L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Analyse et statistiques 2013

5,6 millions

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

5,4 milliards d'euros

BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2010

78%

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

9,5%

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

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

SOMMAIRE

ÉDITORIAL - 01
Patrick Blain, président du CCFA

ANALYSE ET FAITS

MONDE - 04
- Production
- Marchés
- Échanges

EUROPE - 12
- Les marchés par type, par pays, par groupe, etc.
- Le parc de voitures particulières
- L'industrie automobile

FRANCE - 22
- Les constructeurs français : implantation, production, débouchés, facteurs de compétitivité de l'industrie automobile française, la filière automobile face à la crise, le financement de l'industrie automobile, l'industrie dans les régions, etc. NOUVEAU
- L'industrie en France : recherche et développement, les pôles de compétitivité, le commerce extérieur, etc. NOUVEAU
- Les marchés : diesel, carrosserie, occasion, DOM, etc.
- Utilisation : taux de motorisation, circulation routière et émissions de CO_2, transports intérieurs de voyageurs et de marchandises, coût de la mobilité voyageurs et marchandises, etc.
- Dépenses : indices de prix par mode de transport : voyageurs et marchandises, consommation, financement, etc.
- Impacts économiques et emploi : distribution, fournisseurs, etc.

STATISTIQUES

MONDE - 58
EUROPE -61 NOUVEAU
FRANCE - 70

Cette brochure a été conçue par le CCFA, 2, rue de Presbourg, 75008 Paris – Téléphone : 33 1 49 52 51 00 – Télécopie : 33 1 47 23 74 73 – Site Internet : www.ccfa.fr – E-mail : ccfa@ccfa.fr – Conception, réalisation : BABEL – Crédits photo : (couverture) Dominique Pizzalla / médiathèque PSA, Philippe Stroppa/ photothèque Renault, Peugeot, Citroën, Renault, Renault Trucks. Ce document utilise du papier Print speed laser, certifié PEFC (Programme for the endorsement of Forest Certification), garantissant la gestion durable des forêts – Il a été imprimé par un imprimeur Imprim'vert, c'est-à-dire qui s'est engagé à ne plus utiliser de produits toxiques et à sécuriser la collecte, le stockage et le traitement des produits et déchets dangereux.

ÉDITORIAL

PATRICK BLAIN,
Président du CCFA

En 2012, malgré le contexte de crise automobile européenne et les menaces spécifiques qui pèsent sur elle, l'industrie automobile française reste tournée vers l'avenir. Elle continue à investir, restructure sa filière industrielle en France et se développe au-delà de l'Europe de l'Ouest.

Madame, Monsieur,

Depuis la mi-2009, l'économie mondiale a retrouvé un rythme rapide d'expansion. En 2012, l'industrie automobile a atteint un nouveau record de production avec plus de 84 millions de véhicules produits. Pourtant, les résultats par zone géographique sont très contrastés avec, d'un côté, la morosité d'une Europe occidentale en crise et, de l'autre, le dynamisme du reste du monde. Dans ces pays en croissance, les situations sont assez hétérogènes avec de nouveaux grands acteurs de l'automobile comme la Chine, la Russie, l'Inde et l'Amérique latine, qui produisent des volumes jamais atteints. D'autres pays, tels que les États-Unis ou le Japon, se relèvent d'une crise profonde. En raison de ces très grandes évolutions, le poids des pays d'Europe de l'Ouest faiblit : il ne représente plus aujourd'hui que 15 % de la production mondiale, contre 29 % en 2000.

L'évolution des marchés en 2012 s'inscrit globalement dans ce mouvement. La crise n'a pas entravé la marche vers la motorisation des pays émergents et la demande des primo acquérants de voitures demeure aussi robuste. En revanche, dans les pays d'Europe du Sud, qui cumulent à la fois des problèmes de dettes et une faible demande de renouvellement, les marchés ont profondément chuté depuis 2007 : –44 % pour l'Italie, –57 % pour l'Espagne et –79 % pour la Grèce.

Depuis cette dernière année, la disparition de 4 millions de véhicules dans le marché d'Europe occidentale, qui était le débouché majeur des constructeurs français, a constitué un impact terrible pour toute la filière, tant dans sa production que dans son commerce. En France, Il a fallu, d'une part, gérer la forte baisse de –40 % de l'activité industrielle (Indice de la Production Industrielle de l'Insee) et, d'autre part, accélérer toutes les actions visant à améliorer la compétitivité nationale. Dans ce tableau bien sombre, il est quand même satisfaisant de constater que l'internationalisation des ventes hors Europe occidentale 17 pays se révèle particulièrement opportune pour les constructeurs français. Elles représentent maintenant 48 % de celles réalisées en 2012. Cette stratégie, conduite depuis de nombreuses années, s'est ainsi avérée payante.

En 2012, les constructeurs français ont produit 5,6 millions de véhicules dans le monde entier. Ceci marque, certes, un fort recul de –13 % par rapport au niveau record de 2011, mais seulement de –7 % par rapport au niveau de 2005.
En France, la production automobile s'est contractée de –12 %, à environ 2 millions de véhicules. Différents facteurs sont en cause, dont essentiellement le recul des débouchés naturels d'Europe de l'Ouest et, malheureusement, le manque de compétitivité de l'industrie française. Il affecte les constructeurs dans leurs sites d'assemblage et de construction mécanique, mais aussi de recherche et développement. Il affecte aussi, en France, l'ensemble des sites de leurs fournisseurs. Les constructeurs y achètent pour 53 milliards d'euros d'équipements automobiles. L'état des lieux rédigé dans le cadre des États Généraux de l'Industrie et, plus récemment, le Rapport Gallois ont souligné la responsabilité de la forte imposition dans le décrochage de la production française. Ils prônent des mesures pour restaurer les marges de l'industrie française qui ont, depuis plusieurs années, reculé par rapport à celles de leurs homologues européens.
Dans ce contexte morose, d'autres nuages noirs obscurcissent le ciel de l'industrie automobile française. La menace de la remise en cause de la propriété industrielle est bien réelle sur le dossier des pièces de carrosserie : sa disparition sonnerait le glas du retour sur investissement des innovations technologiques. Les projets de hausse de la fiscalité gazole, au-delà des impacts sociaux négatifs et d'une inefficacité écologique notable, risquent d'affaiblir un domaine de référence des constructeurs français dans la motorisation diesel.

Malgré tout cela, l'industrie automobile continue à investir pour l'avenir. Ses dépenses de recherche et développement se situent à 5,4 milliards par an, ce qui en fait toujours le premier secteur en termes de R&D et de dépôt de brevets en France. Ses développements de véhicules électriques ou hybrides placent les constructeurs français très haut dans la course technologique aux nouvelles énergies.

Aujourd'hui, elle organise sa filière en structurant sa Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place lors de la crise de 2009. Aux quatre priorités du *lean manufacturing*, des compétences et métiers de demain, de la meilleure gestion de l'information/communication ainsi que de la stratégie à moyen et long terme sur les produits et le développement international, se rajoutent maintenant le domaine de la recherche avec la constitution du Comité Technique Automobile (CTA), du Comité de Standardisation Automobile (CSTA) et du Comité de Recherche Automobile (CRA). La filière automobile veut penser son futur en commun.

Dans cet univers instable et d'une grande complexité, le CCFA tient sa place et conforte sa capacité à produire des travaux de qualité, avec l'objectif d'analyser et de mieux faire comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Sur le plan national, le CCFA est le partenaire actif des autres associations professionnelles du secteur comme le CNPA pour la distribution et la réparation, la FIEV pour les équipements et la CSIAM pour les marques étrangères. Dans les grands projets touchant l'automobile et son cadre général, le CCFA est toujours très impliqué dans les discussions collectives. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein des grandes organisations représentatives du monde économique : 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'OICA et de l'ACEA et contribue pleinement à la production statistique et à la capacité d'analyse de ces organisations.

La lecture de cette nouvelle édition d'Analyse et statistiques devrait vous convaincre de notre savoir-faire. Nous sommes toujours à votre écoute, n'hésitez pas à nous contacter ou à consulter notre site Internet (www.ccfa.fr).

Bien cordialement.

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.

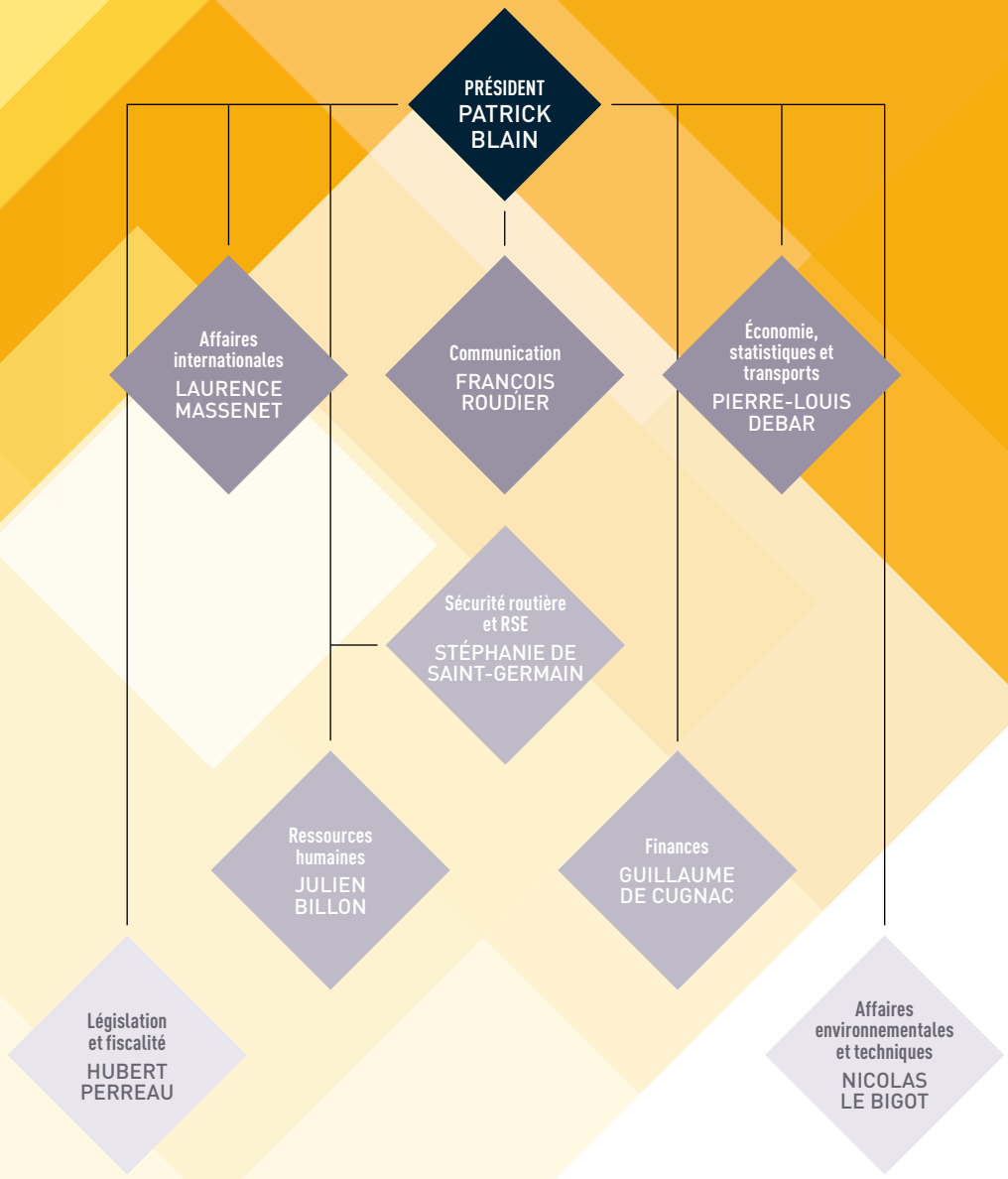
Le Comité des constructeurs assure des missions d'information, d'étude et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière automobile et celle de la route, des médias et du grand public.

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, Fondeurs de France, Groupement Plasturgie Automobile, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères...). En 2009, lors de la 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) dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. Dans ce cadre, en 2012, la recherche dans celle-ci s'est structurée autour du Comité Technique Automobile (CTA), du Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et du Comité de Recherche Automobile (CRA).

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.

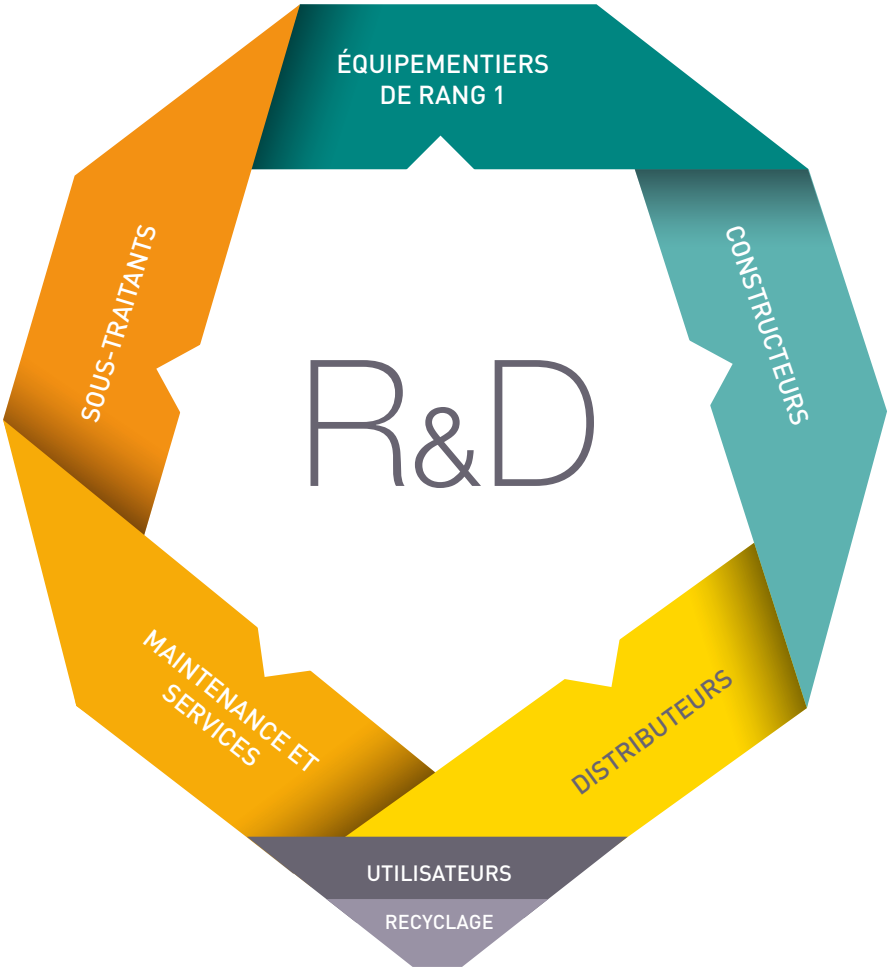


1909

ANNÉE
de création de la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles

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

LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE



4

UNITÉS de valeur ajoutée dans l'économie nationale générée par une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile en France

53

MILLIARDS D'EUROS, montant des achats totaux de l'industrie automobile en France en 2011

2,2

MILLIARDS D'EUROS, montant des investissements de la construction automobile en France en 2011

–25

GRAMMES de CO_2/km, baisse des émissions de CO_2 moyennes des voitures particulières neuves en France depuis l'instauration du bonus-malus

–22%

Baisse depuis 1990 de la quantité de CO_2 pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par les véhicules industriels circulant sur le territoire français

2012 : IMPACTÉS PAR LES PROBLÈMES AVEC L'IRAN, LES DÉBOUCHÉS HORS D'EUROPE OCCIDENTALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS N'ONT PU COMPENSER LA BAISSE DE LEURS VENTES EUROPÉENNES QUI CONSTITUENT TOUJOURS LEUR SOCLE NATUREL

Par rapport au niveau précédant la crise financière, la production des constructeurs français a chuté de 9 % dans un contexte économique mondial marqué depuis lors par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents qui ont largement dépassé leur niveau d'avant crise, alors qu'au sein des pays développés, si les États-Unis l'ont rejoint, ce n'est pas encore le cas de la zone euro.
Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de 640 000 unités depuis 2007, s'élevant à 2,7 millions de véhicules en 2012. En 2012, hors impact de l'Iran, ils auraient progressé de plus de 3 %. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels importants au sein desquels les investissements doivent être poursuivis et amplifiés.
Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, demeurent toujours le marché socle des constructeurs français. Ils ont baissé d'un million de véhicules sur la période 2007-2012 à 2,9 millions. La chute des marchés (–3,9 millions), notamment dans le sud de l'Europe et en France pour l'année 2012, en est l'origine. 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 développement que pour leurs usines.

PRINCIPALES DONNÉES

En milliers

	1997	2007	2011	2012	Variation 2012-2011	Variation 2012-2007
Production mondiale des constructeurs français	**4 046**	**6 188**	**6 448**	**nd**	**nd**	**nd**
Voitures particulières	3 472	5 301	5 605	4 863	–13,2 %	–8,3 %
Véhicules utilitaires légers	507	830	802	714	–11,1 %	–14,0 %
Total véhicules légers	3 979	6 131	6 407	5 576	–13,0 %	–9,0 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	41	nd	nd	nd
Production des constructeurs français en France	**2 525**	**2 573**	**2 007**	**1 647**	**nd**	**nd**
Voitures particulières	2 235	2 165	1 678	1 377	–18,0 %	–36,4 %
Véhicules utilitaires légers	258	352	292	270	–7,6 %	–23,4 %
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 970	1 647	–16,4 %	–34,6 %
Véhicules industriels	30	55	37	nd	nd	nd
Livraisons hors de France	**2 822**	**4 697**	**4 893**	**4 404**	**–10,0 %**	**–6,2 %**
Voitures particulières	2 526	4 110	4 337	3 898	–10,1 %	–5,2 %
Véhicules utilitaires légers	276	549	530	481	–9,3 %	–12,4 %
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 867	4 379	–10,0 %	–6,0 %
Véhicules industriels	20	38	26	25	–2,1 %	–32,6 %
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	**659**	**2 110**	**2 977**	**2 747**	**–7,7 %**	**30,2 %**
Voitures particulières	563	1 914	2 732	2 504	–8,4 %	30,8 %
Véhicules utilitaires légers	88	178	230	228	–1,1 %	28,0 %
Total véhicules légers	651	2 092	2 963	2 731	–7,8 %	30,5 %
Véhicules industriels	8	18	14	16	8,1 %	–13,9 %
Immatriculations en France	**2 068**	**2 629**	**2 687**	**2 332**	**–13,2 %**	**–11,3 %**
Voitures particulières	1 713	2 110	2 204	1 899	–13,9 %	–10,0 %
Véhicules utilitaires légers	313	461	429	384	–10,5 %	–16,8 %
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 633	2 283	–13,3 %	–11,2 %
Véhicules industriels	39,3	52,5	47,4	43,4	–8,4 %	–17,4 %
Cars et bus	3,1	5,5	6,2	5,5	–10,7 %	1,0 %
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	**3 300**	**3 906**	**3 431**	**2 907**	**–15,3 %**	**–25,6 %**
Voitures particulières	2 841	3 181	2 814	2 374	–15,7 %	–25,4 %
Véhicules utilitaires légers	432	690	591	510	–13,7 %	–26,1 %
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 405	2 884	–15,3 %	–25,5 %
Véhicules industriels	27	35	26	23	–9,5 %	–33,0 %

	Unités	2011	2012	Variation 2012-2011
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	58,0 %	54,9 %	–3,2 points
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	16,0 %	15,0 %	–0,9 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	23,7 %	21,9 %	–1,7 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	9,7 %	9,6 %	–0,0 point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën et Renault-Dacia-Samsung)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,4 %	7,7 %	–1,6 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,0 %	3,4 %	–0,6 point
Total	(En pourcentage)	8,0 %	6,6 %	–1,4 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	43,5	41,2	– 5,2 %
Importations	(En milliards d'euros)	48,3	44,6	– 7,8 %
Solde	(En milliards d'euros)	–4,9	–3,3	1,5
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	10,3 %	9,5 %	–0,9 point
Importations	(En pourcentage)	9,5 %	8,6 %	–0,9 point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	101,1	96,7	– 4,4 %
Investissements	(En milliards d'euros)	3,8	4,2	+ 12,0 %
Effectifs	(En milliers de personnes)	327	331	+ 1,3 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)		215	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires ...)	(En pourcentage)		7 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)		2 351	
En part de la population active occupée	(En pourcentage)		9 %	

Après le recul historique de 2009 lié à la crise économique et financière, la croissance du PIB mondial a rebondi, retrouvant son rythme élevé qu'elle avait connu jusqu'en 2007 avant un fléchissement à moins de 3 % en 2012. Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a augmenté de 1 % et les pays émergents (+ 5 %), tirés notamment par la Chine, mais aussi la Thaïlande et l'Indonésie. La croissance s'est sensiblement infléchie en Amérique latine, tant au Brésil qu'en Argentine, ainsi qu'en Russie.

Les prix des matières premières sont restés à des niveaux hauts quasi historiques tout au long de l'année 2012, proches des sommets de l'année 2008, notamment pour le pétrole. Ces évolutions ont limité le pouvoir d'achat des consommateurs; en outre, ces derniers restent impactés en Europe 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 arrêtée en 2012 en Europe occidentale dans un contexte de plus en plus incertain. En outre, la résorption des déficits étatiques, tant par une baisse des dépenses que par le relèvement des différentes fiscalités ou charges sociales, a une influence sur les agents économiques et donc sur le niveau des marchés automobiles.

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 capitaux à court et à long terme aggravés par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies, avant sa baisse observée depuis la fin du deuxième trimestre 2012. Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales 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 au niveau des fournisseurs qu'en aval avec le transport et la vente/entretien des véhicules.

Dans cet environnement économique et financier, le marché mondial de l'automobile a établi en 2012 un nouveau sommet à 81,7 millions de véhicules, soutenu principalement par la vive croissance des marchés des pays émergents et la poursuite du rebond du marché nord-américain. En Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont chuté, notamment en France où le plan gouvernemental de prime à la casse avait pris fin en mars 2011. Face à un effet mix pays défavorable (baisse des marchés de l'Europe du Sud et de la France), la pénétration des constructeurs français a diminué, retrouvant son niveau de 1997, dans un contexte de concurrence encore accrue.

En Europe de l'Est, la croissance automobile s'est poursuivie, tirée par la Russie ou l'Ukraine. 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 vivement. 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, 910000 véhicules en 2012, sont, hors impact de l'Iran, restés stables sur cette zone. 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 augmenté à plus de 750000 véhicules, dépassant depuis plusieurs années 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 débouchés des constructeurs français se sont vivement développés en Afrique à 340000 véhicules, en hausse de 110000.

+3%

HAUSSE ENTRE 2011 ET 2012 DES DÉBOUCHÉS HORS EUROPE 17 PAYS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES SANS TENIR COMPTE DE L'IRAN

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2012, la production mondiale de véhicules a progressé de 5 % à 84,1 millions de véhicules, soit le troisième niveau record après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 4,3 millions de véhicules.
Dans les zones développées, l'évolution du niveau de production par rapport à celui de 2007 est contrastée ; elle est en baisse en Europe occidentale (–23 %) et au Japon : –14 %), mais est en progression de 2 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 12 % en Corée du Sud.
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 2012, elle a progressé par rapport à 2007 de plus de 40 % en Asie-Océanie (elle a plus que doublé en Chine), de 14 % en Amérique latine et de 13 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

LA PRODUCTION MONDIALE

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
		2011		2012		2011		2012	2011	2012	2012/2011
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	**18 279**	**30,5**	**17 382**	**27,6**	**2 675**	**13,4**	**2 439**	**11,6**	**20 954**	**19 821**	**–5,4**
dont :											
Europe occidentale	12 445	20,8	11 331	18,0	1 677	8,4	1 496	7,1	14 122	12 827	–9,2
Allemagne	5 872	9,8	5 388	8,5	275	1,4	261	1,2	6 147	5 649	–8,1
Belgique	561	0,9	507	0,8	nd	0,0	nd	0,0	595	542	–8,9
Espagne	1 839	3,1	1 540	2,4	534	2,7	439	2,1	2 373	1 979	–16,6
France	1 931	3,2	1 683	2,7	312	1,6	285	1,4	2 243	1 968	–12,3
Italie	486	0,8	397	0,6	305	1,5	275	1,3	790	672	–15,0
Royaume-Uni	1 344	2,2	1 465	2,3	120	0,6	112	0,5	1 464	1 577	7,7
Suède	189	0,3	163	0,3	nd	0,0	nd	0,0	189	163	–13,8
Europe centrale et orientale	5 194	8,7	5 474	8,2	449	2,2	448	2,1	5 643	5 922	4,9
Turquie	640	1,1	577	0,9	549	2,7	496	2,4	1 189	1 072	–9,8
Amérique	**8 762**	**14,6**	**10 159**	**16,1**	**9 032**	**45,2**	**9 864**	**46,8**	**17 794**	**20 023**	**12,5**
dont :											
ALENA [1]	5 625	9,4	6 956	11,0	7 853	39,3	8 838	41,9	13 478	15 795	17,2
Amérique du Sud	3 137	5,2	3 203	5,1	1 179	5,9	1 026	4,9	4 316	4 229	–2,0
Asie-Océanie	**32 481**	**54,2**	**35 147**	**55,7**	**8 094**	**40,5**	**8 563**	**40,6**	**40 576**	**43 710**	**7,7**
dont :											
Japon	7 159	12,0	8 554	13,6	1 240	6,2	1 388	6,6	8 399	9 943	18,4
Chine	14 485	24,2	15 524	24,6	3 934	19,7	3 748	17,8	18 419	19 272	4,6
Corée du Sud	4 222	7,0	4 167	6,6	435	2,2	391	1,9	4 657	4 558	–2,1
Inde	3 040	5,1	3 285	5,2	887	4,4	860	4,1	3 927	4 145	5,5
Afrique	**376**	**0,6**	**381**	**0,6**	**181**	**0,9**	**205**	**1,0**	**557**	**586**	**5,3**
TOTAL	**59 898**	**100,0**	**63 070**	**100,0**	**19 982**	**100,0**	**21 072**	**100,0**	**79 880**	**84 141**	**5,3**
Variation 2012-2011			+5,3%				+5,5%			+5,3%	

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés.
(1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique. Sources : OICA, CCFA estimations juillet 2013.

84,1

MILLIONS, NIVEAU RECORD DU NOMBRE DE VÉHICULES PRODUITS DANS LE MONDE EN 2012

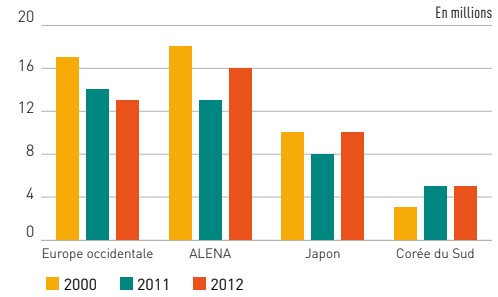
En 2012, la production de voitures particulières et véhicules utilitaires a augmenté quasiment au même rythme (+ 5 %) à l'inverse des années précédentes où la croissance des premières était inférieure à celle des deuxièmes qui avaient été plus impactées par la crise. Les évolutions sont néanmoins contrastées selon les zones géographiques. En Europe, le recul de la production des voitures particulières est moins élevé que celui des véhicules utilitaires (respectivement -5 % et -9 %). En Amérique (respectivement +16 % et +9 %) et en Asie-Océanie (respectivement + 8 % et +6 %), son rythme de progression est plus rapide que celui des véhicules utilitaires. Par pays et tous véhicules confondus, en dehors de la Finlande (+14 %) et du Royaume-Uni (+8 %), la production a baissé dans plusieurs pays d'Europe occidentale : Pays-Bas (- 21 %), Espagne (-17 %), et en Italie et au Portugal (-15 %).
En Amérique, la production a progressé dans la zone ALENA alors qu'elle diminuait en Amérique du Sud.
Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance de la production indonésienne (+27 %) s'est accéléré à l'inverse de celle de l'Inde (+6 %). La production en Iran a chuté de 40 %. Celle de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a augmenté de 5 %. En Malaisie et en Thaïlande, elle a rebondi de respectivement + 7 % et +70 %.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2000 et 2012, la production mondiale de véhicules (84,1 millions) s'est accrue de plus de 25 millions d'unités soit une croissance de 44 %. En dépit de la crise de 2008, le taux de croissance annuel moyen demeure supérieur à 3 %.
Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de près de 5 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 43 millions d'unités (–10 %). 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 diminué de 2 millions de véhicules (–11 %) et celle en Europe occidentale de plus de 4 millions (–25 %). La production du Japon a baissé d'environ 200 000 unités en 2012 (soit –2 % par rapport à 2000). En revanche, celle en Corée du Sud, pays bénéficiant d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de 1,4 million d'unités (+ 46 %).
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 (+ 17,2 millions), qui a représenté 23 % de la production mondiale en 2012, contre moins de 4 % en 2000 ; l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+ 3,9 millions et une part de 8 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 3,8 millions et une part de 6 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+ 2,2 millions et une part de 6 % contre 4 %) et l'Inde (+ 3,3 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.

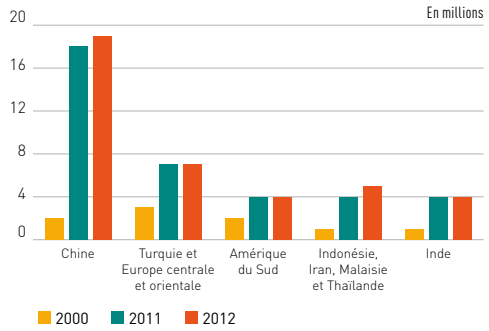
LA PRODUCTION MONDIALE TOUS VÉHICULES

Zones ou pays développés



Sources : CCFA, OICA.

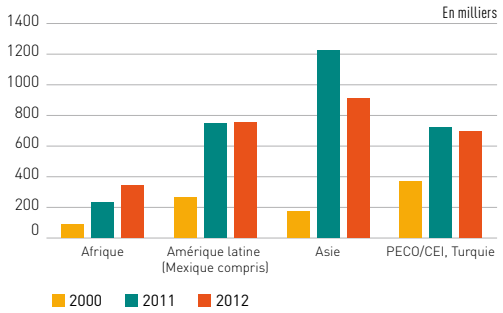
Zones ou pays émergents



47 %

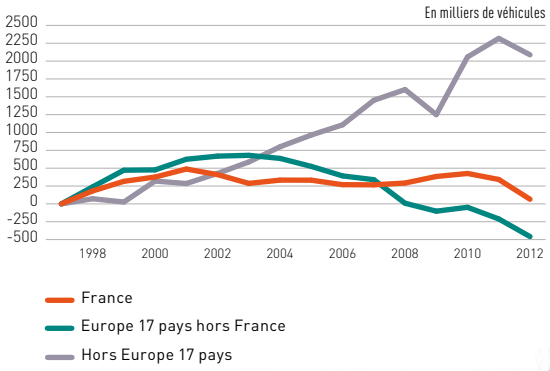
PART DES ZONES ET PAYS ÉMERGENTS DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2012

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



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 1,8 million d'unités entre 2000 et 2012, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,7 millions de véhicules.
En forte hausse jusqu'à la crise, les livraisons ont fléchi puis sont reparties sensiblement à la hausse : +340 000 en Afrique, +310 000 unités en Amérique latine y compris le Mexique, +296 000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie, et +62 000 en Asie malgré l'interruption avec l'Iran. En revanche, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont chuté respectivement de plus de 360 000 et 180 000 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 et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. Les productions de PSA Peugeot Citroën et Renault ont fléchi du fait de la mauvaise conjoncture européenne et ils ont respectivement occupé le neuvième et onzième rang mondial. La production des constructeurs français a représenté 7 % de la production mondiale comme lors de la dernière crise de 1997, soit un niveau bien inférieur à celui record atteint en 2001 avec 9,8 %.

PRODUCTION MONDIALE, EN NOMBRE DE VÉHICULES, EN 2012

En milliers de véhicules

	Rang mondial	Tous véhicules[1]	Voitures particulières	Véhicules utilitaires[2]
Toyota-Daihatsu-Hino [3]	1	10 104	8 382	1 722
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo) [4]	2	9 285	6 609	2 677
Groupe Volkswagen (Porsche, Man et Scania inclus)	3	9 255	8 577	678
Hyundai-Kia	4	7 126	6 761	365
Ford [4]	5	5 152	2 680	2 472
Nissan	6	4 889	3 831	1 058
Fiat-Chrysler	7	4 505	2 159	2 346
Honda	8	4 111	4 078	32
PSA Peugeot Citroën	**9**	**2 911**	**2 554**	**358**
Suzuki-Maruti	10	2 894	2 484	410
Renault-Dacia-Samsung	**11**	**2 676**	**2 303**	**373**
Daimler (Evobus et Fuso inclus)	12	2 195	1 456	740
BMW (Mini inclus)	13	2 065	2 065	0
SAIC	14	1 784	1 523	260
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover, Tata Daewoo)	15	1 241	744	497
Mazda	16	1 189	1 098	92
Dongfeng Motor	17	1 138	540	598
Mitsubishi	18	1 110	980	130
Changan	19	1 064	835	228
Geely-Volvo	20	923	923	0
Fuji (Subaru)	21	753	735	18
BAIC	22	721	83	638
FAW	23	706	480	226
Great Wall	24	624	488	137
Mahindra	25	606	429	177
Isuzu	26	600	0	600
Chery	27	564	551	13
AvtoVaz	28	553	553	0
Brilliance	29	490	232	258
JAC	30	476	200	276
BYD	31	455	455	0
GAZ	32	305	180	125
Chongqing Lifan Motor Co.	33	273	184	89
Volvo - **Renault Trucks** - Mack - UD Trucks	34	235	0	235
Proton	35	162	135	28
China National Heavy Duty Truck	36	128	0	128
Paccar	37	125	0	125
Ashok Leyland	38	118	0	118
Hunan Jiangnan Automobile Manufacturing Co.	39	117	117	0
Guangzhou Auto Industry	40	114	87	27
Haima Business	41	91	39	51
Shannxi	42	86	8	78
South East (Fujian)	43	86	82	4
Navistar	44	83	0	83
Xiamen King Long	45	78	0	78

Note : La production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures. (1) Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs. (2) Limitations de tonnages non homogènes. (3) dont Daihatsu 1 192 0000 et Hino 175000. (4) Les productions de GM et de Ford intègrent leurs activités en Chine. Pour GM, cette dernière s'élève à 2,8 millions de véhicules dont 1,4 dans SGMW (comptabilisé par SAIC) et 1,4 dans GM China (Shanghai-GM et SGMW-Chevrolet). Pour Ford, elle s'établit à 475 000 unités (Changan-Ford et JMC-Ford). Sources : OICA, CCFA estimations juillet 2013.

7 %

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE D'AUTOMOBILES EN 2012

Dans un contexte de croissance, la production mondiale a augmenté de 5 % grâce aux bons résultats des pays de l'Asie-Océanie et de l'ALENA (Canada, États-Unis et Mexique). 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 récemment Porsche et Man). Le groupe Toyota est installé à la première place depuis 2006 avec une hausse significative (+ 26 %) de sa production après une année 2011 fortement perturbée suite notamment au tremblement de terre ayant touché le Japon. Le groupe Volkswagen (+ 5 %), très présent dans les pays émergents, occupait la deuxième place. Les volumes des groupes GM et Ford ont bénéficié de la bonne santé du marché nord-américain. Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+8 % 4e position) et Nissan (+6 % 6e position) ont conservé leur rang. En revanche, des constructeurs japonais ont profité du rebond de la production sur leur territoire national : Honda (+41 % 8e position) et Suzuki-Maruti (+6 % 10e position) remontent dans le classement. Les groupes européens connaissent des évolutions contrastées. La production des constructeurs généralistes PSA Peugeot Citroën (–19 %) et de Renault diminue (–5 %) alors que celle de Fiat-Chrysler (+ 4 %) s'est améliorée grâce à la marque américaine (+ 19 %). Les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures (BMW et Daimler) poursuivent leur progression après avoir été très affectés par la crise. Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes différents de croissance. La production du groupe SAIC a augmenté de 21 % contre respectivement + 4 % et +3 % pour Tata et Dongfeng Motor.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2012, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 5 % à 81,8 millions de véhicules), établissant un nouveau record. Si les marchés ont progressé dans les zones émergentes, en Amérique du Nord et au Japon, les immatriculations ont diminué en Europe occidentale.

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, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, croître de plus de 4 % à 19,3 millions de véhicules (contre plus de 9 millions en 2008) ; 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 pour la première zone et plus rapide pour la seconde. En Europe centrale et orientale, en revanche, malgré la poursuite du rebond amorcé en 2010, ils sont restés inférieurs au niveau de 2008. En 2012, la part de ces zones dans les ventes mondiales atteignait 47 % contre 26 % en 2005.

Dans les principales zones industrialisées où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les marchés restent bien inférieurs aux niveaux connus auparavant et leur part dans les marchés mondiaux n'est plus que de 46 % contre 68 % en 2005.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2011		2012		2011		2012		2011	2012	2012/2011
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	**17 160**	**30,0**	**16 187**	**26,8**	**2 570**	**12,4**	**2 471**	**11,6**	**19 730**	**18 658**	**–5,4**
dont :											
Europe occidentale	12 815	22,4	11 773	19,5	1 868	9,0	1 647	7,7	14 684	13 420	–8,6
Europe centrale et orientale	4 344	7,6	4 414	7,3	702	3,4	824	3,9	5 046	5 238	+3,8
Amérique	**11 665**	**20,4**	**13 111**	**21,7**	**9 867**	**47,6**	**10 526**	**49,4**	**21 532**	**23 637**	**+9,8**
dont :											
ALENA (1)	7 363	12,9	13 111	21,7	8 236	39,8	8 890	41,7	15 599	17 529	+12,4
États-Unis	6 089	10,6	7 242	12,0	6 951	33,6	7 544	35,4	13 041	14 786	+13,4
Amérique du Sud	4 302	7,5	4 472	7,4	1 631	7,9	1 636	7,7	5 933	6 108	+2,9
Asie-Océanie	**27 419**	**47,9**	**30 126**	**49,8**	**7 886**	**38,1**	**7 908**	**37,1**	**35 305**	**38 034**	**+7,7**
dont :											
Chine	14 472	25,3	15 495	25,6	4 033	19,5	3 811	17,9	18 505	19 306	+4,3
Corée du Sud	1 316	2,3	1 307	2,2	263	1,3	237	1,1	1 579	1 544	–2,3
Japon	3 509	6,1	4 572	7,6	701	3,4	797	3,7	4 210	5 370	+27,5
Autres Asie-Océanie	8 121	14,2	8 752	14,5	2 889	13,9	3 062	14,4	11 010	11 814	+7,3
Afrique	**999**	**1,7**	**1 068**	**1,8**	**392**	**1,9**	**396**	**1,9**	**1 390**	**1 464**	**+5,3**
TOTAL	**57 243**	**100,0**	**60 492**	**100,0**	**20 715**	**100,0**	**21 300**	**100,0**	**77 958**	**81 793**	**+4,9**
Variation 2012-2011			5,7 %				3 %			5 %	

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

Aux États-Unis, les conséquences de la crise financière, qui avait eu raison de la forte propension à consommer des ménages, continuent à être moins prégnantes et le marché a de nouveau progressé pour s'élever à 15 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, après une année stable, le marché a diminué à nouveau pour s'établir à 13,4 millions de véhicules contre 17,3 en 2007. Les marchés de la voiture particulière et des véhicules utilitaires ont respectivement reculé de 8 et 12 %, demeurant ainsi à un niveau bien inférieur au record de l'année 2007. Les variations par pays ont été très disparates, de – 40 % en Grèce à + 4 % au Royaume-Uni, en passant par – 20 % en Italie, par – 15 % en Espagne, – 13 % en France et – 3 % en Allemagne.

En Europe centrale et orientale, la vive croissance des années récentes a cessé en Turquie (–5 %). Le marché russe a poursuivi sa progression (+8 %), ainsi que le marché ukrainien (+14 %). Cependant, le niveau de ce dernier atteint 40 % de celui d'avant crise.

Au Japon, après la chute de 2011, les ventes ont rebondi de 28 % à 5,4 millions de véhicules, niveau légèrement supérieur à celui de 2007 mais inférieur à ceux observés au milieu des années 2000. Les immatriculations en Corée du Sud ont diminué de 2 % à 1,5 million de véhicules après trois années de croissance.

Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), la vive croissance de 2010 (+ 23 %) a laissé place à un rythme moins élevé (+ 7 %) soit un niveau de 11,8 millions de véhicules. Les croissances ont été proches de 10 % en Inde, et respectivement supérieures à 20 % et 70 % en Indonésie et Thaïlande.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est prolongée et les marchés ont augmenté de 3 % contre plus de 8 % en 2011. Le marché brésilien a atteint un nouveau sommet.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur croissance : de vives croissances ont été enregistrées au Maroc et dans une moindre mesure en Afrique du Sud. En Algérie, la progression a ralenti (+ 5 %).

24 %

PART DE LA CHINE DANS LES VENTES MONDIALES EN 2012

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 chute de son marché intérieur depuis 2008 explique la diminution des importations, mais aussi celle de la production. Cette dernière n'a pu être compensée par le développement des exportations. En Amérique du Nord y compris le Mexique, la production, essentiellement destinée au marché local, a poursuivi son rebond ; elle a retrouvé son niveau moyen des années 2006-2007. Au Japon, la production a bénéficié en 2012 davantage du marché intérieur, soutenu par des incitations gouvernementales, que de la hausse des exportations. Ces dernières ont représenté 48 % de la production (53 % en 2011). 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 [3]		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
2012	14 612	115	6 956	97	8 554	88
Importations [2]	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1970	148	1 %	1 464	20 %	19	1 %
1980	800	8 %	2 713	38 %	46	1 %
1990	1 495	12 %	3 029	42 %	186	2 %
2000	2 629	18 %	2 225	31 %	268	3 %
2012	1 850	13 %	2 637	38 %	240	3 %
Exportations [2]	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1970	2 397	24 %	49	1 %	726	23 %
1980	1 973	19 %	107	1 %	3 947	56 %
1990	1 732	14 %	288	4 %	4 482	46 %
2000	2 715	18 %	1 130	16 %	3 796	45 %
2012	4 300	29 %	950	14 %	4 196	49 %
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
2012	1 870	117	8 838	194	1 388	39
Importations [2]	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1970			47	3 %	0	0 %
1980	101	6 %	125	6 %	1	0 %
1990	258	16 %	399	9 %	1	0 %
2000	242	10 %	915	11 %	8	0 %
2012	280	15 %	1 337	15 %	2	0 %
Exportations [2]	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1970			64	4 %	361	17 %
1980	362	23 %	114	5 %	2 020	50 %
1990	179	11 %	32	1 %	1 349	38 %
2000	248	11 %	339	4 %	659	37 %
2012	460	25 %	100	1 %	605	44 %

(1) Le nombre de pays pris en compte dans l'ensemble « Union Européenne » est égal au nombre de pays membres de l'année.
(2) Les échanges intra-communautaires ne sont pas pris en compte.
(3) Source : Ward's à partir de 1999 : le Mexique est inclus à partir de 2009.
Sources : Eurostat, CCFA depuis 1991.

48 %

PART DES VÉHICULES EXPORTÉS DANS LA PRODUCTION JAPONAISE EN 2012

Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles.
Dans l'Union européenne (actuellement, 27 pays), la croissance de la production de véhicules a été de 15 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 88 %.
En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 35 % 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 16 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 7 % de la production (29 % pour l'UE et 48 % pour le Japon). Enfin au Japon, la production de véhicules a diminué de 25 % 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 2012, elles en étaient inférieures de 18 % en raison notamment de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon et de la remontée du yen.

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

Après la chute de 31 % enregistrée en 2009 liée à la crise, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, poursuivi leur rebond (+ 17 % en 2011 après + 29 % en 2010). Ils se sont ainsi élevés à 1 287 milliards de dollars, dépassant de 4 % leur précédent niveau record de l'année 2008.
Entre 2005 et 2011, les évolutions des soldes en produits de l'industrie automobile ont été très différentes entre les pays-zones. L'excédent de la Corée du Sud est passé de 34 à 59 milliards, celui du Japon de 110 à 134 et celui de l'Union européenne de 80 à 159. En raison d'un marché automobile nettement plus bas en 2011, le déficit des États-Unis s'est réduit de –120 à –92 milliards.
À l'inverse, le solde de + 9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 11 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. L'excédent de 7 milliards a laissé la place à un solde de –8 milliards au Brésil. Enfin, le déficit de la Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 32 milliards.

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

En milliards de dollars US

ZONES			Monde	États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord[1]			Union européenne[2]					Japon			Autres pays[4]
Pays	EXP.	IMP.	**Solde**	EXP.	IMP.	**Solde**	EXP.	IMP.	**Solde**	EXP.	IMP.	**Solde**	EXP.	IMP.	**Solde**
États-Unis															
2005	86,0	205,5	**–119,5**	59,3	94,3	**–35,0**	10,4	43,1	**–32,7**	1,5	49,4	**–47,9**	14,8	18,7	**–3,9**
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**
2011	119,3	211,7	**–92,4**	67,8	101,8	**–34,0**	12,8	39,9	**–27,1**	1,5	42,5	**–41,0**	37,2	27,4	**9,8**
Canada															
2005	66,8	57,6	**9,1**	64,4	47,3	**17,1**	0,5	3,1	**–2,6**	0,1	4,6	**–4,5**	1,8	2,6	**–0,8**
2010	50,1	59,6	**–9,5**	49,1	46,2	**3,0**	0,3	4,5	**–4,2**	0,0	5,7	**–5,6**	0,7	3,3	**–2,6**
2011	54,0	64,5	**–10,6**	52,7	50,7	**2,0**	0,3	5,1	**–4,8**	0,0	5,1	**–5,1**	0,9	3,6	**–2,7**
Union Européenne[2]															
2005	492,0	412,6	**79,5**	51,1	9,2	**41,9**	357,7	357,7	**0,0**	7,7	21,0	**–13,3**	75,5	24,6	**50,9**
2010	546,4	426,9	**119,4**	42,9	10,0	**32,9**	369,2	369,2	**0,0**	7,0	18,9	**–11,9**	127,3	28,9	**98,4**
2011	659,2	500,5	**158,7**	49,4	13,5	**35,9**	432,7	432,7	**0,0**			**0,0**	177,1	54,3	**122,8**
Japon															
2005	122,9	13,2	**109,7**	55,0	1,8	**53,3**	20,2	8,0	**12,1**				47,7	3,4	**44,3**
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**
2011	150,5	17,0	**133,5**	49,4	1,6	**47,9**	19,1	9,4	**9,7**				82,0	6,0	**76,0**
Corée du Sud															
2005	37,8	4,1	**33,7**	12,3	0,5	**11,8**	9,0	1,8	**7,2**	0,4	1,2	**–0,8**	16,0	0,6	**15,5**
2010	54,5	8,0	**46,5**	13,6	0,8	**12,7**	6,6	3,5	**3,1**	0,6	2,2	**–1,6**	33,8	1,5	**32,3**
2011	69,2	9,8	**59,4**	17,3	1,1	**16,2**	9,7	4,7	**5,0**	0,7	2,0	**–1,3**	41,5	2,0	**39,5**
Chine (hors Hong Kong)															
2005	10,0	13,6	**–3,6**	3,7	1,1	**2,6**	1,4	4,5	**-3,1**	1,2	4,9	**–3,7**	3,7	3,1	**0,5**
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**
2011	37,5	69,6	**–32,2**	8,7	8,3	**0,4**	4,9	36,2	**–31,3**	2,3	18,0	**–15,7**	21,5	7,2	**14,4**
Brésil															
2005	12,0	4,7	**7,3**	3,6	0,6	**3,0**	1,6	2,0	**–0,4**	0,0	0,5	**–0,5**	6,8	1,6	**5,2**
2010	12,6	17,0	**–4,4**	1,6	2,3	**–0,7**	1,0	3,5	**–2,6**	0,0	1,2	**–1,2**	10,0	10,0	**0,0**
2011	14,4	22,8	**–8,4**	1,6	3,4	**–1,8**	0,5	5,5	**–4,9**	0,0	1,4	**–1,4**	12,3	12,6	**–0,3**
Les échanges des principaux pays de l'Union Européenne[3]															
	Allemagne			**France**			**Espagne**			**Italie**			**Royaume-Uni**		
2005	162,9	68,77	**94,1**	65,4	54,2	**11,2**	45,0	46,6	**–1,5**	26,8	41,7	**–14,9**	30,9	52,0	**–21,1**
2010	195,7	79,28	**116,4**	54,1	58,7	**–4,7**	47,5	31,4	**16,1**	29,1	39,7	**–10,6**	30,9	45,5	**–14,6**
2011	238,8	99,45	**139,3**	60,4	67,2	**–6,8**	55,8	37,2	**18,6**	33,5	42,5	**-9,0**	37,3	52,0	**-14,6**

(1) À partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord, constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique.
(2) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006.
(3) Les montants des exportations et importations des pays de l'Union européenne sont estimés depuis 2001 par le CCFA à partir des données des Douanes locales.
(4) Le total « autres pays » regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.
Source : GATT/OMC.

En 2011, 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 61 %, son niveau de l'année 2003, en raison notamment de la faiblesse de la demande en Europe. Si en ALENA et en Europe (hors CEI) cette part se hisse à plus de 70 % et même à plus de 80 % en Amérique du Sud, elle atteint à peine plus de 30 % pour l'Asie-Océanie. L'Allemagne, avec 239 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de plus de 18 %.
Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 150 milliards, dont 33 % vers l'Amérique du Nord. Les exportations de l'Union européenne 27 pays ont atteint 659 milliards, dont 66 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). La France a représenté 5 % des exportations mondiales avec 60 milliards, contre près de 8 % en 2004. Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 212 milliards.
Les importations chinoises, + 31 % à 70 milliards en 2011, provenaient de l'UE-27 (52 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (26 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (12 %) et la Corée du Sud (8 %). Depuis 2005, les importations chinoises se sont accrues de 31 % par an.
Enfin, les importations de la Russie en produits automobiles se sont élevées à 39 milliards en 2011, devançant celles de l'Arabie Saoudite (17 milliards) et celles des Émirats Arabes Unis (EAU) (12 milliards). Reflétant l'évolution des ressources pétrolières, les importations de ces pays se sont vivement développées depuis 2005, progressant en moyenne annuelle de 9 % en Arabie Saoudite, 10 % aux EAU et de 23 % en Russie. Ces évolutions de demandes impactent à la baisse le ratio mesurant la part des commerces intrarégionaux.

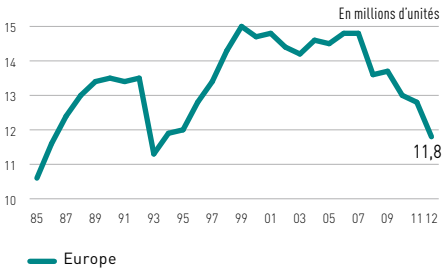
32 milliards de dollars

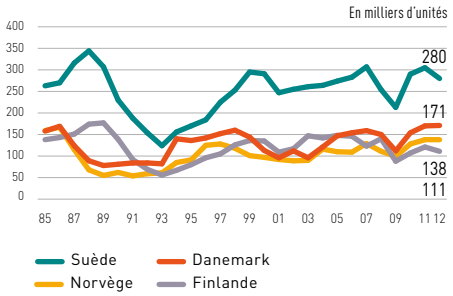
DÉFICIT EN 2011 DE LA CHINE EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

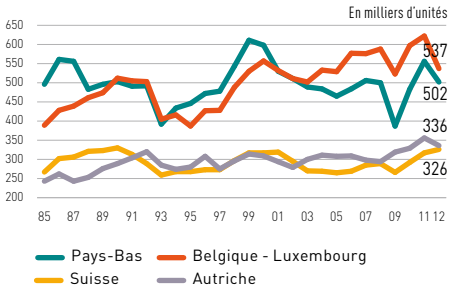
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

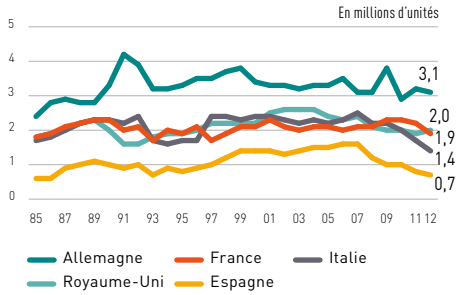
Avec 11,8 millions de voitures neuves immatriculées en Europe occidentale, le marché a baissé de 8,1 % par rapport à 2011. La chute entre 2007 et 2012 a atteint 21 %, soit 3,1 millions d'unités. Il se situe ainsi pour la cinquième année de suite en dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures.
Les évolutions par pays ont été contrastées, dans un contexte économique difficile. Entre 2007 et 2012, la part de l'Allemagne dans le marché européen a ainsi progressé de 5 points, à 26 %, contre une baisse équivalente en Italie (12 %) et en Espagne (6 %). Celle de l'Europe du Nord a augmenté de 4 points. Le marché italien s'est dégradé de 1 100 000 unités par rapport à l'année d'avant-crise, soit une baisse de 44 %. En Espagne, le recul en volume s'est élevé à plus de 900 000 véhicules par rapport à 2007 (–57 %). Sur la même période sous revue, des petits pays ont été également très fortement affectés par la crise ; la Grèce, l'Irlande et le Portugal ont subi des chutes atteignant respectivement 221 000 (–79 %), 107 000 (–57 %) et 107 000 unités (–53 %).
En 2012, le marché allemand, proche de son niveau d'avant-crise, a diminué de 3 %, après un rebond de 9 % en 2011. En France, le marché a fortement baissé (–14 %) ; il est ainsi devenu, après avoir occupé le deuxième rang en 2009 et 2010, le troisième marché européen devant l'Italie et derrière le Royaume-Uni (le seul marché majeur en hausse, +5 %, en 2012).

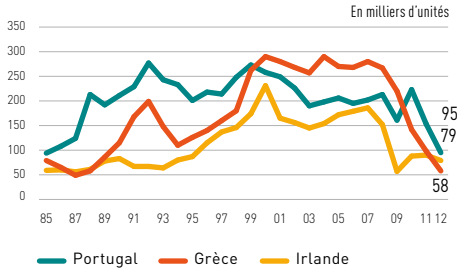
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

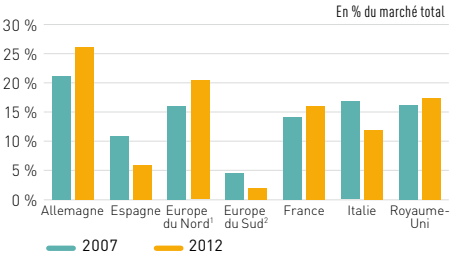












(1) : Autriche, Belgique-Luxembourg, Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.
(2) : Portugal, Grèce, Irlande.

– 21 %

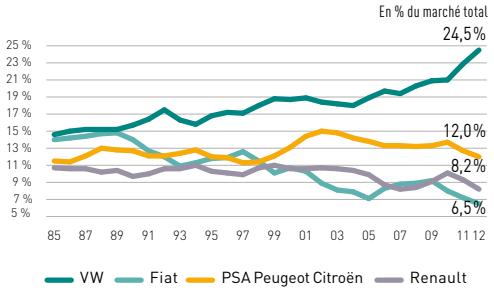
BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE DE L'OUEST EN 2012 PAR RAPPORT À 2007

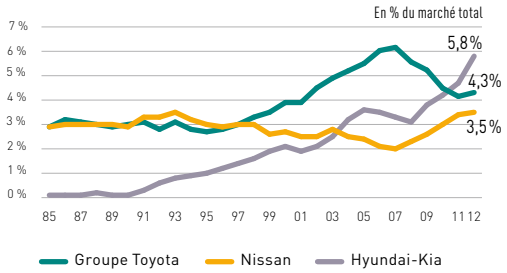
Le marché européen rassemble les marchés de 17 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent la Suisse et la Norvège). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Depuis 1990, l'Allemagne réunifiée est prise en compte.
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 oscillé entre 14 et 15 millions d'unités. À partir du dernier quadrimestre 2008, le marché se situe dans un contexte de crise ; en 2009, il se maintient grâce à des systèmes de soutien et, par la suite, il recule.

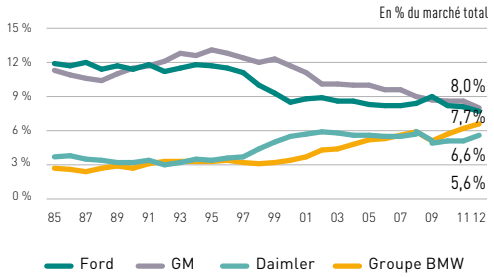
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2012, la pénétration des groupes français sur le marché européen a baissé pour la deuxième année consécutive pour s'établir à 20 %, soit un niveau inférieur à celui de 2007. En dehors des difficultés du marché, les constructeurs français ont également été affectés par l'intensité de la concurrence, qui a pesé sur leur pénétration sur les marchés où ils sont très présents : en Allemagne (–0,6 point à 9 %), au Royaume-Uni (–1,5 point à 10 %) et en Belgique (–1,8 point à 28 %). Mais ils sont en légère progression en Italie (+0,6 point à 16 %) et en Espagne (+0,5 point à 26 %).
Six grands groupes « généralistes » européens produisant une gamme complète de véhicules ont détenu environ 7 % du marché ou plus.
Les parts de marché des constructeurs Volkswagen et Hyundai-Kia progressent, à l'image des constructeurs « premium », contrairement à celles de l'ensemble de leurs concurrents.

PÉNÉTRATION DES GROUPES[1] EN EUROPE







(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2013. Lire en page 63 les définitions des groupes.

Depuis 1999, le groupe Volkswagen, avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions et dépassé le seuil des 20 % de part de marché. Bénéficiant d'un marché allemand plus résistant (26 % du marché européen, contre 25 % l'année précédente), il a atteint un niveau record de 25 % en 2012.
La pénétration des groupes français Renault et PSA Peugeot Citroën (20 % au total) a atteint un point bas, en dessous du niveau de 2007. Elle dépassait 25 % entre 2001 et 2003.
La pénétration du groupe GM a été de 8,0 %, soit une baisse de 0,6 point. Les parts de marché de ses marques, Opel et Chevrolet, s'établissaient respectivement à 6,7 % et 1,3 %. De 2000 à 2009, la part de marché du groupe Ford avoisinait les 10 %. En 2012, elle s'est élevée à 7,7 %. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à environ 12 % chacun.
Le groupe Fiat, qui inclut désormais les marques du groupe Chrysler, après quatre années consécutives de hausse des parts de marché entre 2006 et 2009, a perdu 0,6 point de pénétration, à 6,5 % ; elle était à près de 13 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2012, la marque Fiat s'élevait à 4,7 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, mènent une stratégie d'élargissement de leur gamme. Daimler a donc consolidé sa progression entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, à 5,6 % de part de marché, soit une hausse de 0,4 point. BMW, y compris la marque Mini, a poursuivi son affermissement, débuté en 1999, en atteignant un nouveau sommet ; sa pénétration a augmenté de 0,4 point, à 6,6 % (+0,7 point par rapport au pic de 2008).
La pénétration du groupe Toyota, en hausse continue de 1995 à 2007, avait diminué quatre années de suite avant de rebondir de 0,2 point en 2012, à 4,3 %.
La pénétration du groupe Hyundai-Kia a encore progressé. Sa part de marché, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, a ainsi augmenté de 1,2 point, à 5,8 % en 2012, soit 687000 véhicules.

20 %

DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES VENDUES EN EUROPE DE L'OUEST SONT PRODUITES PAR UN GROUPE FRANÇAIS.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2012

Les constructeurs français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant 51 modèles en 2012, contre 27 en 2000. Ils ont également considérablement agrandi ces dernières années le nombre de versions proposées, en développant notamment des modèles de gammes inférieures : break (Clio et 208), monospace (C3 Picasso), coupé (Laguna).

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,	C8, C6
	PEUGEOT	i0n, 107, 206+, 207, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Boxer	407, 508	807, 607
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Wind, Clio, Modus, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Latitude
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
BMW	BMW		Série 1	X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
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, Giulietta	159, Brera, GT	Spider
	CHRYSLER-JEEP			Patriot, Wrangler, Compass, Cherokee	(Grand) Voyager, (Grand) Cherokee
	FIAT	Panda, 500, Punto, Idea, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Multipla, Scudo, Ducato	Freemont	
	LANCIA	Ypsilon, Musa	Delta		Thema, Flavia, Voyager
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, B-Max, 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	Orlando, Volt	Cruze, Captiva	Malibu, Corvette, Camaro
	OPEL	Agila, Corsa, Meriva, Tigra, Combo, Mokka	Astra, Ampera, Zafira	Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, CR-Z, Insight	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster, H1	Sonata, IX 35, I40, Santa Fe, IX 55	Genesis
	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cerato, Cee'd, Carens	Optima, Sportage	Magentis, Carnival, Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5, cx-5	6, CX-7	RX8
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV, Colt	ASX, Lancer	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note, Cube, Juke	Leaf	Qashqai, X-Trail	370Z, Murano, Pathfinder
SUBARU	SUBARU	Justy, Trezia		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, Materia, Terios			
	LEXUS		CT 200 H		GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S, Urban Cruiser	Verso, Auris	Avensis, Prius, RAV4	GT86, Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1	A3	A4, A5, TT, Q3	A6, A7, A8, R8, Q5, Q7
	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne, Panamera
	SEAT	Mii, Ibiza	Leon, Altea	Toledo, Exeo	Alhambra
	SKODA	Citigo, Roomster, Yeti	Fabia	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Up!, Fox, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Scirocco, Tiguan, CC	Sharan, Phaeton, Touareg

Source : CCFA.

51 et 98

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

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2012, cinq sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

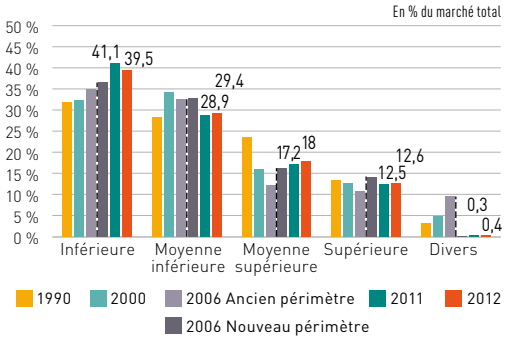
LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2012

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	29	33	19	18	1
Autriche	33	33	21	13	0
Belgique	36	31	19	14	0
Danemark	61	22	12	5	0
Espagne	33	38	21	8	0
Finlande	20	31	33	15	1
France	49	31	14	6	0
Grèce	62	23	12	4	0
Irlande	24	34	31	11	1
Italie	59	21	14	6	0
Luxembourg	29	31	20	20	0
Pays-Bas	50	26	16	8	0
Portugal	43	31	14	12	0
Royaume-Uni	41	27	18	15	0
Suède	17	26	28	29	0
Union européenne 15 pays	**40**	**30**	**18**	**12**	**0**
Norvège	20	29	33	18	0
Suisse	31	26	23	17	3
Ensemble 17 pays	**40**	**29**	**18**	**13**	**0**

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	43	18	1	3	14	20
Autriche	42	14	1	1	20	22
Belgique	46	15	2	2	19	17
Danemark	68	17	0	0	10	5
Espagne	60	5	1	1	13	20
Finlande	43	28	0	0	8	20
France	56	7	1	1	18	17
Grèce	82	2	1	0	5	10
Irlande	71	6	1	0	6	16
Italie	61	8	0	1	13	18
Luxembourg	42	13	2	2	14	27
Pays-Bas	62	18	1	1	10	9
Portugal	64	17	1	1	7	11
Royaume-Uni	61	7	3	3	10	16
Suède	34	40	1	1	7	19
Union européenne 15 pays	**53**	**12**	**1**	**2**	**14**	**18**
Norvège	37	25	0	0	8	29
Suisse	38	16	2	2	14	28
Ensemble 17 pays	**53**	**13**	**1**	**2**	**13**	**18**

Source : CCFA.

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



CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2012

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,1 %
Ford Focus	2	2,8 %
Renault Mégane	**3**	**2,7 %**
Peugeot 206-207-208	**4**	**2,6 %**
Ford Fiesta	5	2,5 %
Volkswagen Polo	6	2,3 %
Opel Corsa	7	2,2 %
Renault Clio	**8**	**2,0 %**
Opel Astra	9	1,8 %
Volkswagen Passat	10	1,7 %
Citroën C3	**11**	**1,7 %**
Nissan Qashqai	12	1,6 %
Fiat Panda	13	1,5 %
BMW Série 3	14	1,4 %
Citroën C4	**15**	**1,4 %**
Peugeot 308		**1,0 %**
Renault Twingo		**0,8 %**
Peugeot 3008		**0,8 %**
Dacia Duster		**0,7 %**
Peugeot 508		**0,7 %**
Peugeot 107		**0,6 %**
Dacia Sandero		**0,6 %**
Citroën C1		**0,5 %**
Citroën DS3		**0,5 %**
Peugeot 5008		**0,4 %**

Source : CCFA.

Les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient à 32 %, contre 41 % en 2000. Sur la même période sous revue, la diversité de la gamme inférieure des constructeurs français s'est considérablement élargie en passant de 8 à 40 modèles. 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, cette part s'est réduite de plus de 2 points en 2011 par rapport à l'année précédente, et elle reste stable en 2012. En 2000, cette part s'élevait à 73 %.
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. Cependant, à partir de 2006, une offre dynamique dans la gamme inférieure, plus riche en berlines, a infléchi cette tendance jusqu'en 2009. Depuis, elle a diminué à 53 % en 2012.
Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008, quand l'Europe du Sud privilégiait 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 depuis 2010, à l'exception de l'Allemagne, où les gammes supérieures retrouvent des parts de marché plus conformes à la structure de longue période (37 %).

+1 POINT

HAUSSE DE LA PART DES GAMMES SUPÉRIEURES SUR LE MARCHÉ EUROPÉEN EN 2012

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

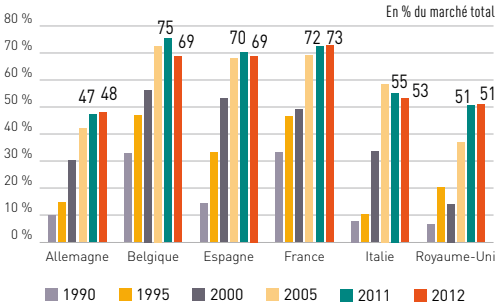
En Europe, de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé de façon considérable, atteignant 53 %, et elle oscille depuis à haut niveau.
Sur ce marché de 6,5 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 24 % en 2012 (28 % en 2010, 23 % en 2007 et 29 % en 2000), soit environ 1,5 million de voitures diesel neuves, contre environ 16 % sur l'ensemble des autres énergies avant le plein lancement du moteur essence 3 cylindres. Le volume des voitures diesel représente 65 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2012

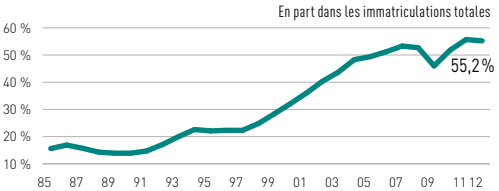
	Cylindrée moyenne cm³	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1 749	100	15,0	48,1
Autriche	1 651	87	17,6	56,4
Belgique	1 635	84	6,8	68,8
Danemark	1 397	72	1,5	39,5
Espagne	1 635	84	8,0	68,9
Finlande	1 671	96	13,4	38,2
France	1 592	81	7,2	72,9
Grèce	1 368	-	3,1	40,0
Irlande	1 599	81	5,0	73,1
Italie	1 510	77	10,8	53,1
Luxembourg	1 874	109	20,8	76,1
Pays-Bas	1 437	79	3,4	28,2
Portugal	1 539	81	2,1	70,5
Royaume-Uni	1 672	93	10,0	50,8
Suède	1 786	102	22,8	66,8
Union européenne 15 pays	**1 641**	**89**	**10,8**	**55,6**
Norvège	1 730	93	28,0	64,2
Suisse	1 825	110	32,2	37,1
Ensemble 17 pays	**1 647**	**90**	**11,6**	**55,2**

Source : CCFA.

TAUX DE DIESELISATION PAR PAYS

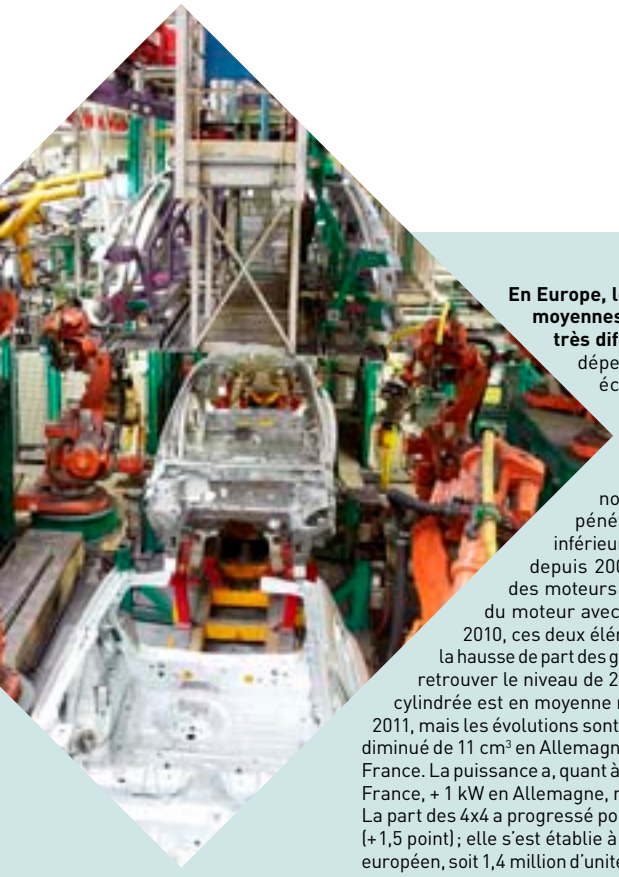


MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



– 93 cm³

BAISSE ENTRE 2007 ET 2012 DE LA CYLINDRÉE MOYENNE DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



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 progressé en raison de la hausse de part des gammes supérieures, sans toutefois retrouver le niveau de 2008 pour la cylindrée. En 2012, la cylindrée est en moyenne relativement stable par rapport à 2011, mais les évolutions sont contrastées selon les pays. Elle a diminué de 11 cm³ en Allemagne, contre une hausse de 19 cm³ en France. La puissance a, quant à elle, augmenté de 2 kW (+ 2 kW en France, + 1 kW en Allemagne, mais – 1 kW en Italie).
La part des 4x4 a progressé pour la troisième année consécutive (+1,5 point) ; elle s'est établie à 11,6 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,4 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. En Allemagne, elle s'établit à 15 %, soit + 2 points par rapport à 2011 et, surtout, plus de 4 points par rapport à l'avant-crise.

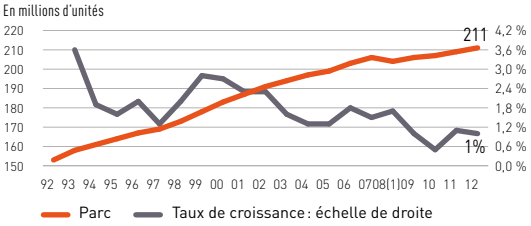
La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays.
En Europe, sur un marché en forte baisse en 2012, la part des ventes de voitures diesel a légèrement diminué de 1/2 point, à 55 % ; globalement, leur recul en volume s'élevait à 639 000 unités. Le niveau des ventes toutes énergies demeure à un niveau inférieur à celui des années 2009 et 2010, où fonctionnaient les mécanismes de soutien à la demande. En Belgique, en Espagne, en France, en Irlande, au Luxembourg, au Portugal et en Suède, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées sont des voitures diesel. En Allemagne, la part du diesel a de nouveau progressé (+ 1 point, à 48 %), alors qu'elle a baissé en Italie (–2 points, à 53 %).
À la suite d'un changement de fiscalité, les pays scandinaves, traditionnellement peu dieselisés, se sont équipés pour atteindre aujourd'hui des niveaux élevés (environ les deux tiers du marché pour la Norvège et la Suède).
Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, quoiqu'à un rythme moindre que les années précédentes, et elle s'est élevée à 38 % en 2012, en hausse de plus de 1 point.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

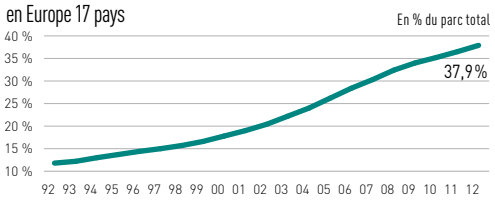
En Europe occidentale comme en France, le rythme de croissance du parc de voitures particulières s'est ralenti depuis la fin de la décennie 1990 et approche désormais 1 % par an.
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie où les taux de motorisation sont moins élevés, la crise économique et financière 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 quatrième année consécutive, s'élevant à 38 % en 2012, en raison notamment des bas niveaux d'immatriculations de voitures particulières neuves. L'Europe occidentale est devenue un marché de renouvellement. Au sein des nouveaux pays entrants et de la Turquie, cette part peut être estimée à 60 %.

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

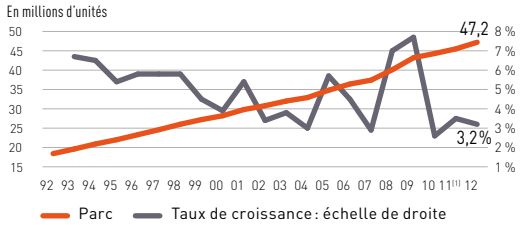
En Europe 17 pays : UE-15, Suisse et Norvège



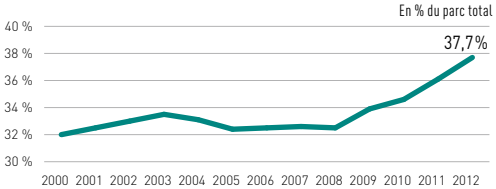
Part de la motorisation diesel en Europe 17 pays



Dans les 12 nouveaux pays entrants et la Turquie



Part des plus de dix ans en Europe 17 pays



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

Au 1er janvier 2012, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 211 millions d'unités. La crise financière et économique a amplifié l'infléchissement du rythme de progression du parc, rythme qui tend à se rapprocher de celui de la population. Par pays, le parc a baissé en Grèce (– 0,3 %) et il est resté quasi stable au Royaume-Uni (+ 0,3 %). Comme en 2011, les rythmes de croissance ont été inférieurs dans les pays du Sud de l'Europe (+ 0,6 % en Espagne, + 0,8 % en France et + 1 % en Italie) par rapport à ceux observés dans les pays d'Europe du nord (+ 1,5 % en Allemagne et Belgique, + 1,6 % en Autriche et aux Pays-Bas et + 2,9 % en Norvège).

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 38 % au 1er janvier 2012. Dans 5 pays, cette motorisation est majoritaire : Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, cette part, bien qu'en croissance, est moins élevée en Allemagne (28 %) ou au Royaume-Uni (30 %) alors qu'elle est légèrement supérieure à la moyenne en Italie (39 %).

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc a été fortement ralentie par la crise financière et économique, de nouveau à 3 %, contre 5-7 % entre les années 2005 et 2009. Par pays, la baisse du parc s'est poursuivie en Hongrie (troisième année de baisse d'au moins 1 %). En Pologne, la croissance a été de moins de 4 % contre 8 à 10 % entre 2007 et 2009. En Slovénie et en Roumanie, les croissances ont été faibles (+ 0,5 % et + 0,3 % respectivement) et celle observée en République tchèque (+ 1,9 %) a été proche de celle enregistrée dans les pays limitrophes de l'Allemagne. En Croatie, pays membre de l'Union européenne depuis début juillet 2013, le parc s'est stabilisé (+ 0,2 %) après deux années de baisse. Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 25 % en progression de deux points depuis plusieurs années.

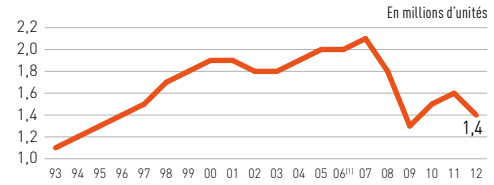
38 %

PART DES PLUS DE 10 ANS DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2012

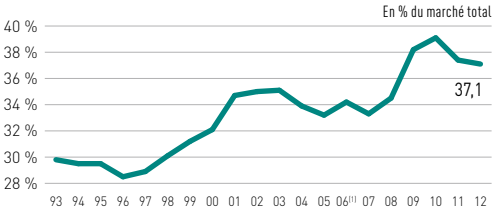
LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

Le marché européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, oscille depuis autour de 1,4 million d'unités, soit une chute d'environ 600000 unités par rapport au niveau record de 2007.
Entre 2007 et 2012, le marché allemand est quasiment stable, alors que sur les quatre autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de –77000 unités pour la France à –199000 pour l'Espagne, en passant par –100000 pour le Royaume-Uni et –120000 pour l'Italie.
En 2012, les ventes de marque française ont diminué de 14 %, à 510000 unités ; elles ont occupé 37 % du marché. Présents sur tous les segments et grâce à la progression de leur pénétration dans certains pays (+ 3,4 points aux Pays-Bas, + 1 point au Royaume-Uni et + 0,4 point en Italie), les constructeurs français ont pu stabiliser leur part de marché. La baisse des ventes s'explique par leur forte présence sur des marchés affectés par la crise et par des reculs de pénétration, notamment en Espagne (–2,9 points). Néanmoins, leur part de marché reste supérieure de près de 4 points à celle observée en 2007.

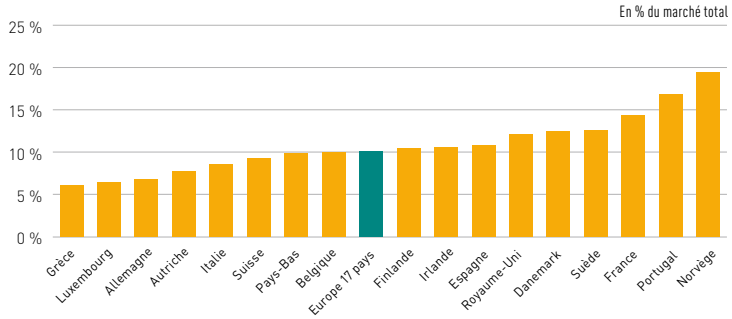
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE 17 PAYS



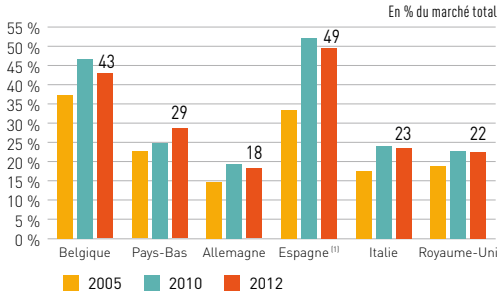
PÉNÉTRATION FRANÇAISE



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



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : lire les notes de la page 63.

37 %

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2012

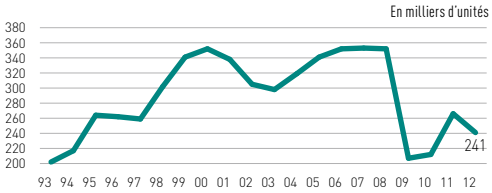
Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up 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 à 20 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 10 % en 2012, 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 affecté durement ce marché, qui avait retrouvé le niveau observé en 1996.
Sur le segment des fourgons, les parts de marché des constructeurs français 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). En 2012, cinq des huit modèles les plus vendus sont de marque française (Kangoo, Berlingo, Partner, Master et Trafic).
En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2012. 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 2005.
La France demeure toujours le premier marché européen (384000 unités), devant le Royaume-Uni (248000 unités), l'Allemagne (225000 unités), l'Italie (117000 unités) et l'Espagne (77000 unités).

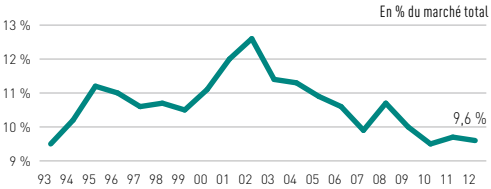
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a diminué de 9 % en 2012. Il s'est élevé à 241 000 unités en baisse de 110 000 unités par rapport à 2008. Après quatre années de hausse à partir de 2003, le marché avait plafonné à un niveau record (plus de 350 000 véhicules) en 2007-2008, avant de chuter en 2009. En 2012, il est inférieur de 8 % à celui de 1996 soit trois ans après 1993, autre année noire pour le véhicule industriel.
Quant à la production européenne, elle a baissé de 10 % à 385 000 unités, après la grave crise de 2009 (–70 % 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 1 %.

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

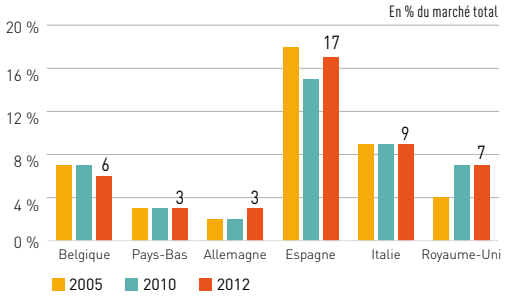
	2003	2011	2012	Variation 2012-2011
Immatriculations de véhicules industriels neufs				
de 5,1t à 15,9 t	83	60	54	–8,8 %
16 t et plus	214	206	187	–9,4 %
TOTAL	**298**	**266**	**241**	**–9,3 %**
Production de véhicules industriels				
de 5,1t à 15,9 t	102	–	–	–
16 t et plus	279	–	–	–
TOTAL	**381**	**430**	**385**	**–10 %**

Source : CCFA.

–9 %

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2012

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.
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, de 31 % et 28 % deux ans après, ainsi que de 30 % et 16 % trois ans après.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (77 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.
Dans ce contexte, les immatriculations de véhicules industriels de Renault Trucks en 2012 ont diminué mais sa pénétration demeure à près de 10 %, à peine en 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 %).

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT

En 2012, la production de véhicules a légèrement progressé (+ 0,4 % à 3,4 millions de véhicules) par rapport à 2011 et s'est établie à un niveau record en dépassant celui de l'année précédente alors que les ventes de véhicules neufs diminuaient (-7 % à 925 000 unités). La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,5 millions d'unités. Le marché local est très en deçà de son niveau de 2007 (environ – 41 %).
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 permettent 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.

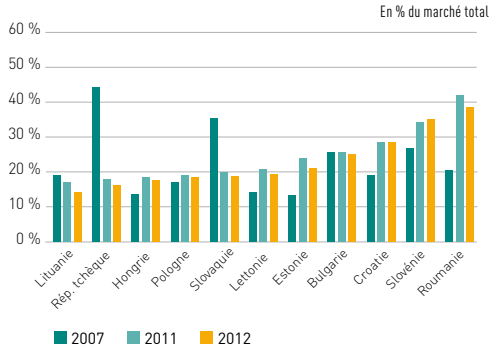
LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

Nouveaux entrants dans l'Union européenne[1] et Croatie — En milliers d'unités

	2011	2012	Variation 2012/2011
Production de véhicules			
Voitures particulières	3 263	3 281	0,5%
Véhicules utilitaires légers / Véhicules industriels	145	140	–3,3%
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	841	783	–6,9%
Véhicules utilitaires légers	108	100	–7,3%
Véhicules industriels	44,2	41,1	–6,9%

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

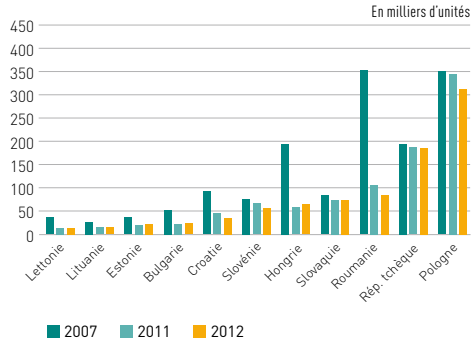
PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



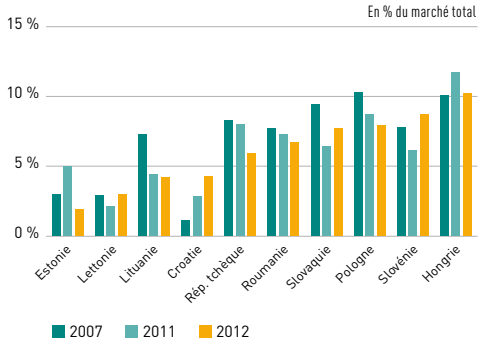
1 SUR 4

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

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



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



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

Les pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont produit 3,4 millions de véhicules en 2012. Leur activité a légèrement progressé à l'inverse de celle de l'Europe occidentale, en raison de la hausse de capacité de production du groupe Volkswagen et la fin de la montée en cadence de celle des constructeurs coréens.
En 2012, en raison de la crise, cette production était supérieure pour la quatrième 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 2012, le marché des véhicules neufs a diminué de 7 % à 925 000 unités après une hausse de 1 % l'année précédente. Les résultats sont cependant contrastés par pays, les ventes ont progressé en Bulgarie, Estonie et Hongrie. Mais, le niveau de l'ensemble des pays est sensiblement inférieur à celui de 2007.

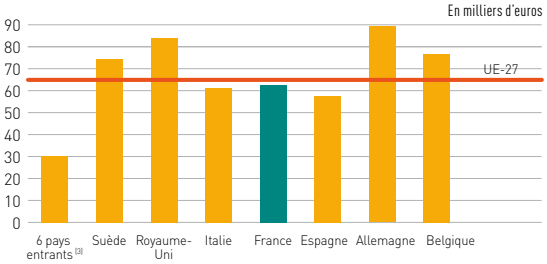
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2010, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,2 millions de personnes (environ 2,3 millions de personnes en 2007), dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 10 %, contre une moyenne d'environ 7 % pour l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni. La part des six pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) a atteint 25 %, soit 6 points de plus qu'en 2007. Dans les pays d'Europe de l'Ouest, elle fléchit : Allemagne (–3 points), France et Royaume-Uni (–1 point), Espagne et Italie (–0,4 point). La valeur ajoutée par personne occupée variait de 30 000 euros dans les six pays entrants, à 89 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 62 000 euros, soit au-dessous de la moyenne européenne (65 000 euros). Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 14 000 euros dans les six pays entrants, à 64 000 euros en Allemagne ; en France, elles atteignaient 54 000 euros, soit au-dessus de la moyenne européenne (44 000 euros).

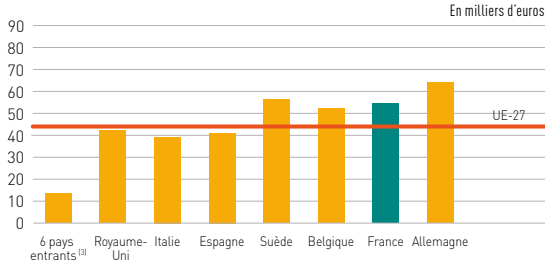
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS EN 2010 (1)

	Unités	Union européenne 27 pays (2)	Allemagne	France	6 pays entrants (3)	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	**milliers**	**2 170**	**749**	**225**	**535**	**136**	**141**	**171**	**66**	**35**
dont construction de véhicules automobiles	milliers	980	464	138	129	56	63	69	45	19
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	166	40	25	-	19	11	14	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 024	245	62	406	62	67	88	17	11
Chiffre d'affaires	**millions d'euros**	**740 587**	**325 874**	**99 082**	**89 970**	**53 998**	**51 110**	**53 393**	**21 955**	**16 863**
Production	**millions d'euros**	**636 518**	**281 750**	**62 664**	**87 648**	**47 307**	**47 581**	**45 180**	**21 568**	**16 205**
Production/chiffre d'affaires	%	85,9	86,5	63,2	97,4	87,6	93,1	84,6	98,2	96,1
Valeur ajoutée (VA) (au coût des facteurs)	**millions d'euros**	**141 063**	**66 839**	**14 029**	**16 099**	**11 454**	**8 111**	**10 457**	**4 941**	**2 679**
Valeur ajoutée/production	%	22,2	23,7	22,4	18,4	24,2	17,0	23,1	22,9	16,5
Valeur ajoutée/personne occupée	milliers d'euros	65,0	89,2	62,5	30,1	84,0	57,6	61,2	74,3	76,6
	base 100 : 6 pays entrants	216	296	207	100	279	191	203	247	255
Achats de biens et de services	**millions d'euros**	**606 012**	**259 515**	**84 148**	**75 600**	**42 787**	**44 476**	**44 109**	**18 941**	**14 364**
Part des achats dans la production	%	95,2	92,1	134,3	86,3	90,4	93,5	97,6	87,8	88,6
Dépenses de personnel	**millions d'euros**	**95 269**	**47 996**	**12 210**	**7 262**	**5 740**	**5 793**	**6 692**	**3 744**	**1 825**
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	43,9	64,0	54,4	13,6	42,1	41,1	39,2	56,3	52,2
	base 100 : 6 pays entrants	323	472	400	100	310	303	289	415	384
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	**millions d'euros**	**45 793**	**18 843**	**1 819**	**8 880**	**5 714**	**2 318**	**3 765**	**1 197**	**855**
EBE/VA	%	32,5	28,2	13,0	55,2	49,9	28,6	36,0	24,2	31,9

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



(1) À partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique 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 reconsolidées par le CCFA. (3) 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.

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 2010.
En 2010, le volume d'emploi dans l'industrie automobile en Europe a diminué entre 2008 et 2009, mais il demeure stable en 2009 et 2010 par rapport à 2000. Néanmoins, il a progressé très sensiblement chez les six pays entrants. De plus, la crise a impliqué une baisse de la valeur ajoutée par personne occupée de 56 000 à 45 000 euros, avant un rebond à 65 000 euros en 2010.
Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en termes de structure et de coûts salariaux. En Allemagne, en France et en Suède, plus de 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 pays entrants. Elle était comprise entre 40 et 45 % en Italie, au Royaume-Uni et en Espagne.
Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 14 000 euros dans les six pays entrants, à 64 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ 1 à 5.
Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 29 %, contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissant à 22 %.

2,2
MILLIONS DE PERSONNES DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS ÉTAIENT EMPLOYÉES PAR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2010

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2012

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2012

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	55 446	41 270
Investissements	millions d'euros	2 279	1 945
Résultat net	millions d'euros	– 4 925	1 735
Effectifs mondiaux[1]	**nombre de personnes**	**204 287**	**127 086**
dont France	*nombre de personnes*	*93 479*	*53 203*

	Unités	PSA Peugeot Citroën					Renault		
		Activité automobile : Peugeot et Citroën	Équipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Éliminations
Chiffre d'affaires	millions d'euros	38 299	17 365	1 910	202	– 2 330	39 859	2 566	– 155
Marge opérationnelle	millions d'euros	– 1 504	514	391	21	2	– 15	754	– 10
Investissements[2]	millions d'euros	2 667					1 936	9	
Effectifs mondiaux[1]	**nombre de personnes**	**117 374**	**80 825**	**2 669**	**3 419**				

(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.

345 000
personnes
EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LE MONDE

PSA PEUGEOT CITROËN : WWW.PSA.FR

En 2012, dans un contexte de hausse du marché mondial mais où le marché socle était en baisse suite à la crise, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont diminué de 8,8 %. La pénétration du Groupe en Europe a reculé en raison de sa forte présence en Espagne et en Italie mais le groupe occupe la deuxième place (VP + VUL). En dehors de cette zone, les débouchés ont augmenté grâce aux bons résultats en Chine, en Russie et au Maghreb ; ils ont représenté 38 % des ventes totales contre 33 % l'année précédente.
La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En Chine, le Groupe ouvre en 2013 une usine avec chacun des groupes chinois avec lequel il coopère à savoir Dongfeng Motor et China Changan Automobile Group. Enfin, en 2012, PSA Peugeot Citroën et General Motors ont créé 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.
Le groupe PSA Peugeot Citroën s'appuie sur un effectif d'environ 204 000 personnes dans le monde, dont 93 000 en France réparties sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques ; centres de R&D ; siège social…). Outre les usines d'assemblage *(cf. ci-contre)*, le Groupe a de nombreux sites importants en France comme Vélizy (R&D), Trémery (moteurs), Vesoul (magasin de pièces de rechange) et Valenciennes (boîtes de vitesse) qui emploient respectivement 5 100, 3 400, 3 100 et 2 200 personnes.
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 CO_2/km. La deuxième génération de Stop&Start nommée e-HDi est déployée dans les gammes du Groupe depuis la fin 2010. Enfin, la commercialisation de voitures équipées de la technologie hybride HYbrid4 s'élargit depuis le dernier trimestre 2011.
Le Groupe a présenté à l'été 2012 un plan industriel visant à redresser sa compétitivité en réorganisant les sites et France. 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 diminué de 6,3 % en raison de la baisse de 18 % observée sur un marché européen en crise et très concurrentiel. En dehors de cette zone, elles ont augmenté de 9 % pour représenter plus de 50 % des ventes. La marque Renault occupe la troisième place sur le marché voitures particulières et véhicules utilitaires 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, les véhicules électriques mais aussi les achats, la logistique, l'ingénierie, la recherche et études avancées… En 2010, le Groupe a également élargi sa stratégie d'alliance en signant un accord avec Daimler AG sur les petites voitures, les véhicules utilitaires légers, les moteurs (y compris économes en énergie depuis 2012). Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, étendu à Nissan avec une participation majoritaire d'ici 2014, a pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence en Russie.
Le groupe Renault emploie 127 000 personnes dans le monde dont 53 000 en France sur une quinzaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques ; centres de R&D ; siège social…). Les effectifs peuvent être importants en dehors des sites d'assemblage *(cf. ci-contre pour ces derniers)*. Ils varient de 320 personnes à l'usine mécanique de Choisy à 3 500 à l'usine de moteur de Cléon en passant par les 1 900 salariés de l'usine mécanique du Mans. Le Technocentre de Guyancourt emploie environ 9 000 personnes.
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 à Cléon en 2011 la production 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

En 2012, les véhicules facturés ont globalement baissé de 14 % suite à la diminution du marché européen, après deux années de croissance. Renault Trucks a néanmoins maintenu sa pénétration à près de 10 %. En dehors de l'Europe, l'activité continue de croître : Europe de l'Est, Maghreb, Afrique, Moyen-Orient et Amérique latine.
Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur des nouveaux sites d'assemblage en dehors d'Europe occidentale : le premier en Turquie avec Karsan 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 à Vénissieux, de recherche à Saint-Priest…). Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les cinq marques (Renault, Volvo, Mack, UD Trucks et Eicher) se poursuivent.
L'entrée en vigueur de la norme Euro VI début 2013 entraîne le renouvellement et la simplification de l'ensemble de la gamme.

L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

61

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS LE MONDE, DONT 5 EN PROJET

EUROPE

FRANCE
01. Aulnay
02. Batilly
03. Blainville
04. Bourg-en-Bresse
05. Dieppe
06. Douai
07. Flins
08. Hordain
09. Limoges
10. Maubeuge
11. Mulhouse
12. Poissy
13. Rennes
14. Sandouville
15. Sochaux

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

ITALIE
21. Val di Sangro

PORTUGAL
22. Mangualde

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE
23. Kolín

ROUMANIE
24. Pitesti (Dacia)

ROYAUME-UNI
25. Luton (General Motors)

RUSSIE
26. Kalouga (PSA-Mitsubishi)
27. Moscou
28. Togliatti (AvtoVAZ) (projet)
29. Ijevsk (AvtoVAZ) (projet)

SLOVAQUIE
30. Trnava

SLOVÉNIE
31. Novo Mesto

TURQUIE
32. Bursa
(Tofas)
(Karsan)

Amérique

ARGENTINE
33. Buenos Aires
34. Santa Isabel

BRÉSIL
35. Curitiba
36. Porto Real

COLOMBIE
37. Medellin

MEXIQUE
38. Aguascalientes (Nissan)

Afrique

AFRIQUE DU SUD
39. Rosslyn (Nissan)

ALGÉRIE
40. Oued Tlelat (projet)

MAROC
41. Casablanca
42. Tanger (Renault-Nissan)

Asie

CHINE
43. Shenzhen (projet)
44. Wuhan (projet pour Wuhan 3)

CORÉE DU SUD
45. Busan (Renault Samsung Motors)

INDE
46. Chakan (Renault-Nissan-Bajaj Auto) (projet)
47. Chennai (Renault-Nissan)

IRAN
48. Téhéran

JAPON
49. Mizushima (Mitsubishi)
50. Okazaki (Mitsubishi)

MALAISIE
51. Gurun

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

En 2012, la production mondiale des constructeurs français a atteint un niveau record de 5,6 millions de véhicules, en baisse de 12 %, soit 787000 véhicules en moins, par rapport à 2011. Depuis 2007, en dépit de deux années records : 2010 et 2011, elle a diminué de 9 %, c'est-à-dire un recul de la production de 527000 unités. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 47 %, soit une croissance annuelle moyenne de 2 % 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 fortement diminué (– 13 %) à 4,9 millions d'unités après une quasi-stabilité en 2011 et le rebond de 2010 (+17 %) ; celle de véhicules utilitaires légers (– 9,9 % à 723000 unités) qui avait encore augmenté en 2008, avant d'être durement affectée par la crise en 2009, a progressé vigoureusement en 2010 et en 2011, mais a nettement baissé en 2012. Par rapport à 2007, la production s'est respectivement repliée de 8 %, soit 427000 voitures, et de 14 %, soit 116000 véhicules.

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

Groupe/Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2012	Production (en unités) Cumul à fin 2012
PSA PEUGEOT CITROËN				
Peugeot, Citroën	i0n, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	5400 / 5500
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)	741 800 / 705 600
Peugeot	206	1998	Mulhouse, Chine, Iran	7 962 700
Peugeot	207	2006	Villaverde (E), Trnava (Slovaquie), Argentine, Porto Real (Br)	2 504 900
Peugeot	208	2012	Poissy, Mulhouse, Trnava (Slovaquie)	243 600
Citroën	C2	2003	Chine	690 800
Citroën	C3, DS3	2002/2008/2009	Aulnay, Poissy, Villaverde (E), Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	3 406 200 / 216 100
Peugeot, Citroën	301 / C-Elysée	2012	Vigo (E), Chine	11 600 / 7 000
Peugeot	307	2001	Argentine, Chine	3 781 000
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux, Russie, Argentine	1 251 700
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	48 800
Peugeot	3008	2009	Sochaux	441 500
Peugeot	5008	2009	Sochaux	215 100
Citroën	Xsara	1997	Porto Real (Br)	3 364 000
Citroën	ZX	1991	Chine	2 582 000
Citroën	C4, DS4	2004/2010/2011	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	2 855 000 / 65 600
Peugeot	405	1987/1993	Iran	4 626 700
Peugeot, Citroën	4007, C-Crosser, 4008, C4 Air Cross	2007/2012	Russie, Japon (Mitsubishi)	49000 / 47800 / 12200 / 21700
Citroën	C5, DS5, C6	2008/2011/2006	Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine	1 193 100 / 34 500 / 23 400
Peugeot	408	2010	Chine, Argentine	200 200
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	254 500
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	189 400 / 147 500
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	166 900 / 182 400
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine	2 106 300 / 2 585 000
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	505 900 / 465 300
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	836 200 / 726 500
GROUPE RENAULT				
Renault	Twingo	1993/2007	Novo Mesto (Sl), Colombie	2 489 928 / 787 045
Renault	Wind	2010	Novo Mesto (Sl)	12 924
Renault	Pulse	2011	Inde	6 023
Renault	Clio	1998/2005/2012	Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie, Mexique	5 631 968 / 2 837 373 / 98 270
Renault	ZOE	2012	Flins	443
Renault	Symbol	2008	Argentine, Turquie	347 992
Renault	Modus	2004	Valladolid (E)	665 339
Renault	Logan	2005	Russie, Brésil, Maroc, Colombie, Iran	1 268 282
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	29 666
Renault	Sandero	2007	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	690 985
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil, Colombie, Inde	218 967
Renault	Fluence / Fluence ZE	2009/2011	Turquie, Inde, Argentine	294 038 / 4 182
Renault	Mégane	2002/2008	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Russie, Iran	3 822 298 / 1 681 916
Renault	Scala	2012	Inde	3 586
Renault	Laguna	2007	Sandouville	312 935
Renault	Espace	2002	Sandouville	364 810
Renault	Kangoo / Kangoo ZE	1997/2007/2011	Maubeuge, Maroc, Argentine	2 618 195 / 634 677 / 8 568
Renault	Master	1997/2010	Batilly, Brésil	1 108 209 / 227 588
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)	617 378
Dacia	Logan	2004/2012	Pitesti (Roumanie)	1 283 174 / 1 657
Dacia	Sandero	2008/2012	Pitesti (Roumanie)	513 580 / 20 007
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	371 238
Dacia	Lodgy	2012	Tanger (Maroc)	41 442
Dacia	Dokker	2012	Tanger (Maroc)	8 893
RSM	SM3 / Fluence	2002/2009	Busan (Corée du Sud)	515 792 / 150 230
RSM	Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	148 272
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud), Inde	254 778
RSM	SM7	2011	Busan (Corée du Sud)	13 456

Sources : CCFA, PSA Peugeot Citroën, Renault.
Voir les notes de la page 70.

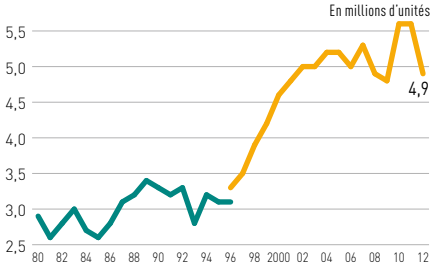
5,6 MILLIONS DE VÉHICULES ONT ÉTÉ PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LE MONDE EN 2012

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

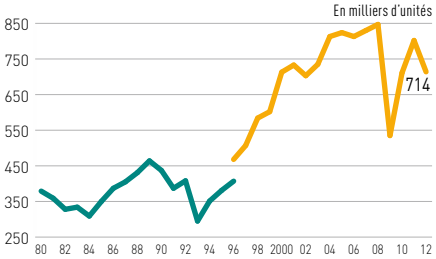
En 2012, suite à la crise, les débouchés nationaux des constructeurs français ont chuté (– 18 %) et les ventes hors de France ont fortement baissé (– 10 %). La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 22 % (20 % pour les voitures particulières, 33 % pour les véhicules utilitaires légers et 30 % pour les véhicules industriels).
Les marchés étrangers ont représenté 78 % 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 2012 à environ 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

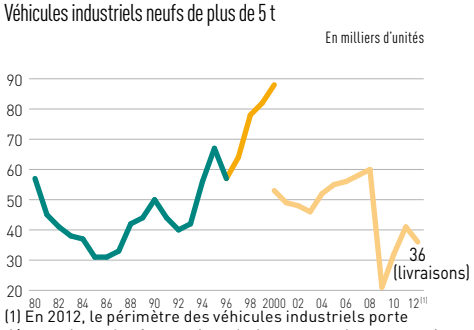
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



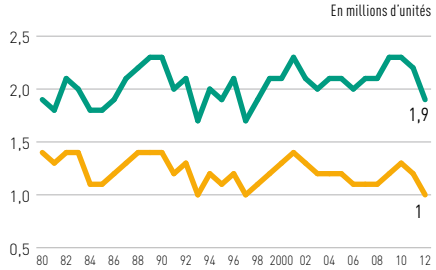
Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



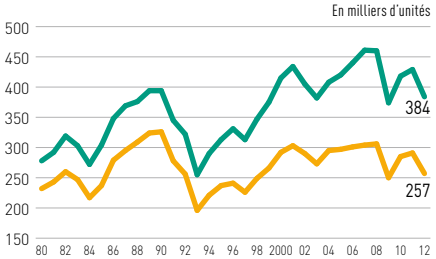
(1) En 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 6 tonnes et plus, y compris CKD *(voir note page 73)*.

LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

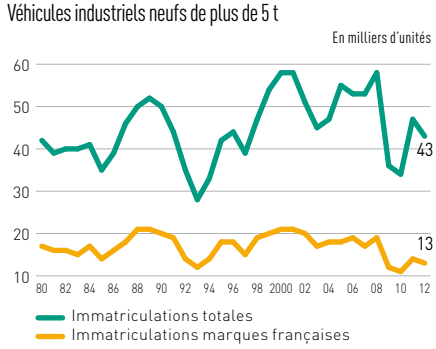
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t

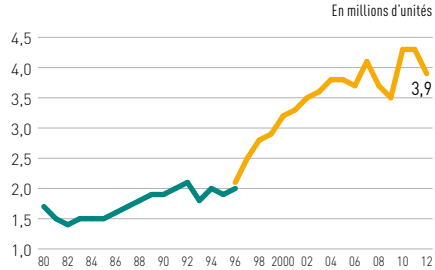


Véhicules industriels neufs de plus de 5 t

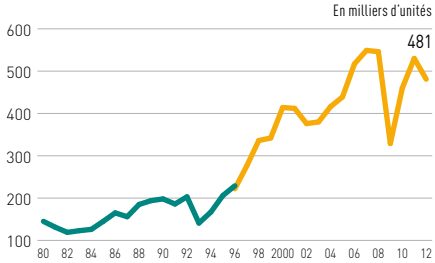


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

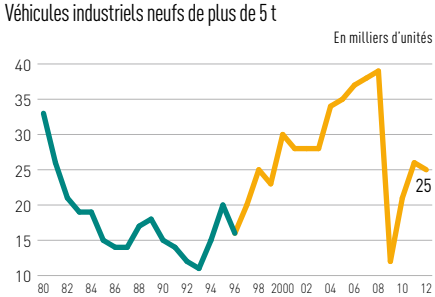
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France étaient en phase ascendante. Une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse avait permis de regagner des points de pénétration par rapport à 1997. Le cycle s'est inversé sur la période 2002-2007. La concurrence accrue et par la suite, une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français n'avaient pas permis de consolider ces gains. En 2008, la hausse des volumes vendus s'explique par le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français riches en modèles faiblement émetteurs de CO_2, 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 et l'impact de la crise dans les pays où ils sont fortement implantés se sont traduits par une baisse des ventes 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 3,9 millions d'unités, en forte baisse de 10 %. Celles des véhicules utilitaires ont diminué après deux années de hausse. Le recul s'élevait à 9 %, à environ 481 000 unités, pour les véhicules utilitaires légers et à 2 %, à 25 000 unités pour les véhicules industriels.

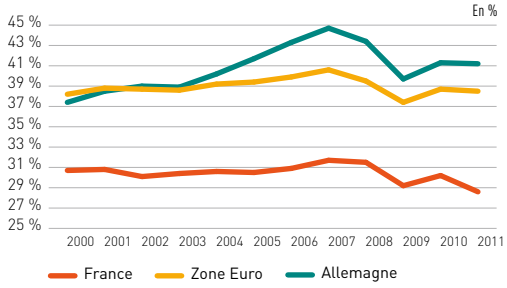
22 %

PART DU MARCHÉ FRANÇAIS DANS LES DÉBOUCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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... 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. En 2012, le rapport « Pacte pour la compétitivité de l'industrie française » rédigé à la demande du gouvernement par Louis Gallois, Commissaire général à l'investissement, confirmait ce diagnostic et soulignait également que la perte de compétitivité ne concernait pas uniquement l'industrie mais l'ensemble de l'économie française. Ce rapport a conduit le gouvernement à élaborer un « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » instaurant notamment le Crédit

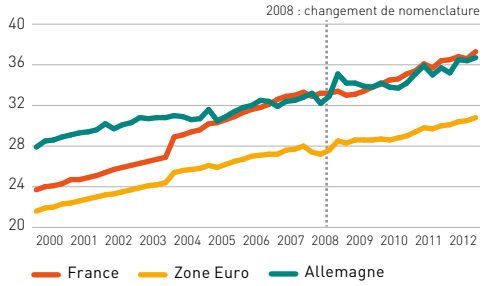
TAUX DE MARGE DES SOCIÉTÉS NON FINANCIÈRES : RAPPORT ENTRE L'EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION [1] ET LA VALEUR AJOUTÉE (EBE/VA)



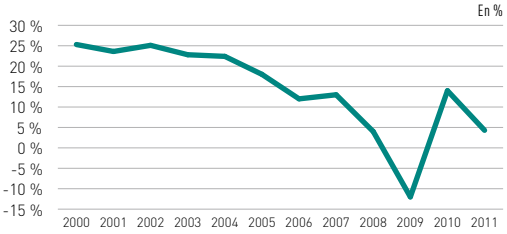
(1) Excédent brut d'exploitation et revenu mixte brut.
Source : Eurostat.

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

Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main-d'œuvre.



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.

+11 % et +8 %

HAUSSES RESPECTIVES DES COÛTS HORAIRES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ENTRE 2008 ET 2012 EN FRANCE ET EN ALLEMAGNE

En France, le taux de marge des sociétés non financières est inférieur de près de 13 points à celui de l'Allemagne et de 10 points à la moyenne de la zone euro. Selon l'Insee, le taux de marge de la branche automobile passe de 25 % au début des années deux mille à moins de 5 % en 2011. Le taux de marge dépend notamment de la compétitivité coût et a un lien à moyen terme avec la compétitivité hors prix.

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.

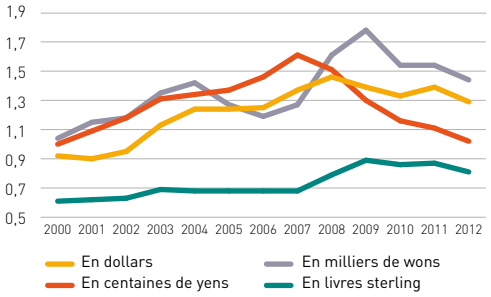
Ainsi, pour continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens. La marge opérationnelle (résultat opérationnel/chiffre d'affaires) est un des outils permettant de mesurer cette performance des groupes automobiles. En 2012, elle s'élevait à 1,8 % pour Renault et à – 1,0 % pour PSA. Or, la marge opérationnelle des groupes allemands s'établissait de 6,0 % pour Volkswagen à 10,8 % pour BMW en passant par 7,5 % pour Daimler. De manière plus générale, dans un contexte européen ayant perdu 3,8 millions de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) entre 2007 et 2012, les constructeurs généralistes européens sont au mieux à l'équilibre mais, pour la plupart, ils subissent des pertes importantes.

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 la production impactent la construction automobile directement et indirectement via la chaîne des fournisseurs.

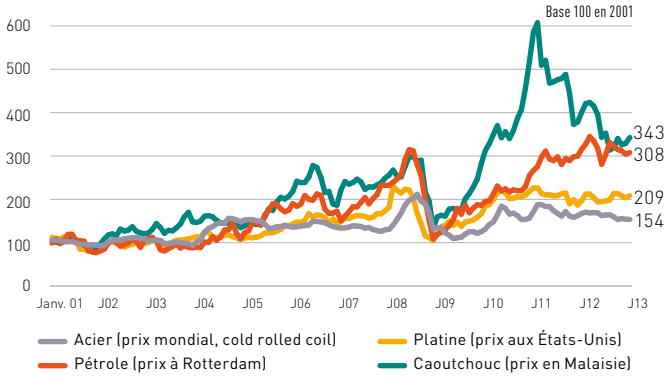
d'Impôt Compétitivité et Emploi (CICE), d'un montant global de 20 milliards d'euros, basé sur l'assiette de la masse salariale hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC. Mais le salaire moyen de l'industrie est supérieur au plafond du CICE (encore plus dans l'industrie automobile), elle n'en bénéficie donc qu'à hauteur de 20 %.
Les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses manifestes depuis 2001, malgré la chute observée pendant la dernière crise. Début 2013, le caoutchouc apparaissait ainsi encore en très forte progression de 243 %, le pétrole grimpait de 108 % et l'acier gagnait 54 %. 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.
Enfin, du côté du secteur du transport routier de marchandises, qui achète des véhicules utilitaires légers et industriels, la faiblesse des perspectives et l'incertitude actuelle pèsent sur l'activité et les prix.

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO

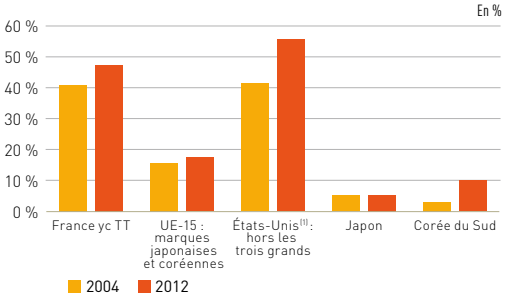


Source : FMI.

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS

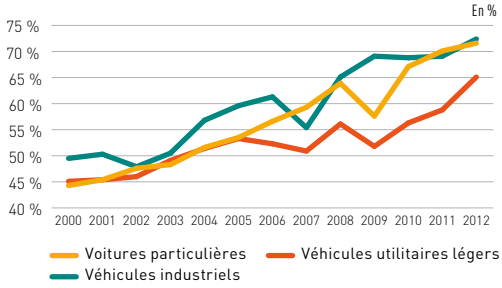


PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



(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.

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 la production en dehors de la zone euro.
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 (70 % des débouchés extérieurs totaux en 2012 contre 47 % en 2002).
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.

10 points

ÉCART DU TAUX DE MARGE DES SOCIÉTÉS NON FINANCIÈRES ENTRE LA FRANCE ET LA ZONE EURO EN 2011

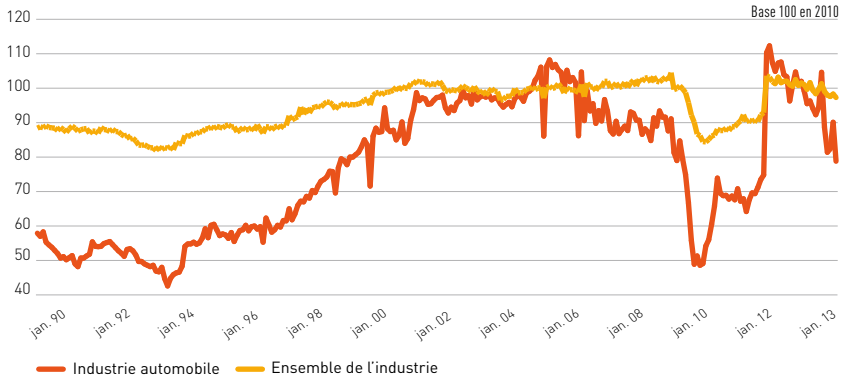
LA FILIÈRE AUTOMOBILE FACE À LA CRISE

Les immatriculations de véhicules légers neufs (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) s'élevaient en Europe de l'Ouest à 13,1 millions d'unités en 2012 contre 16,9 millions en 2007, soit une baisse de 22 %. Cette chute des débouchés se retrouve dans l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France mesuré par l'Insee (base 100 en 2010) qui s'est dégradé en passant de 146 en 2005 à 93 en 2012.
Afin de faire à une crise de cette importance, la filière automobile s'est structurée. 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 CLIFA (Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile) afin d'améliorer l'efficacité de la filière automobile.
Dans le cadre de la Conférence Nationale de l'Industrie (CNI), devenue début 2013 le Conseil National de l'Industrie, le Comité Stratégique de Filière de l'Automobile (CSFA) a été mise en place. Le CSFA réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés.

22 %

PART DU MARCHÉ FRANÇAIS DANS LES DÉBOUCHÉS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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



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'équipements ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement. Le tissu s'est fragilisé et pour faire face à ce contexte, la PFA, à son origine, s'est donné quatre priorités : le « lean manufacturing », les compétences et métiers de demain, la meilleure gestion de la communication et la stratégie à moyen et long terme sur la compétitivité des constructeurs et de leurs fournisseurs. Depuis 2010, elle s'appuie au niveau régional sur les Associations Régionales de l'Automobile (ARIA). Elle a de plus organisé des journées métiers notamment sur l'emboutissage. Après une première phase active, elle s'est consolidée en 2012 notamment autour du Comité Technique Automobile (CTA), du Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et du Comité de Recherche Automobile (CRA). Le CTA a pour objectif de donner une vision commune à la filière automobile en matière de recherche et d'innovation.
Parallèlement, le CSFA a été créé en 2010, comme dix autres Comités Stratégiques de Filière, suite aux États Généraux de l'Industrie (EGI) conclus la même année. Il regroupe les constructeurs automobile et de véhicules industriels implantés sur le territoire, les équipementiers de « rang 1 » et de très nombreuses PME et ETI fournisseurs de l'automobile et appartenant à différents secteurs (mécanique, plasturgie, emboutissage, fonderie, etc.). Les carrossiers et l'aval de la filière (distribution, réparations) sont également présents à l'image des acteurs de la R & D, notamment les pôles de compétitivité et les grands organismes de la recherche publique (IFPEN, IFSTTAR). Les syndicats de salariés de branche participent aussi. En octobre 2012, un contrat de filière a été signé définissant quatre axes de travail : une vision commune à la filière pour anticiper les mutations économiques, innovation et R&D, la solidarité de filière et l'internationalisation des acteurs.

LES FONDS D'INTERVENTION, LE CRÉDIT D'IMPÔT RECHERCHE, LES INVESTISSEMENTS D'AVENIR

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production...), amortis sur de longues périodes. De plus, lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des travaux sur plusieurs années dans les centres de recherche, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement. L'industrie automobile est une industrie capitalistique qui, globalement, a des besoins de financement importants.
Durant la crise financière, cette particularité a pesé sur l'industrie automobile et les pouvoirs publics ont mis en place des instruments à vocation structurelle favorisant le financement de long terme (Fonds Stratégique d'Investissement en 2008 et un Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles en 2009) et la capacité de recherche et développement (Crédit d'Impôt Recherche et les Investissements d'avenir).

LES FONDS D'INVESTISSEMENT

	Objectifs et dotations	Liste des bénéficiaires
Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) (créé en novembre 2008)	Fonds souverain, doté de 20 milliards d'euros de fonds propres, 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.	Gruau, Mécachrome, Valéo
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA) (créé en 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. Dotation initiale de 600 millions d'euros détenue à parité par PSA Peugeot Citroën, Renault SA et le FSI.	Agrati, Atelier des Janves, Bourbon Automotive, Cooper Standard, Defta, Delfingen, Electropoli, Farinia, Gestamp, Gimaex, Le Bélier, Maike Automotive, Mecaplast, Metaltemple, SAFE, Savoy International, Sora, SNOP, Trèves
Fonds de Modernisation des Équipementiers automobiles (FMEA) Rang 2 (créé en novembre 2009)	Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang2 et plus). Dotation initiale de 50 millions d'euros assemblés par 5 équipementiers automobiles de référence, le FSI et les acteurs du FMEA Rang 1.	Adduxi, Altia, Citele, Dévillé SA, Embaltech, FMX, Fournier Saint-Jean Industrie, Maike Automotive, PJ Industry, SPPP, Tecma

Source : Fonds Stratégique d'Investissement (FSI).

38

MILLIONS D'EUROS DANS 19 ENTREPRISES ÉQUIPEMENTIÈRES, IMPORTANCE DE L'INVESTISSEMENT DU FMEA DANS LA FILIÈRE AUTOMOBILE À FIN 2012

Dans le cadre du financement à long terme, depuis sa création jusqu'à fin 2012, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI) avait investi 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 328 millions d'euros dans 19 entreprises équipementières. Le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) a, lui, apporté 23 millions d'euros dans 11 entreprises.
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 est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises. L'enveloppe de 750 millions d'euros 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'éco-mobilité. Il a trois axes de recherche : le véhicule électrifié, la délégation de conduite et la connectivité, l'énergie et la mobilité partagée. 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 formations et des collectivités locales. Sur dix ans, les investissements devraient s'élever à 360 millions d'euros dont un tiers financé par les industriels.
Les pouvoirs publics soutiennent également le développement de la Recherche et Développement des entreprises via le Crédit d'Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, améliorée en 2004 mais surtout simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008. L'industrie manufacturière bénéficiait en 2009 (données semi-définitives) de 64 % du montant total du 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 %.
Les prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou le Programme-Cadre de Recherche et de Développement (PCRD) de l'Union européenne permettent également d'assurer une stimulation efficace le financement de R&D. Néanmoins, au niveau de l'Union européenne, l'automobile représente un quart de la R&D privée, soit deux fois plus que l'aéronautique, tout en bénéficiant de cinq fois moins d'aides. De plus, les grands pays traditionnels de l'industrie automobile et ceux membres des BRIC's soutiennent également et fortement la filière automobile, notamment en matière de R&D.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

En prenant en compte les emplois directs (sites de production et de recherche 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.

MULTIPLICATEURS DE VALEUR AJOUTÉE PAR SECTEURS (HORS COKÉFACTION-RAFFINAGE)

Secteurs	Agriculture	Produits agroalimentaires	Biens d'équipement	Automobile	Construction aéronautique et spatiale	Autre matériel de transport (hors aéronautique)	Autres produits industriels	Énergie, eau, déchets	Construction	Commerce, services
Multiplicateurs	2,3	2,8	2,3	4,1	4,8	3,0	2,3	2,1	2,0	1,5

Source : Insee - Note de conjoncture - Mars 2012.

L'EMPLOI AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

Régions	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois induits	Année de référence	Sources
Haute-Normandie	8 070	18 900	nd	2010	Insee Haute-Normandie, Aval n° 122, septembre 2012
Nord-Pas-de-Calais	19 192	17 188	nd	2010	Insee NPDC, La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais : une filière en phase d'adaptation, octobre 2012
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
Lorraine	près de 20 000 personnes			2006	Insee Lorraine, Économie Lorraine, n° 148, L'industrie automobile en Lorraine : des positions à consolider, novembre 2008
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 - Édition 2008

4,1

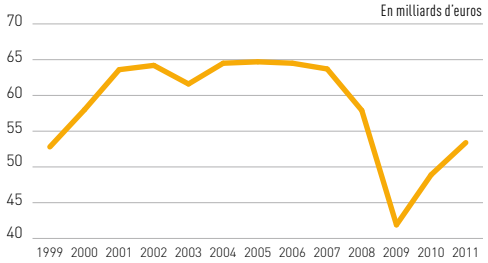
UNITÉS DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

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.
L'industrie automobile a le plus important multiplicateur de valeur ajoutée après la construction aéronautique et spatiale. 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.
L'étude en 2012 de l'Insee Haute-Normandie montre que la filière automobile employait en 2010 dans la région 27 000 personnes dont 8 000 dans la construction et 19 000 dans le reste de la filière dont 48 % chez les équipementiers, 30 % dans la fabrication de biens intermédiaires et 9 % dans la conception et analyse. Les travaux de l'Insee Nord-Pas-de-Calais de la même année indiquent que l'automobile comprenait, en 2010, 36 000 salariés dont 19 000 dans la construction automobile. En outre, dans cette région, la moitié des effectifs du secteur de la plasturgie et près du quart de ceux de la métallurgie sont dédiés à la filière automobile. L'étude de 2009 portant sur le sud de l'Alsace et le nord de la Franche-Comté soulignaient qu'en 2008 45 000 personnes au total (conjoints, enfants) dépendaient de l'activité des 13 000 personnes employées directement ou indirectement par l'automobile. Et les travaux, réalisés en 2008, concernant la région Seine-Aval indiquaient qu'un emploi sur six dépendait de l'activité des usines de PSA Peugeot Citroën et Renault implantées localement, soit respectivement les sites de Poissy et de Flins. Il y a un rapport de 5 à 1 entre le nombre de salariés de ces sites et celui des intérimaires.
Selon les données de l'Insee, au 1er janvier 2011, l'Ile-de-France représente 22 % des effectifs salariés de l'industrie automobile. Les principales autres régions de l'industrie automobiles étaient le Nord-Pas-de-Calais (11 %), Rhône-Alpes (10 %), la Franche-Comté (9 %), la Lorraine et l'Alsace (6 % chacune), ainsi que la Basse et Haute-Normandie et les Pays de la Loire (5 % chacune) *(lire page 56)*.
Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), relais régional de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), regroupent les entreprises (constructeurs, équipementiers et autres fournisseurs) de la filière automobile en région avec les pouvoirs publics et les établissements d'enseignement et de recherche. Elles sont au nombre de 15. Leurs missions sont diverses : accroissement de la compétitivité, amélioration de la performance industrielle, accès à de nouveaux débouchés (clients et marchés), émergence de nouveaux projets, promotion de l'image de la filière en région. Elles coopèrent également avec les pôles de compétitivité automobiles. De plus, chaque ARIA anime le Comité opérationnel régional automobile réunissant les Pouvoirs Publics (DIRECCTE et le référent automobile régional, médiateur du crédit, OSEO, Caisse des Dépôts et Consignations), l'UIMM et les autres organisations professionnelles, ainsi que les pôles de compétitivité.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

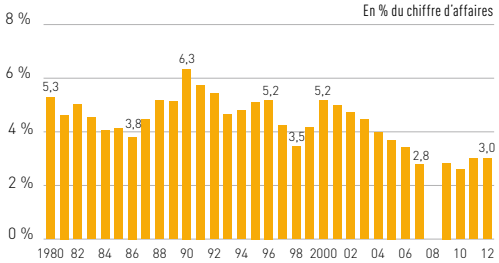
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année depuis la crise de fin 2008 près de 3 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (désormais y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés), l'industrie automobile a représenté près de 5 % des investissements corporels en 2011, (4 % en 2010 et près de 7 % en 2009). Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière...), l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement *(lire les pages suivantes)* pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE

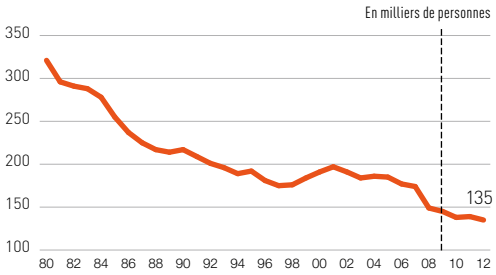


Source : Insee, Comptes nationaux base 2005 (lire aussi la page 54).

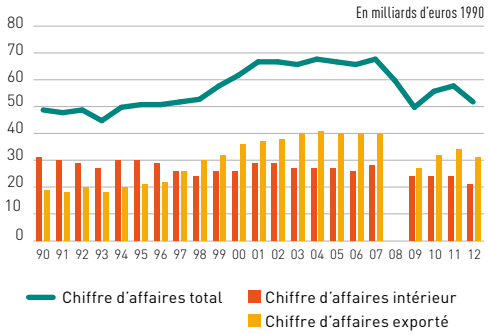
INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE [1]



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE [1]

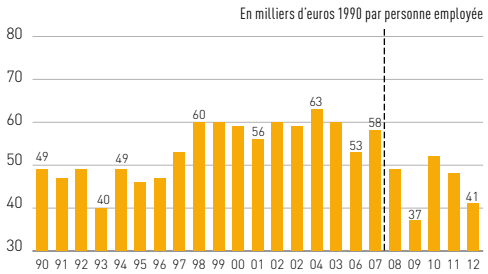


CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE [1]



(1) Estimations du CCFA pour 2012 : lire aussi les pages 76 et 77 (notamment pour des changements de concept).

VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE [1]



Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'industrie et désormais rattaché à l'Insee, produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Une importante rénovation de ces enquêtes 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 76 et 77)*.
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 55)*.

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. En 2012, elle a rechuté, retrouvant son niveau de 1993, à peine au-dessus du point bas de 2009.
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 plus de 2 milliards d'euros. Les frais de recherche et développement *(lire la page suivante)* ne sont pas inclus dans ces chiffres.
La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990 où elle atteignait 38 %, oscillant autour de 60 % jusqu'à la crise de 2008. Après avoir chuté en 2009, cette part a rebondi depuis, retrouvant en 2012 ses niveaux d'avant-crise.

7 %

PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE EN 2012 EN FRANCE

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

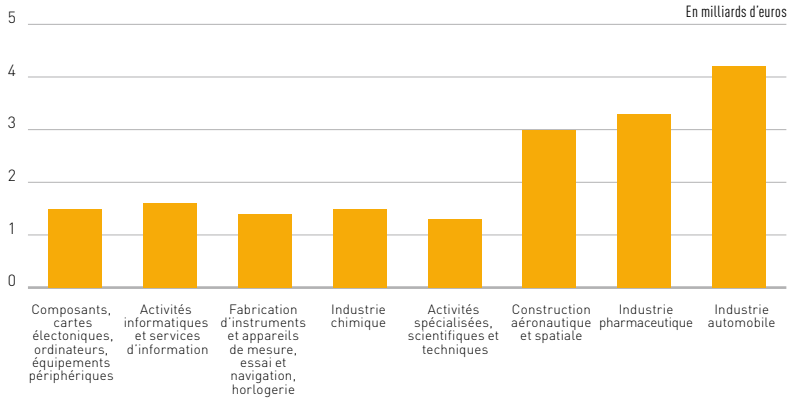
En 2010, l'industrie automobile demeure la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 5,4 milliards d'euros, soit 15 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises. Après avoir fortement augmenté entre 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 croître à nouveau en 2008 (+10 %). À partir de 2009, la crise a limité significativement les moyens financiers mais les dépenses n'ont fléchi que de 2 % en 2009 et en 2010, soulignant leur caractère vital et de long terme. Elles représentent 46 % 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 2010

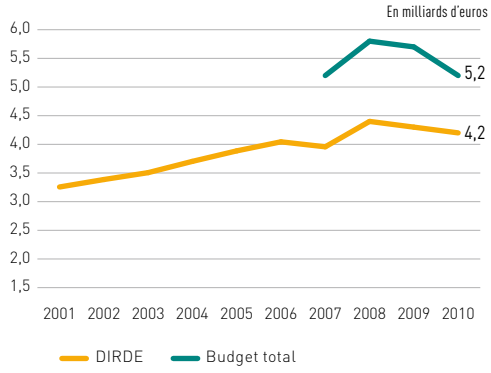
	DIRDE [1]	DERDE [2]	Budget total		Dont financement public [3]	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 202	1 155	5 357	15,4 %	2	0,1 %
Industrie pharmaceutique	3 269	1 344	4 613	13,3 %	20	0,8 %
Construction aéronautique et spatiale	2 959	993	3 952	11,4 %	6	0,3 %
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 337	590	1 927	5,6 %	17	0,7 %
Industrie chimique	1 463	384	1 847	5,3 %	2	0,1 %
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 387	393	1 780	5,1 %	82	3,3 %
Activités informatiques et services d'information	1 633	123	1 756	5,1 %	63	2,5 %
Composants, cartes électroniq, ordinateurs, équipts périphériq.	1 486	210	1 697	4,9 %	8	0,3 %
Fab. d'équipements de communication	904	264	1 168	3,4 %	6	0,2 %
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	930	154	1 084	3,1 %	12	0,5 %
Fab. d'équipements électriques	863	149	1 013	2,9 %	s	7,1 %
Télécommunications	793	s	997	2,9 %	109	4,3 %
Autres branches	6 176	1 522	7 698	22,2 %	2 193	87,0 %
TOTAL	**27 403**	**7 280**	**34 683**	**100,0 %**	**2 522**	**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'Enseignement Supérieur et de la Recherche (MESR DGESIP-DGRI SIES).

BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2010 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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



15 %

PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LE BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN 2010

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 à 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 2010, 20 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).
32000 personnes en équivalent temps plein (dont 16700 chercheurs) faisaient partie en 2010 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont diminué de 3 % par rapport à 2003 (+ 21 % 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 2012 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 automobile demeurent les premiers déposants de brevets.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises (grands groupes et PME/PMI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs. Ils offrent par ailleurs de nombreux services : intelligence économique, aide au dépôt de brevets, mise en réseau… 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. Le « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » élaboré par le gouvernement en novembre 2012 prévoit de concentrer l'action des pôles de compétitivité vers les produits et services à industrialiser afin d'accroître leur impact économique en termes de croissance des entreprises et de créations d'emplois. Cette nouvelle phase portera sur les contrats de performance 2013-2018.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2011 (1)

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR
À vocation…	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	236	153	131	96
Dont PME (moins de 250 salariés)	167	82	66	56
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes)	26 556	46 441	40 540	19 827
Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	73 101	39 574	5 580	nd
Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros)	233 443	143 042	3 673	nd
Dépenses totales (en milliers d'euros)	306 544	182 616	9 253	nd
Nombre de projets labellisés	54	26	8	19

(1) Les informations relatives à la taille des entreprises et aux effectifs salariés correspondent à l'année 2010.
Sources : enquête DGCIS, Insee, DIACT, pôles de compétitivité.

En 2012, 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. Et, les pôles de compétitivité automobiles ont été jugés performants suite à l'évaluation demandée par la DGCIS (Direction Centrale du Commerce de l'industrie et des Services du ministère du Redressement productif).

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. Les thématiques abordées sont : consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. En 2012, les efforts ont notamment porté sur la coopération avec les autres pôles de compétitivité y compris hors automobiles et sur l'aide à la mise en place de « l'Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » VeDeCoM.

Le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedufutur.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. En 2012, la clarification de sa mission s'est faite autour de deux axes : l'innovation (services de mobilité, outils de gestion du trafic, l'éco-conception, la réduction de la consommation et des émissions des moteurs, l'architecture du véhicule) et l'excellence industrielle au service des entreprises (piloté par l'association du pôle PerfoEST qui est l'ARIA de l'Alsace et de la Franche-Comté).

L'ambition du pôle Lyon Urban Truck & Bus (www.lutb.fr) est d'apporter des réponses aux défis posés par la croissance des besoins de mobilité des personnes et des marchandises en ville. Il coordonne des activités structurantes pour la région : constructeurs, opérateurs de transport, centres de recherche. Les projets de recherche s'articulent autour de cinq thèmes : motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système de transport, modélisation et gestion des mobilités. La mise en application est effectuée par cinq démonstrateurs de transport en milieu urbain ayant poursuivi leurs travaux en 2012. Le pôle est également associé à Rhône-Alpes Automotive Cluster, l'ARIA de la région, dont un des axes de développement est la performance industrielle.

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. Le pôle intervient à la fois sur les processus et les produits : systèmes embarqués (aide à la conduite, interfaces de communication, fiabilité), recherche sur les matériaux utilisés et l'architecture (poids, solidité, éco-conception, recyclabilité), maîtrise de l'ingénierie et des processus industriels pour les petites séries. En 2012, le pôle a créé deux domaines d'activités stratégiques : véhicules et usages innovants, et Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et mobilité durable, et s'est positionné sur de nouveaux marchés (dont les services de mobilité).

616

NOMBRE D'ENTREPRISES AYANT UN ÉTABLISSEMENT MEMBRE D'UN PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE EN 2011

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2012 a été marquée par une croissance du commerce mondial (+2 %) mais aussi par une crise économique en Europe. Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France ont diminué de 5 % à 41,2 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire... En 2011, dans le palmarès des exportateurs des Douanes, trois entreprises du secteur se situaient parmi les dix premiers exportateurs.
Le solde de la branche automobile s'est amélioré (– 3,3 milliards d'euros) en raison notamment de la faiblesse du marché français qui a impliqué un plus grand recul des importations (– 8 %). La vigueur des importations de voitures particulières neuves en provenance d'Allemagne (7,7 milliards d'euros) a pesé lourdement sur le déficit, néanmoins l'ensemble des importations a nettement diminué. Les exportations ont progressé vers la Belgique (2,6 milliards d'euros), ont baissé vers l'Allemagne (2,4 milliards d'euros) et le Royaume-Uni (1,2 milliard d'euros). Mais elles ont été fortement impactées par la crise des marchés italien et espagnol où elles s'élevaient respectivement à 1,9 et 1,2 milliard d'euros contre respectivement 2,8 et 3,7 milliards d'euros en 2007.
Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a diminué à 4,8 milliards d'euros. L'excédent s'explique par 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 2 milliards 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)									
2011	16,0	2,1	2,5	21,9	42,4	1,0	43,5	420,1	10,3 %
2012	15,0	2,1	2,4	20,6	40,1	1,1	41,2	434,1	9,5 %
Variation 2012/2011 en %	– 6,5	+2,3	– 6,1	– 5,6	– 5,6	+ 12,2	– 5,2		
Importations									
(CAF)									
2011	24,6	3,0	3,0	16,6	47,3	1,1	48,3	511,3	9,5 %
2012	22,4	2,4	2,7	15,8	43,4	1,1	44,6	518,4	8,6 %
Variation 2012/2011 en %	– 8,9	– 18,7	– 11,1	– 4,4	– 8,1	+3,9	– 7,8	+ 1,4	
Soldes									
2011	– 8,6	– 0,9	– 0,5	+5,3	– 4,8	– 0,1	– 4,9	– 91,1	
2012	– 7,5	– 0,3	– 0,4	+4,8	– 3,4	+0,0	– 3,3	– 84,3	
Taux de couverture [2]									
2011	65	69	82	132	90	94	90	82	
2012	67	87	87	130	92	102	92	84	

(1) Non compris le matériel militaire.
(2) Exportations/importations x 100.
FAB : Franco à bord ; valeur transactionnelle de la marchandise, y compris les coûts de transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.
CAF : Coût, assurance, fret ; valeur transactionnelle de la marchandise majorée des coûts de transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.
Sources : données des Douanes traitées par le CCFA, les comptes de la Nation, base 2000.

PALMARÈS DES EXPORTATEURS — ANNÉE 2011

Rang	Entreprise [1]
2	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
8	Automobiles Peugeot
17	Renault Trucks

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

9,5 %

PART DES PRODUITS AUTOMOBILES DANS LES EXPORTATIONS DE BIENS DE LA FRANCE EN 2012

En 2012, la part des exportations de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a représenté 9,5 % contre 12 % en 1997. Quant aux importations, elles en ont représenté 9 % comme en 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs.
Le solde du commerce extérieur des voitures particulières s'était considérablement amélioré entre 1996 et 2004. Le déficit de 350 millions d'euros observé en 1996 avait fait place à des excédents significatifs (plus de 7 milliards d'euros). Depuis 2005, 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. La crise mondiale a aggravé le déficit en 2008 et 2009 avant une amélioration en 2010. La dégradation de l'activité en 2011 a accentué le déficit avant que la faiblesse du marché français ne le résorbe partiellement en 2012.
Le déficit de la balance des échanges de véhicules utilitaires légers s'est amélioré pour s'établir à 0,3 milliard d'euros dans un contexte de baisse des exportations. Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi les deux années suivantes avant de stagner pour les premières et de diminuer pour les secondes en 2012.
Les flux de pièces et moteurs ont baissé : – 5,6 % pour les exportations et – 4,4 % pour les importations. Le solde s'est ainsi dégradé de 9,4 % à 4,8 milliards d'euros.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Le solde négatif des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) s'est redressé à –3,4 milliards d'euros (–4,8 milliards en 2011). Il s'est réparti en un déficit de 6,8 milliards d'euros avec l'UE-27 et en un excédent de 3,5 milliards d'euros avec l'extra UE-27.
La baisse du déficit du solde automobile provient du repli des importations observé au sein de l'UE27 et s'explique, en 2012, par la faiblesse du marché français.
Le solde positif avec l'extra UE-27 a diminué à 3,4 milliards d'euros contre 3,8 milliards en 2011. Les échanges dans de nombreux pays se soldent toujours par des excédents significatifs : Algérie (1 260 millions d'euros), Russie (1 000 millions d'euros), Suisse (640 millions d'euros), Brésil (580 millions d'euros), Chine (480 millions d'euros) et Argentine (380 millions d'euros). Le solde positif avec l'Afrique hors Maghreb s'élevait à 410 millions d'euros et celui avec l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique) à 300 millions d'euros.

SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros

	1985	1990	2000[1]	2005	2009	2010	2011	2012
Ensemble	4,57	4,13	9,84	8,21	–4,42	–3,36	–4,81	–3,36
Intra CEE (12 pays)	**0,29**	**0,45**						
Intra UE (15 pays)			**5,80**	**4,11**	**–3,11**	**–3,45**	**–5,15**	**–3,51**
Intra UE (25 pays)				**4,42**	**–5,41**	**–6,08**	**–8,22**	**–6,31**
Intra UE (27 pays)					**–5,63**	**–6,49**	**–8,58**	**–6,81**
dont : Allemagne	–1,62	–2,20	–3,75	–5,54	–6,09	–6,78	–7,29	–6,02
Autriche			0,33	0,43	0,31	0,25	0,21	0,17
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,23	2,12	1,94	1,93	2,37
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,10	0,23	0,31	0,20
Espagne	–0,55	–0,14	1,55	0,46	–1,62	–1,98	–2,81	–2,12
Finlande			0,17	0,23	0,06	0,11	0,12	0,09
Italie	0,59	0,13	0,58	1,56	0,77	0,69	0,80	0,39
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,37	–0,01	0,20	0,35	0,11
Pologne				0,15	–0,38	-0,50	–0,57	–0,35
Portugal	0,12	–0,12	0,50	0,51	0,04	0,02	–0,26	–0,34
République tchèque				–0,21	–1,00	–1,08	–1,29	–1,26
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	2,81	1,06	1,66	1,60	1,70
Slovénie				0,05	–0,46	–0,42	–0,36	–0,30
Suède			0,14	0,07	–0,01	–0,02	–0,29	–0,20
Extra CEE (12 pays)	**4,27**	**3,69**						
Extra UE (15 pays)			**4,04**	**4,10**	**–1,31**	**0,09**	**0,34**	**0,15**
Extra UE (25 pays)				**3,79**	**0,99**	**2,72**	**3,41**	**2,95**
Extra UE (27 pays)					**1,21**	**3,13**	**3,77**	**3,45**
dont : Suisse	0,27	0,50	0,59	0,57	0,46	0,61	0,72	0,64
Russie				0,22		0,53	0,91	1,02
Turquie		0,17	0,55	0,13	–0,94	–0,61	–0,51	–0,54
Canada	0,12	0,15	–0,02	0,02	0,03	–0,01	0,01	0,04
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,41	0,22	0,23	0,30	0,15
Mexique	0,00	–0,01	0,03	0,13	0,03	0,03	0,13	0,11
Argentine		0,06	0,38	0,17	0,19	0,32	0,32	0,38
Brésil		0,07	0,25	0,19	0,29	0,45	0,49	0,58
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,52	0,77	0,82	0,82	1,26
Maroc		0,18	0,12	0,17	0,28	0,27	0,25	–0,02
Nigeria		0,14	0,15	0,08	0,02	0,02	0,02	0,02
Tunisie		0,11	0,17	0,08	0,10	0,12	0,08	0,09
Arabie saoudite		0,06	0,06	0,06	0,06	0,07	0,09	0,06
Chine		0,05	0,09	0,26	0,19	0,30	0,42	0,48
Corée du Sud		0,02	–0,22	–0,47	–0,30	–0,23	–0,35	–0,53
Iran		0,10	0,15	0,92	0,59	0,64	0,52	0,10
Japon	–0,43	–0,63	–1,04	–1,67	–1,60	–1,50	–1,67	–1,66

(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 réduits à – 3,1 milliards d'euros en 2009 avant de se détériorer à nouveau en 2010 et en 2011 à – 5,1 milliards d'euros et de se redresser à 3,5 milliards d'euros en 2012. Entre 2011 et 2012, la diminution du solde négatif s'explique notamment par l'amélioration des échanges avec l'Allemagne (de – 7,3 milliards d'euros à – 6,0) et avec l'Espagne (de – 2,8 milliards d'euros à – 2,1). Néanmoins, il existe des excédents conséquents avec l'ensemble Belgique-Luxembourg (2,4 milliards d'euros), le Royaume-Uni (1,7 milliard d'euros) et l'Italie (0,4 milliard d'euros). Avec les 12 nouveaux pays de l'Union européenne, le solde automobile industriel est déficitaire de 3,3 milliards d'euros en 2012 (– 4 % par rapport à 2011), en raison d'une part, de la montée en puissance des implantations locales de tous les constructeurs dans un contexte favorable en matière d'investissement et de coûts de production, et d'autre part, de la relative faiblesse des marchés locaux.
Hors Union européenne 27 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 3,5 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 – 2,2 milliards d'euros.

3,5

MILLIARDS D'EUROS EXCÉDENT DES ÉCHANGES AUTOMOBILES INDUSTRIELS DE LA FRANCE EN 2012 AVEC LE HORS UE-27

LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE (DIESEL, HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES)

Depuis 2002, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations. En 2012, elles ont représenté 73 % des immatriculations totales en hausse pour la deuxième année consécutive 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.
Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché respective de 1,5 et 0,3 %. En Europe, le développement est plus lent et elles ne représentent que 1,2 et 0,2 % du marché. En 2012, les immatriculations de voitures hybrides en France s'élevaient à un cinquième du marché européen et à un tiers pour les véhicules électriques alors que la part de la France dans le marché total était de 16 %.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	Variation 2012/2011 en %
Production								
En unités	804 007	1 036 796	1 648 448	2 328 108	2 178 408	2 213 668	1 883 359	– 14,9
En % de la production totale	24,4 %	34,0 %	35,8 %	45,0 %	38,8 %	39,5 %	38,7 %	
Exportations								
En unités	292 061	472 087	975 038	1 500 989	1 346 022	1 373 140	1 208 770	– 12,0
En % des exportations totales	15,5 %	25,5 %	33,7 %	39,1 %	31,3 %	31,7 %	31,0 %	
Immatriculations								
En unités	762 054	897 698	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 596 155	1 384 544	– 13,3
En % des immatriculations totales	33,0 %	46,5 %	49,0 %	69,2 %	70,8 %	72,4 %	72,9 %	
Parc								
En unités	3 775 000	6 938 000	9 980 000	14 348 000	18 165 000	18 865 000	19 377 000	+ 2,7
En % du parc total	16,0 %	27,6 %	35,6 %	47,7 %	58,0 %	59,8 %	61,3 %	

Source : CCFA.

IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	2008		2009		2010		2011		2012	
	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché
Électriques	4	0,0 %	12	0,0 %	184	0,0 %	2 630	0,1 %	5 663	0,3 %
Hybrides	8 468	0,4 %	9 876	0,4 %	9 655	0,4 %	13 641	0,6 %	27 889	1,5 %

Source : CCFA.

En 2012, la France occupe toujours la seconde place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1 385 000 immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, derrière l'Allemagne avec 1,5 million d'unités.
Au niveau du parc en France, 61 % des voitures en circulation au 1er janvier 2013 étaient équipées d'un moteur diesel.
En Europe, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves a baissé d'un point à 55 %, soit 6,5 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 24 %.
En 2012, 1,9 million de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit un recul de 22 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale (39 %), en légère diminution par rapport à 2011, demeure en baisse significative par rapport à 2004 (47 %).
En 2012, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 27 889 unités en hausse de 104 % ; celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 115 % pour atteindre 5 663 unités (celles des véhicules utilitaires légers électriques ont aussi fortement progressé, + 117 % à 3 651 unités). L'essor de ces ventes est soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Le marché français est le premier marché européen pour ces deux motorisations.

7 sur 10

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN FRANCE EN 2012 SONT À MOTORISATION DIESEL

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. Les gammes inférieures représentaient 63 % du marché en 1990, puis oscillaient autour de 70 % dans les années 1990 avant de monter à 78 % en 2007. Par la suite, pendant la crise (2008-2010), elles ont progressé pour culminer à 85 % du fait du bonus/malus et de la prime à la casse. En 2012, la part s'est repliée à 80 %. 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 56 % aujourd'hui.
Après avoir étendu leur offre dans les gammes économique et inférieure, renouvelée en 2012 avec les sorties de la Peugeot 208 et de la Renault Clio IV, les constructeurs français ont cherché 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 étendu son offre avec Lodgy.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2012

Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché
1	**Peugeot**	**206-207-208**	**6,9**	**11**	**Dacia**	**Duster**	**1,8**	21	Mini	Mini	1,1
2	**Renault**	**Clio**	**6,3**	12	Ford	Fiesta	1,7	22	Nissan	Juke	1,1
3	**Renault**	**Mégane**	**6,2**	13	Nissan	Qashqai	1,6	**23**	**Renault**	**Modus**	**1,0**
4	**Citroën**	**C3**	**4,5**	14	Opel	Corsa	1,4	24	Fiat	500	0,9
5	**Citroën**	**C4**	**3,9**	**15**	**Dacia**	**Sandero**	**1,4**	**25**	**Citroën**	**C5**	**0,9**
6	Peugeot	308	2,4	**16**	**Peugeot**	**508**	**1,4**	26	Ford	C-max	0,8
7	**Volkswagen**	**Polo**	**2,3**	**17**	**Citroën**	**DS3**	**1,3**	27	Volkswagen	Touran	0,8
8	**Peugeot**	**3008**	**2,3**	18	Toyota	Yaris	1,3	**28**	**Renault**	**Laguna**	**0,8**
9	**Renault**	**Twingo**	**2,1**	19	Volkswagen	Tiguan	1,2	29	Seat	Ibiza	0,8
10	Volkswagen	Golf	2,0	**20**	**Peugeot**	**5008**	**1,2**	30	Audi	A1	0,7

Source : CCFA.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

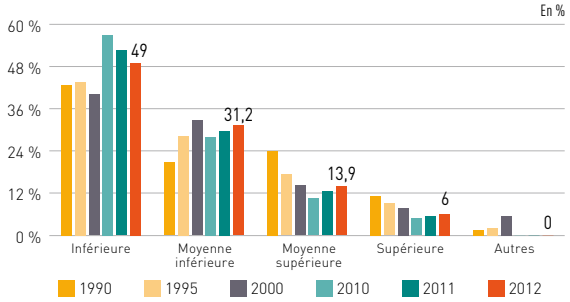
Gammes	1990		2000		2010		2011		2012	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 156 494	52,5	929 796	49,0
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	627 694	27,9	653 483	29,6	592 207	31,2
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	234 664	10,4	272 395	12,4	263 283	13,9
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	105 313	4,7	121 782	5,5	113 467	6,0
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	96	0,0	75	0,0	7	0,0
TOTAL	**2 309 130**	**100,0**	**2 133 884**	**100,0**	**2 251 669**	**100,0**	**2 204 229**	**100,0**	**1 898 760**	**100,0**

(1) En 2007, une nouvelle segmentation par gamme a été introduite visant à supprimer l'ancienne gamme «autres». La série spéciale transit temporaire est intégrée à partir de 2004. Source : CCFA.

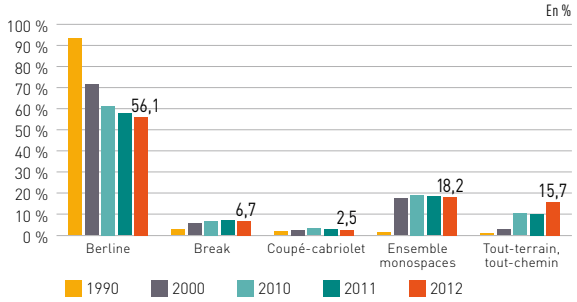
-8

POINTS, BAISSE DE LA PART DE MARCHÉ DE LA GAMME INFÉRIEURE EN FRANCE EN 2012 PAR RAPPORT À 2010

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosserie	1990		2000		2010		2011		2012	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	2 155 724	93,4	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 269 780	57,6	1 064 713	56,1
Break	61 418	2,7	119 739	5,6	153 476	6,8	153 705	7,0	126 361	6,7
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	50 527	2,4	70 353	3,1	64 990	2,9	47 523	2,5
Ensemble monospaces	28 682	1,2	369 434	17,3	430 857	19,1	406 452	18,4	345 254	18,2
dont monospace compact	-	-	*241 190*	*11,3*	*233 363*	*10,4*	*222 131*	*10,1*	*203 431*	*10,7*
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	57 116	2,7	205 106	9,1	292 832	13,3	298 407	15,7
Autres	9 908	0,4	9 392	0,4	14 379	0,6	16 470	0,7	16 502	0,9
TOTAL	**2 309 130**	**100,0**	**2 133 884**	**100,0**	**2 251 669**	**100,0**	**2 204 229**	**100,0**	**1 898 760**	**100,0**

Source : CCFA.

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

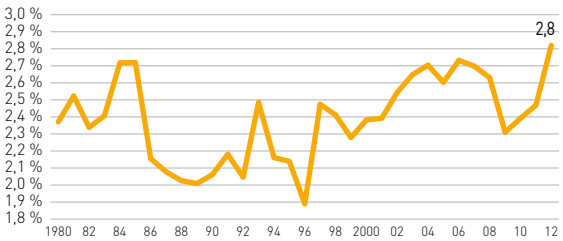
En 2012, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont, comme au cours des années précédentes, dépassé cinq millions d'unités, atteignant 5372000 unités (– 1,3 % par rapport à 2011).
Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 17 % des voitures changent de main chaque année. Les ménages conservent en moyenne le véhicule cinq ans.
Le rapport occasion/neuf a progressé vigoureusement à 2,8 (soit +0,3 point) comme en 1993 (+0,4 point à 2,5) et en 1997 (+0,6 point à 2,5).
58 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991. Lors de l'achat, leur kilométrage moyen s'élevait à 67000 kilomètres et un quart des véhicules achetés d'occasion par les ménages avaient plus de 100000 kilomètres au compteur. En outre, les ménages disposant d'une voiture d'occasion la renouvelant par une voiture d'occasion représentent 45 % des véhicules renouvelés.

LES VOITURES D'OCCASION

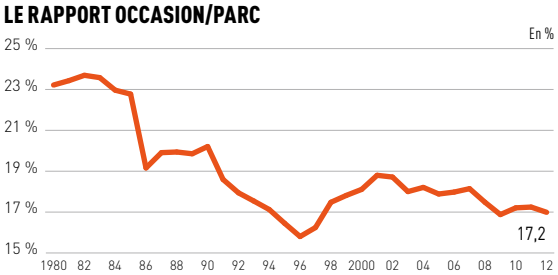
	Unités	1980	1990	2000	2005	2010	2011	2012
Immatriculations								
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 118	2 252	2 204	1 899
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 383	5 386	5 441	5 372
Rapport O/N		*2,4*	*2,1*	*2,4*	*2,5*	*2,4*	*2,5*	*2,8*
Voitures de moins de cinq ans	% VO		52	40	40	37	36	36
dont : voitures de moins d'un an	% VO		12	12	10	8	8	8
voitures de moins d'un an	% VN		25	29	25	19	21	23
Voitures de plus de cinq ans	% VO		48	60	60	63	64	64
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	30 100	31 300	31 550	31 600
Rapport occasion/parc	%	23,2 %	20,2 %	18,1 %	17,9 %	17,2 %	17,2 %	17,0 %

Source : CCFA.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



LE RAPPORT OCCASION/PARC



58 %

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

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 2012, la demande en voitures neuves a diminué de 13,9 % à 1,9 million d'unités, et celle en voitures d'occasion a baissé de 1,3 % à 5,4 millions d'unités.

Le rapport occasion/neuf a progressé à 2,8 (soit +0,3 point). La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc ; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves. Elle a été néanmoins affectée 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 2012.
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 427000 immatriculations, soit 23 % du marché du neuf, en hausse de deux points pour la troisième année consécutive par rapport à l'année précédente suite à la suppression de la prime à la casse et donc de son impact sur les prix des véhicules neufs. La part s'est établie ainsi à son niveau de 2007.
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 2012 (12 % en 2001).

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 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,1 %) qu'en France métropolitaine (2,1 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est un peu supérieure (17,2 % contre 16,5 % en métropole). En 2012, le nombre d'immatriculations de véhicules légers neufs a diminué de 6,7 % par rapport à l'année précédente. La baisse du marché outre-mer a été moins significative que celle de la métropole (– 13,3 %). Le marché est moins impacté par la crise qu'en métropole. Par rapport à 2007, le recul s'est élevé néanmoins à – 18,7 %. 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 %.

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

Voitures particulières neuves	2000	2005	2010	2011	2012	Variation 2012/2000	Variation 2012/2011
Guadeloupe	13 691	14 359	13 438	13 695	13 158	– 3,9 %	– 3,9 %
Guyane	4 031	4 085	4 382	4 719	4 357	8,1 %	– 7,7 %
Martinique	14 424	14 749	13 147	12 976	11 527	– 20,1 %	– 11,2 %
Mayotte [1]				780	808	-	-
Réunion	21 463	25 142	20 295	21 111	19 795	– 7,8 %	– 6,2 %
Total DOM	**53 609**	**58 335**	**51 262**	**53 281**	**49 645**	**– 7,4 %**	**– 3,2 %**

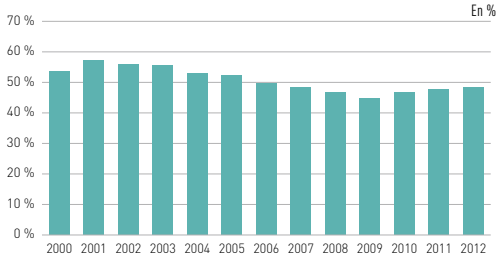
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 t)	2000	2005	2010	2011	2012	Variation 2012/2000	Variation 2012/2011
Guadeloupe	2 685	2 772	2 394	2 545	2 214	– 17,5 %	– 13,0 %
Guyane	1 143	1 169	1 239	1 246	1 310	14,6 %	5,1 %
Martinique	2 368	2 732	2 016	2 234	1 882	– 20,5 %	– 15,8 %
Mayotte [1]				182	214	-	-
Réunion	5 200	6 021	4 166	4 882	4 807	– 7,6 %	– 1,5 %
Total DOM	**11 396**	**12 694**	**9 815**	**11 089**	**10 427**	**– 8,5 %**	**– 6,0 %**

Véhicules utilitaires, y compris cars et bus (plus de 5 t)	2000	2005	2010	2011	2012	Variation 2012/2000	Variation 2012/2011
Guadeloupe	146	196	135	124	80	– 45,2 %	– 35,5 %
Guyane	66	99	85	71	58	– 12,1 %	– 18,3 %
Martinique	187	183	84	115	167	– 10,7 %	45,2 %
Mayotte [1]				29	24	-	-
Réunion	362	464	293	275	347	– 4,1 %	26,2 %
Total DOM	**761**	**942**	**597**	**614**	**676**	**– 11,2 %**	**13,2 %**

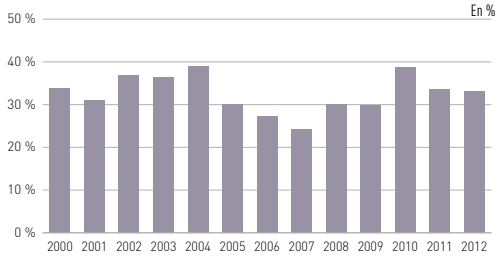
(1) À partir du 1er avril 2011.
Source : CCFA.

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

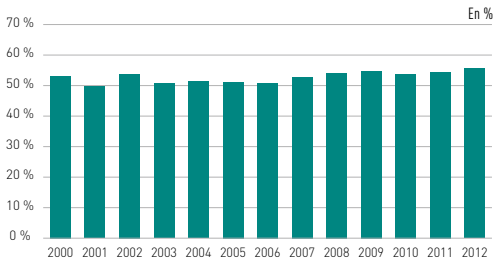
Voitures particulières neuves



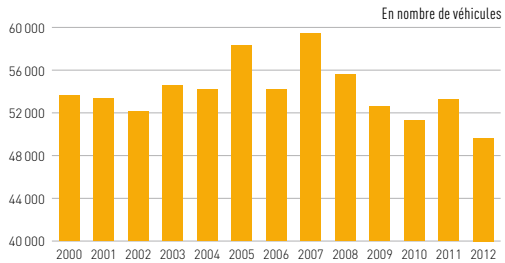
Véhicules industriels neufs



Véhicules utilitaires légers neufs



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



– 19 %
BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS DEPUIS 2007

LA MOTORISATION DES MÉNAGES

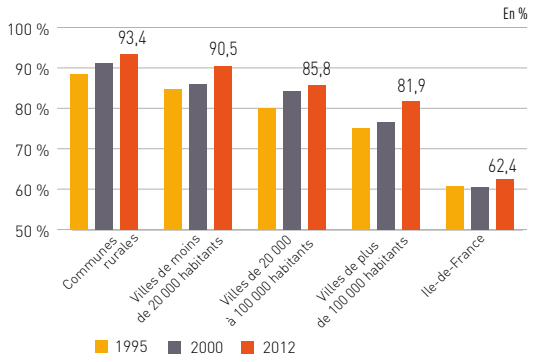
En 2012, les ménages multimotorisés ont représenté 35 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.
93 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule.
62 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés (60 % en 2000).
69 % des ménages jeunes sont équipés d'un véhicule en 2012 (49 % en 2000).
78 % des ménages âgés sont motorisés contre 69 % en 2000.
Chaque année, 2 à 3% des ménages se « démotorisent ». Le changement de situation familiale (deuil, divorce, etc.), les problèmes de santé, les déménagements et les évolutions professionnelles en sont les principales causes.

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

	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2012
Selon la catégorie socio-professionnelle							
Exploitants agricoles	87,3 %	95,9 %	98,9 %	91,1 %	100,0 %	92,1 %	93,0 %
Salariés agricoles	72,6 %	74,7 %	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1 %	95,2 %	89,4 %	90,6 %	91,2 %	91,1 %	95,3 %
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6 %	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,7 %	84,1 %	84,7 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2 %	93,3 %	88,7 %	90,8 %	87,6 %	89,8 %	88,2 %
Employés	75,4 %	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,9 %	82,5 %	81,1 %
Ouvriers	80,4 %	87,2 %	89,7 %	88,7 %	89,1 %	91,2 %	90,2 %
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 %	77,3 %
dont retraités	-	59,4 %	70,9 %	76,0 %	76,2 %	80,1 %	80,6 %
Selon la catégorie de commune							
Communes rurales	71,7 %	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,4 %	92,7 %	93,4 %
Villes de moins de 20000 habitants	69,6 %	76,6 %	84,7 %	86,1 %	88,4 %	90,2 %	90,5 %
Villes de 20000 à 100000 habitants	72,3 %	77,3 %	80,0 %	84,2 %	83,7 %	87,1 %	85,8 %
Villes de plus de 100000 habitants	69,5 %	74,2 %	75,1 %	76,6 %	78,5 %	80,8 %	81,9 %
Agglomération parisienne	69,3 %	77,0 %	60,8 %	60,4 %	61,5 %	63,6 %	62,4 %
Ville de Paris	48,8 %	47,3 %					
Selon la catégorie d'habitat							
Ville-centre	–	–	67,6 %	69,4 %	69,2 %	73,0 %	72,4 %
Banlieue	–	–	79,3 %	80,5 %	80,9 %	83,2 %	82,0 %
Périurbain	–	–	88,5 %	89,8 %	91,2 %	91,6 %	92,5 %
Rural	–	–	85,3 %	90,4 %	92,6 %	94,8 %	94,8 %
Selon l'âge du chef de ménage							
Moins de 25 ans	–	–	51,2 %	49,3 %	63,3 %	64,9 %	69,0 %
25 à 34 ans	–	–	85,1 %	82,4 %	82,3 %	83,9 %	82,1 %
35 à 44 ans	–	–	86,7 %	86,3 %	87,5 %	88,0 %	87,5 %
45 à 54 ans	–	–	87,5 %	87,4 %	86,1 %	88,1 %	87,5 %
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 %	78,2 %
Ensemble	**69,3 %**	**76,5 %**	**78,4 %**	**80,3 %**	**81,2 %**	**83,5 %**	**83,3 %**
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	–	–	–	40,4 %	40,7 %	41,5 %	42,3 %

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

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



88 %

PART DES MÉNAGES RÉSIDANT HORS ILE-DE-FRANCE POSSÉDANT 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 2012 ; les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à plus de 60 %.
- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100000 habitants ne baissent pas : 82 % d'entre eux étaient motorisés en 2012 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 + 3,6 et + 6,4 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 2012 contre 79 % en 2000. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse historiquement le seuil des 50 %. En 2012, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 16 %.
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 102000 kilomètres, soit 9000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 33000 kilomètres de plus qu'en 1990. Cette tendance s'était infléchie entre 2009 et 2011 avec les systèmes de bonus-malus et de prime à la casse ayant permis de renouveler une partie du parc ; en 2012, la hausse reprend.
Le parc est composé à 80 % de voitures de gammes inférieure et moyenne inférieure contre 60 % en 1990.

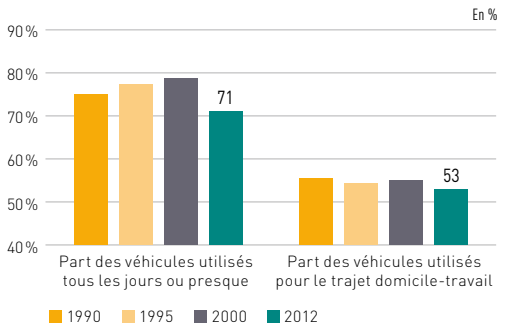
PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	Unités	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2012
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	33,8
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,3
Répartition du parc par groupe automobile								
Renault (y compris Dacia)	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,9
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	37,2
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	33,9
Répartition du parc par puissance fiscale								
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	45,9
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5			
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	41,4
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	12,7
Répartition du parc par gamme								
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	48,3
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	31,3
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	9,9
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,6
Divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	7,0
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	42,0
Répartition du parc par carburant utilisé								
Super sans plomb	%		15,5	38,4	49,1	51,1	40,1	38,1
Super plombé — ARS	%		62,9	28,8	11,9			
Essence ordinaire	%		4,1	1,3	–			
GPL-GNV	%		0,1	0,0	0,7			
Gazole	%		17,4	30,9	38,1	48,9	59,9	61,9
Kilométrage au compteur	km		69500	84080	93140	99460	103470	102 130
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque	%		75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	70,8
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile-travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,9

Note : 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 CCFA 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 et à 8,3 années en 2012.
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 2012 respectivement 48 % et 31 % du parc, contre 10 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.
Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés ; en 2012, 71 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 65 % des véhicules possèdent un système ABS, 37 % un limiteur de vitesse et 30 % un système central de stabilité (ESP).

L'UTILISATION DES VÉHICULES



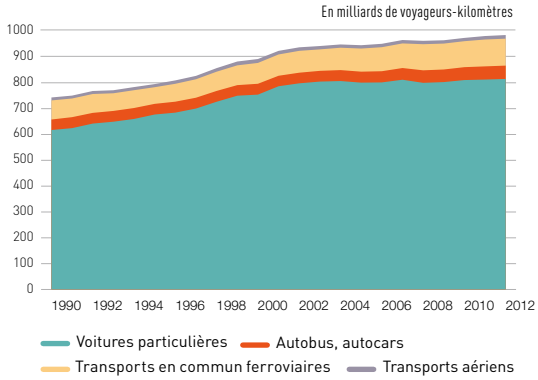
71 % et 53 %

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

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

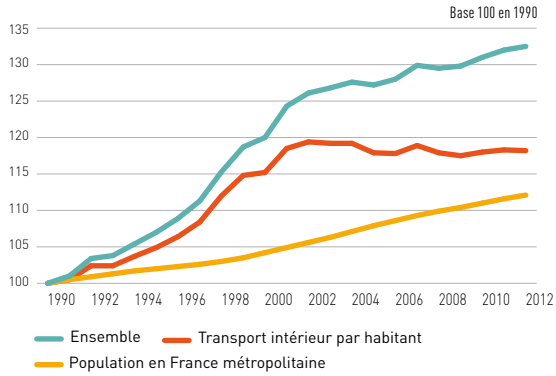
La mobilité des personnes est la courroie de transmission de l'économie : elle participe à la facilitation des échanges économiques et sociaux, source de création de richesse et elle est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme par exemple la santé ou le tourisme.
En l'exprimant en voyageurs-kilomètres, 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 2012.
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 sociétalement.

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources : MEDDE/SOeS, Insee.

ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources : MEDDE/SOeS, Insee.

-1 %

BAISSE ENTRE 2002 ET 2012 DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS TOUS MODES EXPRIMÉS EN VOYAGEURS-KILOMÈTRES RAPPORTÉS AU NOMBRE D'HABITANTS.

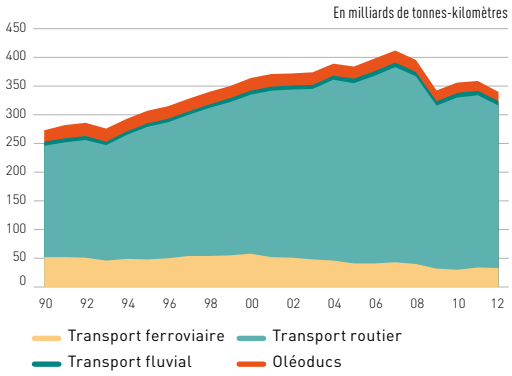
La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre des personnes, qui demeure indispensable.
Si le transport de marchandises est plus lié à la sphère productive, tant industrielle 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.
Le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants a progressé continûment 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 2012.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

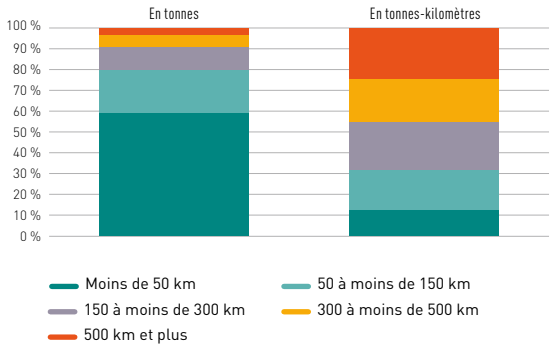
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises (y compris entre eux) aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques qui sont souvent 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. Selon l'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports, 59 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres et 54 % des tonnes-kilomètres réalisées par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Source : MEDDE/SOeS.

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS, SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2012



Source : enquête TRM du MEDDE/SOeS.

14 ans

STABILITÉ DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES MESURÉ EN TONNES-KILOMÈTRES EN 2012 PAR RAPPORT À 1998

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. Entre autres son coût ne doit pas être trop onéreux comparativement aux autres pays afin de faciliter l'activité exportatrice. 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 constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
• la valeur des biens et marchandises transportés ;
• le temps de livraison : les denrées périssables telles que 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.
Par ailleurs, 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 qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, qui bien souvent ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, en particulier dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transports. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transports efficients.
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 54 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Si la circulation avait, en moyenne annuelle, augmenté de 2 % entre 1990 et 2004, celle-ci est restée quasi stable depuis (+0,1 % par an).
Après deux années de rebond, la circulation a légèrement baissé en 2012 (–0,2 %), dans un contexte de stagnation de la croissance économique et de prix élevés des carburants.
Reflet de l'activité économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français a chuté de 8,3 % ; son niveau, en deçà de ceux de 2009 ou de 1990, reste inférieur de 22 % à celui de 2007.
La circulation des voitures particulières immatriculées en France est restée quasi stable (+0,3 %) : elle a entre autres été affectée par les niveaux élevés des prix des carburants. Le kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière est resté quasi stable (–0,2 %).

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2011	2012	Variation annuelle moyenne en % 2000-1990	2012-2000	2012-2011
Parcs (moyennes annuelles)	**milliers de véhicules**	**28 106**	**33 464**	**37 941**	**38 137**	**+1,8**	**+1,1**	**+0,5**
Voitures		23 280	27 770	31 425	31 575	+1,8	+1,1	+0,5
dont : essence		19 760	18 150	12 910	12 454	–0,8	–3,0	–3,5
diesel		3 520	9 621	18 515	19 121	+10,6	+6,1	+3,3
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 869	5 911	+1,8	+1,4	+0,7
dont : essence		2 279	1 302	539	456	-5,4	–7,7	–15,4
diesel		1 944	3 761	5 330	5 455	+6,8	+3,2	+2,4
Poids lourds (> 5 t)		535	551	557	560	+0,3	+0,1	+0,5
Bus et cars		68	81	90	91	+1,8	+0,9	+1,1
Kilométrages annuels moyens	**milliers de km**							
Voitures		13,4	13,5	12,7	12,7	+0,1	–0,6	–0,2
dont : essence		11,9	10,7	8,5	8,2	–1,1	–2,1	–4,2
diesel		21,3	18,8	15,6	15,6	–1,2	–1,7	+0,0
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,9	15,7	+0,6	+0,2	–1,2
dont : essence		9,9	8,3	7,6	7,3	–1,7	–0,8	–4,2
diesel		20,2	18,0	16,7	16,4	–1,1	–0,7	–1,9
Poids lourds (> 5 t)		36,1	41,2	36,3	33,1	+1,3	–1,1	–8,7
Bus et cars		31,0	30,2	36,2	36,2	–0,3	+1,7	–0,1
Consommations unitaires	**litres aux 100 km**							
Voitures essence		8,68	8,12	7,66	7,68	–0,7	–0,5	+0,3
Voitures gazole		6,73	6,74	6,45	6,36	+0,0	–0,4	-1,4
VUL essence		9,39	9,29	8,27	8,30	–0,1	–1,1	+0,3
VUL gazole		9,77	9,67	9,20	9,20	–0,1	–0,5	+0,0
Poids lourds gazole		36,23	36,62	35,11	34,97	+0,1	–0,4	–0,4
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,78	32,78	+0,3	–0,1	+0,0
Consommations de carburants (tous transports routiers)	**millions de litres**							
Essence		24 110	18 729	10 744	10 067	–2,5	–4,9	–6,3
Gazole		17 977	30 779	38 743	38 373	+5,5	+2,1	–1,0
Total		42 086	49 508	49 487	48 440	+1,6	–0,0	–2,1
Circulation totale	**milliards de véhicules-km**	**420**	**518**	**565**	**564**	**+2,1**	**+0,8**	**–0,2**
dont : voitures et véhicules utilitaires légers français		373	455	492	493	+2,0	+0,7	+0,1
Trafics routiers								
Voyageurs en véhicules particuliers [1]	milliards de voyageurs-km	617,3	754,4	812,7	815,0	+2,0	+0,7	+0,3
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	40,7	42,0	51,1	51,6	+0,3	+1,8	+1,0
Marchandises	milliards de tonnes-km	193,9	276,9	300,2	283,4	+3,6	+0,7	–5,6

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

79 %

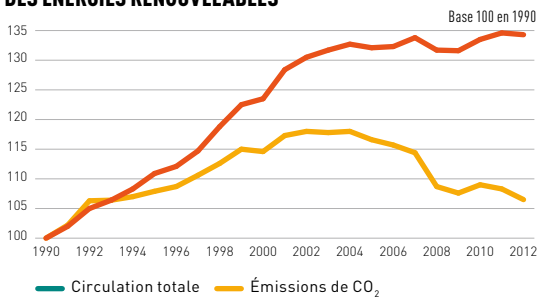
PART DE LA MOTORISATION DIESEL DANS LA CIRCULATION DES VÉHICULES LÉGERS EN FRANCE

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Elle incorpore celle des véhicules immatriculés à l'étranger.
Par rapport à l'ensemble des transports intérieurs, la part de la route s'est élevée en 2012 à 88 % pour les voyageurs et à 84 % pour les marchandises.
En 2012, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,5 %, soit à un rythme comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.
La dieselisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 66 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel.
En terme de circulation, la part du diesel a représenté 79 % de celle 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 2011 et 2012, la part du super sans plomb 95-E10 a vivement progressé, de plus de 7 points à 24 % des livraisons d'essence. Au 1er janvier 2013, près de trois voitures sur quatre étaient compatibles à ce carburant.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO_2

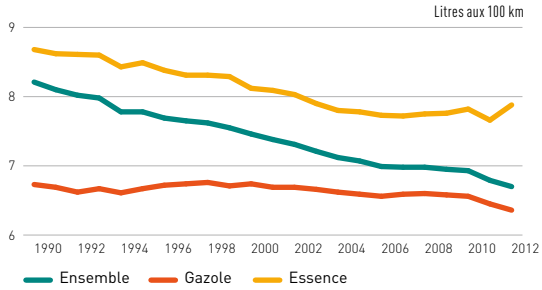
Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 34 % ; leurs émissions de CO_2 associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 7 %. Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne a été de 18 % entre 1990 et 2012 (dieselisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs et impact de la diffusion dans le parc du système de bonus/malus instauré en 2008). D'autre part et sans tenir compte de l'impact des biocarburants, la quantité de CO_2 nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 22 % entre 1990 et 2012, malgré l'impact de la crise économique et financière.

LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS DE CO_2 ASSOCIÉES NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



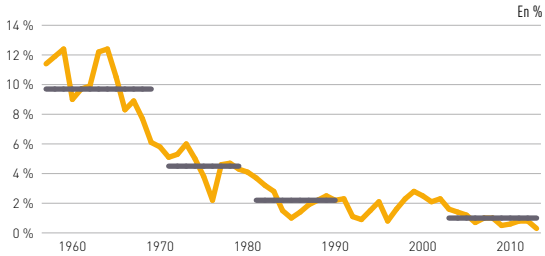
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière.

CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION [1]



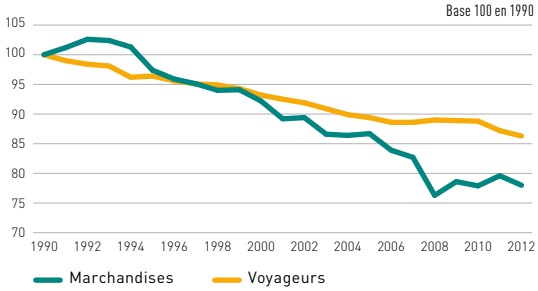
Source : Bilan de la circulation routière.

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



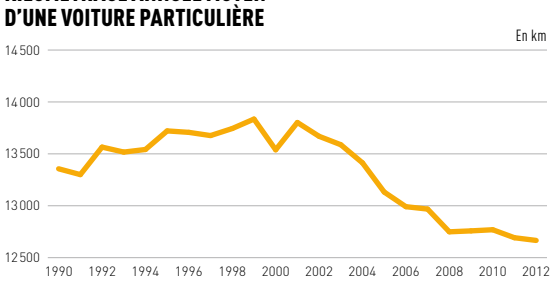
Source : CCFA.

ÉVOLUTION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN TERMES DE TRANSPORTS [2]



(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.
(2) L'efficacité énergétique correspond à l'évolution de la quantité de CO_2 pour le déplacement d'une tonne de marchandises (resp. d'un voyageur) sur un kilomètre par les véhicules industriels (resp. les véhicules particuliers) circulant sur le territoire français. La diminution de CO_2 liée aux biocarburants n'est pas prise en compte : entre 2006 et 2012, elle représente une baisse supplémentaire de l'ordre de 5 points qu'il convient d'ajouter.
Sources : MEDDE/SOeS, calculs CCFA.

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source : Bilan de la circulation routière.

La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. Le développement de la multimotorisation puis les hausses significatives des prix des carburants sont les principaux facteurs à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière.
En 2012, les premières estimations fournies par le CITEPA pour les transports routiers font état d'émissions de CO_2 nettes des énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. 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 2011, les émissions de CO_2 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 24 % pour les poids lourds y compris les cars et les bus (26 % en 2007).

– 10 %

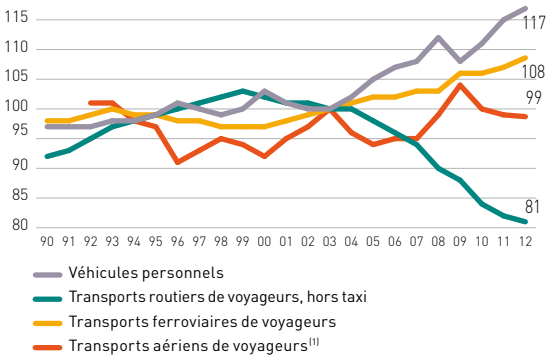
BAISSE DES ÉMISSIONS DE CO_2 DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE 2004 ET 2012 SELON LE CITEPA

LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2012, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté moins rapidement que les deux années précédentes (+4 %) en raison de la moindre hausse des prix des carburants. Ces derniers demeurent néanmoins à un niveau élevé. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 4 %, soit un rythme supérieur à celui observé au cours des années précédentes qui se situait entre 2 et 3 %. Quant à l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi), il a interrompu sa tendance durable à la baisse en augmentant de 0,5 %.
Depuis 2003, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs évoluent de manière très différenciée : de – 19 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à + 17 % pour les véhicules personnels, en passant par une légère baisse (– 1 %) pour le transport aérien et + 9 % pour le transport ferroviaire.

INDICES DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Base 100 en 2003



Source : Insee.

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

En %

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Taxis	Transports aériens de voyageurs(1)
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 %
2012	3,7 %	0,5 %	4,0 %	1,6 %	3,8 %	ns

(1) Un changement de méthodologie est intervenu dans le calcul de l'indice des prix pour les services des transports aériens en janvier 2012. La variation entre 2011 et 2012 ne peut être considérée comme significative.
Source : Insee.

+4 %

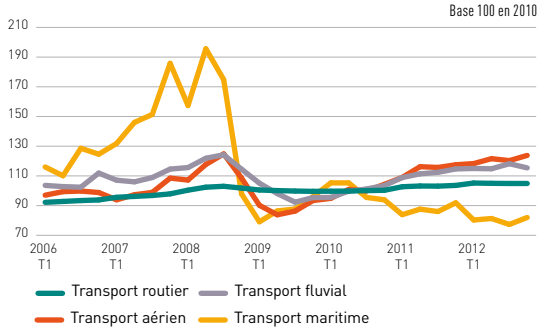
HAUSSE DES INDICES DES PRIX LIÉS AUX VÉHICULES PERSONNELS, AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS ET AUX TAXIS EN 2012

Les indices de prix des différents modes de transport voyageurs retracent les évolutions de prix toutes taxes comprises. Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'aéroports sont incluses ; de même pour les autres modes, les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de mesures sociales de subventionner une partie des frais liés aux transports, une baisse sera enregistrée dans les dépenses des ménages. Les surcharges carburants sont bien incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.
Les indices de transports ferroviaires et transports routiers de voyageurs ne concernent que les liaisons interurbaines. L'indice sur les véhicules personnels a été établi en tenant compte à la fois de la partie achats, mais aussi de la partie utilisation des véhicules personnels. Pour retrouver les évolutions des prix réels de ces principaux modes de transports, ces différents indices sont corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique ci-dessus.
Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transports de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes : entre 2003 et 2012, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 17 %, 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 en légère diminution. Celui des transports ferroviaires a crû de 9 %, poursuivant sa progression entamée depuis 2000 alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 19 % ; 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

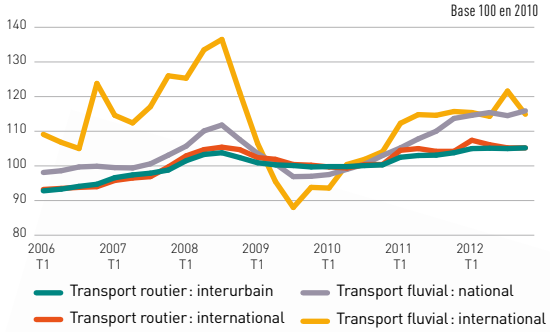
En 2012, l'indice de prix du fret routier dont les variations étaient traditionnellement les plus modérées a progressé pour la deuxième fois de suite (+3 % puis +2 %) après deux années de baisse. En revanche, au cours des derniers trimestres, les évolutions des indices de prix du transport de fret autre que routier ont été moins amples qu'auparavant.
Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de 2 % par an, allant de 1,9 % pour l'interurbain à plus de 2 % pour l'international et transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période, la variation de l'indice fluvial a été inférieure (+1,6 % par an), variant de 0,8 % pour le national à 2,5 % 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 5 % (7 % en 2011 et 9 % en 2010). 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 : MEDDE/SOeS.

INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



Source : MEDDE/SOeS.

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 à la 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 dont une forte baisse en 2009. En 2012, l'indice a progressé pour la troisième année consécutive (+6 %).
L'indice des prix du fret maritime est très volatil en lien avec l'évolution des prix du vrac. Mais il a diminué fortement en 2012 (–8 %) pour la deuxième année de suite.
Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a continûment augmenté, à l'exception de la chute de l'année 2009. En 2012, il a progressé de 4 % après une hausse de 12 % l'année précédente. Dans une moindre mesure que dans l'aérien, de fortes variations infra-annuelles existent aussi dans le fluvial.
L'indice des prix du fret routier de marchandises a augmenté de 2 % en 2012. Celle-ci s'est étagée de 1,9 % pour l'interurbain à 2,2 % pour le transport de proximité. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes, même si, comme le montre la structure des prix de revient du transport routier de marchandises du CNR *(lire la page 49)*, le carburant représentait en décembre 2012, respectivement 28 et 19 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.

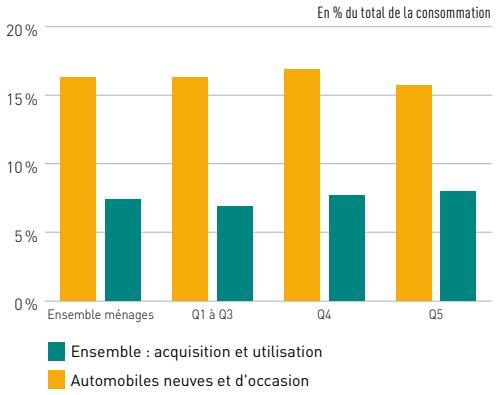
+2 %

HAUSSE EN 2012 DE L'INDICE DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET INTERURBAIN

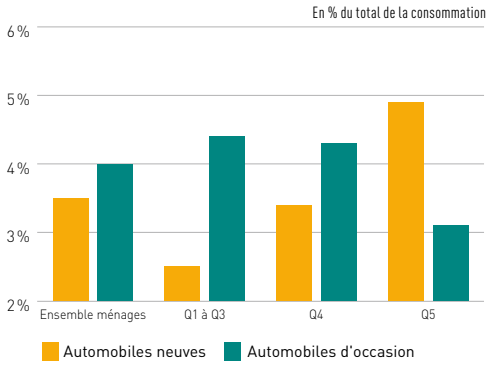
LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

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

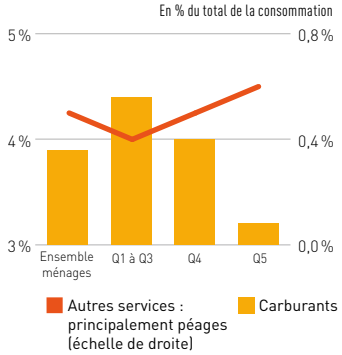


ACHAT AUTOMOBILES

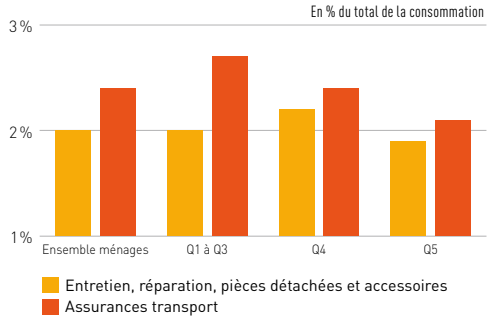


CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION

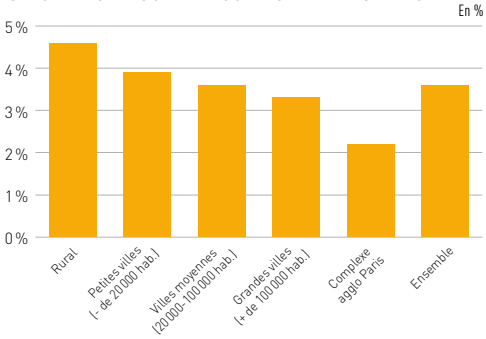
(principalement péages)



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

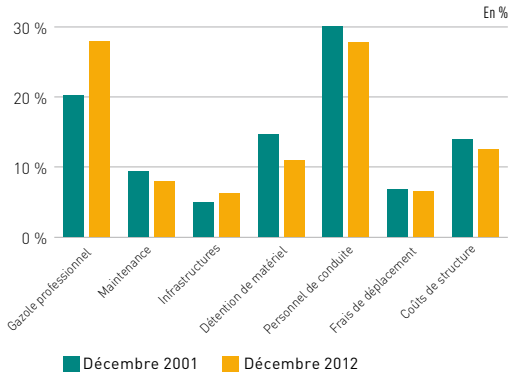
Les enquêtes « Budget de famille » menées tous les cinq ans par l'Insee permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages et de disposer de données suivant les différentes caractéristiques de ces derniers : catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie 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 5e 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 5e 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.

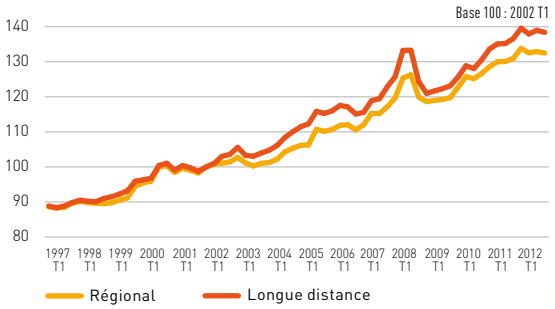
PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Selon le Comité National Routier (CNR), entre 2002 et 2012, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises longue distance ont augmenté de 36 %, soit en moyenne 3,1 % par an. Sur cette même période, la croissance de ces coûts pour le transport régional s'est élevée à 32 %, soit en moyenne 2,8 % 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 trois points à 26 % en 2010 et de plus de deux points à 29 % en 2011, dépassant ainsi son niveau record de 2007, et enfin elle a légèrement baissé en 2012.
Sur la période 2001-2012, 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 %. La part liée aux infrastructures a augmenté de 1,3 point pour atteindre 6,2 % en 2012 et devrait continuer à s'accroître avec l'instauration de la taxe nationale Poids Lourds (PL).

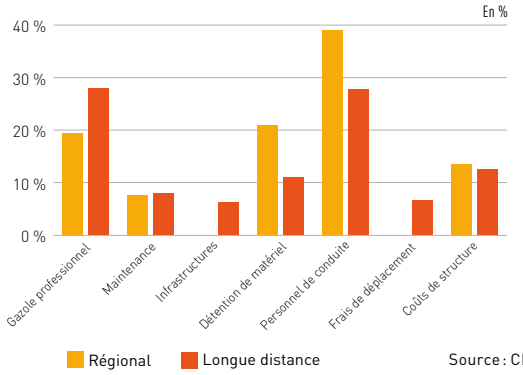
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2012



Source : CNR.

Le Comité National Routier (CNR) publie, entre autres, deux indices reflétant l'évolution du coût du transport professionnel routier de marchandises portant sur la longue distance ou sur le régional.
La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués par un ensemble articulé maxi-code dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.
Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.
Entre décembre 2001 et 2007, le gazole professionnel, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole, a pris une place de plus en plus prépondérante dans les coûts de revient du transport routier de marchandises à longue distance ; sa part est passée de 20 à près de 28 %. Un an après, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, cette dernière est retombée à 22 % avant de remonter chaque année pour s'établir à 29 % en 2011 et baisser légèrement en 2012 à 28 %.
Sur la période 2001-2012, la part des coûts des infrastructures a progressé de 1,3 point à 6,2 %.
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 et de 1,3 point, soit un peu plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (–2,3 points).
Au niveau du transport régional, la part des carburants représentait 19 % de l'ensemble des coûts en décembre 2012 ; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de plus de quatre points de l'indice régional entre 2002 et 2012 par rapport à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22 % sur la même période.

28 %

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

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

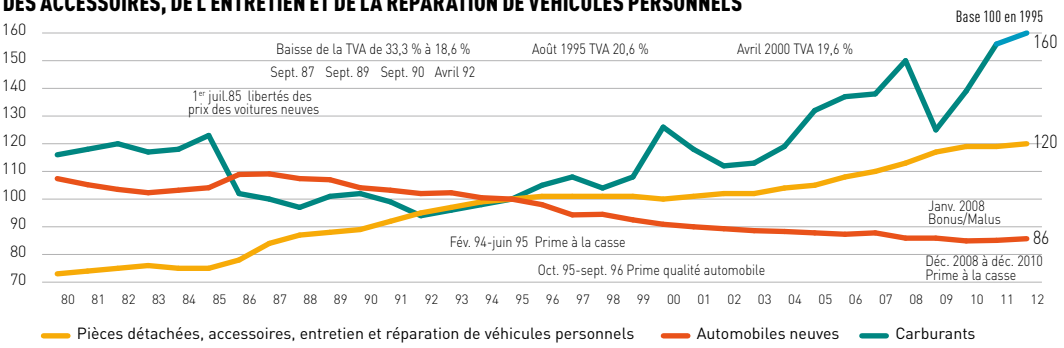
En 2012, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,6 %, soit 0,6 point de plus que l'inflation. Depuis 1995, l'indice des prix réels des voitures neuves a diminué de 14 %. Cette évolution est également observée au niveau européen.
Après la baisse du deuxième semestre 2009, la croissance des prix des carburants avait fortement accéléré en 2010 et 2011 avant de ralentir en 2012, l'indice des prix réels des carburants atteint néanmoins un nouveau niveau record à 160 contre 150 en 2008.
L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 2,5 % en 2012, soit, comme en 2011, un rythme proche de celui de l'inflation.

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
2010	1,5 %	0,3 %	3,0 %	13,4 %
2011	2,1 %	2,4 %	2,3 %	14,3 %
2012	2,0 %	2,6 %	2,5 %	4,9 %

Source : Insee, calculs CCFA.

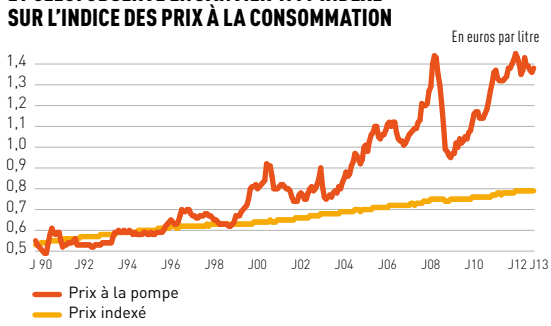
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, DES ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



Source : Insee, présentation CCFA.

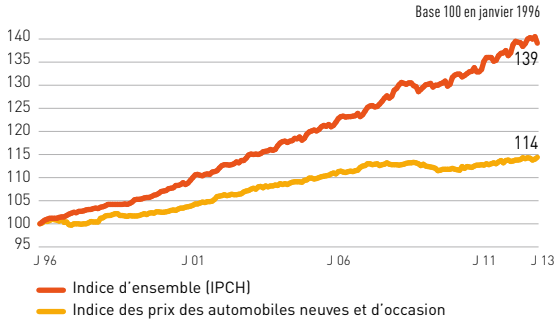
+6 %
HAUSSE DU PRIX DU GAZOLE EN MOYENNE ANNUELLE ENTRE 2003 ET 2012

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.

+76 %
HAUSSE DU PRIX DU GAZOLE ENTRE 2003 ET 2012

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.
Dans la zone euro (17 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 2012, l'indice général des prix a gagné 29 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 11 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

La crise économique et financière a pesé sur le pouvoir d'achat des ménages (–0,9 % en 2012 après +0,7 % en 2011). En tenant compte de la croissance de la population, il a même subi sa plus forte baisse depuis 1984. Les dépenses de consommation des ménages ont ainsi reculé (–0,4 %) pour la première fois depuis 1993.
Dans ce contexte, les achats d'automobiles neuves des ménages ont diminué de 11 % en raison du fort repli des immatriculations.
Sous l'influence des variations de prix moins vives qu'en 2011, les achats de carburants des ménages ont augmenté de 2 % à 43 milliards d'euros, soit un nouveau record après ceux de 2008 et de 2011. Ces dépenses représentent des montants supérieurs de plus de 20 % à ceux des achats d'automobiles, contre plus de 10 % en 2011 ; en 1990, elles leur étaient inférieures de plus d'un quart.

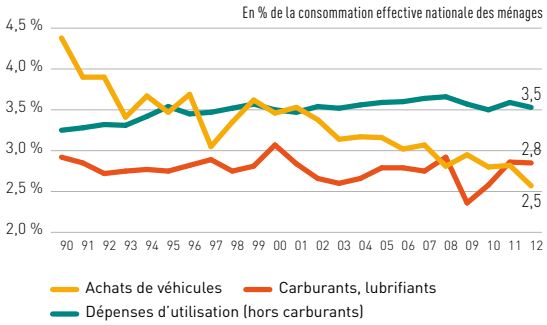
LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

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

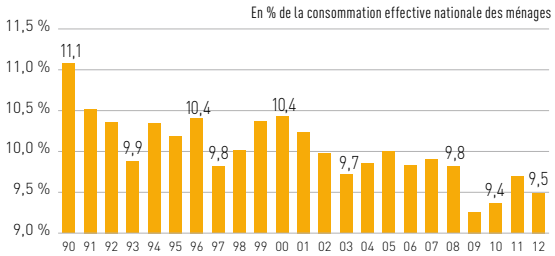
	Unité	1990		2000		2011 (1)		2012 (1)		variation 2012/2011
Achats de véhicules	milliards €	31,9	4,4 %	35,0	3,5 %	41,7	2,8 %	38,5	2,6 %	–7,6 %
– Automobiles neuves et d'occasion		29,6	4,1 %	31,8	3,1 %	37,6	2,5 %	34,5	2,3 %	–8,0 %
dont automobiles neuves		24,7	3,4 %	23,6	2,3 %	27,2	1,8 %	24,3	1,6 %	–10,8 %
– Caravanes, motocycles, cycles		2,3	0,3 %	3,2	0,3 %	4,1	0,3 %	4,0	0,3 %	–3,9 %
Dépenses d'utilisation des véhicules	milliards €	44,9	6,2 %	66,5	6,6 %	94,8	6,4 %	95,8	6,4 %	+1,1 %
– Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		19,3	2,6 %	27,9	2,8 %	41,5	2,8 %	41,3	2,8 %	–0,5 %
dont fabrication d'équipements automobiles		9,3	1,3 %	14,3	1,4 %	23,2	1,6 %	23,1	1,5 %	–0,2 %
dont services d'entretien de véhicules automobiles		8,1	1,1 %	10,5	1,0 %	14,4	1,0 %	14,3	1,0 %	–0,7 %
– Carburants et lubrifiants		21,2	2,9 %	31,1	3,1 %	41,8	2,8 %	42,8	2,9 %	+2,5 %
– Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,4	0,6 %	7,5	0,7 %	11,5	0,8 %	11,6	0,8 %	+1,5 %
Assurances automobiles	milliards €	3,9	0,5 %	4,1	0,4 %	6,5	0,4 %	8,2	0,5 %	+25,8 %
TOTAL des consommations liées à l'automobile et à la moto	**milliards €**	**80,7**	**11,1 %**	**105,7**	**10,4 %**	**142,9**	**9,7 %**	**142,4**	**9,5 %**	**–0,3 %**
Services de transports collectifs	milliards €	10,3	1,4 %	15,2	1,5 %	25,1	1,7 %	26,0	1,7 %	+3,8 %
Consommation effective nationale des ménages	**milliards €**	**728**	**100 %**	**1 013**	**100 %**	**1 476**	**100 %**	**1 501**	**100 %**	**+1,7 %**
Nombre de ménages (métropole)	milliers	21 632		24 256		27 547		27 810		+1,0 %
Consommation automobile par ménage	€	3 729		4 356		5 357		5 396		+0,7 %
Consommation automobile par ménage motorisé	€	4 855		5 425		6 214		6 134		–1,3 %

(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 2012



LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



2,6 %

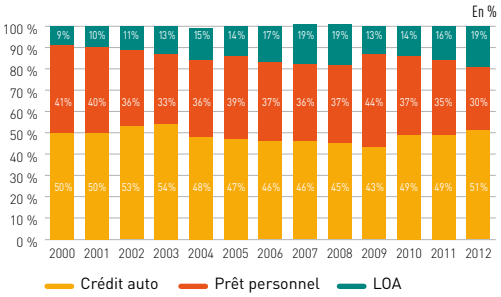
PART DES ACHATS DE VÉHICULES DANS LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN 2012

En 2012, les ménages ont dépensé 142 milliards d'euros (–0,3 %) pour leurs transports individuels effectués le plus souvent en voiture. Cette somme a représenté 89 % 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 48)*.
Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » connaît de fortes fluctuations : il explique en grande partie les variations du coefficient budgétaire automobile et il est tendanciellement en baisse. En 2012, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a été de 2,6 %, soit le niveau le plus bas observé depuis le début de la décennie 1990. La dégradation des achats de voitures particulières neuves par les ménages se poursuit et ils ne représentent plus que 1,6 % de leur consommation effective nationale contre 1,9 % en 2010, 2,3 % en 2000 et surtout 3,4 % en 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.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

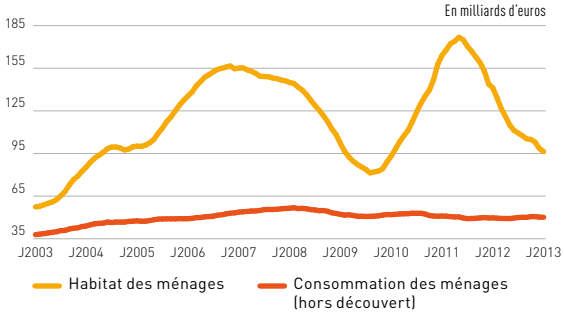
En 2012, 61 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit (en stabilité par rapport à l'année 2011). Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé. Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (51 %), devant le prêt personnel (30 % des financements, en baisse de 5 points par rapport à 2011) et la location avec option d'achat (19 %). Par rapport à 2007, année avant crise financière, si la part de la Location avec Option d'Achat (LOA) est restée stable, le crédit automobile affecté a gagné 5 points au détriment du prêt personnel, montrant ainsi un assagissement relatif de la concurrence des banques généralistes. Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), l'année 2012 s'est traduite par l'arrêt du rebond entamé en 2010. La baisse enregistrée au niveau de la location longue durée a été nettement moins prégnante que sur les autres modes de financement.

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

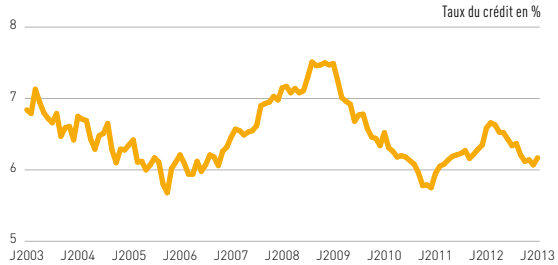


Sources : ASF, CCFA.

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 résidents en France s'était particulièrement accru : en données cumulées sur 12 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. Après avoir baissé de 13 % en 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 nominaux, 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 quasiment tout aussi rapide et la production atteignait 96 milliards début 2013.

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 près de 15000 établissements dont plus de 10000 pour les marques françaises.
Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2012 un chiffre d'affaires de 79 milliards d'euros (–5,6 % par rapport à l'année 2011). Le contrecoup des achats liés aux primes à la casse jusqu'à la fin du premier trimestre 2011 et la baisse des marchés de véhicules utilitaires en fournissent les principales raisons. L'entretien/réparation de véhicules, qui augmentait de plus de 4 % par an entre 2000 et 2007, connaît depuis une baisse de 2 % en euros courants entre 2007 et 2012.
Selon l'Insee, 6,5 % des entreprises du commerce et de la réparation automobile étaient contrôlées par un groupe en 2009 (hors cas des franchises). Ces entreprises employaient 50 % des effectifs de ce secteur (47 % en 2008), représentaient 66 % du chiffre d'affaires du secteur et 49 % de la valeur ajoutée. En 2008, les 4 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 1ER JANVIER 2012

MARQUES	Réseau primaire
Renault	749
Peugeot	430
Citroën	430
Marques françaises	**1609**
Ford	307
Opel	280
Fiat	225
Volkswagen	374
BMW	177
Mercedes-Benz	159
Marques japonaises	1248
Marques coréennes	462
Autres marques	1504
TOTAL	**6345**

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	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2012-2011
Commerce de véhicules automobiles	77,1	76,8	78,2	79,3	83,5	78,8	–5,6 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	24,0	24,5	23,6	23,3	23,6	23,6	–0,2 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	7,1	7,2	7,3	7,5	7,7	7,8	1,9 %
Commerce et réparation de motocycles	2,6	2,6	2,4	2,3	2,4	2,3	–3,5 %
Commerce de détail de carburants	16,4	18,8	13,6	15,0	17,0	17,6	3,8 %
TOTAL	**127,2**	**129,9**	**125,0**	**127,6**	**134,1**	**130,1**	**–3,0 %**

Source : Insee-Comptes du commerce, base 2005 des comptes nationaux : les résultats sont provisoires.

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

La coopération entre les constructeurs, les distributeurs et les réparateurs agréés reste donc très étroite pour assurer, en plus de l'entretien et de la réparation, le service de garantie, la sécurité des utilisateurs, la préservation de l'environnement, la disponibilité des pièces de rechanges et de l'information sur les évolutions techniques.
Pour assurer la vente et l'après-vente, les réseaux de distribution automobile reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs, capables d'appliquer les exigences de la marque et du produit.

79

MILLIARDS D'EUROS, CHIFFRE D'AFFAIRE TTC EN 2012 DU COMMERCE DE VÉHICULES AUTOMOBILES EN FRANCE SELON L'INSEE

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

Le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) a été de 5 % en 2011, soit très largement inférieur à la moyenne observée au tournant des années 2000 (25 %), et dans l'ensemble de l'industrie (26 %).
De 2000 à 2007, la production de l'industrie automobile oscillait entre 71 et 77 milliards d'euros. En raison de la crise, elle avait chuté jusqu'à 49 milliards d'euros avant de rebondir les deux années suivantes. En 2011, elle a augmenté à nouveau (+7 %) pour s'élever à 62 milliards d'euros.
Dans un contexte de marché automobile très difficile, la valeur ajoutée (VA) de l'industrie automobile s'est également redressée depuis le point bas de 2009 ; mais elle a baissé de 7 % en 2011 atteignant les 9 milliards d'euros (soit 14 % de la production). Ses achats totaux (ou consommation intermédiaire), en hausse de 9 %, ont représenté six fois la VA avec 53 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'économie.
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	2008	2009	2010	2011 [1]
Achats aux autres branches	%	75,4	80,6	78,8	81,4	81,3	81,7
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	19,8	19,9	18,1	18,3	18,6	18,8
dont : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques,		4,8	4,8	3,8	3,8	4,0	4,0
fabrication d'équipements électriques		3,6	3,8	3,6	3,7	3,9	4,1
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs		11,4	11,2	10,7	10,8	10,7	10,8
Autres industries (y compris Coséfaction et raffinage)	%	37,4	40,9	39,2	39,7	39,6	39,8
dont : métallurgie et fabrication de produits métalliques		17,8	18,4	18,3	18,8	18,7	18,8
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux		9,4	11,0	10,2	10,1	10,2	10,2
autres industries manufacturières (yc réparation et installation)		3,5	4,4	4,1	4,1	4,0	4,3
industrie chimique		2,2	2,4	2,2	2,3	2,3	2,4
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure		1,6	1,7	1,5	1,4	1,5	1,4
travail du bois, industries du papier et imprimerie		1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,6
Industries extractives, énergie, eau	%	1,3	1,2	1,5	1,6	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	0,7	0,7	0,7
Construction	%	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	%	0,6	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8
Transports et entreposage	%	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
Information et communication	%	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Activités financières et d'assurance	%	0,9	0,9	0,8	0,9	1,0	1,0
Activités immobilières	%	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Soutien aux entreprises	%	11,6	12,9	14,4	16,0	15,7	15,6
dont : juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique...		1,4	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9
recherche-développement scientifique		4,1	5,4	7,0	9,5	8,8	8,5
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques		2,7	2,7	2,6	2,4	2,4	2,3
activités de services administratifs et de soutien		3,3	3,1	3,1	2,2	2,6	3,0
Autres du secteur tertiaire	%	1,9	1,6	1,8	1,7	1,8	1,8
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	16,4	18,0	19,5	21,1	21,0	20,8
Achats à la branche	**%**	**24,6**	**19,4**	**21,2**	**18,6**	**18,5**	**18,3**
Production de la branche aux prix de base	**milliards € courants**	**71,4**	**76,7**	**67,3**	**49,0**	**58,1**	**62,0**
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 e courants**	**58,0**	**64,7**	**57,9**	**41,9**	**48,9**	**53,4**
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,3	84,4	86,1	85,4	84,2	86,2
Valeur ajoutée de la branche	**milliards € courants**	**13,4**	**12,0**	**9,4**	**7,1**	**9,2**	**8,6**
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,7	15,6	13,9	14,6	15,8	13,8
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	**milliards € courants**	**–**	**–**	**0,4**	**–0,8**	**1,3**	**0,4**
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux de marge)	%	–	–	4,4	–11,8	14,4	4,6
Formation Brute de Capital Fixe (FBCF)	**milliards € courants**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux d'investissement), en base 2000	%	31,4	24,6	30,8	28,4	–	–

(1) Les comptes de l'année 2011 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).

5 %

TAUX DE MARGE DE LA BRANCHE AUTOMOBILE EN 2011

Les achats totaux en pourcentage de la production se sont élevés en 2011 à 86 % soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2005 et équivalent à celui de 2008. En 2011, 18 % des achats totaux de l'industrie automobile ont été faits au sein de la branche et 82 % 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 les premiers fournisseurs (19 % des achats totaux). L'industrie automobile a consacré 21 % de ses achats au secteur tertiaire (18 % en 2005) : recherche et développement (8 %), 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

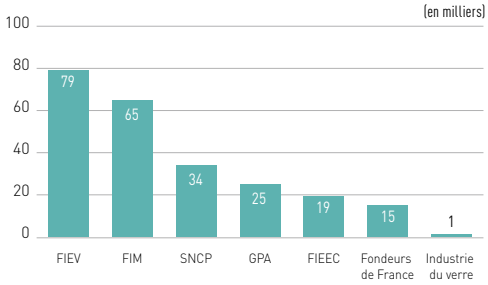
La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française.
L'évolution de la construction automobile française entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services 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 2012 les effectifs des fournisseurs de l'automobile regroupés au sein du CLIFA à 239 000 emplois et leur chiffre d'affaires à 45 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 (2012)

	En milliards d'euros
FIEV	
Fédération des industries des équipements pour véhicules	16,2
FIM	
Fédération des industries mécaniques	10,3
SNCP	
Syndicat national du caoutchouc et des polymères	6,1 (1)
GPA	
Groupement plasturgie automobile	5 (1)
FIEEC	
Fédération des industries électriques, électroniques et de communication	4,9
Fondeurs de France	**2,1**
Industrie du verre	**0,3**

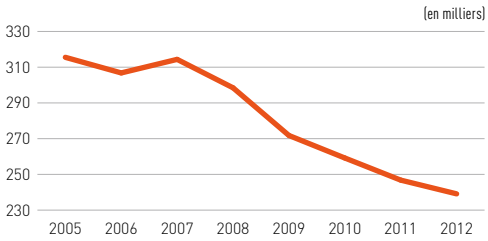
(1) Données 2011.
Sources : FIEV, organisations professionnelles.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2012



(1) Données 2011.
Sources : FIEV, organisations professionnelles.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Sources : FIEV, organisations professionnelles.

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 équipementiers ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 13,7 milliards d'euros en 2012 dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage et celui de la deuxième monte ou de rechange dont le niveau s'établissait à 2,5 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 44,8 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 *(lire page 54)*.

1er

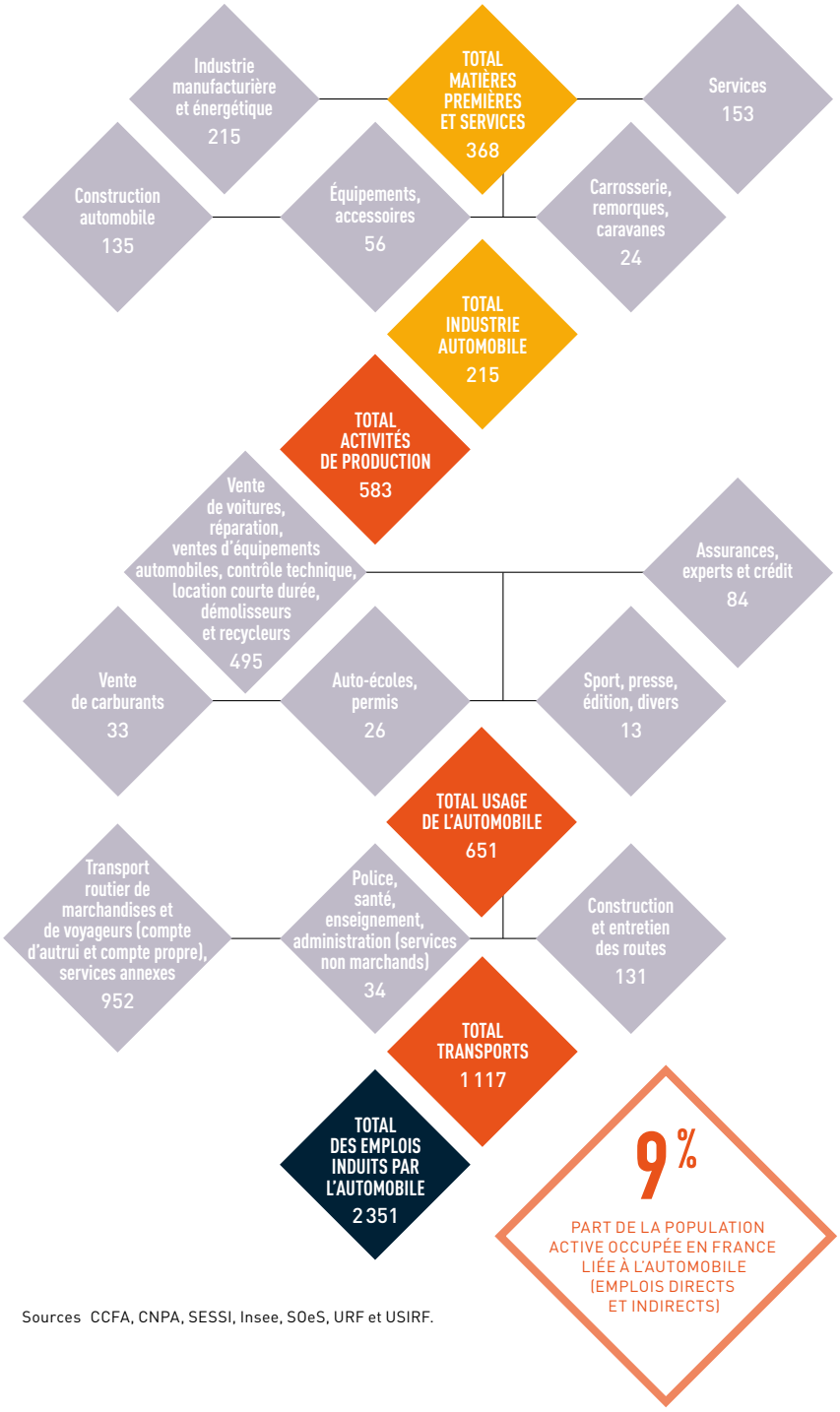
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOUC INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX

L'EMPLOI

Au sens large, plus de 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2012, soit plus de 9 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 215 000 personnes, soit 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, mais aussi dans la partie transport. Après la consolidation de 2011, la baisse de l'emploi est repartie en 2012.

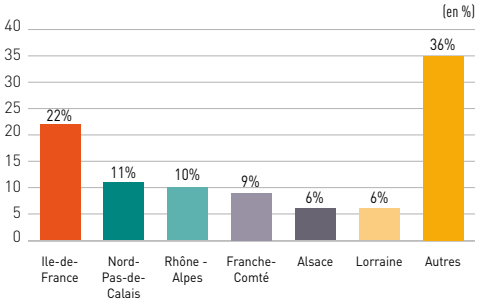
EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2012

En milliers de personnes



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

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU 1ER JANVIER 2011



Source : INSEE.

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 583 000 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 la page 77)*, 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 2012 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de 239 000 personnes, dont notamment 79 000 pour les équipements (FIEV), 65 000 pour la mécanique (FIM), 34 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2011).
L'usage de l'automobile a concerné 651 000 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 transports pour compte d'autrui et pour compte propre.
Dans une notion élargie du transport de marchandises et de la logistique (entreposages et services associés), le service statistique du ministère des Transports (SOeS) a réalisé une analyse multisectorielle pour montrer que les effectifs de ce secteur s'élevaient en 2004 à 1,5 million de personnes.

STATISTIQUES 2013

5,6 millions

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

5,4 milliards d'euros

BUDGET DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2010

78%

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

9,5%

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

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

LA PRODUCTION

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

VOITURES PARTICULIÈRES

En unités

	1980	1990	2000 [2]	2008	2009	2010	2011	2012
Europe	**11 983 548**	**15 231 409**	**17 407 047**	**18 381 339**	**15 247 066**	**17 341 941**	**18 279 084**	**17 382 025**
Europe occidentale	**10 401 320**	**13 061 853**	**14 778 879**	**12 849 218**	**11 037 669**	**12 138 971**	**12 445 044**	**11 331 076**
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 532 030	4 964 523	5 552 409	5 871 918	5 388 456
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	680 131	524 595	528 996	560 779	507 204
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	1 943 049	1 812 688	1 913 513	1 839 068	1 539 680
France [1]	**2 938 581**	**3 294 815**	**2 879 810**	**2 145 935**	**1 819 497**	**1 924 171**	**1 931 030**	**1 682 814**
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	659 221	661 100	573 169	485 606	396 817
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	59 223	50 620	48 025	40 772	28 000
Portugal	61 000	60 221	178 509	132 242	101 680	114 563	141 779	115 735
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 446 619	999 460	1 270 444	1 343 810	1 464 906
Suède	235 320	335 853	259 959	252 287	128 738	177 084	188 969	162 814
Europe centrale et orientale	**1 582 228**	**2 002 000**	**2 330 692**	**4 910 554**	**3 698 466**	**4 599 576**	**5 194 306**	**5 474 289**
Turquie	**31 529**	**167 556**	**297 476**	**621 567**	**510 931**	**603 394**	**639 734**	**576 660**
Amérique	**8 663 060**	**8 450 862**	**10 022 089**	**9 202 759**	**6 954 032**	**8 228 067**	**8 761 800**	**10 159 350**
ALENA	**7 526 658**	**7 747 823**	**8 371 806**	**6 189 535**	**3 960 731**	**5 084 330**	**5 624 553**	**6 956 158**
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 195 436	822 267	967 077	990 482	1 040 298
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	3 776 641	2 195 588	2 731 105	2 976 991	4 105 853
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 217 458	942 876	1 386 148	1 657 080	1 810 007
Amérique du Sud	**1 136 402**	**703 039**	**1 650 283**	**3 013 224**	**2 993 301**	**3 143 737**	**3 137 247**	**3 203 192**
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	399 236	380 067	508 401	577 233	497 376
Brésil [3]	977 697	663 097	1 351 998	2 545 729	2 575 418	2 584 690	2 519 389	2 623 704
Asie-Océanie	**8 796 971**	**11 910 333**	**13 573 073**	**25 058 888**	**25 289 717**	**32 414 823**	**32 481 277**	**35 146 789**
dont : Chine	–	–	605 000	6 737 745	10 383 831	13 897 083	14 485 326	15 523 658
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 450 478	3 158 417	3 866 206	4 221 617	4 167 089
Inde	30 538	176 015	517 957	1 846 051	2 175 220	2 831 542	3 040 144	3 285 496
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	9 928 143	6 862 161	8 310 362	7 158 525	8 554 219
Afrique	**277 058**	**209 603**	**213 444**	**382 095**	**281 783**	**356 872**	**375 585**	**381 377**
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	321 124	222 981	295 394	312 265	274 873
TOTAL	**29 720 637**	**35 802 207**	**41 215 653**	**53 025 081**	**47 772 598**	**58 341 703**	**59 897 746**	**63 069 541**

VÉHICULES UTILITAIRES

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Europe	**2 563 596**	**2 688 509**	**2 783 468**	**3 396 455**	**1 808 776**	**2 549 317**	**2 674 986**	**2 439 436**
Europe Occidentale	**1 663 080**	**1 671 915**	**2 326 653**	**2 325 472**	**1 204 952**	**1 686 875**	**1 676 587**	**1 496 105**
Allemagne	357 619	315 895	394 697	513 700	245 334	353 576	275 035	260 813
Belgique	47 029	91 784	121 061	44 367	12 759	26 306	nd	nd
Espagne	152 846	374 049	666 515	598 595	357 390	474 387	534 261	439 499
France [1]	**439 852**	**474 178**	**468 551**	**423 043**	**228 196**	**305 250**	**311 898**	**284 951**
Italie	166 635	246 178	316 031	364 553	182 139	265 017	304 742	274 951
Pays-Bas [4]	32 102	29 832	52 234	73 271	26 131	46 081	32 379	29 462
Portugal	58 000	77 466	68 215	42 913	24 335	44 166	50 463	47 826
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	202 896	90 679	123 019	120 189	112 039
Suède	63 080	74 415	41 384	56 012	27 698	40 000	nd	nd
Europe centrale et orientale	**900 516**	**975 000**	**323 203**	**545 440**	**245 150**	**371 279**	**449 002**	**447 652**
Turquie	**19 352**	**41 594**	**133 471**	**525 543**	**358 674**	**491 163**	**549 397**	**495 679**
Amérique	**2 599 948**	**5 032 605**	**9 761 798**	**7 683 330**	**5 608 388**	**8 139 331**	**9 032 009**	**9 864 003**
ALENA	**2 349 318**	**4 775 818**	**9 325 214**	**6 754 191**	**4 822 200**	**7 088 685**	**7 853 153**	**8 838 432**
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	886 805	668 215	1 101 112	1 144 639	1 423 434
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	4 916 900	3 535 809	5 031 439	5 684 544	6 223 031
Mexique	186 950	222 465	656 438	950 486	618 176	956 134	1 023 970	1 191 967
Amérique du Sud	**250 630**	**256 787**	**436 584**	**929 139**	**786 188**	**1 050 646**	**1 178 856**	**1 025 571**
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	197 850	132 857	208 139	251 538	267 119
Brésil [3]	187 477	251 450	329 519	670 247	607 505	797 038	888 472	718 913
Asie-Océanie	**4 344 363**	**4 492 406**	**4 497 938**	**6 448 515**	**6 470 438**	**8 515 432**	**8 094 235**	**8 563 210**
dont : Chine	–	–	1 464 000	2 561 435	3 407 163	4 367 678	3 933 550	3 748 150
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	376 204	354 509	405 535	435 477	390 649
Inde	83 379	186 640	283 403	486 277	466 330	725 531	887 267	859 698
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 647 501	1 071 896	1 318 558	1 240 105	1 388 492
Afrique	**127 698**	**125 174**	**115 305**	**203 918**	**131 668**	**158 204**	**181 052**	**205 019**
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	241 841	150 942	176 655	220 280	264 551
TOTAL	**9 675 970**	**12 399 000**	**17 158 509**	**17 732 218**	**14 019 270**	**19 362 284**	**19 982 282**	**21 071 668**

(1) À partir de 1996, il s'agit de la production de véhicules montés en France.
(2) À partir de 2001, des reclassements de voitures particulières en véhicules utilitaires ont été opérés.
(3) À partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD.
(4) La production aux Pays-Bas est hors DAF en 2012.
Sources : OICA, CCFA : estimations juillet 2013.

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 : CCFA, OICA

IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2008 (1)	2009	2010	2011	2012
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	3 090 040	3 807 175	2 916 259	3 173 634	3 082 504
Autriche	227 548	288 618	309 427	293 697	319 403	328 563	356 145	336 010
Belgique	399 240	473 506	515 204	535 947	476 194	547 340	572 211	486 737
Danemark	73 774	80 654	112 688	150 143	112 199	153 583	170 036	170 763
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	1 161 176	952 772	982 015	808 051	699 589
Finlande	103 167	139 095	134 646	139 611	88 344	107 346	126 123	111 251
France	**1 873 202**	**2 309 130**	**2 133 884**	**2 091 368**	**2 302 398**	**2 251 669**	**2 204 229**	**1 898 760**
Grèce	35 700	115 480	290 222	267 295	219 730	141 501	97 680	58 482
Irlande	93 563	82 584	230 989	151 603	57 455	88 445	89 911	79 498
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 161 673	2 159 436	1 961 578	1 749 740	1 403 010
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	52 359	47 265	49 726	49 881	50 398
Norvège	95 550	61 901	97 376	110 617	98 675	127 754	138 345	137 967
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	499 918	387 155	482 527	555 812	502 544
Portugal	58 357	210 924	257 834	213 389	161 013	223 464	153 404	95 309
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 131 795	1 994 999	2 030 846	1 941 253	2 044 609
Suède	192 588	229 941	290 529	253 982	213 408	289 684	304 984	279 899
Suisse	279 764	329 899	316 519	288 557	266 049	292 453	318 958	328 139
Union européenne 15 pays	**9 690 146**	**13 125 133**	**14 312 087**	**13 193 996**	**13 298 946**	**12 554 546**	**12 353 094**	**11 299 363**
Europe 17 pays	**10 065 460**	**13 516 933**	**14 725 982**	**13 593 170**	**13 663 670**	**12 974 753**	**12 815 435**	**11 773 371**
Europe centrale et orientale	**1 900 000**	**1 600 474**	**2 551 000**	**5 183 155**	**2 986 411**	**3 488 531**	**4 344 480**	**4 413 858**
Canada	948 967	886 217	849 132	872 720	729 023	694 349	681 956	748 530
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	6 813 369	5 400 890	5 635 433	6 089 403	7 241 900
Mexique	286 000	353 000	603 010	589 051	439 103	499 567	592 101	649 333
Argentine	215 177	77 306	224 950	452 539	373 231	522 591	626 037	600 915
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 341 709	2 645 013	2 859 000	2 647 250	2 851 540
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 020 457	1 234 618	1 308 326	1 316 320	1 306 749
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 184 266	3 905 310	4 203 181	3 509 036	4 572 333
Turquie	31 000	215 000	456 696	305 998	369 819	509 784	593 519	556 280
Monde	**28 500 000**	**34 825 967**	**38 689 767**	**49 876 618**	**49 761 464**	**55 933 978**	**57 243 311**	**60 492 160**

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2008 (1)	2009	2010	2011	2012
Allemagne	175 687	203 389	314 804	334 999	242 178	282 157	334 820	311 498
Autriche	21 821	29 211	36 457	42 303	31 026	34 001	40 510	38 819
Belgique	34 478	46 670	66 125	81 276	63 431	64 048	71 300	63 782
Danemark	19 469	23 031	38 108	41 465	19 585	19 980	28 482	28 384
Espagne	105 934	249 185	335 684	201 367	121 450	132 104	123 353	91 402
Finlande	17 699	32 154	18 128	21 632	12 451	14 218	18 302	15 254
France	**323 291**	**446 983**	**477 204**	**523 432**	**416 183**	**457 215**	**482 823**	**432 971**
Grèce	53 500	30 075	25 015	25 570	17 388	12 341	7 002	4 036
Irlande	11 905	28 087	46 261	34 010	10 566	11 544	12 532	12 230
Italie	122 293	159 322	268 057	260 412	198 390	199 350	193 209	142 754
Luxembourg	1 300	2 961	4 642	6 046	4 197	4 267	5 134	4 651
Norvège	15 135	23 035	35 618	42 630	28 762	34 600	41 968	38 942
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	104 139	64 204	59 777	71 945	69 349
Portugal	46 967	71 904	161 045	61 730	42 747	49 290	37 958	18 126
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	353 463	227 543	262 730	308 230	289 154
Suède	19 684	33 133	38 474	47 477	34 105	44 450	54 082	46 542
Suisse	22 418	28 165	29 345	32 789	28 675	30 371	36 298	38 134
Union européenne 15 pays	**1 276 097**	**1 718 369**	**2 245 881**	**2 139 321**	**1 505 444**	**1 647 472**	**1 789 682**	**1 568 952**
Europe 17 pays	**1 313 650**	**1 769 569**	**2 310 844**	**2 214 740**	**1 562 881**	**1 712 443**	**1 868 381**	**1 646 633**
Europe centrale et orientale	**850 000**	**874 072**	**579 060**	**1 028 392**	**584 642**	**734 587**	**701 946**	**824 401**
Canada	335 827	416 041	736 951	800 802	753 209	889 039	938 265	967 648
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	6 679 796	5 200 478	6 136 787	6 951 210	7 544 036
Mexique	166 000	198 000	302 944	486 712	337 279	347 314	346 377	377 879
Argentine	59 881	17 481	81 995	159 231	113 911	175 813	220 814	231 111
Brésil	187 233	180 000	302 288	478 641	496 227	656 064	986 003	950 531
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	211 000	231 000	247 693	263 000	237 000
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	897 969	703 946	752 955	701 188	797 388
Turquie	19 000	43 015	199 825	220 546	206 050	283 388	270 920	261 340
Monde	**9 150 000**	**13 410 615**	**18 723 143**	**18 687 337**	**15 942 023**	**19 224 875**	**20 714 840**	**21 300 472**

(1) Des véhicules auparavant classés en véhicules utilitaires ont été reclassés en voitures particulières.
Sources : CCFA - OICA à partir de 2011, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en terme de genre de véhicules.

LA PRODUCTION

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	363 443	381 500
Opel	32 742	76 441	288 651	310 802	238 910	200 410	236 982	226 521
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 278 671	1 238 822	985 365	1 095 790	1 258 667
Ford	5 344	90 117	179 130	342 580	348 715	317 161	347 553	343 328
BMW	33 520	28 135	194 794	483 359	416 432	386 557	448 604	478 091
Total [2]	**465 788**	**662 007**	**1 788 999**	**2 830 087**	**2 640 456**	**2 227 276**	**2 502 419**	**2 709 347**
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 %	45,1 %	46,1 %
Espagne								
Total [2]	**nd**	**150 221**	**681 262**	**1 100 000**	**910 000**	**830 000**	**1 000 000**	**1 030 000**
TOTAL essence + diesel	**nd**	**1 679 301**	**2 445 421**	**2 195 780**	**1 943 049**	**1 812 688**	**1 913 513**	**1 839 068**
Part du diesel	nd	8,9 %	27,9 %	50 %	47 %	46 %	52 %	56 %
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
Royaume-Uni								
Honda	0	0	596	100 548	73 016	11 812	35 908	22 177
Jaguar-Land Rover	0	25 374	69 775	164 509	161 051	98 242	137 824	162 523
Mini	0	0	0	29 031	40 327	31 586	34 752	39 679
Nissan	0	3 200	54 396	81 832	118 096	116 139	173 050	226 357
Opel	0	7 695	125 880	44 892	34 441	26 955	35 206	79 657
Peugeot	0	50 942	37 432	0	0	0	0	0
Toyota	0	0	38 931	141 570	106 271	54 257	55 599	44 298
Autres	774	34 740	57 413	3 119	2 095	1 739	1 814	1 375
Total	**774**	**121 951**	**384 423**	**565 501**	**535 297**	**340 730**	**474 153**	**576 066**
TOTAL essence + diesel	**923 744**	**1 295 611**	**1 641 317**	**1 534 394**	**1 447 550**	**999 288**	**1 274 070**	**1 340 842**
Mini	0,1 %	9,4 %	23,4 %	36,9 %	37,0 %	34,1 %	37,2 %	43,0 %

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

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIERES NEUVES A MOTORISATION HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE EN EUROPE OCCIDENTALE

En unités et en part dans les immatriculations totales

	Énergie	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	électrique	0	0	0	0	14	160	1 731	2 410
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
	hybride	3 559	5 227	7 497	6 126	8 000	10 174	11 788	20 718
		0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,7 %
Autriche	électrique	0	0	0	2	39	112	631	426
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %
	hybride	460	585	766	665	1 055	1 248	1 310	2 174
		0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %
Belgique	électrique	0	0	0	0	0	47	263	562
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
	hybride	471	889	1 308	1 877	1 839	4 073	6 676	5 875
		0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	1,2 %	1,2 %
Danemark	électrique	2	2	2	5	78	50	460	527
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,3 %	0,3 %
	hybride	5	13	14	48	58	148	263	431
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
Espagne	électrique	0	0	0	0	1	69	367	439
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
	hybride	908	2 582	2 951	4 277	4 582	6 253	6 904	8 564
		0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %	0,9 %	1,2 %
France	**électrique**	**6**	**14**	**6**	**4**	**12**	**184**	**2 630**	**5 663**
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %
	hybride	**2 857**	**6 414**	**7 178**	**8 468**	**9 876**	**9 655**	**13 635**	**27 889**
		0,1 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %	1,5 %
Italie	électrique	28	26	23	120	60	112	306	519
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
	hybride	1 132	2 062	3 372	2 796	7 311	4 841	5 161	6 833
		0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %
Norvège	électrique	7	14	5	177	117	355	1 996	3 950
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	1,4 %	2,9 %
	hybride	337	410	1 349	1 762	1 973	3 144	3 645	6 116
		0,3 %	0,4 %	1,0 %	1,6 %	2,0 %	2,5 %	2,6 %	4,4 %
Pays-Bas	électrique	0	0	0	2	22	96	846	933
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %
	hybride	2 940	3 163	3 678	11 814	16 275	16 099	14 868	25 446
		0,6 %	0,7 %	0,7 %	2,4 %	4,2 %	3,3 %	2,7 %	5,1 %
Royaume-Uni	électrique	0	298	397	179	55	167	1 098	1 262
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
	hybride	5 766	8 957	15 972	15 385	14 645	22 148	23 398	25 892
		0,2 %	0,4 %	0,7 %	0,7 %	0,7 %	1,1 %	1,2 %	1,3 %
Suède	électrique	1	0	0	0	21	9	181	268
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
	hybride	1 947	2 841	3 391	4 153	3 058	3 628	2 909	3 539
		0,7 %	1,0 %	1,1 %	1,6 %	1,4 %	1,3 %	1,0 %	1,3 %
Suisse	électrique	13	5	19	21	53	199	446	560
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
	hybride	1 413	2 240	3 239	3 118	3 905	4 210	5 358	6 908
		0,5 %	0,8 %	1,1 %	1,1 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	2,1 %
Europe occidentale (y compris les pays non présentés)	électrique	57	359	452	515	475	1 611	11 263	17 850
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %
	hybride	23 210	37 469	55 055	66 711	76 525	90 198	99 822	144 573
		0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %	0,7 %	0,8 %	1,2 %

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

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	2008 (1)	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**1 225**	**1 719**	**1 930**	**1 792**	**1 818**	**1 776**	**1 620**	**1 407**
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	13,2 %	13,3 %	13,7 %	12,7 %	12,0 %
Groupe Renault	**1 135**	**1 315**	**1 559**	**1 138**	**1 237**	**1 305**	**1 195**	**967**
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	8,4 %	9,1 %	10,1 %	9,3 %	8,2 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	1 488	1 890	1 575	1 210	1 252	1 035	916	770
	14,0 %	14,0 %	10,7 %	8,9 %	9,2 %	8,0 %	7,2 %	6,5 %
Groupe Ford	1 266	1 540	1 248	1 147	1 229	1 063	1 033	901
	11,9 %	11,4 %	8,5 %	8,4 %	9,0 %	8,2 %	8,1 %	7,7 %
General Motors	1 201	1 560	1 720	1 223	1 188	1 119	1 099	944
	11,3 %	11,5 %	11,7 %	9,0 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %	8,0 %
Groupe Volkswagen	1 573	2 138	2 776	2 796	2 887	2 757	2 979	2 887
	14,8 %	15,8 %	18,8 %	20,6 %	21,1 %	21,3 %	23,3 %	24,5 %
Daimler	394	438	811	771	671	662	659	653
	3,7 %	3,2 %	5,5 %	5,7 %	4,9 %	5,1 %	5,1 %	5,6 %
Groupe BMW	290	364	499	804	695	735	792	780
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	5,9 %	5,1 %	5,7 %	6,2 %	6,6 %
Nissan	306	395	392	314	349	384	436	408
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,3 %	2,6 %	3,0 %	3,4 %	3,5 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	756	715	582	531	507
	2,9 %	3,0 %	3,9 %	5,6 %	5,2 %	4,5 %	4,2 %	4,3 %
Autres marques japonaises	534	789	701	806	769	651	563	487
	5,0 %	5,8 %	4,8 %	5,9 %	5,6 %	5,0 %	4,4 %	4,1 %
Hyundai-Kia	7	18	303	422	520	539	604	687
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	3,1 %	3,8 %	4,2 %	4,7 %	5,8 %
Volvo	255	235	230	213	196	222	245	222
	2,4 %	1,7 %	1,6 %	1,6 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %	1,9 %
Groupe Tata	21	44	112	110	87	97	94	124
	0,2 %	0,3 %	0,8 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,1 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	612	666	304	91	51	47	37	19
	5,8 %	4,9 %	2,1 %	0,7 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %
TOTAL Europe (17 pays)	**10 611**	**13 517**	**14 738**	**13 593**	**13 664**	**12 975**	**12 802**	**11 763**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	–2,1 %	–8,3 %	0,5 %	–5,0 %	–1,3 %	–8,1 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

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

	1985	1990	2000	2008 (1)	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**186**	**251**	**349**	**365**	**299**	**326**	**330**	**286**
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	19,9 %	22,5 %	22,1 %	20,9 %	20,8 %
Groupe Renault	**175**	**278**	**272**	**268**	**208**	**251**	**261**	**224**
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	14,6 %	15,6 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %
Groupe Fiat	115	163	275	280	200	214	225	178
	10,4 %	10,7 %	14,2 %	15,3 %	15,1 %	14,5 %	14,3 %	12,9 %
Groupe Ford	123	195	180	219	151	161	176	154
	11,1 %	12,9 %	9,3 %	11,9 %	11,4 %	10,9 %	11,1 %	11,2 %
General Motors	55	81	92	132	70	75	89	73
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	7,2 %	5,3 %	5,1 %	5,6 %	5,3 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	200	136	170	200	197
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	10,9 %	10,2 %	11,6 %	12,7 %	14,3 %
Daimler	64	71	163	163	118	130	138	131
	5,8 %	4,7 %	8,4 %	8,9 %	8,9 %	8,8 %	8,8 %	9,5 %
Nissan	61	105	100	62	41	41	51	46
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	3,4 %	3,1 %	2,8 %	3,2 %	3,3 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	56	35	37	40	31
	6,0 %	5,3 %	3,6 %	3,1 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %
Autres marques japonaises	67	72	117	46	34	39	35	25
	6,1 %	4,8 %	6,0 %	2,5 %	2,5 %	2,6 %	2,2 %	1,8 %
Hyundai-Kia	1	0	44	9	5	5	5	3
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	0,5 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %
Autres marques	78	85	69	34	31	26	30	28
	7,1 %	5,6 %	3,6 %	1,8 %	2,3 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %
TOTAL Europe (17 pays)	**1 104**	**1 516**	**1 931**	**1 833**	**1 327**	**1 475**	**1 580**	**1 376**
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	-11,4 %	-27,6 %	11,1 %	7,1 %	-12,9 %

(1) En 2006, 135500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.
Regroupements des constructeurs utilisés : 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 + Porsche + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti + MAN + Scania/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 01/01/2013.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2012

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	**3 083**	**132**	**61**	**71**	**151**	**92**	**1 176**	**206**	**243**	**285**	**311**	**279**	**156**
	100 %	4,3 %	2,0 %	2,3 %	4,9 %	3,0 %	38,1 %	6,7 %	7,9 %	9,2 %	10,1 %	9,1 %	5,1 %
Autriche	**336**	**25**	**11**	**14**	**23**	**17**	**119**	**22**	**24**	**19**	**11**	**37**	**32**
	100 %	7,6 %	3,3 %	4,2 %	6,9 %	5,1 %	35,5 %	6,4 %	7,1 %	5,8 %	3,4 %	11,0 %	9,5 %
Belgique	**487**	**77**	**37**	**40**	**58**	**20**	**108**	**29**	**41**	**36**	**22**	**49**	**27**
	100 %	15,9 %	7,7 %	8,2 %	12,0 %	4,1 %	22,1 %	5,9 %	8,4 %	7,4 %	4,5 %	10,0 %	5,5 %
Danemark	**171**	**28**	**13**	**15**	**9**	**8**	**38**	**13**	**14**	**3**	**4**	**32**	**20**
	100 %	16,6 %	7,7 %	8,9 %	5,1 %	4,5 %	22,4 %	7,7 %	7,9 %	1,9 %	2,2 %	18,9 %	11,7 %
Espagne	**700**	**108**	**52**	**56**	**70**	**23**	**169**	**51**	**65**	**33**	**24**	**93**	**49**
	100 %	15,5 %	7,5 %	8,0 %	10,0 %	3,4 %	24,1 %	7,3 %	9,3 %	4,7 %	3,4 %	13,3 %	7,0 %
Finlande	**111**	**6**	**3**	**3**	**2**	**2**	**30**	**9**	**5**	**4**	**5**	**28**	**11**
	100 %	5,7 %	2,7 %	3,0 %	1,8 %	2,0 %	27,2 %	7,8 %	4,5 %	4,0 %	4,7 %	25,5 %	9,7 %
France	**1 899**	**572**	**266**	**305**	**424**	**63**	**267**	**92**	**96**	**70**	**53**	**175**	**62**
	100 %	30,1 %	14,0 %	16,1 %	22,3 %	3,3 %	14,0 %	4,9 %	5,1 %	3,7 %	2,8 %	9,2 %	3,3 %
Grèce	**58**	**7**	**4**	**3**	**1**	**5**	**12**	**3**	**8**	**2**	**2**	**13**	**4**
	100 %	11,5 %	7,2 %	4,3 %	2,4 %	8,7 %	20,4 %	5,1 %	13,7 %	3,4 %	3,1 %	22,1 %	7,1 %
Irlande	**79**	**3**	**1**	**2**	**5**	**1**	**20**	**9**	**5**	**4**	**2**	**20**	**8**
	100 %	4,3 %	1,5 %	2,8 %	6,6 %	1,1 %	25,4 %	10,8 %	6,5 %	4,8 %	2,3 %	25,2 %	10,5 %
Italie	**1 403**	**139**	**69**	**69**	**86**	**417**	**189**	**99**	**110**	**60**	**64**	**139**	**71**
	100 %	9,9 %	5,0 %	4,9 %	6,1 %	29,7 %	13,5 %	7,1 %	7,9 %	4,3 %	4,6 %	9,9 %	5,1 %
Luxembourg	**50**	**6**	**3**	**3**	**6**	**2**	**14**	**3**	**3**	**6**	**3**	**4**	**2**
	100 %	12,7 %	5,7 %	6,9 %	11,3 %	4,3 %	27,5 %	5,0 %	5,0 %	10,9 %	6,7 %	7,6 %	4,5 %
Pays-Bas	**502**	**66**	**26**	**40**	**46**	**25**	**110**	**36**	**44**	**23**	**12**	**73**	**49**
	100 %	13,1 %	5,1 %	8,0 %	9,2 %	5,0 %	21,8 %	7,2 %	8,8 %	4,5 %	2,3 %	14,6 %	9,7 %
Portugal	**95**	**13**	**5**	**8**	**11**	**6**	**21**	**5**	**8**	**7**	**7**	**11**	**3**
	100 %	13,8 %	5,0 %	8,8 %	12,0 %	6,4 %	21,5 %	5,1 %	8,9 %	7,8 %	7,5 %	11,2 %	3,2 %
Royaume-Uni	**2 045**	**173**	**74**	**99**	**41**	**65**	**408**	**282**	**246**	**179**	**97**	**313**	**142**
	100 %	8,5 %	3,6 %	4,9 %	2,0 %	3,2 %	20,0 %	13,8 %	12,0 %	8,8 %	4,8 %	15,3 %	6,9 %
Suède	**280**	**16**	**6**	**11**	**10**	**6**	**74**	**14**	**9**	**18**	**11**	**39**	**28**
	100 %	5,8 %	2,0 %	3,8 %	3,6 %	2,1 %	26,6 %	5,0 %	3,1 %	6,3 %	4,1 %	14,0 %	10,0 %
Union eur. 15 pays	**11 299**	**1 373**	**632**	**741**	**944**	**752**	**2 755**	**872**	**921**	**749**	**629**	**1 306**	**665**
	100 %	12,2 %	5,6 %	6,6 %	8,4 %	6,7 %	24,4 %	7,7 %	8,2 %	6,6 %	5,6 %	11,6 %	5,9 %
Norvège	**138**	**10**	**4**	**6**	**1**	**1**	**36**	**11**	**4**	**8**	**6**	**39**	**11**
	100 %	7,1 %	2,6 %	4,5 %	0,5 %	0,8 %	26,1 %	8,0 %	2,7 %	5,9 %	4,1 %	28,3 %	7,6 %
Suisse	**326**	**24**	**12**	**12**	**22**	**18**	**96**	**18**	**19**	**23**	**18**	**57**	**17**
	100 %	7,3 %	3,6 %	3,8 %	6,8 %	5,4 %	29,5 %	5,5 %	5,9 %	7,2 %	5,6 %	17,6 %	5,1 %
Europe 17 pays	**11 763**	**1 407**	**647**	**760**	**967**	**770**	**2 887**	**901**	**944**	**780**	**653**	**1 402**	**692**
	100 %	12,0 %	5,5 %	6,5 %	8,2 %	6,5 %	24,5 %	7,7 %	8,0 %	6,6 %	5,6 %	11,9 %	5,9 %
Bulgarie	**20**	**2**	**1**	**1**	**3**	**0**	**5**	**1**	**2**	**1**	**0**	**4**	**1**
	100 %	9,4 %	3,5 %	5,8 %	13,6 %	1,5 %	25,2 %	6,5 %	9,5 %	4,3 %	0,0 %	18,0 %	6,1 %
Estonie	**19**	**2**	**1**	**1**	**1**	**0**	**4**	**1**	**1**	**0**	**0**	**7**	**2**
	100 %	8,9 %	3,1 %	5,9 %	7,6 %	1,8 %	21,4 %	4,3 %	5,2 %	1,7 %	1,3 %	35,6 %	9,4 %
Hongrie	**53**	**3**	**1**	**2**	**6**	**3**	**12**	**5**	**8**	**2**	**1**	**10**	**3**
	100 %	5,1 %	2,3 %	2,9 %	10,5 %	5,2 %	22,6 %	9,8 %	15,2 %	2,9 %	2,1 %	18,4 %	5,7 %
Lettonie	**11**	**1**	**0**	**1**	**1**	**0**	**3**	**1**	**1**	**0**	**0**	**3**	**1**
	100 %	10,6 %	2,4 %	8,1 %	5,5 %	2,1 %	26,1 %	5,4 %	5,3 %	3,4 %	2,4 %	27,9 %	7,8 %
Lituanie	**12**	**1**	**0**	**1**	**1**	**1**	**4**	**0**	**1**	**0**	**0**	**3**	**1**
	100 %	7,8 %	1,6 %	6,1 %	5,3 %	8,2 %	29,7 %	3,5 %	4,2 %	3,9 %	1,3 %	25,0 %	8,8 %
Pologne	**271**	**22**	**10**	**12**	**23**	**16**	**62**	**17**	**30**	**6**	**5**	**55**	**31**
	100 %	8,1 %	3,7 %	4,3 %	8,3 %	5,9 %	22,8 %	6,2 %	10,9 %	2,3 %	1,8 %	20,2 %	11,4 %
Rép. tchèque	**174**	**12**	**6**	**7**	**14**	**3**	**75**	**13**	**7**	**4**	**3**	**14**	**24**
	100 %	7,0 %	3,2 %	3,8 %	8,1 %	1,9 %	42,9 %	7,2 %	3,8 %	2,3 %	1,9 %	8,2 %	13,6 %
Roumanie	**72**	**3**	**1**	**2**	**25**	**2**	**17**	**5**	**4**	**2**	**2**	**8**	**4**
	100 %	3,8 %	1,1 %	2,6 %	34,3 %	2,6 %	23,6 %	6,5 %	5,7 %	3,2 %	2,2 %	10,4 %	6,0 %
Slovaquie	**69**	**6**	**2**	**4**	**6**	**2**	**25**	**2**	**4**	**2**	**2**	**9**	**10**
	100 %	9,2 %	3,5 %	5,7 %	8,0 %	2,8 %	36,0 %	3,1 %	6,4 %	3,5 %	2,5 %	12,7 %	14,6 %
Slovénie	**50**	**7**	**3**	**4**	**9**	**2**	**13**	**3**	**5**	**2**	**1**	**4**	**5**
	100 %	14,6 %	6,8 %	7,8 %	17,3 %	4,0 %	25,3 %	5,3 %	10,7 %	3,1 %	1,7 %	7,4 %	10,1 %
10 nouveaux pays entrants	**752**	**59**	**25**	**34**	**87**	**30**	**219**	**47**	**62**	**20**	**14**	**115**	**82**
	100 %	7,8 %	3,4 %	4,5 %	11,5 %	3,9 %	29,1 %	6,3 %	8,3 %	2,7 %	1,9 %	15,3 %	10,9 %
Europe 27 pays	**12 515**	**1 466**	**672**	**793**	**1 053**	**800**	**3 106**	**948**	**1 006**	**800**	**667**	**1 517**	**774**
	100 %	11,7 %	5,4 %	6,3 %	8,4 %	6,4 %	24,8 %	7,6 %	8,0 %	6,4 %	5,3 %	12,1 %	6,2 %

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 + Porsche + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti. Daimler = Mercedes + Smart + divers. Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce. Marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota… Marques coréennes : Hyundai-Kia et Ssangyong.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS

En unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 361 958	1 167 447	1 220 675	1 493 614	1 482 980
	8,0 %	9,8 %	30,3 %	44,1 %	30,7 %	41,9 %	47,1 %	48,1 %
Autriche	7 425	74 197	191 402	160 465	146 949	167 106	194 519	189 496
	3,3 %	25,7 %	61,9 %	54,6 %	46,0 %	50,9 %	54,6 %	56,4 %
Belgique	54 897	154 804	290 301	422 681	358 400	415 728	431 059	334 305
	13,8 %	32,7 %	56,3 %	78,9 %	75,3 %	76,0 %	75,3 %	68,7 %
Danemark	2 352	3 305	14 898	69 347	50 729	72 670	81 415	68 215
	3,2 %	4,1 %	13,2 %	46,2 %	45,2 %	47,3 %	48,0 %	40,0 %
Espagne [1]	-	140 740	734 256	804 499	668 022	693 905	568 246	482 049
		14,2 %	53,1 %	69,3 %	70,1 %	70,7 %	70,3 %	68,9 %
Finlande	-	7 215	-	69 291	40 852	44 574	50 905	42 846
		5,2 %		49,6 %	46,2 %	41,5 %	42,0 %	38,5 %
France	**186 050**	**762 054**	**1 046 485**	**1 620 980**	**1 628 495**	**1 593 173**	**1 596 155**	**1 384 544**
	9,9 %	33,0 %	49,0 %	77,5 %	70,7 %	70,8 %	72,4 %	72,9 %
Grèce	-	60	2 006	9 590	7 237	5 661	9 722	23 384
		0,1 %	0,7 %	3,6 %	3,3 %	4,0 %	10,0 %	40,0 %
Irlande	-	12 413	23 259	50 741	29 953	55 016	62 911	58 089
		15,0 %	10,1 %	33,5 %	52,1 %	62,2 %	70,0 %	73,1 %
Italie	138 562	179 779	812 203	1 096 485	904 275	901 310	965 301	745 257
	8,1 %	7,8 %	33,6 %	50,7 %	41,9 %	45,9 %	55,2 %	53,1 %
Luxembourg	-	8 206	21 110	40 314	34 480	37 403	38 194	38 348
		21,4 %	50,4 %	77,0 %	73,0 %	75,2 %	76,6 %	76,1 %
Norvège	-	1 581	8 761	80 096	71 752	95 733	104 665	88 530
		2,6 %	9,0 %	72,4 %	72,7 %	74,9 %	75,7 %	64,2 %
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	125 377	77 674	98 477	156 508	142 697
	6,8 %	10,9 %	22,5 %	25,1 %	20,1 %	20,4 %	28,2 %	28,4 %
Portugal	-	10 426	62 417	147 896	107 178	149 046	106 811	67 239
		4,9 %	24,2 %	69,3 %	66,6 %	66,7 %	69,6 %	70,5 %
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	928 737	832 590	936 448	981 516	1 038 770
	0,4 %	6,4 %	14,1 %	43,6 %	41,7 %	46,1 %	50,6 %	50,8 %
Suède	-	1 335	18 325	91 874	87 518	147 802	187 605	186 970
		0,6 %	6,3 %	36,2 %	41,0 %	51,0 %	61,5 %	66,8 %
Suisse	-	9 998	29 466	93 493	78 307	88 760	104 227	120 421
		3,0 %	9,3 %	32,4 %	29,4 %	30,4 %	32,9 %	36,9 %
Europe 17 pays [1]	**619 427**	**1 866 021**	**4 726 461**	**7 173 824**	**6 291 858**	**6 723 487**	**7 133 373**	**6 494 140**
Part du diesel en Europe	7,1 %	13,9 %	32,1 %	52,8 %	46,0 %	51,8 %	55,7 %	55,2 %
Variation annuelle		+0,7 %	+10,7 %	−9,4 %	−12,3 %	+6,9 %	+6,1 %	−9,0 %

(1) Lire les notes de la page 63.

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

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

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	2 527 580	3 475 172	3 590 633	3 320 059	3 981 805	3 118 705	3 412 932	3 307 461
Autriche	243 021	310 157	336 670	326 633	345 132	356 693	388 822	367 653
Belgique	429 849	525 996	569 294	604 326	530 509	603 346	637 238	544 636
Danemark	89 485	100 303	145 780	184 582	128 060	170 431	194 625	195 213
Espagne	592 093	1 218 091	1 680 761	1 328 219	1 060 263	1 098 785	912 749	776 677
Finlande	115 741	166 602	149 702	156 913	97 898	118 896	136 336	123 445
France	**2 151 089**	**2 702 925**	**2 548 850**	**2 551 641**	**2 676 384**	**2 669 281**	**2 633 483**	**2 282 810**
Grèce	80 824	144 960	313 230	290 091	234 647	152 436	104 139	62 259
Irlande	102 203	106 720	272 463	181 552	66 751	98 931	101 305	90 387
Italie	1 826 702	2 464 050	2 641 117	2 384 652	2 336 362	2 139 465	1 920 597	1 520 411
Luxembourg	22 514	40 285	44 979	56 447	50 368	53 017	53 547	53 883
Norvège	106 945	82 483	129 003	146 716	123 196	158 176	175 375	171 383
Pays-Bas	483 574	555 812	694 210	584 881	438 710	532 390	614 782	559 148
Portugal	96 954	275 160	410 670	268 991	200 050	269 220	188 452	111 355
Royaume-Uni	1 725 803	2 256 662	2 466 833	2 431 300	2 189 726	2 262 385	2 208 176	2 292 545
Suède	204 626	256 303	322 383	293 790	241 266	328 227	351 852	319 869
Suisse	297 855	352 652	340 640	315 602	289 909	318 960	347 916	359 485
Union européenne [1]	9 358 799	14 523 790	16 187 575	14 964 077	14 577 931	13 972 208	13 859 035	12 607 752
Europe 17 pays	**11 096 858**	**15 034 333**	**16 657 218**	**15 426 395**	**14 991 036**	**14 449 344**	**14 382 326**	**13 138 620**

(1) Union européenne : 9 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	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	101 393	125 384	212 290	230 019	174 630	202 446	239 298	224 957
Autriche	15 473	21 539	27 243	32 936	25 729	28 130	32 677	31 643
Belgique	30 609	52 490	54 090	68 379	54 315	56 006	65 027	57 899
Danemark	15 711	19 649	33 092	34 439	15 861	16 848	24 881	24 626
Espagne [1]	88 042	229 821	299 246	167 043	107 491	116 770	104 698	77 088
Finlande	12 574	27 507	15 056	17 302	9 554	11 550	15 165	12 298
France	**277 887**	**393 795**	**414 966**	**460 273**	**373 986**	**417 612**	**429 254**	**384 050**
Grèce	45 124	29 480	23 008	22 796	14 917	10 935	6 459	3 780
Irlande	8 640	24 136	41 474	29 949	9 296	10 486	11 378	10 893
Italie	109 270	156 995	225 517	222 979	176 926	177 887	171 512	117 387
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	4 088	3 103	3 291	3 666	3 485
Norvège	11 395	20 582	31 627	36 099	24 521	30 422	37 030	33 416
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	84 963	51 555	49 863	58 970	56 693
Portugal	38 597	64 236	152 836	55 602	39 037	45 756	35 048	16 046
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	299 505	194 727	231 539	266 923	247 936
Suède	12 038	26 362	31 854	39 808	27 858	38 543	46 868	39 970
Suisse	18 091	22 753	24 121	27 045	23 860	26 507	31 070	33 537
Union européenne [2]	790 064	1 398 657	1 875 488	1 770 081	1 278 985	1 417 662	1 511 824	1 308 751
Europe 17 pays [1]	**1 031 398**	**1 517 400**	**1 931 236**	**1 833 225**	**1 327 366**	**1 474 591**	**1 579 924**	**1 375 704**

(1) Lire les notes de la page 63.

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	59 061	73 770	96 830	99 907	62 518	75 014	90 902	82 020
Autriche	5 642	7 222	8 508	8 506	4 691	5 138	7 257	6 474
Belgique	8 604	10 690	11 061	11 868	8 271	7 133	9 449	8 277
Danemark	3 179	3 539	4 597	6 563	3 175	2 682	3 560	3 654
Espagne	23 208	30 432	33 700	31 226	11 675	13 215	15 790	12 539
Finlande	4 497	4 218	3 072	4 018	2 572	2 368	2 794	2 749
France	**41 846**	**50 028**	**57 918**	**57 504**	**35 533**	**34 221**	**47 363**	**43 378**
Grèce	1 178	497	1 633	2 344	1 578	1 081	459	166
Irlande	3 511	2 748	4 666	3 602	1 104	1 011	1 079	1 113
Italie		31 973	38 388	33 852	18 685	17 532	18 859	13 273
Luxembourg	690	1 136	1 451	1 742	898	803	1 274	1 011
Norvège	3 056	2 106	3 564	5 729	3 429	3 126	3 933	4 695
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	18 023	11 692	9 390	12 551	11 896
Portugal	8 370	7 186	7 403	5 516	3 195	3 116	2 651	1 881
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	49 558	28 539	27 988	37 925	38 995
Suède	6 703	5 998	5 549	6 749	5 357	4 605	5 855	5 369
Suisse	3 955	4 832	4 733	4 942	4 276	3 388	4 326	3 847
Union européenne [2]	187 726	272 597	343 475	340 978	199 483	205 297	257 768	232 795
Europe 17 pays	**244 335**	**296 973**	**351 772**	**351 649**	**207 188**	**211 811**	**266 027**	**241 337**

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Allemagne	6 058	4 235	5 684	5 073	5 030	4 697	4 620	4 521
Autriche	676	450	706	861	606	733	576	702
Belgique	585	580	974	1 029	845	909	669	576
Danemark	579	311	419	463	549	450	334	320
Espagne	1 511	2 376	2 738	3 098	2 284	2 119	2 865	1 775
Finlande	625	429		312	325	300	218	337
France	**3 558**	**3 160**	**4 320**	**5 655**	**6 664**	**5 382**	**6 206**	**5 545**
Grèce		625	374	430	893	325	84	90
Irlande		24	121	459	166	47	75	232
Italie		3 825	4 152	3 581	2 779	3 931	3 200	2 200
Luxembourg	53	57	108	216	196	173	194	155
Norvège	684	380	427	802	812	1 052	1 005	831
Pays-Bas	1 082	1 069	949	1 153	957	524	427	688
Portugal		482	806	612	515	418	259	179
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 400	4 277	3 203	3 382	3 798
Suède	943	863	1 071	920	890	1 302	1 359	1 202
Suisse	371	580	491	802	539	476	606	440
Union européenne [2]	17 707	20 068	26 918	28 262	26 976	24 513	24 468	22 320
Europe 17 pays	**22 517**	**22 770**	**27 836**	**29 866**	**28 327**	**26 041**	**26 079**	**23 591**

(2) Union européenne : 9 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	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bulgarie			41 042	43 758	21 478	15 646	18 631	19 773
Estonie	10 600	19 640	30 912	24 579	9 946	10 295	17 070	19 424
Hongrie	133 233	198 982	171 661	153 278	60 189	43 476	45 094	53 059
Lettonie	7 300	16 602	32 771	19 831	5 367	6 365	10 980	10 665
Lituanie	6 158	10 467	21 606	22 217	7 515	7 970	13 234	12 165
Pologne	478 752	235 522	293 305	320 040	320 206	333 490	297 937	270 895
République tchèque	148 592	151 699	174 456	182 554	167 708	169 580	173 595	174 320
Roumanie			315 621	270 995	130 195	106 333	94 619	72 143
Slovaquie	55 090	57 125	59 700	70 040	74 717	64 033	68 254	69 268
Slovénie	67 665	59 324	68 719	71 575	57 967	61 142	60 193	50 091
TOTAL nouveaux pays UE (1)	**907 400**	**749 361**	**1 209 793**	**1 178 867**	**855 288**	**818 330**	**799 607**	**751 803**
Roumanie	64 432	215 554						
Croatie	62 009	70 541	82 664	88 265	44 918	38 587	41 561	31 360

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

En unités

	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bulgarie			10 697	11 478	4 275	3 211	2 979	2 998
Estonie	1 500	2 944	4 693	3 041	1 206	1 406	2 478	2 801
Hongrie	26 686	20 479	21 920	21 559	10 619	9 337	11 564	11 058
Lettonie	900	1 753	3 615	2 151	555	649	1 926	2 307
Lituanie	1 270	3 371	4 445	3 201	884	1 044	1 939	1 715
Pologne	33 653	35 985	56 312	61 221	43 764	42 852	47 206	40 862
République tchèque	14 786	16 024	19 722	20 648	13 258	11 318	13 149	11 669
Roumanie			36 431	40 876	15 397	10 404	11 791	12 269
Slovaquie	5 812	14 428	23 618	26 907	15 722	6 953	5 717	5 135
Slovénie	6 274	6 897	6 860	7 331	4 452	4 744	5 791	5 820
TOTAL nouveaux pays UE (1)	**90 900**	**101 881**	**188 313**	**198 413**	**110 132**	**91 918**	**104 540**	**96 634**
Roumanie	14 789	35 842						
Croatie	3 360	7 671	9 550	9 279	4 777	2 845	3 653	3 658

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

En unités

	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bulgarie			51 739	55 236	25 753	18 857	21 610	22 771
Estonie	12 100	22 584	35 605	27 620	11 152	11 701	19 548	22 225
Hongrie	159 919	219 461	193 581	174 837	70 808	52 813	56 658	64 117
Lettonie	8 200	18 355	36 386	21 982	5 922	7 014	12 906	12 972
Lituanie	7 428	13 838	26 051	25 418	8 399	9 014	15 173	13 880
Pologne	512 405	271 507	349 617	381 261	363 970	376 342	345 143	311 757
République tchèque	163 378	167 723	194 178	203 202	180 966	180 898	186 744	185 989
Roumanie			352 052	311 871	145 592	116 737	106 410	84 412
Slovaquie	60 902	71 553	83 318	96 947	90 439	70 986	73 971	74 403
Slovénie	73 939	66 221	75 579	78 906	62 419	65 886	65 984	55 911
TOTAL nouveaux pays UE (1)	**998 300**	**851 242**	**1 398 106**	**1 377 280**	**965 420**	**910 248**	**904 147**	**848 437**
Roumanie	79 221	251 396						
Croatie	65 369	78 212	92 214	97 544	49 695	41 432	45 214	35 018

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

En unités

	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Bulgarie			3 600	3 400	800	1 000	1 300	800
Estonie	400	927	1 875	1 380	337	502	798	848
Hongrie	2 900	4 400	5 400	5 500	1 800	2 408	4 335	4 051
Lettonie	1 000	1 284	3 304	2 103	322	520	1 406	1 525
Lituanie	1 000	2 297	5 039	3 467	519	1 355	2 756	2 789
Pologne	7 464	11 079	22 661	19 971	8 172	11 611	16 800	16 461
République tchèque	6 400	8 200	12 860	12 249	5 824	5 750	8 201	7 416
Roumanie			14 766	12 220	2 370	2 686	4 014	3 060
Slovaquie	1 796	3 754	5 776	5 431	2 322	2 870	3 962	3 856
Slovénie	1 876	1 635	2 819	2 725	867	985	1 467	1 131
TOTAL nouveaux pays UE (1)	**22 800**	**33 500**	**78 100**	**68 400**	**23 300**	**29 700**	**45 000**	**41 900**
Roumanie	3 113	5 019						
Croatie	3 360	7 822	9 807	9 495	5 073	2 897	3 686	3 716

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

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS [1]

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

	2005 [2]	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**99**	**106**	**119**	**110**	**75**	**73**	**69**	**64**
	9,5 %	9,4 %	9,2 %	8,6 %	8,3 %	8,5 %	8,2 %	8,2 %
Groupe Renault	**193**	**194**	**197**	**172**	**116**	**112**	**108**	**90**
	18,7 %	17,1 %	15,3 %	13,6 %	12,8 %	13,0 %	12,9 %	11,5 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	50	57	66	71	59	45	34	30
	4,8 %	5,0 %	5,1 %	5,6 %	6,6 %	5,3 %	4,0 %	3,9 %
Groupe Ford	59	68	86	91	71	65	59	48
	5,7 %	6,0 %	6,6 %	7,2 %	7,9 %	7,5 %	7,0 %	6,2 %
General Motors	132	143	155	139	76	76	74	67
	12,7 %	12,6 %	12,0 %	11,0 %	8,4 %	8,9 %	8,8 %	8,5 %
Groupe Volkswagen	257	280	303	297	220	226	238	227
	24,8 %	24,7 %	23,4 %	23,5 %	24,5 %	26,4 %	28,2 %	28,9 %
Daimler	11	14	19	21	14	13	14	14
	1,1 %	1,2 %	1,5 %	1,6 %	1,5 %	1,6 %	1,7 %	1,8 %
Groupe BMW	11	12	18	20	14	17	20	21
	1,0 %	1,0 %	1,4 %	1,5 %	1,6 %	2,0 %	2,4 %	2,7 %
Nissan	19	21	23	25	21	23	28	28
	1,8 %	1,8 %	1,7 %	1,9 %	2,3 %	2,6 %	3,3 %	3,6 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	75	90	86	56	47	41	41
	5,8 %	6,6 %	7,0 %	6,8 %	6,2 %	5,5 %	4,8 %	5,2 %
Autres marques japonaises	91	97	121	128	81	67	56	50
	8,7 %	8,6 %	9,4 %	10,1 %	9,0 %	7,9 %	6,6 %	6,4 %
Hyundai-Kia	39	48	72	88	83	75	81	86
	3,8 %	4,3 %	5,6 %	6,9 %	9,2 %	8,7 %	9,7 %	10,9 %
Volvo	7	8	11	11	10	9	10	9
	0,6 %	0,7 %	0,9 %	0,8 %	1,1 %	1,1 %	1,2 %	1,2 %
Groupe Tata	2	3	4	4	3	3	3	3
	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	10	8	5	3	6	5	5
	0,7 %	0,9 %	0,6 %	0,4 %	0,3 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %
TOTAL nouveaux entrants	**1 035**	**1 135**	**1 292**	**1 267**	**900**	**857**	**841**	**783**
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		9,6 %	13,9 %	–2,0 %	–29,0 %	–4,8 %	–1,8 %	-6,9 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS [1]

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

	2005 [2]	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**20**	**27**	**34**	**37**	**22**	**18**	**25**	**20**
	13,6 %	16,3 %	17,4 %	17,8 %	19,0 %	19,5 %	22,9 %	20,0 %
Groupe Renault	**35**	**29**	**29**	**32**	**15**	**15**	**18**	**16**
	24,4 %	17,7 %	14,8 %	15,2 %	13,2 %	16,3 %	16,2 %	16,3 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	21	23	33	35	20	19	21	20
	14,7 %	14,0 %	16,6 %	16,7 %	17,1 %	19,8 %	19,0 %	19,6 %
Groupe Ford	14	19	21	21	11	10	11	10
	9,8 %	11,4 %	10,6 %	10,3 %	9,7 %	10,1 %	10,2 %	10,1 %
General Motors	8	8	8	9	4	3	4	3
	5,2 %	4,6 %	3,9 %	4,2 %	3,1 %	3,2 %	3,6 %	3,3 %
Groupe Volkswagen	21	26	31	35	20	14	15	16
	14,7 %	15,6 %	15,7 %	16,6 %	17,5 %	14,9 %	13,7 %	15,5 %
Daimler	10	11	14	15	9	7	6	7
	6,7 %	6,6 %	7,0 %	7,3 %	7,9 %	7,7 %	5,7 %	7,0 %
Nissan	2	5	7	6	4	2	3	2
	1,4 %	3,0 %	3,4 %	2,8 %	3,9 %	2,5 %	2,9 %	2,2 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	3	7	7	4	2	3	3
	1,6 %	2,0 %	3,3 %	3,2 %	3,1 %	2,2 %	2,5 %	3,0 %
Autres marques japonaises	3	4	6	6	2	2	3	2
	2,3 %	2,7 %	3,3 %	2,7 %	2,1 %	2,4 %	2,6 %	1,8 %
Hyundai-Kia	5	6	4	4	2	1	0	0
	3,2 %	3,4 %	2,1 %	1,7 %	1,5 %	0,7 %	0,3 %	0,2 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	5	4	3	2	1	1	1
	2,5 %	2,7 %	1,9 %	1,5 %	1,9 %	0,8 %	0,5 %	1,0 %
TOTAL nouveaux entrants	**145**	**166**	**198**	**208**	**115**	**95**	**108**	**100**
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		14,4 %	18,9 %	5,0 %	–44,7 %	–17,5 %	14,2 %	–7,3 %

(1) Nouveaux pays entrants dans l'Union européenne hors Chypre et Malte, y compris Croatie.
(2) Hors Bulgarie en 2005.
Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2013 *(lire la page 63)*.

LES IMMATRICULATIONS

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE [1]

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

	2005[2]	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**2 111**	**2 077**	**2 089**	**1 902**	**1 892**	**1 849**	**1 689**	**1 471**
	13,6 %	13,0 %	13,0 %	12,8 %	13,0 %	13,4 %	12,4 %	11,7 %
Groupe Renault	**1 635**	**1 474**	**1 408**	**1 310**	**1 353**	**1 416**	**1 303**	**1 057**
	10,5 %	9,3 %	8,7 %	8,8 %	9,3 %	10,2 %	9,6 %	8,4 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	1 085	1 284	1 375	1 281	1 311	1 080	950	801
	7,0 %	8,1 %	8,5 %	8,6 %	9,0 %	7,8 %	7,0 %	6,4 %
Groupe Ford	1 269	1 281	1 305	1 238	1 300	1 128	1 092	949
	8,2 %	8,0 %	8,1 %	8,3 %	8,9 %	8,2 %	8,0 %	7,6 %
General Motors	1 590	1 557	1 582	1 362	1 264	1 196	1 173	1 011
	10,2 %	9,8 %	9,8 %	9,2 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %	8,1 %
Groupe Volkswagen	3 041	3 245	3 228	3 094	3 107	2 984	3 216	3 114
	19,5 %	20,4 %	20,0 %	20,8 %	21,3 %	21,6 %	23,6 %	24,8 %
Daimler	830	830	829	792	685	676	673	667
	5,3 %	5,2 %	5,1 %	5,3 %	4,7 %	4,9 %	4,9 %	5,3 %
Groupe BMW	772	796	852	823	709	753	812	801
	5,0 %	5,0 %	5,3 %	5,5 %	4,9 %	5,4 %	6,0 %	6,4 %
Nissan	361	331	313	338	369	407	464	436
	2,3 %	2,1 %	1,9 %	2,3 %	2,5 %	2,9 %	3,4 %	3,5 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	968	1 002	842	770	629	572	548
	5,5 %	6,1 %	6,2 %	5,7 %	5,3 %	4,5 %	4,2 %	4,4 %
Autres marques japonaises	911	984	1 027	934	850	718	619	537
	5,8 %	6,2 %	6,4 %	6,3 %	5,8 %	5,2 %	4,5 %	4,3 %
Hyundai-Kia	569	567	560	510	603	614	686	773
	3,7 %	3,6 %	3,5 %	3,4 %	4,1 %	4,4 %	5,0 %	6,2 %
Volvo	249	244	266	224	206	231	256	231
	1,6 %	1,5 %	1,7 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %	1,8 %
Groupe Tata	128	130	141	114	90	100	97	128
	0,8 %	0,8 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,0 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	159	137	96	54	53	42	23
	1,1 %	1,0 %	0,8 %	0,6 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %
TOTAL	**15 572**	**15 926**	**16 113**	**14 860**	**14 564**	**13 832**	**13 644**	**12 546**
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		2,3 %	1,2 %	–7,8 %	–2,0 %	–5,0 %	–1,4 %	–8,0 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE [1]

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

	2005[2]	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
PSA Peugeot Citroën	**389**	**396**	**422**	**402**	**321**	**344**	**354**	**307**
	18,1 %	18,6 %	18,6 %	19,7 %	22,3 %	21,9 %	21,0 %	20,8 %
Groupe Renault	**331**	**333**	**332**	**299**	**223**	**266**	**279**	**240**
	15,4 %	15,6 %	14,6 %	14,7 %	15,4 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	284	297	335	314	220	233	246	197
	13,2 %	13,9 %	14,8 %	15,4 %	15,3 %	14,9 %	14,5 %	13,4 %
Groupe Ford	235	255	279	240	162	171	187	164
	10,9 %	12,0 %	12,3 %	11,8 %	11,2 %	10,9 %	11,1 %	11,1 %
General Motors	153	152	155	141	74	78	93	76
	7,1 %	7,1 %	6,8 %	6,9 %	5,1 %	5,0 %	5,5 %	5,2 %
Groupe Volkswagen	212	230	254	234	156	185	215	213
	9,9 %	10,8 %	11,2 %	11,5 %	10,8 %	11,8 %	12,8 %	14,4 %
Daimler	161	160	184	179	127	137	145	139
	7,5 %	7,5 %	8,1 %	8,8 %	8,8 %	8,7 %	8,6 %	9,4 %
Nissan	103	103	96	67	45	43	54	48
	4,8 %	4,9 %	4,2 %	3,3 %	3,1 %	2,7 %	3,2 %	3,3 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	54	72	63	39	39	42	34
	3,0 %	2,5 %	3,2 %	3,1 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %
Autres marques japonaises	86	79	76	52	36	41	38	27
	4,0 %	3,7 %	3,4 %	2,5 %	2,5 %	2,6 %	2,2 %	1,8 %
Hyundai-Kia	52	26	17	12	7	6	5	4
	2,4 %	1,2 %	0,7 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	46	45	37	33	27	31	29
	3,6 %	2,2 %	2,0 %	1,8 %	2,3 %	1,7 %	1,8 %	1,9 %
TOTAL	**2 149**	**2 130**	**2 267**	**2 041**	**1 442**	**1 569**	**1 688**	**1 476**
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		–0,9 %	6,4 %	–10,0 %	–29,3 %	8,8 %	7,6 %	–12,6 %

(1) Pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page précédente.
(2) Hors Bulgarie en 2005.
Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2013 *(lire la page 63)*.

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	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 377 392	1 302 881	1 452 847	1 437 065	1 243 983
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 947 822	1 739 430	2 152 331	2 144 894	1 667 424
PSA Peugeot Citroën [1]	**1 647 221**	**2 152 583**	**2 877 438**	**3 325 214**	**3 042 311**	**3 605 178**	**3 581 959**	**2 911 407**
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	1 986 052	1 796 624	2 099 027	2 254 331	2 224 683
Renault	1 659 099	1 571 264	2 356 616	1 889 950	1 744 387	2 023 181	2 169 887	2 077 303
Dacia	-	-	55 183	241 991	307 052	341 090	327 393	358 036
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	189 308	192 333	276 169	243 365	155 872
Renault-Dacia-Samsung [2]	**1 659 099**	**1 571 264**	**2 426 316**	**2 417 351**	**2 296 009**	**2 716 286**	**2 825 089**	**2 738 591**
C.B.M.	105							
Renault Trucks [3]	54 086	60 263	96 040	65 328	24 314	31 874	41 169	nd
dont Mack Trucks	-	*15 423*	*34 562*	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	7	9	0	0	0
Unic	17 809							
Heuliez [4]	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault [4]	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	**3 378 433**	**3 784 416**	**5 402 776**	**5 807 900**	**5 362 643**	**6 353 338**	**6 448 217**	**5 576 308**
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	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	49 034	93 259	192 238	236 830	138 864	180 462	193 224	162 053
Peugeot	127 428	81 439	186 917	247 693	140 941	210 252	227 231	195 652
PSA Peugeot Citroën [1]	**200 979**	**174 698**	**379 155**	**484 523**	**279 805**	**390 714**	**420 455**	**357 705**
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	343 507	235 223	302 706	364 584	342 043
Renault	166 760	254 334	312 801	273 175	195 564	244 123	299 966	285 437
Dacia	-	-	12 580	13 956	16 680	17 704	17 409	13 853
Renault-Dacia-Samsung [2]	**166 760**	**254 334**	**325 381**	**357 463**	**251 903**	**320 410**	**381 993**	**355 896**
C.B.M.	105							
Renault Trucks [3]	54 086	60 263	96 040	65 328	24 314	31 874	41 169	nd
dont Mack Trucks	-	*15 423*	*34 562*	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	7	9	0	0	0
Unic	17 809							
Heuliez [4]	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault [4]	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	**439 852**	**489 601**	**803 558**	**907 321**	**556 031**	**742 998**	**843 617**	**713 601**
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. Il est pris en compte dans la production de Renault.
(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	2008	2009	2010	2011	2012
Constructeurs étrangers								
Bugatti				82	38	40	0	0
Fiat	-	-	10 377	2 688	1 717	888	0	0
Heuliez-Opel				8 840	3 218	0	0	0
Lancia	-	-	2 265	4 068	1 996	1 561	0	0
Smart	-	-	101 365	140 072	115 469	97 373	103 560	105 321
Toyota	-	-	0	232 406	207 456	158 512	149 153	200 521
Voitures particulières	**-**	**-**	**114 007**	**388 156**	**329 894**	**258 374**	**252 713**	**305 842**
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	**-**	**-**	**39 428**	**35 856**	**17 837**	**19 450**	**19 786**	**15 148**
Véhicules industriels (Scania)	**-**	**-**	**10 710**	**12 629**	**4 724**	**9 594**	**nd**	**nd**
Irisbus-Heuliez	-	-	-	404	407	451	nd	nd
Irisbus	-	-	-	3 117	2 875	2 473	nd	nd
Evobus	-	-	535	630	742	551	nd	nd
Scania	-	-	0	0	0	0	nd	nd
Cars et bus	**-**	**-**	**535**	**4 151**	**4 024**	**3 475**	**nd**	**nd**
Total véhicules étrangers	**-**	**-**	**164 680**	**440 792**	**356 479**	**290 893**	**287 819**	**nd**
Constructeurs français								
Total véhicules français	**-**	**-**	**3 183 681**	**2 128 186**	**1 691 214**	**1 938 528**	**2 007 070**	**1 646 775**
Constructeurs français et étrangers								
TOTAL tous véhicules	**-**	**-**	**3 348 361**	**2 568 978**	**2 047 693**	**2 229 421**	**2 294 889**	**1 967 765**

Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 140 562	1 164 017	1 272 385	1 243 841	1 081 930
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 700 129	1 598 489	1 942 079	1 917 663	1 471 772
PSA Peugeot Citroën (1)	**1 446 242**	**1 977 885**	**2 498 283**	**2 840 691**	**2 762 506**	**3 214 464**	**3 161 504**	**2 553 702**
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 642 551	1 561 446	1 796 321	1 889 747	1 808 950
Dacia	-	-	42 603	228 035	290 372	323 386	309 984	344 183
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	189 302	192 288	276 169	243 365	155 872
Renault-Dacia-Samsung (1)	**1 492 339**	**1 316 930**	**2 100 935**	**2 059 888**	**2 044 106**	**2 395 876**	**2 443 096**	**2 309 005**
TOTAL	**2 938 581**	**3 294 815**	**4 599 218**	**4 900 579**	**4 806 612**	**5 610 340**	**5 604 600**	**4 862 707**
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	*2 765 803*	*1 757 779*	*1 489 603*	*1 665 797*	*1 678 317*	*1 376 972*
Citroën	-	-	504 323	520 319	404 049	468 398	516 994	455 925
Peugeot	-	-	1 094 756	708 459	657 226	722 214	716 461	584 997
PSA Peugeot Citroën (1)	**-**	**-**	**1 599 079**	**1 228 778**	**1 061 275**	**1 190 612**	**1 233 455**	**1 040 922**
Renault	-	-	1 166 724	529 001	428 328	475 185	444 862	336 050
Renault-Dacia-Samsung (1)	**-**	**-**	**1 166 724**	**529 001**	**428 328**	**475 185**	**444 862**	**336 050**

(1) Lire les notes de la page70.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2012

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		**2 553 702**	**1 040 922**	**1 512 780**
Citroën		**1 081 930**	**455 925**	**626 005**
	C-ZERO	1 763		1 763
	C1	65 782		65 782
	C2	14 842		14 842
	C3	281 557	163 118	118 439
	DS3	68 801	68 801	
	C4	360 260	119 785	240 475
	C-ELYSEE	6 756		6 756
	DS4	30 668	30 668	
	ZX	55 644		55 644
	XSARA	1 815		1 815
	C5	72 486	38 681	33 805
	DS5	29 734	29 734	
	C-CROSSER	2 333		2 333
	C6	1 417	1 417	
	C8	3 721	3 721	
	NEMO	13 581		13 581
	BERLINGO	70 770		70 770
Peugeot		**1 471 772**	**584 997**	**886 775**
	ION	1 820		1 820
	107	74 864		74 864
	206	183 252	53 903	129 349
	207	131 111	12 864	118 247
	307	103 291		103 291
	208	232 730	129 066	103 664
	301	11 572		11 572
	308	144 793	142 740	2 053
	RCZ	9 828		9 828
	2008	57	57	
	3008	104 036	102 665	1 371
	5008	49 269	49 269	
	405	108 379		108 379
	408	106 856		106 856
	508	116 421	90 243	26 178
	4007	2 298		2 298
	4008	12 327		12 327
	807	4 190	4 190	
	BIPPER	11 809		11 809
	PARTNER	62 869		62 869

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Renault-Dacia-Samsung		**2 309 005**	**336 050**	**1 972 955**
Renault		**1 808 950**	**336 050**	**1 472 900**
	TWINGO	96 453		96 453
	WIND	921		921
	CLIO	422 035	104 244	317 791
	ZOE	443	443	
	MODUS	31 193		31 193
	LOGAN	351 327		351 327
	SANDERO	107 261		107 261
	MEGANE	392 190	139 151	253 039
	LAGUNA	27 702	27 702	
	ESPACE	12 930	12 930	
	KANGOO	65 903	49 272	16 631
	TRAFIC	17 084		17 084
	MASTER	2 308	2 308	
	DUSTER	174 981		174 981
	FLUENCE	93 392		93 392
	DIVERS	12 827		12 827
Dacia		**344 183**		**344 183**
	LOGAN	112 763		112 763
	SANDERO	50 752		50 752
	DUSTER	132 999		132 999
	LODGY	41 442		41 442
	DOKKER	6 227		6 227
Renault Samsung Motors		**155 872**		**155 872**
	SM3 / FLUENCE	56 073		56 073
	LATITUDE	40 525		40 525
	QM5 (KOLEOS)	55 458		55 458
	SM7	3 816		3 816
TOT AL		**4 862 707**	**1 376 972**	**3 485 735**

Note : Renault a produit par ailleurs 11 325 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).
Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	49 034	93 259	192 238	236 830	138 864	180 462	193 224	162 053
Peugeot	127 428	81 439	186 917	247 693	140 941	210 252	227 231	195 652
PSA Peugeot Citroën (1)	**200 979**	**174 698**	**379 155**	**484 523**	**279 805**	**390 714**	**420 455**	**357 705**
Renault (y compris Trafic II (2))	166 760	254 334	312 801	343 507	235 223	302 706	364 584	342 043
Renault	166 760	254 334	312 801	273 175	195 564	244 123	299 966	285 437
Dacia	-	-	12 580	13 956	16 680	17 704	17 409	13 853
Renault-Dacia-Samsung (1)	**166 760**	**254 334**	**325 381**	**357 463**	**251 903**	**320 410**	**381 993**	**355 896**
Renault Trucks (1)	**11 632**	**7 464**	**8 321**	**5 271**	**3 405**	**0**	**0**	
Divers	86	71	42	3	5	0	0	
TOTAL	**379 457**	**436 567**	**712 899**	**847 260**	**535 118**	**711 124**	**802 448**	**713 601**
Petites collections	**68 587**	**79 271**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**
dont production en France	-	-	*370 538*	*313 275*	*181 010*	*243 029*	*292 112*	*269 803*
Citroën	-	-	53 561	67 348	33 037	42 882	48 540	38 684
Peugeot	-	-	67 629	52 675	26 348	38 514	42 115	34 598
PSA Peugeot Citroën (1)	**-**	**-**	**121 190**	**120 023**	**59 385**	**81 396**	**90 655**	**73 282**
Renault	-	-	240 985	187 978	118 215	161 633	201 457	196 521
Renault-Dacia-Samsung (1)	**-**	**-**	**240 985**	**187 978**	**118 215**	**161 633**	**201 457**	**196 521**
Renault Trucks (1)	**-**	**-**	**8 321**	**5 271**	**3 405**	**0**	**0**	**0**
Divers	-	-	42	3	5	0	0	0

(1) Lire les notes de la page 70.
(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 2012

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		**357 705**	**73 282**	**284 423**
Citroën		**162 053**	**38 684**	**123 369**
	C1	51		51
	C3	11 461	11 461	
	C4	3 635	3 635	
	NEMO	13 888		13 888
	BERLINGO	66 023		66 023
	JUMPY	23 588	23 588	
	JUMPER	43 407		43 407
Peugeot		**195 652**	**34 598**	**161 054**
	107	25		25
	206	4 007	3 227	780
	207	4 281		4 281
	208	7 561	181	7 380
	307	2 639	37	2 602
	308	3 001	3 001	
	BIPPER	12 440		12 440
	PARTNER	79 386		79 386
	EXPERT	28 152	28 152	
	BOXER	54 160		54 160
Renault-Dacia-Samsung		**355 896**	**196 521**	**159 375**
Renault		**342 043**	**196 521**	**145 522**
	TWINGO	4 113		4 113
	CLIO	22 614	13 206	9 408
	LOGAN	1 516		1 516
	KANGOO	110 368	83 798	26 570
	TRAFIC	56 606		56 606
	MASTER	115 016	99 514	15 502
	DIVERS	31 810	3	31 807
Dacia		**13 853**		**13 853**
	LOGAN	11 187		11 187
	DOKKER	2 666		2 666
TOTAL		**713 601**	**269 803**	**443 798**

Source : CCFA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012 [3]
Renault Trucks [1]	**39 475**	**50 493**	**87 719**	**60 057**	**20 909**	**31 874**	**41 169**	**37 964**
dont Mack Trucks	–	*15 423*	*34 562*	-	–			
Divers [2]	17 836	4	2		4	0	0	
TOTAL	**57 311**	**50 497**	**87 721**	**4**	**20 913**	**31 874**	**41 169**	**37 964**
dont production en France	–	–	*44 402*	*60 061*	*20 601*	*29 702*	*36 641*	
Renault Trucks [1]	**–**	**–**	**44 400**		**20 597**	**29 702**	**36 641**	
Divers [2]	–	–	2	57 132	4	0	0	
				57 128				
				4				

(1) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I.. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.
(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.
(3) Le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations 6 tonnes et plus, y compris CKD.

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Renault Trucks [1]	**2 979**	**2 306**	**-**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
C.B.M.	105							
Heuliez [2]	–	231	391	–	–	–	–	–
Irisbus-Renault [2]	–	–	2 547	–	–	–	–	–
TOTAL	**3 084**	**2 537**	**2 938**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
dont production en France	–	–	*2 938*	–	–	–	–	–
Renault Trucks [1]	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**
Heuliez [2]	–	–	391	–	–	–	–	–
Irisbus-Renault [2]	–	–	2 547	–	–	–	–	–

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.
(2) Depuis le 01/01/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autobus à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

FACTURATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS EN 2012

En unités

TOTAL	**51 486***
plus de 6 tonnes	36 391
de 2,6 à 6 tonnes	13 522
CKD [1]	1 573
Part par gamme	
Longue distance	36 %
Livraison	27 %
Distribution	20 %
Construction	17 %

(1) Véhicules totalement non montés.
*Le volume total de véhicules facturés a diminué de 14% par rapport à 2011.
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)	2008	2009	2010	2011	2012
Moins de 3,5 t		318 633	402 994	577 926	623 579	419 326	531 452	579 153	501 018
	E	281 031	128 422	55 883	49 354	50 212	61 998	75 209	61 258
	D	37 602	274 572	521 229	574 225	369 114	469 178	500 840	433 587
	EL			814	0	0	276	3 104	6 173
De 3,5 t à moins de 5,1 t		60 824	33 573	134 973	223 681	115 793	179 672	223 181	212 583
	E	14 675	1 961	1 724	14	17	0	0	0
	D	46 149	31 612	133 249	223 667	115 776	179 672	223 181	212 583
De 5,1 t à 12 t	D	25 538	6 377	13 593	5 724	3 174	2 453	3 134	nd
De 12 t à 16 t	D	12 541	8 251	5 009	4 562	2 483	3 066	3 504	nd
De 16 t à 20 t	D	6 909	5 518	7 304	8 356	3 179	4 484	4 935	nd
Plus de 20 t	D	3 054	3 650	6 255	10 690	3 437	5 543	6 892	nd
Tracteurs routiers	D	9 269	11 278	20 998	30 729	8 639	16 328	22 818	nd
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	49 368	50 229	61 998	75 209	61 258
Total diesel		144 097	343 806	710 243	857 953	505 802	680 724	765 304	nd
Total électrique		49	0	814	0	0	276	3 104	6 173
Total GNV ou GPL				332	–	–	–	–	–
TOTAL général		**439 852**	**474 189**	**768 996**	**907 321**	**556 031**	**742 998**	**843 617**	**nd**

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)	2008	2009	2010	2011	2012
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	26 314	13 139	14 972	19 009	15 147
Peugeot	69 411	55 208	41 451	30 979	22 864	33 403	29 884	21 514
PSA Peugeot Citroën (2)	103 229	78 150	70 900	57 293	36 003	48 375	48 893	36 661
Renault (3)	30 420	56 245	60 320	69 804	68 996	67 844	88 296	70 307
TOTAL	**133 649**	**134 395**	**131 220**	**127 097**	**104 999**	**116 219**	**137 189**	**106 968**
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	112 254	80 729	98 042	97 352	79 911
Peugeot	27 002	18 537	70 443	113 638	73 525	97 608	105 486	91 826
PSA Peugeot Citroën (2)	90 178	85 794	171 275	225 892	154 254	195 650	202 838	171 737
Renault	126 779	129 335	147 670	108 734	74 476	97 142	105 631	110 368
TOTAL	**216 957**	**215 129**	**318 945**	**334 626**	**228 730**	**292 792**	**308 469**	**282 105**
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	98 262	44 996	67 448	76 863	66 995
Peugeot	33 031	47 623	75 023	103 076	44 552	79 241	91 861	82 312
PSA Peugeot Citroën (2)	56 844	79 832	136 980	201 338	89 548	146 689	168 724	149 307
Renault	40 508	84 681	104 811	172 502	101 412	148 404	181 960	171 622
Renault Trucks	–	–	8 321	5 271	3 405	0	0	0
Sovam-Etalmobil	86	71	42	3	5	0	0	0
TOTAL	**97 438**	**164 584**	**250 154**	**379 114**	**194 370**	**295 093**	**350 684**	**320 929**
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes								
Dacia	–	–	12 580	6 423	7 019	7 020	6 106	3 599

(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 du 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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Europe [1]	**1 202 834**	**1 645 276**	**2 636 150**	**2 266 279**	**2 120 054**	**2 331 256**	**2 239 833**	**2 012 131**
dont : Union européenne [2]	946 760	1 479 316	2 261 904	1 906 629	1 879 124	1 893 455	1 711 698	1 492 650
Allemagne	202 939	277 424	337 743	287 149	453 617	299 072	296 411	273 409
Autriche	35 775	36 175	41 510	43 189	47 424	50 767	53 685	49 411
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	168 273	158 251	182 241	169 058	154 540
Danemark	4 059	13 919	30 239	31 722	14 857	27 801	32 647	36 597
Espagne	100 640	297 846	556 934	326 495	299 407	302 663	242 557	202 154
Grèce		11 458	54 270	26 713	13 136	10 744	7 325	8 232
Italie	381 626	324 952	353 616	293 976	339 196	317 851	264 073	223 923
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	99 265	79 864	108 951	127 494	112 575
Portugal	14 729	59 459	68 375	55 084	39 309	58 750	40 936	24 472
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	262 015	225 536	280 244	230 494	210 254
Suède	13 060	18 001	31 473	18 121	9 556	16 691	16 495	24 075
10 nouveaux États membres				153 332	114 391	130 576	123 358	121 294
12 nouveaux États membres				266 698	161 382	176 330	164 337	153 469
dont : PECO/CEI (3)	23 619	31 569	164 814	224 787	100 240	206 868	280 527	308 339
Hongrie		2 040	23 887	17 766	4 657	6 156	6 777	8 767
Pologne		806	59 093	53 025	39 977	53 521	44 251	48 847
Roumanie			7 520	103 502	42 841	41 804	35 349	27 578
Russie			6 042	177 610	80 682	158 018	217 917	263 335
dont : Suisse	51 821	43 832	45 654	38 812	38 840	50 740	50 150	44 778
dont : Turquie		13 069	148 264	87 572	96 204	168 456	184 505	155 003
Afrique	**133 213**	**45 675**	**69 865**	**151 256**	**151 611**	**171 484**	**201 174**	**292 971**
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	5 637	7 804	14 711	15 291	12 070
Maghreb	15 542	20 432	37 236	132 101	133 041	139 790	170 222	258 295
Nigeria	61 133	8 319	8 860	6 244	204	210	1 909	433
Amérique	**145 204**	**29 360**	**230 270**	**483 777**	**391 503**	**559 780**	**634 508**	**646 567**
dont : Argentine	11 899	516	97 605	122 942	93 781	149 746	189 560	189 169
Brésil			80 205	280 258	248 973	320 930	368 887	349 360
Colombie	11 885	9 112	16 659	2 807	3 510	6 329	7 146	3 852
Mexique		20	1 408	23 298	13 883	24 822	19 034	12 373
Asie [1]	**26 178**	**96 645**	**166 261**	**751 237**	**845 922**	**1 201 459**	**1 218 993**	**905 283**
dont : Japon	883	14 264	15 976	9 910	5 098	12 346	12 001	13 660
Chine		3 960	54 334	180 179	278 739	392 569	435 130	468 799
Iran	12 836	29 852	45 722	358 694	365 277	516 121	538 004	224 639
Inde				17 592	3 892	4 488	12 100	35 157
Corée du Sud				104 028	133 977	157 824	112 161	54 588
Océanie	**6 290**	**5 761**	**9 984**	**15 591**	**8 100**	**14 079**	**13 830**	**15 314**
dont : Australie	2 398	820	2 765	10 762	4 937	9 761	8 928	10 939
TOTAL général	**1 529 652**	**1 881 998**	**3 174 447**	**3 736 921**	**3 542 282**	**4 306 065**	**4 336 759**	**3 898 019**
Petites collections	**471 744**	**208 241**						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Europe [1]	**88 235**	**174 998**	**379 289**	**473 705**	**251 928**	**357 998**	**404 818**	**341 640**
dont : Union européenne [2]	74 382	156 268	312 421	411 784	224 591	312 293	344 414	286 108
Allemagne	17 490	23 581	50 081	59 809	38 001	46 406	52 459	57 935
Autriche	2 185	3 702	4 697	7 956	5 498	6 797	7 431	7 361
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	34 012	24 811	29 330	30 768	27 603
Espagne	71	44 110	57 516	40 419	17 026	28 263	29 001	19 310
Italie	26 207	19 923	35 910	41 408	34 731	39 690	38 409	21 845
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	20 926	11 097	13 848	17 061	15 868
Portugal	2 805	14 291	34 551	19 242	13 397	18 557	15 514	7 167
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	62 972	35 411	60 997	61 885	64 248
10 nouveaux États membres				49 057	20 802	28 891	37 428	30 996
12 nouveaux États membres				75 366	22 934	33 784	44 067	37 332
dont : PECO/CEI [3]	361	2 781	25 100	20 370	4 042	16 121	24 544	24 118
Pologne	301	97	5 624	21 606	10 546	14 258	17 529	14 210
dont : Suisse	3 317	2 921	4 293	8 174	7 874	8 500	9 436	9 528
Afrique	**75 802**	**18 320**	**16 074**	**30 466**	**27 146**	**27 769**	**29 007**	**46 758**
dont : Maghreb	18 334	8 588	13 509	26 601	24 961	24 690	25 344	42 231
Amérique	**5 875**	**5 453**	**36 682**	**68 808**	**55 553**	**85 810**	**112 910**	**107 161**
dont : États-Unis	1 999	2 000	1 099					
Asie [1]	**6 930**	**11 302**	**8 260**	**7 356**	**3 804**	**5 632**	**6 302**	**6 729**
Océanie	**776**	**1 364**	**1 797**	**3 238**	**1 611**	**2 208**	**2 238**	**2 940**
TOTAL général	**178 126**	**213 502**	**444 516**	**585 270**	**340 931**	**480 430**	**556 356**	**506 303**
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

Jusqu'à 2008, les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis, elles sont remplacées par le dispositif d'informations 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 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	2008	2009	2010	2011	2012 [1]
Données physiques									
Effectifs employés [2]	unités	320 922	216 848	190 830					
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)					148 898	144 717	137 527	139 411	135 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers			3 348	2 569	2 048	2 229	2 295	1 968
Production par personne				**17,5**	**17,3**	**14,1**	**16,2**	**16,5**	**14,6**
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	19 251	49 472	73 684	82 838	69 854	78 969	83 317	76 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 511	18 817	42 290		36 790	45 526	48 719	45 500
Part du chiffre d'affaires exporté	**%**	**39,0 %**	**38,0 %**	**57,4 %**		**52,7 %**	**57,6 %**	**58,5 %**	**60 %**
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	5 883	10 650	13 282	10 076	7 423	10 112	9 541	8 000
Valeur ajoutée(HT)/chiffre d'affaires (HT)	**%**	**30,6 %**	**21,5 %**	**18,0 %**	**12,2 %**	**10,6 %**	**12,8 %**	**11,5 %**	**10,5 %**
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	18	49	70	68	51	74	68	59
Charges sociales	millions €	1 452	1 860	2 153	2 271	2 015	2 302	2 443	
Charges sociales par personne	milliers €	4,5	8,6	11,3	15,3	13,9	16,7	17,5	
Rémunération	millions €	3 254	4 271	5 093	5 972	5 808	5 696	5 632	
Rémunération par personne	milliers €	10,1	19,7	26,7	40,1	40,1	41,4	40,4	
Frais de personnel	millions €	4 706	6 132	7 246	8 242	7 823	7 999	8 075	
Frais de personnel par personne	milliers €	14,7	28,3	38,0	55,4	54,1	58,2	57,9	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	80,0 %	57,6 %	54,6 %	81,8 %	105,4 %	79,1 %	84,6 %	
Excédent brut d'exploitation	millions €	928	3 855	5 201	886	–1 174	1 340	710	
Excédent brut d'exploitation/VA	**%**	**15,8 %**	**36,2 %**	**39,2 %**	**8,8 %**	**–15,8 %**	**13,3 %**	**7,4 %**	
Charges financières	millions €	484	1 170	1 178		4 038	2 862	1 134	
Charges financières/VA	%	8,2 %	11,0 %	8,9 %		54,4 %	28,3 %	11,9 %	
Produits financiers	millions €	207	1 095	2 508		3 444	2 191	2 049	
Produits financiers/VA	%	3,5 %	10,3 %	18,9 %		46,4 %	21,7 %	21,5 %	
Résultat financier	millions €	–276	–74	1 330		–594	–671	915	
Résultat financier/VA	%	–4,7 %	–0,7 %	10,0 %		–8,0 %	–6,6 %	9,6 %	
Capacité d'autofinancement	millions €	638	2 918	5 499		–2 218	1 078	1 537	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,8 %	27,4 %	41,4 %		–29,9 %	10,7 %	16,1 %	
Résultat net comptable	**millions €**	**–26**	**969**	**2 851**	**–3 702**	**–4 900**	**293**	**–521**	
Résultat net comptable/CA	%	–0,1 %	2,0 %	3,9 %	–4,5 %	–7,0 %	0,4 %	–0,6 %	
Investissements	millions €	1 018	3 139	3 807					
Investissements corporels bruts hors apports	millions €				2 735	1 983	2 078	2 230	2 200
Investissements/CA	**%**	**5,3 %**	**6,3 %**	**5,2 %**	**2,8 %**	**2,8 %**	**2,6 %**	**2,7 %**	**2,9 %**
Investissements/VA	**%**	**17,3 %**	**29,5 %**	**28,7 %**	**27,1 %**	**26,7 %**	**20,6 %**	**23,4 %**	**27,5 %**

(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 notamment 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	2008	2009	2010	2011	2012 (1)
Données physiques									
Nombre d'entreprises (>20p. Jusqu'en 2007)	unités	320	320	243	653	565	639	616	
Effectifs employés (2)	unités	143 347	112 963	94 171					
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)					73 210	64 881	61 759	59 579	56 000
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	5 637	14 452	17 766	20 464	14 898	16 056	16 542	14 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	1 301	4 018	7 512		7 056	7 865	8 513	
Part du chiffre d'affaires exporté	**%**	**23,1 %**	**27,8 %**	**42,3 %**		**47,4 %**	**49,0 %**	**51,5 %**	
Part de la production exportée (source FIEV)					**53 %**	**54 %**	**51 %**	**53 %**	**54 %**
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	2 251	4 530	4 643	4 403	3 479	3 885	3 761	
Valeur ajoutée (HT)/chiffre d'affaires (HT)	**%**	**39,9 %**	**31,3 %**	**26,1 %**	**21,5 %**	**23,4 %**	**24,2 %**	**22,7 %**	
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	16	40	49	60	54	63	63	
Charges sociales	millions €	503	867	902	1 046	939	937	940	
Charges sociales par personne	milliers €	3,5	7,7	9,6	14,3	14,5	15,2	15,8	
Rémunération	millions €	1 239	2 060	2 213	2 489	2 300	2 302	2 173	
Rémunération par personne	milliers €	8,6	18,2	23,5	34,0	35,4	37,3	36,5	
Frais de personnel	millions €	1 742	2 926	3 115	3 535	3 239	3 239	3 113	
Frais de personnel par personne	milliers €	12,2	25,9	33,1	48,3	49,9	52,4	52,2	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	77,4 %	64,6 %	67,1 %	80,3 %	93,1 %	83,4 %	82,8 %	
Excédent brut d'exploitation	millions €	418	1 337	1 206	541	7	412	417	
Excédent brut d'exploitation/VA	**%**	**18,6 %**	**29,5 %**	**26,0 %**	**12,3 %**	**0,2 %**	**10,6 %**	**11,1 %**	
Charges financières	millions €	186	387	440		171	177	129	
Charges financières/VA	%	8,2 %	8,5 %	9,5 %		4,9 %	4,6 %	3,4 %	
Produits financiers	millions €	36	213	337		226	217	305	
Produits financiers/VA	%	1,6 %	4,7 %	7,3 %		6,5 %	5,6 %	8,1 %	
Résultat financier	millions €	–150	–174	–103		55	40	175	
Résultat financier/VA	%	–6,7 %	–3,8 %	–2,2 %		1,6 %	1,0 %	4,7 %	
Capacité d'autofinancement	millions €	237	883	889		–46	341	428	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,5 %	19,5 %	19,2 %		–1,3 %	8,8 %	11,4 %	
Résultat net comptable	**millions €**	**54**	**400**	**–92**	**–248**	**–427**	**–17**	**201**	
Résultat net comptable/CA	%	1,0 %	2,8 %	–0,5 %	–1,2 %	–2,9 %	–0,1 %	1,2 %	
Investissements	millions €	328	899	1 024					
Investissements corporels bruts hors apports	millions €				1 092	1 119	413	524	
Investissements/CA	**%**	**5,8 %**	**6,2 %**	**5,8 %**	**5,3 %**	**7,5 %**	**2,6 %**	**3,2 %**	
Investissements/VA	**%**	**14,6 %**	**19,8 %**	**22,0 %**	**24,8 %**	**32,2 %**	**10,6 %**	**13,9 %**	

(1) Estimations de la FIEV.
(2) 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	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	270 983	266 822	261 508	295 431	346 437	328 146	323 076	266 430
Peugeot [1]	414 335	498 481	397 547	364 523	391 944	400 663	369 761	305 440
Dacia				43 525	61 217	104 641	88 980	80 790
Renault	759 312	639 440	602 415	463 019	517 093	497 820	455 705	343 345
Divers France	56	146	63	33	73	54	752	1 968
TOTAL France [2]	**1 444 686**	**1 404 889**	**1 261 533**	**1 166 531**	**1 316 764**	**1 331 324**	**1 238 274**	**997 973**
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	10 316	11 732	13 033	16 232	10 323
Audi	17 455	32 762	34 937	47 871	49 109	50 936	58 970	61 754
BMW	17 239	29 580	31 576	49 194	43 414	46 074	46 305	48 045
Chevrolet				9 156	21 074	21 247	23 708	24 739
Chrysler	16	4 084	4 827	2 485	1 085	880	184	8
Daihatsu	-	0	1 043	1 853	1 914	1 083	217	352
Dodge				2 564	1 358	857	147	7
Fiat	53 147	128 822	95 983	73 504	82 290	72 717	57 326	43 554
Ford	68 426	159 575	117 061	112 128	133 079	114 810	115 357	92 469
Honda	8 293	14 002	8 716	12 382	14 669	11 251	8 793	8 406
Hyundai	-	0	11 019	18 454	21 516	18 785	20 204	28 733
Jaguar	269	1 290	1 939	1 678	1 169	1 126	1 001	897
Jeep	-	3 824	3 001	2 278	1 183	1 177	2 637	3 228
Kia	-	0	2 631	15 750	21 164	24 056	27 961	33 018
Lada	13 069	15 758	1 867	176	98	346	405	248
Lancia	6 801	18 225	5 864	4 765	4 839	3 368	4 000	5 248
Land Rover	237	3 611	7 570	3 177	2 419	2 735	4 317	7 770
Mazda	13 021	18 563	6 366	13 473	13 096	10 232	6 509	5 107
Mercedes	14 430	28 605	43 389	51 584	50 927	45 612	43 545	47 567
Mini	-	-	-	19 015	17 777	18 007	21 702	21 483
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	2 571	2 131	3 514	4 386	3 639
Nissan–Infiniti	17 700	25 707	31 330	38 302	46 070	54 351	72 212	70 133
Opel	32 709	113 490	133 576	89 790	89 265	94 877	94 102	71 666
Porsche	1 060	1 297	825	1 645	2 112	2 073	2 734	3 336
Rover	20 690	41 147	13 474	0	0	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	3 174	1 585	574	377	40
Santana	-	1 746	4 231	144	99	27	3	0
Seat	306	48 052	40 562	34 774	38 364	30 645	33 268	24 180
Skoda	1 636	1 825	11 570	17 399	19 003	18 533	21 185	22 464
Smart	-	-	6 645	8 669	7 920	6 408	6 810	5 441
Ssangyong	-	0	19	595	472	451	560	290
Subaru	-	0	2 312	1 234	1 405	1 146	831	971
Suzuki	-	0	11 355	25 353	29 056	22 070	19 233	16 026
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	92 279	90 320	67 311	70 192	68 007
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	144 506	150 392	146 538	163 584	154 434
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 001	12 007	11 841	15 192	13 396
TOTAL étranger [2]	**428 516**	**904 241**	**872 351**	**924 838**	**985 634**	**920 345**	**965 955**	**900 787**
TOTAL général	**1 873 202**	**2 309 130**	**2 133 884**	**2 091 369**	**2 302 398**	**2 251 669**	**2 204 229**	**1 898 760**
dont Transit Temporaire	-	-	-	*41 086*	*33 727*	*39 011*	*38 421*	*38 427*
Total France (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	55,8 %	57,2 %	59,1 %	56,2 %	52,6 %
Total étranger (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	44,2 %	42,8 %	40,9 %	43,8 %	47,4 %

(1) Y compris Talbot jusqu'en 1985.
(2) Y compris divers.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL général	**4 441 423**	**4 758 750**	**5 082 122**	**5 393 045**	**5 240 411**	**5 386 007**	**5 440 856**	**5 371 599**
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,6	2,3	2,4	2,5	2,8

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL général		**644 925**	**651 033**	**781 720**	**766 764**	**806 398**	**799 058**	**778 270**
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,7	2,1	1,9	1,9	2,0

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	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	24 158	111 881	138 628	239 593	256 454	243 841	238 010	203 866
Peugeot [1]	65 199	189 322	206 153	278 689	295 599	307 518	288 634	242 860
Dacia				33 846	35 483	53 737	73 642	65 204
Renault	45 862	205 374	257 909	369 788	377 769	352 530	316 841	253 796
TOTAL France [2]	**135 219**	**506 577**	**602 711**	**921 916**	**965 305**	**957 626**	**917 127**	**765 726**
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	9 079	8 307	8 432	11 187	6 660
Audi	19 591	13 495	25 901	43 243	44 403	45 201	49 615	52 449
BMW-Mini	-	8 271	21 065	52 348	46 578	50 906	54 738	56 503
Chrysler-Dodge-Jeep	-	-	4 161	7 135	3 536	2 863	2 876	3 145
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	42 262	35 445	28 240	19 441	15 056
Ford	1 833	56 331	58 896	96 417	98 745	89 334	88 850	65 176
Honda			413	7 298	6 575	5 029	3 360	3 992
Hyundai	-	-	5 510	12 675	11 099	13 174	14 536	20 706
Kia			1 200	12 025	12 750	15 428	18 996	20 704
Land Rover	-	2 980	5 656	3 138	2 368	2 637	4 095	7 388
Mazda	-	5 200	3 204	8 615	8 519	6 768	4 671	3 386
Mercedes	10 635	15 676	30 007	46 859	46 125	41 460	39 645	43 537
Mitsubishi	-	1 623	3 227	2 053	1 370	3 102	4 249	3 539
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	26 832	30 361	35 092	50 108	51 675
Opel	6 178	28 218	63 726	64 629	59 335	63 751	64 617	45 363
Rover	-	4 419	7 480	0	0	0	0	0
Seat	-	14 367	27 861	30 402	33 170	25 462	28 922	18 718
Skoda	-	-	7 741	15 548	15 362	14 781	16 531	15 889
Suzuki	-	-	3 165	14 240	13 282	9 263	9 044	5 682
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	55 623	43 266	35 744	38 576	32 082
Volkswagen	-	50 975	89 487	129 683	123 629	118 702	129 026	117 017
Volvo	1 198	4 097	4 786	10 590	11 799	11 614	14 937	13 087
TOTAL étranger [2]	**50 815**	**255 477**	**443 774**	**699 064**	**663 190**	**635 547**	**679 028**	**618 818**
TOTAL général	**186 034**	**762 054**	**1 046 485**	**1 620 980**	**1 628 495**	**1 593 173**	**1 596 155**	**1 384 544**
dont Transit Temporaire	-	-	-	*36 542*	*30 759*	*34 432*	*33 788*	*38 247*
Part des immatriculations diesel	9,9 %	33,0 %	49,0 %	77,5 %	70,7 %	70,8 %	72,4 %	62,8 %
Total France (en %)	72,7 %	66,5 %	57,6 %	56,9 %	59,3 %	60,1 %	57,5 %	55,3 %
Total étranger (en %)	27,3 %	33,5 %	42,4 %	43,1 %	40,7 %	39,9 %	42,5 %	44,7 %

(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	2008 [3]	2009	2010	2011	2012
Citroën	53 245	80 958	77 048	78 593	66 833	70 838	75 876	65 346
Peugeot [1]	58 986	60 813	74 950	82 256	66 436	72 228	72 071	63 671
Dacia				53	5 237	5 434	5 298	3 732
Renault	116 602	162 549	139 752	144 750	116 498	135 591	137 360	123 447
Divers France	256	415	40	460	532	528	486	523
TOTAL France	**229 089**	**304 735**	**291 790**	**306 112**	**255 536**	**284 619**	**291 091**	**256 719**
Fiat	8 326	10 139	25 253	36 403	32 373	34 659	37 152	34 036
Ford	9 099	16 080	18 110	24 765	20 197	20 437	20 473	18 478
Hyundai	-	-	588	659	374	237	182	276
Isuzu			108	1 950	1 711	1 961	1 904	1 788
Iveco	2 941	11 543	16 534	17 845	10 505	11 610	12 954	11 385
Land Rover	645	2 718	1 857	1 211	1 078	1 550	1 489	1 478
Mazda	579	1 067	916	620	424	482	424	160
Mercedes	5 495	11 156	23 139	22 509	16 929	19 051	20 073	18 275
Mitsubishi	-	-	3 392	2 916	2 111	2 639	2 776	1 716
Nissan	861	5 063	5 197	8 449	6 498	7 307	9 616	9 076
Opel	664	2 408	7 561	11 606	6 772	7 195	7 560	7 257
Toyota-Lexus	7 112	6 099	1 771	7 019	4 348	4 013	4 115	4 505
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 713	11 506	13 249	14 895	14 815
TOTAL étranger [2]	**48 798**	**89 060**	**123 176**	**154 161**	**118 450**	**132 993**	**138 163**	**127 330**
TOTAL général	**277 887**	**393 795**	**414 966**	**460 273**	**373 986**	**417 612**	**429 254**	**384 049**
Total France (en %)	82,4 %	77,4 %	70,3 %	66,5 %	68,3 %	68,2 %	67,8 %	66,8 %
Total étranger (en %)	17,6 %	22,6 %	29,7 %	33,5 %	31,7 %	31,8 %	32,2 %	33,2 %

(1) Y compris 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	2008	2009	2010	2011	2012
Citroën	324 228	347 780	338 556	374 024	413 270	398 984	398 952	331 776
Peugeot	473 321	559 294	472 497	446 779	458 380	472 891	441 832	369 111
Dacia				43 578	66 454	110 075	94 278	84 522
Renault	875 914	801 989	742 167	607 769	633 591	633 411	593 065	466 792
TOTAL France	**1 673 775**	**1 709 624**	**1 553 323**	**1 472 643**	**1 572 300**	**1 615 943**	**1 529 365**	**1 254 692**
Fiat	61 473	138 961	121 236	109 907	114 663	107 376	94 478	77 590
Ford	77 525	175 655	135 171	136 893	153 276	135 247	135 830	110 947
Land Rover	882	6 329	9 427	4 388	3 497	4 285	5 806	9 248
Mercedes	19 925	39 761	66 528	74 093	67 856	64 663	63 618	65 842
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	46 751	52 568	61 658	81 828	79 209
Opel	33 373	115 898	141 137	101 396	96 037	102 072	101 662	78 923
Rover	20 812	41 343	13 564	0	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	35 150	38 813	31 080	33 966	24 180
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	99 298	94 668	71 324	74 307	72 512
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	158 219	161 898	159 787	178 479	169 249
TOTAL étranger	**477 314**	**993 301**	**995 527**	**1 078 999**	**1 104 084**	**1 053 338**	**1 104 118**	**1 028 117**
TOTAL général	**2 151 089**	**2 702 925**	**2 548 850**	**2 551 642**	**2 676 384**	**2 669 281**	**2 633 483**	**2 282 809**
Total France en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	57,7 %	58,7 %	60,5 %	58,1 %	55,0 %
Total étranger en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	42,3 %	41,3 %	39,5 %	4 1,9 %	45,0 %

(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	2008	2009	2010	2011	2012
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	19 359	12 158	10 908	14 343	12 929
TOTAL France	**18 312**	**20 738**	**20 992**	**19 472**	**12 295**	**10 964**	**14 399**	**12 965**
DAF	1 881	3 460	4 365	6 579	3 752	4 464	6 240	5 545
Iveco	6 578	7 204	6 998	5 838	4 120	4 003	4 980	4 488
MAN	327	1 433	3 498	5 530	3 630	2 729	4 765	4 540
Mercedes	8 014	9 500	9 976	9 610	5 482	5 229	7 087	7 100
Scania	1 389	2 711	4 963	4 156	2 176	2 553	3 670	2 823
Volvo	3 724	4 647	6 739	5 739	3 615	3 938	5 825	5 564
TOTAL étranger	**23 534**	**29 290**	**36 924**	**38 032**	**23 238**	**23 257**	**32 964**	**30 413**
TOTAL général	**41 846**	**50 028**	**57 916**	**57 504**	**35 533**	**34 221**	**47 363**	**43 378**
Total France en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	33,9 %	34,6 %	32,0 %	30,4 %	29,9 %
Total étranger en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	66,1 %	65,4 %	68,0 %	69,6 %	70,1 %

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	**–**	**–**	**59 056**	**54 586**	**49 452**	**55 591**	**57 152**	**52 154**
Rapport occasion/neuf	–	–	1,0	0,9	1,4	1,6	1,2	1,2

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

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
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]	–	–	–	2 914	3 092	2 412	2 843	2 603
Groupe Evobus [2]	–	–	–	1 346	1 851	1 433	1 681	1 846
Groupe Neoman Bus [3]	–	–	–	527	658	559	515	187
Bova	–	–	–	155	150	116	86	34
Temsa	–	–	–	284	384	309	272	174
Van Hool	57	250	230	157	117	169	175	98
Autres	–	–	–	272	412	384	634	602
TOTAL général	**–**	**–**	**–**	**5 655**	**6 664**	**5 382**	**6 206**	**5 544**

(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 1 000 habitants au 1er janvier

	1985	1995	2005	2012
Union européenne 27 pays	–	–	524	560
Union européenne 15 pays à partir de 1995	380	473	576	592
12 nouveaux pays entrants	–	–	332	440
Allemagne	450	529	593	560
Belgique	363	463	534	576
Espagne	276	430	566	594
France	**446**	**520**	**596**	**603**
Italie	412	541	656	692
Royaume-uni	379	474	566	571
Suède	400	445	509	526
Pologne	117	229	379	558
Turquie	27	65	116	164
Canada	559	562	585	626
États-Unis	708	759	817	782
Corée du sud	25	177	319	381
Japon	375	527	591	597
Argentine	173	167	182	269
Brésil	86	89	121	176
Chine	3	8	21	69
Inde	3	6	12	22

Source : CCFA.

PARC AUTOMOBILE (AU 1ER JANVIER 2013)

En milliers

	Toutes énergies	Diesel
Voitures particulières (VP)		
5CV et moins	13 761	7 701
6CV à 10CV	16 266	10 898
11CV et plus	1 573	778
Total voitures particulières (VP)	**31 600**	**19 377**
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 673	3 273
De 2,5 t à 3,5 t	2 223	2 206
De 3,6 t à 5 t	14	14
TOTAL VUL jusqu'à 5 t	5 910	5 493
Total véhicules légers (VP + VUL)	**37 510**	**24 870**
Véhicules industriels (VI) de plus de 5 t		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	78	78
De 12 t à moins de 16 t	48	48
De 16 t à moins de 20 t	116	116
20 t et plus	100	100
Total porteurs	**342**	**342**
Tracteurs routiers	**199**	**199**
Total véhicules industriels (VI)	**541**	**540**
Autocars et autobus	87	84
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	**628**	**624**
Total véhicules utilitaires tous tonnages	**6 538**	**6 117**
TOTAL tous véhicules	**38 138**	**25 494**

Source : estimations CCFA.

MOTORISATION

	Unités	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012 (1)
Ménages non motorisés	%	29,2 %	23,2 %	19,7 %	17,3 %	16,8 %	16,5 %	16,5 %	16,7 %
Ménages motorisés	%	70,8 %	76,8 %	80,3 %	82,7 %	83,2 %	83,5 %	83,5 %	83,3 %
Ménages monomotorisés	%	54,3 %	50,5 %	50,7 %	46,9 %	47,5 %	47,6 %	48,2 %	48,1 %
Ménages bimotorisés	%	14,8 %	23,0 %	25,4 %	30,5 %	30,5 %	30,7 %	30,5 %	30,4 %
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7 %	3,3 %	4,2 %	5,3 %	5,2 %	5,2 %	4,8 %	4,8 %
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	8,1	8,0	8,0	8,1	8,3
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,9	4,9	5,0	5,1	5,2
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	61,9	59,6	58,9	57,8	57,9
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	12 015	11 793	11 755	11 515	11 639
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 658	8 176	8 108	7 897	8 022
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	15 106	14 819	14 542	14 265	14 256
Trafic intérieur de voyageurs									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	482,3	617,3	754,4	800,0	802,9	810,8	812,7	815,0
En autocars-autobus	milliards voy.-km	37,4	40,7	42,0	48,4	48,8	49,9	51,1	51,6
Trafic total	milliards voy.-km	588,0	743,3	892,2	962,6	964,8	974,0	981,2	984,9
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,5	89,3	88,1	88,3	88,4	88,0	88,0
Évolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%	–	+2,6	+0,6	–1,5	0,4	1,0	0,2	0,3
En autocars-autobus	%	–	+2,7	+2,7	6,8	0,7	2,2	2,4	1,0

(1) Provisoire.
Sources : PARCAUTO TNS-Sofres, calculs IFSTTAR-Ademe, Insee et SOeS.

PARC AUTOMOBILE AU 1ER JANVIER

En milliers

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Voitures particulières (VP)								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 537	12 946	13 351	13 628	13 761
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 789	16 583	16 422	16 375	16 266
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 523	1 521	1 528	1 547	1 573
TOTAL VP	**18 440**	**23 010**	**27 480**	**30 850**	**31 050**	**31 300**	**31 550**	**31 600**
dont diesel	730	3 265	9 261	16 753	17 458	18 165	18 865	19 377
Véhicules utilitaires (VU)								
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 720	5 750	5 809	5 867	5 896
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	10	10	11	13	14
De 5 t à 20 t	250	334	287	253	250	246	247	242
20 t et plus	26	41	46	89	91	93	98	100
Tracteurs routiers	129	160	210	206	202	199	206	199
TOTAL VU	**2 493**	**4 680**	**5 529**	**6 278**	**6 303**	**6 358**	**6 431**	**6 451**
dont diesel	976	2 342	4 202	5 538	5 632	5 777	5 941	6 033
Autocars-autobus	**57**	**68**	**80**	**84**	**85**	**86**	**86**	**87**
TOTAL tous véhicules	**20 990**	**27 758**	**33 090**	**37 212**	**37 438**	**37 744**	**38 067**	**38 138**
dont diesel	**1 763**	**5 675**	**13 543**	**22 373**	**23 172**	**24 025**	**24 889**	**25 494**

Source : estimations CCFA.

LES CARBURANTS ET LEUR TAXATION, LES ÉMISSIONS ET LE CO_2

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
Consommation de carburants									
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé – ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924	0	0	0	0	0
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	12 054	10 871	9 501	8 582	7 335
Super sans plomb 95-E10	millions de litres				–	727	1 379	1 754	2 331
Total essences	**millions de litres**	**24 223**	**24 276**	**18 253**	**12 054**	**11 598**	**10 880**	**10 337**	**9 666**
Gazole	**millions de litres**	**11 415**	**20 664**	**32 373**	**38 849**	**38 913**	**39 749**	**40 327**	**40 382**
TOTAL carburants routiers	**millions de litres**	**35 638**	**44 940**	**50 627**	**50 902**	**50 510**	**50 629**	**50 664**	**50 047**

Source : CPDP.

	Unités	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
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**	**1,39**	**1,24**	**1,38**	**1,54**	**1,62**
Taxes en %	%	–	71	69	60	65	60	56	54
Essences	**euros/litre**	**0,52**	**0,81**	**1,12**	**1,36**	**1,21**	**1,35**	**1,51**	**1,58**
Taxes en %	%	57	74	69	61	66	61	57	55
Gazole	**euros/litre**	**0,37**	**0,54**	**0,85**	**1,27**	**1,00**	**1,15**	**1,34**	**1,40**
Taxes en %	%	46	61	62	50	59	54	49	47

Source : SOeS.

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2012

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011	2012 (1)	Variation 2012-1990	Variation 2012-2011
Émissions polluantes de la route										
SO_2	143	117	23	4	1	1	1	1	–99 %	-
CO_2	6 464	4 592	2 552	1 306	674	619	513	434	–93 %	–15 %
NOx	1 144	1 061	916	759	597	592	568	540	–53 %	–5 %
COVNM	1 095	827	527	268	129	109	91	72	–93 %	–21 %
Plomb (en tonnes)	3 915	1 181	62	56	57	57	58	57	–99 %	-
PM10 : particules	69	79	66	50	42	42	39	36	–48 %	–8 %
Autres émissions de la route										En millions de tonnes
CO_2	111	120	127	129	119	121	121	118	9 %	–2 %

(1) Estimations pour l'année 2012.
Source : données CITEPA/Secten : mise à jour d'avril 2013.

LES ÉMISSIONS DE CO_2 EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS

En millions de tonnes de CO_2

	1990	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (1)
Production énergie	66	57	63	67	64	62	59	59	51	52
Industries	114	108	108	103	102	97	84	89	84	83
Résidentiel/tertiaire	85	87	89	98	86	91	90	91	77	84
Transports	118	127	135	136	133	127	125	127	127	124
dont route	**111**	**120**	**127**	**129**	**127**	**120**	**119**	**121**	**121**	**118**
dont autres transports	6,9	7,1	8,0	6,9	6,3	6,3	6,1	6,0	6,2	6,1
Agriculture/sylviculture	9,4	9,8	10,1	10,4	9,7	10,6	10,6	9,9	9,7	9,2
TOTAL hors UTCF (2)	**392**	**389**	**405**	**414**	**395**	**388**	**369**	**376**	**348**	**352**
UTCF (2)	-27	-36	-34	-50	-55	-56	-47	-43	-53	-53
TOTAL avec UTCF (2)	**365**	**353**	**371**	**365**	**339**	**332**	**322**	**334**	**296**	**299**

(1) Estimations pour l'année 2010.
(2) UTCF : Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt.
Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition avril 2013.

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

En grammes de CO_2/km

	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012 (1)
France										
Essence	177	168	159	155	153	141	131	130	129	127
Diesel	175	155	149	147	148	139	134	130	127	124
TOTAL	**176**	**162**	**152**	**149**	**149**	**140**	**133**	**130**	**127**	**124**
Union européenne 15 pays										
TOTAL	**186**	**171**	**161**	**161**	**159**	**154**	**146**	**141**	**136**	**132**

(1) Estimations du CCFA pour l'année 2012.
Source : ADEME (juin 2012).

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	6 %	846	–6 %	988	7 %	9 919	10 %	22 571	7 %	490	67 %	23 060	8 %
1995	11 343	–1 %	769	9 %	2 609	94 %	11 357	2 %	26 078	5 %	441	32 %	26 519	6 %
2000	19 828	12 %	2 146	32 %	2 328	34 %	18 213	11 %	42 515	14 %	1 125	–6 %	43 640	13 %
2005	26 187	–5 %	2 630	–8 %	2 669	–5 %	19 543	1 %	51 031	–3 %	1 571	0 %	52 602	–3 %
2011	16 003	5 %	2 066	23 %	2 508	8 %	21 865	7 %	42 442	7 %	1 021	–3 %	43 463	7 %
2012	14 964	–6 %	2 113	2 %	2 355	–6 %	20 633	–6 %	40 066	–6 %	1 146	12 %	41 212	–5 %
Importations (CAF)														
1986	5 534		871		1 115		3 520		11 040		284		11 323	
1990	9 813	7 %	1 467	3 %	1 564	–9 %	5 596	1 %	18 439	3 %	638	21 %	19 077	3 %
1995	10 838	4 %	1 189	2 %	2 903	75 %	6 687	13 %	21 616	12 %	349	28 %	21 965	13 %
2000	16 961	14 %	1 997	9 %	2 695	26 %	11 024	11 %	32 678	14 %	959	–8 %	33 637	13 %
2005	20 671	4 %	2 969	12 %	3 285	6 %	15 897	6 %	42 822	5 %	765	18 %	43 587	6 %
2011	24 638	10 %	2 986	3 %	3 048	25 %	16 581	9 %	47 252	10 %	1 087	–9 %	48 339	9 %
2012	22 441	–9 %	2 427	–19 %	2 710	–11 %	15 847	–4 %	43 425	–8 %	1 129	4 %	44 553	–8 %
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	
2011	–8 634		–921		–540		+5 284		–4 810		–66		–4 876	
2012	–7 477		–313		–355		+4 786		–3 359		+18		–3 342	
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	
2011	65		69		82		132		90		94		90	
2012	67		87		87		130		92		102		92	

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	2008	2009	2010	2011	2012
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	34 619	32 250	32 324	35 360	35 609
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	3 933	4 018	4 126	4 263	4 373
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 968	1 917	1 917	2 080	2 117
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	1 086	1 098	992	927	985
Les taxes à l'essieu	59	75	223	226	172	168	172	172
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 435	1 201	1 255	1 572	1 624
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	–	–	–	–	–
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	521	528	539	577	570
Redevances domaniales	–	30	132	174	180	186	193	198
TOTAL	**11 079**	**27 716**	**38 136**	**43 962**	**41 364**	**41 507**	**45 145**	**45 648**
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	–	–	15300 (1)	–	–	–	–	–
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	9 078	9 305	9 700	10 106	10 542

(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
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 00 - Télécopie : 01 42 67 48 21
www.carcoserco.org

Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)
5, square de l'Avenue-du-Bois
BP 2116 - 75771 Paris Cedex 16
Tél. : 01 53 64 50 30 - Télécopie : 01 40 67 95 94
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)
20, rue Danjou
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 41 31 68 68 - Télécopie : 01 41 31 68 60
www.galia.com

Plateforme de la Filière Automobile (PFA)
2, rue de Presbourg - 75008 Paris
Tél. : 01 49 52 63 98
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 44 133 717- Télécopie : 01 46 25 02 62
www.unionroutière.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
4, rue Ventadour - 75001 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

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Association pour le développement du transport et de la mobilité électriques France (AVERE France)
112 quarter, rue Marcadet - 75018 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60
www.france-mobilite-electrique.org

Fondation sécurité routière
www.fondationsecuriteroutiere.org

Groupe d'Études et de Recherches Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile (GERPISA)
École Normale Supérieure de Cachan - Bât. Desjardin - 61, avenue du Président-Wilson – 94235 Cachan Cedex
Tél. : 01 47 40 20 00
www.leblog.gerpisa.org

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 Énergies nouvelles (IFPEN)
1 et 4, avenue de Bois-Préau
92852 Rueil-Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 00 – Télécopie : 01 47 52 70 00
www.ifpenergiesnouvelles.fr

Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR)
Siège de l'IFSTTAR
Département Économie et Sociologie des Transports (DEST)
14-20, boulevard Newton
Cité Descartes, Champs-sur-Marne
F77447 Marne-la-Vallée Cedex 2
Tél. : 01 81 66 80 00
www.ifsttar.fr

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-Étienne-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 Étupes 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.vehiculedufutur.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

2014
PARIS
MONDIAL DE L'AUTOMOBILE

du 4 au 19 octobre 2014

www.mondial-automobile.com