteur de la construction automobile parmi les dix premiers exportateurs. Renault Trucks était la septième entreprise exportatrice avant la crise.

Le commerce extérieur automobile

Le solde négatif des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) s'est détérioré à -4,8 milliards d'euros (-3,4 milliards en 2010). Il s'est réparti en un déficit de 8,6 milliards d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 3,8 milliards d'euros avec l'extra UE-27.

L'accroissement du déficit du solde automobile provient du résultat observé au sein de l'UE-27, qui décroît en raison de la faiblesse des marchés automobiles européens et du dynamisme des importations de voitures particulières neuves en provenance d'Allemagne (8,7 milliards d'euros) et du Royaume-Uni (1,7 milliard d'euros).

Le solde positif avec l'extra UE-27 augmente à 3,8 milliards d'euros contre 3,1 milliards en 2010. Le déficit avec la Turquie s'est réduit pour la deuxième année de suite après trois années d'accroissement (-98 millions d'euros). Les échanges dans de nombreux pays se soldent toujours par des excédents significatifs : Algérie (820 millions d'euros), Suisse (720 millions d'euros), Iran (520 millions d'euros), Brésil (490 millions d'euros) et Chine (420 millions d'euros).

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros

	1985	1990	2000 ⁽¹⁾	2005	2008	2009	2010	2011
Ensemble	4,57	4,13	9,84	8,21	-3,19	-4,42	-3,36	-4,81
INTRA CEE (12 pays)	0,29	0,45						
INTRA UE (15 pays)			5,80	4,11	-5,04	-3,11	-3,45	-5,15
INTRA UE (25 pays)				4,42	-6,24	-5,41	-6,08	-8,22
INTRA UE (27 pays)					-6,06	-5,63	-6,49	-8,58
dont : Allemagne	-1,62	-2,20	-3,75	-5,54	-8,07	-6,09	-6,78	-7,29
Autriche			0,33	0,43	0,37	0,31	0,25	0,21
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,23	2,42	2,12	1,94	1,93
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,29	0,10	0,23	0,31
Espagne	-0,55	-0,14	1,55	0,46	-2,92	-1,62	-1,98	-2,81
Finlande			0,17	0,23	0,13	0,06	0,11	0,12
Italie	0,59	0,13	0,58	1,56	0,21	0,77	0,69	0,80
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,37	0,27	-0,01	0,20	0,35
Pologne				0,15	0,01	-0,38	-0,50	-0,57
Portugal	0,12	-0,12	0,50	0,51	0,26	0,04	0,02	-0,26
République tchèque				-0,21	-0,69	-1,00	-1,08	-1,29
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	2,81	2,04	1,06	1,66	1,60
Slovénie				0,05	-0,27	-0,46	-0,42	-0,36
Suède			0,14	0,07	-0,43	-0,01	-0,02	-0,29
EXTRA CEE (12 pays)	4,27	3,69						
EXTRA UE (15 pays)			4,04	4,10	1,85	-1,31	0,09	0,34
EXTRA UE (25 pays)				3,79	3,05	0,99	2,72	3,41
EXTRA UE (27 pays)					2,87	1,21	3,13	3,77
dont : Autriche	0,15	0,22						
Finlande		0,10						
Norvège		0,06	0,13	0,20	0,12	0,08	0,17	0,22
Pologne			0,25					
République tchèque			-0,01					
Slovénie			0,15					
Suède		0,05						
Suisse	0,27	0,50	0,59	0,57	0,45	0,46	0,61	0,72
Turquie		0,17	0,55	0,13	-0,86	-0,94	-0,61	-0,51
Canada	0,12	0,15	-0,02	0,02	0,02	0,03	-0,01	0,01
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,41	0,07	0,22	0,23	0,30
Mexique	0,00	-0,01	0,03	0,13	0,05	0,03	0,03	0,13
Argentine		0,06	0,38	0,17	0,27	0,19	0,32	0,32
Brésil		0,07	0,25	0,19	0,36	0,29	0,45	0,49
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,52	0,81	0,77	0,82	0,82
Maroc		0,18	0,12	0,17	0,27	0,28	0,27	0,25
Nigeria		0,14	0,15	0,08	0,06	0,02	0,02	0,02
Tunisie		0,11	0,17	0,08	0,08	0,10	0,12	0,08
Arabie Saoudite		0,06	0,06	0,06	0,08	0,06	0,07	0,09
Chine		0,05	0,09	0,26	0,16	0,19	0,30	0,42
Corée du Sud		0,02	-0,22	-0,47	-0,40	-0,30	-0,23	-0,35
Iran		0,10	0,15	0,92	0,80	0,59	0,64	0,52
Japon	-0,43	-0,63	-1,04	-1,67	-1,42	-1,60	-1,50	-1,67
Taiwan	0,03	0,14	0,02	-0,02	-0,04	-0,03	-0,02	-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 réduit à -3,1 milliards d'euros en 2009 avant de se détériorer à nouveau pour atteindre -5,1 milliards d'euros en 2011. Entre 2010 et 2011, l'augmentation du solde négatif s'explique notamment par la dégradation des échanges avec l'Allemagne (de -6,8 milliards d'euros à -7,3) et avec l'Espagne (de -2 milliards d'euros à -2,8) en raison du niveau très bas du marché dans ce dernier pays. Néanmoins, il existe des excédents conséquents avec l'ensemble Belgique-Luxembourg (1,9 milliard d'euros),

le Royaume-Uni (1,6 milliard d'euros) et l'Italie (0,8 milliard d'euros).

Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile industriel est déficitaire de 3,4 milliards d'euros en 2011, après -3 milliards en 2010, en raison d'une part de la montée en puissance des implantations locales et d'autre part, de la relative faiblesse des marchés locaux.

Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 3,8 milliards 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 s'est à nouveau creusé et s'est élevé à -2 milliards d'euros.

3,8
MILLIARDS D'EUROS
EXCÉDENT DES ÉCHANGES
AUTOMOBILES INDUSTRIELS
DE LA FRANCE EN 2011
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 2011, elles ont représenté 72 % des immatriculations totales en hausse par rapport à 2010 en raison notamment de l'évolution du mix des ventes vers des gammes supérieures plus souvent motorisées en diesel et du prix élevé du carburant.

Au niveau du parc, 60 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2012 étaient équipées d'un moteur diesel.

En 2011, 2,2 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit une baisse de 9 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale (39 %), en hausse par rapport à 2010, demeure en baisse significative par rapport à 2004 (47 %).

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

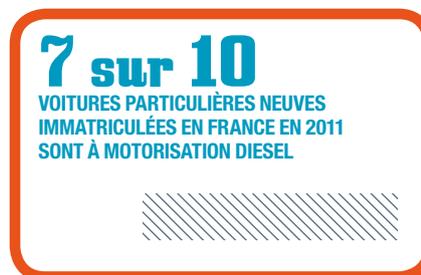
	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011	Variation 2011-2010 en %
Production								
En unités	804 007	1 036 796	1 648 448	2 328 108	1 823 626	2 178 408	2 213 668	+1,6
En % de la production totale	24,4 %	34,0 %	35,8 %	45,0 %	37,9 %	38,8 %	39,5 %	
Exportations								
En unités	292 061	472 087	975 038	1 500 989	1 003 562	1 346 022	1 373 140	+2,0
En % des exportations totales	15,5 %	25,5 %	33,7 %	39,1 %	28,3 %	31,3 %	31,7 %	
Immatriculations								
En unités	762 054	897 698	1 046 485	1 466 296	1 628 495	1 593 173	1 596 155	+0,2
En % des immatriculations totales	33,0 %	46,5 %	49,0 %	69,2 %	70,7 %	70,8 %	72,4 %	
Parc								
En unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	14 348 000	17 458 000	18 165 000	18 865 000	+3,9
En % du parc total	16,0 %	27,6 %	35,6 %	47,7 %	56,2 %	58,0 %	59,8 %	

Source: CCFA.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2011

Rang	Marque	Modèle	% marché du diesel
1	Renault	Mégane	8,6
2	Peugeot	206-207	7,7
3	Citroën	C4-Xsara	5,5
4	Renault	Clio	5,2
5	Citroën	C3	4,5
6	Peugeot	308	3,5
7	Peugeot	3008	3,2
8	Dacia	Duster	3,0
9	Ford	Focus	2,4
10	Volkswagen	Polo	2,2

Source: CCFA.



En 2011, la France occupe toujours la première place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1 596 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, devant l'Allemagne avec 1,5 million d'unités. Les nouveaux moteurs diesel plus sobres et plus performants suscitent toujours un réel engouement. En outre, depuis le 1^{er} janvier 2011, la norme euro 5 s'applique à toutes les voitures neuves vendues en Europe et impose de fait l'équipement de filtre à particules.

En Europe, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves a augmenté de près de 5 points à 56 %, soit 7,1 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 25 %. En raison du prix élevé du carburant, la production de voitures à motorisation diesel et les exportations ont progressé chacun de 2 %.

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

La structure des voitures neuves par gamme a fortement évolué ces vingt dernières années. La gamme moyenne supérieure représentait 24 % du marché en 1990, 14 % en 2000 et environ 10 % en 2009 et 2010, avant de remonter à 12 % en 2011. Entre 2008 et 2010, les systèmes de bonus/malus et de prime à la casse ont favorisé le développement des gammes inférieures qui représentaient 85 % du marché contre moins de 80 % en 2007. En 2011, la part a baissé à 82 %.

La structure des voitures par carrosserie s'est également modifiée depuis 1990. La part des berlines s'établissait à plus de 90 % du marché en 1990, contre 72 % en 2000 et 58 % aujourd'hui. Après avoir étendu leur offre dans les gammes économique et inférieure, les constructeurs français cherchent à répondre aux demandes en véhicules à plus forte valeur ajoutée. D'une part, Citroën a développé sa gamme DS et Peugeot a étendu son offre milieu et haut de gamme avec les 3008, 5008 et 508. D'autre part, Renault s'est appuyé sur sa gamme Mégane et Dacia qui a connu de bons résultats avec Duster.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2011

Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Clio	6,8	11	Ford	Fiesta	2,0	21	Renault	Laguna	1,1
2	Renault	Mégane	7,0	12	Volkswagen	Golf	2,0	22	Citroën	C1	1,0
3	Peugeot	206-207	6,7	13	Opel	Corsa	1,8	23	Mini	Mini	1,0
4	Citroën	C3	5,0	14	Citroën	DS3	1,5	24	Toyota	Yaris	1,0
5	Citroën	C4	4,2	15	Nissan	Qashqai	1,3	25	Seat	Ibiza	1,0
6	Renault	Twingo	3,1	16	Peugeot	508	1,3	26	Nissan	Juke	0,9
7	Peugeot	308	2,8	17	Peugeot	5008	1,3	27	Fiat	500	0,8
8	Volkswagen	Polo	2,4	18	Dacia	Sandero	1,2	28	Peugeot	107	0,8
9	Peugeot	3008	2,4	19	Renault	Modus	1,2	29	Ford	Focus	0,8
10	Dacia	Duster	2,3	20	Citroën	C5	1,2	30	Volkswagen	Passat	0,8

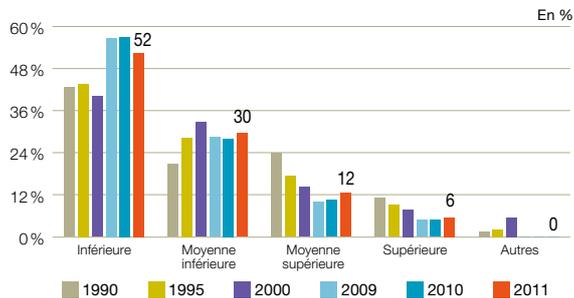
Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

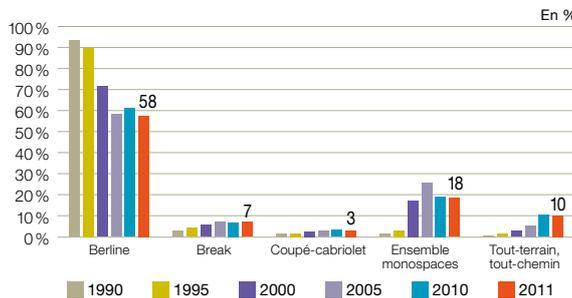
Gammes	1990		2000		2009		2010		2011	
	unités	%								
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 304 706	56,7	1 283 902	57,0	1 156 494	52,5
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	654 079	28,4	627 694	27,9	653 483	29,6
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	233 460	10,1	234 664	10,4	272 395	12,4
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	110 104	4,8	105 313	4,7	121 782	5,5
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	49	0,0	96	0,0	75	0,0
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 302 398	100,0	2 251 669	100,0	2 204 229	100,0

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite: lire la page 14 (AP: Ancien Périètre, NP: Nouveau Périètre). La série spéciale transit temporaire est intégrée à partir de 2004.

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



- 4,5 points
BAISSE DE LA PART DE MARCHÉ DE LA GAMME INFÉRIEURE EN FRANCE EN 2011

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosserie	1990		1995		2000		2009		2010		2011	
	unités	%										
Berline	2 155 724	93,4	1 731 191	89,7	1 527 676	71,6	1 446 314	62,8	1 377 498	61,2	1 269 780	57,6
Break	61 418	2,7	78 278	4,1	119 739	5,6	172 800	7,5	153 476	6,8	153 705	7,0
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	30 067	1,6	50 527	2,4	68 969	3,0	70 353	3,1	64 990	2,9
Ensemble monospaces	28 682	1,2	58 376	3,0	369 434	17,3	468 644	20,4	430 857	19,1	406 452	18,4
dont monospace compact	-	-	-	-	241 190	11,3	240 828	10,5	233 363	10,4	222 131	10,1
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	25 684	1,3	57 116	2,7	132 942	5,8	205 106	9,1	292 832	13,3
Autres	9 908	0,4	6 908	0,4	9 392	0,4	12 729	0,6	14 379	0,6	16 470	0,7
TOTAL	2 309 130	100,0	1 930 504	100,0	2 133 884	100,0	2 302 398	100,0	2 251 669	100,0	2 204 229	100,0

Source: CCFA.

Les voitures particulières d'occasion

En 2011, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont comme au cours des années précédentes dépassé cinq millions d'unités, atteignant 5 441 000 unités (+ 1 % par rapport à 2010).

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 17 % des voitures changent de main chaque année. Les ménages conservent en moyenne le véhicule cinq ans.

58 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991. Leur kilométrage moyen s'élevait à 68 000 kilomètres et plus du quart des véhicules achetés d'occasion par les ménages avaient plus de 100 000 kilomètres au compteur au moment de l'achat. En outre, les ménages disposant d'une voiture d'occasion la renouvelant par une voiture d'occasion représentent 49 % des véhicules renouvelés.

LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2010	2011
IMMATRICULATIONS									
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 118	2 091	2 302	2 252	2 204
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 383	5 393	5 240	5 386	5 441
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,5	2,6	2,3	2,4	2,5
Voitures de moins de cinq ans	% VO		52	40	40	37	38	37	36
dont : voitures de moins de un an	% VO		12	12	10	8	7	8	8
voitures de moins de un an	% VN		25	29	25	21	17	19	21
Voitures de plus de cinq ans	% VO		48	60	60	63	62	63	64
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	30 100	30 850	31 050	31 300	31 550
Rapport occasion/parc	%	23,2%	20,2%	18,1%	17,9%	17,5%	16,9%	17,2%	17,2%

Source: CCFA.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



LE RAPPORT OCCASION/PARC



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

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

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2011, la demande en voitures neuves a diminué de 2,1 % à 2,2 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion a augmenté de 1,0 % à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf a légèrement progressé à 2,5 (soit + 0,1 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...).

Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 64 % en 2011. 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 461 000 immatriculations, soit 21 % du marché du neuf, en hausse de deux points pour la deuxième année consécutive par rapport à l'année précédente suite à l'impact moindre de la prime à la casse sur les prix des véhicules neufs. La part s'est établie ainsi à son niveau de 2008. 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 8 % en 2011 (12 % en 2001).



58 %
PART DES VOITURES
À LA DISPOSITION
DES MÉNAGES
ACHETÉES D'OCCASION



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 cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) sont désormais compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations depuis 1998.

La part des véhicules utilitaires de plus de cinq tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (0,9 %) qu'en France métropolitaine (2,0 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est un peu supérieure (17,1 % contre 16,0 % en métropole). En 2011, le nombre d'immatriculations de véhicules légers neufs a augmenté de 5,4 % par rapport à l'année précédente. La hausse du marché outre-mer a été significative, alors que la métropole a diminué de 1,3 %. Le marché rebondit après avoir subi plus lourdement la crise qu'en métropole. 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. Ils résistent cependant mieux sur celui des véhicules utilitaires légers (plus de 50 % du marché), ce qui reste beaucoup plus faible qu'en métropole (environ les deux tiers du marché). Par contre, sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'élève à 33 % (environ 30 % en métropole).

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

Voitures particulières neuves	2000	2005	2009	2010	2011	Variation 2011/2000	Variation 2011/2010
Guadeloupe	13 691	14 359	14 084	13 438	13 695	0,0 %	1,9 %
Guyane	4 031	4 085	4 446	4 382	4 719	17,1 %	7,7 %
Martinique	14 424	14 749	13 142	13 147	12 976	-10,0 %	-1,3 %
Mayotte ⁽¹⁾					780	-	-
Réunion	21 463	25 142	20 935	20 295	21 111	-1,6 %	4,0 %
TOTAL DOM	53 609	58 335	52 607	51 262	53 281	-0,6 %	3,9 %

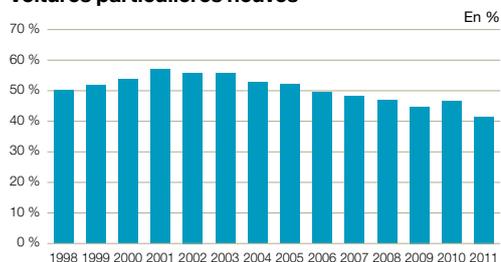
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 t)	2000	2005	2009	2010	2011	Variation 2011/2000	Variation 2011/2010
Guadeloupe	2 685	2 772	2 632	2 394	2 545	-5,2 %	6,3 %
Guyane	1 143	1 169	1 355	1 239	1 246	9,0 %	0,6 %
Martinique	2 368	2 732	2 247	2 016	2 234	-5,7 %	10,8 %
Mayotte ⁽¹⁾					182	-	-
Réunion	5 200	6 021	4 412	4 166	4 882	-6,1 %	17,2 %
TOTAL DOM	11 396	12 694	10 646	9 815	11 089	-2,7 %	13,0 %

Véhicules utilitaires, y compris cars et bus (plus de 5 t)	2000	2005	2009	2010	2011	Variation 2011/2000	Variation 2011/2010
Guadeloupe	146	196	212	135	124	-15,1 %	-8,1 %
Guyane	66	99	146	85	71	7,6 %	-16,5 %
Martinique	187	183	257	84	115	-38,5 %	36,9 %
Mayotte ⁽¹⁾					29	-	-
Réunion	362	464	492	293	275	-24,0 %	-6,1 %
TOTAL DOM	761	942	1 107	597	614	-19,3 %	2,8 %

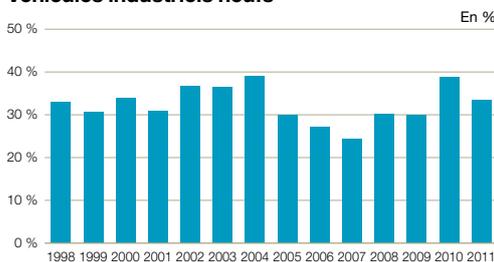
(1) À partir du 1^{er} avril 2011.
Source: CCFSA.

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

Voitures particulières neuves

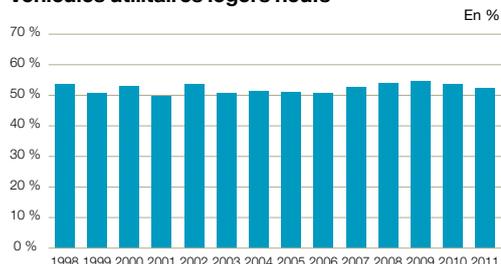


Véhicules industriels neufs



65 000
IMMATRICULATIONS
DE VÉHICULES NEUFS
DANS LES DOM EN 2011

Véhicules utilitaires légers neufs



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



La motorisation des ménages

En 2011, les ménages multimotorisés ont représenté 35 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

93 % des ménages ruraux et périurbains (la périurbanité étant une zone rurale proche des villes) possèdent un véhicule.

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

72 % des ménages jeunes sont équipés d'un véhicule en 2011 (49 % en 2000).

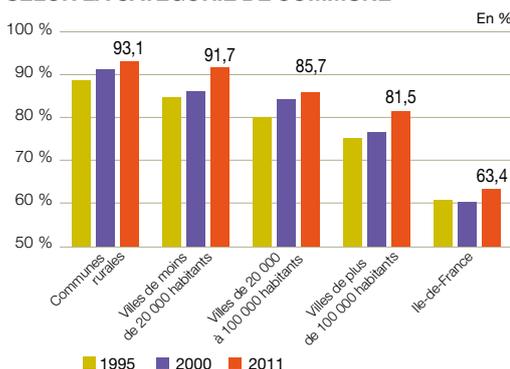
77 % des ménages âgés sont motorisés contre 69 % en 2000.

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

	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011
SELON LA CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	87,3 %	95,9 %	98,9 %	91,1 %	100,0 %	92,1 %	94,4 %
Salariés agricoles	72,6 %	74,7 %	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1 %	95,2 %	89,4 %	90,6 %	91,2 %	91,1 %	91,0 %
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6 %	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,7 %	84,1 %	84,8 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2 %	93,3 %	88,7 %	90,8 %	87,6 %	89,8 %	90,7 %
Employés	75,4 %	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,9 %	82,5 %	80,7 %
Ouvriers	80,4 %	87,2 %	89,7 %	88,7 %	89,1 %	91,2 %	91,4 %
Personnels de service	57,9 %	59,3 %	-	-	-	-	-
Autres actifs	91,2 %	90,2 %	-	-	-	-	-
Inactifs	39,6 %	54,6 %	65,8 %	70,9 %	72,8 %	77,1 %	77,0 %
dont retraités	-	59,4 %	70,9 %	76,0 %	76,2 %	80,1 %	79,8 %
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE							
Communes rurales	71,7 %	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,4 %	92,7 %	93,1 %
Villes de moins de 20 000 habitants	69,6 %	76,6 %	84,7 %	86,1 %	88,4 %	90,2 %	91,7 %
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	72,3 %	77,3 %	80,0 %	84,2 %	83,7 %	87,1 %	85,7 %
Villes de plus de 100 000 habitants	69,5 %	74,2 %	75,1 %	76,6 %	78,5 %	80,8 %	81,5 %
Agglomération parisienne	69,3 %	77,0 %	60,8 %	60,4 %	61,5 %	63,6 %	63,4 %
Ville de Paris	48,8 %	47,3 %					
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	-	67,6 %	69,4 %	69,2 %	73,0 %	73,4 %
Banlieue	-	-	79,3 %	80,5 %	80,9 %	83,2 %	82,8 %
Périurbain	-	-	88,5 %	89,8 %	91,2 %	91,6 %	92,7 %
Rural	-	-	85,3 %	90,4 %	92,6 %	94,8 %	93,6 %
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE							
Moins de 25 ans	-	-	51,2 %	49,3 %	63,3 %	64,9 %	71,8 %
25 à 34 ans	-	-	85,1 %	82,4 %	82,3 %	83,9 %	84,1 %
35 à 44 ans	-	-	86,7 %	86,3 %	87,5 %	88,0 %	87,7 %
45 à 54 ans	-	-	87,5 %	87,4 %	86,1 %	88,1 %	87,6 %
55 à 64 ans	-	-	84,9 %	87,0 %	86,7 %	86,9 %	85,4 %
Plus de 65 ans	-	-	61,9 %	69,0 %	70,8 %	76,2 %	77,3 %
ENSEMBLE							
	69,3 %	76,5 %	78,4 %	80,3 %	81,2 %	83,5 %	83,5 %
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	40,4 %	40,7 %	41,5 %	40,4 %

Sources : Insee jusqu'en 1993, PARCAUTO TNS-Sofres à partir de 1994.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



96 %
DES MÉNAGES COMPOSÉS
DE 3 PERSONNES
ET PLUS DISPOSENT
D'AU MOINS UNE VOITURE

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 2011, 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 100 000 habitants ne baissent pas : 82 % d'entre eux étaient motorisés en 2011 contre 75 % en 1995.

- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.

- Les catégories des employés et des inactifs sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement + 3,2 et + 6,1 points).

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 71 % en 2011 contre 79 % en 2000.

Depuis 2006, les véhicules du parc total roulant au gazole (60 %) sont plus nombreux que ceux roulant à l'essence.

Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ de 101 000 kilomètres, soit 8 000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 32 000 kilomètres de plus qu'en 1990. La tendance à la hausse s'est infléchie dans les années récentes avec les systèmes de bonus-malus et de prime à la casse ayant permis de renouveler une partie du parc. Le parc est composé à 79 % 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	2010	2011
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	33,7
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,1

RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,4
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	37,8
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	33,8

RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	45,8
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5			
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0			
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	12,6

RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	48,2
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	30,9
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	10,5
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	4,0
Divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	6,4
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	42,2

RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1	51,1	40,1	39,7
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	59,9	60,3
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	101 170
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque	%		75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,0
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	53,0

(1) 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 PARCAUTO TNS-Sofres traitée par le CCFP et l'IFSTTAR.

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

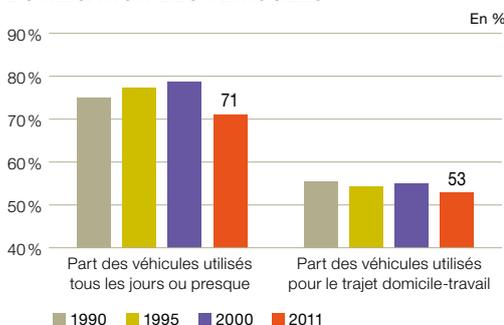
Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers, environ 5 % de l'ensemble. Il continue de croître.

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 8,2 années en 2007. Les deux années suivantes, il a légèrement baissé et s'est établi à 8 années avant de remonter à 8,1 années en 2011.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc a de nouveau augmenté au détriment de celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2011 respectivement 48 % et 31 % du parc, contre 11 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés ; en 2011, 67 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 63 % des véhicules possèdent un ABS et 34 % un limiteur de vitesse.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



**71 %
et 53 %**

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

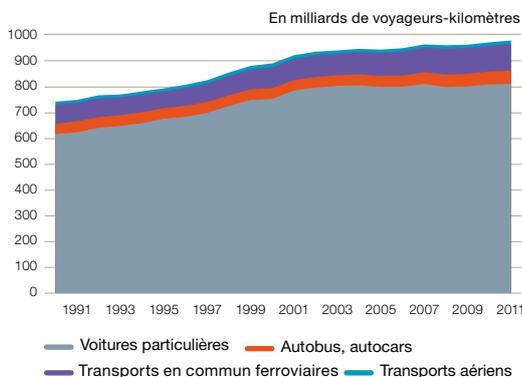
Le transport intérieur de voyageurs

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: 83 % pour la voiture particulière et 5 % pour les autobus et autocars en 2011.

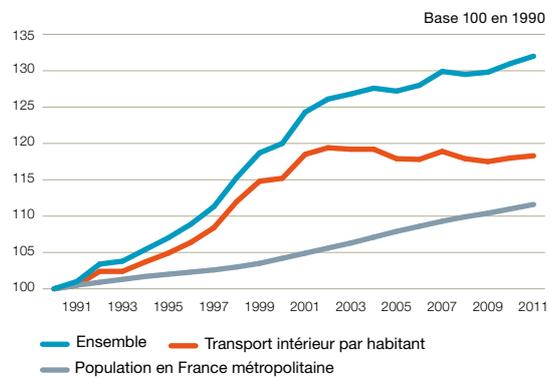
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger qui permet de transporter ses affaires, fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient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

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources: MEDDTL/SOeS, Insee.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources: MEDDTL/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, le temps et les quantités/volumes des affaires transportées.

Le transport de personnes nécessite pour chaque mode des investissements importants amortis généralement sur 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...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance montre le champ de pertinence de chaque mode. Par personne, le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres a progressé continuellement jusqu'en 2002 (+ 19 % 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 1 % a été observée entre 2002 et 2011.

-1%

**BAISSE ENTRE 2002 ET 2011
DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE VOYAGEURS
TOUS MODES PAR HABITANT
EXPRIMÉS EN VOYAGEURS-
KILOMÈTRES**



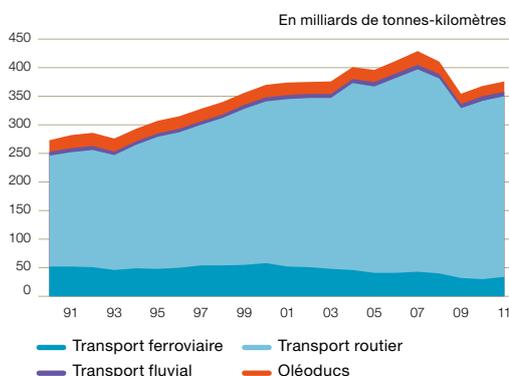
Le transport intérieur de marchandises

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, canalisation... nécessite des infrastructures, synonymes d'investissements importants, amortis généralement sur longue période.

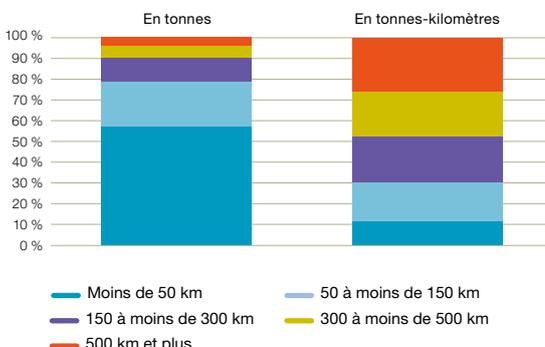
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal et il représente 84 % du transport intérieur de marchandises en 2011. Selon l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM) du ministère en charge des Transports, 57 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres et 52 % des tonnes-kilomètres réalisés par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source: MEDDTL/SOeS.

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS, SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2011



Source: enquête TRM du MEDDTL/SOeS.

La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres;

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

Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. La destination (la provenance pour les importations) et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères 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 de transport. C'est le cas pour:

- le poids des marchandises: les sidérurgistes font majoritairement transporter leurs produits (bobines d'acier...) par mode ferroviaire ou fluvial;
- la valeur des biens et marchandises transportés;
- le temps de livraison: les denrées périssables, tels 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 de la phase de production (lien avec l'aménagement du territoire) que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages.

En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonyme 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, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service répond à ces nombreux critères montrant 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 flux, notamment dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transport. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transport efficaces.

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 52 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.

- 12%

BAISSE ENTRE 2007 ET 2011 DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES TOUS MODES EXPRIMÉS EN MILLIARDS DE TONNES-KILOMÈTRES

La circulation routière

Si la circulation avait, en moyenne annuelle, augmenté de 2 % entre 1990 et 2004, elle est restée quasi stable depuis (+ 0,2 % par an).

En 2011, le rebond de la circulation s'est poursuivi (+ 0,8 %), dans une ampleur moindre que l'année précédente (+ 1,5 %), permettant de dépasser légèrement le niveau d'avant crise financière (2007).

Reflète de l'activité économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français a augmenté de 3,8 % ; cependant son niveau reste inférieur de 16 % à celui de 2007.

La circulation des voitures particulières immatriculées en France est restée quasi stable (+ 0,2 %) :

elle a entre autres été affectée par les niveaux élevés des prix des carburants. Le kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière a repris sa baisse (-0,6 %).

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE⁽¹⁾

	Unités	1990	2000	2010	2011	Variation annuelle moyenne en %		
						2000-1990	2010-2000	2011-2010
PARCS (moyennes annuelles)	milliers de véhicules	28 106	33 464	37 625	37 941	+1,8	+1,2	+0,8
Voitures		23 280	27 770	31 175	31 425	+1,8	+1,2	+0,8
dont : essence		19 760	18 150	13 364	12 910	-0,8	-3,0	-3,4
diesel		3 520	9 621	17 812	18 515	+10,6	+6,4	+3,9
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 810	5 869	+1,8	+1,4	+1,0
dont : essence		2 279	1 302	631	539	-5,4	-7,0	-14,5
diesel		1 944	3 761	5 179	5 330	+6,8	+3,3	+2,9
Poids lourds (> 5 t)		535	551	551	557	+0,3	+0,0	+1,0
Bus et cars		68	81	88	90	+1,8	+0,9	+1,6
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km							
Voitures		13,4	13,5	12,8	12,7	+0,1	-0,6	-0,6
dont : essence		11,9	10,7	8,7	8,5	-1,1	-2,1	-2,1
diesel		21,3	18,8	15,8	15,6	-1,2	-1,7	-1,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,6	15,9	+0,6	+0,0	+2,0
dont : essence		9,9	8,3	7,7	7,6	-1,7	-0,9	-0,5
diesel		20,2	18,0	16,6	16,7	-1,1	-0,8	1,1
Poids lourds (> 5 t)		36,1	41,2	35,3	36,3	+1,3	-1,5	+2,8
Bus et cars		31,0	30,2	35,9	36,2	-0,3	+1,7	+0,8
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres aux 100 km							
Voitures essence		8,68	8,12	7,82	7,66	-0,7	-0,4	-2,0
Voitures gazole		6,73	6,74	6,56	6,45	+0,0	-0,3	-1,6
VUL essence		9,39	9,29	8,44	8,27	-0,1	-1,0	-2,0
VUL gazole		9,77	9,67	9,37	9,20	-0,1	-0,3	-1,8
Poids lourds gazole		36,23	36,62	35,33	35,11	+0,1	-0,4	-0,6
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,99	32,78	+0,3	+0,0	-0,6
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers)	millions de litres							
Essence		24 110	18 729	11 500	10 744	-2,5	-4,8	-6,6
Gazole		17 977	30 779	38 198	38 743	+5,5	+2,2	+1,4
Total		42 086	49 508	49 698	49 487	+1,6	+0,0	-0,4
CIRCULATION TOTALE	milliards de véhicules-km	420	518	560	565	+2,1	+0,8	+0,8
dont : voitures et véhicules utilitaires légers français		373	455	489	492	+2,0	+0,7	+0,7
TRAFICS ROUTIERS								
Voyageurs en véhicules particuliers ⁽¹⁾	milliards de voyageurs-km	617,3	754,4	810,8	812,7	+2,0	+0,7	+0,2
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	40,7	42,0	49,9	51,1	+0,3	+1,7	+2,4
Marchandises	milliards de tonnes-km	193,9	282,5	311,6	315,9	+3,8	+1,0	+1,4

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
Source : Les comptes des transports de la Nation MEDDTL/SOeS, Insee.

813
MILLIARDS
DE VOYAGEURS-
KILOMÈTRES,
NIVEAU RECORD
DE LA CIRCULATION
DES VÉHICULES
PARTICULIERS EN 2011

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 la circulation des véhicules immatriculés à l'étranger.

Par rapport à l'ensemble des transports intérieurs, la part de la route s'est élevée en 2011 à 88 % pour les voyageurs et à 84 % pour les marchandises.

En 2011, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,8 %, soit à un rythme comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.

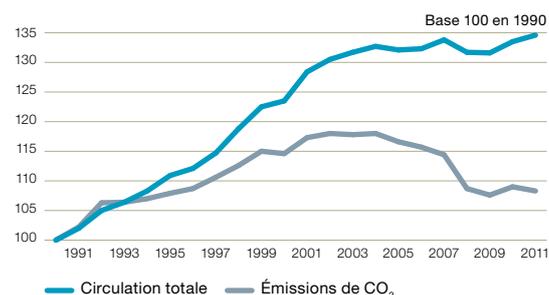
La diesélisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 64 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel en 2011. En terme de circulation, la part du diesel a représenté 77 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000 et 31 % en 1990.

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. Entre 2010 et 2011, les objectifs de taux d'incorporation des biocarburants, mesurés en pouvoir calorifique (PCI), sont restés stables à 7 % (3,5 % en 2007). Un peu plus de deux voitures sur trois étaient, au 1^{er} janvier 2012, compatibles au super sans plomb 95-E10.

La circulation routière et les émissions de CO₂

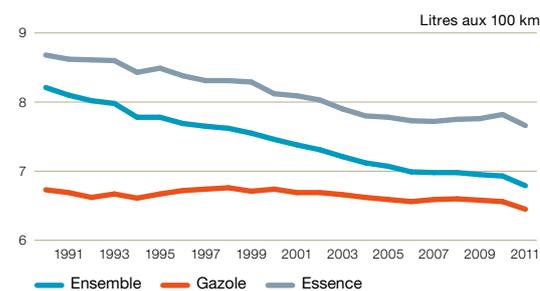
Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 35 %; leurs émissions de CO₂ associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 8 %. Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne a été de 17 % entre 1990 et 2011 (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 pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 25 % entre 1990 et 2011, malgré l'impact de la crise économique et financière.

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



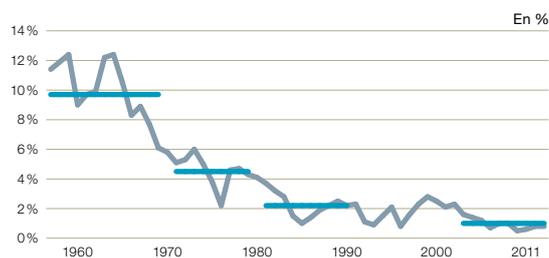
Sources: CITEPA et Bilan de la circulation routière.

CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



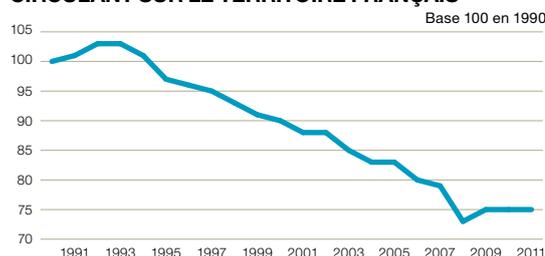
Source: Bilan de la circulation routière.

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



Source: CCFA.

ÉVOLUTION DE LA QUANTITÉ DE CO₂ (2) POUR LE DÉPLACEMENT D'UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR UN KILOMÈTRE PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS



(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.
 (2) La diminution de CO₂, liée aux biocarburants n'est pas prise en compte.
 Sources: MEDDTL/SOeS, calculs CCFA.

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source: Bilan de la circulation routière.

-8%
 BAISSE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE 2004 ET 2011 SELON LE CITEPA

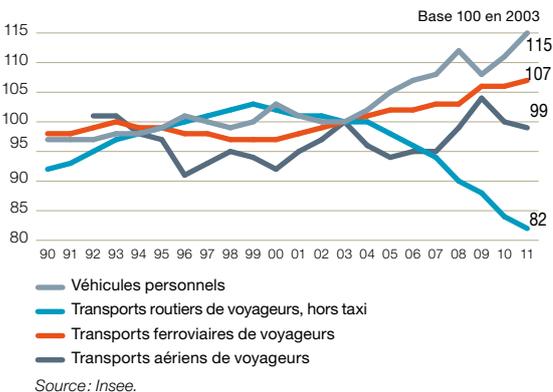
La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes: le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. 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 2011, les premières estimations fournies par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 120 millions de tonnes contre 131 en 2004. Après la stabilisation observée au début des

années 2000, 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 2010, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 57 % pour les voitures, 18 % pour les véhicules utilitaires légers et 23 % pour les poids lourds, y compris les cars et les bus.

Les indices de prix des transports de voyageurs

En 2011, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de nouveau de plus de 5 % en raison de la hausse des prix des carburants. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 2 %, soit un rythme similaire à celui observé au cours des années précédentes qui se situe entre 2 et 3 %. L'indice des prix du transport aérien de voyageurs a légèrement augmenté de 1 % après une baisse en 2010 succédant à quatre années de hausse. Quant à l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi), il a poursuivi sa tendance durable à la baisse mais à un rythme moindre (-0,3 %); celui des taxis a progressé de 2 %. Depuis 2003, les indices de prix réels des différents modes de transports de voyageurs évoluent de manière très différenciée: de -18 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à + 15 % pour les véhicules personnels, en passant par une quasi-stabilité pour le transport aérien et + 7 % 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 TRANSPORTS DE VOYAGEURS

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Taxis	Transports aériens de voyageurs
1992	2,1 %	4,6 %	3,4 %	4,8 %	5,3 %	-
1993	3,0 %	3,6 %	2,9 %	4,0 %	5,8 %	1,6 %
1994	2,4 %	3,6 %	0,7 %	3,5 %	3,6 %	-1,2 %
1995	2,5 %	2,6 %	1,9 %	2,6 %	2,3 %	0,8 %
1996	3,6 %	2,4 %	1,6 %	2,4 %	2,4 %	-3,9 %
1997	0,9 %	2,4 %	0,5 %	2,4 %	2,2 %	2,9 %
1998	-0,5 %	2,0 %	-0,1 %	2,1 %	2,1 %	3,0 %
1999	1,2 %	0,9 %	0,9 %	1,1 %	1,7 %	-0,8 %
2000	5,1 %	0,6 %	1,4 %	1,0 %	2,3 %	-0,5 %
2001	-0,2 %	1,4 %	2,5 %	1,8 %	3,7 %	5,2 %
2002	0,8 %	1,2 %	2,6 %	1,4 %	1,9 %	3,9 %
2003	2,2 %	1,5 %	3,6 %	1,7 %	2,5 %	5,6 %
2004	3,9 %	1,7 %	2,7 %	1,9 %	2,5 %	-2,0 %
2005	5,1 %	0,4 %	2,8 %	1,3 %	3,5 %	-0,4 %
2006	3,5 %	-1,2 %	2,4 %	0,1 %	3,4 %	2,8 %
2007	2,5 %	-0,4 %	2,4 %	0,4 %	2,2 %	2,0 %
2008	6,2 %	-1,6 %	2,1 %	-0,4 %	2,6 %	6,6 %
2009	-3,4 %	-1,7 %	3,1 %	-0,1 %	3,7 %	5,2 %
2010	5,2 %	-3,0 %	2,1 %	-1,6 %	1,4 %	-2,1 %
2011	5,3 %	-0,3 %	2,3 %	0,5 %	2,1 %	0,8 %

Source: Insee.

+10%
et +4%
ÉVOLUTIONS RESPECTIVES EN 2010 ET 2011 DES INDICES DES PRIX LIÉS AUX VÉHICULES PERSONNELS ET AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS

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'aéroport 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 a été établi en tenant compte à la fois de la partie achats et de la partie utilisation des véhicules personnels. Pour retrouver les évolutions des prix réels de ces principaux modes de transports, ces différents indices sont corrigés par l'indice général des prix à la consommation (voir 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 2011, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 15 %, dépassant nettement son niveau de l'année 2000. Malgré quatre années

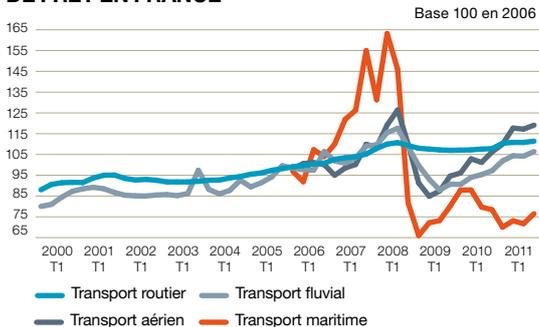
de hausse et un contexte d'augmentation du coût du pétrole, celui attaché aux transports aériens de voyageurs est quasi stable. Celui des transports ferroviaires a crû de 7 %, poursuivant sa progression entamée depuis 2000, alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 18 %; il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.



Les indices de prix du transport de fret

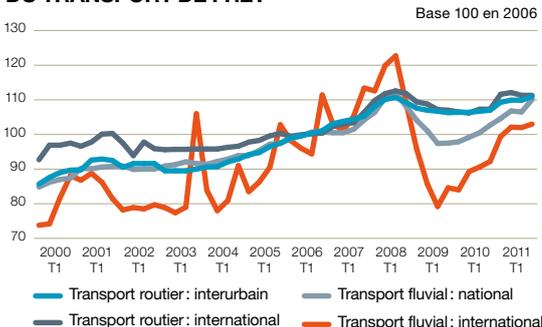
En 2011, l'indice de prix du fret routier dont les variations étaient traditionnellement les plus modérées a progressé de 3 % après deux années de baisse. En revanche, au cours des derniers trimestres, les évolutions des indices de prix du transport de fret autre que routier ont été à nouveau amples. Depuis 2000, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de 1,9 % par an, allant de 1,4 % pour l'international à environ 2 % pour l'interurbain et pour le transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période, la variation de l'indice fluvial a été légèrement plus importante (+ 2,1 % par an), variant de 2,0 % pour le national à 2,4 % pour l'international. 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 observé au cours de la dernière année sont séparés de 8 % (11 % en 2010 et 13 % en 2009). 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: MEDDTL/SOeS.

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



Source: MEDDTL/SOeS.



3%
HAUSSE EN 2011 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 aux 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 transport de 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: sur les trois dernières années, les différences entre les points bas et les

points hauts se sont élevées respectivement à 13 %, 11 % et 8 %. 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 avant d'augmenter à nouveau en 2010 (+ 13 %) et 2011 (+ 14 %).

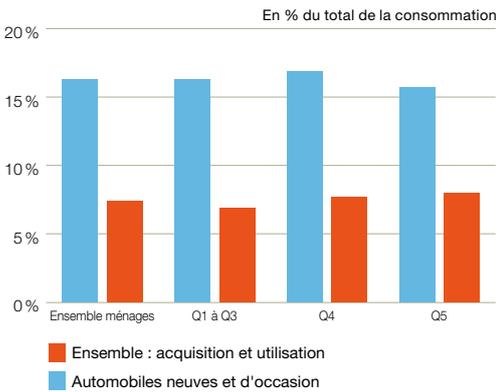
L'indice des prix du fret maritime est très volatil en lien avec l'évolution des prix du vrac. En moyenne annuelle, après avoir progressé de 31 % entre 2006 et 2008, il a chuté de 44 % en 2009 par rapport à l'année précédente avant de rebondir de 15 % en 2010 et de diminuer à nouveau fortement en 2011 (-13 %).

Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a connu une hausse annuelle moyenne de près de 4 % jusqu'en 2008, plus de 1 % en 2009 et 2010 et de 2,1 % en 2011. Son augmentation de l'indice 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 avant de remonter en 2010 et surtout en 2011, ainsi sur la période 2000-2011, il a augmenté de 2,3 % alors que l'indice pour le national a progressé de 2,0 %. 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 %. Celle-ci s'est étalée de 1,4 % pour l'international à 2,0 % 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 Comité National Routier (CNR) (lire la page 47), le carburant représentait en décembre 2011, respectivement 29 et 19 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.

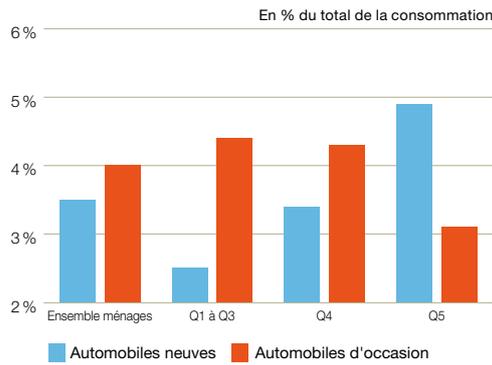
Le coût de la mobilité en automobile des ménages

Sur l'ensemble des ménages, le poste achat 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 achat 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. La part des dépenses d'entretien et de réparation dans le budget des ménages est proche de 2 % quel que soit le niveau de revenu. Elle s'élève de 1,9 % pour les ménages les plus aisés, à 2,2 % pour les ménages aux revenus « moyens », en passant par 2 % pour les ménages les moins favorisés. 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.

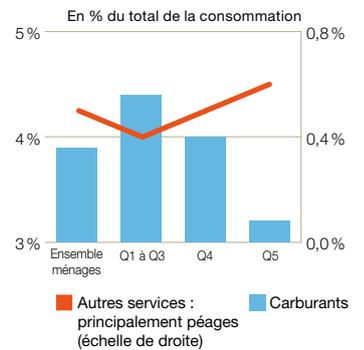
BUDGET AUTOMOBILE



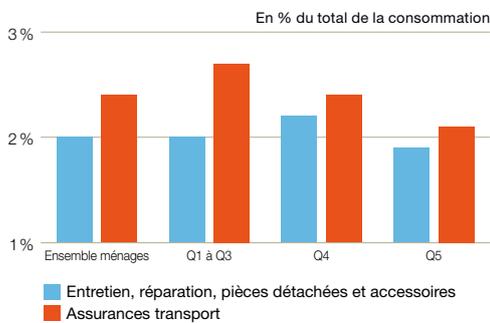
ACHAT AUTOMOBILES



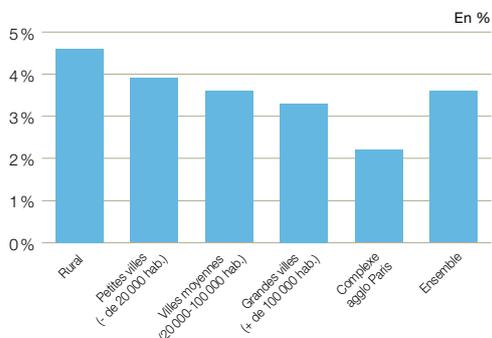
CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



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 ACHAT DE CARBURANT DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES VIVANT EN COMMUNES RURALES

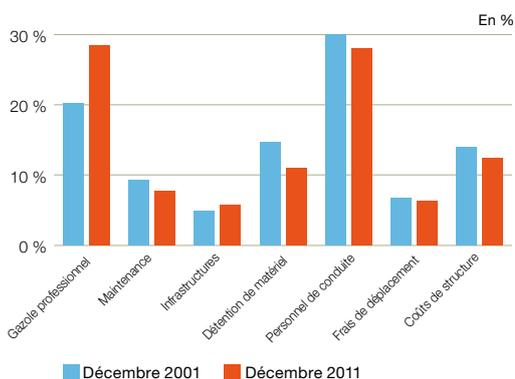
Les enquêtes « Budget de Famille » menées tous les cinq ans par l'Insee permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages et de disposer de données suivant les différentes caractéristiques de ces derniers : catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie 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 achat 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 achat de 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.

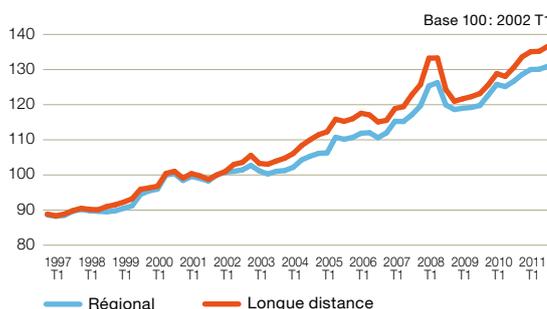
Prix de revient du transport routier de marchandises

Selon le Comité National Routier (CNR), entre 2002 et 2011, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises longue distance ont augmenté de 33 %, soit en moyenne 3,2 % par an. Sur cette même période, la croissance de ces coûts pour le transport régional s'est élevée à 29 %, soit en moyenne 2,9 % par an. 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 avant de rebondir de plus de 3 points à 26 % en 2010 et de plus de 2 points à 29 % en 2011, dépassant ainsi son niveau record de 2007. Sur la période 2001-2011, le coût de détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a vu sa part baisser de près de 4 points en passant de 14,7 % à 11,0 %. Alors que la part liée aux infrastructures a augmenté de 0,9 point pour atteindre 5,8 % en 2011.

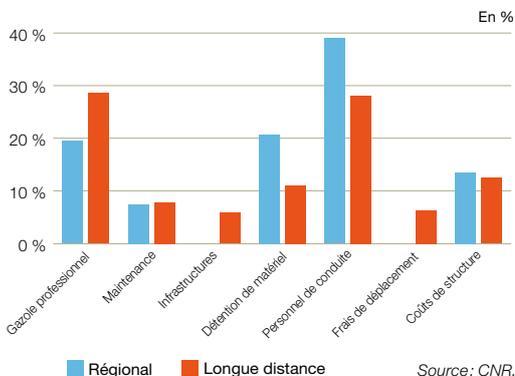
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES: LONGUE DISTANCE



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2011



29 %
PART DU GAZOLE DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE

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 remonter chaque année pour s'établir à 29 % en 2011. Sur la période 2001-2011, la part des coûts des infrastructures a progressé de 0,9 point à 5,8 %.

En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 3,7 points et de 1,5 point, soit plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (-2,0 points). Au niveau du transport régional, la part des carburants représentait 19 % de l'ensemble des coûts en décembre 2011; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de près de 4 points de l'indice régional entre 2002 et 2011 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

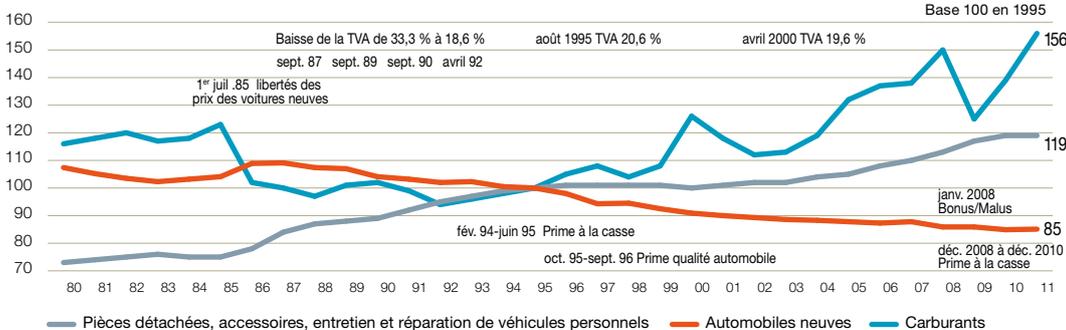
En 2011, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,4 %, soit 0,3 point de plus que l'inflation. Depuis 1995, l'indice des prix réels des automobiles neuves a baissé de 15 %. Cette évolution est également présente au niveau européen. Dans la continuité de la progression du cours du pétrole après la baisse du deuxième semestre 2009, les prix des carburants ont fortement augmenté en 2011 (+ 14 %) et l'indice des prix réels des carburants atteint un niveau record à 156 contre 150 en 2008. L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 2 % en 2011, reflétant, entre autres, le renchérissement des matières premières, des investissements techniques indispensables et une qualification accrue de la main-d'œuvre.

VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2009	0,1 %	0,2 %	4,1 %	-17,1 %
2010	1,5 %	0,3 %	3,0 %	13,4 %
2011	2,1 %	2,4 %	2,3 %	14,3 %

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

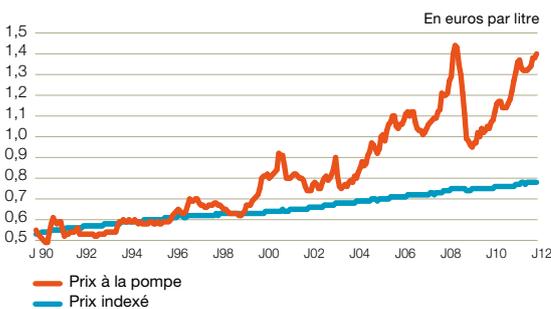


Source: Insee, présentation CCFA.

**+ 13 %
et + 21 %**

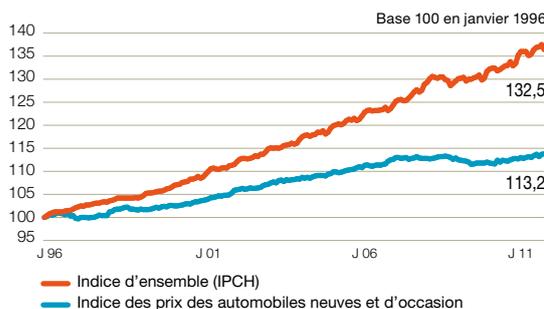
**HAUSSES RESPECTIVES
DES INDICES DES PRIX
DES AUTOMOBILES NEUVES
ET DE L'ENSEMBLE DES
PRIX À LA CONSOMMATION
DEPUIS 2000**

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



Sources: DGEMP, Insee, calculs CCFA.

LES INDICES DE PRIX HARMONISÉS EN ZONE EURO (17 PAYS)



Source: Eurostat.

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, avaient 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. À partir de 2003, de nombreux facteurs liés à la main-d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, etc.) et aux pièces (amélioration de la réparabilité, prix des matières premières, hausse de la qualité de service, diversité accrue des modèles demandés par les consommateurs) se sont traduits par une hausse de l'indice des prix réels. En 2011, le rythme de progression a fléchi et les variations de l'indice sont désormais proches de celles de l'inflation. 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 2011, l'indice général des prix a gagné 26 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 10 %.

La consommation automobile des ménages

La crise économique et financière a pesé sur le pouvoir d'achat des ménages (+ 0,5 % en 2011 après + 0,9 % en 2010). En tenant de compte de la croissance de la population, il a même très légèrement baissé. La consommation des ménages a ainsi faiblement crû (+ 0,3 %), à un rythme inférieur aux plus de 2 % observés entre 2001 et 2007. Dans ce contexte, les achats d'automobiles des ménages ont augmenté de 3 % en raison de la hausse de la part des gammes moyennes dans les immatriculations et de la baisse de celle des gammes inférieures suite à la fin des systèmes de soutien à la demande.

Sous l'influence des vives variations de prix, les achats de carburants des ménages ont fortement augmenté (+ 13 % à 42 milliards d'euros), soit un nouveau record après celui de 2008 (41 milliards d'euros). Ces dépenses représentent des montants supérieurs de plus de 10 % à ceux des achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'en 1990, elles leur étaient inférieures de plus d'un quart.

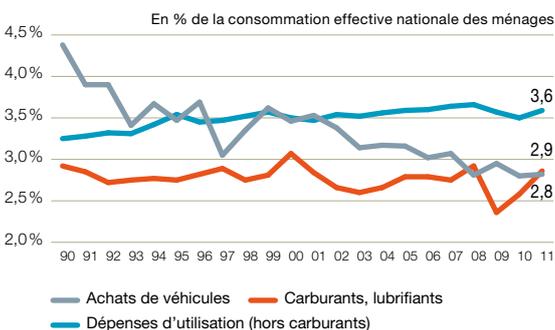
LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

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

	Unité	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011 ⁽¹⁾	variation 2011/2010
ACHATS DE VÉHICULES	milliards €	31,9	35,0	40,2	41,5	+3,0%
– Automobiles neuves et d'occasion		29,6	31,8	36,2	37,2	+2,9%
dont automobiles neuves		24,7	23,6	26,6	27,2	+2,3%
– Caravanes, motocycles, cycles		2,3	3,2	4,0	4,2	+4,7%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards €	44,9	66,5	88,8	94,9	+6,9%
– Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		19,3	27,9	40,7	41,4	+1,8%
dont fabrication d'équipements automobiles		9,3	14,3	22,7	23,2	+2,1%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		8,1	10,5	14,2	14,4	-61,1%
– Carburants et lubrifiants		21,2	31,1	37,1	42,1	+13,4%
– Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,4	7,5	11,0	11,4	+3,6%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards €	3,9	4,1	5,6	8,2	+45,0%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards €	80,7	105,7	134,7	144,5	+7,3%
Services de transports collectifs	milliards €	10,3	15,2	24,0	25,4	+6,1%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards €	728	1 013	1 437	1 472	+2,4%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	21 632	24 256	27 285	27 547	+1,0%
Consommation automobile par ménage	€	3 729	4 356	4 935	5 343	+3,2%
Consommation automobile par ménage motorisé	€	4 855	5 425	5 910	6 282	+2,9%

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source : Insee - La consommation des ménages, 2010 - base 2005.

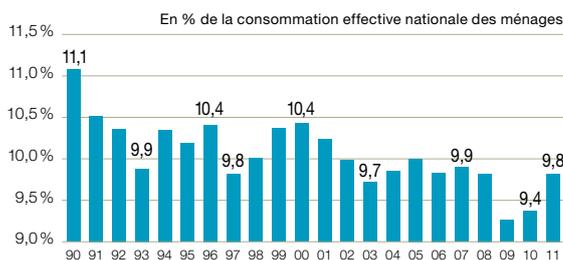
LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2011



En 2011, les ménages ont dépensé 144 milliards d'euros (+ 7 %) 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 % et 11,5 % depuis le début de la décennie 1990 ; 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

LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



en baisse. En 2011, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a été de 2,8 %, équivalant aux niveaux les plus bas (2008 et 2010) observés depuis le début de la décennie 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990 en phase avec le développement de la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, oscille depuis 2002 entre 2,8 % et 2,9 %.

Les dépenses en assurances automobiles des ménages, qui correspondent au service, à savoir les dépenses moins les remboursements, s'élevaient à 8,2 milliards d'euros.

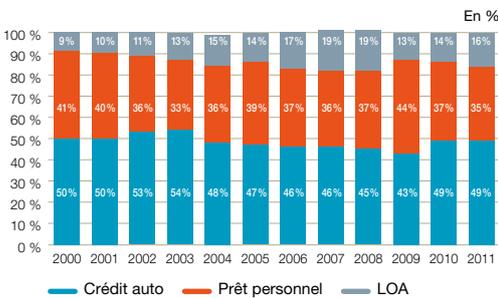
9,8 %
PART DE L'AUTOMOBILE DANS LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN 2011

Le financement automobile

En 2011, 61 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit (+ 2 points par rapport à l'année 2010). Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé. Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (49 %), devant le prêt personnel (35 % des financements) et la Location avec Option d'Achat (LOA) (16 %). Par rapport à 2007, année avant la crise financière, le crédit automobile affecté a gagné 4 points au détriment de la LOA (-3 points) et du prêt personnel (-1 point).

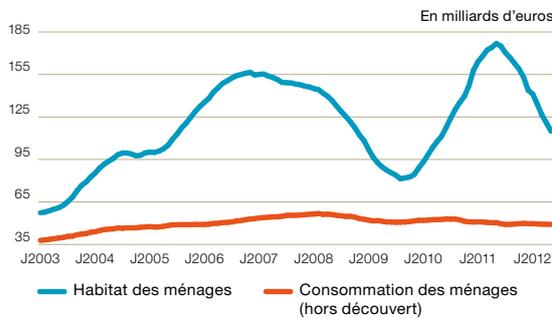
Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), l'année 2011 s'est traduite par la poursuite du rebond observé en 2010 ; cependant, le niveau de l'année 2008 n'a pas encore été retrouvé. Les locations avec ou sans option d'achat et les locations longue durée sont de plus en plus prisées par les entreprises et les professionnels.

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.



61 %
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 quatre-vingt-quatre mois, soit sept ans ; il peut lever l'option d'achat en cours de bail ou à son terme ;
- les prêts personnels ou bancaires.

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

Entre 2003 et 2007, le recours aux crédits des ménages résidant

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, ceux destinés à l'habitat des ménages résidents avaient progressé de 57 à 145 milliards d'euros, soit une hausse moyenne de 20 % par an. Cet endettement croissant avait notamment permis de compenser les moindres hausses de pouvoir d'achat mesurées par l'Insee sur l'ensemble des ménages. Puis, après avoir baissé de 13 % entre janvier 2008 et juillet 2011 en lien avec la crise financière puis économique, la production de crédits à la consommation oscille depuis entre 49 et 50 milliards d'euros. Côté crédits à l'habitat, les bas taux de crédits nominatifs, qui avaient entraîné de nombreuses renégociations de crédits, ont eu pour conséquences un nouveau niveau record de production à 177 milliards d'euros en mai 2011. Le recul observé depuis lors est quasi tout aussi rapide et la production atteignait 115 milliards en mai 2012.

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 2011 un chiffre d'affaires de 84 milliards d'euros (+ 4,9 % par rapport à l'année 2010). Le fléchissement en volume du marché des voitures particulières a été plus que compensé par un effet gamme, la hausse du marché des véhicules utilitaires légers et le redressement de celui des véhicules industriels. L'entretien/réparation de véhicules, qui augmentait en moyenne de 4 % par an entre 2002 et 2007, connaît depuis une croissance annuelle moyenne inférieure à 1 % par an.

Selon les résultats l'Insee, le commerce et la réparation automobile (nomenclature J10) comportaient, au 1^{er} janvier 2008, 77 035 entreprises, dont 6 % évoluaient au sein d'un groupe (hors franchisés). Ces dernières employaient 47 % des effectifs de ce secteur. Les quatre premiers groupes (respectivement 10 premiers) employaient 8 % des effectifs (resp. 13 %) et ils réalisaient 7 % de la valeur ajoutée au coût des facteurs (resp. 14 %).

LES RÉSEAUX DE VENTE EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2011

MARQUES	Réseau primaire
Renault	807
Peugeot	430
Citroën	435
Marques françaises	1 672
Ford	312
Opel	280
Fiat	234
Volkswagen	373
BMW	177
Mercedes-Benz	159
Marques japonaises	1 255
Marques coréennes	471
Autres marques	1 576
TOTAL	6 509

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

En milliards d'euros courants TTC

Activités	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Variation 2011-2010
Commerce de véhicules automobiles	72,1	76,7	76,4	77,8	79,6	83,5	4,9 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	25,1	26,2	26,6	25,7	26,5	26,8	1,0 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	7,2	7,5	7,7	7,8	8,2	8,3	1,5 %
Commerce et réparation de motocycles	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1 %
Commerce de détail de carburants	15,7	15,9	18,2	13,2	14,8	16,7	12,5 %
TOTAL	122,3	128,5	131,2	126,5	131,2	137,4	4,7 %

Source: Insee-Comptes du commerce, base 2005 des comptes nationaux: 2010 semi-définitif, 2011 provisoire.

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.

84 milliards d'euros

CHIFFRE D'AFFAIRES TTC EN 2011
DU COMMERCE DE VÉHICULES
AUTOMOBILES EN FRANCE SELON L'INSEE



La production de l'industrie automobile et son impact économique

De 2000 à 2007, la production de l'industrie automobile oscillait entre 71 et 77 milliards d'euros.

En 2008, elle a baissé de 9 % avant de chuter, en raison de la crise, de 27 % en 2009 et de rebondir de 19 % à 58 milliards d'euros en 2010.

Dans un contexte de marché automobile très difficile, la valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile s'est également redressée, atteignant les 9 milliards d'euros en 2010 (soit 16 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire), en hausse de 17 %, ont représenté cinq fois la VA avec 49 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 14 % en 2010, largement inférieur à la moyenne observée au tournant des années 2000 (25 %). Industrie fortement capitalistique, le taux d'investissement (rapport entre la FBCF et la VA) de la branche automobile a été de 28 % en 2009 (20 % pour l'ensemble de l'industrie, voire 18 % pour l'industrie hors énergie).

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

	2000	2005	2007	2008	2009	2010 ⁽¹⁾
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	75,4	80,6	79,9	78,8	81,4	81,3
Équipements électriques, électroniques, informatiques; machines %	19,8	19,9	18,7	18,1	18,3	18,6
dont : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques, %	4,8	4,8	4,0	3,8	3,8	4,0
fabrication d'équipements électriques	3,6	3,8	3,5	3,6	3,7	3,9
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs %	11,4	11,2	11,2	10,7	10,8	10,7
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	37,4	40,9	39,7	39,2	39,7	39,6
dont : métallurgie et fabrication de produits métalliques	17,8	18,4	18,5	18,3	18,8	18,7
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux %	9,4	11,0	10,4	10,2	10,1	10,2
autres industries manufacturières (yc réparation et installation) %	3,5	4,4	4,1	4,1	4,1	4,0
industrie chimique	2,2	2,4	2,3	2,2	2,3	2,3
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure %	1,6	1,7	1,5	1,5	1,4	1,5
travail du bois, industries du papier et imprimerie	1,5	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7
Industries extractives, énergie, eau	1,3	1,2	1,5	1,5	1,6	1,6
dont : électricité, gaz, vapeur et air conditionné	0,6	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7
Construction	0,5	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	0,6	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8
Transports et entreposage	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7
Information et communication	0,7	0,7	0,6	0,7	0,7	0,7
Activités financières et d'assurance	0,9	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0
Activités immobilières	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Soutien aux entreprises	11,6	12,9	14,2	14,4	16,0	15,7
dont : juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique... %	1,4	1,8	1,7	1,8	1,8	1,9
recherche-développement scientifique	4,1	5,4	6,9	7,0	9,5	8,8
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	2,7	2,7	2,5	2,6	2,4	2,4
activités de services administratifs et de soutien	3,3	3,1	3,1	3,1	2,2	2,6
Autres du secteur tertiaire	1,9	1,6	1,8	1,8	1,7	1,8
Ensemble des achats au secteur tertiaire	16,4	18,0	19,4	19,5	21,1	21,0
ACHATS À LA BRANCHE %	24,6	19,4	20,1	21,2	18,6	18,7
Production de la branche aux prix de base milliards € courants	71,4	76,7	74,0	67,3	49,0	58,1
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 € courants	58,0	64,7	63,7	57,9	41,9	48,9
En pourcentage de la production aux prix de base %	81,3	84,4	86,2	86,1	85,4	84,2
Valeur ajoutée de la branche milliards € courants	13,4	12,0	10,2	9,4	7,1	9,2
En pourcentage de la production aux prix de base %	18,7	15,6	13,8	13,9	14,6	15,8
Excédent Brut d'Exploitation (EBE) milliards € courants	-	-	1,4	0,4	-0,8	1,3
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux de marge) %	-	-	13,4	4,4	-11,8	14,4
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) milliards € courants	-	-	-	-	-	-
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux d'investissement), en base 2000 %	31,4	24,6	26,7	30,8	28,4	-

(1) Les comptes de l'année 2010 sont semi-définitifs.

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

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

Source: Insee - Les comptes de la Nation (base 2005).

14 %
TAUX DE MARGE
DE LA BRANCHE
AUTOMOBILE EN 2010

Les achats totaux en pourcentage de la production se sont élevés en 2010 à 84 %, soit un niveau légèrement inférieur à ceux de 2006 à 2008 et équivalent à celui de 2005.

En 2010, 19 % des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche et 81 % en dehors de la branche automobile. Les achats aux autres industries s'élevaient à 40 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques sont demeurées le premier fournisseur

(19 % des achats totaux). L'industrie automobile a consacré 21 % de ses achats au secteur tertiaire (18 % en 2005) : recherche et développement (9 %), activités de services administratifs et de soutien (3 %) et autres activités spécialisées scientifiques et techniques (2 %) ont été les secteurs les plus demandés. Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) ont représenté 11 % des achats totaux de l'industrie automobile.

Équipementiers et fournisseurs industriels de l'industrie automobile

La construction automobile 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... Selon Eurostat, si la construction automobile française occupe le deuxième rang en Europe en termes de chiffre d'affaires, l'industrie équipementière française se situe au troisième rang européen.

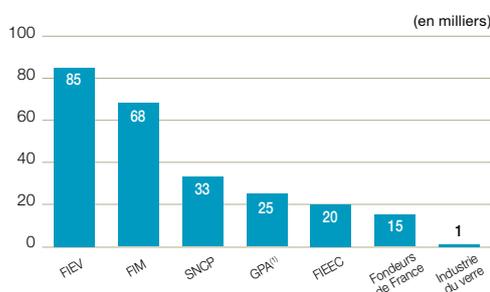
La FIEV évalue pour l'année 2011 les effectifs de fournisseurs de l'automobile, regroupés au sein du CLIFA, à 247 000 emplois et leur chiffre d'affaires à 50 milliards d'euros. En 2007, avant la crise, les estimations s'élevaient respectivement à 315 000 personnes et à 52 milliards d'euros.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2011)

	En milliards d'euros
FIEV	
Fédération des industries des équipements pour véhicules	18,7
FIM	
Fédération des industries mécaniques	13,2
SNCP	
Syndicat national du caoutchouc et des polymères	6,1
GPA	
Groupement plasturgie automobile	5 ⁽¹⁾
FIEEC	
Fédération des industries électriques, électroniques et de communication	4,0
Fondeurs de France	2,4
Industrie du verre	0,2

(1) Données 2010.
Sources: FIEV, Organisations professionnelles.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2011



(1) Données 2010.
Sources: FIEV, Organisations professionnelles.

1^{er}

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOUC INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX

La construction 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), en 2006, sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile et les travaux actuels de la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules (FIEV). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile. Les fournisseurs ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 15,8 milliards d'euros en 2011, dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage et celui de la deuxième monte ou de rechange, dont le niveau s'établissait à 2,9 milliards d'euros.

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 s'appuie toujours sur son socle industriel français ; le chiffre d'affaires des fournisseurs de l'automobile estimé par la FIEV a atteint 49,6 milliards d'euros. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux qui sont composés notamment par les secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matriçage et des revêtements des métaux. Selon le GIST (Groupement des Industries de la

Sous-Traitance mécanique), le secteur automobile représente plus de 40 % de son activité en terme de chiffre d'affaires. Pour exprimer le poids industriel total de la filière automobile, il convient d'ajouter à ces fournisseurs automobiles rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) ce que représentent par exemple les achats en France de l'industrie automobile auprès d'autres filières comme la sidérurgie, la chimie ou encore les producteurs d'énergie (voir page 54).



L'emploi

Au sens large, plus de 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2011, soit plus de 9 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 224 000 personnes, soit plus de 7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés). L'impact de la crise économique et financière entamée en 2008 s'est fait particulièrement ressentir depuis dans les activités industrielles, ainsi que dans les activités liées à l'usage de l'automobile, notamment pour le secteur s'occupant du véhicule industriel, et aussi dans la partie transport. Une certaine consolidation a été constatée en 2011.

EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2011



L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 604 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches. Il convient de rappeler que, désormais, les effectifs liés à l'industrie automobile sont hors intérimaires, ces derniers étant maintenant comptabilisés dans les achats au niveau des services. En outre, suite au changement de nomenclature (*lire page 73*), les effectifs des équipementiers automobiles intègrent ceux en provenance des fabricants de sièges automobiles et ceux de matériels électriques pour moteurs et véhicules, qui figuraient auparavant dans les achats au niveau de l'industrie manufacturière et énergétique. Selon des chiffres diffusés par la Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules (FIEV), les effectifs pour l'année 2011 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de 247 000 personnes, dont notamment 85 000 pour les équipements (FIEV), 68 000 pour la mécanique (FIM), 33 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2009).

L'usage de l'automobile a concerné 653 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles...), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs...). Ces chiffres correspondent à la fois aux salariés, mais aussi aux entrepreneurs individuels (ou non salariés).

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 (entreposage et services associés), le service statistique du Ministère des Transports (SOeS) a réalisé une analyse multi-sectorielle pour montrer que les effectifs de ce secteur s'élevaient en 2004 à 1,5 million de personnes.

Fortement concentrés aux alentours de la capitale dans le passé, les effectifs de l'industrie automobile (construction et équipements) de l'Île-de-France ont diminué et ne représentaient plus en 2007 que 12 % des effectifs totaux de la branche, selon les données des Enquêtes Auprès des Entreprises (EAE) de l'ex-SESSI.

Les principales autres régions de l'industrie automobiles étaient le Nord-Pas-de-Calais (13 %), la Franche-Comté (10 %), la Normandie (Haute et Basse pour 10 %), Rhône-Alpes (10 %), la Lorraine et l'Alsace (8 % chacune).



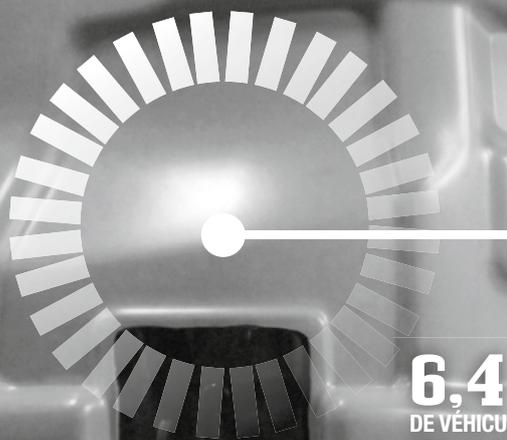
9 %
PART DE LA POPULATION ACTIVE OCCUPÉE EN FRANCE LIÉE À L'AUTOMOBILE (EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)

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

Statistiques 2012



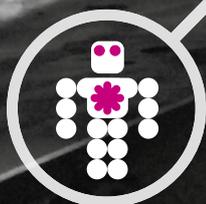
75%
DES VÉHICULES PRODUITS PAR
LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER



6,4 millions
DE VÉHICULES ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE



6 milliards d'euros
BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2009



10%
PART DES PRODUITS
AUTOMOBILES DANS LES
EXPORTATIONS DE BIENS
DE LA FRANCE



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 ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	19 330 513	18 381 339	15 247 066	17 341 941	18 325 947
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	14 216 262	12 849 218	11 037 669	12 138 971	12 450 756
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 709 139	5 532 030	4 964 523	5 552 409	5 871 918
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	789 674	680 131	524 595	528 996	562 386
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	2 195 780	1 943 049	1 812 688	1 913 513	1 819 453
France⁽²⁾	2 938 581	3 294 815	2 879 810	2 550 869	2 145 935	1 819 497	1 924 171	1 931 030
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	910 860	659 221	661 100	573 169	485 606
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	61 912	59 223	50 620	48 025	40 772
Portugal	61 000	60 221	178 509	134 047	132 242	101 680	114 563	141 779
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 534 567	1 446 619	999 460	1 270 444	1 343 810
Suède	235 320	335 853	259 959	316 850	252 287	128 738	177 084	188 969
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	4 479 368	4 910 554	3 698 466	4 599 576	5 235 457
TURQUIE	31 529	167 556	297 476	634 883	621 567	510 931	603 394	639 734
AMÉRIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	9 325 594	9 202 759	6 954 032	8 228 067	8 766 088
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	6 475 498	6 189 535	3 960 731	5 084 330	5 613 696
dont: Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 342 133	1 195 436	822 267	967 077	990 483
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	3 924 268	3 776 641	2 195 588	2 731 105	2 966 133
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 209 097	1 217 458	942 876	1 386 148	1 657 080
AMÉRIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	2 850 096	3 013 224	2 993 301	3 143 737	3 152 392
dont: Argentine	218 516	81 107	238 921	350 735	399 236	380 067	508 401	577 233
Brésil ⁽³⁾	977 697	663 097	1 351 998	2 391 354	2 545 729	2 575 418	2 584 690	2 534 534
ASIE-OCÉANIE	8 796 971	11 910 333	13 573 073	24 212 695	25 058 888	25 289 717	32 414 823	32 479 078
dont: Chine	-	-	605 000	6 381 116	6 737 745	10 383 831	13 897 083	14 485 326
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 723 482	3 450 478	3 158 417	3 866 206	4 221 617
Inde	30 538	176 015	517 957	1 713 479	1 846 051	2 175 220	2 831 542	3 038 332
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	9 944 637	9 928 143	6 862 161	8 310 362	7 158 525
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	332 544	382 095	281 783	356 872	375 585
dont: Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	276 018	321 124	222 981	295 394	312 265
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	53 201 346	53 025 081	47 772 598	58 341 703	59 946 698

VÉHICULES UTILITAIRES

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	3 522 065	3 396 455	1 808 776	2 549 317	2 864 260
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	2 474 948	2 325 472	1 204 952	1 686 875	1 858 576
Allemagne	357 619	315 895	394 697	504 321	513 700	245 334	353 576	439 400
Belgique	47 029	91 784	121 061	44 729	44 367	12 759	26 306	nd
Espagne	152 846	374 049	666 515	693 923	598 595	357 390	474 387	534 229
France⁽²⁾	439 852	474 178	468 551	464 985	423 043	228 196	305 250	363 859
Italie	166 635	246 178	316 031	373 452	364 553	182 139	265 017	304 742
Pays-Bas ⁽⁴⁾	32 102	29 832	52 234	76 656	73 271	26 131	46 081	32 379
Portugal	58 000	77 466	68 215	42 195	42 913	24 335	44 166	50 463
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	215 686	202 896	90 679	123 019	120 189
Suède	63 080	74 415	41 384	49 170	56 012	27 698	40 000	nd
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	582 587	545 440	245 150	371 279	456 287
TURQUIE	19 352	41 594	133 471	464 530	525 543	358 674	491 163	549 397
AMÉRIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	9 828 465	7 683 330	5 608 388	8 139 331	9 020 430
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	8 979 266	6 754 191	4 822 200	7 088 685	7 854 794
dont: Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 236 657	886 805	668 215	1 101 112	1 144 410
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	6 856 461	4 916 900	3 535 809	5 031 439	5 687 427
Mexique	186 950	222 465	656 438	886 148	950 486	618 176	956 134	1 022 957
AMÉRIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	849 199	929 139	786 188	1 050 646	1 165 636
dont: Argentine	63 153	5 337	100 711	193 912	197 850	132 857	208 139	251 538
Brésil ⁽³⁾	187 477	251 450	329 519	585 796	670 247	607 505	797 038	871 616
ASIE-OCÉANIE	4 344 363	4 492 406	4 497 938	6 502 163	6 448 515	6 470 438	8 515 432	8 095 124
dont: Chine	-	-	1 464 000	2 501 340	2 561 435	3 407 163	4 367 678	3 933 550
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	362 826	376 204	354 509	405 535	435 477
Inde	83 379	186 640	283 403	540 250	486 277	466 330	725 531	888 185
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 651 690	1 647 501	1 071 896	1 318 558	1 240 129
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	212 022	203 918	131 668	158 204	181 052
dont: Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	258 472	241 841	150 942	176 655	220 280
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	20 064 715	17 732 218	14 019 270	19 362 284	20 160 866

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

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

(3) À partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD (véhicules totalement non montés).

(4) La production aux Pays-Bas est hors DAF en 2011.

Sources: OICA, CCFR estimations juillet 2012.

La production

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2010

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	823	2 588	12 210	751	188	276	2 286	855	19 977
BMW	159		1 217				56	49	1 481
Fiat-Iveco-Irisbus		866	1 254	156			110	24	2 410
MAN		68	59	1					128
Daimler	209	101	1 371	15	140		51	54	1 940
Porsche			96						96
PSA Peugeot Citroën		273	2 344	107	18		376	487	3 606
Renault-Dacia-Samsung		327	1 622	394		276		96	2 716
Scania		20	48						68
Volkswagen	428	913	4 110	78			1 693	120	7 341
Volvo	26	19	90		30			25	192
Constructeurs américains	6 898	1 283	2 588	405	0	744	2 673	599	15 189
Chrysler	1 572	1	5						1 578
Ford	2 402	449	1 304	242			407	183	4 988
General Motors	2 809	832	1 247	163		744	2 266	416	8 476
Navistar	71								71
Paccar	45		31						76
Constructeurs japonais	4 018	367	1 244	106	9 520	0	3 066	4 374	22 696
Fuji Heavy (Subaru)	158				492				650
Honda	1 288	134	139	20	993		677	393	3 643
Isuzu	13	13		2	204		38	219	488
Mazda	54	13			913		229	98	1 308
Mitsubishi	29	36	29		660		124	296	1 174
Nissan	1 018	18	528		1 134		941	343	3 982
Suzuki-Maruti			170		1 078		287	1 358	2 893
Toyota-Daihatsu-Hino	1 458	151	378	83	4 047		772	1 667	8 557
Constructeurs coréens	454	0	430	77	0	3 160	1 043	600	5 765
Hyundai-Kia	454		430	77		3 160	1 043	600	5 765
Constructeurs chinois	0	0	367	0	0	80	700	2	1 149
Geely (Volvo cars)			367				433	2	802
SAIC (Ssangyong)						80	266		347
Constructeurs indiens	0	0	241	0	0	9	0	761	1 011
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			241			9		761	1 011
TOUS CONSTRUCTEURS	12 178	4 464	17 102	2 720	9 626	4 272	18 265	9 231	77 858

En part de la production totale

Constructeurs européens	4 %	13 %	61 %	4 %	1 %	1 %	11 %	4 %	100 %
BMW	11 %		82 %				4 %	3 %	100 %
Fiat-Iveco-Irisbus		36 %	52 %	6 %			5 %	1 %	100 %
MAN		53 %	46 %	1 %					100 %
Daimler	11 %	5 %	71 %	1 %	7 %		3 %	3 %	100 %
Porsche			100 %						100 %
PSA Peugeot Citroën		8 %	65 %	3 %	1 %		10 %	14 %	100 %
Renault-Dacia-Samsung		12 %	60 %	15 %		10 %		4 %	100 %
Scania		30 %	70 %						100 %
Volkswagen	6 %	12 %	56 %	1 %			23 %	2 %	100 %
Volvo	14 %	10 %	47 %		16 %			13 %	100 %
Constructeurs américains	45 %	8 %	17 %	3 %	0 %	5 %	18 %	4 %	100 %
Chrysler	100 %	0 %	0 %						100 %
Ford	48 %	9 %	26 %	5 %			8 %	4 %	100 %
General Motors	33 %	10 %	15 %	2 %		9 %	27 %	5 %	100 %
Navistar	100 %								100 %
Paccar	59 %		41 %						100 %
Constructeurs japonais	18 %	2 %	5 %	0 %	42 %	0 %	14 %	19 %	100 %
Fuji Heavy (Subaru)	24 %				76 %				100 %
Honda	35 %	4 %	4 %	1 %	27 %		19 %	11 %	100 %
Isuzu	3 %	3 %		0 %	42 %		8 %	45 %	100 %
Mazda	4 %	1 %			70 %		17 %	8 %	100 %
Mitsubishi	3 %	3 %	2 %		56 %		11 %	25 %	100 %
Nissan	26 %	0 %	13 %		28 %		24 %	9 %	100 %
Suzuki-Maruti			6 %		37 %		10 %	47 %	100 %
Toyota-Daihatsu-Hino	17 %	2 %	4 %	1 %	47 %		9 %	19 %	100 %
Constructeurs coréens	8 %	0 %	7 %	1 %	0 %	55 %	18 %	10 %	100 %
Hyundai-Kia	8 %		7 %	1 %		55 %	18 %	10 %	100 %
Constructeurs chinois	0 %	0 %	32 %	0 %	0 %	7 %	61 %	0 %	100 %
Geely (Volvo cars)			46 %				54 %	0 %	100 %
SAIC (Ssangyong)						23 %	77 %		100 %
Constructeurs indiens	0 %	0 %	24 %	0 %	0 %	1 %	0 %	75 %	100 %
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			24 %			1 %		75 %	100 %
TOUS CONSTRUCTEURS	16 %	6 %	22 %	3 %	12 %	5 %	23 %	12 %	100 %

Sources : CCF, OICA.

Immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008 ⁽¹⁾	2009	2010	2011
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	3 148 163	3 090 040	3 807 175	2 916 259	3 173 634
Autriche	227 548	288 618	309 427	298 182	293 697	319 403	328 563	356 145
Belgique	399 240	473 506	515 204	524 795	535 947	476 194	547 340	572 211
Danemark	73 774	80 654	112 688	159 341	150 143	112 199	153 583	169 744
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	1 614 835	1 161 176	952 772	982 015	808 051
Finlande	103 167	139 095	134 646	123 163	139 611	88 344	107 346	121 171
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 109 672	2 091 368	2 302 398	2 251 669	2 204 229
Grèce	35 700	115 480	290 222	279 745	267 295	219 730	141 501	97 680
Irlande	93 563	82 584	230 989	186 335	151 603	57 455	88 445	89 927
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 492 774	2 161 673	2 159 436	1 961 578	1 749 085
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	51 332	52 359	47 265	49 726	49 881
Norvège	95 550	61 901	97 376	129 195	110 617	98 675	127 754	138 345
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	505 540	499 918	387 155	482 527	555 812
Portugal	58 357	210 924	257 834	201 816	213 389	161 013	223 464	153 404
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 404 007	2 131 795	1 994 999	2 030 846	1 941 253
Suède	192 588	229 941	290 529	306 799	253 982	213 408	289 684	304 984
Suisse	279 764	329 899	316 519	284 688	288 557	266 049	292 453	316 846
Union européenne 15 pays	9 690 146	13 125 133	14 312 087	14 406 499	13 193 996	13 298 946	12 554 546	12 347 211
Europe 17 pays	10 065 460	13 516 933	14 725 982	14 820 382	13 593 170	13 663 670	12 974 753	12 802 402
Europe centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	4 785 713	5 183 155	2 986 411	3 488 531	4 342 612
Canada	948 967	886 217	849 132	841 585	872 720	729 023	694 349	681 956
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	7 618 413	6 813 369	5 400 890	5 635 433	6 089 421
Mexique	286 000	353 000	603 010	641 394	589 051	439 103	499 567	586 056
Argentine	215 177	77 306	224 950	422 230	452 539	373 231	522 591	673 853
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 086 681	2 341 709	2 645 013	2 859 000	2 902 326
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 040 372	1 020 457	1 234 618	1 308 326	1 316 320
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 325 508	4 184 266	3 905 310	4 203 181	3 509 036
Turquie	31 000	215 000	456 696	357 465	305 998	369 819	509 784	593 519
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	49 515 309	49 876 618	49 761 464	55 933 978	58 074 277

Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008 ⁽¹⁾	2009	2010	2011
Allemagne	175 687	203 389	314 804	334 116	334 999	242 178	282 157	334 820
Autriche	21 821	29 211	36 457	41 509	42 303	31 026	34 001	40 510
Belgique	34 478	46 670	66 125	81 664	81 276	63 431	64 048	75 145
Danemark	19 469	23 031	38 108	66 867	41 465	19 585	19 980	28 775
Espagne ⁽¹⁾	105 934	249 185	335 684	324 463	201 367	121 450	132 104	123 353
Finlande	17 699	32 154	18 128	20 944	21 632	12 451	14 218	18 177
France	323 291	446 983	477 204	519 492	523 432	416 183	457 215	482 823
Grèce	53 500	30 075	25 015	27 130	25 570	17 388	12 341	7 002
Irlande	11 905	28 087	46 261	50 013	34 010	10 566	11 544	12 532
Italie	122 293	159 322	268 057	276 548	260 412	198 390	199 350	193 571
Luxembourg	1 300	2 961	4 642	5 315	6 046	4 197	4 267	5 134
Norvège	15 135	23 035	35 618	53 008	42 630	28 762	34 600	41 968
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	97 275	104 139	64 204	59 777	71 948
Portugal	46 967	71 904	161 045	74 790	61 730	42 747	49 290	37 958
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	395 179	353 463	227 543	262 730	308 230
Suède	19 684	33 133	38 474	51 923	47 477	34 105	44 450	54 082
Suisse	22 418	28 165	29 345	30 720	32 789	28 675	30 371	36 002
Union européenne 15 pays	1 276 097	1 718 369	2 245 881	2 367 228	2 139 321	1 505 444	1 647 472	1 794 060
Europe 17 pays	1 313 650	1 769 569	2 310 844	2 450 956	2 214 740	1 562 881	1 712 443	1 872 030
Europe centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	1 015 478	1 028 392	584 642	734 587	919 209
Canada	335 827	416 041	736 951	848 760	800 802	753 209	889 039	938 265
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	8 841 902	6 679 796	5 200 478	6 136 787	6 951 210
Mexique	166 000	198 000	302 944	510 290	486 712	337 279	347 314	349 037
Argentine	59 881	17 481	81 995	142 696	159 231	113 911	175 813	209 497
Brésil	187 233	180 000	302 288	376 047	478 641	496 227	656 064	730 922
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	249 000	211 000	231 000	247 693	250 772
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	1 028 140	897 969	703 946	752 955	701 188
Turquie	19 000	43 015	199 825	276 741	220 546	206 050	283 388	317 348
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	21 573 201	18 687 337	15 942 023	19 224 875	20 401 246

 (1) Des véhicules auparavant classés en véhicules utilitaires ont été reclassés en voitures particulières.
 Source: CCFA.

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

En unités

	Essence et divers, sauf diesel et électrique							Diesel						Électrique
	TOTAL	1000 et -	1001 à 1500	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	TOTAL	1500 et -	1501 à 2000	2001 à 2500	2501 et +	non déterminé	
ALLEMAGNE														
1990	3 998 650	3 747	779 288	2 521 197	338 965	355 453		662 007	11 986	504 025	117 413	28 583		
2009	2 737 233	28 776	866 375	1 150 466	135 907	555 709		2 227 276	109 165	1 649 484	210 401	258 226	14	
2010	2 999 637	9 939	783 251	1 283 682	135 894	786 871		2 552 693	128 774	1 903 064	228 026	292 829	79	
BELGIQUE														
1990	1 003 028		207 398	727 812	65 542	2 276		157 384	2 764	126 394	28 226			
2008	294 953		48 494	169 672	74 866	1 921		385 178	26 857	315 842	42 479			
2009	220 564		58 936	101 983	35 207	24 438		304 031	15 550	228 875	59 606			
ESPAGNE														
1990	1 529 080	25 908	329 437	12 739			1 160 996	150 221	18 753	42 155			89 313	
2009	1 029 520	12 271	721 966	278 243	3 846	637	12 557	803 479	387 191	381 132	18 468	9	16 679	
2010	970 295		735 069	220 815		5 027	9 384	981 086	410 136	515 706	41 418	6 050	7 776	
FRANCE														
1990	2 490 808	259 104	1 315 307	853 195	21 266	41 936		804 007	50 851	547 002	206 154			
2010	3 431 186	296 091	1 186 775	1 698 814	62 074	916	186 516	2 178 408	1 054 837	1 097 072	20 235	6 231	33	
2011	3 381 714	266 755	1 052 715	1 841 649	82 733	387	137 475	2 213 668	1 019 287	1 136 103	22 986	3 997	31 295	
ITALIE														
1990	1 756 118	685 385	644 895	402 929	38	20 614	2 257	118 427	25 299	75 891	17 169		68	
2009	436 652		402 604	20 389	1 558	12 101		224 448	111 146	109 935	3 367			
2010	332 268		300 198	16 578	1 096	14 396		240 901	129 262	109 729	1 910			
ROYAUME-UNI														
1990	1 173 660	56 860	489 355	449 008		68 744	109 693	121 951		93 644	8 610		19 697	
2010	799 917		206 879	474 292	5 016	113 692	38	474 153	154 146	135 797	99 571	80 820	3 819	
2011	767 569		102 908	538 330	6 632	119 699		573 273	188 213	195 767	106 241	83 052		

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Constructeurs français								
Citroën	33 996	213 010	453 604	628 713	585 347	542 860	586 769	576 670
Peugeot	133 332	334 469	593 349	680 576	556 254	484 583	622 644	632 660
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	167 328	547 479	1 046 953	1 309 289	1 141 601	1 027 443	1 209 413	1 209 330
Renault	69 335	256 528	601 495	902 957	754 033	716 955	812 306	795 363
Dacia				95 358	81 153	66 948	132 548	173 917
Renault Samsung Motors				5 197	41 272	12 280	24 141	35 058
Renault-Dacia-Samsung				1 003 512	876 458	796 183	968 995	1 004 338
Total⁽²⁾	236 663	804 007	1 648 448	2 312 801	2 018 059	1 823 626	2 178 408	2 213 668
TOTAL ESSENCE + DIESEL	2 938 581	3 294 815	4 598 617	5 300 597	4 900 579	4 806 612	5 610 340	5 604 600
Part du diesel	8,1 %	24,4 %	35,8 %	43,6 %	41,2 %	37,9 %	38,8 %	39,5 %
Allemagne								
Mercedes ⁽²⁾	216 053	141 547	278 772	414 675	397 553	329 107	391 194	ND
Opel	32 742	76 441	288 651	310 802	238 910	200 410	236 982	ND
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 278 671	1 238 822	985 365	1 102 852	ND
Ford	5 344	90 117	179 130	342 580	348 715	317 161	347 553	ND
BMW	33 520	28 135	194 794	483 359	416 432	386 557	464 065	ND
Total⁽²⁾	465 788	662 007	1 788 999	2 830 087	2 640 456	2 227 276	2 552 693	ND
TOTAL ESSENCE + DIESEL	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 709 139	5 532 030	4 964 509	5 552 330	5 871 918
Part du diesel	13,2 %	14,2 %	34,9 %	49,6 %	47,7 %	44,9 %	46,0 %	ND
Italie								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	114 212	72 405	49 822	60 095	ND
Fiat	76 513	87 985	223 889	328 545	207 314	142 357	150 786	ND
Lancia		17 679	40 891	31 002	36 817	31 229	28 571	ND
Divers	0	297	0	5 089	4 763	1 040	1 449	ND
Total⁽²⁾	80 364	117 137	342 312	478 848	321 299	224 448	240 901	ND
TOTAL ESSENCE + DIESEL	1 445 221	1 874 672	1 422 243	910 860	659 221	661 100	573 169	485 606
Part du diesel	5,6 %	6,2 %	24,1 %	52,6 %	48,7 %	34,0 %	42,0 %	ND

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

Source: CCFA.

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET INDUSTRIELS PAR POIDS, PAR CONSTRUCTEUR ET PAR PAYS EN 2010, 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	78 837			78 837	-
Renault Trucks	0	5 447	24 255	29 702	29 702
Scania			9 594	9 594	9 594
Etalmobil	0	0		0	0
TOTAL FRANCE	78 837	5 447	33 849	118 133	39 296
Daimler	113 873	21 548	57 095	192 516	78 643
MAN			29 891	29 891	29 891
Iveco Magirus			7 762	7 762	7 762
Volkswagen	30 333			30 333	-
Multicar	1 273			1 273	-
TOTAL ALLEMAGNE	145 479	21 548	94 748	261 775	116 296
MAN - OAF - Steyr		11 912	6 867	18 779	18 779
TOTAL AUTRICHE		11 912	6 867	18 779	18 779
Volvo Trucks		2 300	22 972	25 272	25 272
Autres			66	66	66
TOTAL BELGIQUE		2 300	23 038	25 338	25 338
Iveco	32 920	23 000	4 948	60 868	27 948
TOTAL ITALIE (Y COMPRIS DIVERS)	32 955	23 000	4 948	60 903	27 948
Ford	2 569			2 569	-
Leyland Trucks, Foden (DAF)		4 981	4 309	9 290	9 290
Dennis DSV			826	826	826
LDV	0			0	-
TOTAL ROYAUME-UNI	2 569	4 981	5 135	12 685	10 116
Volvo Trucks			21 300	21 300	21 300
Scania			9 700	9 700	9 700
TOTAL SUÈDE			31 000	31 000	31 000
DAF			22 168	22 168	22 168
Scania			21 715	21 715	21 715
Autres			881	881	881
TOTAL PAYS-BAS			44 764	44 764	44 764
Iveco	10 350	3 540	9 599	23 489	13 139
TOTAL ESPAGNE	10 350	3 540	9 599	23 489	13 139
Véhicules utilitaires					
Daimler (y compris FUSO)	116 773	24 477	57 095	198 345	81 572
Iveco	43 270	26 540	22 309	92 119	48 849
MAN	0	11 912	36 758	48 670	48 670
Volvo Trucks	0	2 300	44 272	46 572	46 572
Scania	0	0	41 009	41 009	41 009
DAF	0	4 981	26 477	31 458	31 458
Renault Trucks	0	5 447	24 255	29 702	29 702
Véhicules utilitaires légers de plus de 3,5 t					
Renault	78 837	-	-	78 837	-
Volkswagen	30 333	-	-	30 333	-
Ford	2 569	-	-	2 569	-
Autres	3 198	1 311	2 053	6 562	3 364
TOTAL GÉNÉRAL UE-15 PAYS	274 980	76 968	254 228	606 176	331 196

(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	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011
PSA Peugeot Citroën	1 225	1 719	1 930	1 970	1 792	1 818	1 776	1 620
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	13,3 %	13,2 %	13,3 %	13,7 %	12,7 %
Groupe Renault	1 135	1 315	1 559	1 211	1 138	1 237	1 305	1 195
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	8,2 %	8,4 %	9,1 %	10,1 %	9,3 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	1 488	1 890	1 575	1 309	1 210	1 252	1 035	916
	14,0 %	14,0 %	10,7 %	8,8 %	8,9 %	9,2 %	8,0 %	7,2 %
Groupe Ford	1 266	1 540	1 248	1 219	1 147	1 229	1 063	1 033
	11,9 %	11,4 %	8,5 %	8,2 %	8,4 %	9,0 %	8,2 %	8,1 %
General Motors	1 201	1 560	1 720	1 427	1 223	1 188	1 119	1 099
	11,3 %	11,5 %	11,7 %	9,6 %	9,0 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %
Groupe Volkswagen	1 553	2 120	2 755	2 881	2 761	2 854	2 721	2 938
	14,6 %	15,7 %	18,7 %	19,4 %	20,3 %	20,9 %	21,0 %	22,9 %
Daimler	394	438	811	810	771	671	662	659
	3,7 %	3,2 %	5,5 %	5,5 %	5,7 %	4,9 %	5,1 %	5,1 %
Groupe BMW	290	364	499	834	804	695	735	792
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	5,6 %	5,9 %	5,1 %	5,7 %	6,2 %
Nissan	306	395	392	290	314	349	384	436
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %	3,0 %	3,4 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	912	756	715	582	531
	2,9 %	3,0 %	3,9 %	6,2 %	5,6 %	5,2 %	4,5 %	4,2 %
Autres marques japonaises	534	789	701	905	806	769	651	563
	5,0 %	5,8 %	4,8 %	6,1 %	5,9 %	5,6 %	5,0 %	4,4 %
Hyundai-Kia	7	18	303	488	422	520	539	604
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	3,3 %	3,1 %	3,8 %	4,2 %	4,7 %
Volvo	255	235	230	255	213	196	222	245
	2,4 %	1,7 %	1,6 %	1,7 %	1,6 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %
Groupe Tata	21	44	112	136	110	87	97	94
	0,2 %	0,3 %	0,8 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	633	684	326	173	126	84	83	78
	6,0 %	5,1 %	2,2 %	1,2 %	0,9 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	10 611	13 517	14 738	14 820	13 593	13 664	12 975	12 802
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	-2,1 %	0,2 %	-8,3 %	0,5 %	-5,0 %	-1,3 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE

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

	1985	1990	2000	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011
PSA Peugeot Citroën	186	251	349	387	365	299	326	330
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	18,7 %	19,9 %	22,5 %	22,1 %	20,9 %
Groupe Renault	175	278	272	303	268	208	251	261
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	14,6 %	14,6 %	15,6 %	17,0 %	16,5 %
Groupe Fiat	115	163	275	303	280	200	214	225
	10,4 %	10,7 %	14,2 %	14,6 %	15,3 %	15,1 %	14,5 %	14,3 %
Groupe Ford	123	195	180	258	219	151	161	176
	11,1 %	12,9 %	9,3 %	12,5 %	11,9 %	11,4 %	10,9 %	11,1 %
General Motors	55	81	92	147	132	70	75	89
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	7,1 %	7,2 %	5,3 %	5,1 %	5,6 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	223	200	136	170	200
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	10,8 %	10,9 %	10,2 %	11,5 %	12,7 %
Daimler	64	71	163	171	163	118	130	138
	5,8 %	4,7 %	8,4 %	8,2 %	8,9 %	8,9 %	8,8 %	8,8 %
Nissan	61	105	100	89	62	41	41	51
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	4,3 %	3,4 %	3,1 %	2,8 %	3,2 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	65	56	35	37	40
	6,0 %	5,3 %	3,6 %	3,2 %	3,1 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %
Autres marques japonaises	67	72	117	70	46	34	39	35
	6,1 %	4,8 %	6,0 %	3,4 %	2,5 %	2,5 %	2,6 %	2,2 %
Hyundai-Kia	1	0	44	13	9	5	5	5
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %
Autres marques	78	85	69	42	34	31	27	31
	7,1 %	5,6 %	3,6 %	2,0 %	1,8 %	2,3 %	1,8 %	1,9 %
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	1 104	1 516	1 931	2 069	1 833	1 327	1 475	1 580
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	5,4 %	-11,4 %	-27,6 %	11,1 %	7,1 %

(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 + Chrysler + Jeep + Dodge + divers/Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-Unis + divers Ford/General Motors = Opel + Vauxhall + 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 au 01/01/2012.

Les immatriculations

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE, EN 2011

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

	Total	PSA Peugeot Citroën	Citroën	Peugeot	Groupe Renault	Groupe Fiat	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 174	150	67	83	160	100	1 139	231	285	298	315	300	129
	100 %	4,7 %	2,1 %	2,6 %	5,1 %	3,1 %	35,9 %	7,3 %	9,0 %	9,4 %	9,9 %	9,4 %	4,1 %
Autriche	356	29	13	16	24	20	122	24	31	19	12	41	29
	100 %	8,3 %	3,8 %	4,5 %	6,8 %	5,6 %	34,2 %	6,6 %	8,6 %	5,2 %	3,5 %	11,4 %	8,2 %
Belgique	572	94	46	49	75	22	124	39	47	36	22	61	27
	100 %	16,5 %	8,0 %	8,5 %	13,2 %	3,8 %	21,6 %	6,8 %	8,2 %	6,3 %	3,8 %	10,6 %	4,8 %
Danemark	170	30	13	17	9	7	31	16	19	4	4	33	16
	100 %	17,6 %	7,8 %	9,8 %	5,1 %	4,3 %	18,3 %	9,3 %	10,9 %	2,2 %	2,1 %	19,4 %	9,3 %
Espagne	808	123	59	64	79	25	199	65	76	37	26	110	51
	100 %	15,3 %	7,3 %	7,9 %	9,8 %	3,1 %	24,7 %	8,0 %	9,4 %	4,5 %	3,2 %	13,6 %	6,3 %
Finlande	121	7	3	4	3	3	34	11	7	4	5	29	10
	100 %	6,1 %	2,8 %	3,2 %	2,1 %	2,4 %	28,0 %	8,7 %	5,4 %	3,4 %	4,2 %	23,9 %	8,5 %
France	2 204	693	323	370	545	81	278	115	118	68	50	182	49
	100 %	31,4 %	14,7 %	16,8 %	24,7 %	3,7 %	12,6 %	5,2 %	5,3 %	3,1 %	2,3 %	8,3 %	2,2 %
Grèce	98	7	4	3	2	8	20	6	13	3	4	25	7
	100 %	7,2 %	3,7 %	3,5 %	2,4 %	8,2 %	20,2 %	6,6 %	13,6 %	3,0 %	3,7 %	26,0 %	7,4 %
Irlande	90	4	1	3	9	1	21	11	7	4	2	23	7
	100 %	4,5 %	1,4 %	3,1 %	9,5 %	1,2 %	23,5 %	11,7 %	7,6 %	4,3 %	2,2 %	25,9 %	7,5 %
Italie	1 749	160	82	78	109	516	230	147	149	72	75	185	65
	100 %	9,1 %	4,7 %	4,5 %	6,2 %	29,5 %	13,1 %	8,4 %	8,5 %	4,1 %	4,3 %	10,6 %	3,7 %
Luxembourg	50	6	3	3	5	2	14	3	2	5	3	3	3
	100 %	13,0 %	6,0 %	6,9 %	9,2 %	4,6 %	29,0 %	5,9 %	4,5 %	10,3 %	6,5 %	6,9 %	5,3 %
Pays-Bas	556	75	29	46	49	37	119	41	50	20	12	85	47
	100 %	13,6 %	5,3 %	8,3 %	8,8 %	6,7 %	21,4 %	7,4 %	9,1 %	3,6 %	2,2 %	15,3 %	8,4 %
Portugal	153	22	9	13	19	9	33	11	15	9	9	18	5
	100 %	14,3 %	5,9 %	8,4 %	12,1 %	6,1 %	21,3 %	6,9 %	9,5 %	5,9 %	6,0 %	11,8 %	3,6 %
Royaume-Uni	1 941	163	68	95	68	59	375	266	247	167	87	293	117
	100 %	8,4 %	3,5 %	4,9 %	3,5 %	3,0 %	19,3 %	13,7 %	12,7 %	8,6 %	4,5 %	15,1 %	6,0 %
Suède	305	16	6	9	14	6	79	17	9	17	12	44	27
	100 %	5,1 %	2,1 %	3,0 %	4,7 %	2,0 %	25,9 %	5,6 %	2,9 %	5,7 %	3,9 %	14,3 %	9,0 %
UNION EUR. 15 PAYS	12 347	1 580	727	853	1 170	897	2 818	1 001	1 075	763	638	1 432	589
	100 %	12,8 %	5,9 %	6,9 %	9,5 %	7,3 %	22,8 %	8,1 %	8,7 %	6,2 %	5,2 %	11,6 %	4,8 %
Norvège	138	11	4	7	1	1	36	13	5	7	5	39	8
	100 %	8,0 %	2,6 %	5,4 %	0,6 %	0,9 %	25,9 %	9,4 %	3,4 %	5,1 %	3,4 %	27,9 %	5,9 %
Suisse	317	28	13	15	24	18	84	18	19	22	16	59	14
	100 %	8,9 %	4,1 %	4,8 %	7,6 %	5,5 %	26,6 %	5,8 %	6,2 %	6,9 %	5,1 %	18,7 %	4,5 %
EUROPE 17 PAYS	12 802	1 620	744	876	1 195	916	2 938	1 033	1 099	792	659	1 530	611
	100 %	12,7 %	5,8 %	6,8 %	9,3 %	7,2 %	22,9 %	8,1 %	8,6 %	6,2 %	5,1 %	12,0 %	4,8 %
Bulgarie	19	2	1	1	2	0	4	1	3	1	0	4	1
	100 %	9,6 %	3,4 %	6,2 %	13,3 %	1,5 %	22,7 %	7,5 %	13,9 %	3,7 %	2,3 %	19,1 %	4,0 %
Estonie	17	2	1	1	2	0	4	1	1	0	0	6	1
	100 %	10,8 %	3,5 %	7,4 %	8,9 %	1,6 %	23,0 %	4,9 %	5,3 %	1,6 %	1,2 %	32,9 %	7,1 %
Hongrie	45	3	1	2	5	2	12	5	6	1	1	8	3
	100 %	6,3 %	2,8 %	3,5 %	10,7 %	3,3 %	25,5 %	11,0 %	13,8 %	2,5 %	1,7 %	16,7 %	5,6 %
Lettonie	11	1	0	1	1	0	3	1	0	0	0	3	1
	100 %	9,5 %	2,6 %	6,9 %	8,4 %	1,6 %	30,4 %	5,3 %	3,8 %	3,1 %	1,8 %	26,1 %	5,5 %
Lituanie	13	2	0	1	1	1	3	1	1	1	0	4	1
	100 %	11,9 %	1,7 %	10,2 %	4,4 %	6,1 %	23,5 %	4,7 %	6,2 %	3,9 %	1,2 %	29,4 %	5,9 %
Pologne	298	23	11	12	24	21	67	23	30	6	5	60	32
	100 %	7,6 %	3,6 %	4,0 %	8,2 %	6,9 %	22,6 %	7,7 %	9,9 %	2,0 %	1,6 %	20,1 %	10,9 %
Rép. tchèque	174	12	5	7	16	3	74	14	7	3	3	14	21
	100 %	7,1 %	3,0 %	4,2 %	9,4 %	1,6 %	42,5 %	8,2 %	4,3 %	1,9 %	1,6 %	7,8 %	11,8 %
Roumanie	95	4	1	2	36	2	21	6	8	2	2	9	5
	100 %	3,8 %	1,2 %	2,6 %	37,6 %	2,3 %	22,5 %	5,9 %	8,3 %	2,3 %	1,6 %	9,8 %	4,8 %
Slovaquie	68	7	3	4	6	2	24	3	5	3	2	8	8
	100 %	10,0 %	4,1 %	5,9 %	9,0 %	2,8 %	34,8 %	4,1 %	6,6 %	4,0 %	2,3 %	12,3 %	12,4 %
Slovénie	60	8	4	4	10	3	14	4	7	2	1	5	5
	100 %	14,1 %	7,0 %	7,1 %	17,4 %	4,2 %	23,9 %	6,1 %	12,1 %	3,6 %	1,2 %	8,0 %	8,9 %
10 nouveaux pays entrants	800	63	27	36	103	33	226	57	68	19	13	119	77
	100 %	7,9 %	3,4 %	4,5 %	12,9 %	4,1 %	28,3 %	7,2 %	8,4 %	2,4 %	1,7 %	14,9 %	9,6 %
EUROPE 27 PAYS	13 602	1 683	771	912	1 298	949	3 164	1 090	1 166	811	673	1 649	689
	100 %	12,4 %	5,7 %	6,7 %	9,5 %	7,0 %	23,3 %	8,0 %	8,6 %	6,0 %	4,9 %	12,1 %	5,1 %

Regroupement des constructeurs utilisé : PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën/Groupe Renault = Renault + Dacia/Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Ferrari + Maserati + Chrysler + Jeep + Dodge + divers/Groupe Ford = Ford Europe + Ford USA + divers/General Motors = Opel + Vauxhall + 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	2007	2008	2009	2010	2011
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 502 282	1 361 958	1 167 447	1 220 675	1 493 614
	8,0 %	9,8 %	30,3 %	47,7 %	44,1 %	30,7 %	41,9 %	47,1 %
Autriche	7 425	74 197	191 402	176 752	160 465	146 949	167 106	194 519
	3,3 %	25,7 %	61,9 %	59,3 %	54,6 %	46,0 %	50,9 %	54,6 %
Belgique	54 897	154 804	290 301	404 297	422 681	358 400	415 728	431 059
	13,8 %	32,7 %	56,3 %	77,0 %	78,9 %	75,3 %	76,0 %	75,3 %
Danemark	2 352	3 305	14 898	61 825	69 347	50 729	72 670	81 415
	3,2 %	4,1 %	13,2 %	38,8 %	46,2 %	45,2 %	47,3 %	48,0 %
Espagne ⁽¹⁾	-	140 740	734 256	1 144 265	804 499	668 022	693 905	568 246
		14,2 %	53,1 %	70,9 %	69,3 %	70,1 %	70,7 %	70,3 %
Finlande	-	7 215	-	34 780	69 291	40 852	44 574	50 905
		5,2 %		28,2 %	49,6 %	46,2 %	41,5 %	42,0 %
France	186 050	762 054	1 046 485	1 563 061	1 620 980	1 628 495	1 593 173	1 596 155
	9,9 %	33,0 %	49,0 %	74,1 %	77,5 %	70,7 %	70,8 %	72,4 %
Grèce	-	60	2 006	8 116	9 590	7 237	5 661	9 722
		0,1 %	0,7 %	2,9 %	3,6 %	3,3 %	4,0 %	10,0 %
Irlande	-	12 413	23 259	50 328	50 741	29 953	55 016	62 911
		15,0 %	10,1 %	27,0 %	33,5 %	52,1 %	62,2 %	70,0 %
Italie	138 562	179 779	812 203	1 389 391	1 096 485	904 275	901 310	965 301
	8,1 %	7,8 %	33,6 %	55,7 %	50,7 %	41,9 %	45,9 %	55,2 %
Luxembourg	-	8 206	21 110	39 753	40 314	34 480	37 403	38 194
		21,4 %	50,4 %	77,4 %	77,0 %	73,0 %	75,2 %	76,6 %
Norvège	-	1 581	8 761	96 051	80 096	71 752	95 733	104 665
		2,6 %	9,0 %	74,3 %	72,4 %	72,7 %	74,9 %	75,7 %
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	142 770	125 377	77 674	98 477	156 508
	6,8 %	10,9 %	22,5 %	28,2 %	25,1 %	20,1 %	20,4 %	28,2 %
Portugal	-	10 426	62 417	139 877	147 896	107 178	149 046	106 811
		4,9 %	24,2 %	69,3 %	69,3 %	66,6 %	66,7 %	69,6 %
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	965 517	928 737	832 590	936 448	981 516
	0,4 %	6,4 %	14,1 %	40,2 %	43,6 %	41,7 %	46,1 %	50,6 %
Suède	-	1 335	18 325	106 382	91 874	87 518	147 802	187 605
		0,6 %	6,3 %	34,7 %	36,2 %	41,0 %	51,0 %	61,5 %
Suisse	-	9 998	29 466	92 568	93 493	78 307	88 760	104 227
		3,0 %	9,3 %	32,5 %	32,4 %	29,4 %	30,4 %	32,9 %
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	619 427	1 866 021	4 726 461	7 918 015	7 173 824	6 291 858	6 723 487	7 133 373
Part du diesel en Europe	7,1 %	13,9 %	32,1 %	53,4 %	52,8 %	46,0 %	51,8 %	55,7 %
Variation annuelle		+0,7 %	+10,7 %	+4,4 %	-9,4 %	-12,3 %	+6,9 %	+6,1 %

(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	2007	2008	2009	2010	2011
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 376 019	3 320 059	3 981 805	3 118 705	3 412 932
Autriche	243 021	310 157	336 670	330 703	326 633	345 132	356 693	388 822
Belgique	429 849	525 996	569 294	593 555	604 326	530 509	603 346	637 238
Danemark	89 485	100 303	145 780	219 047	184 582	128 060	170 431	194 625
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 891 243	1 328 219	1 060 263	1 098 785	912 749
Finlande	115 741	166 602	149 702	140 778	156 913	97 898	118 896	136 336
France	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 571 134	2 551 641	2 676 384	2 669 281	2 633 483
Grèce	80 824	144 960	313 230	304 262	290 091	234 647	152 436	104 139
Irlande	102 203	106 720	272 463	230 911	181 552	66 751	98 931	101 305
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 730 142	2 384 652	2 336 362	2 139 465	1 920 597
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	54 874	56 447	50 368	53 017	53 547
Norvège	106 945	82 483	129 003	175 835	146 716	123 196	158 176	175 375
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	586 575	584 881	438 710	532 390	614 782
Portugal	96 954	275 160	410 670	270 414	268 991	200 050	269 220	188 452
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 752 187	2 431 300	2 189 726	2 262 385	2 208 176
Suède	204 626	256 303	322 383	351 438	293 790	241 266	328 227	351 852
Suisse	297 855	352 652	340 640	310 721	315 602	289 909	318 960	347 916
Union européenne ⁽¹⁾	9 358 799	14 523 790	16 187 575	16 403 282	14 964 077	14 577 931	13 972 208	13 859 035
EUROPE 17 PAYS	11 096 858	15 034 333	16 657 218	16 889 838	15 426 395	14 991 036	14 449 344	14 382 326

(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 TONNES) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Allemagne	101 393	125 384	212 290	227 856	230 019	174 630	202 446	239 298
Autriche	15 473	21 539	27 243	32 521	32 936	25 729	28 130	32 677
Belgique	30 609	52 490	54 090	68 760	68 379	54 315	56 006	65 027
Danemark	15 711	19 649	33 092	59 706	34 439	15 861	16 848	24 881
Espagne ⁽¹⁾	88 042	229 821	299 246	276 408	167 043	107 491	116 770	104 698
Finlande	12 574	27 507	15 056	17 615	17 302	9 554	11 550	15 165
France	277 887	393 795	414 966	461 462	460 273	373 986	417 612	429 254
Grèce	45 124	29 480	23 008	24 517	22 796	14 917	10 935	6 459
Irlande	8 640	24 136	41 474	44 576	29 949	9 296	10 486	11 378
Italie	109 270	156 995	225 517	237 368	222 979	176 926	177 887	171 512
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 542	4 088	3 103	3 291	3 666
Norvège	11 395	20 582	31 627	46 640	36 099	24 521	30 422	37 030
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	81 035	84 963	51 555	49 863	58 970
Portugal	38 597	64 236	152 836	68 598	55 602	39 037	45 756	35 048
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	348 180	299 505	194 727	231 539	266 923
Suède	12 038	26 362	31 854	44 639	39 808	27 858	38 543	46 868
Suisse	18 091	22 753	24 121	26 033	27 045	23 860	26 507	31 070
Union européenne ⁽²⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 996 783	1 770 081	1 278 985	1 417 662	1 511 824
EUROPE 17 PAYS⁽¹⁾	1 031 398	1 517 400	1 931 236	2 069 456	1 833 225	1 327 366	1 474 591	1 579 924

(1) Lire les notes de la page 61.

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Allemagne	59 061	73 770	96 830	101 320	99 907	62 518	75 014	90 902
Autriche	5 642	7 222	8 508	8 289	8 506	4 691	5 138	7 257
Belgique	8 604	10 690	11 061	11 953	11 868	8 271	7 133	9 449
Danemark	3 179	3 539	4 597	6 798	6 563	3 175	2 682	3 560
Espagne	23 208	30 432	33 700	44 384	31 226	11 675	13 215	15 790
Finlande	4 497	4 218	3 072	3 081	4 018	2 572	2 368	2 794
France	41 846	50 028	57 918	52 539	57 504	35 533	34 221	47 363
Grèce	1 178	497	1 633	2 071	2 344	1 578	1 081	459
Irlande	3 511	2 748	4 666	5 092	3 602	1 104	1 011	1 079
Italie	–	31 973	38 388	35 237	33 852	18 685	17 532	18 859
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 609	1 742	898	803	1 274
Norvège	3 056	2 106	3 564	5 650	5 729	3 429	3 126	3 933
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	15 099	18 023	11 692	9 390	12 551
Portugal	8 370	7 186	7 403	5 623	5 516	3 195	3 116	2 651
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	43 111	49 558	28 539	27 988	37 925
Suède	6 703	5 998	5 549	6 484	6 749	5 357	4 605	5 855
Suisse	3 955	4 832	4 733	4 230	4 942	4 276	3 388	4 326
Union européenne ⁽²⁾	187 726	272 597	343 475	342 690	340 978	199 483	205 297	257 768
EUROPE 17 PAYS	244 335	296 973	351 772	352 570	351 649	207 188	211 811	266 027

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 940	5 073	5 030	4 697	4 620
Autriche	676	450	706	699	861	606	733	576
Belgique	585	580	974	951	1 029	845	909	669
Danemark	579	311	419	363	463	549	450	334
Espagne	1 511	2 376	2 738	3 671	3 098	2 284	2 119	2 865
Finlande	625	429	–	248	312	325	300	218
France	3 558	3 160	4 320	5 491	5 655	6 664	5 382	6 206
Grèce	–	625	374	542	430	893	325	84
Irlande	–	24	121	345	459	166	47	75
Italie	–	3 825	4 152	3 943	3 581	2 779	3 931	3 200
Luxembourg	53	57	108	164	216	196	173	194
Norvège	684	380	427	718	802	812	1 052	1 005
Pays-Bas	1 082	1 069	949	1 141	1 153	957	524	427
Portugal	–	482	806	569	612	515	418	259
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	3 888	4 400	4 277	3 203	3 382
Suède	943	863	1 071	800	920	890	1 302	1 359
Suisse	371	580	491	457	802	539	476	606
Union européenne ⁽²⁾	17 707	20 068	26 918	27 755	28 262	26 976	24 513	24 468
EUROPE 17 PAYS	22 517	22 770	27 836	28 930	29 866	28 327	26 041	26 079

(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	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bulgarie			32 481	41 042	43 758	21 478	15 646	18 631
Estonie	10 600	19 640	25 363	30 912	24 579	9 946	10 295	17 070
Hongrie	133 233	198 982	187 676	171 661	153 278	60 189	43 476	45 094
Lettonie	7 300	16 602	25 582	32 771	19 831	5 367	6 365	10 980
Lituanie	6 158	10 467	14 234	21 606	22 217	7 515	7 970	13 234
Pologne	478 752	235 522	238 993	293 305	320 040	320 206	333 490	297 937
République tchèque	148 592	151 699	156 686	174 456	182 554	167 708	169 580	173 595
Roumanie			256 364	315 621	270 995	130 195	106 333	94 619
Slovaquie	55 090	57 125	59 084	59 700	70 040	74 717	64 033	68 254
Slovénie	67 665	59 324	59 578	68 719	71 575	57 967	61 142	60 193
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	907 400	749 361	1 056 041	1 209 793	1 178 867	855 288	818 330	799 607
Roumanie	64 432	215 554						

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

En unités

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bulgarie			9 959	10 697	11 478	4 275	3 211	2 979
Estonie	1 500	2 944	3 768	4 693	3 041	1 206	1 406	2 478
Hongrie	26 686	20 479	21 604	21 920	21 559	10 619	9 337	11 564
Lettonie	900	1 753	2 645	3 615	2 151	555	649	1 926
Lituanie	1 270	3 371	4 341	4 445	3 201	884	1 044	1 939
Pologne	33 653	35 985	41 027	56 312	61 221	43 764	42 852	47 206
République tchèque	14 786	16 024	16 229	19 722	20 648	13 258	11 318	13 149
Roumanie			32 702	36 431	40 876	15 397	10 404	11 791
Slovaquie	5 812	14 428	19 518	23 618	26 907	15 722	6 953	5 717
Slovénie	6 274	6 897	6 080	6 860	7 331	4 452	4 744	5 791
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	90 900	101 881	157 873	188 313	198 413	110 132	91 918	104 540
Roumanie	14 789	35 842						

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

En unités

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bulgarie			42 440	51 739	55 236	25 753	18 857	21 610
Estonie	12 100	22 584	29 131	35 605	27 620	11 152	11 701	19 548
Hongrie	159 919	219 461	209 280	193 581	174 837	70 808	52 813	56 658
Lettonie	8 200	18 355	28 227	36 386	21 982	5 922	7 014	12 906
Lituanie	7 428	13 838	18 575	26 051	25 418	8 399	9 014	15 173
Pologne	512 405	271 507	280 020	349 617	381 261	363 970	376 342	345 143
République tchèque	163 378	167 723	172 915	194 178	203 202	180 966	180 898	186 744
Roumanie			289 066	352 052	311 871	145 592	116 737	106 410
Slovaquie	60 902	71 553	78 602	83 318	96 947	90 439	70 986	73 971
Slovénie	73 939	66 221	65 658	75 579	78 906	62 419	65 886	65 984
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	998 300	851 242	1 213 914	1 398 106	1 377 280	965 420	910 248	904 147
Roumanie	79 221	251 396						

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

En unités

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Bulgarie			2 000	3 600	3 400	800	1 000	1 300
Estonie	400	927	1 623	1 875	1 380	337	502	798
Hongrie	2 900	4 400	4 900	5 400	5 500	1 800	2 408	4 335
Lettonie	1 000	1 284	2 216	3 304	2 103	322	520	1 406
Lituanie	1 000	2 297	3 169	5 039	3 467	519	1 355	2 756
Pologne	7 464	11 079	14 988	22 661	19 971	8 172	11 611	16 800
République tchèque	6 400	8 200	10 716	12 860	12 249	5 824	5 750	8 201
Roumanie			8 096	14 766	12 220	2 370	2 686	4 014
Slovaquie	1 796	3 754	4 917	5 776	5 431	2 322	2 870	3 962
Slovénie	1 876	1 635	2 178	2 819	2 725	867	985	1 467
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE⁽¹⁾	22 800	33 500	54 900	78 100	68 400	23 300	29 700	45 000
Roumanie	3 113	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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 379 082	1 464 559	1 377 392	1 302 881	1 452 847	1 437 065
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 996 284	1 992 499	1 947 822	1 739 430	2 152 331	2 144 894
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 375 366	3 457 058	3 325 214	3 042 311	3 605 178	3 581 959
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 326 359	2 265 099	1 986 052	1 796 624	2 099 027	2 254 331
Renault	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 219 945	2 149 233	1 889 950	1 744 387	2 023 181	2 169 887
Renault Trafic II	-	-	-	106 414	115 866	96 102	52 237	75 846	84 444
Dacia	-	-	55 183	172 021	222 913	241 991	307 052	341 090	327 393
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	118 438	181 028	189 308	192 333	276 169	243 365
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 616 818	2 669 040	2 417 351	2 296 009	2 716 286	2 825 089
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	63 961	62 227	65 328	24 314	31 874	41 169
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	27	21	7	9	0	0
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	6 188 346	5 807 900	5 362 643	6 353 338	6 448 217
Petites collections	616 466	287 512	-	-	-	-	-	-	-

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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Citroën	49 034	93 259	192 238	205 376	213 549	236 830	138 864	180 462	193 224
Peugeot	127 428	81 439	186 917	187 300	218 956	247 693	140 941	210 252	227 231
PSA Peugeot Citroën⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	392 676	432 505	484 523	279 805	390 714	420 455
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	401 785	385 530	343 507	235 223	302 706	364 584
Renault	166 760	254 334	312 801	295 371	303 041	273 175	195 564	244 123	299 966
Renault Trafic II	-	-	-	106 414	82 489	70 332	39 659	58 583	64 618
Dacia	-	-	12 580	19 871	7 466	13 956	16 680	17 704	17 409
Renault-Dacia-Samsung⁽²⁾	166 760	254 334	325 381	421 656	392 996	357 463	251 903	320 410	381 993
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽³⁾	54 086	60 263	96 040	63 961	62 227	65 328	24 314	31 874	41 169
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	27	21	7	9	0	0
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽⁴⁾	-	231	391	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽⁴⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	878 320	887 749	907 321	556 031	742 998	843 617
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-	-

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

(2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia, puis en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors. Le Renault Trafic II est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni, et par Nissan en Espagne. Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en 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. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(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

En unités

	1980	1990	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011
Constructeurs étrangers									
Bugatti	-	-	-	5	72	82	38	0	0
Fiat	-	-	10 377	8 304	4 504	2 688	1 717	888	0
Heuliez-Opel	-	-	-	37 390	11 770	8 840	3 218	0	0
Lancia	-	-	2 265	5 713	4 238	4 068	1 996	1 561	0
Smart	-	-	101 365	77 015	102 588	140 072	115 469	97 373	103 560
Toyota	-	-	0	180 643	262 313	232 406	207 456	158 512	149 153
Voitures particulières	-	-	114 007	309 070	385 485	388 156	329 894	258 334	252 713
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	20 680	41 008	35 856	17 837	19 450	19 786
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	9 391	12 002	12 629	4 724	9 594	nd
Irisbus-Heuliez	-	-	-	291	458	404	407	451	nd
Irisbus	-	-	-	2 869	3 321	3 117	2 875	2 473	nd
Evobus	-	-	535	527	557	630	742	551	nd
Cars et bus	-	-	535	3 687	4 336	4 151	4 024	3 475	nd
TOTAL VÉHICULES ÉTRANGERS	-	-	164 680	342 828	442 831	440 792	356 479	290 853	287 819
Constructeurs français									
TOTAL VÉHICULES FRANÇAIS	-	-	3 183 681	3 206 180	2 573 023	2 128 186	1 691 214	1 938 528	2 007 070
Constructeurs français et étrangers									
TOTAL TOUS VÉHICULES	-	-	3 348 361	3 549 008	3 015 854	2 568 978	2 047 693	2 229 381	2 294 889

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011	En unités
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 251 010	1 140 562	1 164 017	1 272 385	1 243 841	
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 773 543	1 700 129	1 598 489	1 942 079	1 917 663	
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	1 446 242	1 977 885	2 498 283	3 024 553	2 840 691	2 762 506	3 214 464	3 161 504	
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 879 570	1 642 551	1 561 446	1 796 321	1 889 747	
Dacia	-	-	42 603	215 447	228 035	290 372	323 386	309 984	
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	181 027	189 302	192 288	276 169	243 365	
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 276 044	2 059 888	2 044 106	2 395 876	2 443 096	
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 300 597	4 900 579	4 806 612	5 610 340	5 604 600	
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-	
<i>dont production en France</i>	-	-	2 765 803	2 165 384	1 757 779	1 489 603	1 665 797	1 678 317	
Citroën	-	-	504 323	540 171	520 319	404 049	468 398	516 994	
Peugeot	-	-	1 094 756	835 167	708 459	657 226	722 214	716 461	
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	1 599 079	1 375 338	1 228 778	1 061 275	1 190 612	1 233 455	
Renault	-	-	1 166 724	790 046	529 001	428 328	475 185	444 862	
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	1 166 724	790 046	529 001	428 328	475 185	444 862	

(1) Lire les notes de la page 66.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2011

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		3 161 504	1 233 455	1 928 049
Citroën		1 243 841	516 994	726 847
	C-ZERO	3 377		3 377
	C1	88 575		88 575
	C2	10 403		10 403
	C3	340 007	193 702	146 305
	DS3	77 169	77 169	
	C4	396 073	134 620	261 453
	DS4	34 593	34 593	
	ZX	66 327		66 327
	XSARA	8 325		8 325
	C5	100 457	65 726	34 731
	DS5	4 424	4 424	
	C-CROSSER	7 135		7 135
	C6	1 029	1 029	
	C8	5 731	5 731	
	NEMO	14 770		14 770
	BERLINGO	85 446		85 446
Peugeot		1 917 663	716 461	1 201 202
	ION	3 257		3 257
	107	91 048		91 048
	206	439 290	92 939	346 351
	207	278 269	88 725	189 544
	307	67 174		67 174
	208	685	578	107
	308	198 045	198 045	
	RCZ	19 725		19 725
	3008	139 827	139 827	
	5008	74 469	74 469	
	405	282 399		282 399
	408	81 108		81 108
	407	734	734	
	508	131 658	114 768	16 890
	4007	6 957		6 957
	807	6 376	6 376	
	BIPPER	16 544		16 544
	PARTNER	80 098		80 098

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Renault-Dacia-Samsung		2 443 096	444 862	1 998 234
Renault		1 889 747	444 862	1 444 885
	TWINGO	141 618		141 618
	CLIO	473 511	136 382	337 129
	MODUS	48 590		48 590
	LOGAN	385 541		385 541
	SANDERO	97 073		97 073
	MEGANE	457 623	177 400	280 223
	LAGUNA	50 232	50 232	
	ESPACE	14 674	14 674	
	KANGOO	83 631	64 147	19 484
	TRAFIC	19 826		19 826
	MASTER	2 027	2 027	
	DUSTER	22 019		22 019
	FLUENCE	87 485		87 485
	DIVERS	5 897		5 897
Dacia		309 984	0	309 984
	LOGAN	80 876		80 876
	SANDERO	60 554		60 554
	DUSTER	168 554		168 554
Renault Samsung Motors		243 365	0	243 365
	SM3/FLUENCE	99 218		99 218
	LATITUDE	64 032		64 032
	QM5 (KOLEOS)	61 003		61 003
	SM7	8 488		8 488
	NEW SM7	10 624		10 624
TOTAL		5 604 600	1 678 317	3 926 283

Source : CCFSA.

La production mondiale des constructeurs français

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

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Citroën	49 034	93 259	192 238	213 549	236 830	138 864	180 462	193 224
Peugeot	127 428	81 439	186 917	218 956	247 693	140 941	210 252	227 231
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	432 505	484 523	279 805	390 714	420 455
Renault (y compris Trafic II ⁽²⁾)	166 760	254 334	312 801	385 530	343 507	235 223	302 706	364 584
Renault	166 760	254 334	312 801	303 041	273 175	195 564	244 123	299 966
Renault Trafic II ⁽²⁾				82 489	70 332	39 659	58 583	64 618
Dacia	-	-	12 580	7 466	13 956	16 680	17 704	17 409
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	166 760	254 334	325 381	392 996	357 463	251 903	320 410	381 993
Renault Trucks ⁽¹⁾	11 632	7 464	8 321	4 439	5 271	3 405	0	0
Divers	86	71	42	17	3	5	0	0
TOTAL	379 457	436 567	712 899	829 957	847 260	535 118	711 124	802 448
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	370 538	352 246	313 275	181 010	243 029	292 112
Citroën	-	-	53 561	63 887	67 348	33 037	42 882	48 540
Peugeot	-	-	67 629	66 012	52 675	26 348	38 514	42 115
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	121 190	129 899	120 023	59 385	81 396	90 655
Renault	-	-	240 985	217 891	187 978	118 215	161 633	201 457
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	240 985	217 891	187 978	118 215	161 633	201 457
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	8 321	4 439	5 271	3 405	0	0
Divers	-	-	42	17	3	5	0	0

(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 2011

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		420 455	90 655	329 800
Citroën		193 224	48 540	144 684
	C1	94		94
	C3	13 586	13 586	
	C4	5 329	5 329	
	NEMO	18 636		18 636
	BERLINGO	78 716		78 716
	JUMPY	29 625	29 625	
	JUMPER	47 238		47 238
Peugeot		227 231	42 115	185 116
	107	260		260
	206	10 163	4 963	5 200
	207	15 567		15 567
	208	9	7	2
	307	1	1	
	308	3 884	3 884	
	BIPPER	18 216		18 216
	PARTNER	87 270		87 270
	EXPERT	33 260	33 260	
	BOXER	58 601		58 601
Renault-Dacia-Samsung		381 993	201 457	180 536
Renault		364 584	201 457	163 127
	TWINGO	5 164		5 164
	CLIO	31 615	14 451	17 164
	MEGANE	6		6
	FLUENCE	2 089		2 089
	KANGOO	105 631	82 530	23 101
	TRAFIC	64 618		64 618
	MASTER	117 342	104 464	12 878
	DIVERS	38 119	12	38 107
Dacia		17 409		17 409
	LOGAN	17 409		17 409
TOTAL		802 448	292 112	510 336

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

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

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Renault Trucks ⁽¹⁾	39 475	50 493	87 719	57 788	60 057	20 909	31 874	41 169
<i>dont Mack Trucks</i>	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Divers ⁽²⁾	17 836	4	2	4	4	4	0	0
TOTAL	57 311	50 497	87 721	57 792	60 061	20 913	31 874	41 169
<i>dont production en France</i>	-	-	44 402	55 393	57 132	20 601	29 702	36 641
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	44 400	55 389	57 128	20 597	29 702	36 641
Divers ⁽²⁾	-	-	2	4	4	4	0	0

(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	2007	2008	2009	2010	2011
Renault Trucks ⁽¹⁾	2 979	2 306	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 084	2 537	2 938	-	-	-	-	-
<i>dont production en France</i>	-	-	2 938	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.
(2) Depuis le 01/01/1999, 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 2011

	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Porteurs				
Gamme intermédiaire: 7 à 16 t		7 999	7 815	184
	Midlum	7 999	7 815	184
Gamme haute: plus de 16 t		10 352	8 889	1 463
	Premium	3 858	3 602	256
	Magnum	158	158	-
	Kerax	3 778	3 355	423
	Lander	2 558	1 774	784
TOTAL PORTEURS RENAULT TRUCKS		18 351	16 704	1 647
Tracteurs routiers				
	Premium	16 222	13 562	2 660
	Magnum	3 644	3 644	-
	Kerax	1 240	1 240	-
	Lander	1 712	1 491	221
TOTAL TRACTEURS ROUTIERS RENAULT TRUCKS		22 818	19 937	2 881

Source: CCFA.

La production mondiale des constructeurs français

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

En unités

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011
Moins de 3,5 t	318 633	402 994	577 926	645 852	623 579	419 326	531 452	579 153
E	281 031	128 422	55 883	45 533	49 354	50 212	61 998	75 209
D	37 602	274 572	521 229	600 319	574 225	369 114	469 178	500 840
EL			814	0	0	0	276	3 104
De 3,5 t à moins de 5,1 t	60 824	33 573	134 973	184 105	223 681	115 793	179 672	223 181
E	14 675	1 961	1 724	0	14	17	0	0
D	46 149	31 612	133 249	184 105	223 667	115 776	179 672	223 181
De 5,1 t à 12 t	25 538	6 377	13 593	7 659	5 724	3 174	2 453	3 134
De 12 t à 16 t	12 541	8 251	5 009	4 212	4 562	2 483	3 066	3 504
De 16 t à 20 t	6 909	5 518	7 304	7 294	8 356	3 179	4 484	4 935
Plus de 20 t	3 054	3 650	6 255	10 678	10 690	3 437	5 543	6 892
Tracteurs routiers	9 269	11 278	20 998	27 949	30 729	8 639	16 328	22 818
Autocars - Autobus	3 084	2 548	2 938	-	-	-	-	-
D	3 035	2 548	2 606	-	-	-	-	-
G			332	-	-	-	-	-
EL	49			-	-	-	-	-
Total essence	295 706	130 383	57 607	45 533	49 368	50 229	61 998	75 209
Total diesel	144 097	343 806	710 243	842 216	857 953	505 802	680 724	765 304
Total électrique	49	0	814	0	0	0	276	3 104
Total GNV ou GPL			332	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	439 852	474 189	768 996	887 749	907 321	556 031	742 998	843 617

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

En unités

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2007	2008	2009	2010	2011
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	26 689	26 314	13 139	14 972	19 009
Peugeot	69 411	55 208	41 451	34 075	30 979	22 864	33 403	29 884
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103 229	78 150	70 900	60 764	57 293	36 003	48 375	48 893
Renault ⁽³⁾	30 420	56 245	60 320	69 515	69 804	68 996	67 844	88 296
TOTAL	133 649	134 395	131 220	130 279	127 097	104 999	116 219	137 189
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	91 874	112 254	80 729	98 042	97 352
Peugeot	27 002	18 537	70 443	87 932	113 638	73 525	97 608	105 486
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90 178	85 794	171 275	179 806	225 892	154 254	195 650	202 838
Renault	126 779	129 335	147 670	120 457	108 734	74 476	97 142	105 631
TOTAL	216 957	215 129	318 945	300 263	334 626	228 730	292 792	308 469
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	94 986	98 262	44 996	67 448	76 863
Peugeot	33 031	47 623	75 023	96 949	103 076	44 552	79 241	91 861
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56 844	79 832	136 980	191 935	201 338	89 548	146 689	168 724
Renault	40 508	84 681	104 811	203 024	172 502	101 412	148 404	181 960
Renault Trucks	-	-	8 321	4 439	5 271	3 405	0	0
Sovam-Etalmobil	86	71	42	17	3	5	0	0
TOTAL	97 438	164 584	250 154	399 415	379 114	194 370	295 093	350 684
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes								
Dacia	-	-	12 580		6 423	7 019	7 020	6 106

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

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Europe⁽¹⁾	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 777 968	2 266 279	2 120 054	2 331 256	2 239 833
dont : Union européenne ⁽²⁾	946 760	1 479 316	2 261 904	2 420 691	1 906 629	1 879 124	1 893 455	1 711 698
Allemagne	202 939	277 424	337 743	306 231	287 149	453 617	299 072	296 411
Autriche	35 775	36 175	41 510	43 406	43 189	47 424	50 767	53 685
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	165 486	168 273	158 251	182 241	169 058
Danemark	4 059	13 919	30 239	37 827	31 722	14 857	27 801	32 647
Espagne	100 640	297 846	556 934	519 017	326 495	299 407	302 663	242 557
Grèce		11 458	54 270	31 769	26 713	13 136	10 744	7 325
Italie	381 626	324 952	353 616	388 295	293 976	339 196	317 851	264 073
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	105 103	99 265	79 864	108 951	127 494
Portugal	14 729	59 459	68 375	57 473	55 084	39 309	58 750	40 936
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	376 050	262 015	225 536	280 244	230 494
Suède	13 060	18 001	31 473	38 209	18 121	9 556	16 691	16 495
10 nouveaux États membres				162 776	153 332	114 391	130 576	123 358
12 nouveaux États membres				321 102	266 698	161 382	176 330	164 337
dont : PECO/CEI ⁽³⁾	23 619	31 569	164 814	195 460	224 787	100 240	206 868	280 527
Hongrie		2 040	23 887	20 064	17 766	4 657	6 156	6 777
Pologne		806	59 093	54 784	53 025	39 977	53 521	44 251
Roumanie			7 520	148 290	103 502	42 841	41 804	35 349
Russie			6 042	139 576	177 610	80 682	158 018	217 917
dont : Suisse	51 821	43 832	45 654	40 352	38 812	38 840	50 740	50 150
dont : Turquie		13 069	148 264	108 890	87 572	96 204	168 456	184 505
Afrique	133 213	45 675	69 865	145 483	151 256	151 611	171 484	201 174
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	11 686	5 637	7 804	14 711	15 291
Maghreb	15 542	20 432	37 236	111 815	132 101	133 041	139 790	170 222
Nigeria	61 133	8 319	8 860	12 270	6 244	204	210	1 909
Amérique	145 204	29 360	230 270	471 245	483 777	391 503	559 780	634 508
dont : Argentine	11 899	516	97 605	121 282	122 942	93 781	149 746	189 560
Brésil			80 205	197 369	280 258	248 973	320 930	368 887
Colombie	11 885	9 112	16 659	5 819	2 807	3 510	6 329	7 146
Mexique		20	1 408	44 601	23 298	13 883	24 822	19 034
Asie⁽¹⁾	26 178	96 645	166 261	659 491	751 237	845 922	1 201 459	1 218 993
dont : Japon	883	14 264	15 976	11 785	9 910	5 098	12 346	12 001
Chine		3 960	54 334	211 457	180 179	278 739	392 569	435 130
Iran	12 836	29 852	45 722	199 701	358 694	365 277	516 121	538 004
Inde				16 934	17 592	3 892	4 488	12 100
Corée du Sud				120 013	104 028	133 977	157 824	112 161
Océanie	6 290	5 761	9 984	20 320	15 591	8 100	14 079	13 830
dont : Australie	2 398	820	2 765	15 063	10 762	4 937	9 761	8 928
TOTAL GÉNÉRAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	4 109 972	3 736 921	3 542 282	4 306 065	4 336 759
Petites collections	471 744	208 241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Europe⁽¹⁾	88 235	174 998	379 289	490 820	473 705	251 928	357 998	404 818
dont : Union européenne ⁽²⁾	74 382	156 268	312 421	448 562	411 784	224 591	312 293	344 414
Allemagne	17 490	23 581	50 081	60 927	59 809	38 001	46 406	52 459
Autriche	2 185	3 702	4 697	6 830	7 956	5 498	6 797	7 431
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	30 963	34 012	24 811	29 330	30 768
Espagne	71	44 110	57 516	63 691	40 419	17 026	28 263	29 001
Italie	26 207	19 923	35 910	45 457	41 408	34 731	39 690	38 409
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	19 729	20 926	11 097	13 848	17 061
Portugal	2 805	14 291	34 551	22 334	19 242	13 397	18 557	15 514
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	69 972	62 972	35 411	60 997	61 885
10 nouveaux États membres				45 694	49 057	20 802	28 891	37 428
12 nouveaux États membres				64 926	75 366	22 934	33 784	44 067
dont : PECO/CEI ⁽³⁾	361	2 781	25 100	13 392	20 370	4 042	16 121	24 544
Pologne	301	97	5 624	19 019	21 606	10 546	14 258	17 529
dont : Suisse	3 317	2 921	4 293	8 123	8 174	7 874	8 500	9 436
Afrique	75 802	18 320	16 074	24 055	30 466	27 146	27 769	29 007
dont : Maghreb	18 334	8 588	13 509	21 107	26 601	24 961	24 690	25 344
Amérique	5 875	5 453	36 682	59 664	68 808	55 553	85 810	112 910
dont : États-Unis	1 999	2 000	1 099					
Asie⁽¹⁾	6 930	11 302	8 260	7 481	7 356	3 804	5 632	6 302
Océanie	776	1 364	1 797	3 512	3 238	1 611	2 208	2 238
TOTAL GÉNÉRAL	178 126	213 502	444 516	586 686	585 270	340 931	480 430	556 356
Petites collections	39 428	12 207						

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

(2) Union européenne : 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays de 1995 à 2003, 25 pays de 2004 à 2005, 27 pays à partir de 2006.

(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 provenaient des Enquêtes Annuelles d'Entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations Élaboration des Statistiques Annuelles d'Entreprise (Esane), combinant à la fois des données administratives et des enquêtes.

Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le Service des Études et des Statistiques Industrielles (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.

L'introduction d'une nouvelle nomenclature économique, la prise en compte conjointe de données d'enquêtes et de données administratives (en particulier leur confrontation) ainsi que de nouvelles règles statistiques (donneurs d'ordre...) sont à l'origine d'une légère réduction du périmètre du secteur entre 2007 et 2008.

	Unités	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011 ⁽¹⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs employés ⁽²⁾	unités	320 922	216 848	190 830	173 621				
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)						148 898	144 717	137 527	140 000
Production en France	milliers			3 348	3 016	2 569	2 048	2 229	2 295
Production par personne				17,5	17,4	17,3	14,1	16,2	16,4
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	19 251	49 472	73 684	91 770	82 838	69 854	78 969	83 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 511	18 817	42 290	54 237		36 790	45 526	48 500
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0%	38,0%	57,4%	59,1%		52,7%	57,6%	58%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	5 883	10 650	13 282	13 456	10 076	7 423	10 112	11 000
Valeur ajoutée/chiffre d'affaires	%	30,6%	21,5%	18,0%	14,7%	12,2%	10,6%	12,8%	13,3%
Valeur ajoutée/par personne	milliers €	18	49	70	78	68	51	74	79
Charges sociales	millions €	1 452	1 860	2 153	2 597	2 271	2 015	2 302	
Charges sociales par personne	milliers €	4,5	8,6	11,3	15,0	15,3	13,9	16,7	
Rémunération	millions €	3 254	4 271	5 093	6 511	5 972	5 808	5 696	
Rémunération par personne	milliers €	10,1	19,7	26,7	37,5	40,1	40,1	41,4	
Frais de personnel	millions €	4 706	6 132	7 246	9 108	8 242	7 823	7 999	
Frais de personnel par personne	milliers €	14,7	28,3	38,0	52,5	55,4	54,1	58,2	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	80,0%	57,6%	54,6%	67,7%	81,8%	105,4%	79,1%	
Excédent brut d'exploitation	millions €	928	3 855	5 201	3 374	886	-1 174	1 340	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	15,8%	36,2%	39,2%	25,1%	8,8%	-15,8%	13,3%	
Charges financières	millions €	484	1 170	1 178	874		4 038	2 861	
Charges financières/VA	%	8,2%	11,0%	8,9%	6,5%		54,4%	28,3%	
Produits financiers	millions €	207	1 095	2 508	1 851		3 444	2 191	
Produits financiers/VA	%	3,5%	10,3%	18,9%	13,8%		46,4%	21,7%	
Résultat financier	millions €	-276	-74	1 330	977		-594	-671	
Résultat financier/VA	%	-4,7%	-0,7%	10,0%	7,3%		-8,0%	-6,6%	
Capacité d'autofinancement	millions €	638	2 918	5 499	3 504		-2 218	S	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,8%	27,4%	41,4%	26,0%		-29,9%	S	
Résultat net comptable	millions €	-26	969	2 851	160	-3 702	-4 900	293	
Résultat net comptable/CA	%	-0,1%	2,0%	3,9%	0,2%	-4,5%	-7,0%	0,4%	
Investissements	millions €	1 018	3 139	3 807	2 545				
Investissements corporels bruts hors apports	millions €						1 983	2 048	2 500
Investissements/CA	%	5,3%	6,3%	5,2%	2,8%		2,8%	2,6%	3,0%
Investissements/VA	%	17,3%	29,5%	28,7%	18,9%		26,7%	20,3%	22,7%

S = Donnée soumise au secret statistique.

(1) Estimations du CCFA.

(2) Jusqu'en 2007, il s'agit de l'effectif employé: effectif salarié moyen, corrigé du solde des effectifs pris en location (intérim) et donnés en location.

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, puis à partir de 2008, du nouveau Système d'Informations sur les Entreprises (Esane).

En 1993, la nomenclature française d'activité (NAF1), 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.

Depuis 2008, cette nomenclature a évolué vers la NAF2, toujours harmonisée au niveau européen : ont été notamment ajoutés aux équipementiers automobiles les fabricants de matériels électriques pour moteurs et véhicules, ainsi que les fabricants de sièges pour véhicules automobiles.

Les entreprises classées dans ce nouveau secteur « fabrication d'équipements automobiles » ne constituent toutefois pas l'ensemble des fournisseurs de l'industrie automobile. Il faudrait leur ajouter, entre autres, les producteurs de verre, de pneus et de fermetures et ressorts automobiles...

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

	Unités	1980	1990	2000	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011 ⁽²⁾
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprises (>20p. jusqu'en 2007)	unités	320	320	243	192	653	565	639	
Effectifs employés ⁽³⁾	unités	143 347	112 963	94 171	73 110				
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)						73 210	64 881	61 759	60 000
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	5 637	14 452	17 766	18 149	20 464	14 898	16 056	17 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	1 301	4 018	7 512	8 676		7 056	7 866	
Part du chiffre d'affaires exporté	%	23,1 %	27,8 %	42,3 %	47,8 %		47,4 %	49,0 %	
Part de la production exportée (source FIEV)						53%	54%	51%	53%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	2 251	4 530	4 643	4 276	4 403	3 479	3 885	
Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT)	%	39,9%	31,3%	26,1%	23,6%	21,5%	23,4%	24,2%	
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	16	40	49	58	60	54	63	
Charges sociales	millions €	503	867	902	880	1 046	939	937	
Charges sociales par personne	milliers €	3,5	7,7	9,6	12,0	14,3	14,5	15,2	
Rémunération	millions €	1 239	2 060	2 213	2 086	2 489	2 300	2 302	
Rémunération par personne	milliers €	8,6	18,2	23,5	28,5	34,0	35,4	37,3	
Frais de personnel	millions €	1 742	2 926	3 115	2 967	3 535	3 239	3 239	
Frais de personnel par personne	milliers €	12,2	25,9	33,1	40,6	48,3	49,9	52,4	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	77,4%	64,6%	67,1%	69,4%	80,3%	93,1%	83,4%	
Excédent brut d'exploitation	millions €	418	1 337	1 206	1 014	541	7	412	
Excédent brut d'exploitation / VA	%	18,6%	29,5%	26,0%	23,7%	12,3%	0,2%	10,6%	
Charges financières	millions €	186	387	440	262		171	177	
Charges financières/VA	%	8,2%	8,5%	9,5%	6,1%		4,9%	4,6%	
Produits financiers	millions €	36	213	337	268		226	217	
Produits financiers/VA	%	1,6%	4,7%	7,3%	6,3%		6,5%	5,6%	
Résultat financier	millions €	-150	-174	-103	5		55	40	
Résultat financier/VA	%	-6,7%	-3,8%	-2,2%	0,1%		1,6%	1,0%	
Capacité d'autofinancement	millions €	237	883	889	697		-46	341	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,5%	19,5%	19,2%	16,3%		-1,3%	8,8%	
Résultat net comptable	millions €	54	400	-92	141	-248	-427	-17	
Résultat net comptable/CA	%	1,0%	2,8%	-0,5%	0,8%	-1,2%	-2,9%	-0,1%	
Investissements	millions €	328	899	1 024	485				
Investissements corporels bruts hors apports	millions €						1 117	413	
Investissements/CA	%	5,8%	6,2%	5,8%	2,7%		7,5%	2,6%	
Investissements/VA	%	14,6%	19,8%	22,0%	11,3%		32,1%	10,6%	

(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 Fédération des Industries des Equipements pour véhicules (FIEV).

(3) Effectif employé : effectif salarié moyen, corrigé du solde des effectifs pris en location (intérim) et donnés en location.

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	2007	2008	2009	2010	2011
Citroën	270 983	266 822	261 508	281 480	295 431	346 437	328 146	323 076
Peugeot ⁽¹⁾	414 335	498 481	397 547	373 303	364 523	391 944	400 663	369 761
Dacia				32 641	43 525	61 217	104 641	88 980
Renault	759 312	639 440	602 415	459 349	463 019	517 093	497 820	455 705
Divers France	56	146	63	68	33	73	54	752
TOTAL FRANCE⁽²⁾	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 146 841	1 166 531	1 316 764	1 331 324	1 238 274
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 959	10 316	11 732	13 033	16 232
Audi	17 455	32 762	34 937	48 121	47 871	49 109	50 936	58 970
BMW	17 239	29 580	31 576	49 602	49 194	43 414	46 074	46 305
Chevrolet				8 971	9 156	21 074	21 247	23 708
Chrysler	16	4 084	4 827	4 014	2 485	1 085	880	184
Daihatsu	-	0	1 043	2 848	1 853	1 914	1 083	217
Dodge				2 867	2 564	1 358	857	147
Fiat	53 147	128 822	95 983	53 119	73 504	82 290	72 717	57 326
Ford	68 426	159 575	117 061	103 078	112 128	133 079	114 810	115 357
Honda	8 293	14 002	8 716	15 653	12 382	14 669	11 251	8 793
Hyundai	-	0	11 019	26 835	18 454	21 516	18 785	20 204
Jaguar	269	1 290	1 939	1 567	1 678	1 169	1 126	1 001
Jeep	-	3 824	3 001	4 894	2 278	1 183	1 177	2 637
Kia	-	0	2 631	15 476	15 750	21 164	24 056	27 961
Lada	13 069	15 758	1 867	622	176	98	346	405
Lancia	6 801	18 225	5 864	4 260	4 765	4 839	3 368	4 000
Land Rover	237	3 611	7 570	7 480	3 177	2 419	2 735	4 317
Mazda	13 021	18 563	6 366	14 529	13 473	13 096	10 232	6 509
Mercedes	14 430	28 605	43 389	61 755	51 584	50 927	45 612	43 545
Mini	-	-	-	16 041	19 015	17 777	18 007	21 702
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	5 463	2 571	2 131	3 514	4 386
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	32 821	38 302	46 070	54 351	72 212
Opel	32 709	113 490	133 576	99 680	89 790	89 265	94 877	94 102
Porsche	1 060	1 297	825	2 879	1 645	2 112	2 073	2 734
Rover	20 690	41 147	13 474	13	0	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	3 369	3 174	1 585	574	377
Santana	-	1 746	4 231	183	144	99	27	3
Seat	306	48 052	40 562	37 996	34 774	38 364	30 645	33 268
Skoda	1 636	1 825	11 570	18 367	17 399	19 003	18 533	21 185
Smart	-	-	6 645	8 062	8 669	7 920	6 408	6 810
Ssangyong	-	0	19	3 878	595	472	451	560
Subaru	-	0	2 312	1 791	1 234	1 405	1 146	831
Suzuki	-	0	11 355	30 874	25 353	29 056	22 070	19 233
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	103 460	92 279	90 320	67 311	70 192
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	142 634	144 506	150 392	146 538	163 584
Volvo	8 207	12 415	6 777	13 772	11 001	12 007	11 841	15 192
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	428 516	904 241	872 351	962 831	924 838	985 634	920 345	965 955
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 109 672	2 091 369	2 302 398	2 251 669	2 204 229
dont Transit Temporaire	-	-	-	45 129	41 086	33 727	39 011	38 421
TOTAL FRANCE (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	54,4 %	55,8 %	57,2 %	59,1 %	56,2 %
TOTAL ÉTRANGER (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	45,6 %	44,2 %	42,8 %	40,9 %	43,8 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 570 764	5 393 045	5 240 411	5 386 007	5 440 856
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,6	2,6	2,3	2,4	2,5

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	768 538	781 720	766 764	806 398	799 058
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,7	1,7	2,1	1,9	1,9

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.

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Citroën	24 158	111 881	138 628	217 725	239 593	256 454	243 841	238 010
Peugeot ⁽¹⁾	65 199	189 322	206 153	276 877	278 689	295 599	307 518	228 634
Dacia				21 603	33 846	35 483	53 737	73 642
Renault	45 862	205 374	257 909	332 703	369 788	377 769	352 530	316 841
TOTAL FRANCE ⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	848 908	921 916	965 305	957 626	917 127
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	12 132	9 079	8 307	8 432	11 187
Audi	19 591	13 495	25 901	42 496	43 243	44 403	45 201	49 615
BMW-Mini	-	8 271	21 065	47 783	52 348	46 578	50 906	54 738
Chrysler-Dodge-Jeep	-	-	4 161	11 069	7 135	3 536	2 863	2 876
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	33 054	42 262	35 445	28 240	19 441
Ford	1 833	56 331	58 896	77 414	96 417	98 745	89 334	88 850
Honda			413	10 442	7 298	6 575	5 029	3 360
Hyundai	-	-	5 510	22 961	12 675	11 099	13 174	14 536
Kia			1 200	12 168	12 025	12 750	15 428	18 996
Land Rover	-	2 980	5 656	7 330	3 138	2 368	2 637	4 095
Mazda	-	5 200	3 204	9 480	8 615	8 519	6 768	4 671
Mercedes	10 635	15 676	30 007	55 140	46 859	46 125	41 460	39 645
Mitsubishi	-	1 623	3 227	4 730	2 053	1 370	3 102	4 249
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	21 858	26 832	30 361	35 092	50 108
Opel	6 178	28 218	63 726	72 605	64 629	59 335	63 751	64 617
Rover	-	4 419	7 480	5	0	0	0	0
Seat	-	14 367	27 861	32 128	30 402	33 170	25 462	28 922
Skoda	-	-	7 741	15 146	15 548	15 362	14 781	16 531
Suzuki	-	-	3 165	17 544	14 240	13 282	9 263	9 044
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	64 843	55 623	43 266	35 744	38 576
Volkswagen	-	50 975	89 487	119 077	129 683	123 629	118 702	129 026
Volvo	1 198	4 097	4 786	12 717	10 590	11 799	11 614	14 937
TOTAL ÉTRANGER ⁽²⁾	50 815	255 477	443 774	714 153	699 064	663 190	635 547	679 028
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 563 061	1 620 980	1 628 495	1 593 173	1 596 155
dont Transit Temporaire	-	-	-	37 622	36 542	30 759	34 432	33 788
Part des immatriculations diesel	9,9 %	33,0 %	49,0 %	74,1 %	77,5 %	70,7 %	70,8 %	72,4 %
TOTAL FRANCE en %	72,7 %	66,5 %	57,6 %	54,3 %	56,9 %	59,3 %	60,1 %	57,5 %
TOTAL ÉTRANGER en %	27,3 %	33,5 %	42,4 %	45,7 %	43,1 %	40,7 %	39,9 %	42,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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

En unités

	1980	1990	2000	2007 ⁽³⁾	2008	2009	2010	2011
Citroën	53 245	80 958	77 048	71 901	78 593	66 833	70 838	75 876
Peugeot ⁽¹⁾	58 986	60 813	74 950	81 050	82 256	66 436	72 228	72 071
Dacia				2	53	5 237	5 434	5 298
Renault	116 602	162 549	139 752	150 532	144 750	116 498	135 591	137 360
Divers France	256	415	40	488	460	532	528	486
TOTAL FRANCE	229 089	304 735	291 790	303 973	306 112	255 536	284 619	291 091
Fiat	8 326	10 139	25 253	33 071	36 403	32 373	34 659	37 152
Ford	9 099	16 080	18 110	26 458	24 765	20 197	20 437	20 473
Hyundai	-	-	588	996	659	374	237	182
Isuzu	-	-	108	2 280	1 950	1 711	1 961	1 904
Iveco	2 941	11 543	16 534	18 828	17 845	10 505	11 610	12 954
Land Rover	645	2 718	1 857	1 218	1 211	1 078	1 550	1 489
Mazda	579	1 067	916	760	620	424	482	424
Mercedes	5 495	11 156	23 139	23 422	22 509	16 929	19 051	20 073
Mitsubishi	-	-	3 392	3 766	2 916	2 111	2 639	2 776
Nissan	861	5 063	5 197	10 050	8 449	6 498	7 307	9 616
Opel	664	2 408	7 561	12 646	11 606	6 772	7 195	7 560
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	6 204	7 019	4 348	4 013	4 115
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 178	13 713	11 506	13 249	14 895
TOTAL ÉTRANGER ⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	157 489	154 161	118 450	132 993	138 163
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	461 462	460 273	373 986	417 612	429 254
TOTAL FRANCE en %	82,4 %	77,4 %	70,3 %	65,9 %	66,5 %	68,3 %	68,2 %	67,8 %
TOTAL ÉTRANGER en %	17,6 %	22,6 %	29,7 %	34,1 %	33,5 %	31,7 %	31,8 %	32,2 %

(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	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011
Citroën	324 228	347 780	338 556	353 381	374 024	413 270	398 984	398 952
Peugeot	473 321	559 294	472 497	454 353	446 779	458 380	472 891	441 832
Dacia				32 643	43 578	66 454	110 075	94 278
Renault	875 914	801 989	742 167	609 881	607 769	633 591	633 411	593 065
TOTAL FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 450 814	1 472 643	1 572 300	1 615 943	1 529 365
Fiat	61 473	138 961	121 236	86 190	109 907	114 663	107 376	94 478
Ford	77 525	175 655	135 171	129 536	136 893	153 276	135 247	135 830
Land Rover	882	6 329	9 427	8 698	4 388	3 497	4 285	5 806
Mercedes	19 925	39 761	66 528	85 177	74 093	67 856	64 663	63 618
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	42 871	46 751	52 568	61 658	81 828
Opel	33 373	115 898	141 137	112 326	101 396	96 037	102 072	101 662
Rover	20 812	41 343	13 564	13	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	38 432	35 150	38 813	31 080	33 966
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	109 664	99 298	94 668	71 324	74 307
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	155 812	158 219	161 898	159 787	178 479
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	1 120 320	1 078 999	1 104 084	1 053 338	1 104 118
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 571 134	2 551 642	2 676 384	2 669 281	2 633 483
TOTAL FRANCE en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	56,4 %	57,7 %	58,7 %	60,5 %	58,1 %
TOTAL ÉTRANGER en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	43,6 %	42,3 %	41,3 %	39,5 %	41,9 %

(1) 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.

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	16 843	19 359	12 158	10 908	14 343
TOTAL FRANCE	18 312	20 738	20 992	16 971	19 472	12 295	10 964	14 399
DAF	1 881	3 460	4 365	5 995	6 579	3 752	4 464	6 240
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 385	5 838	4 120	4 003	4 980
MAN	327	1 433	3 498	5 171	5 530	3 630	2 729	4 765
Mercedes	8 014	9 500	9 976	8 879	9 610	5 482	5 229	7 087
Scania	1 389	2 711	4 963	4 200	4 156	2 176	2 553	3 670
Volvo	3 724	4 647	6 739	5 522	5 739	3 615	3 938	5 825
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	35 568	38 032	23 238	23 257	32 964
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	52 539	57 504	35 533	34 221	47 363
TOTAL FRANCE en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	32,3 %	33,9 %	34,6 %	32,0 %	30,4 %
TOTAL ÉTRANGER en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	67,7 %	66,1 %	65,4 %	68,0 %	69,6 %

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
TOTAL	-	-	59 056	55 012	54 586	49 452	55 591	57 152
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,0	0,9	1,4	1,6	1,2

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

En unités

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
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⁾	-	-	-	2 861	2 914	3 092	2 412	2 843
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	974	1 346	1 851	1 433	1 681
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	550	527	658	559	515
Bova	-	-	-	262	155	150	116	86
Temsa	-	-	-	343	284	384	309	272
Van Hool	57	250	230	151	157	117	169	175
Autres	-	-	-	349	272	412	384	634
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	5 491	5 655	6 664	5 382	6 206

(1) Groupe Irisbus : Irisbus, Irisbus-Heuliez, 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	2005	2010
Union européenne 27 pays	-	-	525	552
Union européenne 15 pays à partir de 1995	380	473	577	587
12 nouveaux pays entrants	-	-	333	421
Allemagne	450	529	593	545
Belgique	363	463	531	562
Espagne	276	430	569	610
France	446	520	596	599
Italie	412	541	656	688
Royaume-Uni	379	474	567	570
Suède	400	445	507	525
Pologne	117	229	378	509
Turquie	27	65	111	142
Canada	559	562	584	619
États-Unis	708	759	819	814
Corée du sud	25	177	315	359
Japon	375	527	586	592
Argentine	173	167	182	222
Bésil	86	89	121	153
Chine	3	8	21	47
Inde	3	6	13	16

Source: CCFa.

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2012)

	En milliers	
	Toutes énergies	Diesel
VOITURES PARTICULIÈRES (VP)		
5CV et moins	13 628	7 464
6CV à 10CV	16 375	10 673
11CV et plus	1 547	728
Total voitures particulières (VP)	31 550	18 865
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 698	3 232
De 2,5 t à 3,5 t	2 169	2 147
De 3,6 t à 5 t	13	12
TOTAL VUL jusqu'à 5 t	5 880	5 391
Total véhicules légers (VP + VUL)	37 430	24 256
VÉHICULES INDUSTRIELS (VI) DE PLUS DE 5 T		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	80	80
De 12 t à moins de 16 t	50	50
De 16 t à moins de 20 t	117	117
20 t et plus	98	98
Total porteurs	345	345
Tracteurs routiers		
	206	206
Total véhicules industriels (VI)	551	550
Autocars et autobus		
	86	83
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	637	633
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 517	6 025
TOTAL TOUS VÉHICULES	38 067	24 889

Source: estimations CCFa.

MOTORISATION

	unité	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011 (1)
Ménages non motorisés	%	29,2 %	23,2 %	19,7 %	17,6 %	17,3 %	16,8 %	16,5 %	16,5 %
Ménages motorisés	%	70,8 %	76,8 %	80,3 %	82,4 %	82,7 %	83,2 %	83,5 %	83,5 %
Ménages monomotorisés	%	54,3 %	50,5 %	50,7 %	46,6 %	46,9 %	47,5 %	47,6 %	48,2 %
Ménages bimotorisés	%	14,8 %	23,0 %	25,4 %	30,3 %	30,5 %	30,5 %	30,7 %	30,5 %
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7 %	3,3 %	4,2 %	5,5 %	5,3 %	5,2 %	5,2 %	4,8 %
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	8,2	8,1	8,0	8,0	8,1
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,9	4,9	4,9	5,0	5,1
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	61,9	61,9	59,6	58,9	57,8
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	12 198	12 015	11 793	11 755	11 515
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 832	8 658	8 176	8 108	7 897
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	15 590	15 106	14 819	14 542	14 265
TRAFIC INTÉRIEUR DE VOYAGEURS									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	482,3	617,3	754,4	812,0	800,0	802,9	810,8	812,7
En autocars-autobus	milliards voy.-km	37,4	40,7	42,0	45,3	48,4	48,8	49,9	51,1
TRAFIC TOTAL	milliards voy.-km	588,0	743,3	892,2	965,8	962,6	964,8	974,0	981,2
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,5	89,3	88,8	88,1	88,3	88,4	88,0
ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC									
En véhicules particuliers	%	-	+2,6	+0,6	+1,3	-1,5	+0,4	+1,0	+0,2
En autocars-autobus	%	-	+2,7	+2,7	+4,8	+6,8	+0,7	+2,2	+2,4

(1) Provisoire.

Sources: PARCAUTO TNS-Sofres, calculs IFSTTAR-ADEME, Insee et SOeS.

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

	En milliers								
	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012	
VOITURES PARTICULIÈRES (VP)									
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 323	12 537	12 946	13 351	13 628	
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 864	16 789	16 583	16 422	16 375	
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 513	1 523	1 521	1 528	1 547	
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	30 700	30 850	31 050	31 300	31 550	
dont diesel	730	3 265	9 261	15 922	16 753	17 458	18 165	18 865	
VÉHICULES UTILITAIRES (VU)									
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 680	5 720	5 750	5 809	5 867	
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	10	10	10	11	13	
De 5 t à 20 t	250	334	287	259	253	250	246	247	
20 t et plus	26	41	46	86	89	91	93	98	
Tracteurs routiers	129	160	210	215	206	202	199	206	
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	6 250	6 278	6 303	6 358	6 431	
dont diesel	976	2 342	4 202	5 410	5 538	5 632	5 777	5 941	
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	83	84	85	86	86	
TOTAL TOUS VÉHICULES	20 990	27 758	33 090	37 033	37 212	37 438	37 744	38 067	
dont diesel	1 763	5 675	13 543	21 413	22 373	23 172	24 025	24 889	

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	2007	2008	2009	2010	2011
CONSOMMATION DE CARBURANTS									
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé – ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	26	0			
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	13 037	12 054	10 871	9 501	8 582
Super sans plomb 95-E10	millions de litres						727	1 379	1 754
Total essences	millions de litres	24 223	24 276	18 253	13 063	12 054	11 598	10 880	10 337
Gazole	millions de litres	11 415	20 664	32 373	39 004	38 849	38 913	39 749	40 327
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	35 638	44 940	50 627	52 067	50 902	50 510	50 629	50 664

Source: CPDP.

	Unités	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
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	–	–	–	–	–
Taxes en %	%	57	74	71	–	–	–	–	–
Super sans plomb 98	euros/litre	–	0,79	1,11	1,31	1,39	1,24	1,38	1,54
Taxes en %	%	–	71	69	63	60	65	60	56
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,28	1,36	1,21	1,35	1,51
Taxes en %	%	57	74	69	63	61	66	61	57
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	1,10	1,27	1,00	1,15	1,34
Taxes en %	%	46	61	62	55	50	59	54	49

Source: SOeS.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2011

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011 ⁽¹⁾	Variation 2011-1990	Variation 2011-2010
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE										
SO ₂	143	117	23	4	4	1	1	1	-99 %	–
CO ₂	6 394	4 554	2 597	1 462	924	775	697	581	-91 %	-17 %
NO _x	1 155	1 073	931	771	652	604	594	566	-51 %	-5 %
COVNM	1 080	817	513	264	154	131	111	91	-92 %	-18 %
Plomb	3 868	1 131	10	2	2	2	2	2	-100 %	–
PM10: particules	89	103	91	75	66	62	64	61	-31 %	-5 %

AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE

En millions de tonnes

CO ₂	111	120	127	129	120	119	121	120	8 %	-1 %
-----------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------

(1) Estimations pour l'année 2010.

Source: données CITEPA/Secten: mise à jour avril 2012.

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

En millions de tonnes de CO₂

	1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 ⁽¹⁾
Production énergie	67	58	64	68	64	64	62	60	60	51
Industries	111	105	106	103	101	98	94	81	87	86
Résidentiel/tertiaire	85	87	89	96	90	84	90	89	90	74
Transports	118	127	135	136	135	133	127	125	127	126
dont route	111	120	127	129	128	127	120	119	121	120
dont autres transports	6,9	7,1	8,0	6,9	6,6	6,4	6,3	6,2	6,1	6,3
Agriculture/sylviculture	9,4	9,8	10,1	10,4	10,2	9,7	10,6	9,9	9,5	8,4
TOTAL HORS UTCF⁽²⁾	390	386	403	413	401	390	383	365	372	346
UTC ⁽²⁾	-24	-33	-32	-48	-52	-52	-52	-44	-40	-40
TOTAL AVEC UTCF⁽²⁾	366	353	371	365	349	338	332	320	332	305

(1) Estimations pour l'année 2010.

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

Source: CITEPA/CORALIE/format Secten édition avril 2012.

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

En grammes de CO₂/km

	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
France										
Essence	177	168	162	159	155	153	141	131	130	129
Diesel	175	155	149	149	147	148	139	134	130	127
TOTAL	176	162	153	152	149	149	140	133	130	127
Union européenne 15 pays										
TOTAL	186	171	162	161	161	159	154	146	141	136

Source: ADEME.

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

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

En millions d'euros et en variation annuelle en %

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile
Exportations (FAB)							
1986	7 286	701	658	6 560	15 204	129	15 333
1990	10 818	846	988	9 919	22 571	490	23 060
1995	11 343	769	2 609	11 357	26 078	441	26 519
2000	19 828	2 146	2 328	18 213	42 515	1 125	43 640
2005	26 187	2 630	2 669	19 543	51 031	1 571	52 602
2010	15 241	1 684	2 330	20 361	39 616	1 051	40 667
2011	16 003	2 066	2 508	21 865	42 442	1 021	43 463
Importations (CAF)							
1986	5 534	871	1 115	3 520	11 040	284	11 323
1990	9 813	1 467	1 564	5 596	18 439	638	19 077
1995	10 838	1 189	2 903	6 687	21 616	349	21 965
2000	16 961	1 997	2 695	11 024	32 678	959	33 637
2005	20 671	2 969	3 285	15 897	42 822	765	43 587
2010	22 380	2 901	2 440	15 254	42 975	1 196	44 171
2011	24 638	2 986	3 048	16 581	47 252	1 087	48 339
Soldes (exportations - importations)							
1986	+1 752	-170	-457	+3 040	+4 165	-155	+4 010
1990	+1 005	-621	-576	+4 323	+4 131	-148	+3 983
1995	+505	-420	-293	+4 670	+4 462	+92	+4 554
2000	+2 867	+149	-367	+7 189	+9 837	+166	+10 003
2005	+5 517	-338	-616	+3 646	+8 208	+807	+9 015
2010	-7 139	-1 217	-110	+5 107	-3 359	-144	-3 504
2011	-8 634	-921	-540	+5 284	-4 810	-66	-4 876
Taux de couverture (exportations/importations x100)							
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
2010	68	58	95	133	92	88	92
2011	65	69	82	132	90	94	90

FAB (franco à bord): valeur transactionnelle de la marchandise, y compris les coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.
CAF (coût, assurance, fret): valeur transactionnelle de la marchandise majorée des coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.
Source: données des Douanes traitées par le CCFA.

PRODUITS DES TAXES SPÉCIFIQUES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

En millions d'euros

	1980	1990	2000	2007	2008	2009	2010	2011
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	33 742	34 619	32 250	32 324	35 332
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	3 900	3 933	4 018	4 126	4 276
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 939	1 968	1 917	1 919	2 076
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	0	0	0	0	0
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	1 140	1 086	1 098	992	928
Les taxes à l'essieu	59	75	223	216	226	172	168	170
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 163	1 435	1 201	1 255	1 572
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	526	521	528	539	577
Redevances domaniales	-	30	132	169	174	180	186	193
TOTAL	11 079	27 716	38 136	42 795	43 962	41 364	41 509	45 124
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	8 838	9 078	9 305	9 700	10 106

(1) Montant pour l'année 1998.
Sources: Direction générale des impôts, CCFA, 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 motocycle (CSIAM)

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

Comité d'organisation des salons internationaux de l'automobile, du cycle, du motocycle et des sports (AMC Promotion)

39, avenue Franklin-Roosevelt – 75008 Paris
Tél. : 01 56 88 22 40 – Télécopie : 01 42 56 50 80
www.amcpromotion.com

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

Groupement pour l'amélioration des liaisons dans l'automobile (GALIA)

96, avenue du Général-Leclerc
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 41 31 68 68 – Télécopie : 01 41 31 68 60
www.galia.com

Plateforme de la Filière Automobile (PFA)

96, avenue du Général-Leclerc
92154 Boulogne-Billancourt Cedex
Tél. : 01 41 31 68 68 – Télécopie : 01 41 31 68 60
www.pfa-auto.fr

Syndicat des véhicules de loisirs (UNIVDL)

3, rue des Cordelières – 75013 Paris
Tél. : 01 43 37 86 61 – Télécopie : 01 45 35 07 39
www.univdl.fr

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)

9, rue de Berri – 75008 Paris
Tél. : 01 44 13 37 17 – Télécopie : 01 46 25 02 62
www.unionroutiere.fr

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

BP 212 - 91311 Montlhéry cedex
Tél. : 01 69 80 17 00 – Télécopie : 01 69 80 17 17
www.utac.com

LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA)

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

Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (OICA)

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

LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

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

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. : 0821 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

Association pour le développement du transport et de la mobilité électriques France (AVERE France)

14-16 rue de la Tour des Dames
75 009 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60
www.avere-france.org

Fondation sécurité routière

www.fondationsecuriteroutiere.org

Groupe d'Etudes 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

IDforCAR

Technocampus EMC2 - ZI du Chaffault
44340 Bouguenais
Tél. : 02 28 44 36 50 – Télécopie : 02 99 34 10 61
www.id4car.org

Institut Français du Pétrole Energies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois Préau
92852 Rueil Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 00 – Télécopie : 01 47 52 70 00
www.ifpennergiesnouvelles.fr

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)

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.ifsttar.fr

Siège de l'IFSTTAR
Boulevard Newton
Champs sur Marne
F77447 Marne la vallée Cedex 2

Lyon Urban Trucks&Bus (LUTB)

c/o CCI de Lyon
Place de la Bourse
69289 Lyon Cedex 02
Tél. : 04 72 40 57 00 – Télécopie : 04 72 40 58 60
www.lutb.fr

PÔLE MOV'EO

Technopôle du Madrillet

50, rue Ettore Bugatti
76800 Saint Etienne du Rouvray
Tél. : 02 35 65 78 20 – Télécopie : 02 35 34 64 97
www.pole-moveo.org

PÔLE VÉHICULE DU FUTUR

Siège social : Étupes
Centre d'affaires Technoland

15, rue Armand Japy
25461 Etupes Cedex

Secrétariat Général : Mulhouse
Technopole de Mulhouse
BP 2118 – 40, rue Marc Seguin
68060 Mulhouse Cedex
Tél. : 03 89 32 76 44 – Télécopie : 03 89 32 76 45
www.vehiculedefutur.com

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 communications, 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



2012

PARIS

MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

29 SEPT - 14 OCT

LE FUTUR, MAINTENANT.



10H-20H — NOCTURNES JEUDI & VENDREDI JUSQU'À 22H

Paris expo Porte de Versailles

BILLETS EN VENTE — MAGASINS AUCHAN, CARREFOUR, CORA, E.LECLERC, FNAC,
GALERIES LAFAYETTE, GÉANT, SYSTÈME U, VIRGIN MEGASTORE

www.mondial-automobile.com

#MondialAuto
www.facebook.com/mondial.automobile

