



L'Industrie Automobile Française

ANALYSE
ET STATISTIQUES 2015



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

5,7
MILLIONS DE
VÉHICULES

ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

79%
DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5,9
MILLIARDS
D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE
ET DÉVELOPPEMENT
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2012

39
MILLIARDS
D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

MONDE

- 06 Production
- 10 Marchés et parcs
- 12 Échanges

EUROPE

- 14 Marchés et parcs
- 23 Données sur l'industrie automobile

FRANCE

- 24 Les constructeurs français
- 28 Données sur l'industrie automobile
(compétitivité, filière, échanges,
Recherche et Développement)
- 38 Marchés et parcs
- 44 Transports: voyageurs
et marchandises
- 52 Achats d'automobiles
(prix, dépenses, financement,
commerce)
- 56 Recyclage
- 58 Impact économique et emploi

Statistiques

- 62 Monde
- 65 Europe
- 74 France



L'année 2014 a été marquée par le retour de la croissance et par une inversion de la courbe de production. Ce nouvel élan est le fruit de l'investissement, de l'innovation et des accords de compétitivité en France. ●●

PATRICK BLAIN,
PRÉSIDENT DU CCFA

En 2014, l'économie mondiale automobile affiche une progression de 3 %. Cela annonce-t-il enfin un début de sortie de la crise ?

PATRICK BLAIN : 2014 marque un changement positif pour certains pays mais négatif pour d'autres. La crise s'installe dans les pays émergents, alors que les pays matures, États-Unis compris, se dirigent vers une sortie de crise. Mais au cumul, elle est toujours là.

On assiste à un bouleversement des marchés : l'Europe remonte, la Russie s'effondre et la Chine se maintient. Une tendance durable ?

P. B. : Non, c'est un accident comme nous en avons déjà vu, mais pas dans ce sens-là, car c'est souvent le contraire qui se produit. Au regard des taux de motorisation de la Chine et de l'Inde (20 autos pour 1 000 habitants en Inde), force est de reconnaître que l'on reviendra rapidement à une situation standard avec une Europe, dont le marché se stabilise, et des pays émergents qui recomencent à... émerger.

Il y a eu dans le passé beaucoup de critiques envers les constructeurs français, trop présents en Europe. Pourtant 2014 a sonné le retour en force des « vieux » pays. Les Français avaient donc raison ?

P. B. : La situation n'était pas la même entre les deux groupes. On n'a jamais raison d'être sur une petite partie du marché mondial et pas sur l'autre. Le marché français représente un peu moins de 2,5 % du marché mondial, contre 20 % pour celui de l'Europe. Quelle que soit son origine, un constructeur se doit d'être le plus présent possible sur tous les marchés et d'y développer sa production. Comme il faut produire au plus près de ceux-ci, le pourcentage de la production réalisée sur le sol national ne peut que baisser en volume. En revanche, elle doit baisser le moins possible en

valeur. On remarque quand même, qu'en France, en 2015, la production au premier semestre a augmenté de 6 % par rapport à 2014.

Grâce à de nombreux accords d'entreprise et à l'utilisation du CICE*, la compétitivité est de retour dans les usines des constructeurs français, de quoi réduire l'écart avec l'Allemagne en ce domaine ?

P. B. : Oui, cet écart se réduit et cela est en grande partie lié aux efforts internes des constructeurs français qui améliorent leur compétitivité. Cela se voit à travers les indicateurs classiques sur le sujet. D'ailleurs, il est significatif de voir que chacun de nos constructeurs a réussi à convaincre ses partenaires de produire en France. PSA pour Toyota à Valenciennes et pour GM à Sochaux, Renault pour Mercedes à Maubeuge, pour Nissan à Flins, pour Nissan et GM à Batilly et à Sandouville, Renault Trucks pour Volvo Trucks à Blainville.

Il semble que les usines de nos constructeurs se spécialisent simultanément dans l'utilitaire, où notre savoir-faire est unanimement reconnu, et dans la montée en gamme des modèles destinés aux particuliers. Les chiffres leur donnent-ils raison ?

P. B. : Effectivement, le point commun entre ces deux segments est leur fort contenu en valeur ajoutée. Autant il est vrai que, fabriquer en France un produit à faible valeur ajoutée est devenu économiquement impossible, autant l'inverse est économiquement juste. Notamment avec des produits à fort contenu d'innovation, comme les véhicules électriques ou les hybrides. C'est ce qui explique, en partie, la très forte position des Français en utilitaires. En ajoutant ce que l'on produit pour nos partenaires, cela représente 40 % du marché.

Les constructeurs français affichent des véhicules parmi les plus vertueux au monde en matière d'émissions polluantes, en essence comme en diesel. Pourtant la versatilité des gouvernements et les projets de fiscalité punitive sur le diesel, ainsi que la négation des très faibles émissions des diesels Euro 6 provoquent un basculement du marché français des véhicules particuliers vers les motorisations essence. Cela ne risque-t-il pas d'être dommageable pour nos constructeurs ?

P. B. : L'attitude de nos politiques est absurde et paradoxale : c'est au moment où le diesel moderne atteint des niveaux d'émissions comparables à ceux de l'essence avec Euro 6, qu'ils augmentent la charge contre le diesel. Autant cela pouvait se comprendre sur les vieux modèles diesels, autant c'est hors de propos sur les Euro 6. C'est d'autant plus insensé que nous ne sommes qu'à quelques mois de COP21 et que le diesel permet une économie de CO₂ de 15 % ! Cela représente un enjeu considérable pour la planète et les consommateurs, car c'est également 25 % de consommation de carburant en moins, économisé par nos clients. L'enjeu de ces positions, uniquement motivées par des considérations de politique politicienne, influe terriblement sur l'emploi dans nos usines françaises. Cela rajoutera également une difficulté accrue pour atteindre l'objectif de 95 g de CO₂ par kilomètre en 2021. C'est même paradoxal de voir que ce mouvement est en sens exactement opposé à ce qui passe partout ailleurs dans le monde, où la part de marché du diesel se développe naturellement ou même, grâce à l'aide de subventions, comme au Japon.

L'industrie automobile française investit toujours beaucoup en matière de R&D, puisqu'elle est la première en matière de dépôt de brevets devant l'industrie pharmaceutique, grâce, entre

autres, au crédit d'impôts recherche. La R&D est-elle une caractéristique essentielle de notre filière ?

P. B. : Absolument. Dans une industrie aussi concurrentielle, aux côtés de la compétitivité c'est l'innovation qui est la clé de la survie. Innovation des constructeurs certes, mais en réalité de l'ensemble de la filière. C'est d'ailleurs l'épine dorsale de la filière et de la plateforme de l'automobile à travers ses projets comme le véhicule 2 l aux 100 km (6 milliards d'euros de dépenses de R&D en 2013). C'est d'autant plus important pour l'emploi que l'activité de R&D se concentre essentiellement en France pour les entreprises françaises.

Malgré la crise et des marchés très fluctuants, l'industrie automobile reste l'un des piliers forts de l'économie française, à travers ses constructeurs mais aussi tous leurs fournisseurs, sans oublier la fiscalité liée à la vente de carburants. Sous quels auspices s'annonce 2015 ?

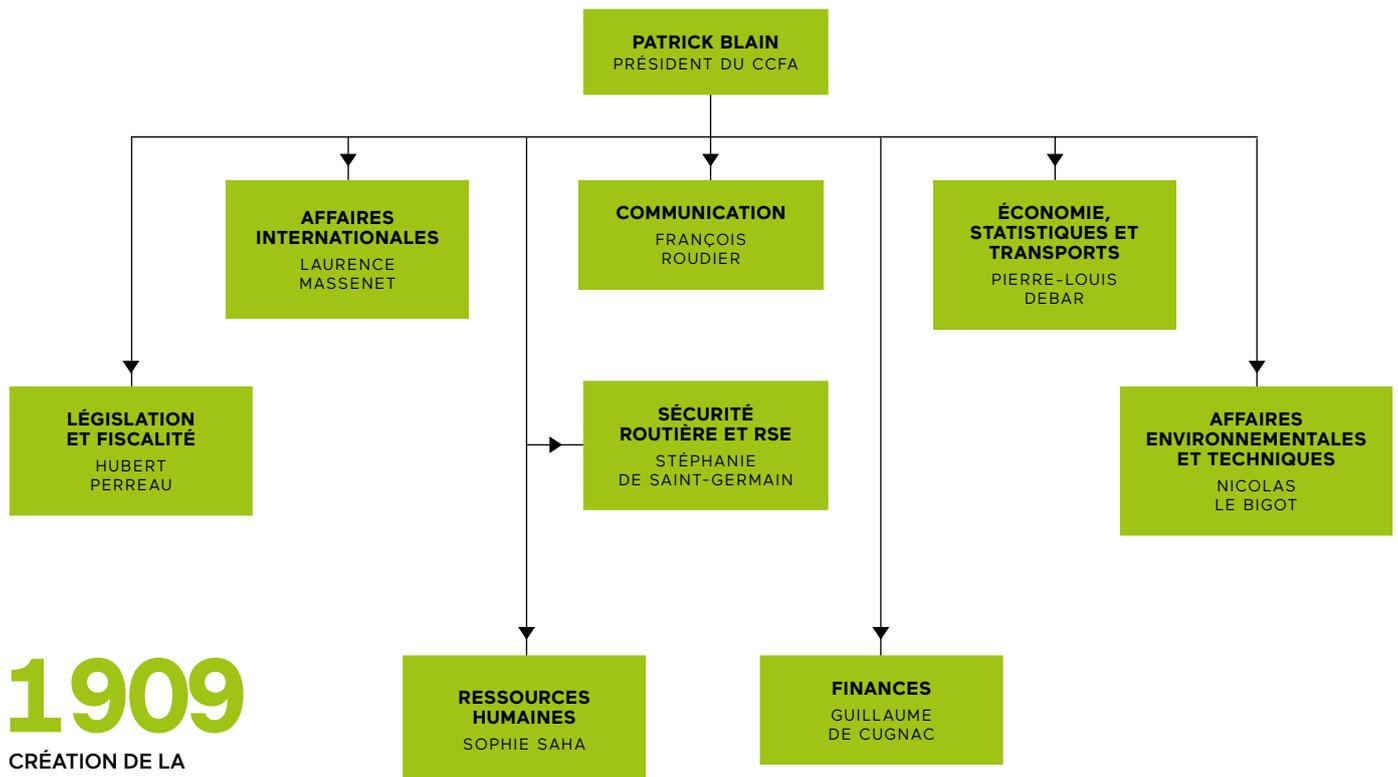
P. B. : 2015 est une année assez différente des précédentes, avec des marchés qui se sont inversés sans que cela soit durable. Les marchés européen et français sont en nette progression, même s'ils restent inférieurs de 15 % aux valeurs d'avant la crise de 2008. Globalement, le marché mondial va continuer à augmenter de l'ordre de 2 % pour atteindre le seuil des 100 millions de véhicules avant 2020, avec le poids toujours plus élevé de l'automobile dans la mobilité et l'économie mondiale. Dans tous les pays constructeurs automobiles du monde, la politique est au service de l'industrie. Il ne faudrait pas qu'en France, où la filière industrielle automobile représente 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie et où le secteur automobile pèse au sens large à peu près 10 % des emplois, ce soit l'inverse.

*Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

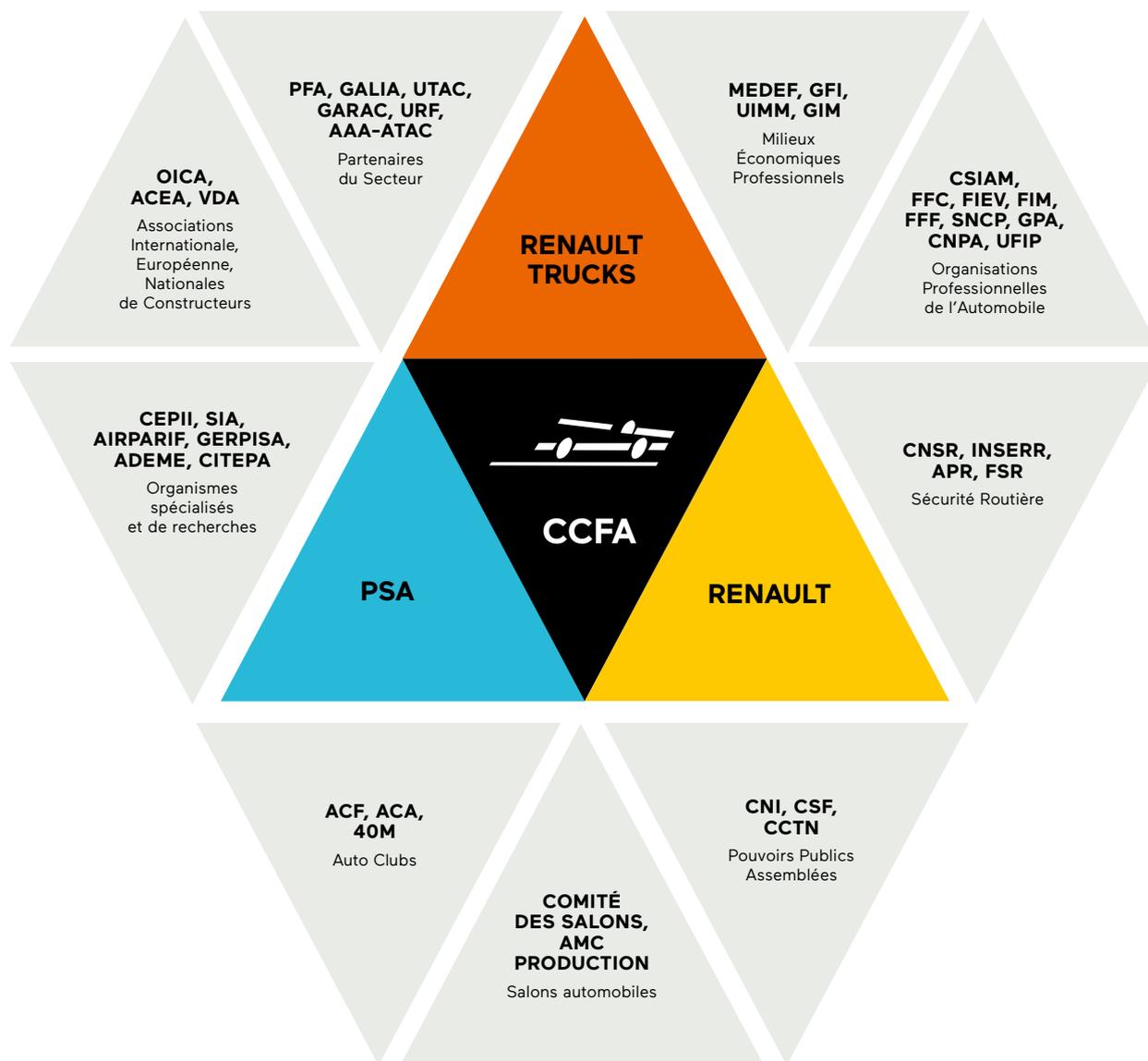
Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

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'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie - UIMM) tant sur le plan national qu'au niveau international. Le CCFA assure des missions d'information, d'étude et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière industrielle, de la filière automobile et celle de la route, des organismes de recherche, 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, Fédération Forge Fonderie, 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 Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) ont mis en place la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. Parmi les différents comités dont elle est constituée (stratégie et compétitivité, performance industrielle, métiers et compétences, etc.) s'est ajouté en 2012 le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA), ayant pour vocation de structurer la recherche et développement. Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (CSIAM). Le CCFA est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles. Le CCFA est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.

ORGANIGRAMME



CCFA et ses partenaires



Associations Internationale, Européenne, Nationales de Constructeurs :

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
 ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
 VDA : Verband der Automobilindustrie

Partenaires du Secteur :

PFA : Plateforme de la Filière Automobile
 GALIA : Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile
 UTAC : Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle
 GARAC : École Nationale des Professions de l'Automobile
 URF : Union Routière de France

Organismes spécialisés et de recherches :

CEPII : Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales
 SIA : Société des Ingénieurs de l'Automobile
 AIRPARIF : Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France

GERPISA : Groupe d'Études et de Recherches Permanents sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile
 ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
 CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique

Auto Clubs :

ACF : Automobile Club de France
 ACA : Automobile Club Association
 40M : 40 millions d'Automobilistes

Pouvoirs Publics, Assemblées :

CNI : Conseil National de l'Industrie
 CSF : Comité Stratégique de Filière
 CCTN : Commission des Comptes des Transports de la Nation

Sécurité Routière :

CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière
 INSERR : Institut National de la Sécurité Routière et de Recherches
 APR : Association Prévention Routière
 FSR : Fondation Sécurité Routière

Organisations Professionnelles de l'Automobile :

CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle
 FFC : Fédération Française de la Carrosserie
 FIEV : Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules
 FIM : Fédération des Industries Mécaniques
 FFF : Fédération Forge Fonderie
 SNCP : Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères
 GPA : Groupement Plasturgie Automobile
 CNPA : Conseil National des Professions de l'Automobile
 UFIP : Union Française des Industries Pétrolières

Milieux Économiques Professionnels :

MEDEF : Mouvement des Entreprises de France
 GFI : Groupe des Fédérations Industrielles
 UIMM : Union des Industries et Métiers de la Métallurgie
 GIM : Groupe des Industries Métallurgiques de la Région Parisienne

« Un marché automobile mondial en croissance moins dynamique et aux évolutions locales très contrastées »

Les principaux débouchés hors d'Europe des groupes français se situent dans les pays émergents qui, à l'exception de la Chine, connaissent depuis la fin 2013 une nette dégradation. Parallèlement, les marchés européens, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas depuis 2009, ont amorcé une reprise permettant aux constructeurs français de faire face à ces fluctuations cycliques.

Par rapport au niveau précédant la crise financière et économique de l'année 2008, la production des constructeurs français a chuté de 8 % dans un contexte économique mondial marqué dès lors par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents jusqu'en 2013. Ces derniers, ainsi que les États-Unis, ont largement dépassé leur niveau d'avant-crise, alors qu'au sein des pays développés et de la zone euro, ce n'est pas encore le cas. Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de plus de 940 000 unités depuis 2007, s'élevant en 2014 à 3 millions de véhicules. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale (20 véhicules pour 1 000 habitants en Inde, 91 en Chine contre 564 dans l'Union européenne), représentent des marchés potentiels importants au sein desquels, au-delà des fluctuations cycliques, 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 de plus d'un million de véhicules sur la période 2007-2013 à 2,8 millions suite, notamment, à la chute des marchés dans le sud de l'Europe et en France. En 2014, les immatriculations en Europe de l'Ouest ont rebondi à 3 millions d'unités, soit une hausse de plus de 200 000 unités. 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 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2013 | Variation 2014/2007 |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|------------------------|
| Production mondiale des constructeurs français | | | | | | |
| Voitures particulières | 3 472 | 5 301 | 4 794 | 4 920 | 2,6% | -7,2% |
| Véhicules utilitaires légers | 507 | 830 | 744 | 759 | 1,9% | -8,6% |
| Total véhicules légers | 3 979 | 6 131 | 5 539 | 5 679 | 2,5% | -7,4% |
| Véhicules industriels (à périmètre constant) | 36 | 58 | nd | nd | | |
| TOTAL | 4 046 | 6 188 | nd | nd | nd | nd |
| Production des constructeurs français en France | | | | | | |
| Voitures particulières | 2 235 | 2 165 | 1 164 | 1 180 | 1,4% | -45,5% |
| Véhicules utilitaires légers | 258 | 352 | 282 | 322 | 14,4% | -8,5% |
| Total véhicules légers | 2 493 | 2 518 | 1 445 | 1 503 | 4,0% | -40,3% |
| Véhicules industriels | 30 | 55 | nd | nd | nd | nd |
| TOTAL | 2 525 | 2 573 | 1 445 | 1 503 | 4,0% | -41,6% |
| Livraisons hors de France | | | | | | |
| Voitures particulières | 2 526 | 4 110 | 3 842 | 3 962 | 3,1% | -3,6% |
| Véhicules utilitaires légers | 276 | 549 | 511 | 554 | 8,4% | 1,0% |
| Total véhicules légers | 2 802 | 4 659 | 4 354 | 4 516 | 3,7% | -3,1% |
| Véhicules industriels | 20 | 38 | 19 | 17 | -7,7% | -53,7% |
| TOTAL | 2 822 | 4 697 | 4 373 | 4 534 | 3,7% | -3,5% |
| Livraisons hors de l'Europe (17 pays) | | | | | | |
| Voitures particulières | 563 | 1 914 | 2 486 | 2 495 | 0,4% | 30,3% |
| Véhicules utilitaires légers | 88 | 178 | 225 | 547 | 143,1% | 207,2% |
| Total véhicules légers | 651 | 2 092 | 2 711 | 3 042 | 12,2% | 45,4% |
| Véhicules industriels | 8 | 18 | 11 | 10 | -4,6% | -44,0% |
| TOTAL | 659 | 2 110 | 2 722 | 3 052 | 12,1% | 44,6% |
| Immatriculations en France | | | | | | |
| Voitures particulières | 1 713 | 2 110 | 1 790 | 1 796 | 0,3% | -14,9% |
| Véhicules utilitaires légers | 313 | 461 | 367 | 372 | 1,3% | -19,4% |
| Total véhicules légers | 2 026 | 2 571 | 2 158 | 2 168 | 0,5% | -15,7% |
| Véhicules industriels | 39,3 | 52,5 | 43,3 | 37,6 | -13,2% | -28,5% |
| Cars et bus | 3,1 | 5,5 | 6,3 | 5,4 | -14,4% | -1,5% |
| TOTAL | 2 068 | 2 629 | 2 207 | 2 211 | 0,2% | -15,9% |
| Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays | | | | | | |
| Voitures particulières | 2 841 | 3 181 | 2 287 | 2 461 | 7,6% | -22,7% |
| Véhicules utilitaires légers | 432 | 690 | 497 | 544 | 9,6% | -21,1% |
| Total véhicules légers | 3 273 | 3 871 | 2 783 | 3 005 | 8,0% | -22,4% |
| Véhicules industriels | 27 | 35 | 21 | 18 | -14,0% | -49,1% |
| TOTAL | 3 300 | 3 906 | 2 804 | 3 022 | 7,8% | -22,6% |

| | Unités | 2013 | 2014 | Variation 2014/2013 |
|--|--------------------------|--------|--------|------------------------|
| Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs) | | | | |
| En France | % | 55,6 % | 57,1 % | 1,5 point |
| En Europe 17 pays hors France | % | 14,7 % | 15,4 % | 0,7 point |
| En Europe 17 pays | % | 21,6 % | 22,1 % | 0,5 point |
| Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs) | | | | |
| En Europe 17 pays | % | 8,1 % | 7,6 % | -0,5 points |
| Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën et Renault-Dacia-Samsung) | | | | |
| Voitures particulières | % | 7,3 % | 7,3 % | 0,0 point |
| Véhicules utilitaires | % | 3,4 % | 3,3 % | -0,1 point |
| Total | % | 6,3 % | 6,3 % | 0,0 point |
| Commerce extérieur automobile de la France | | | | |
| Exportations | En milliards d'euros | 40,0 | 40,7 | + 1,7 % |
| Importations | En milliards d'euros | 44,3 | 45,2 | + 2,0 % |
| Solde | En milliards d'euros | -4,3 | -4,5 | + 4,4 % |
| Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens | | | | |
| Exportations | % | 9,3 % | 9,5 % | 0,2 point |
| Importations | % | 8,7 % | 9,0 % | 0,3 point |
| Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault) | | | | |
| Chiffre d'affaires | En milliards d'euros | 95,0 | 94,7 | - 1,8 % |
| Investissements | En milliards d'euros | 3,3 | 2,8 | - 21,5 % |
| Effectifs | En milliers de personnes | 319 | 307 | - 3,8 % |
| Les effectifs du secteur automobile en France | | | | |
| Industrie automobile | En milliers de personnes | 201 | 226 | |
| En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires...) | % | 6 % | 7 % | |
| Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile) | En milliers de personnes | 2 323 | 2 253 | |
| En part de la population active occupée | % | 9 % | 9 % | |

Au-delà de l'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles doivent faire face à différents éléments.

Les consommateurs prennent des décisions d'arbitrages entre les différents postes de consommation. En France, les dépenses automobiles représentent désormais moins de 9 % de la consommation des ménages contre près de 11 % en 1990. Le poste des achats de véhicules se situe dorénavant en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant) et la baisse de ces dépenses d'acquisition se fait au détriment du marché du véhicule neuf. En outre, les hausses de prix des matières premières impactent le processus de fabrication. Les cours étaient restés jusqu'en 2011 à des niveaux hauts quasi historiques, proches des sommets de l'année 2008, notamment pour le pétrole. Depuis, ils ont baissé tout en restant à des niveaux élevés. Le renchérissement et/ou la difficile recherche de capitaux à court et à long termes aggravés par la crise financière, et le maintien de l'euro à haut niveau jusqu'à l'été 2014, face aux autres principales monnaies ont aussi des conséquences sur l'activité des groupes français. Ces derniers doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales (environnement, sécurité, etc.) nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. Ils proposent donc une offre de produits toujours plus vertueux sur le plan environnemental. En France, les émissions de CO₂/km moyennes des voitures particulières neuves ont ainsi baissé de 35 grammes depuis l'instauration du bonus-malus. La quantité nécessaire de CO₂ pour le déplacement d'une tonne de marchandise sur un kilomètre par les véhicules industriels a également diminué (- 29 %). En 2014, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont de nouveau progressé grâce notamment au dynamisme du marché du Royaume-Uni et au rebond des marchés italiens et espagnols. Ce dernier point a permis un redressement de la pénétration des constructeurs français, elle demeure néanmoins en dessous de son niveau de 1997, dans un contexte de concurrence encore accrue. Le poids des ventes européennes dans l'ensemble de celles des groupes français ne perdurera pas suite aux différences de densité automobile entre cette zone mature et les pays émergents. Ainsi, ils produisaient à environ 60 % dans leur zone d'origine en 2014 contre 80 % en 2006. En Europe de l'Est, les marchés ont rebondi dans les pays membres de l'Union européenne

mais ont notamment chuté en Russie. La robustesse de la croissance des ventes en Chine, devenue le premier marché automobile au monde depuis 2009, explique la hausse de l'ensemble du marché asiatique. Les variations dans les autres pays ont été disparates : chute de plus de 30 % en Thaïlande, baisses en Inde et en Indonésie, poursuite de la croissance en Malaisie. Les débouchés des constructeurs français, un million de véhicules en 2014, ont vivement progressé sur cette zone (+ 18 %). En Amérique latine, les marchés ont chuté après quatre années et l'impact s'est traduit dans les ventes des constructeurs français.

Enfin, les débouchés des constructeurs français se sont contractés en Afrique et atteignent 270 000 véhicules dans un marché à la croissance moins vive.

Dans les pays émergents dont les débouchés devraient à terme croître, les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement, avec ou sans partenariat, afin de satisfaire les besoins de motorisation. Ils ont décidé de nouveaux investissements et de renouveler et adapter leurs gammes de véhicules. Ils poursuivent notamment leurs efforts en Asie (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde et en Chine).

+942 000 VÉHICULES

HAUSSE ENTRE 2007 ET 2014 DES LIVRAISONS
HORS EUROPE 17 PAYS DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La production mondiale de véhicules

En 2014, la production mondiale de véhicules a progressé de 2,7 % à 89,9 millions de véhicules, soit le cinquième niveau record après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 2,3 millions de véhicules. La production mondiale de véhicules s'élevait à environ 50 millions d'unités en 1990, puis à près de 60 millions en 2000. Elle a dépassé le seuil des 70 millions de véhicules avant-crise avant de chuter en 2009. Depuis 2000, le rythme de croissance annuelle s'élève à 3 % en moyenne. 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 (-19 %) et au Japon (-16 %), mais est en progression de 13 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 11 % 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 2014, elle a progressé par rapport à 2007 de 53 % en Asie-Océanie (elle a bien plus que doublé en Chine, +167 %), elle est restée stable en Amérique latine et a progressé de 20 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

LA PRODUCTION MONDIALE

(En milliers)

| | 2013 | 2014 | Variation % |
|------------------------------|---------------|---------------|-------------|
| Europe | 20 132 | 20 635 | 2,6 |
| <i>dont:</i> | | | |
| Europe occidentale | 12 894 | 13 484 | 4,6 |
| Allemagne | 5 718 | 5 908 | 3,3 |
| Belgique | 504 | 517 | 2,6 |
| Espagne | 2 163 | 2 403 | 11,1 |
| France | 1 740 | 1 821 | 4,7 |
| Italie | 658 | 698 | 6,0 |
| Pays-Bas | 29 | 29 | 0,0 |
| Royaume-Uni | 1 598 | 1 599 | 0,1 |
| Suède | 161 | 154 | -4,3 |
| Europe centrale et orientale | 6 091 | 5 980 | -1,8 |
| Turquie | 1 126 | 1 170 | 4,0 |
| Amérique | 21 081 | 21 219 | 0,7 |
| <i>dont:</i> | | | |
| ALENA ⁽¹⁾ | 16 501 | 17 420 | 5,6 |
| Amérique du Sud | 4 580 | 3 799 | -17,1 |
| Asie-Océanie | 45 779 | 47 360 | 3,5 |
| <i>dont :</i> | | | |
| Japon | 9 630 | 9 775 | 1,5 |
| Corée du Sud | 4 521 | 4 525 | 0,1 |
| Chine | 22 117 | 23 723 | 7,3 |
| ASEAN ⁽²⁾ | 4 369 | 3 902 | -10,7 |
| Inde | 3 898 | 3 840 | -1,5 |
| Afrique | 626 | 720 | 15,0 |
| TOTAL | 87 596 | 89 934 | 2,7 |

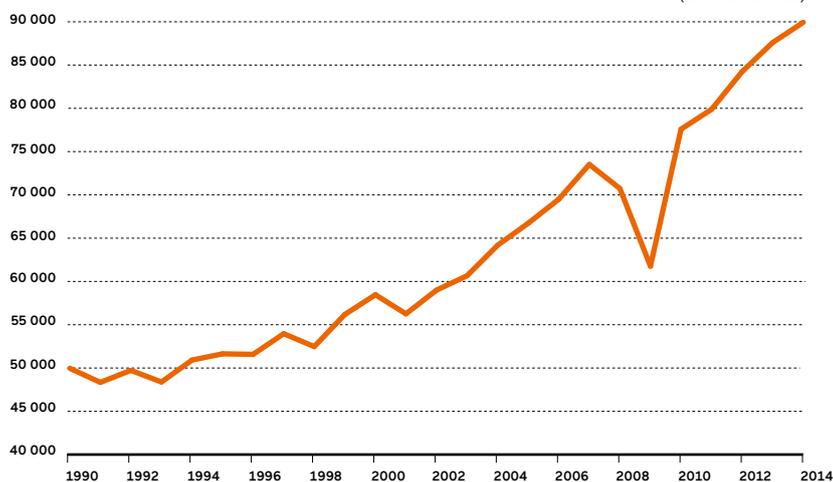
(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

(2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

Source : OICA, estimations CCFA juillet 2015.

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 1990

(En milliers d'unités)



Source : OICA.



89,9
MILLIONS
NIVEAU RECORD DU NOMBRE
DE VÉHICULES PRODUITS
DANS LE MONDE EN 2014

En Europe occidentale, la production progresse de 3 % en 2014 avec des résultats encore très contrastés. Des pays comme l'Espagne (+11 %), l'Italie (+6 %) et la France (+5 %) commencent à profiter du léger rétablissement du marché européen quand d'autres davantage orientés vers l'exportation hors UE consolident leurs positions (Allemagne: +3 %, Royaume-Uni: +0,1 %). En Amérique, la production a continué de progresser avec régularité dans la zone ALENA (+6 %) mais elle s'est effondrée en Amérique du Sud (-17 %) pour se retrouver à son niveau lors de la crise de 2009. Quant à l'Asie-Océanie, qui

représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance de la production indonésienne (+8 %) se poursuit même si le rythme décélère par rapport aux années précédentes. Celle de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a augmenté de 7 %. En revanche, en Malaisie et en Thaïlande, elle a baissé de 1 et 23 %. Elle est restée stable en Corée du Sud; elle est en hausse au Japon (+2 %).

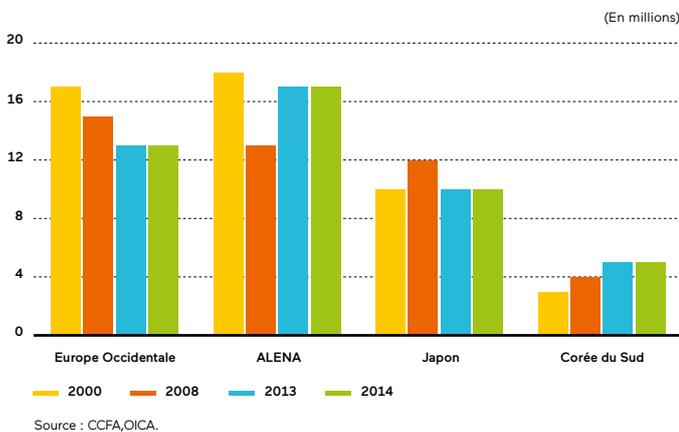
Entre 2010 et 2014, la production mondiale de véhicules (89,9 millions) s'est accrue de 16 % mais les résultats entre zones ont été contrastés. Dans les zones ou pays développés, la production a crû de près de 5,4 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 45,2 millions d'unités (+13 %). Ils ont représenté la moitié de la production mondiale, soit plus de 1 % de moins qu'en 2010. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a augmenté de 5,3 millions d'unités (+43 %) tandis qu'en Europe occidentale elle a diminué de 300 000 (-2 %). La production du Japon a augmenté d'environ 150 000 véhicules en 2014 (soit +2 % par rapport à 2010). En revanche, celle de la Corée du Sud, pays bénéficiant notamment d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de 250 000 unités (+ 6 %). Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 7,1 millions de véhicules, en s'appuyant sur cinq zones suivantes :

- la Chine (+ 5,5 millions), qui a représenté 26 % de la production mondiale en 2014, contre 24 % en 2010
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+ 1,1 million et une part de 8 % contre 7,8 %)
- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 350 000 et une part de 5,8 % contre 5,4 %)
- l'Amérique du Sud (- 400 000 et une part de 4,2 % contre 5,4 %)
- l'Inde (+ 300 000 et une part de 4,3 % contre 4,6 %).

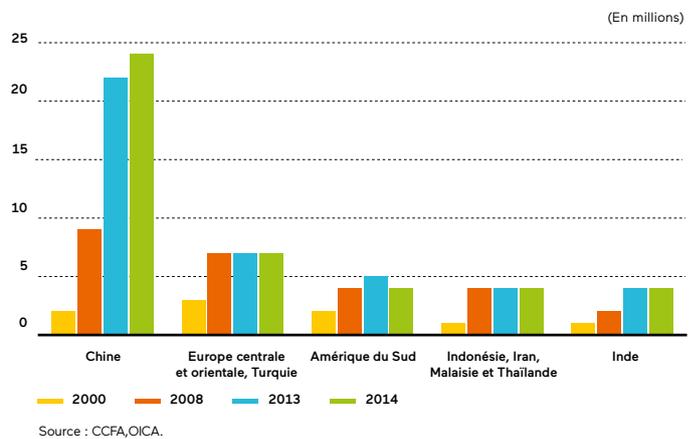
Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 43 à 45 % sur la période.

LA PRODUCTION MONDIALE TOUTS VÉHICULES

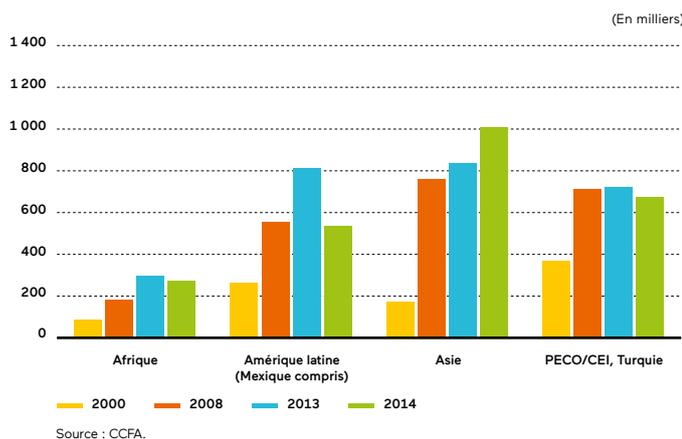
Zones ou pays développés



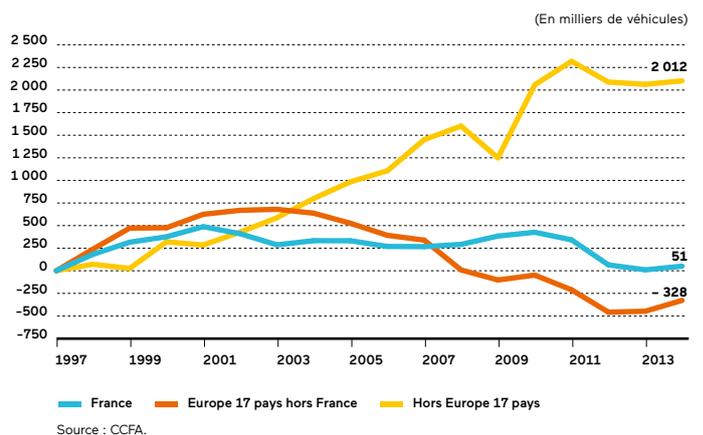
Zones ou pays émergents



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



Évolution par rapport à 1997 des débouchés mondiaux des constructeurs français



Dans ce contexte d'évolution dynamique de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes. Elles ont progressé de 1,3 million d'unités entre 2000 et 2008, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,3 millions de véhicules. En 2009, les livraisons avaient fléchi puis étaient reparties sensiblement à la hausse. En 2014, suite au repli d'une partie des marchés émergents cette année-là, elles ont diminué par rapport à 2010, à l'exception de celles à destination de l'Afrique et de l'Europe centrale et orientale et de la Turquie. Les variations sont donc les suivantes : + 72000 unités en Afrique, + 55000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie, - 111000 unités en Amérique latine y compris le Mexique, et - 199000 en Asie. En revanche, les livraisons vers l'Italie et l'Espagne ont chuté respectivement de 58000 et 42000 unités.

50%
PART DES ZONES ET PAYS ÉMERGENTS
DANS LA PRODUCTION MONDIALE
DE VÉHICULES EN 2014

Le classement mondial des constructeurs d'automobiles

Les 13 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA Peugeot Citroën et Renault, représentent environ 80 % de la production mondiale et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. Les constructeurs français restent très affectés par la faiblesse du marché européen ; ils occupent respectivement le dixième et onzième rang mondial. Comme en 2013 et lors de la dernière crise de 1997, la production des constructeurs français a représenté 6 % de la production mondiale, niveau bien inférieur au record de 9,8 % atteint en 2001.

Les constructeurs automobiles se sont fortement internationalisés depuis 2000 et ne cessent de développer leurs implantations industrielles hors de leur zone d'origine. Les constructeurs européens, américains, japonais et coréens, qui produisaient entre 60 et 70% dans leur zone en 2000 n'y produisent plus, en 2014, que 40 à 50 %. Même les constructeurs des pays émergents comme Geely ou Tata, qui ont racheté des constructeurs européens, ne réalisent plus que la moitié de leur production dans leur zone.

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES⁽¹⁾ EN 2014

(En milliers)

| Rang | GROUPE | Année 2013 | Année 2014 | % Variation |
|------|---|------------|------------|-------------|
| 1 | TOYOTA | 10 325 | 10 475 | 1,5 |
| 2 | VOLKSWAGEN | 9 603 | 10 093 | 5,1 |
| 3 | GM ⁽²⁾ | 9 607 | 9 609 | 0,0 |
| 4 | HYUNDAI | 7 559 | 8 009 | 5,9 |
| 5 | FORD ⁽²⁾ | 6 077 | 5 970 | - 1,8 |
| 6 | NISSAN | 4 951 | 5 098 | 3,0 |
| 7 | FIAT | 4 682 | 4 866 | 3,9 |
| 8 | HONDA | 4 298 | 4 514 | 5,0 |
| 9 | SUZUKI | 2 842 | 3 017 | 6,1 |
| 10 | PSA | 2 834 | 2 917 | 2,9 |
| 11 | RENAULT | 2 705 | 2 762 | 2,1 |
| 12 | DAIMLER AG | 2 306 | 2 502 | 8,5 |
| 13 | BMW | 1 992 | 2 166 | 8,7 |
| 14 | SAIC | 1 782 | 2 088 | 17,2 |
| 15 | CHANGAN | 1 110 | 1 447 | 30,4 |
| 16 | MAZDA | 1 264 | 1 328 | 5,1 |
| 17 | DONGFENG MOTOR | 1 239 | 1 302 | 5,1 |
| 18 | MITSUBISHI | 1 229 | 1 262 | 2,7 |
| 19 | BAIC | 919 | 1 116 | 21,4 |
| 20 | TATA | 1 064 | 945 | - 11,2 |
| 21 | GEELY | 970 | 891 | - 8,2 |
| 22 | FUJI | 809 | 889 | 9,9 |
| 23 | GREAT WALL | 758 | 731 | - 3,6 |
| 24 | FAW | 718 | 624 | - 13,1 |
| 25 | IRAN KHODRO | 373 | 587 | 57,3 |
| 35 | VOLVO - RENAULT TRUCKS - MACK - UD TRUCKS | 232 | 233,6 | 0,7 |

Note: la production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures.

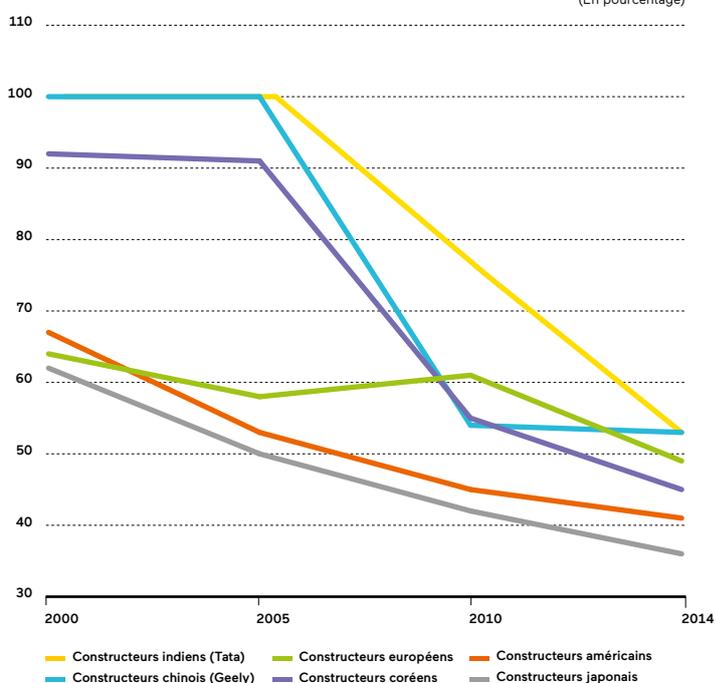
(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

(2) Les productions de GM et de Ford intègrent leurs activités en Chine.

Sources: OICA, CCFI estimations juillet 2015.

PART DE LA ZONE D'ORIGINE DU CONSTRUCTEUR EN POURCENTAGE DE SA PRODUCTION TOTALE

(En pourcentage)



Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a augmenté de 3 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Toyota, installé à la première place depuis 2006, continue à progresser (+ 1,5 %) grâce à sa présence sur un grand nombre de marchés. Les volumes des groupes GM et

Ford se maintiennent grâce à la bonne santé du marché nord-américain. Le groupe Volkswagen (+ 5 %), très présent dans les pays émergents, est passé de la troisième place en 2013 à la deuxième en 2014.

Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+ 6 % / 4^e position), Nissan (+ 3 % / 6^e position) et Honda (+ 5 % / 8^e position), et Suzuki-Maruti (+ 6 % / 9^e position) ont conservé leur rang.

Les groupes européens accroissent leurs productions, notamment les généralistes PSA Peugeot Citroën (+ 2,9 %), Renault (+ 2,1 %), Fiat (+ 3,9 %), et les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures BMW (+ 8,7 %) et Daimler AG (+ 8,5 %).

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes de croissance très contrastés. Certains ont vu leur production augmenter: Changan (+ 30 %), SAIC (+ 17 %) et Dongfeng Motor (+ 5 %) alors que Tata a connu une baisse sensible (- 11 %).



6%

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE D'AUTOMOBILES EN 2014

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

Longtemps première, l'Union européenne (désormais 28 pays) est devenue depuis 2010 la deuxième zone productrice au monde, tout en demeurant ouverte. La chute de son marché intérieur de 2008 à 2013 explique la diminution des importations, mais aussi celle de la production. Le développement des exportations (29 % de la production) n'a pu compenser ce vif recul de la production pour le marché intérieur. En 2014, l'ensemble de ces indicateurs avait rebondi.

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production a continué d'augmenter, se situant à 300 000 véhicules en dessous du niveau record de l'année 2000. La production est destinée au marché local et les exportations ne représentent que 10 % de la production. Au Japon, les exportations représentent 46 % de la production. Quant aux importations, elles occupent toujours autour 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 (1,4 million de véhicules) comme les exportations (0,9 million d'unités) représentant environ 5 % de sa production.

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

| Union européenne ⁽¹⁾ | | | États-Unis, Canada et Mexique ⁽²⁾ | | | Japon | |
|---------------------------------|-------------|-----------------------|--|-----------------------|-------------|-----------------------|--|
| Voitures particulières | | | | | | | |
| Production | En milliers | Indice (100=1990) | En milliers | Indice (100=1990) | En milliers | Indice (100=1990) | |
| 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 | |
| 2010 | 15 260 | 120 | 5 084 | 71 | 8 310 | 85 | |
| 2014 | 15 381 | 121 | 7 082 | 99 | 8 277 | 85 | |
| Importations ⁽²⁾ | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | |
| 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 % | |
| 2010 | 1 900 | 12 % | 2 310 | 45 % | 186 | 2 % | |
| 2014 | 1 995 | 13 % | 2 628 | 37 % | 289 | 3 % | |
| Exportations ⁽²⁾ | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | |
| 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 % | |
| 2010 | 3 400 | 22 % | 857 | 17 % | 4 275 | 51 % | |
| 2014 | 4 635 | 30 % | 1 371 | 19 % | 3 836 | 46 % | |
| Véhicules utilitaires | | | | | | | |
| Production | En milliers | Indice (100=1990) | En milliers | Indice (100=1990) | En milliers | Indice (100=1990) | |
| 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 | |
| 2010 | 1 819 | 114 | 7 089 | 156 | 1 319 | 37 | |
| 2014 | 1 747 | 109 | 10 338 | 227 | 1 498 | 42 | |
| Importations ⁽²⁾ | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | |
| 1980 | 101 | 6 % | 125 | 6 % | 1 | 0 % | |
| 1990 | 258 | 16 % | 399 | 9 % | 1 | 0 % | |
| 2000 | 242 | 10 % | 915 | 11 % | 8 | 0 % | |
| 2010 | 310 | 17 % | 1 136 | 16 % | 2 | 0 % | |
| 2014 | 319 | 18 % | 1 665 | 16 % | 1 | 0 % | |
| Exportations ⁽²⁾ | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | En milliers | Part de la production | |
| 1980 | 362 | 23 % | 114 | 5 % | 2 020 | 50 % | |
| 1990 | 179 | 11 % | 32 | 1 % | 1 349 | 38 % | |
| 2000 | 248 | 11 % | 339 | 4 % | 659 | 37 % | |
| 2010 | 330 | 18 % | 177 | 2 % | 566 | 43 % | |
| 2014 | 378 | 22 % | 298 | 3 % | 630 | 42 % | |

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

46%
PART DES VÉHICULES
EXPORTÉS DANS LA
PRODUCTION JAPONAISE
EN 2013

Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles. Dans l'Union européenne (désormais 28 pays), la croissance de la production de véhicules a été de près de 20 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 100 %. En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 49 % 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 25 %. Quant aux exportations, elles n'ont

représenté que 10 % de la production (29 % pour l'UE et 46 % pour le Japon). Enfin, au Japon, la production de véhicules a progressé de 26 % en raison de la hausse 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 2014, elles en étaient inférieures de 23 % en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.

Les marchés mondiaux

En 2014, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 3 % à 88,3 millions de véhicules), établissant ainsi un nouveau record pour la cinquième consécutive. Les marchés ont progressé à l'exception de l'Europe centrale et orientale, de l'Amérique du Sud et de la zone de l'Association des Nations de l'Asie du Sud Est (ASEAN).

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Brésil, Allemagne) ont représenté 60 % des ventes mondiales. En 2005, la Chine et le Brésil étaient respectivement à la troisième et dixième place du classement.

Dans les principales zones industrialisées où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les marchés, malgré la reprise de ces dernières années, restent inférieurs aux niveaux connus auparavant et leur part dans les marchés mondiaux n'est plus que de 47 % contre 68 % en 2005. Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont généralement orientées à la baisse par rapport à des niveaux élevés.

LES MARCHÉS MONDIAUX

| | Voitures particulières | | | | Véhicules utilitaires | | | | Total | | Variation |
|------------------------------|------------------------|--------------|---------------|--------------|-----------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2013 | | 2014 | | 2013 | | 2014 | | 2013 | 2014 | 2014/2013 |
| | Milliers | % | Milliers | % | Milliers | % | Milliers | % | Milliers | Milliers | % |
| Europe | 15 942 | 25,3 | 16 060 | 24,7 | 2 401 | 10,6 | 2 421 | 10,4 | 18 343 | 18 481 | +0,8 |
| <i>dont :</i> | | | | | | | | | | | |
| Europe 17 pays | 11 548 | 18,4 | 12 104 | 18,6 | 1 635 | 7,2 | 1 754 | 7,6 | 13 183 | 13 858 | + 5,1 |
| Europe centrale et orientale | 4 387 | 7,0 | 3 946 | 6,1 | 765 | 3,4 | 666 | 2,9 | 5 152 | 4 612 | - 10,5 |
| Amérique | 13 555 | 21,5 | 13 179 | 20,2 | 11 480 | 50,5 | 12 301 | 53,0 | 25 035 | 25 480 | + 1,8 |
| <i>dont :</i> | | | | | | | | | | | |
| ALENA ⁽¹⁾ | 9 039 | 14,4 | 9 188 | 14,1 | 9 725 | 42,8 | 10 719 | 46,2 | 18 765 | 19 908 | + 6,1 |
| États-Unis | 7 585 | 12,1 | 7 688 | 11,8 | 8 298 | 36,5 | 9 154 | 39,4 | 15 883 | 16 842 | + 6,0 |
| Amérique du Sud | 4 516 | 7,2 | 3 991 | 6,1 | 1 755 | 7,7 | 1 581 | 6,8 | 6 270 | 5 572 | - 11,1 |
| Asie-Océanie | 32 198 | 51,2 | 34 620 | 53,2 | 8 393 | 36,9 | 8 028 | 34,6 | 40 591 | 42 648 | + 5,1 |
| <i>dont :</i> | | | | | | | | | | | |
| Chine | 17 928 | 28,5 | 19 701 | 30,3 | 4 056 | 17,8 | 3 791 | 16,3 | 21 984 | 23 492 | + 6,9 |
| Corée du Sud | 1 306 | 2,1 | 1 473 | 2,3 | 251 | 1,1 | 257 | 1,1 | 1 556 | 1 730 | + 11,2 |
| Japon | 4 562 | 7,3 | 4 700 | 7,2 | 813 | 3,6 | 863 | 3,7 | 5 376 | 5 563 | + 3,5 |
| ASEAN ⁽²⁾ | 2 310 | 3,7 | 2 128 | 3,3 | 1 284 | 5,6 | 1 120 | 4,8 | 3 594 | 3 247 | - 9,6 |
| Autres Asie-Océanie | 6 093 | 9,7 | 6 619 | 10,2 | 1 989 | 8,7 | 1 997 | 8,6 | 8 081 | 8 616 | + 6,6 |
| Afrique | 1 225 | 1,9 | 1 231 | 1,9 | 460 | 2,0 | 469 | 2,0 | 1 685 | 1 700 | + 0,9 |
| TOTAL | 62 920 | 100,0 | 65 089 | 100,0 | 22 734 | 100,0 | 23 219 | 100,0 | 85 654 | 88 309 | + 3,1 |
| Variation 2014/2013 | | | 3,4 % | | | | 2,1 % | | | 3,1 % | |

(1) ALENA: Canada, États-Unis et Mexique. (2) ASEAN: Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.
Source: OICA.

Aux États-Unis, le marché a poursuivi sa progression après le point bas de 2010 pour s'élever à près de 17 millions de véhicules et se rapproche donc de son niveau moyen du milieu des années 2000.

En Europe occidentale, le marché a rebondi après six années de baisse pour s'établir à 13,9 millions de véhicules contre 17,3 millions en 2007. Les variations par pays ont été disparates, de - 6 % aux Pays-Bas à + 36 % au Portugal en passant par + 3 % en Allemagne. Le marché en Espagne a crû de 20 % grâce aux renouvellements successifs du plan de soutien de la demande qui a débuté fin 2012.

En Europe centrale et orientale, la vive croissance des années a eu un nouvel arrêt (- 10 %) après celui de 2012. Les marchés russe (-15 %) et, surtout, ukrainien (-55 %) chutent.

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 7 % à 23,5 millions de véhicules. Elle est le premier marché mondial.

Au Japon, les ventes croissent à nouveau (+ 3 %). Elles restaient néanmoins inférieures à celles observées au milieu des années 2000. Les immatriculations en Corée du Sud ont rebondi (+ 11 % à 1,7 million de véhicules) après deux années consécutives de baisse. Dans la zone Asie-Océanie hors Chine, Japon, Corée du Sud, la croissance a redémarré (+2 % à 11,9 millions de véhicules). Les évolutions ont été très contrastées: en hausse de 27 % aux Philippines, mais en baisse de 2 % en Inde et de 34 % en Thaïlande.

En Amérique du Sud, le marché a chuté de 11 % après quatre années de progression à un rythme décroissant. Le marché brésilien a nettement baissé (-7 %). En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur croissance même si l'Algérie a enregistré une forte baisse d'environ 20 %. Les deux autres principaux marchés de cette zone, Maroc (+ 1 %) et Afrique du Sud (-1 %) ont été relativement stables.

LA CHINE

PREMIER MARCHÉ MONDIAL DEPUIS 2009



Le parc mondial de véhicules

En 2013, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,2 milliard d'unités (dont plus de 70 % de voitures particulières), soit une hausse de 3 % par rapport à l'année précédente. Les parcs sont quasi stables (hausse comprises entre 0 et 1 %) dans les pays développés où les marchés sont matures et en forte croissance dans les pays émergents. Le parc des États-Unis est le plus important au monde (avec plus de 250 millions de véhicules) devant ceux de la Chine et du Japon (respectivement environ 127 et 77 millions d'unités). La France occupe la huitième place mondiale (38 millions d'unités) derrière le Brésil qui a progressé d'une place par rapport à 2012. La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 174 véhicules pour 1000 habitants (+21 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 43 véhicules en Afrique à 649 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 67 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 167 pour l'Amérique du Sud et à plus de 500 pour l'Europe, le Japon et la Corée du Sud.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

| | Total | | Variation |
|------------------------------|------------------|------------------|--------------|
| | 2011 | 2013 | 2013/2012 |
| | Milliers | Milliers | % |
| Europe | 367 872 | 370 496 | + 0,7 |
| dont: | | | |
| Europe occidentale | 243 695 | 244 861 | + 0,5 |
| Europe centrale et orientale | 123 935 | 125 392 | + 1,2 |
| Amérique | 384 984 | 392 112 | + 1,9 |
| dont: | | | |
| ALENA ⁽¹⁾ | 306 495 | 309 918 | + 1,1 |
| États-Unis | 251 497 | 252 715 | + 0,5 |
| Amérique du Sud | 78 489 | 82 193 | + 4,7 |
| Asie-Océanie | 352 597 | 380 334 | + 7,9 |
| dont: | | | |
| Chine | 109 220 | 126 701 | + 16,0 |
| Corée du Sud | 18 870 | 19 401 | + 2,8 |
| Japon | 76 126 | 76 619 | + 0,6 |
| Autres Asie-Océanie | 148 381 | 157 613 | + 6,2 |
| Afrique | 38 410 | 40 272 | + 4,8 |
| TOTAL | 1 143 864 | 1 183 213 | + 3,4 |
| Variation 2013/2012 | | 3,4 % | |

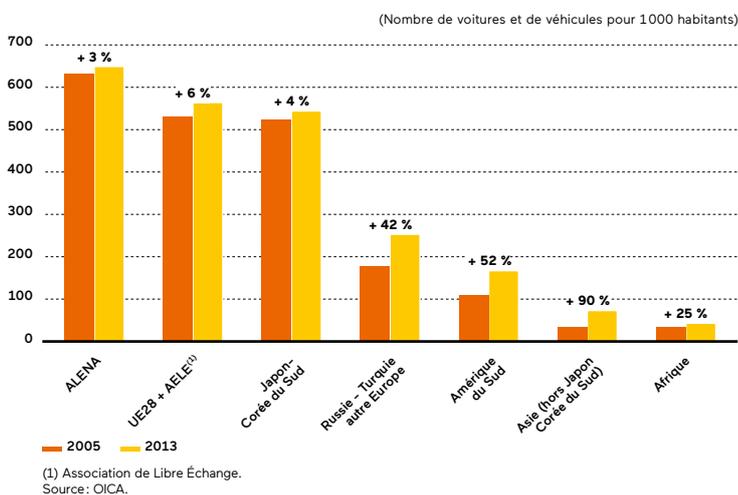
(1) ALENA: Canada, États-Unis et Mexique.
Source: OICA.

1,2 MILLIARD

NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE PARC MONDIAL



DENSITÉ AUTOMOBILE PAR RÉGION



En 2013, les zones matures représentaient près de 60 % du parc mondial et 17 % de la population mondiale. Elles ont perdu environ 10 points au profit des zones émergentes depuis 2005. Au sein de la zone Europe qui représente près d'un tiers du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 19). Les taux de motorisation sont également contrastés allant de 148 pour l'Albanie à 737 en Islande en passant par 253 en Roumanie et une fourchette de 550 à 600 dans les principaux pays d'Europe de l'Ouest. Le nombre de véhicules du parc de cette zone a augmenté de près de 50 millions d'unités par rapport à 2005 dont les trois quarts hors Europe de l'Ouest (+ 13 millions d'unités supplémentaires en Russie). Dans la zone Amérique, l'ALENA, 26 % du parc mondial, est un marché mature avec un taux de motorisation élevé surtout aux États-Unis où il s'établit à 790. En revanche, l'Amérique du Sud est une

zone émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2013. Sa densité s'est établie à 167. Le nombre de véhicules en Amérique a progressé de plus de 30 millions d'unités depuis 2005 à part presque égale entre l'ALENA et l'Amérique du Sud. Les trois pays ayant eu la plus forte progression en nombre de véhicules sont le Brésil, les États-Unis et le Mexique avec respectivement 17, 15 et 13 millions d'unités. En Asie, le Japon et la Corée du Sud (8 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 603 et 394. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible: 20 en Inde, 91 en Chine et 77 en Indonésie. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse parc provient de l'Asie hors Japon Corée du Sud avec la Chine (95 millions d'unités supplémentaires) qui se situe loin devant l'Inde (+ 15 millions) et l'Indonésie (+ 10 millions).

Les échanges mondiaux de produits automobiles

En 2013, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 4 %, en s'élevant à 1350 milliards de dollars, dépassant de 9 % le niveau de l'année 2008. Entre 2005 et 2013, 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 64 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 131 et celui de l'Union européenne de 80 à 188. Malgré un niveau de marché automobile plus bas en 2013 par rapport à 2005, le déficit des États-Unis est resté élevé, et a même progressé à -126 milliards de dollars. À l'inverse, le solde de + 9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 12 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. L'excédent de 7 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⁾ | | |
|---------------------------------------|-------|-------|--------|--|-------|-------|---------------------------------|-------|-------|-------|------|-------|----------------------------|------|-------|
| | EXP. | IMP. | Solde | EXP. | IMP. | Solde | EXP. | IMP. | Solde | EXP. | IMP. | Solde | EXP. | IMP. | Solde |
| États-Unis | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 132,0 | 250,4 | -118,4 | 74,3 | 117,6 | -43,3 | 12,8 | 47,6 | -34,8 | 1,8 | 53,6 | -51,7 | 43,1 | 31,7 | 11,4 |
| 2013 | 134,5 | 260,1 | -125,5 | 77,8 | nd | nd | 11,6 | nd | nd | 1,4 | nd | nd | 43,7 | nd | nd |
| Canada | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 62,2 | 71,4 | -9,2 | 60,7 | 54,8 | 5,9 | 0,3 | 5,9 | -5,6 | 0,0 | 6,2 | -6,2 | 1,1 | 4,5 | -3,4 |
| 2013 | 60,0 | 71,6 | -11,6 | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd |
| Union européenne⁽²⁾ | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 615,3 | 438,7 | 176,5 | 57,4 | 13,8 | 43,6 | 376,4 | 376,4 | 0,0 | 10,7 | 16,2 | -5,5 | 170,8 | 32,4 | 138,4 |
| 2013 | 655,8 | 467,7 | 188,1 | 62,9 | nd | nd | 403,5 | nd | nd | 11,0 | nd | nd | 178,3 | nd | nd |
| Japon | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 166,0 | 20,4 | 145,5 | 59,4 | 2,1 | 57,3 | 15,5 | 11,1 | 4,4 | | | | 91,0 | 7,2 | 83,8 |
| 2013 | 151,8 | 20,5 | 131,4 | 57,4 | nd | nd | 13,9 | nd | nd | | | | 80,6 | nd | nd |
| Corée du Sud | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 72,0 | 9,8 | 62,2 | 20,5 | 1,5 | 19,0 | 8,9 | 5,0 | 4,0 | 0,8 | 1,6 | -0,8 | 41,8 | 1,8 | 40,0 |
| 2013 | 74,5 | 10,8 | 63,7 | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd |
| Chine (hors Hong-Kong) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 43,1 | 74,0 | -30,9 | 9,9 | 10,0 | -0,1 | 4,9 | 41,3 | -36,4 | 2,8 | 16,3 | -13,5 | 25,6 | 6,4 | 19,2 |
| 2013 | 46,0 | 78,0 | -32,1 | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd | nd |
| Brésil | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 |
| 2012 | 13,0 | 21,7 | -8,6 | 1,6 | 4,0 | -2,4 | 0,4 | 4,7 | -4,3 | 0,0 | 1,4 | -1,4 | 11,0 | 11,6 | -0,6 |
| 2013 | 14,4 | 23,5 | -9,1 | 1,5 | nd | nd | 0,4 | nd | nd | 0,0 | nd | nd | 12,5 | nd | nd |

Les échanges des principaux pays de l'Union européenne⁽³⁾

| | Allemagne | | | France | | | Espagne | | | Italie | | | Royaume-Uni | | |
|------|-----------|------|-------|--------|------|------|---------|------|------|--------|------|-------|-------------|------|-------|
| 2010 | 195,7 | 79,3 | 116,3 | 54,1 | 58,7 | -4,7 | 47,5 | 31,4 | 16,1 | 29,1 | 39,7 | -10,6 | 30,9 | 45,5 | -14,6 |
| 2012 | 228,1 | 93,2 | 134,9 | 53,0 | 57,2 | -4,3 | 46,7 | 29,4 | 17,3 | 31,2 | 30,0 | 1,2 | 38,6 | 50,8 | -12,3 |
| 2013 | 237,2 | 96,9 | 140,3 | 52,4 | 59,0 | -6,5 | 53,2 | 33,5 | 19,7 | 34,1 | 30,6 | 3,4 | 41,3 | 56,4 | -15,2 |

(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.

78
MILLIARDS
DE DOLLARS
NIVEAU RECORD
DES IMPORTATIONS CHINOISES
EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE

En 2013, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 7 % des exportations mondiales de marchandises et 11 % de celles de produits manufacturés. L'année 2013 a été marquée par une hausse de 3 % de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a chuté de 18 %.

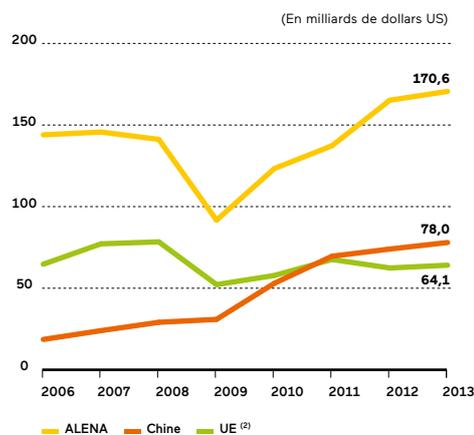
Face à de bas niveaux de marché en ALENA et en Union européenne, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial a continué de baisser, atteignant 59 % en 2012 (64 % en 2007). Si en ALENA et en Europe (hors CEI) cette part se hisse à environ 70 % et même à plus de 80 % en Amérique du Sud, elle atteint à peine plus de 30 % pour l'Asie-Océanie. En 2013, l'Allemagne, avec 237 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de

produits de l'industrie automobile avec une part de près de 18 %. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 152 milliards de dollars, dont 57 vers l'Amérique du Nord (soit 38 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2013 à 14,2 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 13,9 milliards de dollars à destination de l'UE-28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 659 milliards de dollars, dont 61 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 40 milliards d'euros. Elles ont atteint 22 milliards de dollars vers la Russie, 20 milliards vers l'Afrique et 14 milliards vers le Moyen Orient. En se basant

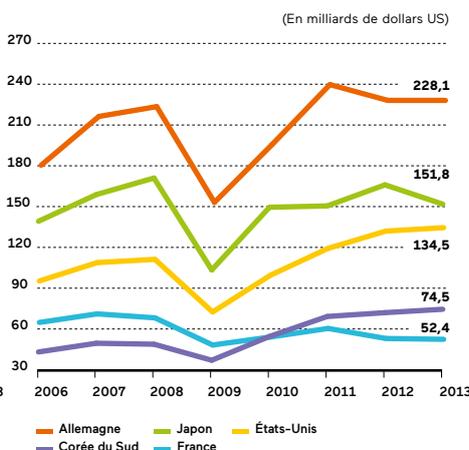
de dollars a laissé la place à un déficit de 9 milliards au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 32 milliards de dollars. L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à 6 milliards de dollars suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à plus de 11. En ne tenant pas compte des échanges intrazone, les importations de l'Union européenne ont, pour la deuxième fois, été dépassées par celles de la Chine (64 vs 78 milliards de dollars en 2013). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées pour la première fois au-dessus de 170 milliards de dollars. Les autres grands pays importateurs de produits automobiles en 2013 ont été la Russie (37 milliards de dollars), l'Australie (28 milliards de dollars) et l'Arabe Saoudite (23 milliards de dollars).

IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES
(hors commerce intra-régional)



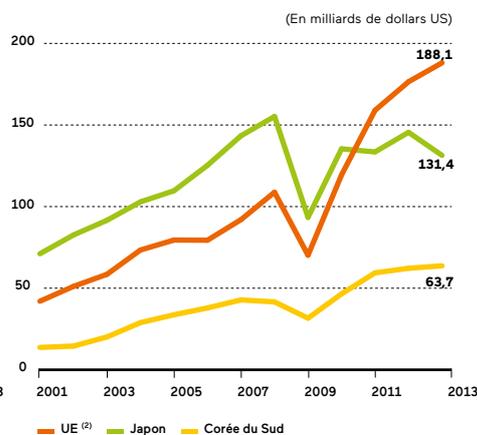
Source : GATT/OMC.

PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



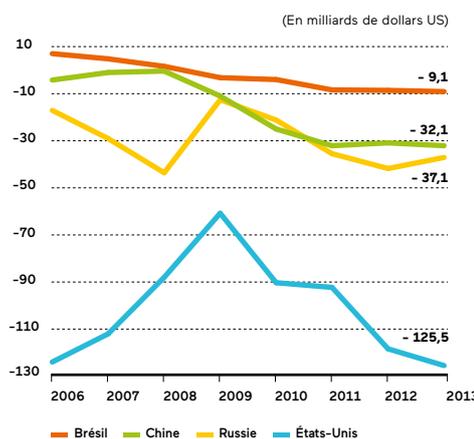
Source : GATT/OMC.

SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



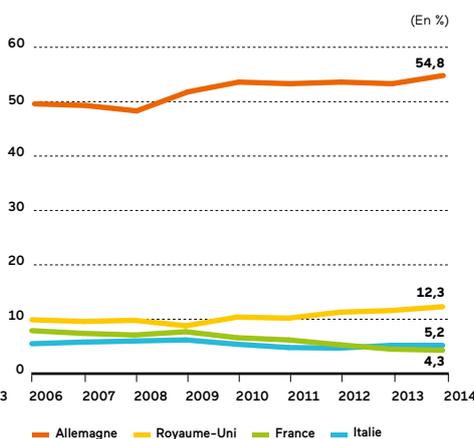
Source : GATT/OMC.

SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



Source : GATT/OMC.

PART DANS LES EXPORTATIONS DE L'UE VERS LE HORS UE - Véhicules routiers (SITC 78)



Source : Eurostat.

sur des données d'Eurostat, plus de la moitié des exportations de l'UE vers le hors UE sont le fait de l'Allemagne (55 % en 2013), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (environ 5 % pour chacun de ces trois pays). La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 52 milliards de dollars (y compris les échanges intra-UE), contre près de 8 % en 2004.

Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 260 milliards de dollars ; suite au rebond de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 126 milliards de dollars, soit un niveau supérieur aux 120 milliards de dollars observés entre 2004 et 2006. Les importations chinoises, + 6 % à 78 milliards de dollars en 2013. Depuis 2005, elles se

sont accrues de 25 % par an. En 2012, les provenances de ces dernières étaient l'UE-28 (56 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (22 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (13 %) et la Corée du Sud (7 %).

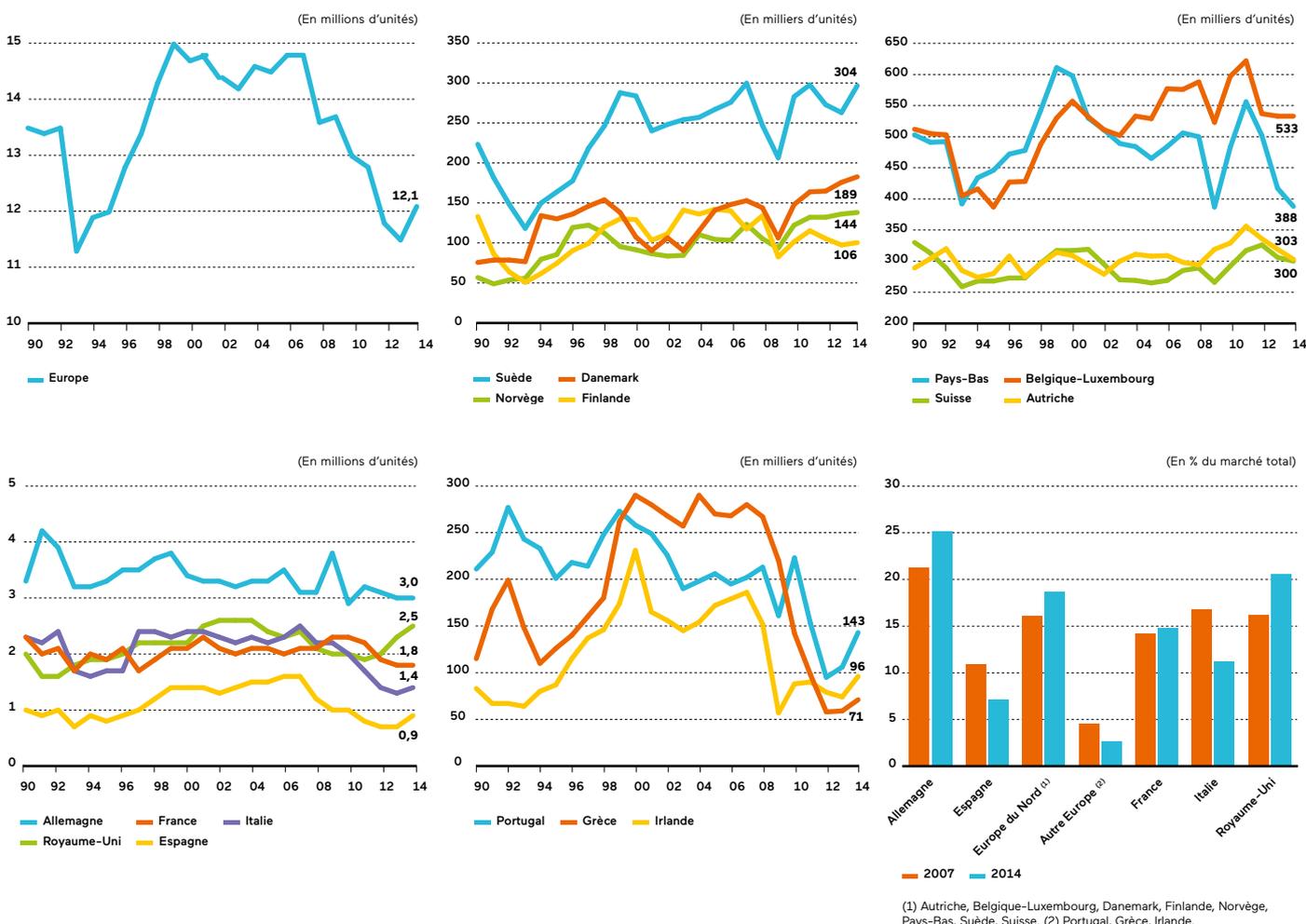
Reflétant l'évolution de leurs ressources pétrolières, les importations se sont vivement développées depuis 2005 en Russie, en Arabie Saoudite et aux Émirats Arabes Unis. Elles progressent respectivement, en moyenne annuelle, de 18 % et de 11 % chacun pour les deux derniers pays. Le niveau bas du marché intérieur italien a impliqué une baisse des importations, le solde automobile est ainsi à nouveau positif.

188
MILLIARDS
DE DOLLARS
EXCÉDENT EN 2013 DE L'UE
EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE

Les immatriculations de voitures particulières neuves par pays

Le marché de l'Europe de l'Ouest (12,1 millions de voitures neuves, soit plus de 90 % du marché européen) a rebondi de 4,8 % en 2014 par rapport à 2013, après quatre années de baisse. Depuis 2007, le recul a atteint 18 %, soit 2,7 millions d'unités. Le marché demeure ainsi pour la septième année consécutive au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures. Les évolutions par zone géographique sont contrastées. L'Europe du Nord, y compris l'Allemagne, a baissé de 4 % depuis l'avant-crise contre une chute de près de 50 % pour l'Europe du Sud (soit 2,2 millions d'unités). Dans cette dernière zone, les reculs en Espagne (-47 %), en Italie (-45 %) et en Grèce (-75 %) ont été très importants. La France se situe dans une zone intermédiaire (-15 %). En 2014, les marchés d'Europe du Nord y compris l'Allemagne et le Royaume-Uni représentent près des deux tiers du marché européen contre un peu plus de la moitié avant la crise. La part des pays de l'Europe du Sud (Italie, Espagne, Portugal et Grèce) s'élève désormais à un cinquième du marché européen contre le tiers avant la crise.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



+ 10 POINTS

HAUSSE DE LA PART DE L'EUROPE DU NORD SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'EUROPE OCCIDENTALE DEPUIS 2007

Le marché de l'Europe de l'Ouest 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.

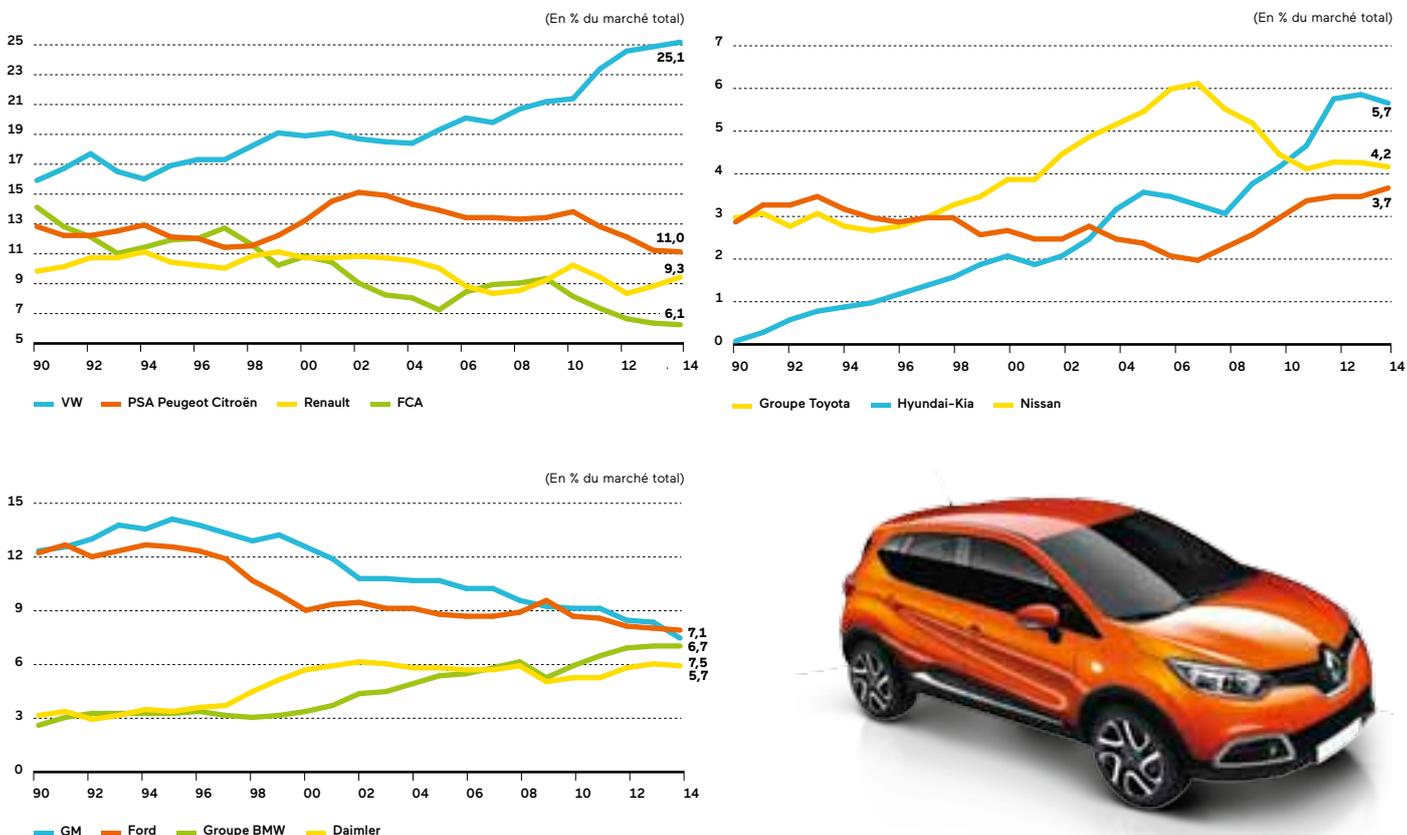
Le marché a connu deux fortes crises en 1993, -16 % soit -2,2 millions d'unités, et à partir du dernier quadrimestre 2008, -8 % soit 1,2 million d'unités. Les politiques de soutien ont lissé la demande en 2009.

Cependant, si la crise de 1993 a frappé tous les pays européens qui se sont tous redressés par la suite dans la deuxième partie des années 1990, celle de 2008 a eu des effets très contrastés entre l'Europe du Nord et celle du Sud.

Les immatriculations de voitures particulières neuves par groupe

En 2014, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a rebondi de 0,5 point, après trois années de baisse, pour s'établir à 20 %. Dans un contexte très concurrentiel, les difficultés des marchés français et d'Europe du Sud, où ils sont très présents, et qui ne représentent plus que le cinquième du marché contre le tiers avant la crise, continuent de peser fortement. Les constructeurs français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur Renault (7 % de part de marché) et Dacia (2 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5 % du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais trois marques : Peugeot (6 %), Citroën (4 %) et, depuis 2009, DS (1 %). Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules ont détenu environ 6 % du marché ou plus. Les parts de marché des constructeurs Volkswagen et Nissan progressent.

PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2015. Lire en page 66 pour les définitions des groupes.

Depuis 1999, le groupe Volkswagen (VW) avec ses quatre principales marques a conforté ses positions et dépassé le seuil des 20 % de part de marché. Bénéficiant d'un marché allemand en hausse, il a atteint à nouveau un niveau record de 25 % en 2014.

La pénétration des groupes français Renault et PSA Peugeot Citroën (20 % au total) a rebondi mais demeure au-dessous du niveau de 2007. Elle dépassait 25 % entre 2001 et 2003, période plus favorable où les marchés français et d'Europe du Sud pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest contre 35 % en 2014. La part de la marque Dacia progresse et celle de DS émerge. La pénétration du groupe General Motors (GM) a été de 7,1 %, soit une baisse de 0,7 point. Les parts de marché de ses marques, Opel et Chevrolet, s'établissaient respectivement à 6,8 % et 0,3 % (cette dernière marque quitte le marché européen suite à une décision du groupe fin 2013). En 2014, la part de marché de Ford s'est élevée à 7,5 %. Au milieu des années

1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à environ 12 % chacun. Le groupe Fiat inclut désormais les marques du groupe Chrysler. Il est quasi stable à 6,1 % de pénétration; elle était à près de 13 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2014, 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 5,7 % de part de marché. BMW, y compris la marque Mini, a poursuivi son affermissement en demeurant au sommet atteint l'année précédente (6,7 %).

La pénétration du groupe Toyota, en hausse continue de 1995 à 2007, avait diminué par la suite. Depuis, elle a atteint un palier autour de 4,3 %. La pénétration du groupe Hyundai-Kia se consolide. Sa part de marché, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, s'est élevée à 5,7 % en 2014.

20%
PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES VENDUES EN EUROPE DE L'OUEST PRODUITES PAR UN GROUPE FRANÇAIS



Le classement par gamme en 2014

Les constructeurs français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant une cinquantaine de modèles en 2014 contre 27 en 2000. Ces dernières années, ils ont développé leur offre sur la gamme des tout-terrain tout-chemin (C4-Cactus, 2008, Captur, Kadjar) et ont renouvelé leur offre notamment sur les gammes inférieures (C1, 108, 308, Clio, Sandero).

| Groupes | Marques | Gammes économique et inférieure | Gamme moyenne inférieure | Gamme moyenne supérieure | Gammes supérieure et luxe |
|---------------------|---------------|---|--|---------------------------------------|---|
| PSA PEUGEOT CITROËN | CITROËN | C-Zéro, C1, C3, C4-Cactus, Nemo, Berlingo | C4, C4 Air Cross, Jumpy, Jumper | C5 | C8 |
| | DS | DS3 | DS4 | DS5 | |
| | PEUGEOT | i0n, 107, 108, 207, 208, 2008, Bipper, Partner | 308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Boxer | 508 | 807 |
| GROUPE RENAULT | RENAULT | Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE | Mégane, Fluence, Master | Laguna, Trafic, Kadjar, Koleos | Espace, Latitude |
| | DACIA | Logan, Sandero, Duster, Dokker | Lodgy | | |
| BMW | BMW | i3 | Série 1, Série 2 | Série 4, X1 | Séries 3, 5, 6, 7, X3, X4, X5, X6, Z4, i8 |
| | MINI | Mini | | | |
| DAIMLER | MERCEDES | Citan | Classes A, B, CLA, Vito | GLA, Viano | Classes C, E, S, CL, SL, CLS, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML |
| | SMART | Fortwo, Forfour | | | |
| FIAT | ALFA ROMEO | Mito | Guiletta | | 4C |
| | CHRYSLER-JEEP | Renegade | | Wrangler, Compass, Cherokee | Grand Cherokee |
| | FIAT | Panda, 500, Punto, Sedici, Fiorino, Doblo, | Bravo, Scudo, Ducato | Freemont | |
| | LANCIA | Ypsilon | Delta | | Thema, Flavia, Voyager |
| FORD EUROPE | FORD | Ka, Fiesta, B-Max, T. Courier, T. Connect, Ecosport | Focus, (Grand) C-Max, Kuga, Transit, T. Custom | Mondeo | Mustang, Galaxy, S-Max |
| GEELY | VOLVO | | C30 | S40, V40, V50 | S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC90 |
| GM EUROPE | OPEL | Agila, Corsa, Adam, Meriva, Combo, Mokka | Astra, Ampera, Zafira, Movano | Cascada, Insignia, Antara, Vivaro | |
| HONDA | HONDA | Jazz | Civic, CR-Z, Insight | Accord, CR-V | |
| HYUNDAI | HYUNDAI | I10, I20, IX20 | I30, Veloster, Elantra, H-1 | IX 35, I40, Santa Fe | Genesis |
| | KIA | Picanto, Soul, Venga | Rio, Cee'd, Carens | Optima, Sportage | Sorento |
| MAZDA | MAZDA | 2 | 3, 5, MX5, CX-5 | 6 | |
| MITSUBISHI | MITSUBISHI | i-MiEV, Colt | Lancer, Spacestar, ASX | Outlander | Pajero |
| NISSAN | NISSAN | Pixo, Micra, Note, Juke | Leaf, Pulsar, Primastar, NV200 | Qashqai, X-Trail | 370Z, Murano, Pathfinder, GT-R, NV400 |
| SUBARU | SUBARU | Trezia | | Impreza, Legacy, Forester | BRZ |
| SUZUKI | SUZUKI | Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny | | Grand Vitara | |
| GROUPE TATA | JAGUAR | | | | XF, XJ, XK, F-TYPE |
| | LAND ROVER | | | Freelander, RR Evoque, Defender | Discovery, Range Rover |
| TOYOTA | LEXUS | | CT 200 H | | GS, IS, LS, RX, NX |
| | TOYOTA | IQ, Aygo, Yaris, Verso-S, Urban Cruiser | Verso, Auris, Corolla | Avensis, Prius, RAV4 | GT86, Land Cruiser |
| GROUPE VOLKSWAGEN | AUDI | A1, S1 | A3, S3 | A4, A5, TT, Q3, RS4, RS5 | A6, A7, A8, R8, Q5, Q7, RS6, RS7 |
| | PORSCHE | | | | 911, Boxster, Cayman, Macan, Cayenne, Panamera |
| | SEAT | Mii, Ibiza | Leon, Altea | Toledo, Exeo | Alhambra |
| | SKODA | Citigo, Roomster, Yeti | Fabia, Rapid | Octavia | Superb |
| | VOLKSWAGEN | Up!, Polo, Caddy | Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos, Crafter | Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter | Sharan, Phaeton, Touareg |

Source: CCFA.

51 et 89
MODÈLES
ET VARIANTES
 DE CARROSSERIES PROPOSÉS PAR
 LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



La ventilation et le classement des modèles

Sur les 16 modèles les plus vendus en Europe en 2014, six sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2014

(En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays)

| | Gamme inférieure | Gamme moyenne inférieure | Gamme moyenne supérieure | Gamme supérieure | Divers |
|---------------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------|------------------|----------|
| Allemagne | 30 | 34 | 18 | 17 | 1 |
| Autriche | 34 | 34 | 19 | 13 | 0 |
| Belgique | 38 | 31 | 18 | 13 | 0 |
| Danemark | 57 | 25 | 12 | 6 | 0 |
| Espagne | 38 | 38 | 18 | 7 | 0 |
| Finlande | 20 | 34 | 29 | 16 | 1 |
| France | 54 | 30 | 11 | 5 | 0 |
| Grèce | 61 | 24 | 12 | 3 | 0 |
| Irlande | 28 | 33 | 29 | 9 | 0 |
| Italie | 63 | 19 | 12 | 6 | 0 |
| Luxembourg | 30 | 32 | 19 | 19 | 0 |
| Pays-Bas | 47 | 28 | 16 | 9 | 0 |
| Portugal | 44 | 33 | 13 | 10 | 0 |
| Royaume-Uni | 43 | 27 | 17 | 13 | 0 |
| Suède | 18 | 27 | 25 | 29 | 1 |
| Union européenne 15 pays | 42 | 30 | 16 | 12 | 0 |
| Norvège | 22 | 32 | 28 | 18 | 0 |
| Suisse | 31 | 28 | 22 | 17 | 2 |
| Ensemble 17 pays | 42 | 30 | 17 | 12 | 0 |

| | Berlines | Breaks | Coupés | Cabriolets | Monospaces | Autres |
|---------------------------------|-----------|-----------|----------|------------|------------|-----------|
| Allemagne | 42 | 19 | 2 | 2 | 12 | 23 |
| Autriche | 40 | 16 | 1 | 1 | 16 | 25 |
| Belgique | 44 | 15 | 1 | 1 | 17 | 22 |
| Danemark | 64 | 16 | 0 | 0 | 8 | 10 |
| Espagne | 58 | 5 | 1 | 0 | 12 | 23 |
| Finlande | 43 | 29 | 0 | 0 | 7 | 21 |
| France | 53 | 7 | 1 | 1 | 15 | 24 |
| Grèce | 82 | 1 | 0 | 0 | 5 | 13 |
| Irlande | 65 | 5 | 1 | 0 | 6 | 23 |
| Italie | 57 | 7 | 1 | 0 | 13 | 22 |
| Luxembourg | 43 | 11 | 3 | 2 | 13 | 29 |
| Pays-Bas | 56 | 20 | 0 | 1 | 8 | 15 |
| Portugal | 58 | 20 | 1 | 1 | 6 | 14 |
| Royaume-Uni | 59 | 7 | 2 | 2 | 10 | 21 |
| Suède | 32 | 37 | 0 | 0 | 5 | 25 |
| Union européenne 15 pays | 51 | 12 | 1 | 1 | 12 | 22 |
| Norvège | 42 | 22 | 0 | 0 | 5 | 31 |
| Suisse | 40 | 15 | 2 | 2 | 11 | 31 |
| Ensemble 17 pays | 51 | 12 | 1 | 1 | 12 | 22 |

Source: CCFA.

En 2014, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 16 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient en 2014 à 32 % contre plus de 40 % en 2000. Sur la gamme inférieure, les constructeurs français qui proposaient huit modèles en offre désormais plus d'une quarantaine. En Europe, 72 % des voitures immatriculées neuves appartiennent aux gammes inférieure et moyenne inférieure. L'établissement de fiscalités à l'achat prenant plus en compte l'environnement ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure. Suite à la fin des systèmes de primes à la casse, cette part s'est réduite de plus de deux points en 2011 avant de se rapprocher en 2014 de son niveau de l'année 2000 (73 %).

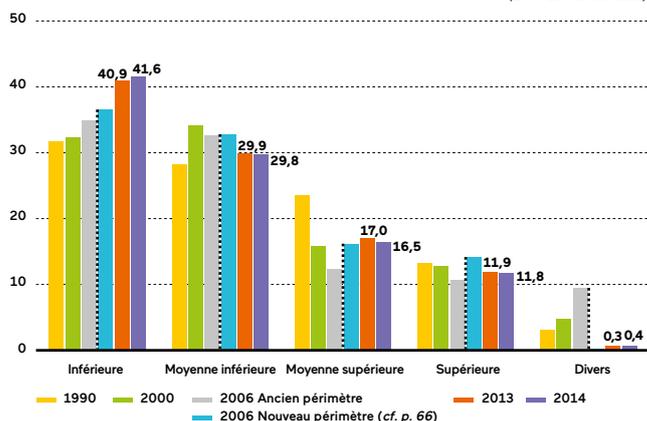
Au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure plus riche en versions monospaces. La part des berlines, toujours dominante a régressé ces dernières années au profit de celle des breaks, des

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 avait infléchi cette tendance jusqu'en 2009. En 2014, la catégorie « Autres » continue de bénéficier du développement des SUV dans la gamme inférieure (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.) : elle a progressé de près de trois points et représente désormais 22 % du marché (13 % en 2010).

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 ont retrouvé des parts de marché plus conformes à la structure de longue période (35 %).

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

(En % du marché total)



CLASSEMENT DES 16 PREMIERS MODÈLES EN 2014

| Modèles | Rang | Pénétration |
|-----------------|------|-------------|
| Volkswagen Golf | 1 | 4,6 % |
| Ford Fiesta | 2 | 2,4 % |
| Ford Focus | 3 | 2,4 % |
| Renault Clio | 4 | 2,4 % |
| Volkswagen Polo | 5 | 2,2 % |
| Fiat 500 | 6 | 2,2 % |
| Opel Corsa | 7 | 1,9 % |
| Renault Mégane | 8 | 1,9 % |
| Peugeot 207-208 | 9 | 1,8 % |
| Audi A3 | 10 | 1,6 % |
| Nissan Qashqai | 11 | 1,6 % |
| Citroën C3 | 12 | 1,4 % |
| Citroën C4 | 13 | 1,4 % |
| BMW Série 3 | 14 | 1,3 % |
| Opel Astra | 15 | 1,3 % |
| Renault Captur | 16 | 1,3 % |
| Peugeot 308 | | 1,3 % |
| Peugeot 2008 | | 1,1 % |
| Dacia Sandero | | 1,1 % |
| Dacia Duster | | 0,9 % |
| Renault Twingo | | 0,7 % |
| Peugeot 3008 | | 0,6 % |
| Citroën C1 | | 0,4 % |
| Citroën DS3 | | 0,4 % |
| Peugeot 508 | | 0,3 % |

Source: CCFA.

8 des 16
MODÈLES
LES PLUS VENDUS EN
EUROPE ÉTAIENT DE GAMME
INFÉRIEURE EN 2014

Les caractéristiques techniques des voitures neuves

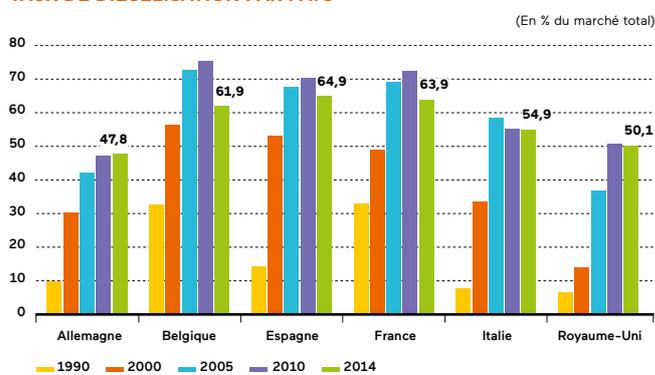
Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscille autour de 50 %. En 2014, elle est quasi stable à 53 % en repli de 3 points par rapport au record de 2011. Sur ce marché de 6,4 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 23 % en 2014 (28 % en 2010), soit environ 1,5 million de voitures diesel neuves, contre autour de 17 % sur l'ensemble des autres énergies. Le volume des voitures diesel représente 60 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2014

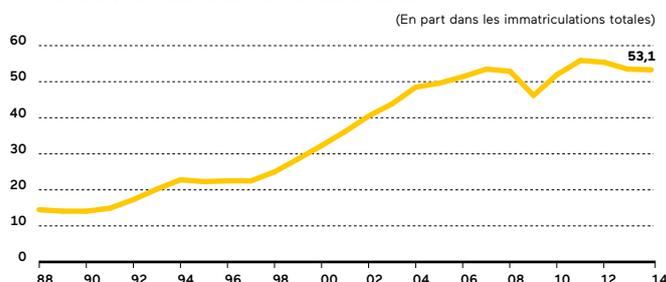
| | Cylindrée moyenne cm ³ | Puissance moyenne kW | 4X4 % | Diesel % |
|---------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------|-------------|
| Allemagne | 1 718 | 102 | 15,8 | 47,8 |
| Autriche | 1 637 | 89 | 21,2 | 56,8 |
| Belgique | 1 593 | 86 | 6,8 | 61,9 |
| Danemark | 1 369 | 74 | 1,9 | 31,7 |
| Espagne | 1 578 | 84 | 6,2 | 64,9 |
| Finlande | 1 631 | 97 | 16,9 | 38,9 |
| France | 1 519 | 81 | 6,6 | 63,9 |
| Grèce | 1 383 | | 2,7 | 63,5 |
| Irlande | 1 583 | 81 | 4,9 | 73,2 |
| Italie | 1 479 | 76 | 9,8 | 54,9 |
| Luxembourg | 1 858 | 112 | 23,0 | 72,0 |
| Pays-Bas | 1 431 | 83 | 5,8 | 27,1 |
| Portugal | 1 516 | 81 | 2,1 | 71,2 |
| Royaume-Uni | 1 643 | 95 | 11,7 | 50,1 |
| Suède | 1 783 | 106 | 31,3 | 58,9 |
| Union européenne 15 pays | 1 606 | 90 | 11,4 | 53,6 |
| Norvège | 1 738 | 96 | 32,4 | 48,7 |
| Suisse | 1 813 | 116 | 37,5 | 37,0 |
| Ensemble 17 pays | 1 613 | 91 | 12,3 | 53,1 |

Source: CCFA.

TAUX DE DIÉSÉLISATION PAR PAYS



MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



- 127 CM³
BAISSE ENTRE 2007 ET 2014
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 2014, les tendances se poursuivent: la cylindrée a de nouveau baissé (- 8 cm³) et la puissance augmente toujours (+ 1 kW). La part des 4x4 a progressé pour la cinquième année consécutive (+ 0,3 point); elle s'est établie à 12 % du marché européen, soit 1,5 million d'unités, contre 8 % en 2009. 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'est élevée à

16 %, soit une légère hausse par rapport à 2013, mais elle a surtout augmenté de plus de 5 points par rapport à 2007. La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays. En Europe, sur un marché en hausse en 2014, la part des ventes de voitures diesel est quasi stable à 53 %; globalement, leur progression en volume s'élevait à près de 280 000 unités. En Belgique, en Espagne, en France, en Irlande, au Luxembourg et au Portugal, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées restent des voitures diesel. La part du diesel a augmenté en Italie (+ 1,1 point à 55 %) et en Allemagne (+ 0,3 point à 47 %).

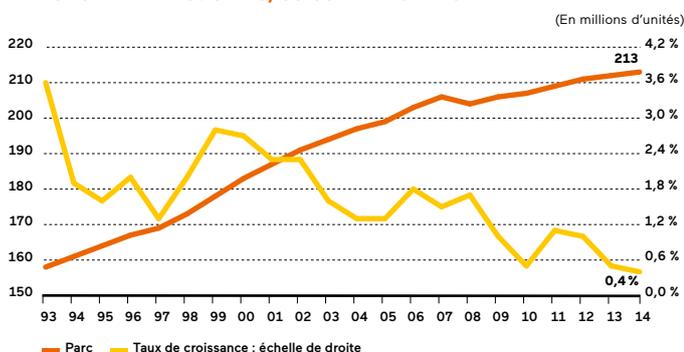
À la suite d'un changement de fiscalité, les pays scandinaves traditionnellement peu diésélisés se sont équipés pour atteindre des niveaux très élevés en 2012 (environ les deux tiers du marché pour la Norvège et la Suède). Mais, ils ont fléchi depuis d'environ 9 points.

Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, à un rythme légèrement inférieur à celui des trois dernières années; elle s'est élevée à 40 % en 2014, en hausse d'un point.

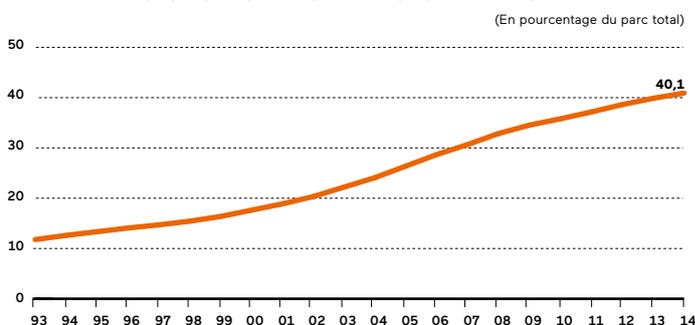
Le parc de voitures particulières en Europe

En Europe occidentale, le parc a augmenté de +0,4 % au 1^{er} janvier 2014, reflétant une situation très différenciée entre les baisses observées dans les pays d'Europe du Sud et des hausses supérieures à la moyenne européenne en Europe du Nord, la France se situant juste en dessous de celle-ci. 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 : près de 4 % contre 5 à 7 % entre 2005 et 2009. La demande à moindre coût reste majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. En 2013, cette zone représente 19 % du parc européen contre 15 % en 2005. 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 pendant cinq années consécutives, avant de se stabiliser à 40 %, 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 un peu plus de 60 %.

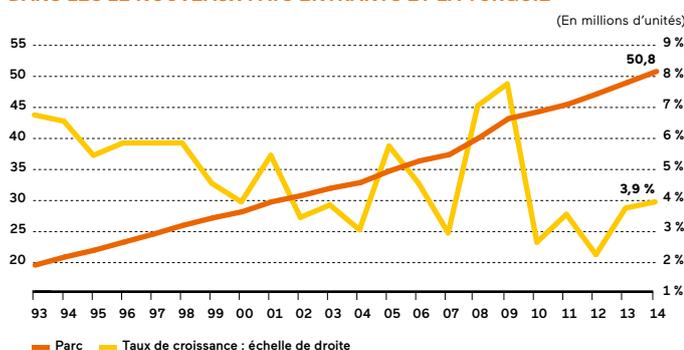
EN EUROPE 17 PAYS : UE-15, SUISSE ET NORVÈGE



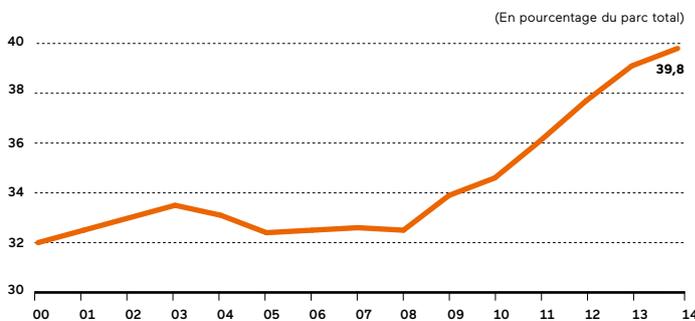
PART DE LA MOTORISATION DIESEL EN EUROPE 17 PAYS



DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE



PART DES PLUS DE 10 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 1^{er} janvier 2014, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 213 millions. 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 dans tous les pays d'Europe du Sud : Espagne (-1 %), Grèce (-0,8 %), Portugal (-0,4 %) et Italie (-0,3 %). En France (+0,2 %) la croissance a été modérée, alors qu'elle était plus élevée au Royaume-Uni (+1,4 %) et en Allemagne (+1,0 %).

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 40 % au 1^{er} janvier 2014. Dans cinq pays, cette motorisation est majoritaire : Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, cette part, bien qu'en croissance, est moins élevée en Alle-

magne (30 %) ou au Royaume-Uni (34 %) alors qu'elle est légèrement supérieure à la moyenne en Italie (40 %). Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est contrastée. Le parc a diminué en Slovaquie (-0,2 %) après une stabilité l'année précédente. Le rebond s'est accentué (+1,8 %) en Hongrie après une reprise en 2012 qui succédait à trois années de baisse d'au moins 1 %. La croissance a été supérieure à 4 % en Roumanie et à 3 % en Pologne. En Croatie, pays membre de l'Union européenne depuis juillet 2013, le parc a légèrement progressé après sa forte baisse (-5 %) l'année précédente mais demeure proche de son niveau de 2007. Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 28 % en progression de près de deux points par an depuis plusieurs années.

40%

PART DES PLUS DE 10 ANS DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2014



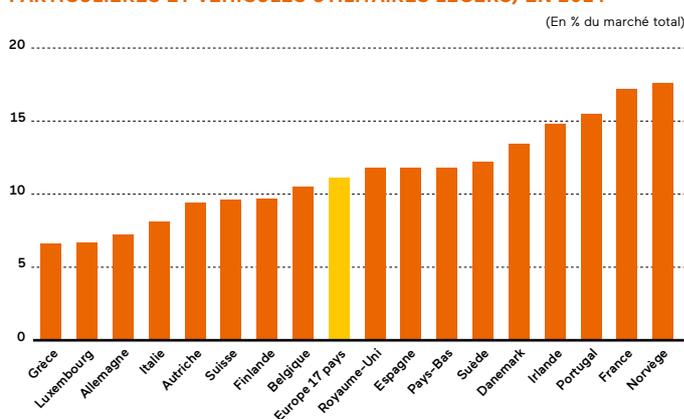
Les véhicules utilitaires légers neufs en Europe

Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, oscille depuis autour de 1,5 million d'unités, soit une chute d'environ 600 000 unités par rapport au niveau record de 2007. Entre 2007 et 2014, les marchés de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont en légère baisse (respectivement -6 000 et -18 000 véhicules). Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de -89 000 pour la France à -162 000 pour l'Espagne en passant par -118 000 pour l'Italie. En Europe du Sud, y compris la France, représente 55 % du marché européen contre 42 % en 2007. En 2014, les ventes de marque française ont progressé de 9 % à 542 000 unités; elles ont occupé 36 % du marché. Présents sur tous les segments et grâce à la progression de leur pénétration dans certains pays (+3 points au Royaume-Uni), les constructeurs français ont pu maintenir leur part de marché à un niveau élevé, supérieur de plus de 3 points à celui observé en 2007.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)



PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) EN 2014

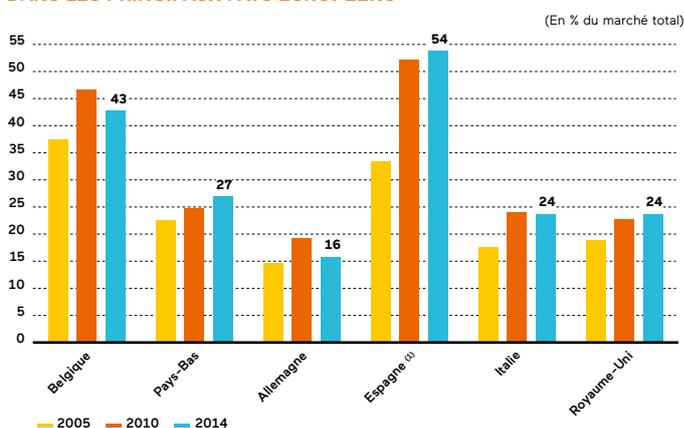


PÉNÉTRATION FRANÇAISE



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne (lire les notes de la page 66).

PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



36%

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2014

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 7 % en Grèce à 19 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 18 % en 2014. 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 conser-

vées 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 2014, cinq des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Berlingo, Kangoo, Partner, Master, Trafic). En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2014. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 16 et 24 %, en progression par rapport à l'année 2005. La France demeure toujours le premier marché européen (372 000 unités) devant le Royaume-Uni (330 000 unités), l'Allemagne (234 000 unités), l'Italie (119 000 unités) et l'Espagne (114 000 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 2014. Il s'est élevé à 232 000 unités en baisse de 34 % par rapport à 2008 soit 119 000 unités en moins. À partir de 2003, le marché était en phase de hausse avant de plafonner à un niveau record (plus de 350 000 véhicules) en 2007-2008, puis de chuter en 2009. Contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 est beaucoup plus durable. Quant à la production européenne, elle a diminué de 10 % à 380 000 unités par rapport à l'année précédente. La grave crise de 2009 avait succédé 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. Depuis, de fortes variations, à la hausse ou à la baisse, ont lieu chaque année. La production est désormais au même niveau qu'en 2003.

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

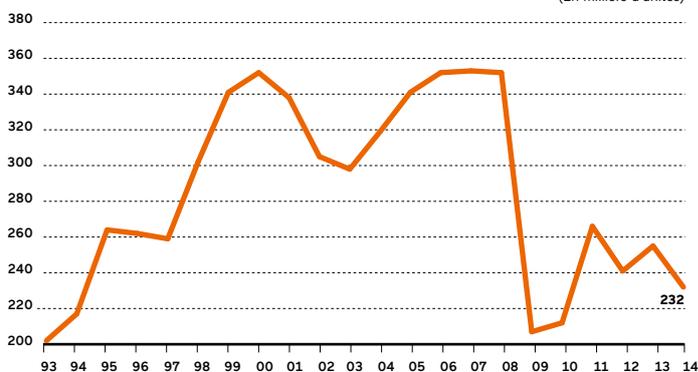
(En milliers d'unités)

| | 2004 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2013 |
|--|------------|------------|------------|---------------------|
| Immatriculations de véhicules industriels neufs | | | | |
| de 5,1 t à 15,9 t | 86 | 55 | 45 | |
| 16 t et plus | 234 | 199 | 187 | |
| TOTAL | 319 | 255 | 232 | |
| Production de véhicules industriels | | | | |
| de 5,1 t à 15,9 t | 108 | - | - | - |
| 16 t et plus | 324 | - | - | - |
| TOTAL | 432 | 420 | 380 | - 10 % |

Source : CCFa.

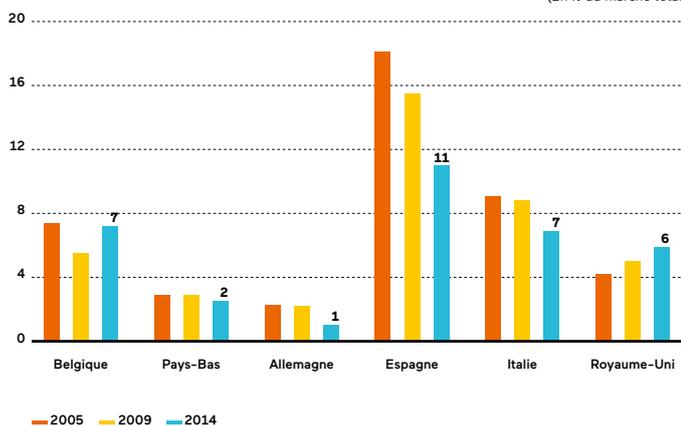
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE

(En milliers d'unités)



PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

(En % du marché total)



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE

(En % du marché total)



-9%

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2014

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 reprend plus difficilement après la dernière crise que dans les années 1990 ; en 2014, cinq ans après, le marché est supérieur de 12 % contre 50 % en 1998.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (81 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers.

Le développement international de Renault Trucks a été affecté par la chute des marchés d'Europe du Sud. Le poids de cette zone en Europe de l'Ouest hors France est passé de 24 % à 13 % entre 2007 et 2014. La pénétration européenne, hors France, du constructeur (3 %) est aussi en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations ont diminué et sa pénétration en Europe s'élevé à 8 %.

Les constructeurs français dans les pays de l'élargissement

En 2014, la production de véhicules a progressé (+ 6,4 % à 3,6 millions de véhicules) et s'est établie à un niveau record en dépassant ceux des deux années précédentes. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 13 % à un million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,6 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs est très en deçà de son niveau de 2007 (- 33%).

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 et en République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays) ; Renault en Slovénie et, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia. Cette présence favorise les ventes locales qui devraient croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1000 habitants) en comparaison de 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

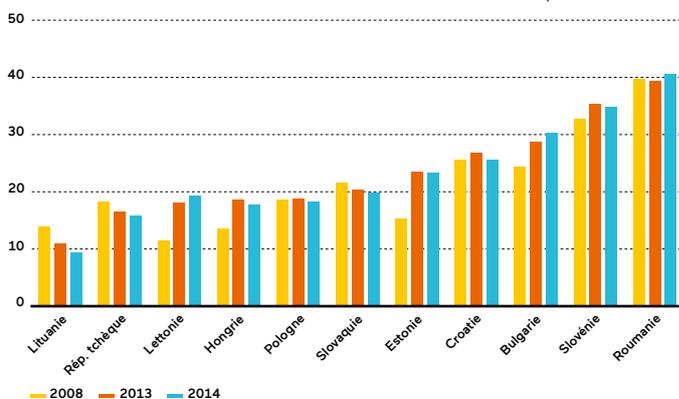
(En milliers d'unités)

| | 2013 | 2014 | Variation |
|--|-------|-------|-----------|
| Production de véhicules | | | |
| Voitures particulières | 3 297 | 3 515 | 6,6 % |
| Véhicules utilitaires légers | } 119 | 120 | 1,4 % |
| Véhicules industriels | | | |
| Immatriculations de véhicules neufs | | | |
| Voitures particulières | 776 | 885 | 14,0 % |
| Véhicules utilitaires légers | 103 | 118 | 14,6 % |
| Véhicules industriels | 48,1 | 46,6 | -3,1 % |

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

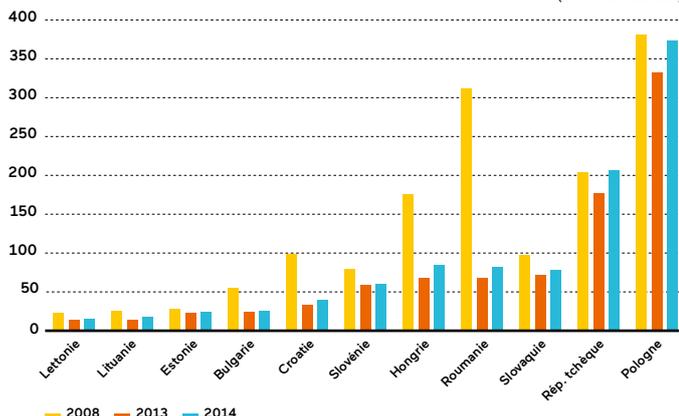
PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS

(En % du marché total)



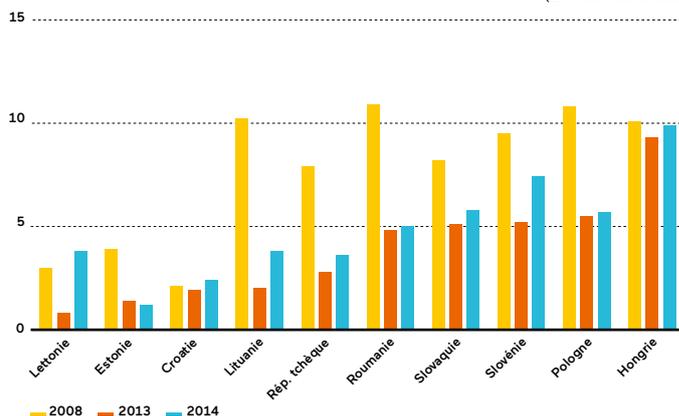
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)

(En milliers d'unités)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS

(En % du marché total)



1 sur 5
VÉHICULES
LÉGERS NEUFS VENDUS
DANS LES PRINCIPAUX
PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT
PROVIENT D'UN GROUPE
FRANÇAIS

Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure de marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement, tel n'est pas le cas des nouveaux et futurs pays de l'élargissement et de ceux environnants, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important. Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit 3,6 millions de véhicules en 2014. Leur activité a progressé à l'image de celle de l'Europe occidentale suite au rebond du marché européen.

En 2014, la production est supérieure pour la sixième année consécutive 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. Le déséquilibre perdure depuis la crise de 2009.

En 2014, le marché des véhicules neufs a rebondi à un million d'unités après être resté stable l'année précédente. Les ventes

ont augmenté dans l'ensemble des pays et plus nettement, à l'exception de la Slovaquie, dans les pays ayant subi une baisse en 2013 (Croatie, Roumanie et République tchèque).



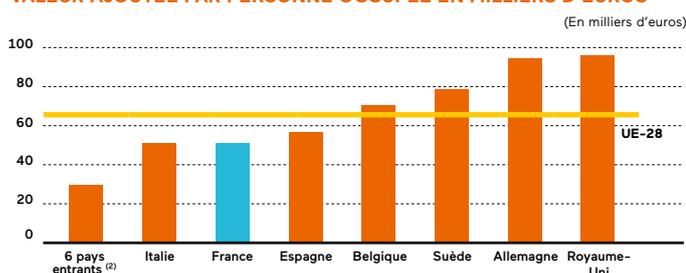
L'industrie automobile dans l'Union européenne

En 2012, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,3 millions de personnes, dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. Depuis 2005, à périmètre comparable en termes d'activité, les effectifs ont évolué de manière divergente avec une diminution d'environ 270 000 personnes en Europe de l'Ouest (on note une tendance à la stabilisation par rapport à l'année précédente) contre une hausse de 110 000 dans les nouveaux États membres. La valeur ajoutée par personne occupée variait de 30 000 euros dans les six pays entrants à 94 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 51 000 euros, chiffre inférieur à la moyenne européenne (66 000 euros) en raison du bas niveau de production. Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 15 000 euros dans les six pays entrants à 70 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ un à cinq; en France, elles atteignaient 54 000 euros, se situant au-dessus de la moyenne européenne (47 000 euros).

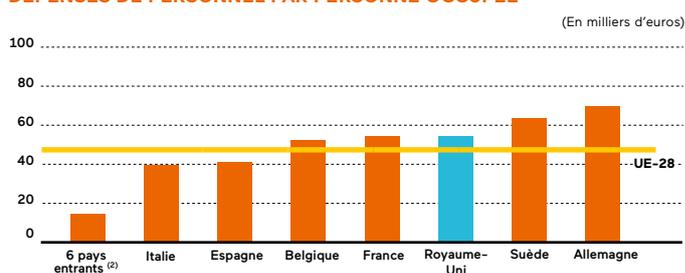
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE - 28 PAYS EN 2012 ⁽¹⁾

| | Unités | Union européenne (28 pays) | Allemagne | France | 6 pays entrants ⁽²⁾ | Royaume-Uni | Espagne | Italie | Suède | Belgique |
|---|---------------------------|----------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Personnel occupé | Milliers | 2 291 | 813 | 244 | 575 | 135 | 135 | 163 | 67 | 38 |
| dont construction de véhicules automobiles | Milliers | 1 037 | 495 | 137 | 137 | 68 | 60 | 60 | 44 | 21 |
| dont fabrication de carrosseries et remorques | Milliers | 156 | 43 | 24 | - | 17 | 9 | 12 | 4 | 5 |
| dont fabrication d'équipements automobiles | Milliers | 1 098 | 274 | 83 | 438 | 51 | 65 | 91 | 19 | 12 |
| Chiffre d'affaires | Millions d'euros | 846 839 | 385 095 | 102 076 | 106 402 | 68 618 | 48 429 | 53 333 | 32 710 | 18 072 |
| Production | Millions d'euros | 711 741 | 325 127 | 59 455 | 102 696 | 62 758 | 45 678 | 44 427 | 23 469 | 17 495 |
| Production/Chiffre d'affaires | % | 84,0 | 84,4 | 58,2 | 96,5 | 91,5 | 94,3 | 83,3 | 71,7 | 96,8 |
| Valeur ajoutée (au coût des facteurs) | Millions d'euros | 150 213 | 76 649 | 12 460 | 17 055 | 12 997 | 7 638 | 8 322 | 5 253 | 2 709 |
| Valeur ajoutée/Production | % | 21,1 | 23,6 | 21,0 | 16,6 | 20,7 | 16,7 | 18,7 | 22,4 | 15,5 |
| Valeur ajoutée par personne occupée | Milliers d'euros | 65,6 | 94,3 | 51,1 | 29,7 | 96,2 | 56,7 | 51,1 | 78,6 | 70,5 |
| | Base 100: 6 pays entrants | 221 | 318 | 172 | 100 | 324 | 191 | 172 | 265 | 238 |
| Achats de biens et de services | Millions d'euros | 699 540 | 307 828 | 88 425 | 90 265 | 55 540 | 42 259 | 46 582 | 27 641 | 15 531 |
| Part des achats dans la production | % | 98,3 | 94,7 | 148,7 | 87,9 | 88,5 | 92,5 | 104,9 | 117,8 | 88,8 |
| Dépenses de personnel | Millions d'euros | 108 637 | 56 763 | 13 210 | 8 515 | 7 320 | 5 561 | 6 444 | 4 250 | 2 018 |
| Dépenses par personne occupée | Milliers d'euros | 47,4 | 69,9 | 54,2 | 14,8 | 54,2 | 41,3 | 39,6 | 63,6 | 52,5 |
| | Base 100: 6 pays entrants | 320 | 472 | 366 | 100 | 366 | 279 | 267 | 429 | 355 |
| Excédent Brut d'Exploitation (EBE) | Millions d'euros | 41 576 | 19 885 | -750 | 8 595 | 5 677 | 2 077 | 1 878 | 1 003 | 692 |
| EBE/VA | % | 27,7 | 25,9 | -6,0 | 50,4 | 43,7 | 27,2 | 22,6 | 19,1 | 25,5 |

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN MILLIERS D'EUROS



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) 6 principaux nouveaux entrants: Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie: les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.
Sources: Eurostat et estimations CCFEA.

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 2012. L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 11 % contre une moyenne d'environ 6 % 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 %. Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en termes de structure et de coûts salariaux.

En Allemagne et en Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, 56 % en France, alors que cette part s'établissait à environ 24 % dans les six pays entrants. Elle était comprise entre 37 % et 50 % en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à environ 30 % en France contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissant à environ 22 %.

- 270 000 PERSONNES

BAISSE DES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN EUROPE DE L'OUEST ENTRE 2005 ET 2012

Les constructeurs français d'automobiles en 2014

PSA Peugeot Citroën: www.psa.fr

En 2014, dans un contexte de hausse du marché mondial et de légère reprise du marché socle par rapport à un niveau bas, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont augmenté de 4,3 %. La croissance est plus vive en Europe (+ 8 %) où le groupe occupe toujours la deuxième place (VP + VUL). En dehors de cette zone, le constructeur a atteint un nouveau niveau record en Chine (734 000 unités). La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En Chine, le groupe coopère avec Dongfeng Motor, avec lequel il développe un partenariat stratégique et projette la construction d'une quatrième usine, ainsi que China Changan Automobile Group. PSA et General Motors poursuivent leur coopération en Europe pour le développement de deux véhicules sur des plateformes communes et d'un nouveau modèle de véhicule utilitaire léger à partir de plateformes du groupe français.

Le groupe PSA Peugeot Citroën s'appuie sur un effectif d'environ 190 000 personnes dans le monde, dont 84 000 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. page 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 vitesses) qui emploient jusqu'à plusieurs milliers de personnes. Dans le domaine technologique, le groupe a trois objectifs prioritaires: le développement de technologies réduisant la consommation et les émissions polluantes (voiture 2 l aux 100 km, hybridation), le véhicule connecté autonome (introduction de la délégation de conduite) et la technologie au service de l'attractivité des marques. En 2014, le groupe a lancé le plan « Back in the race » visant quatre objectifs: Peugeot, Citroën et DS, trois marques reconnues dans le monde, un plan produit mondial concentré, une croissance rentable à l'international et une modernisation au service de la compétitivité notamment en Europe. Le groupe avait aussi prévu une nouvelle organisation en 2013 avec une mise en place à partir de 2014 visant à participer au redressement de l'entreprise et maintenir les bases industrielles et technologiques du groupe en France.

Renault: www.renault.com

Les ventes mondiales de Renault ont augmenté de 3,2 % en raison de la reprise du marché européen. La marque Renault occupe la troisième place sur le marché des véhicules légers en Europe. Les ventes hors Europe ont représenté 46 % des ventes contre 50 % l'année précédente suite au ralentissement des marchés émergents. La coopération entamée en

1999 avec Nissan au sein de l'Alliance est optimisée au fil du temps et de nouvelles synergies (niveau industriel, les véhicules électriques, etc.) sont mises en place. En 2014, l'Alliance a commencé quatre projets de convergence dans des fonctions clés: ingénierie (produits et technologie), fabrication et logistique, achats et ressources humaines. En 2010, le groupe avait 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 accrue en 2014, a pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence en Russie. Renault a quatre axes de développement pour le véhicule de demain: la sécurité, le bien-être à bord (délégation de conduite), la réduction de l'impact sur l'environnement (voiture 2 l aux 100 km, véhicule autonome, offre zéro émission) et la mobilité accessible à tous. Le groupe Renault emploie 117 000 personnes dans le monde dont 46 000 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. 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. Les principales actions sur la période 2014-2016 portent sur le renouvellement de la gamme, l'expansion internationale et l'ambition renouvelée en Europe, le renforcement de la compétitivité, l'accroissement des synergies avec l'Alliance et la maîtrise des investissements. En 2013, le groupe a aussi prévu une réorganisation pour maintenir les sites en France et développer leur activité.

Renault Trucks: www.renault-trucks.com

Renault Trucks a continué de pâtir de la faiblesse du marché européen (-10 %) et plus particulièrement de celle des marchés d'Europe du Sud où il est bien implanté. Sa pénétration en Europe de l'Ouest s'est élevée à 8 %. Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur des nouveaux sites d'assemblage en dehors d'Europe occidentale. Il a un partenariat avec Volvo en Russie et est également présent dans quatre autres pays: Maroc, Afrique du Sud, Uruguay et Irak. Au sein du groupe AB Volvo qui compte plus de 90 000 personnes dans le monde, Renault Trucks emploie 9 000 salariés en France (activités d'assemblage, de production de mécaniques à Vénissieux, de recherche à Saint-Priest...). Outre des coopérations industrielles, les synergies entre les cinq marques du groupe (Renault, Volvo, Mack, UD Trucks et Eicher) se poursuivent. L'entrée en vigueur de la norme Euro VI début 2013 a entraîné le renouvellement complet et la simplification de l'ensemble de la gamme, ce qui devrait se traduire par des gains de part de marché.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2014

| | Unités | PSA Peugeot Citroën | Renault |
|---|----------------------------|---------------------|----------------|
| Chiffre d'affaires | Millions d'euros | 53 607 | 41 055 |
| Investissements | Millions d'euros | 1 297 | 1 544 |
| Résultat net | Millions d'euros | -555 | 1 998 |
| Effectifs mondiaux⁽¹⁾ | Nombre de personnes | 189 786 | 117 395 |
| <i>dont France</i> | <i>Nombre de personnes</i> | <i>83 830</i> | <i>46 365</i> |

319 000
PERSONNES
EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

| 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 | 36 085 | 18 829 | 951 | 99 | - 2 357 | 38 518 | 2 594 | - 57 |
| Marge opérationnelle | Millions d'euros | 63 | 673 | 126 | 37 | 6 | 861 | 751 | - 3 |
| Investissements ⁽²⁾ | Millions d'euros | 1 294 | | 3 | | | 1 541 | 3 | |
| Effectifs mondiaux⁽¹⁾ | Nombre de personnes | 103 894 | 82 382 | | | | 114 543 | 2 852 | |

(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.

Europe

FRANCE

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

ESPAGNE

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

ITALIE

20. Val di Sangro

PORTUGAL

21. Mangualde

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

22. Kolin (Toyota)

ROUMANIE

23. Pitesti (Dacia)

RUSSIE

24. Kalouga (PSA-Mitsubishi)
24. Kalouga (Volvo Trucks)
25. Moscou
26. Togliatti (AvtoVAZ)

SLOVAQUIE

27. Trnava

SLOVÉNIE

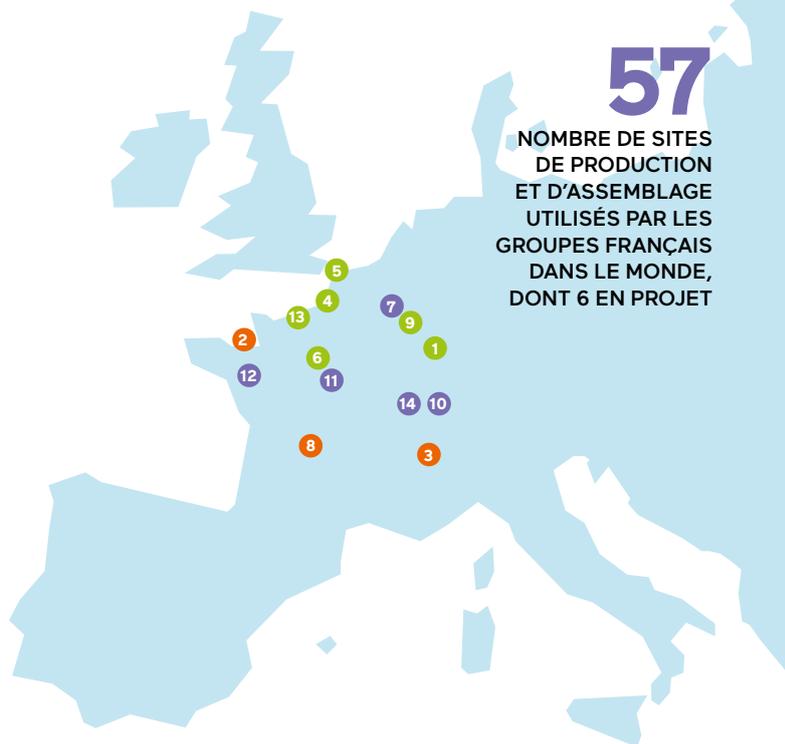
28. Novo Mesto

TURQUIE

29. Bursa
29. Bursa (Tofas)

57

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



● PSA PEUGEOT CITROËN ● SEVELSUD ● RENAULT ● RENAULT TRUCKS



Amérique

ARGENTINE

30. Buenos Aires
31. Santa Isabel

BRÉSIL

32. Curitiba
33. Porto Real
34. Sete Lagoas (Fiat)

COLOMBIE

35. Medellin

Afrique

AFRIQUE DU SUD

36. Rosslyn (Nissan)

ALGÉRIE

37. Oued Tielat

MAROC

38. Ameer Seflia (projet)
39. Casablanca
40. Tanger

NIGÉRIE

41. Kaduna (PAN Nigeria Ltd) (projet)

Asie

CHINE

42. Chengdu (projet)
43. Shenzhen
44. Wuhan
44. Wuhan (projet)

CORÉE DU SUD

45. Busan (Renault Samsung Motors)

INDE

46. Chennai (Renault-Nissan)

JAPON

47. Mizushima (Mitsubishi)
48. Okazaki (Mitsubishi)

KAZAKHSTAN

49. Koustanaï (projet)

MALAISIE

50. Gurun
51. Tan Chong Motor (projet)

VIETNAM

52. -

La production mondiale des constructeurs français

En 2014, la production mondiale des constructeurs français a progressé de 3 % après deux années de baisse pour s'élever à 5,7 millions de véhicules. Depuis 2007, en dépit de deux années records, 2010 et 2011, elle a diminué de 8 %. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 50 %, 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 s'est élevée à 4,9 millions de voitures contre 5,6 millions lors des années records de 2010 et 2011; celle de véhicules utilitaires légers s'est établie à 759 000 véhicules alors qu'elle avait atteint son niveau le plus élevé en 2008 avec 847 000 unités. Par rapport à 2007, la production s'est respectivement repliée de 7 % pour les voitures (soit 380 000 unités), et de 9 % pour les véhicules utilitaires (soit 710 000 unités).

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

| Groupe/Marque | Modèle | Date de lancement | Lieux de production ou d'assemblage en 2014 | Production (en unités) Cumul à fin 2014 |
|----------------------------|----------------------|-------------------|--|---|
| PSA PEUGEOT CITROËN | | | | |
| Peugeot, Citroën | iOn, C-ZERO | 2010 | Japon (Mitsubishi) | 6 700 / 6 400 |
| Peugeot, Citroën | 107, C1 | 2005 | Kolin (Rép. tchèque) | 819 000 / 828 700 |
| Peugeot | 207 | 2006 | Villaverde (E), Argentine, Porto Real (Br), Chine | 2 572 800 |
| Peugeot | 208 | 2012 | Poissy, Mulhouse, Trnava (Slovaquie), Porto Real (Br) | 881 600 |
| Citroën, DS | C3, DS3 | 2002/2008/2009 | Poissy, Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie) | 3 916 200 / 339 900 |
| Citroën | C3-XR | 2014 | Chine | 1 400 |
| Peugeot, Citroën | 301 / C-Elysée | 2012 | Vigo (E), Chine | 195 400 / 189 500 |
| Peugeot | 307 | 2001 | Chine | 3 723 400 |
| Peugeot | 308 | 2007 | Sochaux, Chine, Argentine | 1 867 300 |
| Peugeot | RCZ | 2010 | Autriche (Magna Steyr) | 63 700 |
| Peugeot | 2008 | 2013 | Mulhouse, Porto Real (Br) Chine | 286 600 |
| Peugeot | 3008 | 2009 | Sochaux, Chine | 733 400 |
| Peugeot | 5008 | 2009 | Sochaux | 293 500 |
| Citroën, DS | C4, DS4 | 2004/2010/2011 | Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine | 3 609 200 / 115 200 |
| Citroën | C4 Cactus | 2014 | Madrid | 47 000 |
| Peugeot, Citroën | 4008 / C4 Air Cross | 2012 | Japon (Mitsubishi) | 27 000 / 46 940 |
| Citroën, DS | C5, DS5 | 2008/2011 | Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine | 1 311 400 / 90 200 |
| Peugeot | 408 | 2010 | Russie, Chine, Argentine | 360 100 |
| Peugeot | 508 | 2010 | Rennes-la-Janais, Chine | 415 000 |
| Peugeot, Citroën | 807, C8 | 2002 | Hordain | 193 700 / 151 700 |
| Peugeot, Citroën | Bipper, Nemo | 2008 | Turquie (Tofas) | 207 300 / 218 000 |
| Peugeot, Citroën | Partner, Berlingo | 1996/2008 | Vigo (E), Mangualde (P), Argentine | 2 383 100 / 2 864 400 |
| Peugeot, Citroën | Expert, Jumpy | 2007 | Hordain | 562 100 / 518 300 |
| Peugeot, Citroën | Boxer, Jumper | 1994/2006 | Val di Sangro (I), Brésil | 941 500 / 815 900 |
| GROUPE RENAULT | | | | |
| Renault | Twingo | 2007/2014 | Novo Mesto (Sl) | 911 284 / 58 178 |
| Renault | Pulse | 2011 | Inde | 12 531 |
| Renault | Clio | 1998/2005/2012 | Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Dieppe, Argentine, Colombie | 5 767 426 / 2 883 736 |
| Renault | ZOE | 2012 | Flins | 23 151 |
| Renault | Captur | 2013 | Valladolid (E) | 306 829 |
| Renault | Logan | 2005/2013 | Russie, Brésil, Maroc, Algérie, Colombie | 1 454 376 / 162 586 |
| Renault | Latitude | 2010 | Corée du Sud | 40 988 |
| Renault | Sandero | 2007/2012 | Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie | 993 291 / 130 902 |
| Renault | Duster | 2010 | Russie, Brésil, Colombie, Inde | 731 640 |
| Renault | Fluence / Fluence ZE | 2009/2011 | Turquie, Inde, Argentine, Russie | 466 695 / 4 584 |
| Renault | Mégane | 2008/2009 | Douai, Palencia (E), Turquie, Russie | 2 202 530 / 115 177 |
| Renault | Scala | 2012 | Inde | 12 771 |
| Renault | Laguna | 2007 | Sandouville | 345 159 |
| Renault | Espace | 2002 | Sandouville | 378 964 |
| Renault | Kangoo / Kangoo ZE | 1997/2007/2011 | Maubeuge, Argentine | 2 672 622 / 883 201 / 18 411 |
| Renault | Master | 2010 | Batilly, Brésil | 458 684 |
| Renault | Trafic | 2001/2014 | Sandouville, Barcelone (E, Nissan) | 722 945 / 31 498 |
| Dacia | Logan | 2012 | Pitesti (Roumanie) | 207 712 |
| Dacia | Sandero | 2012 | Pitesti (Roumanie) | 288 134 |
| Dacia | Duster | 2010 | Pitesti (Roumanie) | 635 845 |
| Dacia | Lodgy | 2012 | Tanger (Maroc) | 99 978 |
| Dacia | Dokker | 2012 | Tanger (Maroc) | 118 966 |
| RSM | SM3 / Fluence | 2009/2013 | Busan (Corée du Sud) | 190 985 / 733 |
| RSM | SM 5 / Latitude | 2010 | Busan (Corée du Sud) | 206 441 |
| RSM | QM5 (Koleos) | 2007 | Busan (Corée du Sud), Inde | 55 761 |
| RSM | SM7 | 2011 | Busan (Corée du Sud) | 22 062 |
| RSM | Rogue | 2014 | Busan (Corée du Sud) | 26 471 |

Voir les notes de la page 74. Sources : CCF, PSA Peugeot Citroën, Renault.

216 MILLIONS

DE VÉHICULES ONT ÉTÉ PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LE MONDE DEPUIS 1898

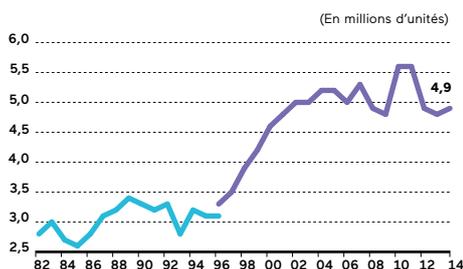
Les débouchés des véhicules neufs des marques françaises

En 2014, les débouchés nationaux des constructeurs français et les ventes hors de France ont progressé (+ 4 % chacun) après deux années de baisse. La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 21 % (19 % pour les voitures particulières, 27 % pour les véhicules utilitaires légers et 32 % pour les véhicules industriels). Les marchés étrangers ont représenté 79 % des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

Les livraisons hors Union européenne s'établissaient en 2014 à environ 55 % des débouchés totaux des constructeurs français à un niveau à peine supérieur à celui de 2010. Le rebond des marchés d'Europe du Sud et la baisse d'une partie de ceux des pays émergents ont impliqué une baisse de 4 points de ce ratio. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.

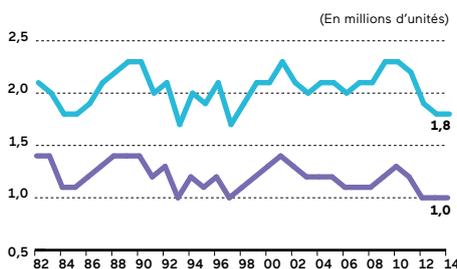
LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Voitures particulières neuves



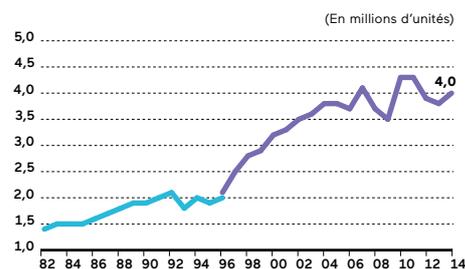
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

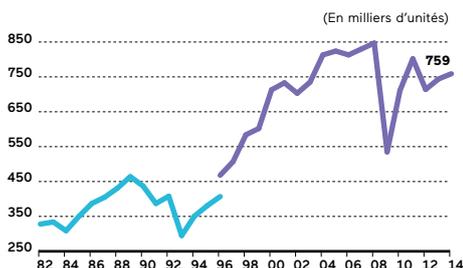


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

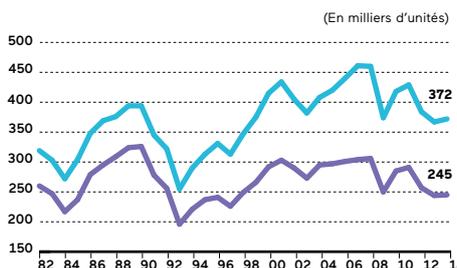
Voitures particulières neuves



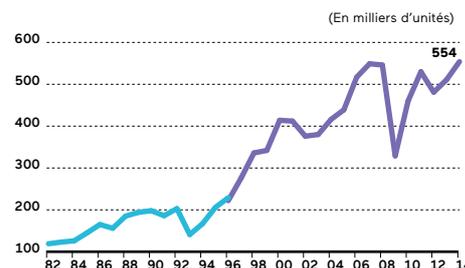
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



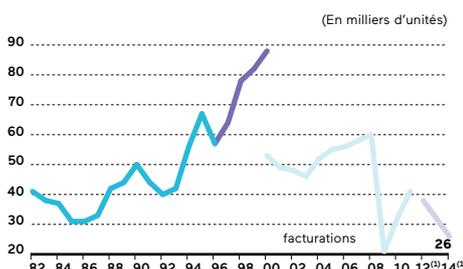
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



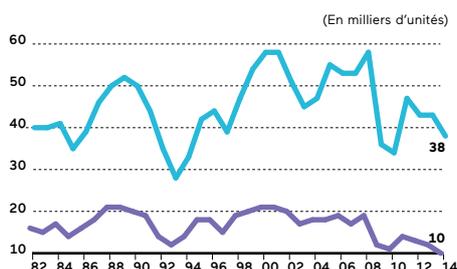
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



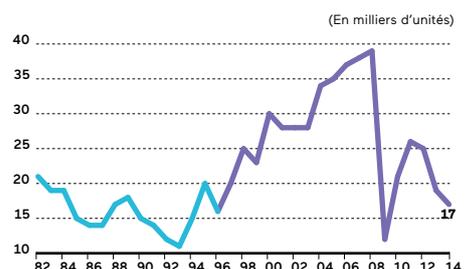
Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



— Immatriculations totales — Immatriculations marques françaises

(1) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 7 tonnes et plus (voir note page 77).

De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France avaient progressé grâce à une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse. Le cycle s'est inversé sur la période 2002-2007. La concurrence accrue et, par la suite, une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français n'avaient pas permis de consolider ces gains. En 2008, la hausse des volumes vendus s'explique par le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français riches en modèles faiblement émetteurs de CO₂, en phase avec le système de bonus/malus. En 2009 et 2010, le couplage de ce dispositif environnemental et du système de la prime à la casse a soutenu les

ventes globales de voitures et plus particulièrement celles des groupes français dont l'offre était adaptée. De 2011 à 2013, avant la légère reprise de 2014, la fin du système de soutien au marché s'est traduite par une baisse des ventes et plus spécialement pour les constructeurs français. Les années précédentes, l'impact de la crise dans les pays où les constructeurs français sont fortement implantés avait impacté leurs livraisons de voitures particulières hors de France. En 2014, elles se sont élevées à 4,0 millions d'unités, en hausse de 3 %. Celles des véhicules utilitaires légers ont à nouveau progressé, soit + 8 % à 554 000 unités, alors que celles des véhicules industriels ont baissé de 8 % à 17 000 unités.

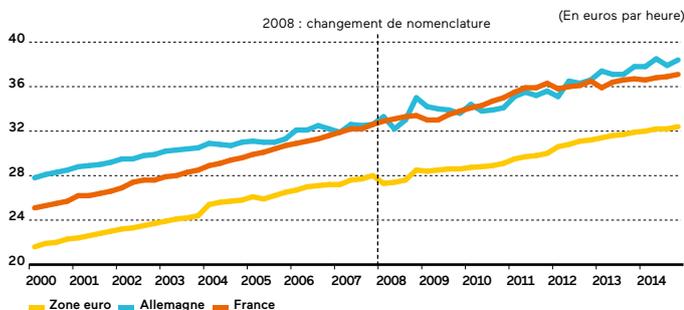
21 %
PART DU MARCHÉ FRANÇAIS
DANS LES DÉBOUCHÉS DES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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. Ces derniers sont le poids des prélèvements obligatoires sur les facteurs de production et le taux de change, ainsi que d'autres, propres au secteur automobile, comme l'ouverture du marché social 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). Or, l'importance des marges a un impact sur les financements des investissements et l'amélioration de la compétitivité. Plusieurs rapports dont le « Pacte pour la compétitivité de l'industrie française » (2012) avaient montré, ces dernières années, la faiblesse durable des marges de l'industrie française par rapport aux autres pays de la zone euro. Cette dernière publication avait, la même année, conduit le gouvernement à élaborer un « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » instaurant notamment le Crédit 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, secteur exposé à la concurrence internationale, est supérieur

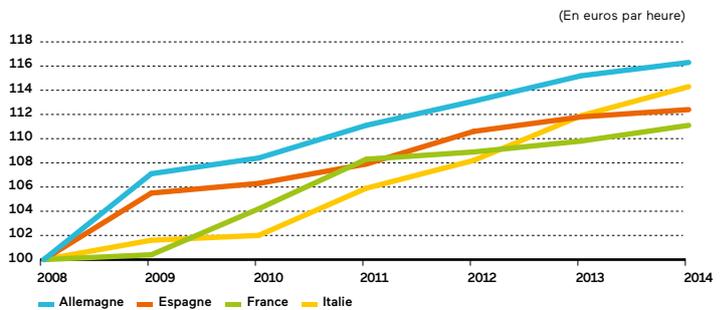
COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

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

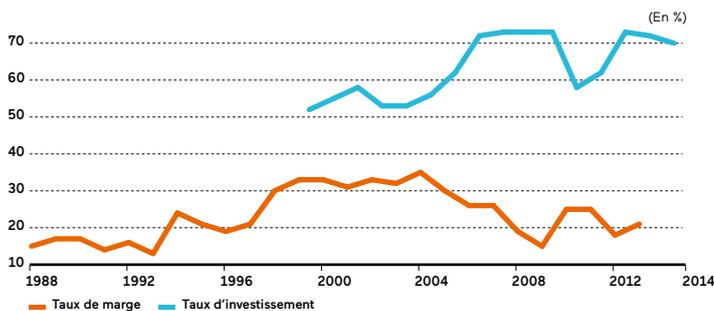


COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main-d'œuvre (Indice 100 = 2008, en moyennes annuelles).



TAUX DE MARGE (EBE/VA) ET TAUX D'INVESTISSEMENT (FBCF/EBE) DE LA BRANCHE AUTOMOBILE



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe.

Source: Insee (Comptes nationaux, base 2010).



10 POINTS
DIFFÉRENCE DE LA HAUSSE DES COÛTS HORAIRES DE MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ENTRE 2000 ET 2014 EN DÉFAVEUR DE LA FRANCE PAR RAPPORT À L'ALLEMAGNE

La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché. Ainsi, pour continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens. La marge opérationnelle (résultat opérationnel/chiffre d'affaires) est un des outils permettant de mesurer cette performance des groupes automobiles. En 2014, elle s'élevait à 3,9 % pour Renault et à 1,7 % pour PSA. Or, la marge opérationnelle des groupes allemands s'établissait de 6,3 % pour Volkswagen à 11,3 % pour BMW en passant par 8,3 % pour Daimler. Dans un contexte européen ayant perdu 4 millions de véhicules

légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) entre 2007 et 2014, l'activité des constructeurs généralistes européens était peu profitable; ils ont même parfois enregistré des pertes avant de se redresser en 2014. 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

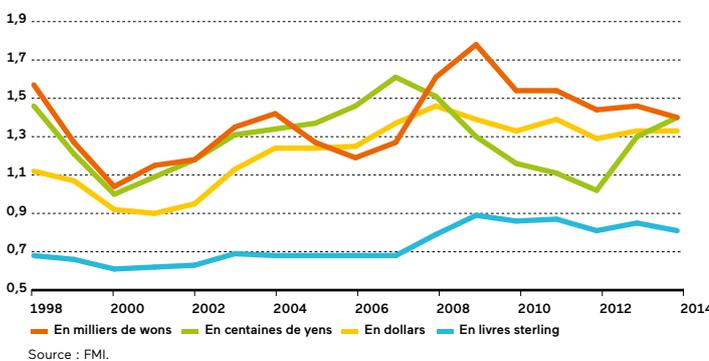
au plafond du CICE (encore plus dans l'industrie automobile); elle n'en bénéficie donc qu'à hauteur de 20 %. La mise en œuvre à partir de 2015 du Pacte de responsabilité, qui prévoit une baisse des cotisations employeurs et de la fiscalité pesant sur les entreprises, devrait également contribuer à résorber partiellement cette divergence de la France.

Les prix des matières premières exprimés en euros avaient connu des hausses manifestes depuis 2001. 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 sont effectués par les ménages.

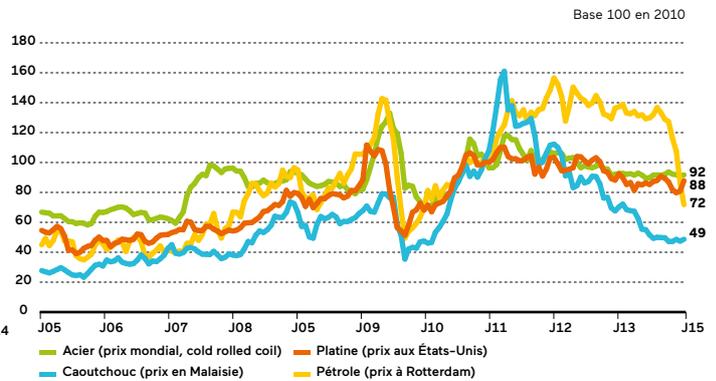
Les cours ont néanmoins baissé par rapport à 2010. Début 2015, le pétrole apparaissait ainsi en baisse de 28 %, le caoutchouc chutait de 51% et l'acier diminuait seulement de 8 %.

Enfin, du côté du transport routier de marchandises, plusieurs indicateurs d'opinions expriment des signes encourageants pour 2015 qui, s'ils se concrétisent, pourraient stimuler les achats de véhicules utilitaires légers et industriels.

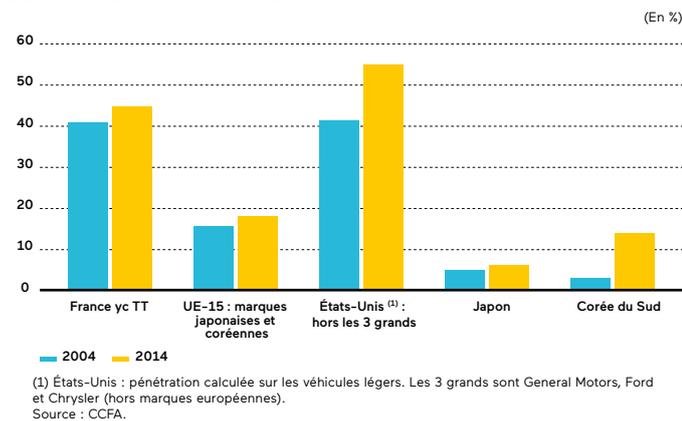
ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



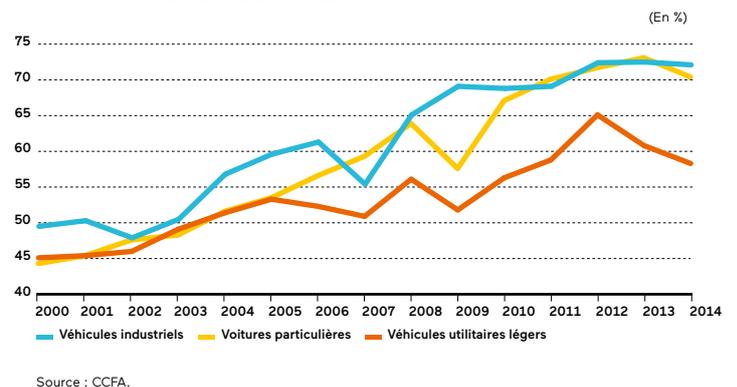
PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



PART DES EXPORTATIONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN DEHORS DE LA ZONE EURO 12



sur la production impactent la construction automobile directement et indirectement via la chaîne des fournisseurs. De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange en raison de la part significative, et de plus en plus importante, de 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 2014 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

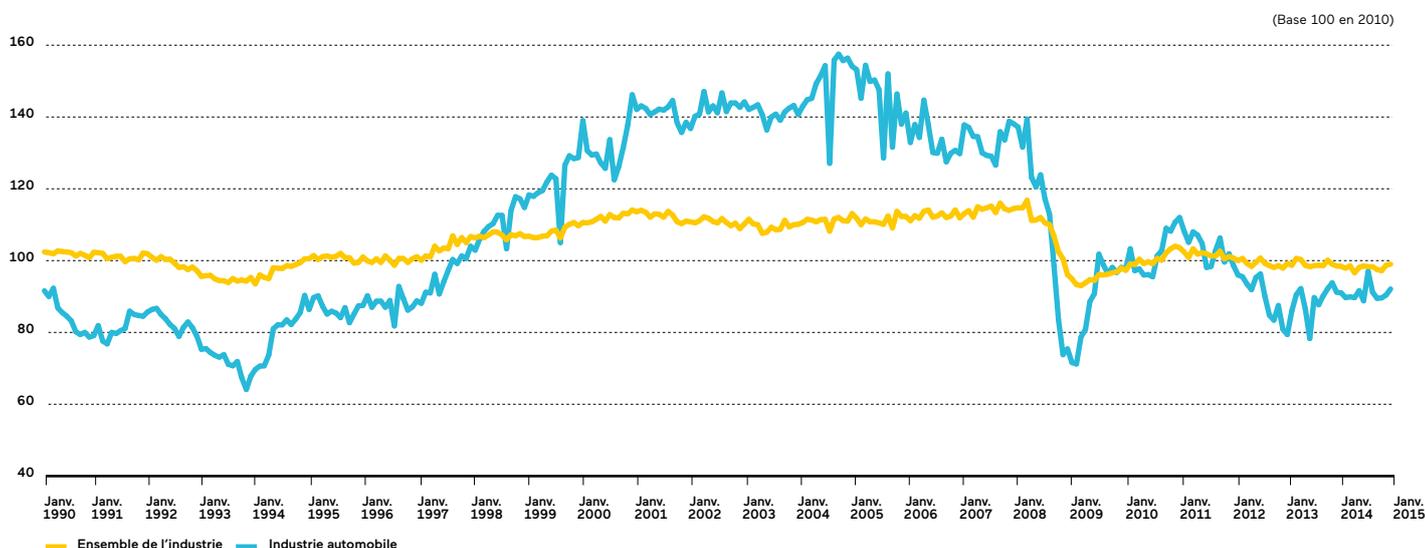
pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français et surtout le marché européen constituent ce marché socle; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent 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 reposer leur développement international. Il en résulte une asymétrie dans les échanges de ces deux derniers pays avec l'Union européenne.

70%
PART DU HORS ZONE EURO
DANS LES DÉBOUCHÉS
EXTÉRIEURS DES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
(TOUS VÉHICULES)

La consolidation de la filière automobile

Les immatriculations de véhicules légers neufs (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) s'élevaient en Europe de l'Ouest à 13,6 millions d'unités en 2014 contre 16,9 millions en 2007, soit une baisse de 20 %. 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 91 en 2014. Afin de faire face à une crise de cette importance, la filière automobile s'est structurée. Ainsi, la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a été instaurée en 2009 par les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) afin d'améliorer l'efficacité de la filière automobile. Dans le cadre du Conseil National de l'Industrie (ex-Conférence Nationale de l'Industrie - CNI), le Comité Stratégique de Filière de l'Automobile (CSFA) a été mis en place. Le CSFA réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés.

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE



Source : 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, une meilleure gestion de la communication ainsi que 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). Après une première phase active, elle s'est consolidée en 2012 notamment autour du Comité Technique Automobile (CTA), s'articulant avec le Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le 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. Certains de ses programmes de recherche (voiture consommant 2L aux 100 km, véhicule à pilotage automatique et déploiement des bornes électriques sur la voie publique) sont liés à plusieurs plans de la politique « Nouvelle France industrielle » lancée par le gouvernement en septembre 2013. Une deuxième phase de cette dernière est lancée en 2015 avec neuf solutions industrielles, dont la mobilité écologique. La PFA est également partie prenante du CSFA.

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 automobiles 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. En 2014, des objectifs du contrat ont déjà été réalisés comme la définition des axes prioritaires de recherche et développement (en s'appuyant sur les travaux du CTA) et la prolongation du FMEA pour trois années supplémentaires (voir page ci-contre). Les priorités 2015 du CSF porteront sur l'anticipation, l'accélération des travaux de R&D, le développement des acteurs et la collaboration au sein de la filière.



2009
CRÉATION DE LA PLATEFORME
DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE (PFA)

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, qui ont été intégrés dans Bpifrance en 2013) et la capacité de recherche et développement (Crédit d'Impôt Recherche et les Investissements d'avenir). Globalement, le FSI et le FMEA ont apporté près de 400 millions d'euros aux entreprises. En 2015, le FMEA fait évoluer sa stratégie en vue d'accompagner les acteurs ambitieux de la filière ayant des projets de développement et de croissance externe, et devient le Fonds Avenir Automobile.

LES FONDS D'INVESTISSEMENTS

| | Objectifs et dotations | Liste des bénéficiaires |
|---|---|---|
| Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (2008-2013) Bpifrance Mid & Large Cap (depuis 2013) | À l'origine: fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2014. | Gruau, Mécachrome, Valéo |
| Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) (2009-2014) | Prendre des participations minoritaires dans des acteurs de la filière automobile, porteurs de projets industriels créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie. Le montant des investissements est compris entre 5 et 60 millions d'euros. Dotation initiale de 600 millions d'euros détenue à parité par PSA Peugeot Citroën, Renault SA et le FSI (aujourd'hui Bpifrance) | Agrati, Atelier des Janves, Bourbon, Cooper Standard France*, Defta, Delfingen, Electropoli*, Faurecia AC, FSD SNOF, Maïke Automotive, Mecaplast, Metaltemple, Michel Thierry*, SAFE, Saint-Jean Industries, Savoy International*, Sofedit / Gestamp, Sora*, Trèves |
| Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) (2009-2014) | Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang2 et plus). Le montant des investissements est compris entre 1 et 5 millions d'euros. Dotation initiale de 50 millions d'euros. Les fonds investis proviennent du FAA (Renault, PSA, Bpifrance) et des grands équipementiers de rang 1: Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Hutchinson et Bosch. | Adduxi, Altia, Citéle, Devillé, Embaltech*, FMX, Maïke Automotive, PJ Industry, Saint-Jean Engine*, SPPP, Tecma |
| Fonds Avenir Automobile (FAA) (depuis 2015) | Accompagnement des entreprises rentables de la filière automobile ayant le projet de consolider de façon positive leur filière, de se déployer à l'international, de diversifier leur base clients ou de recomposer du capital, ainsi que d'entreprises porteuses de nouvelles technologies dédiées à l'automobile du futur. Prise de participations minoritaires pour des montants unitaires compris entre 1 et 50 millions d'euros. Les fonds investis proviennent de Renault, PSA et Bpifrance | Voir ci-dessus |
| Fonds Avenir Automobile Rang 2 (FAA Rang 2) (depuis 2015) | Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang 2 et plus). Le montant des investissements est compris entre 1 et 5 millions d'euros. Les fonds investis proviennent du FAA (Renault, PSA, Bpifrance) et des grands équipementiers de rang 1: Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Hutchinson et Bosch. | Voir ci-dessus |

* Sociétés sorties du portefeuille à fin 2014. Source : Bpifrance.

Dans le cadre du financement à long terme, depuis sa création, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), devenu Bpifrance Participations avec la création de la banque publique d'investissement Bpifrance, avait investi dans trois entreprises du secteur de l'automobile. Quant au Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) auquel les constructeurs français ont apporté 400 millions d'euros en plus des 200 millions d'euros apportés par le FSI, il a investi 330 millions d'euros dans 19 entreprises équipementiers. 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 47 milliards d'euros (35 milliards en 2010 puis 12 milliards supplémentaires en 2013) est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises. L'enveloppe de 1 150 millions d'euros dédiée au secteur automobile concerne le financement des projets sur 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, la mobilité et l'énergie partagées. 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. Le budget prévu sur dix ans est d'environ 300 millions d'euros dont un tiers financé par les industriels.

Les constructeurs français d'automobiles sont également parties prenantes de l'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne basé sur un site unique à

Nantes. Le budget prévu sur dix ans est de l'ordre de 350 millions d'euros partiellement financé par les investissements d'avenir. Il est spécialisé dans le domaine des technologies avancées de production pour les structures composites, métalliques et structures hybrides. Il se focalise sur les secteurs du matériel de transport, dont l'automobile, et aussi l'énergie.

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 2012 de 60 % du montant total du CIR qui s'élevait à 5,3 milliards d'euros. L'industrie automobile était le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 6,5 % soit 344 millions d'euros. 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 du financement de la 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.

330 MILLIONS D'EUROS
DANS 19 ENTREPRISES ÉQUIPEMENTIÈRES,
IMPORTANCE DE L'INVESTISSEMENT DU FMEA RANG 1
(DEVENU FONDS AVENIR AUTOMOBILE)
DANS LA FILIÈRE AUTOMOBILE À FIN 2014

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.

LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DE L'AUTOMOBILE SELON LA DIRECTION GÉNÉRALE DES ENTREPRISES

(En nombre de salariés en « équivalent temps plein »)

| Noyau | Périphérie | Total |
|---------|------------|---------|
| 211 000 | 230 000 | 441 000 |

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee Clap 2011. Calculs DGE.

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 | 18 928 | 17 692 | nd | 2011 | Insee NPDC, La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, février 2014, octobre 2012, 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. |

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. La Direction Générale des Entreprises (2015) a produit une étude sur la filière industrielle de l'automobile (cf. page 58) qui décrit le secteur à travers un noyau et une périphérie. Les activités du noyau (constructeurs, équipementiers, carrossiers) nécessitent la fabrication de produits ou de services industriels qui illustrent cet effet multiplicateur de l'Insee. 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 février 2014 indiquent que l'automobile comprenait, en 2011, plus de 36 000 salariés dont 19 000 dans la construction automobile. En outre, dans cette région, plus de 40 % 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 soulignait 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.

Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), relais régionaux 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, et les pôles de compétitivité.

4,1 UNITÉS
DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE
NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR
AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

Les ratios économiques du secteur automobile en France

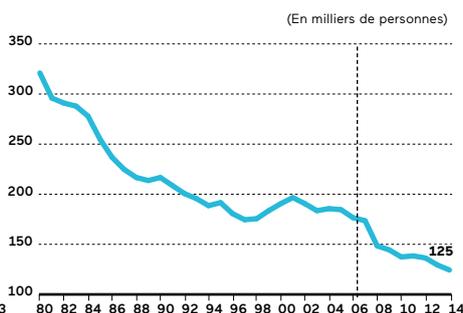
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année depuis la crise de 2009 près de 3 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (comprenant désormais les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés), l'industrie automobile a représenté 5 % des investissements corporels en 2011, (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 pages suivantes*) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE

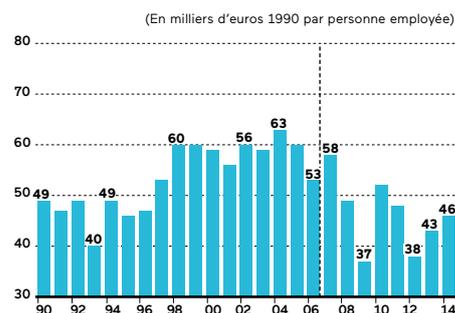


Source : Insee, Comptes nationaux base 2010 (*lire aussi la page 58*).

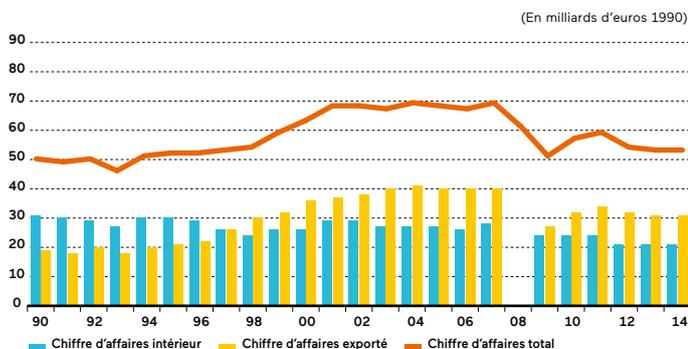
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾

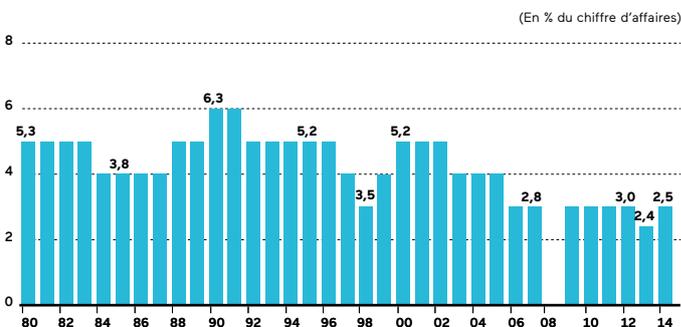


CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



(1) Estimations du CCFA pour 2014 (et 2013 pour l'investissement) : lire aussi pages 80 et 81 (notamment pour des changements de concept).

INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



L'Insee produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Cette dernière provenait auparavant du SESSI. 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 80 et 81*). L'industrie automobile regroupe la construction des véhicules automobiles, celle des carrosseries automobiles, des caravanes et des 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 59*).

La construction automobile

Après avoir vivement progressé entre 1996 et 2004 (+ 30 %), en phase avec l'accroissement de la production de véhicules, 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, sta-

gnation puis chute du marché d'Europe occidentale des véhicules neufs accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. En 2014, la hausse lui a permis d'être supérieure de 17 euros à son niveau 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 aux investissements, soit près de 2 milliards d'euros. Les frais de recherche et développement (*lire la page 34*) ne sont pas inclus dans ces chiffres. La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990 où elle atteignait 38 %, oscillant désormais autour de 60 %, contre environ 35 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

2,7 %

MOYENNE DE LA PART DU CHIFFRE D'AFFAIRES CONSACRÉE À L'INVESTISSEMENT DANS LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les dépenses de recherche et développement de la branche automobile

En 2012, l'industrie automobile demeure la première branche en termes de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 5,9 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 fortement en 2008 (+ 10 %). À partir de 2009, la crise avait limité significativement les moyens financiers, mais les dépenses n'avaient fléchi que de 2 % en 2009 et en 2010, soulignant leur caractère vital et de long terme. Elles avaient nettement rebondi (+ 11 %) en atteignant un niveau record en 2011, avant de baisser en 2012 (- 5 %). Elles représentaient 47 % 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, préserver l'environnement avec, notamment, le passage de la norme Euro 5 à Euro 6. Les budgets de R&D de l'industrie automobile ont précédé ceux de la construction aéronautique et spatiale et ceux de l'industrie pharmaceutique.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2012

| | DIRDE ⁽¹⁾ | DERDE ⁽²⁾ | En millions d'euros | Budget total | | Dont financement public ⁽³⁾ | |
|--|----------------------|----------------------|---------------------|----------------|---------------------|--|--|
| | En millions d'euros | En millions d'euros | | En % du total | En millions d'euros | En % du total | |
| Industrie automobile | 4 481 | 1 408 | 5 889 | 15,0 % | 35 | 1,4 % | |
| Construction aéronautique et spatiale | 3 182 | 1 906 | 5 088 | 13,0 % | 684 | 27,8 % | |
| Industrie pharmaceutique | 3 141 | 1 648 | 4 789 | 12,2 % | 40 | s | |
| Activités spécialisées, scientifiques et techniques | 1 779 | 391 | 2 170 | 5,5 % | 213 | 8,6 % | |
| Activités informatiques et services d'information | 2 015 | 150 | 2 165 | 5,5 % | 92 | 3,7 % | |
| Industrie chimique | 1 636 | 434 | 2 069 | 5,3 % | 138 | 5,6 % | |
| Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie | 1 528 | 369 | 1 897 | 4,8 % | 212 | 8,6 % | |
| Composants, cartes électroniques, ordinateurs, équipements périphériques | 1 481 | 230 | 1 711 | 4,4 % | 174 | 7,1 % | |
| Fab. d'équipements électriques | 991 | 293 | 1 284 | 3,3 % | 41 | s | |
| Fab. de machines et équipements non compris ailleurs | 1 093 | 180 | 1 273 | 3,3 % | 45 | 1,8 % | |
| Fab. d'équipements de communication | 979 | 207 | 1 186 | 3,0 % | 247 | 10,0 % | |
| Édition, audiovisuel et diffusion | 908 | 157 | 1 065 | 2,7 % | 55 | 2,2 % | |
| Autres branches | 6 857 | 1 707 | 8 563 | 21,9 % | 487 | 19,8 % | |
| TOTAL | 30 071 | 9 080 | 39 150 | 100,0 % | 2 464 | 100,0 % | |

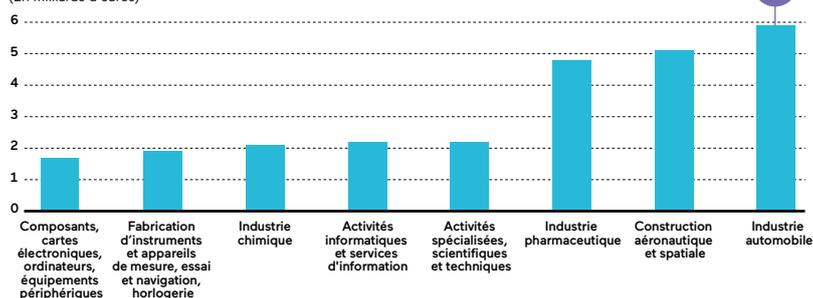
(1) DIRDE : Dépenses intérieures de Recherche et Développement. (2) DERDE : Dépenses extérieures de Recherche et Développement.

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

Source : ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MESR DGESIP-DGRI SIES).

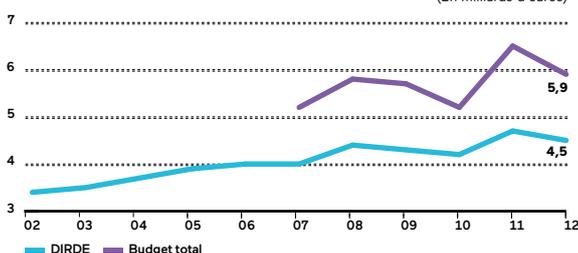
BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2012 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

(En milliards d'euros)



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

(En milliards d'euros)



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. Depuis la crise de 2008, le secteur y a investi plus de 23 milliards d'euros. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. En 2012, 25 % de la DIRDE de la branche automobile était le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 33 000 personnes en équivalent temps plein (dont 18 200 chercheurs) faisaient partie en 2012

des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont augmenté de 1 % par rapport à 2003 (+ 32 % 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 2014 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevet; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient également classés dans les vingt premiers. Le secteur automobile demeure le premier déposant de brevet.

15 %

PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LE BUDGET TOTAL DE R&D DES ENTREPRISES EN 2012

Les pôles de compétitivité automobiles en France

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

Le « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » élaboré par le gouvernement en novembre 2012 avait prévu 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 est entrée en vigueur avec les contrats de performance 2013-2018.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2012

| | Mov'eo | Véhicule du Futur | LUTB | iDforCAR |
|---|----------|-------------------|-----------|-----------|
| À vocation... | mondiale | nationale | nationale | nationale |
| Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle | 266 | 160 | 137 | 98 |
| <i>Dont PME (moins de 250 salariés)</i> | 189 | 91 | 70 | 59 |
| Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes) ⁽¹⁾ | 74 026 | 49 892 | 54 651 | 29 168 |
| Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) ⁽²⁾ | 73 101 | 39 574 | 5 580 | nd |
| Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) ⁽²⁾ | 233 443 | 143 042 | 3 673 | nd |
| Dépenses totales (en milliers d'euros) ⁽²⁾ | 306 544 | 182 616 | 9 253 | nd |
| Nombre de projets labellisés ⁽²⁾ | 54 | 26 | 8 | 19 |

(1) Les informations relatives aux effectifs salariés sont calculés à partir des données 2011.
(2) Données 2011.

Sources : enquête DGCIS, Insee, DIACT, pôles de compétitivité.



En 2014, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles. Au sein de ces derniers, elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable. L'action est transversale et associe les constructeurs, les équipementiers, les PME/PMI innovantes, les laboratoires de recherche et les organismes de formation dont les universités.

Le pôle Mov'eo (www.pole-moveo.org), à vocation mondiale, s'étend sur les régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie. Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité. Les thématiques abordées sont : consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. En 2014, les efforts ont notamment porté sur la coopération avec les autres pôles de compétitivité y compris hors automobiles et l'« Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » VeDeCoM qui a été lancé officiellement. Les mesures prévues par le nouveau contrat de performance sont mises en place. Le pôle est également engagé dans 6 des 34 Plans de reconquête industrielle lancés par le gouvernement en septembre 2013 : voitures consommant moins de 2 litres aux 100 kilomètres, bornes électriques de recharge, autonomie et puissance des batteries, véhicules à pilotage automatique, recyclage et matériaux verts et usine du futur.

Le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedefutur.com) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction avec l'Allemagne et la Suisse. Sa mission s'articule autour de deux axes : l'innovation et l'excellence industrielle au service des entreprises (pilote par l'association du pôle PerfoEST qui est l'ARIA de l'Alsace et de la Franche-Comté). Le pôle est axé sur le véhicule urbain (éco-conception, consommation énergétique, recyclage...) et l'organisation des mobilités (intermodalité, etc.). En 2014, il a élaboré un programme sur l'usine du futur.

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 : modélisation et gestion des mobilités, motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système intelligent de transport. En 2014, 15 nouveaux projets ont été labellisés pour un budget total de 36 millions d'euros. 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) est centré sur les véhicules spécifiques et la mobilité durable. Les quatre domaines d'activités stratégiques sont : l'intelligence des systèmes embarqués, les matériaux et l'architecture véhicules, les véhicules et usages innovants et, les technologies de l'information et de la communication en lien avec la mobilité durable.

Des pôles autres que spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière. Elastopole, pôle à vocation nationale comprenant les régions Centre, Ile-de-France, Auvergne et Pays de Loire et dédié au caoutchouc et aux polymères, a les trois quarts de ses débouchés dans l'automobile. Il collabore également avec les pôles automobiles. I-Trans, pôle à vocation mondiale du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie spécialisé dans le domaine des transports terrestres durables, opère sur la transversalité entre le ferroviaire et l'automobile.

661

**NOMBRE D'ENTREPRISES
AYANT UN ÉTABLISSEMENT
MEMBRE D'UN PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ
AUTOMOBILE EN 2012**

Le commerce extérieur automobile

L'année 2014 a été marquée par une croissance du commerce mondial (+ 3 %), mais aussi par un contexte économique plus dynamique en Europe. Dans cet environnement, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 39 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée l'un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire, etc. Il représente 9 % des exportations totales. En 2013, dans le palmarès des exportateurs des Douanes, deux entreprises du secteur se situaient parmi les cinq premiers exportateurs.

Le rebond du marché européen s'est traduit par une hausse des exportations (+ 2 %); quant aux importations, elles ont progressé (+ 2 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules neufs en provenance d'Allemagne (9,0 milliards d'euros). Le solde de la branche automobile s'est ainsi établi à - 4,5 milliards d'euros.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a diminué à 4,4 milliards d'euros. L'excédent s'explique notamment 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 2,2 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) | | | | | | | | | |
| 2013 | 13,2 | 2,4 | 2,3 | 20,8 | 38,8 | 1,2 | 40,0 | 428,8 | 9,3 % |
| 2014 | 13,7 | 3,0 | 2,6 | 20,3 | 39,5 | 1,2 | 40,7 | 428,9 | 9,5 % |
| Variation 2014/2013 en % | + 3,2 | + 22,3 | + 12,6 | - 2,8 | + 1,8 | - 0,9 | + 1,7 | + 0,0 | |

| Importations (CAF) | | | | | | | | | |
|---------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 2013 | 21,2 | 2,9 | 3,4 | 15,7 | 43,1 | 1,1 | 44,3 | 506,8 | 8,7 % |
| 2014 | 22,3 | 3,0 | 3,0 | 15,8 | 44,0 | 1,1 | 45,2 | 500,4 | 9,0 % |
| Variation 2014/2013 en % | + 5,0 | + 4,1 | - 12,6 | + 1,0 | + 2,1 | - 2,6 | + 2,0 | - 1,3 | |

| Soldes | | | | | | | | | |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--|
| 2013 | - 8,0 | - 0,4 | - 1,1 | + 5,2 | - 4,4 | + 0,1 | - 4,3 | - 78,1 | |
| 2014 | - 8,6 | - 0,0 | - 0,4 | + 4,4 | - 4,6 | + 0,1 | - 4,5 | - 71,5 | |

| Taux de couverture ⁽²⁾ | | | | | | | | | |
|--|----|-----|----|-----|----|-----|----|----|--|
| 2013 | 62 | 85 | 67 | 133 | 90 | 107 | 90 | 85 | |
| 2014 | 61 | 100 | 86 | 128 | 90 | 109 | 90 | 86 | |

(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 CCFEA.

En 2014, la part des exportations de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a représenté 9 % contre 12 % en 1997. Quant aux importations, elles ont représenté 9 % comme en 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs. Les exportations de l'industrie automobile s'élevaient à plus de 50 milliards d'euros au milieu des années 2000, avant de chuter à 34 milliards en 2009 avec la crise. Depuis, elles fluctuent entre 39 et 43 milliards.

Les exportations de voitures particulières représentaient plus de 25 milliards en 2004-2005 avant de baisser très fortement à 13,7 milliards d'euros en 2009. Par la suite, elles varient entre 13 et 16 milliards compte tenu, notamment, de la faiblesse des marchés d'Europe du Sud où les constructeurs français sont fortement présents. Le solde négatif s'est donc accru à 8,6 milliards d'euros en 2014.

Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi les deux années suivantes. Puis, en 2013 et surtout en 2014, les premières ont progressé pour s'élever à 3,0 milliards d'euros. Pour les véhicules industriels, elles ont diminué deux années de suite avant de rebondir à 2,6 milliards d'euros en 2014. Les importations des véhicules utilitaires légers ont progressé, alors que celles des véhicules industriels ont sensiblement diminué. Les soldes déficitaires se sont donc redressés pour être respectivement proches de l'équilibre et s'élever à 0,4 milliard d'euros.

Les exportations de pièces et moteurs ont diminué de 3 % tandis que les importations augmentaient de 1 %. Le solde s'est ainsi détérioré à 4,4 milliards d'euros après une amélioration l'année précédente.

39 MILLIARDS D'EUROS
EXPORTATIONS DES PRODUITS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2014

PALMARÈS DES EXPORTATEURS ANNÉE 2013

| Rang | Entreprise ⁽¹⁾ |
|------|-------------------------------|
| 3 | Peugeot Citroën Automobile SA |
| 4 | Renault SAS |
| 22 | Automobiles Peugeot |
| 25 | Renault Trucks |

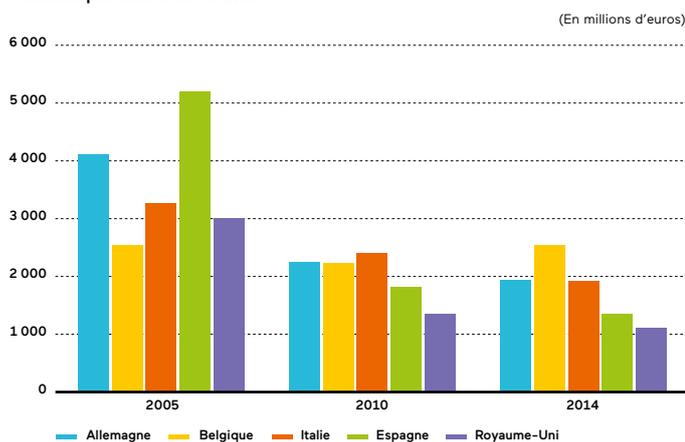
(1) Dans le palmarès, les Douanes retiennent l'entreprise et non le groupe.
Source: Douanes.



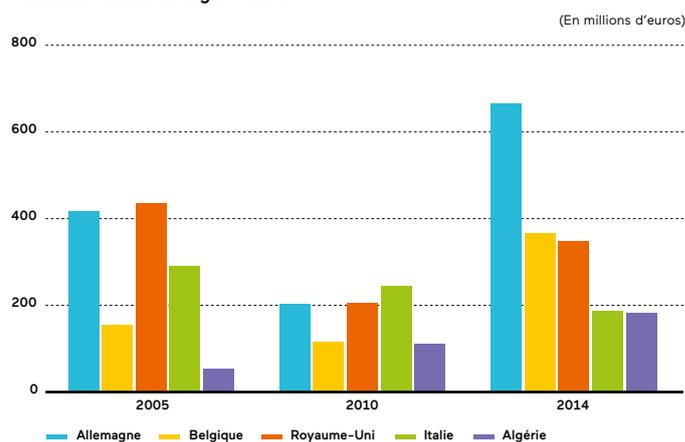
Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. Ils comprennent néanmoins des pays émergents, d'Europe de l'Est ou d'Afrique du Nord. Les cinq premiers pays destinataires des voitures particulières neuves en provenance de France sont essentiellement européens avec notamment trois des quatre autres principaux marchés de l'Union européenne. En 2014, la Belgique (2,5 milliards d'euros) est en tête devant l'Allemagne et l'Italie (1,9 milliard d'euros chacun). L'Algérie est au neuvième rang avec 322 millions d'euros. Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne avec 665 millions d'euros. L'Algérie (184 millions d'euros) remplace l'Espagne dans les cinq premiers pays acheteurs par rapport au classement des voitures particulières. En 2014, les montants de ces exportations de véhicules utilitaires légers sont supérieurs à ceux de 2005. La bonne tenue des exportations de véhicules utilitaires de plus de cinq tonnes vers le Royaume-Uni et l'Algérie n'ont pas permis de compenser la lourde chute des marchés d'Europe du Sud. Les exportations de pièces et moteurs rebondissent par rapport à 2010. Les cinq premières destinations sont européennes avec l'Allemagne en tête (4,2 milliards d'euros). La Chine (776 millions d'euros), la Slovaquie (758 millions d'euros), et le Brésil (433 millions d'euros) se situent entre le sixième et dixième rang. Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (7,2 milliards d'euros), du Royaume-Uni (1,6 milliard d'euros) et du Japon (962 millions d'euros) sont élevées.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE

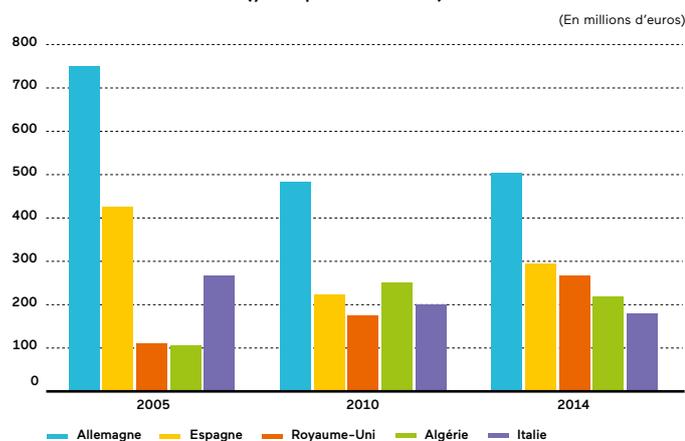
Voitures particulières neuves*



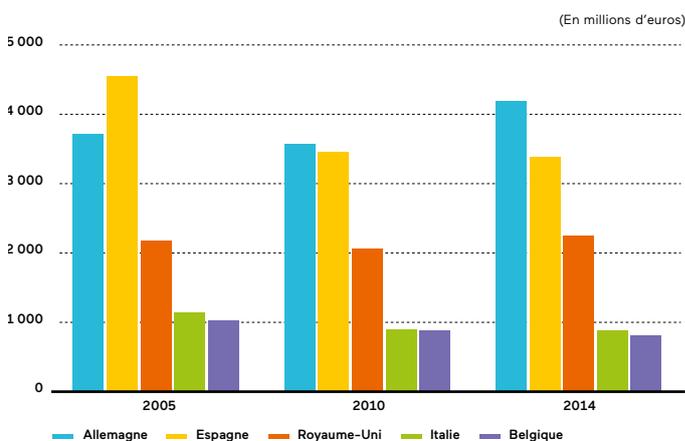
Véhicules utilitaires légers neufs*



Véhicules industriels neufs (y compris cars et bus)*



Pièces et moteurs*



* Sources : données des Douanes traitées par le CCFA.

ALLEMAGNE

PREMIER PARTENAIRE COMMERCIAL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE

Les voitures particulières par énergie (diesel, hybrides et électriques, etc.)

Depuis 2002, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations. En 2014, elles ont représenté 64 % des immatriculations totales à nouveau en baisse, après le niveau record atteint en 2012 (73 %) suite à la diffusion des moteurs essences trois cylindres. Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché respective de 2,4 et 0,6 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent et elles ne représentent que 1,8 et 0,5 % du marché. Les immatriculations de voitures hybrides et électriques en France s'élevaient à un cinquième du marché européen alors que la part de la France dans le marché total était de 15 %.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

| | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2013 en % |
|-----------------------------------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------------|
| Production | | | | | | | | |
| En unités | 804 007 | 1 648 448 | 2 328 108 | 2 178 408 | 1 883 359 | 1 848 122 | 1 835 289 | - 0,7 |
| En % de la production totale | 24,4 % | 35,8 % | 45,0 % | 38,8 % | 38,7 % | 38,6 % | 37,3 % | |
| Exportations | | | | | | | | |
| En unités | 292 061 | 975 038 | 1 500 989 | 1 346 022 | 1 208 770 | 1 256 429 | 1 278 930 | + 1,8 |
| En % des exportations totales | 15,5 % | 33,7 % | 39,1 % | 31,3 % | 30,9 % | 32,7 % | 31,1 % | |
| Immatriculations | | | | | | | | |
| En unités | 762 054 | 1 046 485 | 1 466 296 | 1 593 173 | 1 384 544 | 1 199 729 | 1 146 658 | - 4,4 |
| En % des immatriculations totales | 33,0 % | 49,0 % | 69,2 % | 70,8 % | 72,9 % | 67,0 % | 63,8 % | |
| Parc | | | | | | | | |
| En unités | 3 775 000 | 9 980 000 | 14 348 000 | 18 165 000 | 19 377 000 | 19 645 000 | 19 836 000 | + 1,0 |
| En % du parc total | 16,0 % | 35,6 % | 47,7 % | 58,0 % | 61,3 % | 62,1 % | 62,4 % | |

Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

| | 2008 | | 2009 | | 2010 | | 2011 | | 2012 | | 2013 | | 2014 | |
|-------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|--------|----------------|
| | Unités | Part de marché |
| Électriques | 4 | 0,0 % | 12 | 0,0 % | 184 | 0,0 % | 2 630 | 0,1 % | 5 663 | 0,3 % | 8 779 | 0,5 % | 10 561 | 0,6 % |
| Hybrides | 8 468 | 0,4 % | 9 876 | 0,4 % | 9 655 | 0,4 % | 13 641 | 0,6 % | 27 889 | 1,5 % | 46 745 | 2,6 % | 43 143 | 2,4 % |

Source: CCFA.

En 2014, la France occupe la deuxième place sur le marché européen de la motorisation diesel de voitures particulières neuves, avec 1,1 million d'immatriculations derrière l'Allemagne qui a 1,5 million d'unités de ce type de motorisation. Au niveau du parc en France, 62 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2015 étaient équipées d'un moteur diesel. La croissance de ce ratio fléchit fortement ces dernières années.

En Europe de l'Ouest, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves est quasi stable à 53 %, soit 6,4 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 23 %. Hors Europe, la part de marché des voitures diesel est d'environ 50 % en Inde et elle a crû d'une vingtaine de points à près de 40 % en Corée du Sud entre 2011 et 2014. En 2014, 1,8 million de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit un recul de 24 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale (37 %), en repli par rapport à 2013, demeure en baisse significative par rapport à 2004 (47 %). Les groupes français fournissent également des moteurs diesel à d'autres marques suite à des accords de coopération.

En 2014, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 43 100 unités en baisse de 8 % après une très forte progression de 68 % l'année précédente ; celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 20 % pour atteindre 10 600 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. En France, les constructeurs français sont présents sur ces segments (Renault Zoé, 3008 hybride, etc.).

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2014

avec Transit Temporaire

| Rang | Marque | Modèle | % marché |
|------|---------|--------|----------|
| 1 | Renault | Mégane | 7,1 |
| 2 | Renault | Clio | 6,1 |
| 3 | Citroën | C4 | 5,7 |
| 4 | Peugeot | 308 | 4,6 |
| 5 | Peugeot | 208 | 3,8 |
| 6 | Citroën | C3 | 3,4 |
| 7 | Peugeot | 2008 | 3,4 |
| 8 | Renault | Captur | 3,3 |
| 9 | Dacia | Duster | 3,2 |
| 10 | Peugeot | 3008 | 2,9 |

Source: CCFA.

-9 POINTS
BAISSE DE LA PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION DIESEL IMMATRICULÉES EN FRANCE PAR RAPPORT À 2012



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

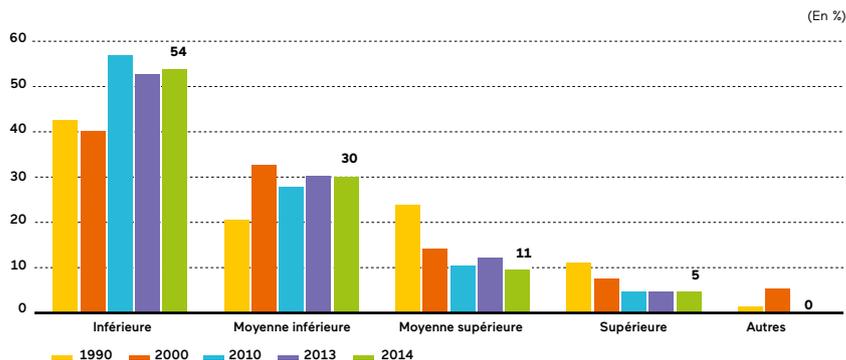
La structure des voitures neuves par gamme a fortement évolué ces vingt dernières années. Les changements sont très forts. La prépondérance de la gamme économique et inférieure en France avait connu un apogée en 2010 grâce au système de bonus/malus et à la prime à la casse. Puis, un léger repli s'est produit. Mais, en 2013-2014, le renouvellement des voitures de la gamme économique (108, C1, Twingo) et le développement de l'offre produit en tout-terrain, tout-chemin notamment sur cette gamme (C4-Cactus, 2008, Captur, Duster) stimulent ce segment dont la part s'est élevée à 54 % en 2014. Les monospaces ont perdu leur attrait depuis 2010 (- 4 points à 15 %) mais les tout-terrain, tout chemin ont plus que comblé ce recul (+ 14 points à 23 %). Quant aux breaks, leur demande est moins fluctuante et ils occupent toujours près de 7 % du marché.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2014

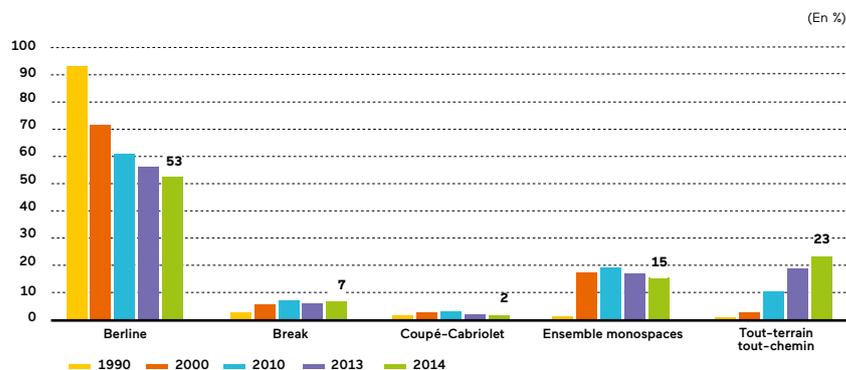
| Rang | Marque | Modèle | % marché |
|------|------------|-------------|----------|
| 1 | Renault | Clio | 6,4 |
| 2 | Renault | Mégane | 5,2 |
| 3 | Peugeot | 206-207-208 | 5,1 |
| 4 | Citroën | C3 | 4,3 |
| 5 | Citroën | C4 | 4,0 |
| 6 | Peugeot | 308 | 3,6 |
| 7 | Renault | Captur | 3,5 |
| 8 | Peugeot | 2008 | 3,0 |
| 9 | Dacia | Sandero | 2,5 |
| 10 | Volkswagen | Golf | 2,4 |
| 11 | Renault | Twingo | 2,3 |
| 12 | Volkswagen | Polo | 2,2 |
| 13 | Dacia | Duster | 2,2 |
| 14 | Peugeot | 3008 | 2,1 |
| 15 | Fiat | 500 | 1,7 |
| 16 | Nissan | Qashqai | 1,7 |
| 17 | Toyota | Yaris | 1,5 |
| 18 | Ford | Fiesta | 1,4 |
| 19 | Ford | Focus | 1,2 |
| 20 | Opel | Corsa | 1,0 |
| 21 | Peugeot | 508 | 1,0 |
| 22 | Mini | Mini | 1,0 |
| 23 | Volkswagen | Tiguan | 1,0 |
| 24 | DS | DS3 | 1,0 |
| 25 | Audi | A3 | 0,9 |
| 26 | Nissan | Juke | 0,9 |
| 27 | Opel | Mokka | 0,9 |
| 28 | Peugeot | 5008 | 0,8 |
| 29 | Toyota | Auris | 0,7 |
| 30 | Citroën | C1 | 0,7 |

Source: CCFA.

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



IMMATRICULATION DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

| Gammes | 1990 | | 2000 | | 2010 | | 2013 | | 2014 | |
|--------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| | unités | % |
| Inférieure | 986 532 | 42,7 | 855 161 | 40,1 | 1 283 902 | 57,0 | 943 609 | 52,7 | 967 138 | 53,9 |
| Moyenne inférieure | 477 631 | 20,7 | 695 146 | 32,6 | 627 694 | 27,9 | 542 972 | 30,3 | 538 578 | 30,0 |
| Moyenne supérieure | 555 053 | 24,0 | 303 028 | 14,2 | 234 664 | 10,4 | 219 656 | 12,3 | 205 487 | 11,4 |
| Supérieure | 256 381 | 11,1 | 163 293 | 7,7 | 105 313 | 4,7 | 84 216 | 4,7 | 84 682 | 4,7 |
| Autres | 33 533 | 1,5 | 117 256 | 5,5 | 96 | 0,0 | 3 | 0,0 | 0 | 0,0 |
| TOTAL | 2 309 130 | 100,0 | 2 133 884 | 100,0 | 2 251 669 | 100,0 | 1 790 456 | 100,0 | 1 795 885 | 100,0 |

Source: CCFA.

23%
PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN 2014 APPARTENANT À LA CARROSSERIE TOUT-TERRAIN, TOUT-CHEMIN

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

| Carrosseries | 1990 | | 2000 | | 2010 | | 2013 | | 2014 | |
|---------------------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|
| Berline | 2 155 724 | 93,4 | 1 527 676 | 71,6 | 1 377 498 | 61,2 | 1 009 809 | 56,4 | 947 136 | 52,7 |
| Break | 61 418 | 2,7 | 119 739 | 5,6 | 153 476 | 6,8 | 101 712 | 5,7 | 119 523 | 6,7 |
| Coupé-Cabriolet | 36 269 | 1,6 | 50 527 | 2,4 | 70 353 | 3,1 | 33 472 | 1,9 | 29 046 | 1,6 |
| Ensemble monospaces | 28 682 | 1,2 | 369 434 | 17,3 | 430 857 | 19,1 | 300 656 | 16,8 | 273 105 | 15,2 |
| dont monospace compact | - | - | 241 190 | 11,3 | 233 363 | 10,4 | 178 683 | 10,0 | 167 079 | 9,3 |
| Tout-terrain, tout-chemin | 17 129 | 0,7 | 57 116 | 2,7 | 205 106 | 9,1 | 333 005 | 18,6 | 415 662 | 23,1 |
| Autres | 9 908 | 0,4 | 9 392 | 0,4 | 14 379 | 0,6 | 11 802 | 0,7 | 11 413 | 0,6 |
| TOTAL | 2 309 130 | 100,0 | 2 133 884 | 100,0 | 2 251 669 | 100,0 | 1 790 456 | 100,0 | 1 795 885 | 100,0 |

Source: CCFA.

Les voitures particulières d'occasion

En 2014, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont rebondi (+2,4 %) après deux années de baisse et se sont élevées à 5 446 000 unités. Elles dépassent néanmoins les 5 millions d'unités par an depuis 2000. 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 leur véhicule près de cinq ans et demi (contre cinq en 2010 et quatre en 1995). Le rapport occasion/neuf est stable à un niveau record de 3,0 bien au-delà des niveaux observés lors des précédentes périodes de recul du marché des voitures neuves en 1993 (2,5) et en 1997 (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 environ 70 000 kilomètres et plus du quart des véhicules achetés d'occasion par les ménages avaient plus de 100 000 kilomètres au compteur. En outre, les ménages disposant d'une voiture d'occasion la renouvelant par une voiture d'occasion représentaient 45 % des véhicules renouvelés en 2012.

LES VOITURES D'OCCASION

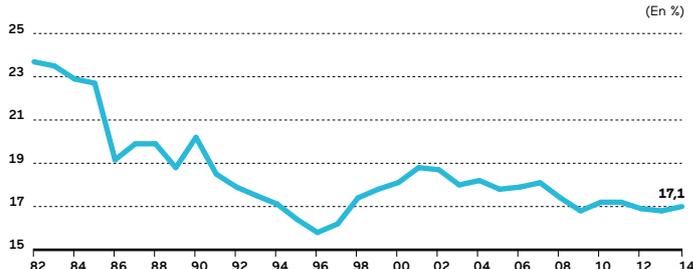
| | Unités | 1990 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Immatriculations | | | | | | | |
| Voitures neuves | milliers | 2 309 | 2 134 | 2 118 | 2 252 | 1 790 | 1 796 |
| Voitures d'occasion | milliers | 4 759 | 5 082 | 5 383 | 5 386 | 5 318 | 5 446 |
| Rapport O/N | | 2,1 | 2,4 | 2,5 | 2,4 | 3,0 | 3,0 |
| Voitures de moins de cinq ans | % VO | 52 | 40 | 40 | 37 | 35 | 34 |
| 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 | 23 | 24 |
| Voitures de plus de cinq ans | % VO | 48 | 60 | 60 | 63 | 65 | 66 |
| Voitures d'occasion à énergie diesel | milliers | | | 2 996 | 3 558 | 3 636 | 3 720 |
| | % VO | | | 55,7 | 66,1 | 68,4 | 68,3 |
| Parc de voitures (au 31/12) | milliers | 23 550 | 28 060 | 30 100 | 31 300 | 31 650 | 31 800 |
| Rapport Occasion sur Parc | % | 20,2 % | 18,1 % | 17,9 % | 17,2 % | 16,8 % | 17,1 % |

Source : CCFSA.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



LE RAPPORT OCCASION/PARC



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

Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 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 2014, la demande en voitures neuves a légèrement augmenté de 0,3 % à 1,8 million d'unités, et celle en voitures d'occasion a progressé de 2,4 % à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est donc resté stable à 3,0. 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, etc.).

Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 66 %

en 2014. 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 424 000 immatriculations, soit 24 % du marché du neuf, poids stable par rapport à 2013 mais surtout plus élevé que pendant les années de la prime à la casse où les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs. 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 2014 (12 % en 2001). La part du diesel dans les voitures d'occasion s'est élevée à 68 % en 2014, en hausse de deux points par rapport à 2010 et de 13 points par rapport à 2005.

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

Les immatriculations de véhicules neufs dans les départements d'outre-mer (DOM)

D'un développement plus récent qu'en métropole, les marchés annuels de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ont été compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations de 1998 à 2012. Depuis, le marché oscille autour de 60 000 unités en repli de 20 % par rapport à 2007. La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,3 %) qu'en France métropolitaine (2,3 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (16,7 % contre 16,8 % en métropole). Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers; leur part de marché était ainsi inférieure à 50 % de 2006 à 2013, mais en 2014 elle progresse de 3 points pour s'élever à 51,3 %. 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). En revanche, sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'élève à 29 %.

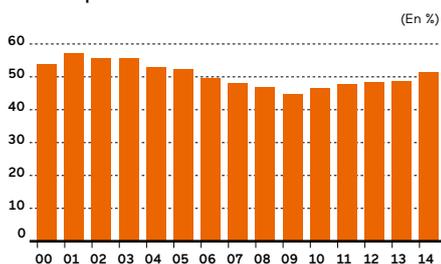
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

| Voitures particulières neuves | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2000 | Variation 2014/2013 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|---------------------|
| Guadeloupe | 13 691 | 14 359 | 13 438 | 12 427 | 12 599 | -8,0 % | 1,4 % |
| Guyane | 4 031 | 4 085 | 4 382 | 4 256 | 4 248 | 5,4 % | -0,2 % |
| Martinique | 14 424 | 14 749 | 13 147 | 11 091 | 11 325 | -21,5 % | 2,1 % |
| Mayotte ⁽¹⁾ | | | | 935 | 1 055 | | 12,8 % |
| Réunion | 21 463 | 25 142 | 20 295 | 19 465 | 20 605 | -4,0 % | 5,9 % |
| TOTAL DOM | 53 609 | 58 335 | 51 262 | 48 174 | 49 832 | -7,0 % | 3,4 % |
| Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes) | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2000 | Variation 2014/2013 |
| Guadeloupe | 2 685 | 2 772 | 2 394 | 2 198 | 2 023 | -24,7 % | -8,0 % |
| Guyane | 1 143 | 1 169 | 1 239 | 1 186 | 1 210 | 5,9 % | 2,0 % |
| Martinique | 2 368 | 2 732 | 2 016 | 1 804 | 1 909 | -19,4 % | 5,8 % |
| Mayotte ⁽¹⁾ | | | | 201 | 213 | | 6,0 % |
| Réunion | 5 200 | 6 021 | 4 166 | 4 433 | 4 760 | -8,5 % | 7,4 % |
| TOTAL DOM | 11 396 | 12 694 | 9 815 | 9 822 | 10 115 | -11,2 % | 3,0 % |
| Véhicules utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes) | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 | Variation 2014/2000 | Variation 2014/2013 |
| Guadeloupe | 146 | 196 | 135 | 91 | 151 | 3,4 % | 65,9 % |
| Guyane | 66 | 99 | 85 | 100 | 76 | 15,2 % | -24,0 % |
| Martinique | 187 | 183 | 84 | 123 | 117 | -37,4 % | -4,9 % |
| Mayotte ⁽¹⁾ | | | | 38 | 46 | | 21,1 % |
| Réunion | 362 | 464 | 293 | 335 | 392 | 8,3 % | 17,0 % |
| TOTAL DOM | 761 | 942 | 597 | 687 | 782 | 2,8 % | 13,8 % |

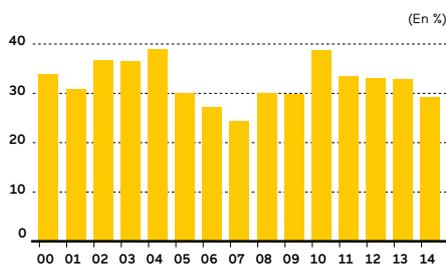
Source : CCFA. (1) À partir du 1^{er} avril 2011.

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

Voitures particulières neuves



Véhicules industriels neufs



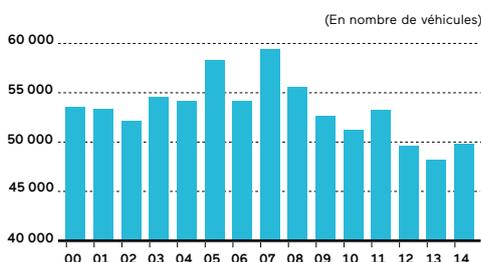
Véhicules utilitaires légers neufs



+ 3 POINTS

HAUSSE DE LA PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES

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



La motorisation des ménages

En 2014, les ménages multimotorisés ont représenté 34 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980; cette part ne progresse plus depuis 2010. Dans les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) 92 % des ménages possèdent un véhicule. En région parisienne, 62 % des ménages sont motorisés (60 % en 2000). Les ménages modestes (moins de 15000 euros par an) sont à 63 % équipés d'au moins une voiture. Les ménages âgés sont motorisés à 79 % contre 69 % en 2000. La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continue à augmenter.

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

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Selon la catégorie socioprofessionnelle | | | | | | |
| Exploitants agricoles | 95,9 % | 98,9 % | 91,1 % | 100,0 % | 92,1 % | 88,0 % |
| Salariés agricoles | 74,7 % | - | - | - | - | - |
| Commerçants, artisans, chefs d'entreprise | 95,2 % | 89,4 % | 90,6 % | 91,2 % | 91,1 % | 87,2 % |
| Professions libérales, cadres supérieurs | 94,4 % | 85,5 % | 84,6 % | 83,7 % | 84,1 % | 84,7 % |
| Professions intermédiaires, contremaîtres | 93,3 % | 88,7 % | 90,8 % | 87,6 % | 89,8 % | 87,2 % |
| Employés | 78,3 % | 75,9 % | 77,5 % | 80,9 % | 82,5 % | 82,0 % |
| Ouvriers | 87,2 % | 89,7 % | 88,7 % | 89,1 % | 91,2 % | 89,4 % |
| Inactifs | 54,6 % | 65,8 % | 70,9 % | 72,8 % | 77,1 % | 77,7 % |
| dont retraités | 59,4 % | 70,9 % | 76,0 % | 76,2 % | 80,1 % | 80,9 % |
| Selon la catégorie de commune | | | | | | |
| Communes rurales | 82,1 % | 88,6 % | 91,1 % | 92,4 % | 92,7 % | 91,6 % |
| Villes de moins de 20000 habitants | 76,6 % | 84,7 % | 86,1 % | 88,4 % | 90,2 % | 90,2 % |
| Villes de 20000 à 100000 habitants | 77,3 % | 80,0 % | 84,2 % | 83,7 % | 87,1 % | 87,7 % |
| Villes de plus de 100000 habitants | 74,2 % | 75,1 % | 76,6 % | 78,5 % | 80,8 % | 81,1 % |
| Agglomération parisienne | 77,0 % | } | 60,8 % | 60,4 % | 61,5 % | 63,6 % |
| Ville de Paris | 47,3 % | | | | | |
| Selon la catégorie d'habitat | | | | | | |
| Ville-centre | - | 67,6 % | 69,4 % | 69,2 % | 73,0 % | 73,0 % |
| Banlieue | - | 79,3 % | 80,5 % | 80,9 % | 83,2 % | 81,2 % |
| Périurbain | - | 88,5 % | 89,8 % | 91,2 % | 91,6 % | 91,4 % |
| Rural | - | 85,3 % | 90,4 % | 92,6 % | 94,8 % | 93,9 % |
| Selon l'âge du chef de ménage | | | | | | |
| Moins de 25 ans | - | 51,2 % | 49,3 % | 63,3 % | 64,9 % | 84,0 % |
| 25 à 34 ans | - | 85,1 % | 82,4 % | 82,3 % | 83,9 % | 80,2 % |
| 35 à 44 ans | - | 86,7 % | 86,3 % | 87,5 % | 88,0 % | 86,5 % |
| 45 à 54 ans | - | 87,5 % | 87,4 % | 86,1 % | 88,1 % | 86,0 % |
| 55 à 64 ans | - | 84,9 % | 87,0 % | 86,7 % | 86,9 % | 84,9 % |
| Plus de 65 ans | - | 61,9 % | 69,0 % | 70,8 % | 76,2 % | 78,8 % |
| Ensemble | 76,5 % | 78,4 % | 80,3 % | 81,2 % | 83,5 % | 82,8 % |
| Voitures dont l'utilisateur principal est une femme | - | - | 40,4 % | 40,7 % | 41,5 % | 41,8 % |

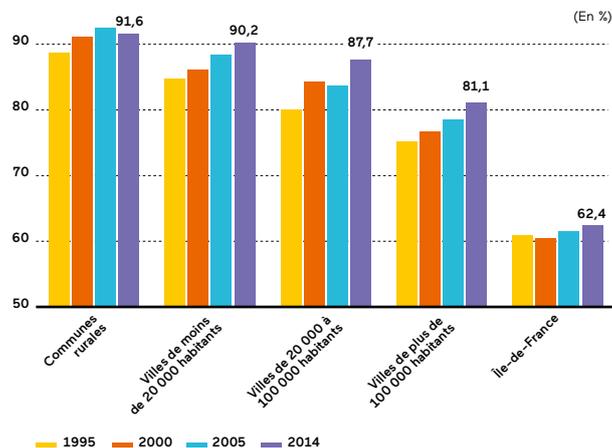
Source : Insee jusqu'en 1993, PARCAUTO TNS-Sofres à partir de 1994.

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'au moins une voiture. Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socioprofessionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes composant le ménage.

- Si 20 % des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90 % en 2014, les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à plus de 60 %.
- Le taux de motorisation des ménages dans les villes de plus de 100000 habitants ne baisse pas : 81 % d'entre eux étaient motorisés en 2014 contre 75 % en 1995. Ce ratio progresse depuis 2007 dans l'agglomération marseillaise (81 %) ; il diminue légèrement dans les agglomérations parisiennes (62 %), lyonnaise (71 %) et lilloise (77 %).
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.
- Les catégories des employés et des inactifs (dont retraités) sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement + 4,5 et + 6,8 points).

Chaque année, 2 à 3 % des ménages se « démotorisent ». Le changement de situation familiale (deuil, divorce, etc.), le coût de l'entretien, les problèmes de santé, l'alternative des transports collectifs et les problèmes de stationnement en sont les principales causes.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



73%

TAUX DE MOTORISATION DANS LES VILLES-CENTRES

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 2014 contre 79 % en 2000. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse toujours 50 %. En 2014, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 15 %. Le parc vieillit lentement et régulièrement, sauf durant les périodes où les niveaux de marché sont élevés, comme au début des années 2000 ou pendant la mise en place de la prime à la casse. Les ménages conservent leur véhicules de plus en plus longtemps ; la durée de détention d'une voiture du parc est de 5,4 années en 2014 contre 5 ans en 2000 et 4 ans en 1995. Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ 104 000 kilomètres, soit 11 000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 35 000 kilomètres de plus qu'en 1990. Le kilométrage moyen au compteur d'une voiture diesel, qui roule davantage chaque année, progresse et atteint 115 700 km ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, fléchit à 86 700 km.

PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

| | Unités | 1980 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2014 |
|--|----------|------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Parc total | Millions | 16,7 | 23,0 | 25,1 | 27,4 | 31,0 | 33,6 | 33,8 |
| Âge moyen du parc | Années | 5,8 | 5,8 | 6,6 | 7,3 | 7,7 | 8,0 | 8,7 |
| Durée de détention moyenne | Années | | 3,7 | 4,1 | 4,4 | 4,7 | 5,0 | 5,4 |
| Répartition du parc par groupe automobile | | | | | | | | |
| Renault (y compris Dacia) | % | 36,2 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 30,2 | 28,6 | 28,4 |
| PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot) | % | 47,1 | 38,3 | 36,2 | 35,2 | 36,4 | 38,2 | 37,0 |
| Marques étrangères | % | 16,7 | 28,4 | 30,5 | 31,4 | 33,2 | 33,2 | 34,6 |
| Répartition du parc par puissance fiscale | | | | | | | | |
| 2 et 3 CV | % | 12,3 | 3,4 | 1,6 | 0,7 | 43,3 | 44,4 | } 48,9 |
| 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 | |
| 8 CV et plus | % | 17,5 | 12,8 | 10,9 | 8,8 | 10,1 | 13,1 | 12,1 |
| Répartition du parc par gamme | | | | | | | | |
| Petites voitures | % | | 39,4 | 43,4 | 45,1 | 44,5 | 46,8 | 49,4 |
| Moyenne inférieure | % | | 20,8 | 24,3 | 27,3 | 32,2 | 30,9 | 30,4 |
| Moyenne supérieure | % | | 26,0 | 22,2 | 19,9 | 16,2 | 11,5 | 8,5 |
| Haut de gamme | % | | 8,7 | 7,0 | 7,0 | 5,7 | 5,0 | 2,8 |
| Divers | % | | 5,1 | 3,2 | 0,8 | 1,4 | 5,7 | 8,9 |
| 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 - Essence | % | | 16,2 | 38,4 | 49,1 | 51,1 | 40,1 | } 39,0 |
| Super plombé - ARS | % | | 65,6 | 28,8 | 11,9 | | | |
| Gazole | % | | 18,2 | 30,9 | 38,1 | 48,9 | 59,9 | |
| Kilométrage au compteur | km | | 69 500 | 84 080 | 93 140 | 99 460 | 103 470 | 104 180 |
| Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours | % | | 75,1 | 77,4 | 78,7 | 75,7 | 71,8 | 71,4 |
| Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail | % | | 55,4 | 54,3 | 55,1 | 55,2 | 53,7 | 51,8 |

N.B. : 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.

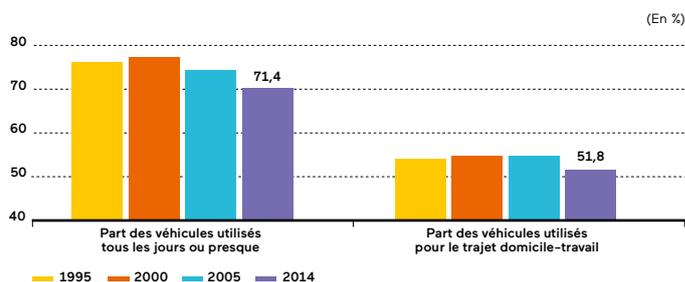
Une enquête menée par la SOFRES tous les ans fournit une description détaillée du parc automobile possédé ou mis à la disposition des ménages.

Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers, environ 5 % de l'ensemble. Le poids du parc des véhicules de plus de 5 ans s'est élevé en 2014 à près de deux tiers et celui des plus de 10 ans a atteint un point haut historique à 31%. L'âge moyen du parc par énergie s'est établi à 10,3 années pour l'essence et à 7,8 années pour le diesel. 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 2014 respectivement 49% et 30% du parc, contre 9% pour les voitures de la gamme moyenne supérieure. Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés ; en 2014, 73 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 67 % des véhicules possèdent un système ABS, 44 % un limiteur de vitesse et 35% un système central de stabilité (ESP) contre respectivement 47 % et 18 % pour les deux derniers en 2007. L'équipement en « Stop & Start » émerge et représente 11% du parc.

71% et 52%

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

UTILISATION DES VÉHICULES

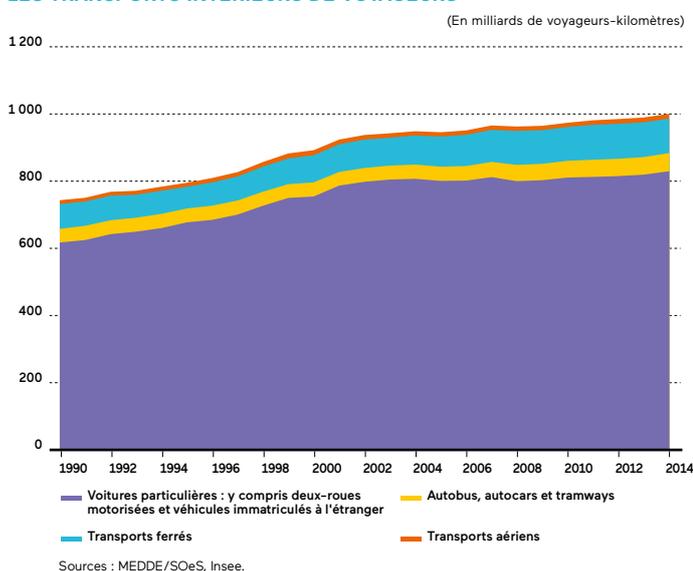


Le transport intérieur de voyageurs

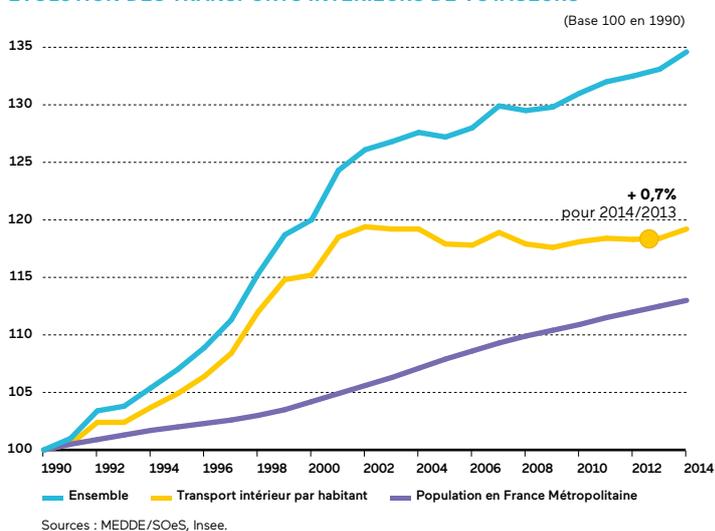
La mobilité des personnes est une nécessité sociale et économique : elle permet les échanges entre les hommes, est source de création de richesses et d'emplois et est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme la santé ou le tourisme. En l'exprimant en voyageurs-kilomètres, ce qui entraîne une sous-représentation de la mobilité urbaine, et en la limitant aux transports intérieurs (hors international longue distance), la route est prépondérante dans les déplacements de personnes : 83 % pour la voiture particulière et 5 % pour les autobus, autocars et tramways en 2014.

La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger permettent d'assurer la mobilité porte à porte. Ils répondent aux contraintes individuelles multiples (personnes âgées, enfants, handicapés, transport d'objets lourds ou encombrants) et fournissent une réponse adaptée dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants (horaires décalés) pour que les transports en commun soient pertinents sur le plan économique et social.

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



+0,7%

HAUSSE EN 2014 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 entre les hommes, qui demeure indispensable.

Si le transport de marchandises est davantage 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, y compris 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, les 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.

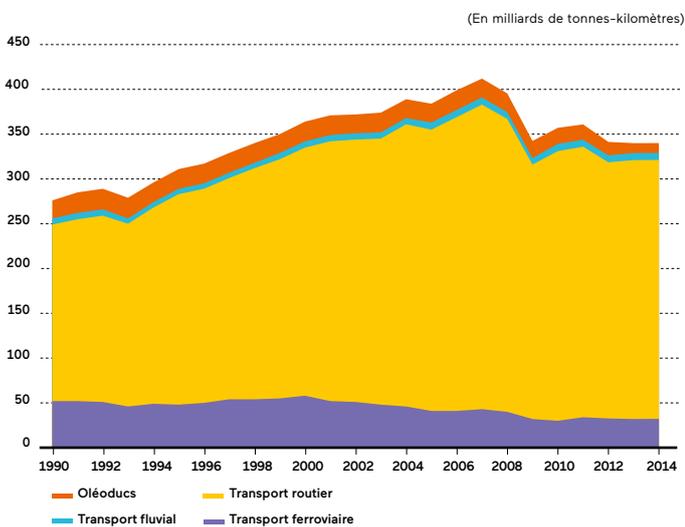
En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone-urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes (vélos, motos, ...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montrent le champ de pertinence de chaque mode.

Le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants a progressé continuellement jusqu'en 2002 (+ 19 % par rapport à 1990). Depuis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse de 1 % a été observée entre 2002 et 2013. En 2014, on observe une légère croissance du transport intérieur de voyageurs (+ 0,7 %), principalement liée à l'augmentation du nombre de voyageurs kilomètres en véhicules particuliers (+ 0,8 %).

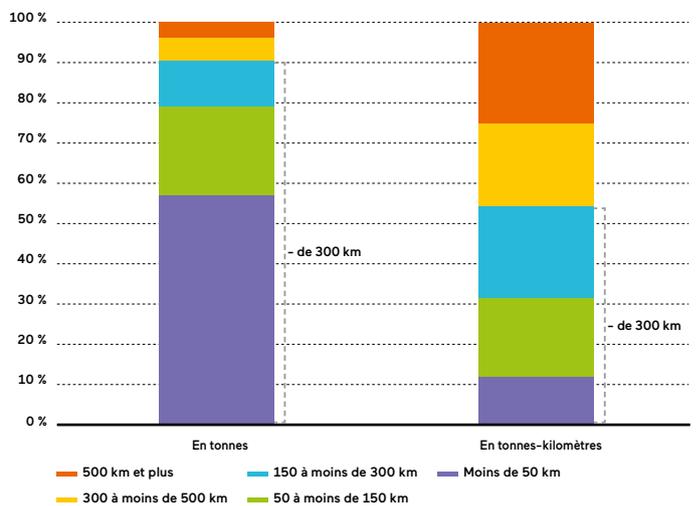
Le transport intérieur de marchandises

Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire, s'ajoute aussi la notion du temps. Chaque mode de transport, routier, ferroviaire, fluvial... 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. Sa part dans le transport de marchandises reste stable (autour de 85 % des tonnes-kilomètres réalisées) et les distances inférieures à 300 kilomètres prédominent, rendant plus difficile le report modal : 57 % des tonnes chargées par le pavillon français sont même livrées à moins de 50 kilomètres.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2014



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. Dans le transport routier de marchandises, cela se traduit par le phénomène de cabotage mais aussi, depuis plusieurs années, par l'arrivée d'acteurs étrangers qui prennent des parts de marché croissantes au pavillon français. 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 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, notamment, utilisés pour le commerce avec les pays lointains. La demande intérieure des différents agents économiques 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, par exemple, 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 les produits frais doivent être transportées rapidement, et le sont donc essentiellement par le mode routier;
- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours de la phase de production

(lien avec l'aménagement du territoire) que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages. En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonyme d'investissements importants, généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes. Le transport routier de marchandises, par son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service répond à ces nombreux critères 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, notamment 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 efficaces. Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement, et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises avec une part modale de 85 % des tonnes-kilomètres effectuées. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports montre aussi la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : près de 60 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 54 % des tonnes-kilomètres à moins de 300 kilomètres.

STABILITÉ
DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES MESURÉ EN TONNES-KILOMÈTRES EN 2014 PAR RAPPORT À 1998

La circulation routière

Si la circulation avait, en moyenne annuelle, augmenté de 2 % entre 1990 et 2004, celle-ci est restée quasi stable jusqu'en 2012 (+ 0,2 % par an). Néanmoins, en 2013 et en 2014, elle progresse à un rythme un peu plus soutenu (+ 0,7 % et + 0,8 %). La faiblesse de l'activité économique pèse toujours sur l'activité du transport routier de marchandises comme en témoigne la baisse de la circulation des poids lourds en 2014 (-1,5 %). Cependant, alors qu'on observe un net recul de la circulation des poids lourds immatriculés en France (-4,5 %), celle des véhicules lourds étrangers progresse de 5 %. Dans le transport routier de personnes, la circulation des voitures particulières immatriculées en France a progressé en 2014 (+1 %) dans un contexte de recul du prix des carburants et de développement de nouveaux services de mobilité (covoiturage). La circulation des bus et cars est également en hausse en 2014 (+ 1,7 %).

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

| | Unités | 1990 | 2000 | 2013 | 2014 | Variation annuelle moyenne en % | | |
|---|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|--------------|--------------|
| | | | | | | 04/90 | 14/04 | 14/13 |
| Parcs (moyennes annuelles) | Milliers de véhicules | | | | | + 1,8 | + 0,7 | + 0,4 |
| Voitures | | 23 280 | 27 770 | 31 622 | 31 726 | + 1,8 | + 0,7 | + 0,3 |
| dont : essence | | 19 760 | 18 150 | 12 099 | 11 985 | - 1,2 | - 3,2 | - 0,9 |
| diesel | | 3 520 | 9 621 | 19 523 | 19 741 | + 9,9 | + 4,1 | + 1,1 |
| Véhicules utilitaires légers (VUL) | | 4 223 | 5 062 | 5 939 | 5 971 | + 1,9 | + 0,9 | + 0,5 |
| dont : essence | | 2 279 | 1 302 | 397 | 352 | - 5,3 | - 10,5 | - 11,3 |
| diesel | | 1 944 | 3 761 | 5 543 | 5 619 | + 6,0 | + 2,4 | + 1,4 |
| Poids lourds (>5 t) | | 535 | 551 | 551 | 551 | + 0,5 | - 0,4 | - 0,1 |
| Bus & cars | | 68 | 81 | 92 | 92 | + 1,5 | + 0,9 | + 0,5 |
| Kilomètres annuels moyens | Milliers de km | | | | | | | |
| Voitures | | 13,4 | 13,5 | 12,7 | 12,8 | + 0,0 | - 0,5 | + 0,4 |
| dont : essence | | 11,9 | 10,7 | 8,2 | 8,3 | - 1,2 | - 1,9 | + 1,5 |
| diesel | | 21,3 | 18,8 | 15,5 | 15,4 | - 1,4 | - 1,3 | - 0,3 |
| Véhicules utilitaires légers (VUL) | | 14,6 | 15,5 | 16,0 | 16,0 | + 0,5 | + 0,1 | + 0,0 |
| dont : essence | | 9,9 | 8,3 | 7,3 | 7,4 | - 1,3 | - 1,0 | + 1,4 |
| diesel | | 20,2 | 18,0 | 16,6 | 16,5 | - 1,0 | - 0,6 | - 0,5 |
| Poids lourds (>5t) | | 36,1 | 41,2 | 33,3 | 32,0 | + 0,9 | - 2,4 | - 4,0 |
| Bus et cars | | 31,0 | 30,2 | 36,1 | 36,6 | - 0,0 | + 1,7 | + 1,3 |
| Consommations unitaires | Litres aux 100 km | | | | | | | |
| Voitures essence | | 8,68 | 8,12 | 7,50 | 7,50 | - 0,8 | - 0,4 | + 0,0 |
| Voitures gazole | | 6,73 | 6,74 | 6,21 | 6,20 | - 0,1 | - 0,7 | - 0,2 |
| VUL essence | | 9,39 | 9,29 | 8,12 | 8,00 | - 0,5 | - 0,8 | - 1,4 |
| VUL gazole | | 9,77 | 9,67 | 9,00 | 9,00 | - 0,3 | - 0,4 | - 0,0 |
| Poids lourds gazole | | 36,23 | 36,62 | 34,81 | 34,10 | + 0,0 | - 0,6 | - 2,0 |
| Bus et cars gazole | | 32,00 | 32,99 | 32,46 | 30,50 | + 0,1 | - 0,7 | - 6,0 |
| Consommations de carburants (tous transports routiers) | Millions de litres | | | | | | | |
| Essence | | 24 110 | 18 729 | 9 667 | 9 626 | - 2,9 | - 4,9 | - 0,4 |
| Gazole | | 17 977 | 30 779 | 38 157 | 38 157 | + 5,0 | + 0,7 | - 0,0 |
| Total | | 42 086 | 49 508 | 47 824 | 47 783 | + 1,4 | - 0,7 | - 0,1 |
| Circulation totale | Milliards de véhicules-km | 420 | 518 | 568 | 572 | + 2,0 | + 0,3 | + 0,8 |
| dont : Véhicules légers | | 389 | 476 | 523 | 542 | + 2,0 | + 0,6 | + 3,6 |
| dont : PL marchandises | | 22,4 | 29,5 | 27,1 | 26,7 | + 2,6 | - 1,8 | - 1,5 |
| Trafics routiers | | | | | | | | |
| Voyageurs en véhicules particuliers ⁽¹⁾ | Milliards de voyageurs-km | 617,3 | 754,4 | 819,4 | 829,6 | + 1,9 | + 0,3 | + 1,2 |
| Voyageurs en autobus ou autocars | Milliards de voyageurs-km | 40,6 | 42,1 | 52,3 | 54,2 | + 0,3 | + 2,5 | + 3,6 |
| Marchandises | Milliards de tonnes-km | 195,7 | 276,8 | 288,6 | 288,5 | + 3,5 | - 0,9 | - 0,0 |

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

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Elle incorpore celle des véhicules immatriculés à l'étranger.

Par rapport à l'ensemble des transports intérieurs, la part de la route s'est élevée en 2014 à 88 % pour les voyageurs et à 85 % pour les marchandises.

En 2014, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,4 %, soit à un rythme presque comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990. La diésélisation du parc de véhicules légers se poursuit (67,3 % du parc en 2014 contre 66,7 % en 2013) mais à un rythme qui se ralentit (+0,8 %). La part du diesel a représenté 79 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000 et 31 % en 1990. Concernant le parc essence, quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans

plomb 95-E10, qui représente 32 % des livraisons totales d'essence. La consommation unitaire moyenne des voitures particulières continue de baisser avec l'amélioration des performances techniques et ce, malgré les effets de surconsommation liés à l'incorporation des biocarburants, dont le pouvoir énergétique est moindre que celui des carburants conventionnels.

Sur les dix dernières années, la consommation unitaire moyenne des voitures diesel a baissé de 6 % et celle des voitures essence de 4 %.

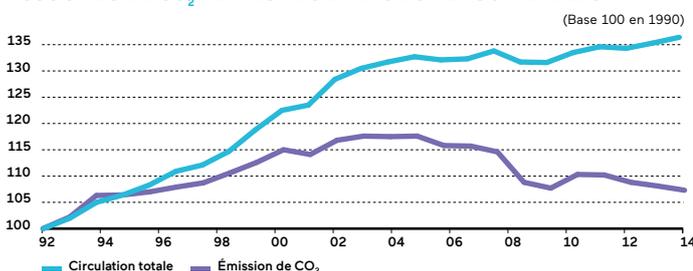
79%

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

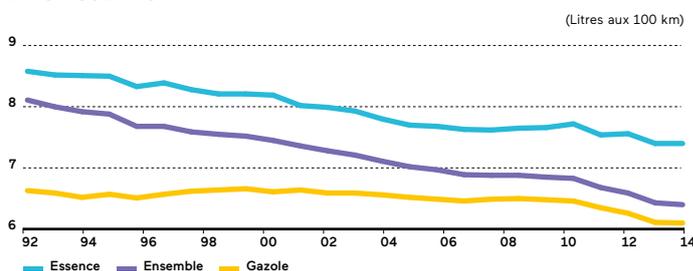
La circulation routière et les émissions de CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 36 % ; leurs émissions de CO₂ 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 la consommation unitaire moyenne (y compris les effets de surconsommation liés aux biocarburants) a été de plus de 20 % entre 1990 et 2014 (diésélisation 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, la quantité de CO₂ nette des énergies renouvelables nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 29 % entre 1990 et 2014, malgré l'impact de la crise économique et financière.

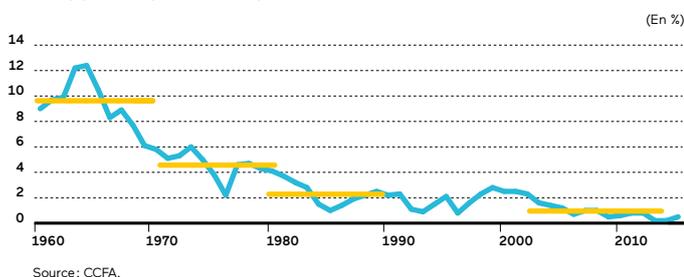
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



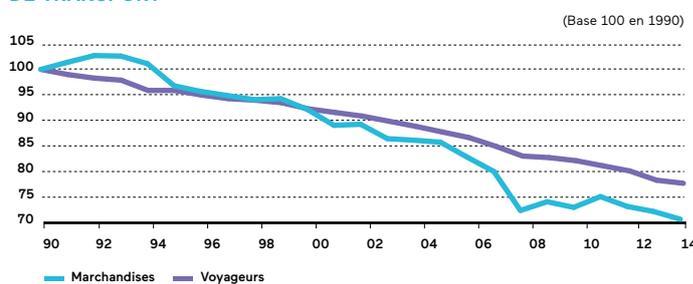
CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



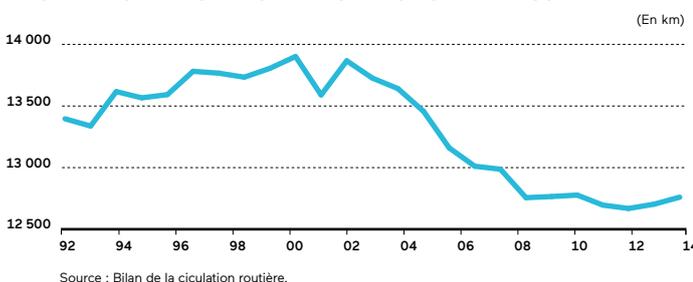
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



ÉVOLUTION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN TERME DE TRANSPORT (2)



KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



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 liés à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière.

En 2014, les premières estimations fournies par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années 2000, un net fléchissement est enregistré, lié, entre autres, aux effets de la crise économique et à l'aug-

mentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants. Portant sur l'année 2012, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 56 % pour les voitures, 20 % pour les véhicules utilitaires légers et 23 % pour les poids lourds, y compris les cars et les bus (26 % en 2007).

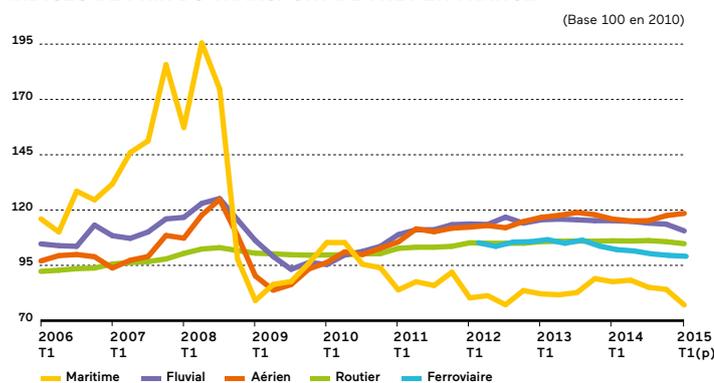
-10%

BAISSE DES ÉMISSIONS DE CO₂ DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE 2004 ET 2014 SELON LE CITEPA

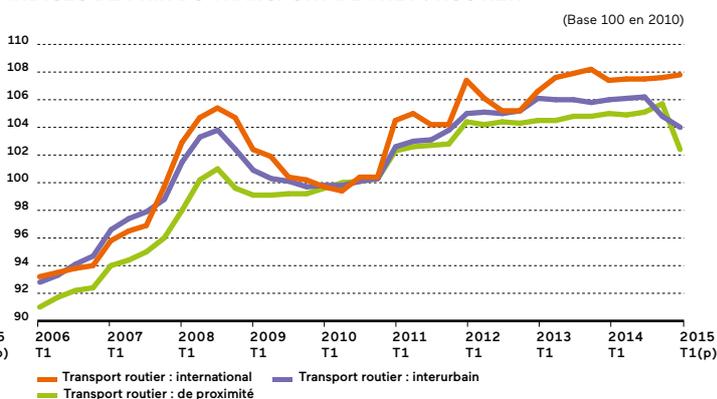
Les indices de prix du transport de fret

En 2014, l'indice de prix du fret routier est resté stable pour la première fois depuis 2010 (+ 0,1 %). Entre le premier trimestre 2014 et le premier trimestre 2015, l'indice a même reculé de 1,2 % en lien avec la baisse des prix du gazole. Les indices de prix du transport de fret autre que routier évoluent de manière contrastée. Ils sont en hausse dans le transport maritime (+2,9 %) tandis qu'ils reculent dans le fluvial (-0,9 %), l'aérien (-1,6 %) et le ferroviaire (-4,4 %). Depuis 2006, l'indice de prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 1,6 % par an, allant de 1,5 % pour l'interurbain à 1,7 % pour l'international et le transport de proximité. Sur la même période, l'indice de prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+ 0,9 % par an), variant de -0,1 % pour l'international à 1,9 % pour le national. Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix n'est diffusé que depuis 2014 avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Sur la période d'observation, on constate un recul de 0,4 % principalement dû à une forte baisse en 2014 (4,4 %).

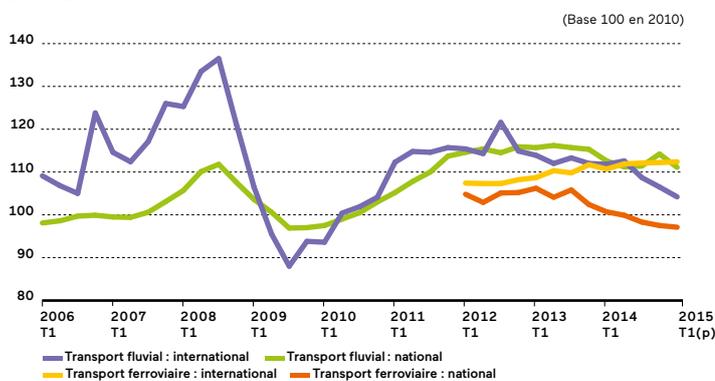
INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET : ROUTIER



INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET : FERROVIAIRE ET FLUVIAL



Source : MEDDE/SOeS.



Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports.

Pour le transport routier, fluvial et ferroviaire, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives définies par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises et les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les relevés de prix sont effectués trimestriellement. Dans le transport 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. Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix suivi depuis le 1^{er} trimestre 2012, est élaboré à partir des prestations représentatives de transport confiées par un échantillon de 22 chargeurs aux opérateurs de transport ferroviaire. Suivis depuis 2006, les indices du 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. Les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire qui intègre les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. Les indices de prix du transport maritime, également suivis depuis 2006, sont composés des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Ils sont basés sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. L'indice de prix du fret routier de marchandises est resté stable en 2014 (+ 0,1 %) mais avec des

évolutions contrastées entre le transport de proximité en légère hausse (+ 0,5 %), l'interurbain (- 0,2 %) et l'international (- 0,1 %) en légère baisse. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes, même si le carburant représente entre 20 et 30 % des coûts totaux du transport routier de marchandises comme le montre l'enquête du CNR (*lire page 51*).

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice de prix du fret fluvial a connu depuis 2006 d'amples variations. Après une hausse en 2013, l'indice baisse en 2014 (- 1,6 %). L'indice de prix du fret maritime est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac. Après deux années de forte baisse, il a augmenté en 2013 (+ 4 %) puis en 2014 (+ 2,9 %). Disponible depuis 2000, l'indice de prix du fret fluvial a continuellement progressé, à l'exception de la chute de l'année 2009. En 2014, il recule de 0,9 %. Enfin, l'indice de prix du fret ferroviaire poursuit sa baisse amorcée au 3^e trimestre 2013. Sur l'année 2014, il recule de 4,4 % mais avec de grandes disparités entre le national en forte baisse (- 5,3 %) et l'international en hausse (+ 1,4 %).

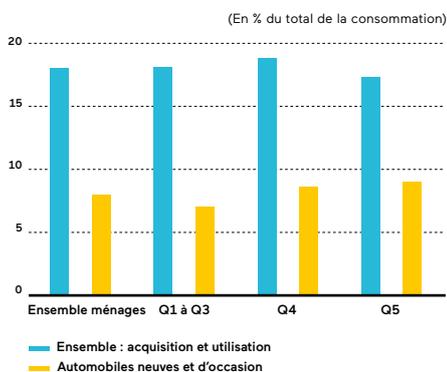
STABILITÉ

DE L'INDICE DE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET EN 2014

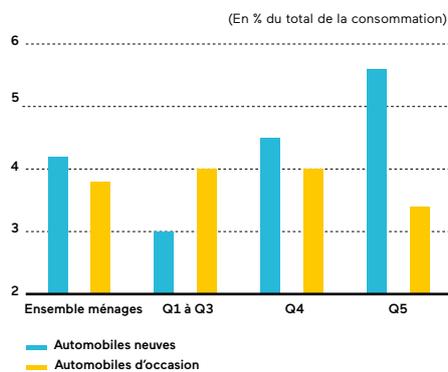
Le coût de la mobilité en automobile des ménages

En raison de la hausse des prix des carburants entre 2006 et 2011 (plus de 20 %), les ménages motorisés ont augmenté leurs dépenses automobiles de près de 2 points à 18 % de leur budget. Le poste carburants a contribué à hauteur de 80 % à cette hausse, des deux tiers pour les 20 % des ménages les plus aisés (Q5) à plus de 90 % pour les 60 % des ménages les moins aisés (Q1-Q3). Ce poste a représenté en 2011 un peu plus de 4 % du budget des ménages du Q5 contre 6 % pour ceux de Q1-Q3. Des changements de répartition entre 2006 et 2011 sont observés entre les postes achats de voitures neuves (VN) ou d'occasion (VO) et entretien, réparation, pièces et accessoires (ER&PA), dont certains peuvent s'expliquer en partie par des achats effectués avec l'aide d'une prime à la casse en 2010-2011. Pour les ménages de Q1-Q3, si le poids du poste ER&PA a très légèrement augmenté, la hausse du poids du poste VN a presque été compensée par la baisse du poste VO. Pour les ménages Q4-Q5, le poids du poste VN a vivement augmenté de près d'un point à plus de 5 %, celui du VO a très légèrement augmenté, alors que celui de l'ER&PA baissait de 0,4 point à bien moins de 2 %.

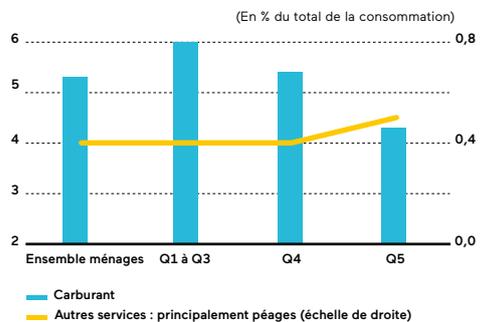
BUDGET AUTOMOBILE



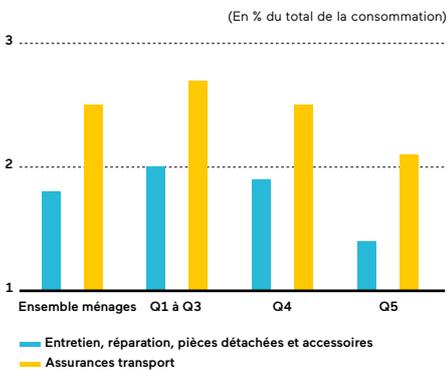
ACHAT AUTOMOBILE



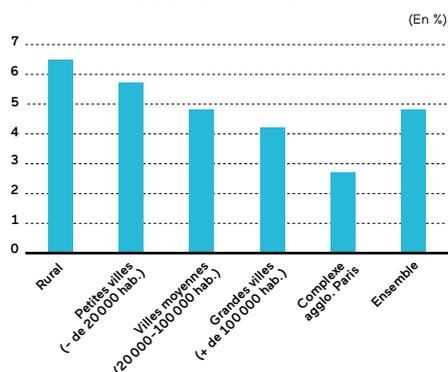
CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



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 2011.

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 moins remboursements) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération les échanges entre particuliers. Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au 5^e quintile, c'est-à-dire les 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés, devant Q4 et le regroupement Q1 à Q3.

En 2010-2011, le budget automobile de l'ensemble des ménages motorisés a représenté 18 % de leur consommation totale. Le poste achats d'automobiles neuves et d'occasion en représente une petite moitié, variant de 7 % pour les 60 % de ménages

disposant des revenus les moins élevés à 9 % pour le 5^e quintile. Pour les ménages de Q1-Q3, près de 60 % des achats sont effectués dans l'occasion (près des deux tiers en 2005-2006), alors que près des deux tiers le sont dans le neuf pour Q5.

Si plus de 5 % de la consommation totale est consacrée aux carburants, seul le quintile le plus riche consacre dans sa consommation une part bien inférieure à ce poste. Le même phénomène se reproduit pour les assurances de transport. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il apparaît ainsi que les ménages motorisés appartenant à Q1-Q3 paient pour l'usage de leurs véhicules, proportionnellement à leur consommation, plus de taxes que les ménages appartenant au quintile le plus riche.

En ventilant par catégorie de commune de résidence et pour l'ensemble des ménages (motorisés ou non), le poste carburant apparaît d'autant plus élevé que la taille de la commune est petite. Ainsi, les ménages de l'agglomération parisienne y consacrent près de 3 % de leur consommation contre plus de 6 % dans les communes rurales.

6%

POIDS DU POSTE CARBURANTS DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES LES MOINS AISÉS (Q1-Q3)

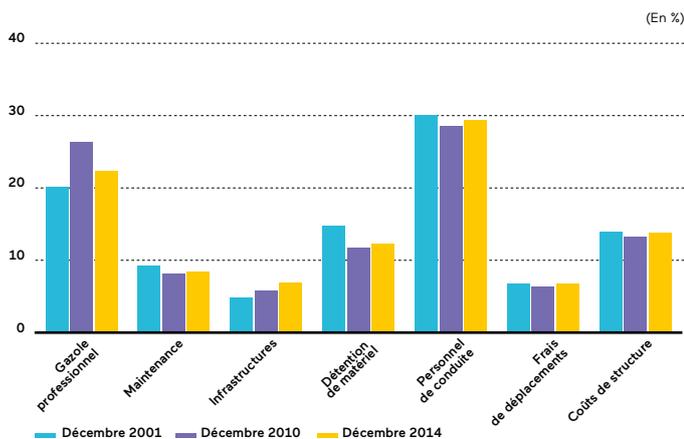
Prix de revient du transport routier de marchandises

Selon le Comité National Routier (CNR), entre 2002 et 2014, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises en longue distance et au niveau régional ont augmenté d'environ 33 %, soit en moyenne 2,4 % par an.

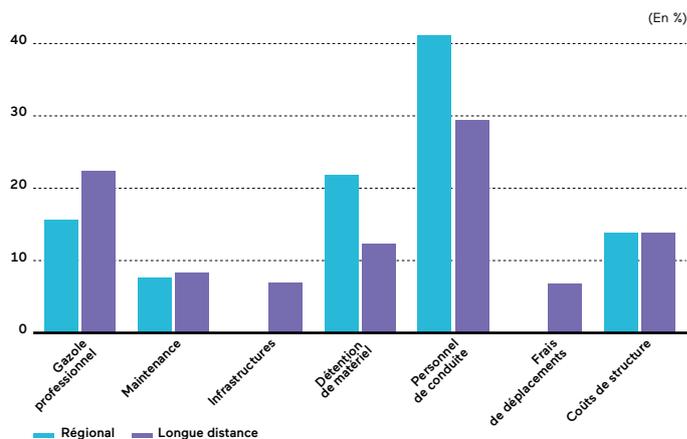
La part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance s'est élevée à 22 % contre 26 % en 2010 et 20 % en 2001.

En 2014, la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) représentait 12,3 % du coût total (contre 11,7 % en 2010 et 14,7 % en 2001) et la part liée aux infrastructures atteignait 6,9 %.

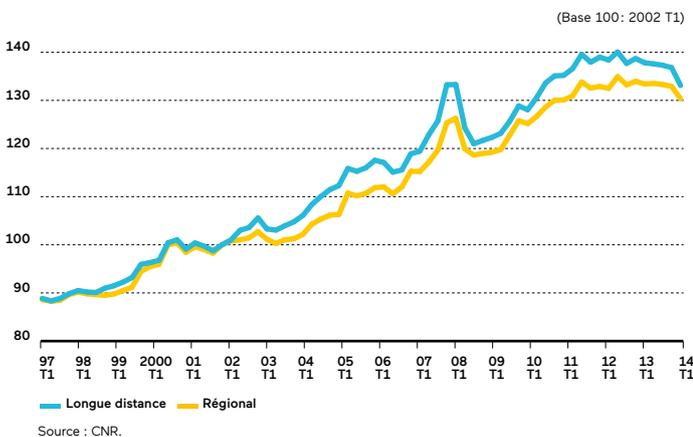
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2014



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



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 longue distance; pendant cette période, sa part est ainsi passée de 20 % à près de 28 %. En 2008, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, la part du gazole est retombée à 22 % avant de remonter ensuite jusqu'à 29 % en 2011 et de baisser à nouveau les trois années suivantes, s'établissant à 22 % en 2014. Sur la période 2001-2014, la part des coûts des infrastructures a progressé de 2 points à 6,9 %. En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation)

ont vu leur part respective baisser de 2,4 points et de 0,9 point, soit un peu plus que la baisse observée au niveau du personnel de conduite (- 0,7 point). Concernant le transport régional, la part des carburants représentait 16 % de l'ensemble des coûts en décembre 2014; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression, de plus de 2 points, de l'indice régional entre 2002 et 2014 comparé à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22 % sur la même période.

- 6 POINTS

BAISSE DE LA PART DU GAZOLE PROFESSIONNEL DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE DEPUIS 2011

Les indices de prix automobiles

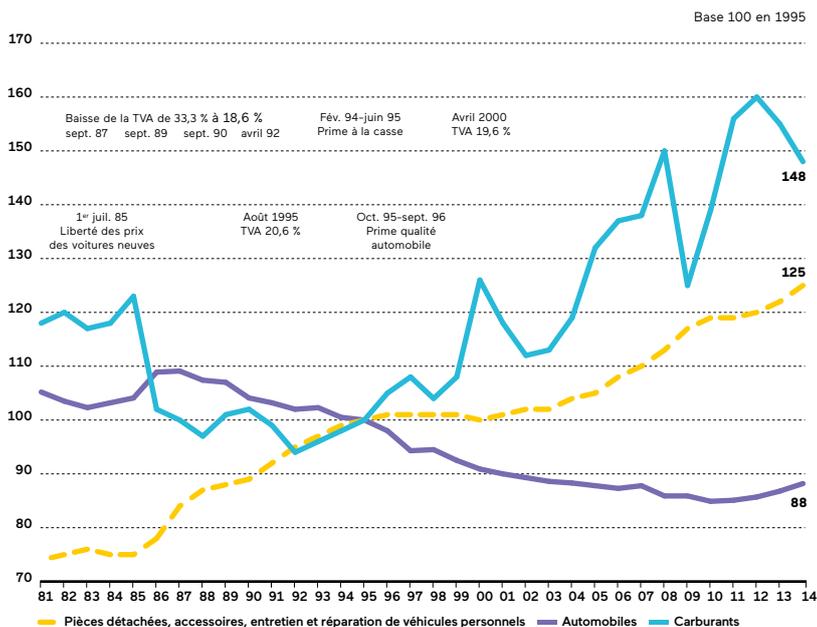
En 2014, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,1 %, soit 1,6 point de plus que l'inflation. De 2007 à 2013, l'indice des prix réels des voitures neuves a diminué de 1 % avant de croître légèrement en 2014. La sévèrisation des barèmes des malus écologiques a contribué à cette hausse. Cette tendance à la baisse sur plusieurs années a également été observée au niveau européen. En 2014, l'indice des prix réels des carburants a de nouveau décliné mais demeure à un niveau élevé (148 contre 160 au point culminant de 2012 soit une baisse de 8 %). L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 2,6 % en 2014. Les évolutions à l'intérieur de celui-ci sont néanmoins contrastées allant de -1,5 % pour les pneus à +3,1 % au coût horaire de main-d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels.

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 |
|------|------------------------|-----------------------------|---|---------------------|
| 2012 | 2,0 % | 2,6 % | 2,5 % | 4,9 % |
| 2013 | 0,9 % | 2,2 % | 2,7 % | -2,5 % |
| 2014 | 0,5 % | 2,1 % | 2,6 % | -4,0 % |

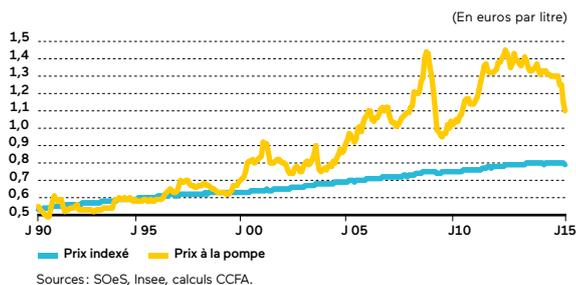
Source: Insee, calculs CCFA.

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

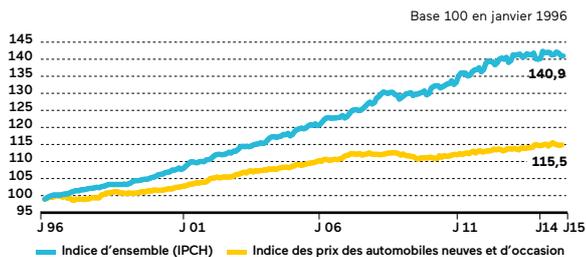


Source: Insee, présentation CCFA.

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



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



Source: Eurostat.

-6,0%

BAISSE DU PRIX DES CARBURANTS EN 2014 PAR RAPPORT À 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. Depuis 1992, le prix réel des voitures neuves a décliné régulièrement sous l'effet continu de la concurrence et celui, ponctuel, des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). Néanmoins, l'augmentation des malus écologiques a impliqué une croissance des prix de 2,5 % en janvier 2014 par rapport à décembre 2013. Quant à l'indice des

prix réels des réparations et de l'entretien, il est reparti à la hausse à partir de 2003 en raison 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). 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 liés, comme en France, à l'intensité de la concurrence et à la contrainte sur le pouvoir d'achat des ménages. En 2014, l'indice général des prix a gagné 31 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 12 %.

La consommation automobile des ménages

La stabilité des prix a permis au pouvoir d'achat des ménages de croître en 2014 (+1,1 %) après une stagnation en 2013. Les dépenses de consommation des ménages continuent également à se redresser. Elles progressent de +0,6 % en 2014 (+0,4 % en 2013). Dans ce contexte, les achats de véhicules neufs augmentent également (+2 %) après deux années consécutives de baisse et atteignent 23,8 milliards d'euros. Cependant, sur le long terme, on observe une diminution de la part des achats de véhicules dans la consommation des ménages, qui se fait au détriment du véhicule neuf. En 2014, les achats de carburants des ménages se contractent à nouveau sous l'effet de la diminution des prix du baril de pétrole. Leur niveau atteint désormais 37 milliards d'euros, soit un recul de 3,7 % par rapport à 2013. Ce montant est équivalent aux achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'il était très inférieur au début des années 1990.

LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

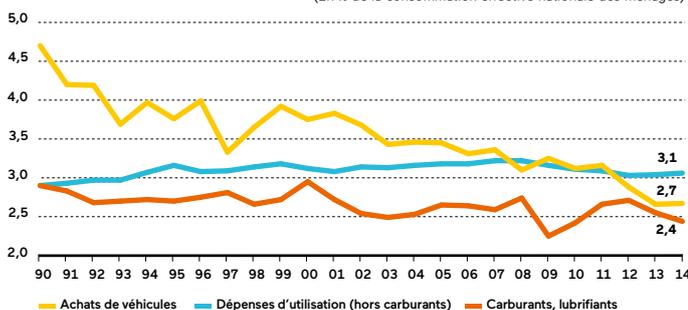
(En montant et en part de la consommation effective nationale des ménages)

| | Unité | 1990 | | 2000 | | 2013 ⁽¹⁾ | | 2014 ⁽¹⁾ | | Variation 2014/2013 |
|--|--------------------------|-------------|---------------|--------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|
| Achats de véhicules | milliards d'euros | 33,9 | 4,7 % | 37,9 | 3,8 % | 39,9 | 2,6 % | 40,5 | 2,7 % | +1,5 % |
| - Automobiles neuves et d'occasion | | 31,3 | 4,3 % | 34,1 | 3,4 % | 35,4 | 2,3 % | 36,0 | 2,4 % | +1,5 % |
| dont automobiles neuves | | 25,6 | 3,5 % | 24,5 | 2,4 % | 23,4 | 1,5 % | 23,8 | 1,6 % | +2,0 % |
| - Caravanes, motocycles, cycles | | 2,6 | 0,4 % | 3,8 | 0,4 % | 4,5 | 0,3 % | 4,6 | 0,3 % | +1,4 % |
| Dépenses d'utilisation des véhicules | milliards d'euros | 41,8 | 5,8 % | 61,3 | 6,1 % | 84,1 | 5,5 % | 83,4 | 5,5 % | -0,8 % |
| - Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires | | 16,6 | 2,3 % | 24,0 | 2,4 % | 33,7 | 2,2 % | 34,1 | 2,3 % | +1,2 % |
| dont fabrication d'équipements automobiles | | 7,2 | 1,0 % | 11,1 | 1,1 % | 17,1 | 1,1 % | 17,4 | 1,1 % | +1,5 % |
| dont services d'entretien de véhicules automobiles | | 7,1 | 1,0 % | 9,2 | 0,9 % | 11,8 | 0,8 % | 11,9 | 0,8 % | +0,5 % |
| - Carburants et lubrifiants | | 20,9 | 2,9 % | 29,8 | 2,9 % | 38,4 | 2,5 % | 37,0 | 2,4 % | -3,7 % |
| - Péages, stationnement, location, auto-écoles | | 4,3 | 0,6 % | 7,5 | 0,7 % | 12,0 | 0,8 % | 12,3 | 0,8 % | +2,8 % |
| Assurances automobiles | milliards d'euros | 2,9 | 0,4 % | 3,9 | 0,4 % | 7,6 | 0,5 % | 7,7 | 0,5 % | +2,0 % |
| Total des consommations liées à l'automobile et à la moto | milliards d'euros | 78,6 | 10,9 % | 103,1 | 10,2 % | 131,6 | 8,7 % | 131,7 | 8,7 % | +0,1 % |
| Services de transports collectifs | milliards d'euros | 10,3 | 1,4 % | 15,2 | 1,5 % | 26,0 | 1,7 % | 26,5 | 1,7 % | +1,7 % |
| Consommation effective nationale des ménages | milliards d'euros | 721 | 100 % | 1 010 | 100 % | 1 503 | 100 % | 1 517 | 100 % | +0,9 % |
| Nombre de ménages (métropole) | milliers | 21 632 | | 24 256 | | 27 775 | | 27 973 | | +0,7 % |
| Consommation automobile par ménage | euros | 3 633 | | 4 249 | | 4 738 | | 4 707 | | -0,7 % |
| Consommation automobile par ménage motorisé | euros | 4 749 | | 5 291 | | 5 702 | | 5 685 | | -0,3 % |

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source : Insee - La consommation des ménages, 2014 - base 2010.

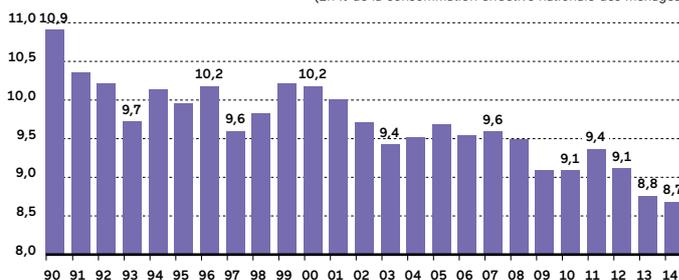
LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2014

(En % de la consommation effective nationale des ménages)



LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

(En % de la consommation effective nationale des ménages)



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête budget des familles (voir page 50), les ménages ont dépensé, en 2014, 131 milliards d'euros (+0,1 %) pour leurs transports individuels (contre 137 milliards en 2011). Cette somme a représenté 83 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré à leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée « coefficient budgétaire automobile ». Ce coefficient a varié entre 9 % et 11 % du début des années quatre-vingt-dix jusqu'à la crise de 2009. Depuis, il oscille autour de 9 % et ne s'élève plus qu'à 8,7 % en 2014.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » arrive désormais en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors

carburants), alors qu'il était le premier poste de dépenses avant 2012. La baisse tendancielle des achats de véhicules pèse sur le coefficient budgétaire, qui n'est plus que de 2,7 % en 2014 contre 4,3 % en 1990. Cette baisse se fait au détriment des achats de voitures particulières neuves, qui ne représentent plus que 66 % des achats de véhicules contre 82 % en 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et aux 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, diminue depuis 2008 et se stabilise désormais autour de 2,3 % contre 2,5 % auparavant.

Les dépenses en assurances automobiles des ménages, qui correspondent au service, à savoir les dépenses moins les remboursements, s'élèvent désormais à 7,7 milliards d'euros.

2,7%

**PART DES ACHATS DE VÉHICULES
DANS LES DÉPENSES DE CONSOMMATION
DES MÉNAGES EN 2014**

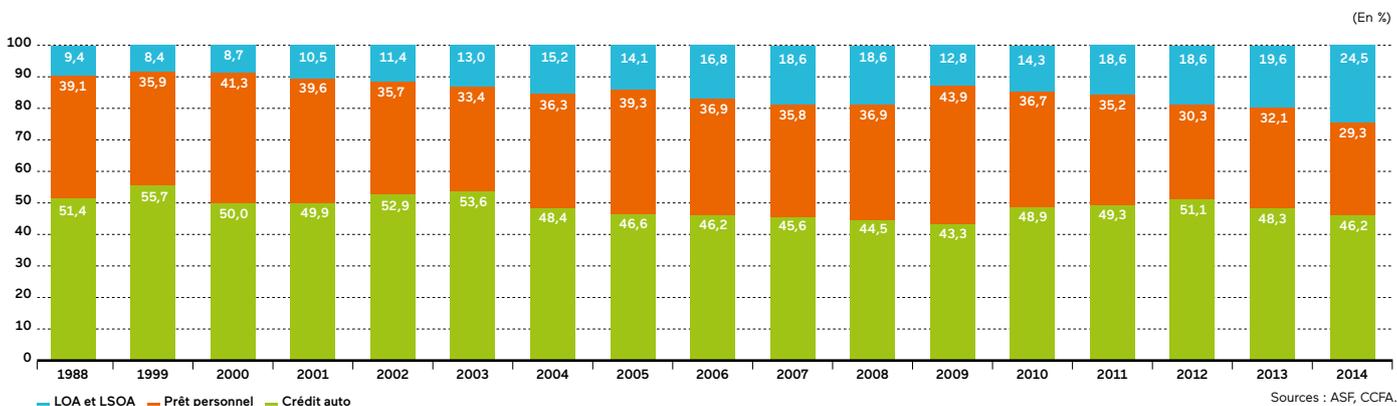
Le financement automobile

En 2014, 63 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit. Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé.

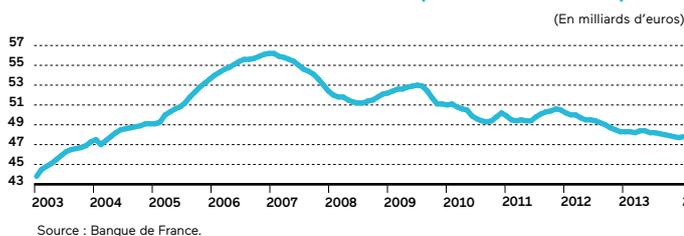
Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (46 %), devant le prêt personnel (29 % des dossiers financés) et la location (24,5 %). Le financement par location se décompose en Location avec Option d'Achat – LOA (93 %) et Location Sans Option d'Achat – LSOA (7 %). Après avoir atteint un sommet en 2012, la part du crédit classique a perdu près de 5 points en deux ans tandis que sur la même période, la part de la location avec ou sans option d'achat gagnait 6 points. La part du prêt personnel a également reculé sur la même période et davantage entre 2013 et 2014, perdant 3 points sur un an.

Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), la progression plus soutenue de l'activité en 2014 s'est traduite par une hausse du financement après deux années consécutives de baisse. Elle concerne les deux principaux modes de financement (LOA et location longue durée) et est légèrement plus soutenue pour les achats de voitures particulières.

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



MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX À LA CONSOMMATION DES PARTICULIERS (HORS DÉCOUVERTS)



TAUX D'INTÉRÊT ANNUELS DES CRÉDITS NOUVEAUX À LA CONSOMMATION DES PARTICULIERS (HORS DÉCOUVERTS)



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;
- **les locations avec (LOA) ou sans option d'achat (LSOA)**; 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 ou non l'option d'achat en cours de bail ou à son terme;
- **les prêts personnels ou bancaires**. Des résultats provenant de sources diverses (associations professionnelles, statistiques d'immatriculations, enquêtes...) permettent d'estimer l'utilisation du crédit par les ménages achetant une voiture neuve.

Entre 2003 et 2007, le recours aux crédits des ménages résidant en France s'était particulièrement accru: en données cumulées sur 12 mois, les crédits nouveaux à la consomma-

tion (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 12 % entre janvier 2008 et septembre 2011 en lien avec la crise financière puis économique, la production de crédits à la consommation a oscillé entre 49 et 50 milliards d'euros jusqu'à mi 2012 puis s'est stabilisée depuis autour de 48 milliards d'euros. Au sein de ces nouveaux crédits, le financement des voitures particulières neuves auprès des particuliers a enregistré une hausse en 2014 en lien avec la stabilisation du marché automobile. Les modalités de financement se sont sensiblement modifiées au cours des dernières années, favorisant la LOA, qui a encore progressé de 16 % en 2014, au détriment des financements classiques affectés, en recul de 6 %.

24,5 %
PART DES VOITURES
ACHETÉES NEUVES PAR
LES MÉNAGES EN FRANCE
À L'AIDE D'UNE LOCATION
AVEC OU SANS OPTION
D'ACHAT

Le commerce et la réparation d'automobiles et de motos

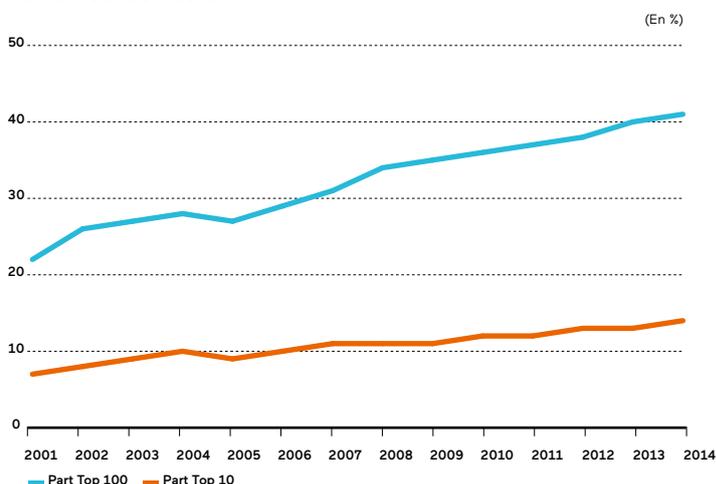
Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2014 un chiffre d'affaires (CA) de 72 milliards d'euros, soit en légère hausse par rapport à 2013, après les deux années de repli qui ont suivi la fin des mesures de soutien au marché (-9 % entre 2011 et 2013). En 2014, l'activité retrouve ainsi son niveau des années 2008-2009. Après avoir augmenté de plus de 4 % par an entre 2000 et 2008, l'entretien - réparation de véhicules a connu une baisse de son CA de 3,5 % par an entre 2008 et 2012. Depuis, l'activité se stabilise autour de 20 milliards d'euros. Selon l'Insee, 6,5 % des entreprises du commerce et de la réparation automobiles étaient contrôlées par un groupe en 2009 contre 6,1 % en 2007 (hors cas des franchises). Elles représentaient 50 % des effectifs de ce secteur et 49 % de la valeur ajoutée. Cette concentration des entreprises se retrouve dans les statistiques de ventes de véhicules neufs (VN) par les groupes de distribution automobile. Entre 2001 et 2012, chaque groupe de distribution faisant partie des 10 plus importants a vendu chaque année en moyenne plus de 1000 VN supplémentaires. Les 100 plus importants ont vu chacun croître leurs ventes de plus de 300VN par an. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme. En 2014, les 10 plus grands groupes ont vendu plus de 300 000 VN, soit 14 % des ventes totales pour un CA de 9,8 milliards d'euros. Les 100 plus grands groupes ont représenté 40 % des ventes totales, soit 890 000 VN pour un CA de 29,5 milliards d'euros.

LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2014

| Marques | Réseau primaire |
|---------------------------|-----------------|
| Renault | 697 |
| Peugeot | 423 |
| Citroën | 435 |
| Marques françaises | 1 555 |
| Ford | 291 |
| Opel | 255 |
| Fiat | 198 |
| Volkswagen | 321 |
| BMW | 154 |
| Mercedes-Benz | 168 |
| Marques japonaises | 1 129 |
| Marques coréennes | 497 |
| Autres marques | 1 351 |
| TOTAL | 5 919 |

Sources : CNPA, CCFA.

PART DES GRANDS GROUPES DE DISTRIBUTION DANS LA VENTE DE VÉHICULES NEUFS



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

(En milliards d'euros courants TTC)

| Activités | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | Variation 2014-2013 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------|
| Commerce de véhicules automobiles | 70,8 | 73,3 | 77,0 | 72,2 | 70,3 | 71,9 | 2,3 % |
| Entretien et réparation de véhicules automobiles | 22,5 | 20,5 | 20,4 | 20,2 | 20,1 | 20,1 | - 0,2 % |
| Commerce de détail d'équipements automobiles | 6,7 | 6,5 | 7,1 | 7,5 | 7,8 | 7,7 | - 0,7 % |
| Commerce et réparation de motocycles | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 2,7 | 2,6 | 2,7 | 3,1 % |
| Commerce de détail de carburants | 11,2 | 13,3 | 14,9 | 16,7 | 16,1 | 15,3 | - 4,7 % |
| TOTAL | 113,9 | 116,5 | 122,4 | 119,4 | 116,9 | 117,7 | - 2,1 % |

Source : Insee - Comptes du commerce, base 2010 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 réparée dans les meilleures conditions afin de maintenir ses qualités initiales.

La coopération entre les constructeurs, leurs distributeurs et leurs 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 l'information sur les évolutions techniques.

Pour garantir un haut niveau de qualité de la vente et de l'après-vente, les réseaux de distribution automobile reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs à même d'appliquer les exigences de la marque et du service au client.

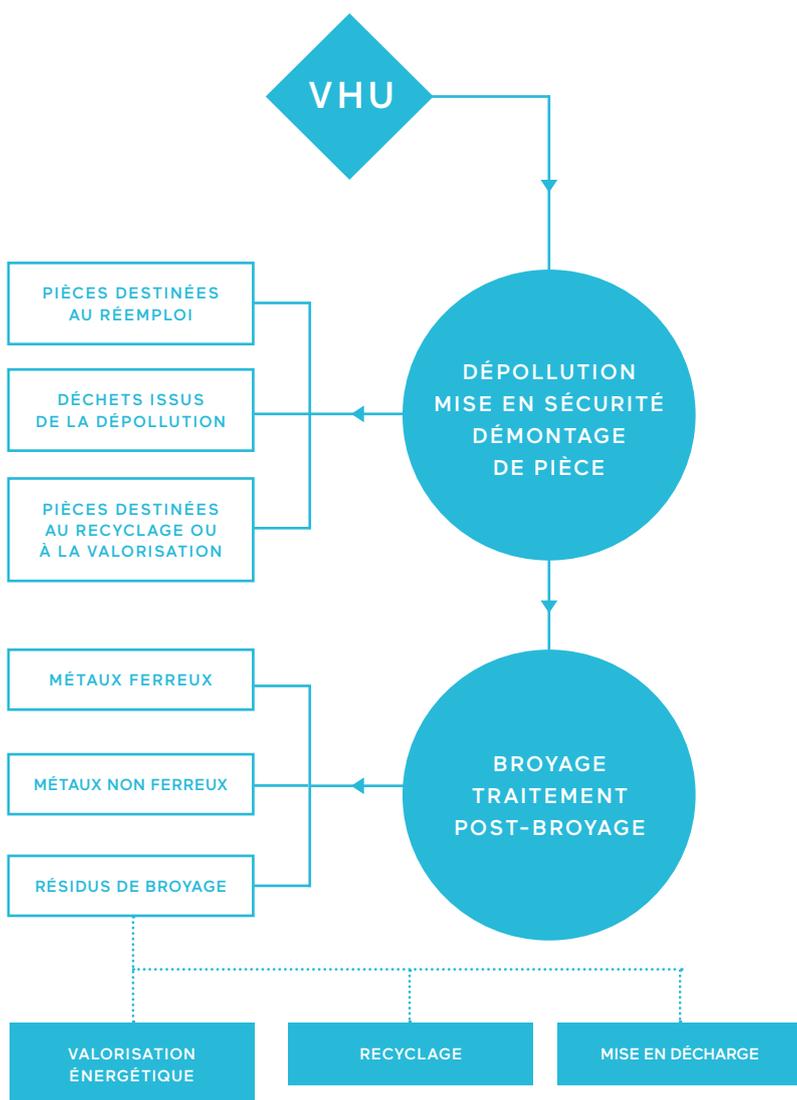
72 MILLIARDS D'EUROS

CHIFFRE D'AFFAIRES TTC EN 2014 DU COMMERCE DE VÉHICULES AUTOMOBILES EN FRANCE SELON L'INSEE

Recyclage

Le recyclage est l'ensemble des techniques de transformation des déchets après récupération, visant à en réintroduire tout ou partie dans un cycle de production. Le recyclage automobile concerne le véhicule et ses consommables (pneus, huiles, batteries). L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) fournit un certain nombre de données sur l'importance du recyclage dans l'automobile. Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier

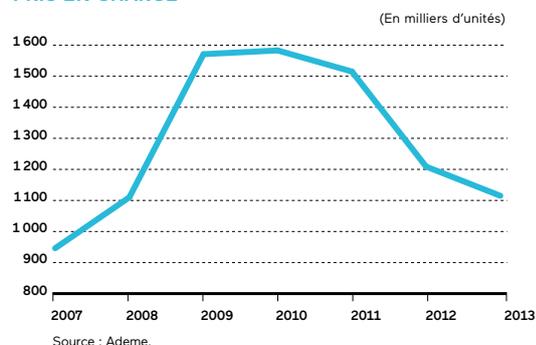
SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



1,1
MILLION
DE VHU PRIS EN CHARGE
EN 2013 (-7,8%/2012)

1 600
et 59
NOMBRES RESPECTIFS
DE CENTRES VHU
ET BROYEURS AGRÉÉS

NOMBRE DE VÉHICULES HORS D'USAGE (VHU) PRIS EN CHARGE



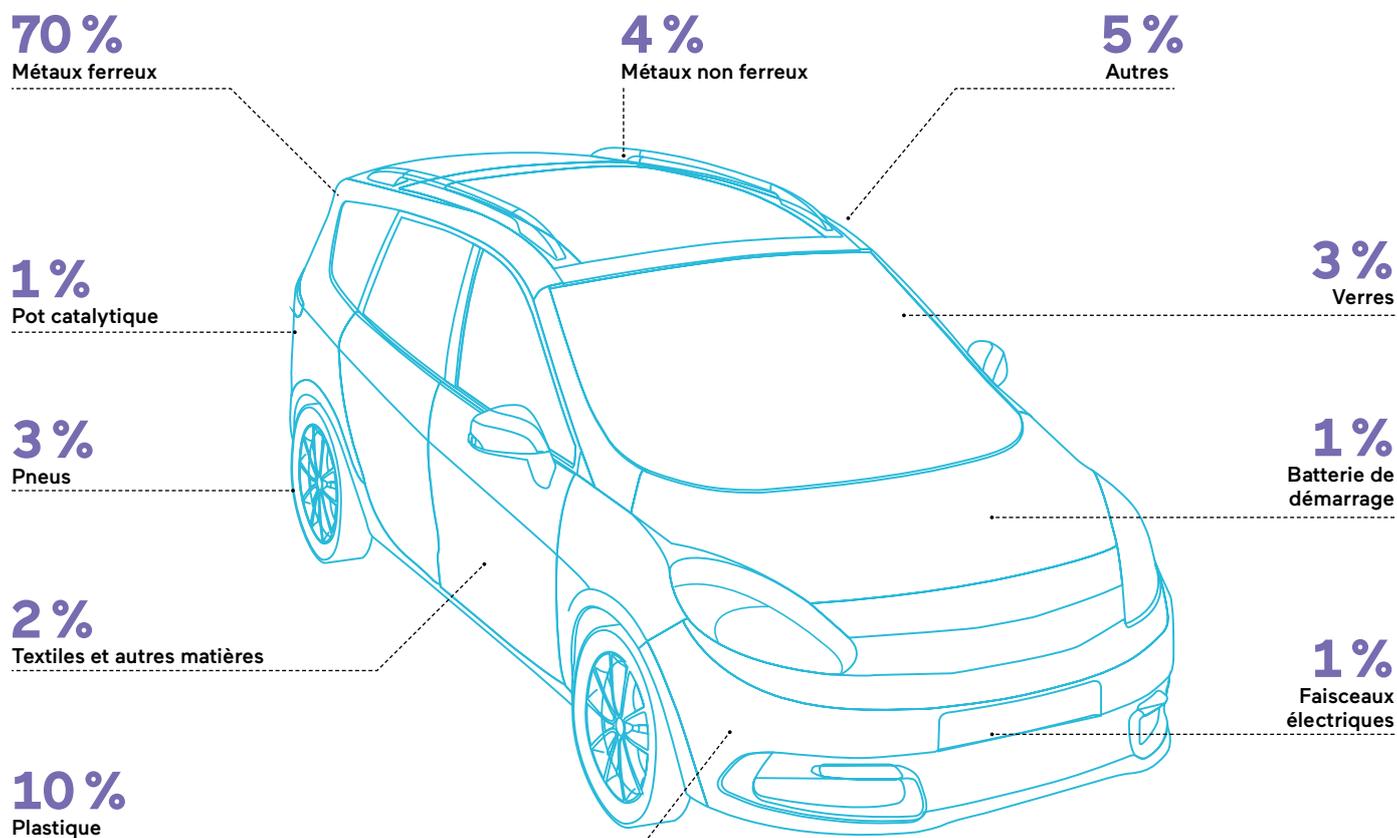
En France, environ 1,1 million de véhicules ont été pris en charge par la filière véhicules hors d'usage en 2013 et traités par environ 1600 établissements agréés : les centres VHU. Les véhicules sont d'abord dépollués : retraits des fluides (huiles carburants, liquide de freinage, climatisation...), des batteries, et mise en sécurité des dispositifs pyrotechniques. Certaines pièces du véhicule, en bon état de fonctionnement, sont ensuite récupérées, triées, vérifiées avant d'être réutilisées (moteurs, portières, phares...). Le véhicule est ensuite broyé afin de séparer les différentes matières qui le composent. Ces dernières, quand elles sont triées, peuvent être à nouveau utilisées pour fabriquer d'autres produits. La revente de pièces détachées d'occasion concourt à l'atteinte des taux de recyclage et contribue à l'équilibre économique des centres VHU. Le niveau de collecte et de traitement des VHU et des

composants automobiles est lié à la situation du marché des véhicules neufs, au contexte économique, à l'instauration sur la période donnée d'un système de soutien au retrait des vieux véhicules du parc, au progrès technique réduisant la fréquence de renouvellement des composants. Le traitement des véhicules hors d'usage doit respecter des niveaux de performances définis par la réglementation européenne : 85 % de valorisation dont 80 % de recyclage aujourd'hui et 95 % de valorisation dont 85 % de recyclage à partir de 2015. En 2013, la décomposition matière d'un VHU fait apparaître notamment : 75 % de métaux (métaux ferreux : 70 %, métaux non ferreux : 4 % et faisceaux électriques : 1 %), 10 % de plastiques, 3 % de pneus et 1 % de batterie de démarrage. Le poids moyen d'une voiture particulière est d'environ une tonne. Certaines parties consommables des véhicules sont également recyclées au

détendeur destine à la destruction. Plus de 1,1 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2013 contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007. Les centres VHU agréés prennent en charge gratuitement les véhicules hors d'usage et sont chargés de les dépolluer, de valoriser certaines pièces détachées et de transmettre le véhicule à un broyeur agréé.

COMPOSITION D'UN VHU EN 2013

Source : Ademe, Syderep 2014



cours de la vie du véhicule. Le nombre d'accumulateurs automobiles (batteries) mis sur le marché s'est élevé à 7,9 millions d'unités en 2013 (-4%/2012), le quart en provenance des constructeurs français. Ils équivalent à 125500 tonnes. Les accumulateurs au plomb représentent la quasi-totalité des batteries automobile (99,9%), le reste provient de celles de traction et démarrage des véhicules hybrides (0,1%) dont le nombre continue d'augmenter (+29%/2012). Le taux de collecte a atteint son niveau le plus bas depuis 2009 (-11%/2012), soit 184381 tonnes. Les opérateurs français ont traité plus de 212000 tonnes de batteries dont les quatre cinquièmes proviennent de France, soit -12%/2012 à cause d'une collecte plus faible. La filière pneumatique a collecté plus de 390000 tonnes en 2013, contre plus de 200000 en 2004. Bien que les quantités collectées aient baissé de 1% entre 2012 et 2013,

le taux de collecte 2013 est meilleur (86% contre 80% en 2012), dû notamment à la diminution significative des quantités mises sur le marché en 2012. Le taux de traitement des pneus usagés a augmenté de 1,3% par rapport à 2012, atteignant 92%. 51% de ces pneumatiques sont destinés à la valorisation énergétique, 21% à la granulation, 11% à la revente d'occasion, 10% aux travaux publics et 5% au rechargement. L'entretien des véhicules du parc engendre chaque année plus de 240000 tonnes d'huiles moteurs usagées. Le recyclage de ces huiles, qui sont collectées gratuitement par des collecteurs agréés, exige impérativement qu'elles ne soient jamais mélangées avec d'autres liquides (eau, liquides de refroidissement, solvants, etc.). Les huiles sont ensuite soit régénérées lorsque cela est possible (un tiers des volumes), soit valorisées énergétiquement.

La production de l'industrie automobile et son impact économique

Après les rebonds enregistrés en 2010 et 2011, la production de la branche automobile a de nouveau chuté en 2012 (- 9 %) et 2013 (- 5 %) à 53 milliards d'euros, soit juste 9 % au-dessus de son niveau de 2009, année de la crise financière. Elle oscillait entre 70 et 77 milliards d'euros de 2000 à 2007. Dans la nouvelle base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont désormais comptabilisées en Formation Brute de Capital Fixe (FBCF), les achats totaux (ou consommation intermédiaire), y compris à la branche elle-même, représentent plus de 4 fois sa valeur ajoutée (VA). En 2013, ils ont atteint 43 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'économie. Depuis 2009, la VA varie autour de 10 milliards d'euros, à un niveau bien inférieur aux 13 milliards d'euros enregistrés entre 2000 et 2005. Elle apparaît insuffisante pour financer tant les rémunérations des salariés que la FBCF (et la rémunération du capital). Gage des productions futures dans une industrie fortement capitalistique, le taux d'investissement (rapport FBCF/VA) est maintenu à un niveau élevé dans cette période durable de crise des marchés automobiles européens, alors même que le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) apparaît faible (voir le graphique de la page 28).

ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

| | | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 ⁽¹⁾ | 2013 ⁽¹⁾ |
|--|----------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|---------------------|
| Achats aux autres branches | % | 71,7 | 76,3 | 75,6 | 75,7 | 76,5 | 76,1 |
| Équipements électriques, électroniques, informatiques; machines | % | 20,6 | 21,0 | 20,1 | 20,1 | 19,6 | 19,5 |
| <i>dont</i> : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques | % | 4,8 | 4,8 | 4,5 | 4,2 | 3,7 | 3,7 |
| fabrication d'équipements électriques | % | 3,1 | 3,4 | 3,5 | 3,6 | 3,5 | 3,6 |
| fabrication de machines et équipements non compris ailleurs | % | 12,8 | 12,8 | 12,1 | 12,3 | 12,4 | 12,2 |
| <i>Autres industries (y compris cokéfaction et raffinage) dont</i> : | % | 35,8 | 39,8 | 39,7 | 39,7 | 40,5 | 40,0 |
| métallurgie et fabrication de produits métalliques | % | 16,0 | 16,7 | 17,5 | 17,2 | 17,9 | 17,3 |
| fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux | % | 9,1 | 10,8 | 10,1 | 10,0 | 10,4 | 10,3 |
| autres industries manufacturières (y.c. réparation et installation) | % | 3,7 | 4,7 | 4,5 | 4,5 | 4,3 | 4,3 |
| industrie chimique | % | 2,6 | 2,8 | 3,0 | 3,0 | 3,2 | 3,3 |
| fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure | % | 1,6 | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,8 | 1,9 |
| travail du bois, industries du papier et imprimerie | % | 1,4 | 1,4 | 1,6 | 1,6 | 1,5 | 1,5 |
| <i>Industries extractives, énergie, eau dont</i> : | % | 1,6 | 1,5 | 2,0 | 1,7 | 2,2 | 2,2 |
| électricité, gaz, vapeur et air conditionné | % | 0,9 | 0,8 | 1,2 | 0,9 | 1,3 | 1,3 |
| eau, assainissement, gestion déchets et dépollution | % | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| Construction | % | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles | % | 0,7 | 1,1 | 1,0 | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| Transports et entreposage | % | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Information et communication | % | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,4 |
| Activités financières et d'assurance | % | 0,8 | 0,7 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| Activités immobilières | % | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| <i>Soutien aux entreprises dont</i> : | % | 7,7 | 7,7 | 7,3 | 7,6 | 7,5 | 7,4 |
| juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ... | % | 1,6 | 1,9 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 2,2 |
| recherche-développement scientifique | % | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| autres activités spécialisées, scientifiques et techniques | % | 2,8 | 2,7 | 2,6 | 2,4 | 2,5 | 2,6 |
| activités de services administratifs et de soutien | % | 3,4 | 3,1 | 2,7 | 3,1 | 2,8 | 2,6 |
| Autres activités du secteur tertiaire | % | 2,3 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 2,3 | 2,3 |
| Ensemble des achats au secteur tertiaire | % | 13,4 | 13,6 | 13,4 | 13,8 | 13,9 | 14,0 |
| Achats à la branche | % | 28,3 | 23,7 | 24,4 | 24,3 | 23,5 | 23,9 |
| Production de la branche aux prix de base | Milliards € courants | 70,3 | 75,6 | 58,3 | 60,9 | 55,3 | 52,7 |
| En pourcentage de la production aux prix de base | % | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |
| Achats totaux ⁽²⁾ | Milliards € courants | 57,1 | 62,6 | 47,5 | 50,3 | 45,7 | 42,8 |
| En pourcentage de la production aux prix de base | % | 81,2 | 82,7 | 81,5 | 82,7 | 82,7 | 81,3 |
| Valeur ajoutée de la branche | Milliards € courants | 13,2 | 13,0 | 10,8 | 10,5 | 9,5 | 9,8 |
| En pourcentage de la production aux prix de base | % | 18,8 | 17,3 | 18,5 | 17,3 | 17,3 | 18,7 |
| Excédent Brut d'Exploitation (EBE) | Milliards € courants | - | - | 2,6 | 2,6 | 1,7 | 2,0 |
| En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge) | % | - | - | 24,6 | 24,5 | 17,9 | 20,3 |

(1) Ces données sont provisoires. (2) Achats totaux (consommation intermédiaire): valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. La répartition des achats par branche est exprimée en volume. Dans la nouvelle base 2010, les frais de recherche et développement ne sont plus inclus dans les consommations intermédiaires, mais dans la FBCF. 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 2010).

Les achats totaux de la branche automobile, qui représentent plus de 80 % de sa production, sont effectués pour un petit quart à la branche elle-même et pour plus des trois quarts restants aux autres branches.

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 40 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques demeurent les premiers fournisseurs (17 % des achats totaux).

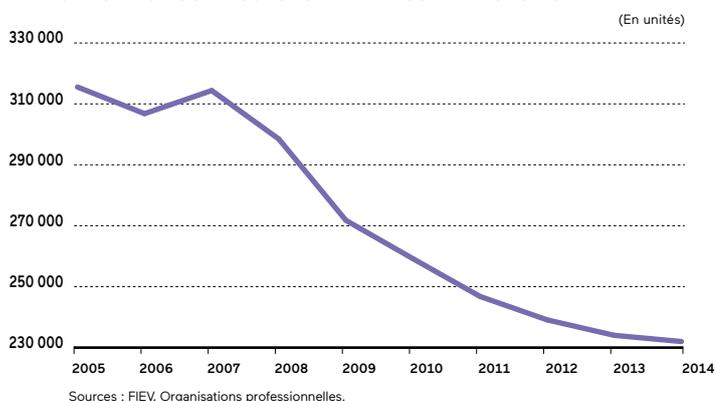
Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent 12 % des achats totaux de l'industrie automobile. En base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont comptabilisées en FBCF, l'industrie automobile consacre 14 % de ses achats au secteur tertiaire, notamment dans les activités de soutien aux entreprises (7 %).

53 MILLIARDS D'EUROS
PRODUCTION DE LA BRANCHE AUTOMOBILE EN 2013

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 ... Une étude de la Direction Générale des Entreprises estime que la filière industrielle automobile emploie 441 000 salariés en « équivalent-temps-plein » dont 211 000 dans le noyau (constructeurs, équipementiers et carrossiers) et 230 000 dans la périphérie. Cette dernière regroupe onze activités comme les produits en verre, le textile, les produits caoutchouc et en plastique, ou les produits métalliques. Les fournisseurs de l'automobile regroupés au sein du CLIFA évaluent leur chiffre d'affaires à plus de 40 milliards d'euros en 2014 contre plus de 50 en 2007. Selon Eurostat, la construction automobile et l'industrie équipementière française occupent chacune dans leur activité le deuxième rang en Europe en terme de chiffre d'affaires.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



EFFECTIFS ⁽¹⁾ DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

| | (En milliers) |
|---|---------------|
| Constructeurs ou motoristes | 126 |
| Équipementiers | 66 |
| Produits métalliques | 50 |
| Produits en caoutchouc et en plastique | 48 |
| Métallurgie | 38 |
| Produits informatiques, électroniques et optiques | 26 |
| Pièces mécaniques | 26 |
| Équipements électriques | 18 |
| Carrossiers ou aménageurs | 19 |
| Produits chimiques | 16 |
| Produits en verre | 5 |
| Textiles | 2 |
| Produits pétroliers raffinés | 1 |
| Articles en cuir | 0 |

(1) En équivalent temps plein.
Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee Clap 2011.
Calculs DGE.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2014)

| | | (En milliards d'euros) |
|--|------|------------------------|
| FIEV | | |
| Fédération des Industries des équipements pour Véhicules | 15,6 | |
| FIM | | |
| Fédération des Industries Mécaniques | 10,1 | |
| SNCP ⁽¹⁾ | | |
| Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères | 5,0 | |
| GPA ⁽²⁾ | | |
| Groupement Plasturgie Automobile | 5,0 | |
| FIEEC | | |
| Fédération des Industries Électriques, Électroniques et de Communication | 4,3 | |
| Fondeurs de France | 2,0 | |
| Industrie du verre ⁽²⁾ | 0,3 | |

Sources : FIEV, Organisations professionnelles. (1) Données 2012.

Selon des travaux de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs pour l'année 2014 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de près de 230 000 personnes, dont notamment 74 000 pour les équipements (FIEV), 63 000 pour la mécanique (FIM), 34 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP, chiffres 2012) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2012). Les équipementiers ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 13,3 milliards d'euros en 2014 dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage et celui de la deuxième monte ou de rechange dont le niveau s'établissait à 2,3 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 plus de 40 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 représentait en 2013 près 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 représente par exemple les achats en France de l'industrie automobile auprès d'autres filières comme la sidérurgie, la chimie ou encore les producteurs d'énergie (voir page 58).

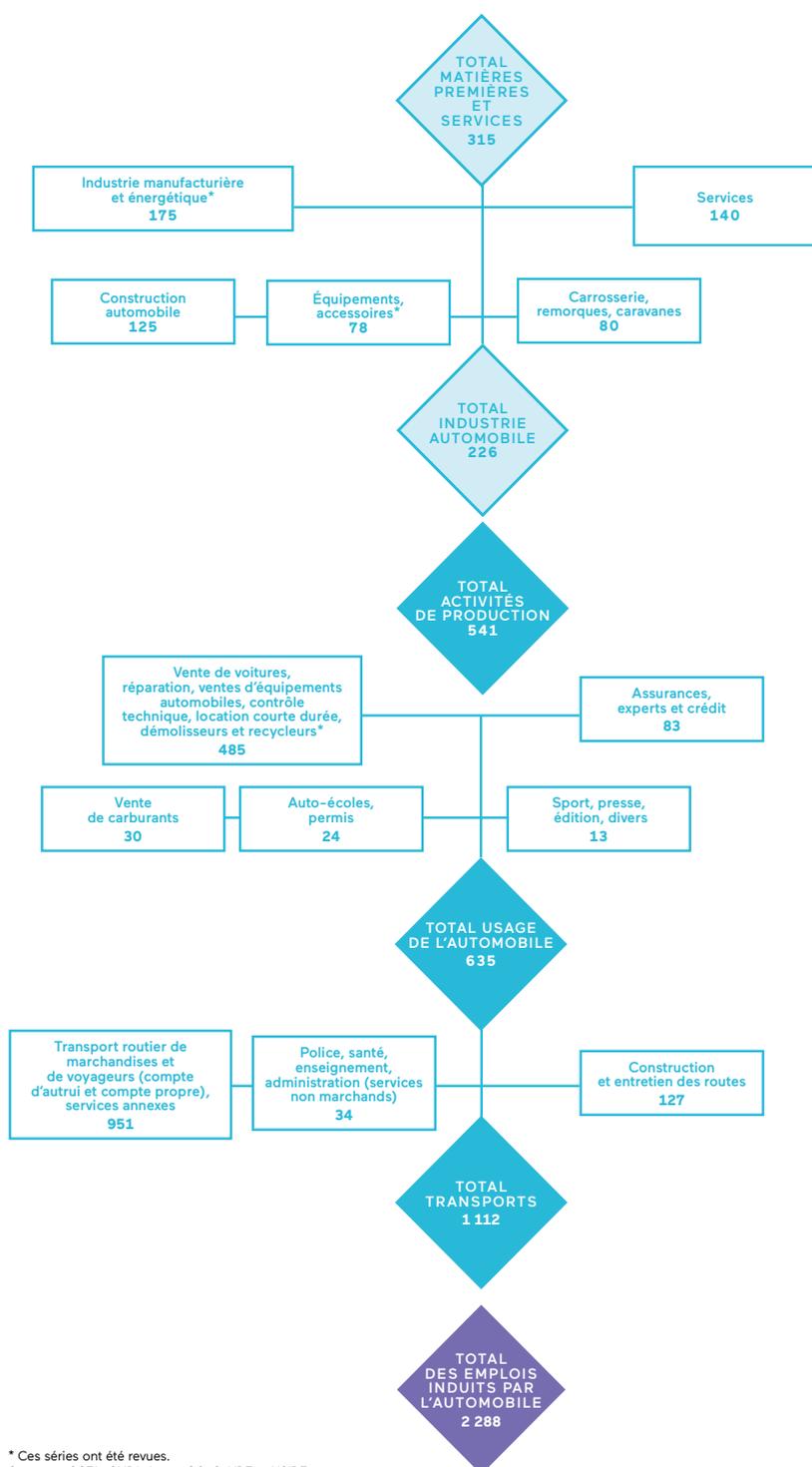
1^{er} CLIENT
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOUC INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX

L'emploi

Au sens large, 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2014, soit plus de 9 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 226 000 personnes, soit environ 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 répartie en 2012.

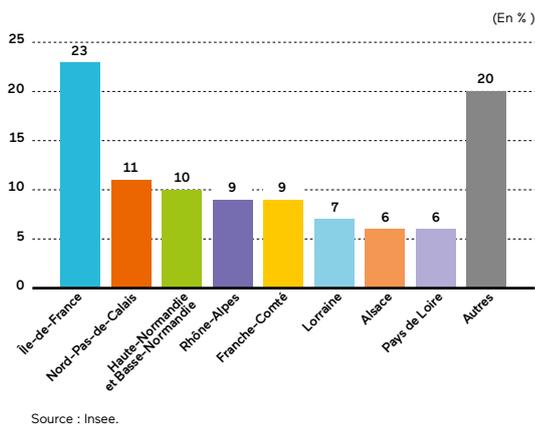
EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2014

(En milliers de personnes)



* Ces séries ont été revues.
Sources : CCFA, CNPA, Insee, SOeS, URF et USIRF.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2013



L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 541 000 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 pages 80-81*), 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. L'usage de l'automobile a concerné 640 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, location...), 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 (entrepôts 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. Selon les données de l'Insee, au 1^{er} janvier 2013, l'Ile-de-France représente 22 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers). Les principales autres régions de l'industrie automobile étaient le Nord-Pas-de-Calais (11 %), Rhône-Alpes et la Franche-Comté (9 % chacune), la Lorraine (7 %), l'Alsace (6 %), la Haute et Basse Normandie ainsi que les Pays de la Loire (autour de 5 % chacune).

9%

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

L'Industrie Automobile Française

ANALYSE
ET STATISTIQUES 2015



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

5,7
MILLIONS DE
VÉHICULES

ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

79%
DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5,9
MILLIARDS
D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE
ET DÉVELOPPEMENT
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2012

39
MILLIARDS
D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

VOITURES PARTICULIÈRES*

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽²⁾ | 2008 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Europe | 11 983 548 | 15 231 409 | 17 407 047 | 18 381 339 | 17 341 941 | 18 279 084 | 17 403 987 | 17 745 241 | 18 226 169 |
| Europe occidentale | 10 401 320 | 13 061 853 | 14 778 879 | 12 849 218 | 12 138 971 | 12 445 044 | 11 324 878 | 11 441 467 | 11 865 581 |
| Allemagne | 3 520 934 | 4 660 657 | 5 131 918 | 5 532 030 | 5 552 409 | 5 871 918 | 5 388 459 | 5 439 904 | 5 604 026 |
| Belgique | 882 001 | 1 160 412 | 912 233 | 680 131 | 528 996 | 560 779 | 504 076 | 465 504 | 481 637 |
| Espagne | 1 028 813 | 1 679 301 | 2 366 359 | 1 943 049 | 1 913 513 | 1 839 068 | 1 539 680 | 1 754 668 | 1 898 342 |
| France⁽¹⁾ | 2 938 581 | 3 294 815 | 2 879 810 | 2 145 935 | 1 924 171 | 1 931 030 | 1 682 814 | 1 458 220 | 1 499 464 |
| Italie | 1 445 221 | 1 874 672 | 1 422 284 | 659 221 | 573 169 | 485 606 | 396 817 | 388 465 | 401 317 |
| Pays-Bas | 80 779 | 121 300 | 215 085 | 59 223 | 48 025 | 40 772 | 24 895 | | 0 |
| Portugal | 61 000 | 60 221 | 178 509 | 132 242 | 114 563 | 141 779 | 115 735 | 109 698 | 117 744 |
| Royaume-Uni | 923 744 | 1 295 611 | 1 641 452 | 1 446 619 | 1 270 444 | 1 343 810 | 1 464 906 | 1 509 762 | 1 528 148 |
| Suède | 235 320 | 335 853 | 259 959 | 252 287 | 177 084 | 188 969 | 162 814 | 161 080 | 154 173 |
| Europe centrale et orientale | 1 582 228 | 2 002 000 | 2 330 692 | 4 910 554 | 4 599 576 | 5 194 306 | 5 501 813 | 5 670 170 | 5 626 879 |
| Turquie | 31 529 | 167 556 | 297 476 | 621 567 | 603 394 | 639 734 | 577 296 | 633 604 | 733 439 |
| Amérique | 8 663 060 | 8 450 862 | 10 022 089 | 9 202 759 | 8 228 067 | 8 761 800 | 10 124 903 | 10 394 353 | 9 799 028 |
| ALENA | 7 526 658 | 7 747 823 | 8 371 806 | 6 189 535 | 5 084 330 | 5 624 553 | 6 956 179 | 7 106 013 | 7 082 340 |
| dont : Canada | 846 777 | 1 072 281 | 1 550 500 | 1 195 436 | 967 077 | 990 482 | 1 040 298 | 965 191 | 913 533 |
| États-Unis | 6 376 825 | 6 077 449 | 5 542 217 | 3 776 641 | 2 731 105 | 2 976 991 | 4 105 874 | 4 368 835 | 4 253 098 |
| Mexique | 303 056 | 598 093 | 1 279 089 | 1 217 458 | 1 386 148 | 1 657 080 | 1 810 007 | 1 771 987 | 1 915 709 |
| Amérique du Sud | 1 136 402 | 703 039 | 1 650 283 | 3 013 224 | 3 143 737 | 3 137 247 | 3 168 724 | 3 288 340 | 2 716 688 |
| dont : Argentine | 218 516 | 81 107 | 238 921 | 399 236 | 508 401 | 577 233 | 497 376 | 506 539 | 363 711 |
| Brésil ⁽³⁾ | 977 697 | 663 097 | 1 351 998 | 2 545 729 | 2 584 690 | 2 519 389 | 2 589 236 | 2 722 979 | 2 314 789 |
| Asie-Océanie | 8 796 971 | 11 910 333 | 13 573 073 | 25 058 888 | 32 414 823 | 32 481 277 | 35 159 735 | 37 201 988 | 39 219 660 |
| dont : Chine | - | - | 605 000 | 6 737 745 | 13 897 803 | 14 485 326 | 15 523 658 | 18 084 169 | 19 919 795 |
| Corée du Sud | 55 000 | 986 751 | 2 602 008 | 3 450 478 | 3 866 206 | 4 221 617 | 4 167 089 | 4 122 604 | 4 124 116 |
| Inde | 30 538 | 176 015 | 517 957 | 1 846 051 | 2 831 542 | 3 040 144 | 3 296 240 | 3 155 694 | 3 158 215 |
| Japon | 7 038 108 | 9 947 972 | 8 359 434 | 9 928 143 | 8 310 362 | 7 158 525 | 8 554 503 | 8 189 323 | 8 277 070 |
| Afrique | 277 058 | 209 603 | 213 444 | 382 095 | 356 872 | 375 585 | 381 377 | 403 821 | 483 206 |
| dont : Afrique du Sud | 277 058 | 209 603 | 230 577 | 321 124 | 295 394 | 312 265 | 274 873 | 265 257 | 277 491 |
| TOTAL | 29 720 637 | 35 802 207 | 41 215 653 | 53 025 081 | 58 341 703 | 59 897 746 | 63 070 002 | 65 745 403 | 67 728 063 |

VÉHICULES UTILITAIRES*

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽²⁾ | 2008 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Europe | 2 563 596 | 2 688 509 | 2 783 468 | 3 396 455 | 2 549 317 | 2 674 986 | 2 453 409 | 2 365 139 | 2 408 675 |
| Europe occidentale | 1 663 080 | 1 671 915 | 2 326 653 | 2 325 472 | 1 686 875 | 1 676 587 | 1 497 474 | 1 452 221 | 1 618 218 |
| Allemagne | 357 619 | 315 895 | 394 697 | 513 700 | 353 576 | 275 035 | 260 801 | 278 318 | 303 522 |
| Belgique | 47 029 | 91 784 | 121 061 | 44 367 | 26 306 | nd | nd | 38 000 | 35 195 |
| Espagne | 152 846 | 374 049 | 666 515 | 598 595 | 474 387 | 534 261 | 439 499 | 408 670 | 504 636 |
| France⁽¹⁾ | 439 852 | 474 178 | 468 551 | 423 043 | 305 250 | 311 898 | 284 951 | 282 000 | 322 000 |
| Italie | 166 635 | 246 178 | 316 031 | 364 553 | 265 017 | 304 742 | 274 951 | 269 741 | 296 547 |
| Pays-Bas ⁽⁴⁾ | 32 102 | 29 832 | 52 234 | 73 271 | 46 081 | 32 379 | 30 754 | 29 183 | 29 196 |
| Portugal | 58 000 | 77 466 | 68 215 | 42 913 | 44 166 | 50 463 | 47 831 | 44 318 | 43 765 |
| Royaume-Uni | 389 170 | 270 133 | 172 442 | 202 896 | 123 019 | 120 189 | 112 039 | 88 110 | 70 731 |
| Suède | 63 080 | 74 415 | 41 384 | 56 012 | 40 000 | nd | nd | nd | nd |
| Europe centrale et orientale | 900 516 | 975 000 | 323 203 | 545 440 | 371 279 | 449 002 | 460 253 | 420 988 | 353 451 |
| Turquie | 19 352 | 41 594 | 133 471 | 525 543 | 491 163 | 549 397 | 495 682 | 491 930 | 437 006 |
| Amérique | 2 599 948 | 5 032 605 | 9 761 798 | 7 683 330 | 8 139 331 | 9 032 009 | 9 961 555 | 10 687 077 | 11 420 196 |
| ALENA | 2 349 318 | 4 775 818 | 9 325 214 | 6 754 191 | 7 088 685 | 7 853 153 | 8 841 625 | 9 395 102 | 10 337 555 |
| dont : Canada | 527 522 | 850 566 | 1 411 136 | 886 805 | 1 101 112 | 1 144 639 | 1 423 066 | 1 414 643 | 1 480 357 |
| États-Unis | 1 634 846 | 3 702 787 | 7 257 640 | 4 916 900 | 5 031 439 | 5 684 544 | 6 226 752 | 6 697 597 | 7 407 601 |
| Mexique | 186 950 | 222 465 | 656 438 | 950 486 | 956 134 | 1 023 970 | 1 191 807 | 1 282 862 | 1 449 597 |
| Amérique du Sud | 250 630 | 256 787 | 436 584 | 929 139 | 1 050 646 | 1 178 856 | 1 119 930 | 1 291 975 | 1 082 641 |
| dont : Argentine | 63 153 | 5 337 | 100 711 | 197 850 | 208 139 | 251 538 | 267 119 | 284 468 | 253 618 |
| Brésil ⁽³⁾ | 187 477 | 251 450 | 329 519 | 670 247 | 797 038 | 888 472 | 813 272 | 989 401 | 831 329 |
| Asie-Océanie | 4 344 363 | 4 492 406 | 4 497 938 | 6 448 515 | 8 515 432 | 8 094 235 | 8 549 396 | 8 576 545 | 8 140 662 |
| dont : Chine | - | - | 1 464 000 | 2 561 435 | 4 367 678 | 3 933 550 | 3 748 150 | 4 032 656 | 3 803 095 |
| Corée du Sud | 65 012 | 334 879 | 512 990 | 376 204 | 405 535 | 435 477 | 394 677 | 398 825 | 400 816 |
| Inde | 83 379 | 186 640 | 283 403 | 486 277 | 725 531 | 887 267 | 878 473 | 742 731 | 681 945 |
| Japon | 4 004 776 | 3 538 824 | 1 781 362 | 1 647 501 | 1 318 558 | 1 240 105 | 1 388 574 | 1 440 858 | 1 497 595 |
| Afrique | 127 698 | 125 174 | 115 305 | 203 918 | 158 204 | 181 052 | 205 019 | 221 834 | 236 402 |
| dont : Afrique du Sud | 127 698 | 125 174 | 126 787 | 241 841 | 176 655 | 220 280 | 264 551 | 280 656 | 288 592 |
| TOTAL | 9 675 970 | 12 399 000 | 17 158 509 | 17 732 218 | 19 362 284 | 19 982 282 | 21 169 379 | 21 850 595 | 22 205 935 |

(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, CCA : estimations juillet 2015.

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

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2014**

(En milliers)

| Constructeurs/Zones | Amérique du Nord ALENA | Amérique du Sud | Union européenne 28 pays | Autres pays européens et Turquie | Japon | Corée du Sud | Chine | Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique | TOTAL |
|---------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|---------------|--|---------------|
| Constructeurs européens | 4 007 | 1 835 | 12 101 | 951 | 21 | 153 | 4 833 | 704 | 24 606 |
| BMW | 364 | | 1 445 | | | | 287 | 69 | 2 166 |
| FCA | 2 818 | 783 | 919 | 190 | | | 123 | 33 | 4 866 |
| DAIMLER AG (véhicules légers) | 233 | | 1 542 | 2 | | | 150 | 46 | 1 973 |
| PSA | | 152 | 1 950 | 48 | 21 | | 745 | 1 | 2 917 |
| RENAULT | | 380 | 1 381 | 532 | | 153 | | 316 | 2 762 |
| VOLKSWAGEN (véhicules légers) | 593 | 521 | 4 835 | 179 | | | 3 528 | 240 | 9 895 |
| Constructeurs américains | 6 496 | 1 086 | 2 034 | 355 | 0 | 629 | 4 418 | 784 | 15 801 |
| FORD | 2 958 | 412 | 1 091 | 272 | | | 883 | 353 | 5 970 |
| GM | 3 364 | 673 | 895 | 83 | | 629 | 3 535 | 431 | 9 609 |
| NAVISTAR | 78 | 0 | | | | | | | 78 |
| PACCAR | 97 | 0 | 48 | | | | | | 145 |
| Constructeurs japonais | 5 910 | 467 | 1 378 | 273 | 9 649 | 26 | 3 587 | 5 835 | 27 124 |
| FUJI | 193 | | | | 696 | | | | 889 |
| HONDA | 1 807 | 134 | 120 | 12 | 958 | | 856 | 627 | 4 514 |
| ISUZU | | | | 7 | 268 | | 41 | 225 | 541 |
| MAZDA | 102 | 7 | | | 934 | | 207 | 79 | 1 328 |
| MITSUBISHI | 69 | 28 | | 9 | 641 | | 76 | 440 | 1 262 |
| NISSAN | 1 754 | 34 | 641 | 106 | 881 | 26 | 1 176 | 480 | 5 098 |
| SUZUKI | | 2 | 146 | | 1 059 | | 266 | 1 543 | 3 017 |
| TOYOTA | 1 986 | 262 | 470 | 139 | 4 211 | | 966 | 2 442 | 10 475 |
| Constructeurs coréens | 768 | 179 | 631 | 440 | 0 | 3 592 | 1 790 | 611 | 8 012 |
| Hyundai-Kia | 768 | 179 | 631 | 440 | | 3 589 | 1 790 | 611 | 8 009 |
| Constructeurs chinois | 0 | 0 | 418 | 0 | 0 | 0 | 11 281 | 2 | 11 701 |
| GEELY | | | 418 | | | | 471 | 2 | 891 |
| SAIC | | | | | | | 2 088 | | 2 088 |
| Constructeurs indiens | 0 | 0 | 461 | 0 | 0 | 151 | 0 | 1 051 | 1 664 |
| TATA | | | 461 | | | 11 | | 473 | 945 |
| Tous constructeurs | 17 181 | 3 568 | 17 023 | 2 672 | 9 670 | 4 552 | 25 909 | 9 358 | 89 934 |

(En part de la production totale)

| Constructeurs/Zones | Amérique du Nord ALENA | Amérique du Sud | Union européenne 28 pays | Autres pays européens et Turquie | Japon | Corée du Sud | Chine | Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique | TOTAL |
|---------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------------|----------------------------------|-------------|--------------|-------------|--|--------------|
| Constructeurs européens | 16 % | 7 % | 49 % | 4 % | 0 % | 1 % | 20 % | 3 % | 100 % |
| BMW | 17 % | | 67 % | | | | 13 % | 3 % | 100 % |
| FCA | 58 % | 16 % | 19 % | 4 % | | | 3 % | 1 % | 100 % |
| DAIMLER AG | 12 % | 0 % | 78 % | | | | 8 % | 2 % | 100 % |
| PSA | | 5 % | 67 % | 2 % | 1 % | | 26 % | | 100 % |
| RENAULT | | 14 % | 50 % | 19 % | | 6 % | | 11 % | 100 % |
| VOLKSWAGEN | 6 % | 5 % | 49 % | 2 % | | | 36 % | 2 % | 100 % |
| Constructeurs américains | 41 % | 7 % | 13 % | 2 % | 0 % | 4 % | 28 % | 5 % | 100 % |
| FORD | 50 % | 7 % | 18 % | 5 % | | | 15 % | 6 % | 100 % |
| GM | 35 % | 7 % | 9 % | 1 % | | 7 % | 37 % | 4 % | 100 % |
| NAVISTAR | 100 % | | | | | | | | 100 % |
| PACCAR | 67 % | | 33 % | | | | | | 100 % |
| Constructeurs japonais | 22 % | 2 % | 5 % | 1 % | 36 % | 0 % | 13 % | 22 % | 100 % |
| FUJI | 22 % | | | | 78 % | | | | 100 % |
| HONDA | 40 % | 3 % | 3 % | 0 % | 21 % | | 19 % | 14 % | 100 % |
| ISUZU | | | | | 50 % | | 8 % | 42 % | 100 % |
| MAZDA | 8 % | 1 % | | | 70 % | | 16 % | 6 % | 100 % |
| MITSUBISHI | 5 % | 2 % | | | 51 % | | | 35 % | 100 % |
| NISSAN | 34 % | 1 % | 13 % | 2 % | 17 % | | 23 % | 9 % | 100 % |
| SUZUKI | | 0 % | 5 % | | 35 % | | 9 % | 51 % | 100 % |
| TOYOTA | 19 % | 2 % | 4 % | 1 % | 40 % | | 9 % | 23 % | 100 % |
| Constructeurs coréens | 10 % | 2 % | 8 % | 5 % | 0 % | 45 % | 22 % | 8 % | 100 % |
| Hyundai-Kia | 10 % | 2 % | 8 % | 5 % | | 45 % | 22 % | 8 % | 100 % |
| Constructeurs chinois | 0 % | 0 % | 4 % | 0 % | 0 % | 0 % | 96 % | 0 % | 100 % |
| GEELY | | | 47 % | | | | 53 % | 0 % | 100 % |
| SAIC | | | | | | | 100 % | | 100 % |
| Constructeurs indiens | 0 % | 0 % | 28 % | 0 % | 0 % | 9 % | 0 % | 63 % | 100 % |
| TATA | | | 49 % | | | 1 % | | 50 % | 100 % |
| Tous constructeurs | 19 % | 4 % | 19 % | 3 % | 11 % | 5 % | 29 % | 10 % | 100 % |

Sources : CCFR, OICA.

** La production de chaque pays correspond aux déclarations nationales. Les doubles comptes sont éliminés dans le total mondial (tous véhicules).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Allemagne | 2 426 187 | 3 349 788 | 3 378 343 | 2 916 259 | 3 173 634 | 3 082 504 | 2 952 431 | 3 036 773 |
| Belgique | 399 240 | 473 506 | 515 204 | 547 340 | 572 211 | 486 737 | 486 065 | 482 939 |
| Espagne | 504 051 | 988 270 | 1 381 515 | 982 015 | 808 051 | 699 589 | 722 703 | 855 308 |
| France | 1 873 202 | 2 309 130 | 2 133 884 | 2 251 669 | 2 204 229 | 1 898 760 | 1 790 473 | 1 795 885 |
| Italie | 1 717 432 | 2 307 055 | 2 415 600 | 1 961 580 | 1 749 740 | 1 403 010 | 1 304 648 | 1 360 293 |
| Pays-Bas | 450 076 | 502 732 | 597 640 | 482 531 | 555 812 | 502 544 | 416 717 | 387 835 |
| Pologne | | | | 315 855 | 277 427 | 272 719 | 289 913 | 327 709 |
| Royaume-Uni | 1 513 761 | 2 008 934 | 2 221 670 | 2 030 846 | 1 941 253 | 2 044 609 | 2 264 737 | 2 476 435 |
| Europe (15 pays) | 9 690 146 | 13 125 133 | 14 312 087 | 12 559 450 | 12 353 094 | 11 299 363 | 11 097 524 | 11 658 202 |
| Europe (17 pays) | 10 065 460 | 13 516 933 | 14 725 982 | 12 981 443 | 12 810 397 | 11 765 469 | 11 547 560 | 12 104 346 |
| Europe centrale et orientale | 1 900 000 | 1 600 474 | 2 551 000 | 3 515 830 | 4 353 099 | 4 419 549 | 4 387 020 | 3 946 261 |
| Russie | | | | 1 912 794 | 2 653 688 | 2 755 384 | 2 649 181 | 2 286 877 |
| Turquie | 31 000 | 215 000 | 456 696 | 509 784 | 593 519 | 556 280 | 664 655 | 587 331 |
| Canada | 948 967 | 886 217 | 849 132 | 694 349 | 681 956 | 748 530 | 755 615 | 755 500 |
| États-Unis | 8 760 937 | 9 300 678 | 8 846 625 | 5 635 432 | 6 089 403 | 7 241 900 | 7 585 341 | 7 687 619 |
| Mexique | 286 000 | 353 000 | 603 010 | 503 748 | 592 101 | 649 333 | 698 217 | 745 250 |
| Argentine | 215 177 | 77 306 | 224 950 | 489 304 | 626 037 | 600 915 | 684 379 | 432 696 |
| Brésil | 793 028 | 532 791 | 1 188 818 | 2 644 706 | 2 647 250 | 2 851 540 | 2 763 718 | 2 504 161 |
| Chine | | | | 13 757 794 | 14 472 416 | 15 495 240 | 17 927 730 | 19 700 569 |
| Corée du Sud | 45 972 | 626 126 | 1 057 620 | 1 318 257 | 1 324 095 | 1 325 229 | 1 305 570 | 1 473 281 |
| Inde | | | | 2 387 197 | 2 510 313 | 2 781 919 | 2 553 979 | 2 570 531 |
| Indonésie | | | | 541 475 | 602 291 | 780 785 | 880 032 | 879 461 |
| Iran | | | | 1 410 403 | 1 452 965 | 901 268 | 691 709 | 1 106 700 |
| Japon | 2 854 185 | 5 102 659 | 4 259 771 | 4 203 181 | 3 509 036 | 4 572 333 | 4 562 282 | 4 699 590 |
| Malaisie | | | | 543 594 | 535 113 | 552 189 | 576 657 | 588 341 |
| Thaïlande | | | | 346 644 | 360 441 | 660 214 | 663 746 | 411 402 |
| Australie | | | | 592 122 | 559 314 | 576 955 | 566 454 | 531 596 |
| Afrique du Sud | | | | 337 130 | 396 292 | 440 002 | 450 561 | 439 264 |
| MONDE | 28 500 000 | 34 825 967 | 38 689 767 | 55 447 927 | 57 352 882 | 60 473 312 | 62 756 512 | 64 958 981 |

Sources : CCFA, OICA à partir de 2009, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en termes de genre de véhicules.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Allemagne | 175 687 | 203 389 | 314 804 | 282 157 | 334 820 | 311 498 | 305 287 | 319 945 |
| Belgique | 34 478 | 46 670 | 66 125 | 60 157 | 71 300 | 63 782 | 61 074 | 61 174 |
| Espagne | 105 934 | 249 185 | 335 684 | 132 104 | 123 353 | 91 402 | 100 261 | 131 973 |
| France | 323 291 | 446 983 | 477 204 | 457 215 | 482 823 | 432 971 | 416 917 | 415 042 |
| Italie | 122 293 | 159 322 | 268 057 | 202 573 | 193 209 | 142 754 | 116 166 | 132 349 |
| Pays-Bas | 47 926 | 68 791 | 114 354 | 59 781 | 71 945 | 69 349 | 64 399 | 62 806 |
| Pologne | | | | 49 356 | 59 799 | 55 813 | 63 284 | 64 771 |
| Royaume-Uni | 274 143 | 293 473 | 301 523 | 262 730 | 308 230 | 289 154 | 330 976 | 366 590 |
| Europe (15 pays) | 1 276 097 | 1 718 369 | 2 245 881 | 1 646 742 | 1 789 682 | 1 568 952 | 1 561 706 | 1 681 256 |
| Europe (17 pays) | 1 313 650 | 1 769 569 | 2 310 844 | 1 711 882 | 1 867 948 | 1 646 028 | 1 635 430 | 1 753 789 |
| Europe centrale et orientale | 850 000 | 874 072 | 579 060 | 595 752 | 702 846 | 826 321 | 764 958 | 665 939 |
| Russie | | | | 194 341 | 247 924 | 386 167 | 349 469 | 258 789 |
| Turquie | 19 000 | 43 015 | 199 825 | 251 129 | 270 920 | 261 340 | 228 469 | 220 000 |
| Canada | 335 827 | 416 041 | 736 951 | 889 039 | 938 265 | 967 648 | 1 024 908 | 1 133 937 |
| États-Unis | 2 476 777 | 4 845 360 | 8 965 048 | 6 136 787 | 6 951 210 | 7 544 036 | 8 298 102 | 9 154 354 |
| Mexique | 166 000 | 198 000 | 302 944 | 344 606 | 344 679 | 375 241 | 402 325 | 431 055 |
| Argentine | 59 881 | 17 481 | 81 995 | 163 098 | 220 814 | 231 111 | 279 538 | 181 152 |
| Brésil | 187 233 | 180 000 | 302 288 | 870 360 | 986 003 | 950 531 | 1 003 652 | 993 851 |
| Chine | | | | 4 304 142 | 4 032 698 | 3 811 195 | 4 056 349 | 3 791 324 |
| Corée du Sud | 58 502 | 328 151 | 372 840 | 247 693 | 263 000 | 237 000 | 250 516 | 257 041 |
| Inde | | | | 653 193 | 777 424 | 813 589 | 687 323 | 606 232 |
| Indonésie | | | | 223 235 | 291 873 | 335 445 | 349 779 | 328 558 |
| Iran | | | | 232 440 | 235 229 | 143 162 | 113 041 | 180 900 |
| Japon | 2 161 305 | 2 674 834 | 1 703 114 | 752 967 | 701 188 | 797 388 | 813 231 | 863 297 |
| Malaisie | | | | 61 562 | 65 010 | 75 564 | 79 136 | 78 124 |
| Thaïlande | | | | 453 713 | 433 640 | 763 366 | 666 926 | 470 430 |
| Australie | | | | 443 452 | 449 123 | 535 177 | 569 773 | 581 628 |
| Afrique du Sud | | | | 155 777 | 175 949 | 183 919 | 200 184 | 205 240 |
| MONDE | 9 150 000 | 13 410 615 | 18 723 143 | 19 558 998 | 20 796 267 | 21 707 819 | 22 718 305 | 23 205 661 |

Sources : CCFA, OICA à partir de 2009, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en termes de genre de véhicules.

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Constructeurs français | | | | | | | | | | |
| Citroën | 33 996 | 213 010 | 453 604 | 585 347 | 542 860 | 586 769 | 576 670 | 486 782 | | |
| Peugeot | 133 332 | 334 469 | 593 349 | 556 254 | 484 583 | 622 644 | 632 660 | 554 931 | | |
| PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾ | 167 328 | 547 479 | 1 046 953 | 1 141 601 | 1 027 443 | 1 209 413 | 1 209 330 | 1 041 713 | 932 595 | 936 425 |
| Renault | 69 335 | 256 528 | 601 495 | 754 033 | 716 955 | 812 306 | 795 363 | 645 955 | | |
| Dacia | - | - | - | 81 153 | 66 948 | 132 548 | 173 917 | 172 730 | | |
| Renault Samsung Motors | - | - | - | 41 272 | 12 280 | 24 141 | 35 058 | 22 961 | | |
| Renault-Dacia-Samsung | 69 335 | 256 528 | 601 495 | 876 458 | 796 183 | 968 995 | 1 004 338 | 841 646 | 915 527 | 898 864 |
| Total ⁽²⁾ | 236 663 | 804 007 | 1 648 448 | 2 018 059 | 1 823 626 | 2 178 408 | 2 213 668 | 1 883 359 | 1 848 122 | 1 835 289 |
| TOTAL essence + diesel | 2 938 581 | 3 294 815 | 4 598 617 | 4 900 579 | 4 806 612 | 5 610 340 | 5 604 600 | 4 862 707 | 4 794 079 | 4 920 471 |
| Part du diesel | 8,1 % | 24,4 % | 35,8 % | 41,2 % | 37,9 % | 38,8 % | 39,5 % | 38,7 % | 38,6 % | 37,3 % |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Allemagne | | | | | | | | | | |
| Mercedes ⁽²⁾ | 216 053 | 141 547 | 278 772 | 397 553 | 329 107 | 363 443 | 381 500 | 366 408 | 400 324 | |
| Opel | 32 742 | 76 441 | 288 651 | 238 910 | 200 410 | 236 982 | 226 521 | 170 847 | 143 919 | |
| Volkswagen-Audi-Seat | 211 199 | 325 767 | 847 652 | 1 238 822 | 985 365 | 1 095 790 | 1 258 667 | 1 165 913 | 1 210 951 | |
| Ford | 5 344 | 90 117 | 179 130 | 348 715 | 317 161 | 347 553 | 343 328 | 277 704 | 206 654 | |
| BMW | 33 520 | 28 135 | 194 794 | 416 432 | 386 557 | 448 604 | 478 091 | 482 369 | 522 549 | |
| Total ⁽²⁾ | 465 788 | 662 007 | 1 788 999 | 2 640 456 | 2 227 276 | 2 502 419 | 2 709 347 | 2 491 390 | 2 514 363 | 2 635 285 |
| TOTAL essence + diesel | 3 520 934 | 4 660 657 | 5 131 918 | 5 532 030 | 4 964 509 | 5 552 330 | 5 871 918 | 5 388 459 | 5 439 904 | 5 604 026 |
| Part du diesel | 13,2 % | 14,2 % | 34,9 % | 47,7 % | 44,9 % | 45,1 % | 46,1 % | 46,2 % | 46,2 % | 47,0 % |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Espagne | | | | | | | | | | |
| Total ⁽²⁾ | nd | 150 221 | 681 262 | 910 000 | 830 000 | 1 000 000 | 1 030 000 | 812 016 | 885 850 | 1 004 877 |
| TOTAL essence + diesel | nd | 1 679 301 | 2 445 421 | 1 943 049 | 1 812 688 | 1 913 513 | 1 839 068 | 1 539 680 | 1 719 700 | 1 851 111 |
| Part du diesel | nd | 8,9 % | 27,9 % | 47,0 % | 46,0 % | 52,0 % | 56,0 % | 53,0 % | 52,0 % | 54,0 % |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Italie | | | | | | | | | | |
| Alfa Romeo | 3 851 | 11 176 | 77 532 | 72 405 | 49 822 | 60 095 | 79 687 | 44 023 | 39 249 | 32 493 |
| Fiat | 76 513 | 87 985 | 223 889 | 207 314 | 142 357 | 150 786 | 112 145 | 63 350 | 60 206 | 69 632 |
| Lancia | | 17 679 | 40 891 | 36 817 | 31 229 | 28 571 | 32 460 | 12 568 | 6 339 | 17 45 |
| Divers | 0 | 297 | 0 | 4 763 | 1 040 | 1 449 | 0 | 0 | 0 | 18 593 |
| Total ⁽²⁾ | 80 364 | 117 137 | 342 312 | 321 299 | 224 448 | 240 901 | 224 292 | 119 941 | 105 794 | 122 463 |
| TOTAL essence + diesel | 1 445 221 | 1 874 672 | 1 422 243 | 659 221 | 661 100 | 573 169 | 485 606 | 396 817 | 388 465 | 401 317 |
| Part du diesel | 5,6 % | 6,2 % | 24,1 % | 48,7 % | 34,0 % | 42,0 % | 46,2 % | 30,2 % | 27,2 % | 30,5 % |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Royaume-Uni | | | | | | | | | | |
| Honda | 0 | 0 | 596 | 73 016 | 11 812 | 35 908 | 22 177 | 30 525 | 54 800 | 51 731 |
| Jaguar-Land Rover | 0 | 25 374 | 69 775 | 161 051 | 98 242 | 137 824 | 162 523 | 202 097 | 212 041 | 213 349 |
| Mini | 0 | 0 | 0 | 40 327 | 31 586 | 34 752 | 39 679 | 35 044 | 29 529 | 31 280 |
| Nissan | 0 | 3 200 | 54 396 | 118 096 | 116 139 | 173 050 | 226 357 | 216 048 | 201 379 | 233 884 |
| Opel | 0 | 7 695 | 125 880 | 34 441 | 26 955 | 35 206 | 79 657 | 50 704 | 42 908 | 25 205 |
| Peugeot | 0 | 50 942 | 37 432 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Toyota | 0 | 0 | 38 931 | 106 271 | 54 257 | 55 599 | 44 298 | 39 702 | 49 468 | 44 879 |
| Autres | 774 | 34 740 | 57 413 | 2 095 | 1 739 | 1 814 | 1 375 | 955 | 924 | 1 376 |
| Total | 774 | 121 951 | 384 423 | 535 297 | 340 730 | 474 153 | 576 066 | 575 075 | 591 049 | 601 704 |
| TOTAL essence + diesel | 923 744 | 1 295 611 | 1 641 317 | 1 447 550 | 999 288 | 1 274 070 | 1 340 842 | 1 464 906 | 1 509 762 | 1 528 148 |
| Part du diesel | 0,1 % | 9,4 % | 23,4 % | 37,0 % | 34,1 % | 37,2 % | 43,0 % | 39,3 % | 39,1 % | 39,4 % |

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

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE ⁽¹⁾

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

| | 2005 ⁽²⁾ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| PSA Peugeot Citroën | 2 111 | 1 902 | 1 892 | 1 849 | 1 689 | 1 471 | 1 345 | 1 395 |
| | 13,6 % | 12,8 % | 13,0 % | 13,4 % | 12,4 % | 11,7 % | 10,9 % | 10,7 % |
| Groupe Renault | 1 635 | 1 310 | 1 353 | 1 416 | 1 303 | 1 057 | 1 092 | 1 234 |
| | 10,5 % | 8,8 % | 9,3 % | 10,2 % | 9,6 % | 8,4 % | 8,9 % | 9,5 % |
| Groupe FCA | 1 085 | 1 281 | 1 311 | 1 080 | 950 | 801 | 741 | 766 |
| | 7,0 % | 8,6 % | 9,0 % | 7,8 % | 7,0 % | 6,4 % | 6,0 % | 5,9 % |
| Groupe Ford | 1 269 | 1 238 | 1 300 | 1 128 | 1 092 | 949 | 919 | 960 |
| | 8,2 % | 8,3 % | 8,9 % | 8,2 % | 8,0 % | 7,6 % | 7,5 % | 7,4 % |
| General Motors | 1 590 | 1 362 | 1 264 | 1 196 | 1 173 | 1 011 | 968 | 924 |
| | 10,2 % | 9,2 % | 8,7 % | 8,6 % | 8,6 % | 8,1 % | 7,9 % | 7,1 % |
| Groupe Volkswagen | 3 041 | 3 094 | 3 107 | 2 984 | 3 216 | 3 114 | 3 090 | 3 306 |
| | 19,5 % | 20,8 % | 21,3 % | 21,6 % | 23,6 % | 24,8 % | 25,1 % | 25,5 % |
| Daimler | 830 | 792 | 685 | 676 | 673 | 667 | 689 | 715 |
| | 5,3 % | 5,3 % | 4,7 % | 4,9 % | 4,9 % | 5,3 % | 5,6 % | 5,5 % |
| Groupe BMW | 772 | 823 | 709 | 753 | 812 | 801 | 795 | 833 |
| | 5,0 % | 5,5 % | 4,9 % | 5,4 % | 6,0 % | 6,4 % | 6,5 % | 6,4 % |
| Nissan | 361 | 338 | 369 | 407 | 464 | 436 | 424 | 481 |
| | 2,3 % | 2,3 % | 2,5 % | 2,9 % | 3,4 % | 3,5 % | 3,4 % | 3,7 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 852 | 842 | 770 | 629 | 572 | 548 | 543 | 563 |
| | 5,5 % | 5,7 % | 5,3 % | 4,5 % | 4,2 % | 4,4 % | 4,4 % | 4,3 % |
| Autres marques japonaises | 911 | 934 | 850 | 718 | 619 | 537 | 558 | 603 |
| | 5,8 % | 6,3 % | 5,8 % | 5,2 % | 4,5 % | 4,3 % | 4,5 % | 4,6 % |
| Hyundai-Kia | 569 | 510 | 603 | 614 | 686 | 773 | 767 | 773 |
| | 3,7 % | 3,4 % | 4,1 % | 4,4 % | 5,0 % | 6,2 % | 6,2 % | 6,0 % |
| Volvo | 249 | 224 | 206 | 231 | 256 | 231 | 231 | 255 |
| | 1,6 % | 1,5 % | 1,4 % | 1,7 % | 1,9 % | 1,8 % | 1,9 % | 2,0 % |
| Groupe Tata | 128 | 114 | 90 | 100 | 97 | 128 | 139 | 146 |
| | 0,8 % | 0,8 % | 0,6 % | 0,7 % | 0,7 % | 1,0 % | 1,1 % | 1,1 % |
| Autres marques (y compris MG-Rover, Saab) | 168 | 96 | 54 | 53 | 42 | 23 | 20 | 33 |
| | 1,1 % | 0,6 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,3 % |
| TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE | 15 572 | 14 860 | 14 564 | 13 832 | 13 644 | 12 546 | 12 322 | 12 987 |
| | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % |
| Variation annuelle | | -7,8 % | -2,0 % | -5,0 % | -1,4 % | -8,0 % | -1,8 % | 5,4 % |

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE ⁽¹⁾

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

| | 2005 ⁽²⁾ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| PSA Peugeot Citroën | 389 | 402 | 321 | 344 | 354 | 307 | 303 | 330 |
| | 18,1 % | 19,7 % | 22,3 % | 21,9 % | 21,0 % | 20,8 % | 20,7 % | 20,3 % |
| Groupe Renault | 331 | 299 | 223 | 266 | 279 | 240 | 233 | 258 |
| | 15,4 % | 14,7 % | 15,4 % | 17,0 % | 16,5 % | 16,3 % | 15,9 % | 15,9 % |
| Groupe FCA | 284 | 314 | 220 | 233 | 246 | 197 | 195 | 208 |
| | 13,2 % | 15,4 % | 15,3 % | 14,9 % | 14,5 % | 13,4 % | 13,3 % | 12,8 % |
| Groupe Ford | 235 | 240 | 162 | 171 | 187 | 164 | 171 | 213 |
| | 10,9 % | 11,8 % | 11,2 % | 10,9 % | 11,1 % | 11,1 % | 11,7 % | 13,1 % |
| General Motors | 153 | 141 | 74 | 78 | 93 | 76 | 75 | 84 |
| | 7,1 % | 6,9 % | 5,1 % | 5,0 % | 5,5 % | 5,2 % | 5,1 % | 5,2 % |
| Groupe Volkswagen | 212 | 234 | 156 | 185 | 215 | 213 | 208 | 225 |
| | 9,9 % | 11,5 % | 10,8 % | 11,8 % | 12,8 % | 14,4 % | 14,2 % | 13,9 % |
| Daimler | 166 | 183 | 130 | 140 | 147 | 140 | 148 | 159 |
| | 7,7 % | 9,0 % | 9,0 % | 8,9 % | 8,7 % | 9,5 % | 10,1 % | 9,8 % |
| Nissan | 103 | 67 | 45 | 43 | 54 | 48 | 45 | 46 |
| | 4,8 % | 3,3 % | 3,1 % | 2,7 % | 3,2 % | 3,3 % | 3,1 % | 2,8 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 65 | 63 | 39 | 39 | 42 | 34 | 31 | 38 |
| | 3,0 % | 3,1 % | 2,7 % | 2,5 % | 2,5 % | 2,3 % | 2,1 % | 2,3 % |
| Autres marques japonaises | 81 | 47 | 33 | 38 | 35 | 25 | 27 | 30 |
| | 3,8 % | 2,3 % | 2,3 % | 2,4 % | 2,1 % | 1,7 % | 1,9 % | 1,9 % |
| Hyundai-Kia | 52 | 12 | 7 | 6 | 5 | 4 | 4 | 4 |
| | 2,4 % | 0,6 % | 0,5 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % |
| Autres marques (y compris MG-Rover, Saab) | 78 | 37 | 33 | 27 | 31 | 29 | 27 | 30 |
| | 3,6 % | 1,8 % | 2,3 % | 1,7 % | 1,8 % | 1,9 % | 1,8 % | 1,9 % |
| TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE | 2 149 | 2 041 | 1 442 | 1 569 | 1 688 | 1 476 | 1 467 | 1 624 |
| | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % |
| Variation annuelle | | -10,0 % | -29,3 % | 8,8 % | 7,6 % | -12,6 % | -0,6 % | 10,7 % |

(1) Pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire page 69. (2) hors Bulgarie en 2005. En 2006, 135500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.

Regroupement des constructeurs utilisé: PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën + Talbot/Groupe Renault = Renault + Dacia.

Fiat Chrysler Automobiles = 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 + Fuso + divers.

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce.

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

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover + Tata.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2015.

**IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE
PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2014 (cf. note page 66)**

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

| | Total | PSA Peugeot Citroën | Citroën - DS | Peugeot | Groupe Renault | Groupe FCA | Groupe Volkswagen | Groupe Ford | General Motors | BMW-Mini | Daimler | Marques japonaises | Marques coréennes |
|------------------------------|--------|---------------------------|-----------------|---------|-------------------|---------------|----------------------|----------------|-------------------|----------|---------|-----------------------|----------------------|
| Allemagne | 3 037 | 106 | 52 | 54 | 155 | 85 | 1 208 | 210 | 226 | 273 | 296 | 268 | 154 |
| | 100 % | 3,5 % | 1,7 % | 1,8 % | 5,1 % | 2,8 % | 39,8 % | 6,9 % | 7,4 % | 9,0 % | 9,8 % | 8,8 % | 5,1 % |
| Autriche | 303 | 18 | 8 | 10 | 24 | 13 | 109 | 19 | 22 | 18 | 13 | 34 | 28 |
| | 100 % | 6,0 % | 2,6 % | 3,4 % | 7,9 % | 4,3 % | 35,8 % | 6,2 % | 7,3 % | 5,9 % | 4,3 % | 11,0 % | 9,4 % |
| Belgique | 483 | 71 | 32 | 38 | 61 | 18 | 105 | 25 | 34 | 37 | 26 | 51 | 33 |
| | 100 % | 14,7 % | 6,7 % | 8,0 % | 12,5 % | 3,7 % | 21,8 % | 5,1 % | 7,1 % | 7,7 % | 5,3 % | 10,6 % | 6,9 % |
| Danemark | 189 | 31 | 13 | 18 | 14 | 4 | 47 | 15 | 10 | 5 | 6 | 35 | 19 |
| | 100 % | 16,5 % | 6,8 % | 9,7 % | 7,5 % | 2,1 % | 25,1 % | 7,9 % | 5,3 % | 2,5 % | 2,9 % | 18,7 % | 10,1 % |
| Espagne | 855 | 117 | 55 | 63 | 102 | 36 | 202 | 59 | 69 | 38 | 33 | 112 | 69 |
| | 100 % | 13,7 % | 6,4 % | 7,3 % | 11,9 % | 4,3 % | 23,7 % | 6,9 % | 8,1 % | 4,5 % | 3,9 % | 13,0 % | 8,1 % |
| Finlande | 106 | 5 | 2 | 3 | 3 | 1 | 31 | 7 | 5 | 5 | 6 | 27 | 8 |
| | 100 % | 4,6 % | 2,1 % | 2,4 % | 2,9 % | 0,9 % | 29,1 % | 7,0 % | 4,5 % | 4,9 % | 5,3 % | 25,5 % | 7,7 % |
| France | 1 796 | 536 | 231 | 305 | 456 | 63 | 241 | 75 | 65 | 66 | 53 | 172 | 46 |
| | 100 % | 29,9 % | 12,9 % | 17,0 % | 25,4 % | 3,5 % | 13,4 % | 4,2 % | 3,6 % | 3,7 % | 3,0 % | 9,6 % | 2,5 % |
| Grèce | 71 | 5 | 3 | 2 | 3 | 5 | 15 | 4 | 7 | 4 | 3 | 18 | 5 |
| | 100 % | 7,6 % | 4,8 % | 2,8 % | 4,2 % | 7,4 % | 20,6 % | 5,2 % | 10,1 % | 5,0 % | 4,3 % | 25,7 % | 7,2 % |
| Irlande | 96 | 4 | 1 | 3 | 8 | 1 | 25 | 9 | 6 | 5 | 2 | 22 | 13 |
| | 100 % | 4,5 % | 1,5 % | 3,0 % | 7,9 % | 0,7 % | 25,6 % | 9,8 % | 6,6 % | 4,7 % | 2,2 % | 23,1 % | 13,0 % |
| Italie | 1 360 | 124 | 53 | 71 | 120 | 378 | 190 | 92 | 83 | 63 | 62 | 144 | 76 |
| | 100 % | 9,2 % | 3,9 % | 5,2 % | 8,8 % | 27,8 % | 14,0 % | 6,7 % | 6,1 % | 4,6 % | 4,6 % | 10,5 % | 5,6 % |
| Luxembourg | 50 | 5 | 2 | 3 | 6 | 2 | 14 | 2 | 2 | 6 | 4 | 4 | 2 |
| | 100 % | 10,0 % | 4,6 % | 5,5 % | 11,8 % | 4,3 % | 28,5 % | 4,7 % | 4,7 % | 11,2 % | 7,6 % | 7,8 % | 4,9 % |
| Pays-Bas | 388 | 56 | 19 | 37 | 35 | 18 | 91 | 21 | 24 | 19 | 12 | 61 | 26 |
| | 100 % | 14,5 % | 4,9 % | 9,5 % | 9,0 % | 4,6 % | 23,4 % | 5,4 % | 6,1 % | 4,9 % | 3,2 % | 15,8 % | 6,6 % |
| Portugal | 143 | 21 | 7 | 13 | 20 | 7 | 31 | 6 | 9 | 12 | 12 | 19 | 4 |
| | 100 % | 14,4 % | 5,2 % | 9,2 % | 13,8 % | 5,1 % | 21,9 % | 4,0 % | 6,1 % | 8,5 % | 8,1 % | 13,1 % | 2,5 % |
| Royaume-Uni | 2 476 | 187 | 83 | 104 | 90 | 82 | 514 | 327 | 272 | 203 | 129 | 392 | 161 |
| | 100 % | 7,5 % | 3,4 % | 4,2 % | 3,6 % | 3,3 % | 20,7 % | 13,2 % | 11,0 % | 8,2 % | 5,2 % | 15,8 % | 6,5 % |
| Suède | 304 | 13 | 6 | 7 | 15 | 8 | 81 | 11 | 7 | 20 | 12 | 48 | 27 |
| | 100 % | 4,3 % | 1,9 % | 2,4 % | 4,8 % | 2,5 % | 26,7 % | 3,7 % | 2,2 % | 6,5 % | 3,8 % | 15,8 % | 8,7 % |
| Europe (15 pays) | 11 658 | 1 300 | 569 | 731 | 1 110 | 722 | 2 904 | 881 | 842 | 773 | 668 | 1 407 | 671 |
| | 100 % | 11,2 % | 4,9 % | 6,3 % | 9,5 % | 6,2 % | 24,9 % | 7,6 % | 7,2 % | 6,6 % | 5,7 % | 12,1 % | 5,8 % |
| Norvège | 144 | 9 | 3 | 7 | 2 | 1 | 37 | 8 | 3 | 11 | 7 | 45 | 7 |
| | 100 % | 6,5 % | 1,9 % | 4,5 % | 1,2 % | 0,5 % | 25,4 % | 5,4 % | 2,3 % | 7,3 % | 4,6 % | 31,1 % | 4,6 % |
| Suisse | 300 | 23 | 11 | 11 | 16 | 17 | 93 | 13 | 16 | 25 | 20 | 50 | 16 |
| | 100 % | 7,5 % | 3,7 % | 3,8 % | 5,5 % | 5,6 % | 30,9 % | 4,3 % | 5,2 % | 8,5 % | 6,6 % | 16,5 % | 5,5 % |
| Europe (17 pays) | 12 102 | 1 332 | 583 | 749 | 1 128 | 739 | 3 033 | 902 | 861 | 809 | 695 | 1 501 | 694 |
| | 100 % | 11,0 % | 4,8 % | 6,2 % | 9,3 % | 6,1 % | 25,1 % | 7,5 % | 7,1 % | 6,7 % | 5,7 % | 12,4 % | 5,7 % |
| Bulgarie | 21 | 2 | 1 | 1 | 4 | 0 | 5 | 2 | 1 | 1 | 0 | 4 | 1 |
| | 100 % | 8,7 % | 3,3 % | 5,4 % | 19,3 % | 1,1 % | 23,2 % | 7,2 % | 4,2 % | 4,5 % | 1,9 % | 20,4 % | 6,3 % |
| Croatie | 34 | 4 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 | 2 | 4 | 1 | 1 | 5 | 3 |
| | 100 % | 12,5 % | 5,8 % | 6,7 % | 9,3 % | 2,1 % | 31,5 % | 5,2 % | 11,7 % | 3,0 % | 1,5 % | 13,6 % | 8,4 % |
| Estonie | 21 | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 | 1 | 1 | 0 | 0 | 8 | 2 |
| | 100 % | 9,0 % | 3,2 % | 5,8 % | 10,2 % | 2,7 % | 21,4 % | 3,0 % | 3,6 % | 1,9 % | 1,5 % | 36,1 % | 8,0 % |
| Hongrie | 67 | 4 | 2 | 2 | 7 | 2 | 15 | 8 | 9 | 2 | 1 | 14 | 4 |
| | 100 % | 5,2 % | 2,4 % | 2,8 % | 9,7 % | 3,0 % | 22,9 % | 11,1 % | 13,8 % | 2,7 % | 2,1 % | 21,2 % | 6,1 % |
| Lettonie | 12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 |
| | 100 % | 8,7 % | 2,6 % | 6,1 % | 6,3 % | 3,5 % | 28,9 % | 3,2 % | 3,9 % | 3,6 % | 2,2 % | 29,7 % | 6,7 % |
| Lituanie | 14 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 4 | 1 | 0 | 1 | 0 | 4 | 1 |
| | 100 % | 1,6 % | 0,7 % | 0,9 % | 5,9 % | 16,2 % | 28,2 % | 4,0 % | 3,4 % | 4,1 % | 1,5 % | 25,4 % | 6,7 % |
| Pologne | 325 | 22 | 10 | 12 | 29 | 11 | 87 | 23 | 28 | 9 | 6 | 71 | 33 |
| | 100 % | 6,9 % | 3,1 % | 3,8 % | 9,0 % | 3,4 % | 26,6 % | 7,0 % | 8,5 % | 2,6 % | 1,8 % | 21,7 % | 10,1 % |
| Rép. tchèque | 192 | 13 | 5 | 7 | 16 | 4 | 86 | 13 | 7 | 5 | 3 | 16 | 26 |
| | 100 % | 6,5 % | 2,8 % | 3,7 % | 8,1 % | 1,9 % | 44,8 % | 6,5 % | 3,8 % | 2,5 % | 1,7 % | 8,4 % | 13,3 % |
| Roumanie | 70 | 2 | 0 | 1 | 26 | 2 | 15 | 6 | 4 | 2 | 2 | 7 | 3 |
| | 100 % | 2,4 % | 0,5 % | 1,8 % | 37,7 % | 3,1 % | 21,6 % | 8,2 % | 5,6 % | 2,5 % | 2,8 % | 9,4 % | 4,5 % |
| Slovaquie | 72 | 7 | 3 | 4 | 6 | 1 | 26 | 2 | 4 | 2 | 2 | 10 | 11 |
| | 100 % | 9,8 % | 4,0 % | 5,8 % | 8,1 % | 1,7 % | 35,7 % | 2,9 % | 5,8 % | 3,0 % | 2,8 % | 13,4 % | 15,4 % |
| Slovénie | 54 | 6 | 3 | 3 | 11 | 2 | 16 | 3 | 4 | 1 | 1 | 5 | 3 |
| | 100 % | 12,0 % | 5,7 % | 6,3 % | 20,2 % | 4,1 % | 30,5 % | 4,9 % | 8,2 % | 2,6 % | 1,5 % | 9,4 % | 6,4 % |
| 11 nouveaux pays entrants | 885 | 63 | 27 | 36 | 106 | 26 | 273 | 58 | 63 | 24 | 17 | 146 | 88 |
| | 100 % | 7,1 % | 3,1 % | 4,0 % | 11,9 % | 3,0 % | 30,9 % | 6,6 % | 7,2 % | 2,7 % | 1,9 % | 16,5 % | 9,9 % |
| Europe (28 pays) | 12 987 | 1 395 | 610 | 785 | 1 234 | 766 | 3 306 | 960 | 924 | 833 | 712 | 1 648 | 781 |
| | 100 % | 10,7 % | 4,7 % | 6,0 % | 9,5 % | 5,9 % | 25,5 % | 7,4 % | 7,1 % | 6,4 % | 5,5 % | 12,7 % | 6,0 % |

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)

| | 1990 | 2000 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| PSA Peugeot Citroën | 1 719 | 1 930 | 1 776 | 1 620 | 1 407 | 1 282 | 1 332 |
| | 12,7 % | 13,1 % | 13,7 % | 12,7 % | 12,0 % | 11,1 % | 11,0 % |
| Groupe Renault | 1 315 | 1 559 | 1 305 | 1 195 | 967 | 1 005 | 1 128 |
| | 9,7 % | 10,6 % | 10,1 % | 9,3 % | 8,2 % | 8,7 % | 9,3 % |
| Groupe FCA | 1 890 | 1 575 | 1 035 | 916 | 770 | 716 | 739 |
| | 14,0 % | 10,7 % | 8,0 % | 7,2 % | 6,5 % | 6,2 % | 6,1 % |
| Groupe Ford | 1 540 | 1 248 | 1 063 | 1 033 | 901 | 873 | 902 |
| | 11,4 % | 8,5 % | 8,2 % | 8,1 % | 7,7 % | 7,6 % | 7,5 % |
| General Motors | 1 560 | 1 720 | 1 119 | 1 099 | 944 | 906 | 861 |
| | 11,5 % | 11,7 % | 8,6 % | 8,6 % | 8,0 % | 7,9 % | 7,1 % |
| Groupe Volkswagen | 2 138 | 2 776 | 2 757 | 2 979 | 2 887 | 2 862 | 3 033 |
| | 15,8 % | 18,8 % | 21,3 % | 23,3 % | 24,5 % | 24,8 % | 25,1 % |
| Daimler | 438 | 811 | 662 | 659 | 653 | 672 | 695 |
| | 3,2 % | 5,5 % | 5,1 % | 5,1 % | 5,6 % | 5,8 % | 5,7 % |
| Groupe BMW | 364 | 499 | 735 | 792 | 780 | 775 | 809 |
| | 2,7 % | 3,4 % | 5,7 % | 6,2 % | 6,6 % | 6,7 % | 6,7 % |
| Nissan | 395 | 392 | 384 | 436 | 408 | 400 | 453 |
| | 2,9 % | 2,7 % | 3,0 % | 3,4 % | 3,5 % | 3,5 % | 3,7 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 406 | 576 | 582 | 531 | 507 | 497 | 506 |
| | 3,0 % | 3,9 % | 4,5 % | 4,2 % | 4,3 % | 4,3 % | 4,2 % |
| Autres marques japonaises | 789 | 701 | 651 | 563 | 487 | 504 | 542 |
| | 5,8 % | 4,8 % | 5,0 % | 4,4 % | 4,1 % | 4,4 % | 4,5 % |
| Hyundai-Kia | 18 | 303 | 539 | 604 | 687 | 679 | 686 |
| | 0,1 % | 2,1 % | 4,2 % | 4,7 % | 5,8 % | 5,9 % | 5,7 % |
| Volvo | 235 | 230 | 222 | 245 | 222 | 221 | 245 |
| | 1,7 % | 1,6 % | 1,7 % | 1,9 % | 1,9 % | 1,9 % | 2,0 % |
| Groupe Tata | 44 | 112 | 97 | 94 | 124 | 135 | 142 |
| | 0,3 % | 0,8 % | 0,7 % | 0,7 % | 1,1 % | 1,2 % | 1,2 % |
| Autres marques (y compris MG-Rover, Saab) | 666 | 304 | 47 | 37 | 19 | 18 | 30 |
| | 4,9 % | 2,1 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,2 % |
| TOTAL EUROPE 17 pays | 13 517 | 14 738 | 12 975 | 12 802 | 11 763 | 11 545 | 12 102 |
| | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| Variation annuelle | 0,9 % | -2,1 % | -5,0 % | -1,3 % | -8,1 % | -1,9 % | 4,8 % |

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2015 (lire page 66).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

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

| | 1990 | 2000 | 2009 | 2010 (1) | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| PSA Peugeot Citroën | 251 | 349 | 299 | 326 | 330 | 286 | 281 | 307 |
| | 16,5 % | 18,1 % | 22,5 % | 22,1 % | 20,9 % | 20,8 % | 20,6 % | 20,4 % |
| Groupe Renault | 278 | 272 | 208 | 251 | 261 | 224 | 215 | 237 |
| | 18,3 % | 14,1 % | 15,6 % | 17,0 % | 16,5 % | 16,3 % | 15,8 % | 15,7 % |
| Groupe FCA | 163 | 275 | 200 | 214 | 225 | 178 | 174 | 184 |
| | 10,7 % | 14,2 % | 15,1 % | 14,5 % | 14,3 % | 12,9 % | 12,8 % | 12,2 % |
| Groupe Ford | 195 | 180 | 151 | 161 | 176 | 154 | 161 | 199 |
| | 12,9 % | 9,3 % | 11,4 % | 10,9 % | 11,1 % | 11,2 % | 11,8 % | 13,2 % |
| General Motors | 81 | 92 | 70 | 75 | 89 | 73 | 72 | 79 |
| | 5,3 % | 4,8 % | 5,3 % | 5,1 % | 5,6 % | 5,3 % | 5,3 % | 5,2 % |
| Groupe Volkswagen | 134 | 202 | 136 | 170 | 200 | 197 | 194 | 210 |
| | 8,9 % | 10,5 % | 10,2 % | 11,6 % | 12,7 % | 14,3 % | 14,2 % | 13,9 % |
| Daimler | 74 | 178 | 121 | 133 | 141 | 133 | 140 | 151 |
| | 4,9 % | 9,2 % | 9,1 % | 9,0 % | 8,9 % | 9,7 % | 10,3 % | 10,0 % |
| Nissan | 105 | 100 | 41 | 41 | 51 | 46 | 43 | 44 |
| | 6,9 % | 5,2 % | 3,1 % | 2,8 % | 3,2 % | 3,3 % | 3,2 % | 2,9 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 81 | 69 | 35 | 37 | 40 | 31 | 28 | 35 |
| | 5,3 % | 3,6 % | 2,7 % | 2,5 % | 2,5 % | 2,3 % | 2,1 % | 2,3 % |
| Autres marques japonaises | 69 | 102 | 31 | 36 | 33 | 23 | 25 | 28 |
| | 4,6 % | 5,3 % | 2,3 % | 2,4 % | 2,1 % | 1,7 % | 1,9 % | 1,9 % |
| Hyundai-Kia | 0 | 44 | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| | 0,0 % | 2,3 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,2 % |
| Autres marques | 85 | 69 | 31 | 26 | 30 | 28 | 26 | 29 |
| | 5,6 % | 3,6 % | 2,3 % | 1,8 % | 1,9 % | 2,0 % | 1,9 % | 1,9 % |
| TOTAL EUROPE 17 pays | 1 516 | 1 931 | 1 327 | 1 475 | 1 580 | 1 376 | 1 364 | 1 506 |
| | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % | 100 % |
| Variation annuelle | -2,6 % | 5,6 % | -27,6 % | 11,1 % | 7,1 % | -12,9 % | -0,8 % | 10,4 % |

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ⁽¹⁾

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

| | 2005 ⁽²⁾ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| PSA Peugeot Citroën | 99 | 110 | 75 | 73 | 69 | 64 | 63 | 63 |
| | 9,5 % | 8,6 % | 8,3 % | 8,5 % | 8,2 % | 8,2 % | 8,1 % | 7,1 % |
| Groupe Renault | 193 | 172 | 116 | 112 | 108 | 90 | 87 | 106 |
| | 18,7 % | 13,6 % | 12,8 % | 13,0 % | 12,9 % | 11,5 % | 11,3 % | 11,9 % |
| Groupe FCA | 50 | 71 | 59 | 45 | 34 | 30 | 25 | 26 |
| | 4,8 % | 5,6 % | 6,6 % | 5,3 % | 4,0 % | 3,9 % | 3,2 % | 3,0 % |
| Groupe Ford | 59 | 91 | 71 | 65 | 59 | 48 | 46 | 58 |
| | 5,7 % | 7,2 % | 7,9 % | 7,5 % | 7,0 % | 6,2 % | 6,0 % | 6,6 % |
| General Motors | 132 | 139 | 76 | 76 | 74 | 67 | 61 | 63 |
| | 12,7 % | 11,0 % | 8,4 % | 8,9 % | 8,8 % | 8,5 % | 7,9 % | 7,2 % |
| Groupe Volkswagen | 257 | 297 | 220 | 226 | 238 | 227 | 228 | 273 |
| | 24,8 % | 23,5 % | 24,5 % | 26,4 % | 28,2 % | 28,9 % | 29,4 % | 30,9 % |
| Daimler | 11 | 21 | 14 | 13 | 14 | 14 | 17 | 20 |
| | 1,1 % | 1,6 % | 1,5 % | 1,6 % | 1,7 % | 1,8 % | 2,2 % | 2,2 % |
| Groupe BMW | 11 | 20 | 14 | 17 | 20 | 21 | 21 | 24 |
| | 1,0 % | 1,5 % | 1,6 % | 2,0 % | 2,4 % | 2,7 % | 2,7 % | 2,7 % |
| Nissan | 19 | 25 | 21 | 23 | 28 | 28 | 24 | 28 |
| | 1,8 % | 1,9 % | 2,3 % | 2,6 % | 3,3 % | 3,6 % | 3,1 % | 3,1 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 60 | 86 | 56 | 47 | 41 | 41 | 47 | 57 |
| | 5,8 % | 6,8 % | 6,2 % | 5,5 % | 4,8 % | 5,2 % | 6,0 % | 6,5 % |
| Autres marques japonaises | 91 | 128 | 81 | 67 | 56 | 50 | 53 | 61 |
| | 8,7 % | 10,1 % | 9,0 % | 7,9 % | 6,6 % | 6,4 % | 6,9 % | 6,9 % |
| Hyundai-Kia | 39 | 88 | 83 | 75 | 81 | 86 | 89 | 88 |
| | 3,8 % | 6,9 % | 9,2 % | 8,7 % | 9,7 % | 10,9 % | 11,4 % | 9,9 % |
| Volvo | 7 | 11 | 10 | 9 | 10 | 9 | 9 | 10 |
| | 0,6 % | 0,8 % | 1,1 % | 1,1 % | 1,2 % | 1,2 % | 1,2 % | 1,2 % |
| Groupe Tata | 2 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | 4 |
| | 0,2 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,5 % | 0,4 % |
| Autres marques (y compris MG-Rover, Saab) | 7 | 5 | 3 | 6 | 5 | 5 | 1 | 3 |
| | 0,7 % | 0,4 % | 0,3 % | 0,7 % | 0,6 % | 0,6 % | 0,2 % | 0,3 % |
| TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS | 1 035 | 1 267 | 900 | 857 | 841 | 783 | 777 | 885 |
| | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % |
| Variation annuelle | | -2,0 % | -29,0 % | -4,8 % | -1,8 % | -6,9 % | -0,8 % | 13,9 % |

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⁾ | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|---------------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| PSA Peugeot Citroën | 20 | 37 | 22 | 18 | 25 | 20 | 22 | 23 |
| | 13,6 % | 17,8 % | 19,0 % | 19,5 % | 22,9 % | 20,0 % | 21,2 % | 19,3 % |
| Groupe Renault | 35 | 32 | 15 | 15 | 18 | 16 | 18 | 21 |
| | 24,4 % | 15,2 % | 13,2 % | 16,3 % | 16,2 % | 16,3 % | 17,1 % | 17,8 % |
| Groupe FCA | 21 | 35 | 20 | 19 | 21 | 20 | 21 | 23 |
| | 14,7 % | 16,7 % | 17,1 % | 19,8 % | 19,0 % | 19,6 % | 20,1 % | 19,6 % |
| Groupe Ford | 14 | 21 | 11 | 10 | 11 | 10 | 10 | 14 |
| | 9,8 % | 10,3 % | 9,7 % | 10,1 % | 10,2 % | 10,1 % | 10,2 % | 11,5 % |
| General Motors | 8 | 9 | 4 | 3 | 4 | 3 | 3 | 5 |
| | 5,2 % | 4,2 % | 3,1 % | 3,2 % | 3,6 % | 3,3 % | 3,4 % | 4,5 % |
| Groupe Volkswagen | 21 | 35 | 20 | 14 | 15 | 16 | 14 | 15 |
| | 14,7 % | 16,6 % | 17,5 % | 14,9 % | 13,7 % | 15,5 % | 13,6 % | 13,1 % |
| Daimler | 10 | 16 | 9 | 7 | 6 | 7 | 7 | 8 |
| | 6,8 % | 7,5 % | 8,1 % | 7,9 % | 5,9 % | 7,1 % | 7,2 % | 6,7 % |
| Nissan | 2 | 6 | 4 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| | 1,4 % | 2,8 % | 3,9 % | 2,5 % | 2,9 % | 2,2 % | 1,9 % | 1,5 % |
| Toyota-Lexus-Daihatsu | 2 | 7 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | 1,6 % | 3,2 % | 3,1 % | 2,2 % | 2,5 % | 3,0 % | 2,8 % | 2,8 % |
| Autres marques japonaises | 3 | 5 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 |
| | 2,3 % | 2,5 % | 1,9 % | 2,1 % | 2,4 % | 1,7 % | 1,7 % | 1,8 % |
| Hyundai-Kia | 5 | 4 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 3,2 % | 1,7 % | 1,5 % | 0,7 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,1 % | 0,4 % |
| Autres marques (y compris MG-Rover, Saab) | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | 2,5 % | 1,5 % | 1,9 % | 0,8 % | 0,5 % | 1,0 % | 0,8 % | 0,9 % |
| TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS | 145 | 208 | 115 | 95 | 108 | 100 | 103 | 118 |
| | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % | 100,0 % |
| Variation annuelle | | 5,0 % | -44,7 % | -17,5 % | 14,2 % | -7,3 % | 2,5 % | 14,8 % |

(1) Nouveaux pays entrants dans l'UE hors Chypre et Malte, y compris Croatie. (2) Hors Bulgarie en 2005. Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2015 (lire page 66).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Allemagne | 2 426 187 | 3 349 788 | 3 378 343 | 2 916 259 | 3 173 634 | 3 082 504 | 2 952 431 | 3 036 773 |
| Autriche | 227 548 | 288 618 | 309 427 | 328 563 | 356 145 | 336 010 | 319 035 | 303 318 |
| Belgique | 399 240 | 473 506 | 515 204 | 547 340 | 572 211 | 486 737 | 486 065 | 482 939 |
| Danemark | 73 774 | 80 654 | 112 688 | 153 583 | 169 744 | 170 587 | 181 896 | 188 612 |
| Espagne ⁽¹⁾ | 504 051 | 988 270 | 1 381 515 | 982 015 | 808 051 | 699 589 | 722 689 | 855 308 |
| Finlande | 103 167 | 139 095 | 134 646 | 107 346 | 121 171 | 111 147 | 103 314 | 106 259 |
| France | 1 873 202 | 2 309 130 | 2 133 884 | 2 251 669 | 2 204 229 | 1 898 760 | 1 790 456 | 1 795 885 |
| Grèce | 35 700 | 115 480 | 290 222 | 141 501 | 97 680 | 58 479 | 58 696 | 71 222 |
| Irlande | 93 563 | 82 584 | 230 989 | 88 445 | 89 927 | 79 494 | 74 364 | 96 343 |
| Italie | 1 717 432 | 2 307 055 | 2 415 600 | 1 961 578 | 1 749 085 | 1 403 024 | 1 304 573 | 1 360 430 |
| Luxembourg | 21 500 | 38 422 | 41 896 | 49 726 | 49 881 | 50 398 | 46 624 | 49 793 |
| Norvège | 95 550 | 61 901 | 97 376 | 127 754 | 138 345 | 137 967 | 142 151 | 144 202 |
| Pays-Bas | 450 076 | 502 732 | 597 640 | 482 527 | 555 812 | 502 455 | 416 733 | 387 551 |
| Portugal | 58 357 | 210 924 | 257 834 | 223 464 | 153 404 | 95 309 | 105 921 | 142 826 |
| Royaume-Uni | 1 513 761 | 2 008 934 | 2 221 670 | 2 030 846 | 1 941 253 | 2 044 609 | 2 264 737 | 2 476 435 |
| Suède | 192 588 | 229 941 | 290 529 | 289 684 | 304 984 | 279 899 | 269 558 | 303 948 |
| Suisse | 279 764 | 329 899 | 316 519 | 292 453 | 316 846 | 325 948 | 305 928 | 300 110 |
| Union européenne ⁽²⁾ | 8 568 735 | 12 467 479 | 14 312 087 | 12 554 546 | 12 347 211 | 11 299 001 | 11 097 922 | 11 657 642 |
| Europe (17 pays) | 10 065 460 | 13 516 933 | 14 725 982 | 12 974 753 | 12 802 402 | 11 762 916 | 11 545 171 | 12 101 954 |

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. (2) Union européenne: neuf pays en 1980, 10 en 1985, 12 de 1990 à 1994, 15 à partir de 1995.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

(En unités et en part dans les immatriculations totales)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Allemagne | 193 841 | 327 046 | 1 023 997 | 1 220 675 | 1 493 614 | 1 482 980 | 1 400 556 | 1 450 190 |
| | 8,0 % | 9,8 % | 30,3 % | 41,9 % | 47,1 % | 48,1 % | 47,4 % | 47,8 % |
| Autriche | 7 425 | 74 197 | 191 402 | 167 106 | 194 519 | 189 496 | 180 847 | 172 382 |
| | 3,3 % | 25,7 % | 61,9 % | 50,9 % | 54,6 % | 56,4 % | 56,7 % | 56,8 % |
| Belgique | 54 897 | 154 804 | 290 301 | 415 728 | 431 059 | 334 305 | 314 844 | 299 149 |
| | 13,8 % | 32,7 % | 56,3 % | 76,0 % | 75,3 % | 68,7 % | 64,8 % | 61,9 % |
| Danemark | 2 352 | 3 305 | 14 898 | 72 670 | 81 415 | 68 215 | 58 119 | 59 852 |
| | 3,2 % | 4,1 % | 13,2 % | 47,3 % | 48,0 % | 40,0 % | 32,0 % | 31,7 % |
| Espagne ⁽¹⁾ | - | 140 740 | 734 256 | 693 905 | 568 246 | 482 049 | 479 318 | 565 409 |
| | - | 14,2 % | 53,1 % | 70,7 % | 70,3 % | 68,9 % | 66,3 % | 66,1 % |
| Finlande | - | 7 215 | - | 44 574 | 50 905 | 42 846 | 38 372 | 41 299 |
| | - | 5,2 % | - | 41,5 % | 42,0 % | 38,5 % | 37,1 % | 38,9 % |
| France | 186 050 | 762 054 | 1 046 485 | 1 593 173 | 1 596 155 | 1 384 544 | 1 199 729 | 1 146 658 |
| | 9,9 % | 33,0 % | 49,0 % | 70,8 % | 72,4 % | 72,9 % | 67,0 % | 63,8 % |
| Grèce | - | 60 | 2 006 | 5 661 | 9 722 | 23 384 | 33 993 | 45 383 |
| | - | 0,1 % | 0,7 % | 4,0 % | 10,0 % | 40,0 % | 57,9 % | 63,7 % |
| Irlande | - | 12 413 | 23 259 | 55 016 | 62 911 | 58 089 | 53 838 | 70 520 |
| | - | 15,0 % | 10,1 % | 62,2 % | 70,0 % | 73,1 % | 72,4 % | 73,2 % |
| Italie | 138 562 | 179 779 | 812 203 | 901 310 | 965 301 | 745 257 | 703 122 | 747 020 |
| | 8,1 % | 7,8 % | 33,6 % | 45,9 % | 55,2 % | 53,1 % | 53,9 % | 54,9 % |
| Luxembourg | - | 8 206 | 21 110 | 37 403 | 38 194 | 38 348 | 34 230 | 35 825 |
| | - | 21,4 % | 50,4 % | 75,2 % | 76,6 % | 76,1 % | 73,4 % | 71,9 % |
| Norvège | - | 1 581 | 8 761 | 95 733 | 104 665 | 88 530 | 74 693 | 70 190 |
| | - | 2,6 % | 9,0 % | 74,9 % | 75,7 % | 64,2 % | 52,5 % | 48,7 % |
| Pays-Bas | 30 450 | 54 738 | 134 426 | 98 477 | 156 508 | 142 697 | 103 518 | 105 018 |
| | 6,8 % | 10,9 % | 22,5 % | 20,4 % | 28,2 % | 28,4 % | 24,8 % | 27,1 % |
| Portugal | - | 10 426 | 62 417 | 149 046 | 106 811 | 67 239 | 76 575 | 101 710 |
| | - | 4,9 % | 24,2 % | 66,7 % | 69,6 % | 70,5 % | 72,3 % | 71,2 % |
| Royaume-Uni | 5 850 | 128 160 | 313 149 | 936 448 | 981 516 | 1 038 770 | 1 127 758 | 1 240 175 |
| | 0,4 % | 6,4 % | 14,1 % | 46,1 % | 50,6 % | 50,8 % | 49,8 % | 50,1 % |
| Suède | - | 1 335 | 18 325 | 147 802 | 187 605 | 186 970 | 165 717 | 179 093 |
| | - | 0,6 % | 6,3 % | 51,0 % | 61,5 % | 66,8 % | 61,5 % | 58,9 % |
| Suisse | - | 9 998 | 29 466 | 88 760 | 104 227 | 120 421 | 113 255 | 111 072 |
| | - | 3,0 % | 9,3 % | 30,4 % | 32,9 % | 36,9 % | 37,0 % | 37,0 % |
| Europe (17 pays) ⁽¹⁾ | 619 427 | 1 866 021 | 4 726 461 | 6 723 487 | 7 133 373 | 6 494 140 | 6 158 484 | 6 440 945 |
| Part du diesel en Europe | 7,1 % | 13,9 % | 32,1 % | 51,8 % | 55,7 % | 55,2 % | 53,3 % | 53,2 % |
| Variation annuelle | | + 0,7 % | + 1,0,7 % | + 6,9 % | + 6,1 % | - 9,0 % | - 5,2 % | + 4,6 % |

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE EN EUROPE OCCIDENTALE

(En unités et en part dans les immatriculations totales)

| | Énergie | 2005 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| Allemagne | électrique | 0 | 0 | 14 | 160 | 1 731 | 2 451 | 5 800 | 8 283 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % |
| | hybride | 3 559 | 6 126 | 8 000 | 10 174 | 11 788 | 20 617 | 25 330 | 26 312 |
| | | 0,1 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,4 % | 0,7 % | 0,9 % | 0,9 % |
| Autriche | électrique | 0 | 2 | 39 | 112 | 631 | 426 | 654 | 1 281 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,2 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,4 % |
| | hybride | 460 | 665 | 1 055 | 1 248 | 1 310 | 2 174 | 2 595 | 2 360 |
| | | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,6 % | 0,8 % | 0,8 % |
| Belgique | électrique | 0 | 0 | 0 | 47 | 263 | 562 | 479 | 992 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % |
| | hybride | 471 | 1 877 | 1 839 | 4 073 | 6 676 | 5 875 | 6 304 | 8 523 |
| | | 0,1 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,7 % | 1,2 % | 1,2 % | 1,3 % | 1,8 % |
| Danemark | électrique | 2 | 5 | 78 | 50 | 460 | 527 | 533 | 1 637 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,0 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,3 % | 0,9 % |
| | hybride | 5 | 48 | 58 | 148 | 263 | 431 | 1 099 | 1 233 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,6 % | 0,7 % |
| Espagne | électrique | 0 | 0 | 1 | 69 | 367 | 439 | 811 | 1 076 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % |
| | hybride | 908 | 4 277 | 4 582 | 6 253 | 10 061 | 10 073 | 10 152 | 12 458 |
| | | 0,1 % | 0,4 % | 0,5 % | 0,6 % | 1,2 % | 1,4 % | 1,4 % | 1,5 % |
| France | électrique | 6 | 4 | 12 | 184 | 2 630 | 5 663 | 8 779 | 10 561 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,3 % | 0,5 % | 0,6 % |
| | hybride | 2 857 | 8 468 | 9 876 | 9 655 | 13 635 | 27 889 | 46 745 | 43 143 |
| | | 0,1 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,4 % | 0,6 % | 1,5 % | 2,6 % | 2,4 % |
| Italie | électrique | 28 | 120 | 60 | 112 | 306 | 524 | 864 | 1 099 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % |
| | hybride | 1 132 | 2 796 | 7 311 | 4 841 | 5 161 | 6 836 | 15 156 | 21 488 |
| | | 0,1 % | 0,1 % | 0,3 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,5 % | 1,2 % | 1,6 % |
| Norvège | électrique | 7 | 177 | 117 | 355 | 1 996 | 3 950 | 7 882 | 18 094 |
| | | 0,0 % | 0,2 % | 0,1 % | 0,3 % | 1,4 % | 2,9 % | 5,5 % | 12,5 % |
| | hybride | 337 | 1 762 | 1 973 | 3 144 | 3 645 | 6 116 | 9 827 | 10 774 |
| | | 0,3 % | 1,6 % | 2,0 % | 2,5 % | 2,6 % | 4,4 % | 6,9 % | 7,5 % |
| Pays-Bas | électrique | 0 | 2 | 22 | 96 | 846 | 828 | 2 618 | 2 914 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,2 % | 0,2 % | 0,6 % | 0,8 % |
| | hybride | 2 940 | 11 814 | 16 275 | 16 099 | 14 868 | 25 614 | 43 639 | 26 738 |
| | | 0,6 % | 2,4 % | 4,2 % | 3,3 % | 2,7 % | 5,1 % | 10,5 % | 6,9 % |
| Royaume-Uni | électrique | 0 | 179 | 55 | 167 | 1 098 | 1 262 | 2 512 | 6 697 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,3 % |
| | hybride | 5 766 | 15 385 | 14 645 | 22 148 | 23 398 | 25 892 | 30 203 | 45 148 |
| | | 0,2 % | 0,7 % | 0,7 % | 1,1 % | 1,2 % | 1,3 % | 1,3 % | 1,8 % |
| Suède | électrique | 1 | 0 | 21 | 9 | 181 | 268 | 435 | 1 240 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,4 % |
| | hybride | 1 947 | 4 153 | 3 058 | 3 628 | 2 909 | 3 539 | 5 823 | 10 410 |
| | | 0,7 % | 1,6 % | 1,4 % | 1,3 % | 1,0 % | 1,3 % | 2,2 % | 3,4 % |
| Suisse | électrique | 13 | 21 | 53 | 199 | 446 | 523 | 1 177 | 1 804 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,4 % | 0,6 % |
| | hybride | 1 413 | 3 118 | 3 905 | 4 210 | 5 358 | 6 945 | 7 225 | 6 949 |
| | | 0,5 % | 1,1 % | 1,5 % | 1,4 % | 1,7 % | 2,1 % | 2,4 % | 2,3 % |
| Europe occidentale (y compris les pays non présentés) | électrique | 57 | 515 | 475 | 1 611 | 11 263 | 17 707 | 32 969 | 56 617 |
| | | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,0 % | 0,1 % | 0,2 % | 0,3 % | 0,5 % |
| | hybride | 23 210 | 66 711 | 76 525 | 90 198 | 102 979 | 146 287 | 208 934 | 222 108 |
| | | 0,2 % | 0,5 % | 0,6 % | 0,7 % | 0,8 % | 1,2 % | 1,8 % | 1,8 % |

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Allemagne | 101 393 | 125 384 | 212 290 | 202 446 | 239 298 | 224 957 | 217 966 | 233 882 |
| Autriche | 15 473 | 21 539 | 27 243 | 28 130 | 32 677 | 31 643 | 30 849 | 31 320 |
| Belgique | 30 609 | 52 490 | 54 090 | 56 006 | 65 027 | 57 899 | 56 734 | 56 886 |
| Danemark | 15 711 | 19 649 | 33 092 | 16 848 | 24 881 | 24 626 | 24 532 | 29 133 |
| Espagne ⁽¹⁾ | 88 042 | 229 821 | 299 246 | 116 770 | 104 698 | 77 088 | 85 855 | 114 247 |
| Finlande | 12 574 | 27 507 | 15 056 | 11 550 | 15 165 | 12 298 | 11 194 | 11 359 |
| France | 277 887 | 393 795 | 414 966 | 417 612 | 429 254 | 384 050 | 367 331 | 372 074 |
| Grèce | 45 124 | 29 480 | 23 008 | 10 935 | 6 459 | 3 780 | 3 534 | 5 066 |
| Irlande | 8 640 | 24 136 | 41 474 | 10 486 | 11 378 | 10 893 | 11 016 | 16 704 |
| Italie | 109 270 | 156 995 | 225 517 | 177 887 | 171 512 | 117 387 | 101 858 | 119 442 |
| Luxembourg | 1 014 | 1 863 | 3 083 | 3 291 | 3 666 | 3 485 | 3 325 | 3 600 |
| Norvège | 11 395 | 20 582 | 31 627 | 30 422 | 37 030 | 33 416 | 32 293 | 30 717 |
| Pays-Bas | 33 498 | 53 080 | 96 570 | 49 863 | 58 970 | 56 693 | 50 756 | 51 927 |
| Portugal | 38 597 | 64 236 | 152 836 | 45 756 | 35 048 | 16 046 | 18 222 | 26 290 |
| Royaume-Uni | 212 042 | 247 728 | 245 163 | 231 539 | 266 923 | 247 936 | 278 957 | 329 761 |
| Suède | 12 038 | 26 362 | 31 854 | 38 543 | 46 868 | 39 970 | 37 690 | 42 223 |
| Suisse | 18 091 | 22 753 | 24 121 | 26 507 | 31 070 | 33 537 | 31 938 | 31 689 |
| Union européenne ⁽²⁾ | 790 064 | 1 398 657 | 1 875 488 | 1 417 662 | 1 511 824 | 1 308 751 | 1 299 819 | 1 443 914 |
| Europe (17 pays) ⁽¹⁾ | 1 031 398 | 1 517 400 | 1 931 236 | 1 474 591 | 1 579 924 | 1 375 704 | 1 364 050 | 1 506 320 |

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Allemagne | 59 061 | 73 770 | 96 830 | 75 014 | 90 902 | 82 020 | 82 233 | 81 030 |
| Autriche | 5 642 | 7 222 | 8 508 | 5 138 | 7 257 | 6 474 | 7 320 | 6 706 |
| Belgique | 8 604 | 10 690 | 11 061 | 7 133 | 9 449 | 8 277 | 7 400 | 7 638 |
| Danemark | 3 179 | 3 539 | 4 597 | 2 682 | 3 560 | 3 654 | 4 233 | 3 628 |
| Espagne | 23 208 | 30 432 | 33 700 | 13 215 | 15 790 | 12 539 | 12 900 | 15 896 |
| Finlande | 4 497 | 4 218 | 3 072 | 2 368 | 2 794 | 2 749 | 3 076 | 2 168 |
| France | 41 846 | 50 028 | 57 918 | 34 221 | 47 363 | 43 378 | 43 265 | 37 559 |
| Grèce | 1 178 | 497 | 1 633 | 1 081 | 459 | 166 | 317 | 335 |
| Irlande | 3 511 | 2 748 | 4 666 | 1 011 | 1 079 | 1 113 | 1 553 | 1 747 |
| Italie | | 31 973 | 38 388 | 17 532 | 18 859 | 13 273 | 13 324 | 11 957 |
| Luxembourg | 690 | 1 136 | 1 451 | 803 | 1 274 | 1 011 | 966 | 1 020 |
| Norvège | 3 056 | 2 106 | 3 564 | 3 126 | 3 933 | 4 695 | 4 688 | 4 657 |
| Pays-Bas | 13 346 | 14 804 | 16 835 | 9 390 | 12 551 | 11 896 | 13 057 | 10 201 |
| Portugal | 8 370 | 7 186 | 7 403 | 3 116 | 2 651 | 1 881 | 2 201 | 3 071 |
| Royaume-Uni | 57 489 | 45 794 | 51 864 | 27 988 | 37 925 | 38 995 | 49 796 | 35 033 |
| Suède | 6 703 | 5 998 | 5 549 | 4 605 | 5 855 | 5 369 | 4 698 | 5 089 |
| Suisse | 3 955 | 4 832 | 4 733 | 3 388 | 4 326 | 3 847 | 3 503 | 4 425 |
| Union européenne ⁽²⁾ | 187 726 | 272 597 | 343 475 | 205 297 | 257 768 | 232 795 | 246 339 | 223 078 |
| Europe (17 pays) | 244 335 | 296 973 | 351 772 | 211 811 | 266 027 | 241 337 | 254 530 | 232 160 |

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Allemagne | 6 058 | 4 235 | 5 684 | 4 697 | 4 620 | 4 521 | 5 088 | 5 033 |
| Autriche | 676 | 450 | 706 | 733 | 576 | 702 | 688 | 871 |
| Belgique | 585 | 580 | 974 | 909 | 669 | 576 | 626 | 982 |
| Danemark | 579 | 311 | 419 | 450 | 334 | 320 | 288 | 330 |
| Espagne | 1 511 | 2 376 | 2 738 | 2 119 | 2 865 | 1 775 | 1 506 | 1 830 |
| Finlande | 625 | 429 | | 300 | 218 | 337 | 225 | 436 |
| France | 3 558 | 3 160 | 4 320 | 5 382 | 6 206 | 5 545 | 6 321 | 5 409 |
| Grèce | | 625 | 374 | 325 | 84 | 90 | 25 | 43 |
| Irlande | | 24 | 121 | 47 | 75 | 232 | 163 | 206 |
| Italie | | 3 825 | 4 152 | 3 931 | 3 200 | 2 200 | 2 401 | 1 797 |
| Luxembourg | 53 | 57 | 108 | 173 | 194 | 155 | 167 | 156 |
| Norvège | 684 | 380 | 427 | 1 052 | 1 005 | 831 | 910 | 697 |
| Pays-Bas | 1 082 | 1 069 | 949 | 524 | 427 | 688 | 587 | 649 |
| Portugal | | 482 | 806 | 418 | 259 | 179 | 155 | 170 |
| Royaume-Uni | 5 792 | 3 324 | 4 496 | 3 203 | 3 382 | 3 798 | 3 648 | 3 373 |
| Suède | 943 | 863 | 1 071 | 1 302 | 1 359 | 1 202 | 1 080 | 1 207 |
| Suisse | 371 | 580 | 491 | 476 | 606 | 440 | 534 | 568 |
| Union européenne ⁽²⁾ | 17 707 | 20 068 | 26 918 | 24 513 | 24 468 | 22 320 | 22 968 | 22 492 |
| Europe (17 pays) | 22 517 | 22 770 | 27 836 | 26 041 | 26 079 | 23 591 | 24 412 | 23 757 |

(1) Lire notes page 70. (2) Union européenne : neuf pays en 1980, 10 en 1985, 12 de 1990 à 1994, 15 à partir de 1995.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

(En unités)

| | 2000 | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Bulgarie | | | 21 478 | 15 646 | 18 631 | 20 986 | 20 718 | 21 203 |
| Croatie | 62 009 | 70 541 | 44 918 | 38 587 | 41 561 | 31 360 | 27 802 | 33 962 |
| Estonie | 10 600 | 19 640 | 9 946 | 10 295 | 17 070 | 19 424 | 19 694 | 21 135 |
| Hongrie | 133 233 | 198 982 | 60 189 | 43 476 | 45 094 | 53 059 | 56 139 | 67 476 |
| Lettonie | 7 300 | 16 602 | 5 367 | 6 365 | 10 980 | 10 665 | 10 636 | 12 452 |
| Lituanie | 6 158 | 10 467 | 7 515 | 7 970 | 13 234 | 12 165 | 12 163 | 14 461 |
| Pologne | 478 752 | 235 522 | 320 206 | 333 490 | 297 937 | 270 895 | 288 998 | 325 371 |
| République tchèque | 148 592 | 151 699 | 167 708 | 169 580 | 173 595 | 174 320 | 164 746 | 192 314 |
| Roumanie | 64 432 | 215 554 | 130 195 | 106 333 | 94 619 | 72 143 | 57 710 | 70 172 |
| Slovaquie | 55 090 | 57 125 | 74 717 | 64 033 | 68 254 | 69 268 | 66 000 | 72 252 |
| Slovénie | 67 665 | 59 324 | 57 967 | 61 142 | 60 193 | 50 091 | 51 585 | 53 959 |
| TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾ | 907 400 | 749 361 | 855 288 | 818 330 | 799 607 | 753 016 | 776 191 | 884 757 |

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

(En unités)

| | 2000 | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| Bulgarie | | | 4 275 | 3 211 | 2 979 | 3 054 | 3 346 | 4 225 |
| Croatie | 3 360 | 7 671 | 4 777 | 2 845 | 3 653 | 3 658 | 5 309 | 5 240 |
| Estonie | 1 500 | 2 944 | 1 206 | 1 406 | 2 478 | 2 801 | 2 943 | 3 296 |
| Hongrie | 26 686 | 20 479 | 10 619 | 9 337 | 11 564 | 11 058 | 11 573 | 16 066 |
| Lettonie | 900 | 1 753 | 555 | 649 | 1 926 | 2 307 | 2 380 | 2 688 |
| Lituanie | 1 270 | 3 371 | 884 | 1 044 | 1 939 | 1 715 | 1 967 | 2 160 |
| Pologne | 33 653 | 35 985 | 43 764 | 42 852 | 47 206 | 40 862 | 42 532 | 47 643 |
| République tchèque | 14 786 | 16 024 | 13 258 | 11 318 | 13 149 | 11 669 | 11 768 | 13 344 |
| Roumanie | 14 789 | 35 842 | 15 397 | 10 404 | 11 791 | 12 269 | 10 046 | 11 399 |
| Slovaquie | 5 812 | 14 428 | 15 722 | 6 953 | 5 717 | 5 135 | 5 094 | 5 661 |
| Slovénie | 6 274 | 6 897 | 4 452 | 4 744 | 5 791 | 5 820 | 6 072 | 6 373 |
| TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾ | 90 900 | 101 881 | 110 132 | 91 918 | 104 540 | 96 690 | 103 030 | 118 095 |

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

(En unités)

| | 2000 | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| Bulgarie | | | 25 753 | 18 857 | 21 610 | 24 040 | 24 064 | 25 428 |
| Croatie | 65 369 | 78 212 | 49 695 | 41 432 | 45 214 | 35 018 | 33 111 | 39 202 |
| Estonie | 12 100 | 22 584 | 11 152 | 11 701 | 19 548 | 22 225 | 22 637 | 24 431 |
| Hongrie | 159 919 | 219 461 | 70 808 | 52 813 | 56 658 | 64 117 | 67 712 | 83 542 |
| Lettonie | 8 200 | 18 355 | 5 922 | 7 014 | 12 906 | 12 972 | 13 016 | 15 140 |
| Lituanie | 7 428 | 13 838 | 8 399 | 9 014 | 15 173 | 13 880 | 14 130 | 16 621 |
| Pologne | 512 405 | 271 507 | 363 970 | 376 342 | 345 143 | 311 757 | 331 530 | 373 014 |
| République tchèque | 163 378 | 167 723 | 180 966 | 180 898 | 186 744 | 185 989 | 176 514 | 205 658 |
| Roumanie | 79 221 | 251 396 | 145 592 | 116 737 | 106 410 | 84 412 | 67 756 | 81 571 |
| Slovaquie | 60 902 | 71 553 | 90 439 | 70 986 | 73 971 | 74 403 | 71 094 | 77 913 |
| Slovénie | 73 939 | 66 221 | 62 419 | 65 886 | 65 984 | 55 911 | 57 657 | 60 332 |
| TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾ | 998 300 | 851 242 | 965 420 | 910 248 | 904 147 | 849 706 | 879 221 | 1 002 852 |

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES DE PLUS DE 5 TONNES (CARS ET BUS COMPRIS) DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

(En unités)

| | 2000 | 2005 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Bulgarie * | | | 800 | 1 000 | 1 300 | 800 | 1 300 | 1 300 |
| Croatie | 612 | 1 463 | 1 164 | 599 | 721 | 636 | 708 | 994 |
| Estonie | 400 | 927 | 337 | 502 | 798 | 848 | 1 034 | 910 |
| Hongrie | 2 900 | 4 400 | 1 800 | 2 408 | 4 335 | 4 051 | 5 263 | 5 177 |
| Lettonie | 1 000 | 1 284 | 322 | 520 | 1 406 | 1 525 | 1 323 | 954 |
| Lituanie | 1 000 | 2 297 | 519 | 1 355 | 2 756 | 2 789 | 3 456 | 2 373 |
| Pologne | 7 464 | 11 079 | 8 172 | 11 611 | 16 800 | 16 461 | 19 748 | 17 884 |
| République tchèque | 6 400 | 8 200 | 5 824 | 5 750 | 8 201 | 7 416 | 8 787 | 10 201 |
| Roumanie | 3 113 | 5 019 | 2 370 | 2 686 | 4 014 | 3 060 | 3 491 | 4 168 |
| Slovaquie | 1 796 | 3 754 | 2 322 | 2 870 | 3 962 | 3 856 | 4 131 | 4 063 |
| Slovénie | 1 876 | 1 635 | 867 | 985 | 1 467 | 1 131 | 1 255 | 1 607 |
| TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾ | 22 800 | 33 500 | 23 300 | 29 700 | 45 000 | 41 900 | 50 500 | 49 600 |

(1) Nouveaux États membres: huit pays en 2000, 10 pays de 2006 à 2012, 11 pays à partir de 2013.

* Estimations CCEA.

PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Citroën | 536 415 | 783 224 | 1 168 470 | 1 452 847 | 1 437 065 | 1 243 983 | 1 261 890 | 1 176 273 |
| DS | | | | | | | | 115 835 |
| Peugeot | 734 461 | 1 369 359 | 1 708 968 | 2 152 331 | 2 144 894 | 1 667 424 | 1 552 416 | 1 602 350 |
| Autres | - | - | - | - | - | - | 19 587 | 22 670 |
| PSA Peugeot Citroën (1) | 1 647 221 | 2 152 583 | 2 877 438 | 3 605 178 | 3 581 959 | 2 911 407 | 2 833 893 | 2 917 128 |
| Renault (y compris Trafic II) | 1 659 099 | 1 571 264 | 2 356 616 | 2 099 027 | 2 254 331 | 2 150 993 | 2 128 489 | 2 091 282 |
| Dacia | - | - | 55 183 | 341 090 | 327 393 | 358 036 | 443 879 | 517 537 |
| Renault Samsung Motors | - | - | 14 517 | 276 169 | 243 365 | 155 872 | 132 307 | 153 150 |
| Renault-Dacia-Samsung (2) | 1 659 099 | 1 571 264 | 2 426 316 | 2 716 286 | 2 825 089 | 2 664 901 | 2 704 675 | 2 761 969 |
| C.B.M. | 105 | | | | | | | |
| Renault Trucks (3) | 54 086 | 60 263 | 96 040 | 31 874 | 41 169 | nd | nd | nd |
| <i>dont Mack Trucks</i> | - | 15 423 | 34 562 | | | | | |
| Etalmobil (Sovam) | 113 | 75 | 44 | 0 | 0 | 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 | 6 353 338 | 6 448 217 | 5 576 308 | 5 538 568 | 5 679 097 |
| 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 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Citroën | 49 034 | 93 259 | 192 238 | 180 462 | 193 224 | 162 053 | 169 728 | 177 494 |
| Peugeot | 127 428 | 81 439 | 186 917 | 210 252 | 227 231 | 195 652 | 198 577 | 195 048 |
| Autres | - | - | - | - | - | - | 19 587 | 22 670 |
| PSA Peugeot Citroën (1) | 200 979 | 174 698 | 379 155 | 390 714 | 420 455 | 357 705 | 387 892 | 395 212 |
| Renault (y compris Trafic II) | 166 760 | 254 334 | 312 801 | 302 706 | 364 584 | 342 043 | 335 987 | 341 427 |
| Dacia | - | - | 12 580 | 17 704 | 17 409 | 13 853 | 20 610 | 21 987 |
| Renault-Dacia-Samsung (2) | 166 760 | 254 334 | 325 381 | 320 410 | 381 993 | 355 896 | 356 597 | 363 414 |
| C.B.M. | 105 | | | | | | | |
| Renault Trucks (3) | 54 086 | 60 263 | 96 040 | 31 874 | 41 169 | nd | nd | nd |
| <i>dont Mack Trucks</i> | - | 15 423 | 34 562 | - | - | - | - | - |
| Etalmobil (Sovam) | 113 | 75 | 44 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Unic | 17 809 | | | | | | | |
| Heuliez (4) | - | 231 | 391 | - | - | - | - | - |
| Irisbus-Renault (4) | - | - | 2 547 | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 439 852 | 489 601 | 803 558 | 742 998 | 843 617 | 713 601 | 744 654 | 758 626 |
| Petites collections | 68 587 | 79 271 | | | | | | |

(1) Jusqu'en 1985, Talbot est inclus dans le groupe PSA Peugeot Citroën. (2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia, puis en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors. Le Renault Trafic II est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni et par Nissan en Espagne. Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en voiture particulière. (3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault VI. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles d'AB Volvo. L'entité Renault VI a été renommée Renault Trucks. (4) Depuis le 1/1/1999, Renault VI (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 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|----------|----------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Constructeurs étrangers | | | | | | | | |
| Bugatti | | | | 40 | - | - | - | - |
| Fiat | - | - | 10 377 | 888 | 0 | 0 | - | - |
| Heuliez-Opel | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lancia | - | - | 2 265 | 1 561 | 0 | 0 | - | - |
| Smart | - | - | 101 365 | 97 373 | 103 560 | 105 321 | 102 565 | 92 887 |
| Toyota | - | - | 0 | 158 512 | 149 153 | 200 521 | 192 166 | 226 208 |
| Voitures particulières | - | - | 114 007 | 258 374 | 252 713 | 305 842 | 294 731 | 319 095 |
| Véhicules utilitaires légers (Fiat) | - | - | 39 428 | 19 450 | 19 786 | 15 148 | - | - |
| Véhicules industriels (Scania) | - | - | 10 710 | 9 594 | nd | nd | nd | nd |
| Irisbus-Heuliez | - | - | - | 451 | nd | nd | nd | nd |
| Irisbus | - | - | - | 2 473 | nd | nd | nd | nd |
| Evobus | - | - | 535 | 551 | nd | nd | nd | nd |
| Cars et bus | - | - | 535 | 3 475 | nd | nd | nd | nd |
| Total véhicules étrangers | - | - | 164 680 | 290 893 | 287 819 | nd | nd | nd |
| Constructeurs français | | | | | | | | |
| Total véhicules français | - | - | 3 183 290 | 1 938 528 | 2 007 070 | 1 646 775 | 1 445 489 | 1 502 806 |
| Constructeurs français et étrangers | | | | | | | | |
| TOTAL TOUS VÉHICULES | - | - | 3 347 970 | 2 229 421 | 2 294 889 | 1 967 765 | 1 740 220 | 1 821 464 |

Source: CCFA.

* 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. Depuis 2012, seules les données de facturations sont disponibles pour Renault Trucks.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE*

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Citroën | 536 366 | 689 965 | 976 232 | 1 272 385 | 1 243 841 | 1 081 930 | 972 073 | 998 779 |
| DS | | | | | | | 120 089 | 115 835 |
| Peugeot | 607 033 | 1 287 920 | 1 522 051 | 1 942 079 | 1 917 663 | 1 471 772 | 1 353 839 | 1 407 302 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾ | 1 446 242 | 1 977 885 | 2 498 283 | 3 214 464 | 3 161 504 | 2 553 702 | 2 446 001 | 2 521 916 |
| Renault | 1 492 339 | 1 316 930 | 2 043 815 | 1 796 321 | 1 889 747 | 1 808 950 | 1 792 337 | 1 749 855 |
| Dacia | - | - | 42 603 | 323 386 | 309 984 | 344 183 | 423 269 | 495 550 |
| Renault Samsung Motors | - | - | 14 517 | 276 169 | 243 365 | 155 872 | 132 307 | 153 150 |
| Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾ | 1 492 339 | 1 316 930 | 2 100 935 | 2 395 876 | 2 443 096 | 2 309 005 | 2 348 078 | 2 398 555 |
| TOTAL | 2 938 581 | 3 294 815 | 4 599 218 | 5 610 340 | 5 604 600 | 4 862 707 | 4 794 079 | 4 920 471 |
| Petites collections | 467 879 | 208 241 | - | - | - | - | - | - |
| dont production en France | - | - | 2 765 803 | 1 665 797 | 1 678 317 | 1 376 972 | 1 163 730 | 1 180 381 |
| Citroën | - | - | 504 323 | 468 398 | 516 994 | 455 925 | 236 463 | 220 516 |
| DS | - | - | - | - | - | - | 117 222 | 89 013 |
| Peugeot | - | - | 1 094 756 | 722 214 | 716 461 | 584 997 | 496 762 | 563 618 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾ | - | - | 1 599 079 | 1 190 612 | 1 233 455 | 1 040 922 | 850 447 | 873 147 |
| Renault | - | - | 1 166 724 | 475 185 | 444 862 | 336 050 | 313 283 | 307 234 |
| Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾ | - | - | 1 166 724 | 475 185 | 444 862 | 336 050 | 313 199 | 307 234 |

(1) Lire les notes de la page 66.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2014

(En unités)

| Marques | Modèles | Production mondiale | Production en France | Production hors France |
|----------------------------|-------------|---------------------|----------------------|------------------------|
| PSA Peugeot Citroën | | 2 521 916 | 873 147 | 1 648 769 |
| Citroën | | 998 779 | 220 516 | 778 263 |
| | C-ZERO | 404 | | 404 |
| | C1 | 64 572 | | 64 572 |
| | C2 | | | |
| | C3 | 232 387 | 135 772 | 96 615 |
| | C4 | 428 997 | 63 962 | 365 035 |
| | C4 Aircross | | | |
| | ZX | 28 508 | | 28 508 |
| | C-ELYSEE | 123 181 | | 123 181 |
| | C5 | 54 116 | 19 242 | 34 874 |
| | C8 | 1 540 | 1 540 | |
| | NEMO | 4 842 | | 4 842 |
| | BERLINGO | 60 232 | | 60 232 |
| DS | | 115 835 | 89 013 | 26 822 |
| | DS3 | 55 637 | 55 637 | |
| | DS4 | 20 338 | 20 338 | |
| | DS5 | 35 359 | 13 038 | 22 321 |
| | DS6 | 4 501 | | 4 501 |
| Peugeot | | 1 407 302 | 563 618 | 843 684 |
| | ION | 774 | | 774 |
| | 107 | 19 927 | | 19 927 |
| | 108 | 45 950 | | 45 950 |
| | 206 | 20 927 | | 20 927 |
| | 207 | 12 986 | | 12 986 |
| | 208 | 289 027 | 56 893 | 232 134 |
| | 2008 | 207 678 | 159 761 | 47 917 |
| | 301 | 106 981 | | 106 981 |
| | 307 | 4 507 | | 4 507 |
| | 308 | 290 440 | 180 342 | 110 098 |
| | RCZ | 6 659 | | 6 659 |
| | 3008 | 153 183 | 83 208 | 69 975 |
| | 5008 | 34 203 | 34 203 | |
| | 408 | 73 940 | | 73 940 |
| | 4008 | 6 983 | | 6 983 |
| | 508 | 73 746 | 47 565 | 26 181 |
| | 807 | 1 646 | 1 646 | |
| | BIPPER | 4 989 | | 4 989 |
| | PARTNER | 52 756 | | 52 756 |

| Marques | Modèles | Production mondiale | Production en France | Production hors France |
|-------------------------------|---------------|---------------------|----------------------|------------------------|
| Renault-Dacia-Samsung | | 2 398 555 | 307 234 | 2 091 321 |
| Renault | | 1 749 855 | 307 234 | 1 442 621 |
| | TWINGO | 110 822 | | 110 822 |
| | CLIO | 411 368 | 112 258 | 299 110 |
| | CAPTUR | 209 863 | | 209 863 |
| | ZOE | 12 718 | 12 718 | |
| | PULSE | 4 339 | | 4 339 |
| | LOGAN | 283 073 | | 283 073 |
| | SANDERO | 49 977 | | 49 977 |
| | DUSTER | 211 392 | | 211 392 |
| | MEGANE | 252 579 | 108 725 | 143 854 |
| | FLUENCE | 63 309 | | 63 309 |
| | LAGUNA | 14 294 | 14 294 | |
| | KOLEOS | 53 015 | | 53 015 |
| | ESPACE | 6 653 | 6 653 | |
| | KANGOO | 53 382 | 49 417 | 3 965 |
| | TRAFIC | 9 902 | | 9 902 |
| | MASTER | 3 144 | 3 144 | |
| | DIVERS | 25 | 25 | 0 |
| Dacia | | 495 550 | 0 | 495 550 |
| | LOGAN | 187 797 | | 187 797 |
| | SANDERO | 73 613 | | 73 613 |
| | DUSTER | 174 273 | | 174 273 |
| | DOKKER | 34 108 | | 34 108 |
| | LODGY | 25 759 | | 25 759 |
| Renault Samsung Motors | | 153 150 | 0 | 153 150 |
| | ROGUE | 26 471 | | 26 471 |
| | SM3/ FLUENCE | 33 566 | | 33 566 |
| | SM5/ LATITUDE | 31 954 | | 31 954 |
| | QM5 (KOLEOS) | 56 158 | | 56 158 |
| | SM7 | 5 001 | | 5 001 |
| TOTAL | | 4 920 471 | 1 180 381 | 3 740 090 |

Source : CCF. NB : Renault a aussi produit 2 248 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).

* 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. Depuis 2012, seules les données de facturations sont disponibles pour Renault Trucks.

La production mondiale des constructeurs français

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Citroën | 49 034 | 93 259 | 192 238 | 180 462 | 193 224 | 162 053 | 169 728 | 177 494 |
| Peugeot | 127 428 | 81 439 | 186 917 | 210 252 | 227 231 | 195 652 | 198 577 | 195 048 |
| Autres | - | - | - | - | - | - | 19 587 | 22 670 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾ | 200 979 | 174 698 | 379 155 | 390 714 | 420 455 | 357 705 | 387 892 | 395 212 |
| Renault (y compris Trafic II ⁽²⁾) | 166 760 | 254 334 | 312 801 | 302 706 | 364 584 | 342 043 | 335 987 | 363 414 |
| Dacia | - | - | 12 580 | 17 704 | 17 409 | 13 853 | 20 610 | 21 987 |
| Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾ | 166 760 | 254 334 | 325 381 | 320 410 | 381 993 | 355 896 | 356 597 | 341 427 |
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | 11 632 | 7 464 | 8 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 379 457 | 436 567 | 712 899 | 711 124 | 802 448 | 713 601 | 744 489 | 758 626 |
| Petites collections | 68 587 | 79 271 | - | - | - | - | - | - |
| <i>dont production en France</i> | - | - | 370 538 | 243 029 | 292 112 | 269 803 | 281 759 | 322 425 |
| Citroën | - | - | 53 561 | 42 882 | 48 540 | 38 684 | 38 793 | 40 680 |
| Peugeot | - | - | 67 629 | 38 514 | 42 115 | 34 598 | 30 656 | 33 201 |
| Autres | - | - | - | - | - | - | 19 587 | 22 670 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾ | - | - | 121 190 | 81 396 | 90 655 | 73 282 | 89 036 | 96 551 |
| Renault | - | - | 240 985 | 161 633 | 201 457 | 196 521 | 192 723 | 225 874 |
| Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾ | - | - | 240 985 | 161 633 | 201 457 | 196 521 | 192 723 | 225 874 |
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | - | - | 8 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Divers | - | - | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

(1) Lire notes page 74. (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 2014

(En unités)

| Marques | Modèles | Production mondiale | Production en France | Production hors France |
|------------------------------|----------|---------------------|----------------------|------------------------|
| PSA Peugeot Citroën | | 395 212 | 96 551 | 298 661 |
| Citroën | | 177 494 | 40 680 | 136 814 |
| | C1 | 78 | | 78 |
| | C3 | 10 156 | 10 153 | 3 |
| | C4 | 2 838 | 2 838 | |
| | NEMO | 11 475 | | 11 475 |
| | BERLINGO | 78 290 | | 78 290 |
| | JUMPY | 27 689 | 27 689 | |
| | JUMPER | 46 968 | | 46 968 |
| Peugeot | | 195 048 | 33 201 | 161 847 |
| | 107 | 58 | | 58 |
| | 206 | 231 | | 231 |
| | 208 | 11 724 | 28 | 11 696 |
| | 307 | 3 469 | 24 | 3 445 |
| | 308 | 3 238 | 3 238 | |
| | BIPPER | 12 924 | | 12 924 |
| | PARTNER | 80 985 | | 80 985 |
| | EXPERT | 29 911 | 29 911 | |
| | BOXER | 52 508 | | 52 508 |
| Autres | | 22 670 | 22 670 | 0 |
| Renault-Dacia-Samsung | | 363 414 | 225 874 | 137 540 |
| Renault | | 341 427 | 225 874 | 115 553 |
| | TWINGO | 58 | | 58 |
| | CLIO | 25 299 | 20 | 25 279 |
| | MEGANE | 3 647 | | 3 647 |
| | KANGOO | 109 070 | 88 547 | 20 523 |
| | LOGAN | 8 806 | | 8 806 |
| | TRAFIC | 74 903 | 31 508 | 43 395 |
| | MASTER | 114 411 | 105 799 | 8 612 |
| | DIVERS | 5 233 | | 5 233 |
| Dacia | | 21 987 | | 21 987 |
| | DOKKER | 21 987 | | 21 987 |
| TOTAL | | 758 626 | 322 425 | 436 201 |

Source : CCFEA.

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 ⁽³⁾ | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | 39 475 | 50 493 | 87 719 | 31 874 | 41 169 | 38 231 | 32 295 | 25 702 |
| <i>dont Mack Trucks</i> | - | 15 423 | 34 562 | | | | | |
| Divers ⁽²⁾ | 17 836 | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 57 311 | 50 497 | 87 721 | 31 874 | 41 169 | 38 231 | 32 295 | 25 702 |
| <i>dont production en France</i> | - | - | 44 402 | 29 702 | 36 641 | - | - | - |
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | - | - | 44 400 | 29 702 | 36 641 | - | - | - |
| Divers ⁽²⁾ | - | - | 2 | 0 | 0 | - | - | - |

(1) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I.. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.

(3) Le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 7 tonnes et plus.

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 ⁽³⁾ | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------|----------|---------------------|----------|----------|
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | 2 979 | 2 306 | - | - | - | - | - | - |
| C.B.M. | 105 | | | | | | | |
| Heuliez ⁽²⁾ | - | 231 | 391 | - | - | - | - | - |
| Irisbus-Renault ⁽²⁾ | - | - | 2 547 | - | - | - | - | - |
| TOTAL | 3 084 | 2 537 | 2 938 | - | - | - | - | - |
| <i>dont production en France</i> | - | - | 2 938 | - | - | - | - | - |
| Renault Trucks ⁽¹⁾ | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Heuliez ⁽²⁾ | - | - | 391 | - | - | - | - | - |
| Irisbus-Renault ⁽²⁾ | - | - | 2 547 | - | - | - | - | - |

(1) De 1986 à 1990, les sous-ensembles d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.

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

FACTURATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS

(En unités)

| | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------|---------------|---------------|---------------|
| Plus de 16 tonnes | 30 771 | 25 302 | 21 266 |
| 7 à 16 tonnes | 7 460 | 6 993 | 4 436 |
| Moins de 7 tonnes | 13 941 | 11 661 | 12 946 |
| TOTAL | 52 172 | 43 956 | 38 648 |

Source : CCFA.

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

(En unités)

| | | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------|----|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Moins de 3,5 t | | 318 633 | 402 994 | 577 926 | 531 452 | 579 153 | 501 018 | 543 866 | 544 739 |
| | E | 281 031 | 128 422 | 55 883 | 61 998 | 75 209 | 61 258 | 61 407 | 52 488 |
| | D | 37 602 | 274 572 | 521 229 | 469 178 | 500 840 | 433 587 | 476 896 | 486 431 |
| | EL | | | 814 | 276 | 3 104 | 6 173 | 5 563 | 5 820 |
| De 3,5 t à moins de 5,1 t | | 60 824 | 33 573 | 134 973 | 179 672 | 223 181 | 212 583 | 200 788 | 213 887 |
| | E | 14 675 | 1 961 | 1 724 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | D | 46 149 | 31 612 | 133 249 | 179 672 | 223 181 | 212 583 | 200 788 | 213 887 |
| De 5,1 t à 12 t | D | 25 538 | 6 377 | 13 593 | 2 453 | 3 134 | nd | nd | nd |
| De 12 t à 16 t | D | 12 541 | 8 251 | 5 009 | 3 066 | 3 504 | nd | nd | nd |
| De 16 t à 20 t | D | 6 909 | 5 518 | 7 304 | 4 484 | 4 935 | nd | nd | nd |
| Plus de 20 t | D | 3 054 | 3 650 | 6 255 | 5 543 | 6 892 | nd | nd | nd |
| Tracteurs routiers | D | 9 269 | 11 278 | 20 998 | 16 328 | 22 818 | nd | nd | 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 | 61 998 | 75 209 | 61 258 | 61 407 | 52 488 |
| Total diesel | | 144 097 | 343 806 | 710 243 | 680 724 | 765 304 | nd | nd | nd |
| Total électrique | | 49 | 0 | 814 | 276 | 3 104 | 6 173 | 5 563 | 5 820 |
| Total GNV ou GPL | | | | 332 | - | - | - | - | - |
| TOTAL GÉNÉRAL | | 439 852 | 474 189 | 768 996 | 742 998 | 843 617 | nd | nd | 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⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Dérivés de voitures | | | | | | | | |
| Citroën | 26 904 | 22 942 | 29 449 | 14 972 | 19 009 | 15 147 | 13 590 | 13 072 |
| Peugeot | 69 411 | 55 208 | 41 451 | 33 403 | 29 884 | 21 514 | 22 650 | 18 720 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾ | 103 229 | 78 150 | 70 900 | 48 375 | 48 893 | 36 661 | 36 240 | 31 792 |
| Renault-Dacia | 30 420 | 56 245 | 60 320 | 48 167 | 50 301 | 35 871 | 34 325 | 37 810 |
| TOTAL | 133 649 | 134 395 | 131 220 | 96 542 | 99 194 | 72 532 | 70 565 | 69 602 |

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Camionnettes | | | | | | | | |
| Citroën | 45 573 | 67 257 | 100 832 | 98 042 | 97 352 | 79 911 | 88 466 | 89 765 |
| Peugeot | 27 002 | 18 537 | 70 443 | 97 608 | 105 486 | 91 826 | 96 754 | 93 909 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾ | 90 178 | 85 794 | 171 275 | 195 650 | 202 838 | 171 737 | 185 220 | 183 674 |
| Renault-Dacia | 126 779 | 129 335 | 147 670 | 97 142 | 105 631 | 113 034 | 137 447 | 109 070 |
| TOTAL | 216 957 | 215 129 | 318 945 | 292 792 | 308 469 | 284 771 | 322 667 | 292 744 |

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|------------------------------------|---------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Fourgons | | | | | | | | |
| Citroën | 23 813 | 32 209 | 61 957 | 67 448 | 76 863 | 66 995 | 67 672 | 74 657 |
| Peugeot | 33 031 | 47 623 | 75 023 | 79 241 | 91 861 | 82 312 | 79 173 | 82 419 |
| Autres | - | - | - | - | - | - | 19 587 | 22 670 |
| PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾ | 56 844 | 79 832 | 136 980 | 146 689 | 168 724 | 149 307 | 166 432 | 179 746 |
| Renault | 40 508 | 84 681 | 104 811 | 148 404 | 181 960 | 171 622 | 157 682 | 189 314 |
| Renault Trucks | - | - | 8 321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sovam-Etalmobil | 86 | 71 | 42 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL | 97 438 | 164 584 | 250 154 | 295 093 | 350 684 | 320 929 | 324 114 | 369 060 |

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---------------------------------------|------|-------|---------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 4x4 | | | | | | | | |
| Peugeot | | 1 730 | | | | | | |
| Pick-ups, camionnettes, divers | | | | | | | | |
| Renault-Dacia-Samsung | - | - | 12 580 | 26 697 | 44 101 | 35 369 | 27 308 | 27 220 |

(1) Production mondiale des constructeurs français à partir de 1997. (2) Dont Talbot jusqu'en 1985.
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 (180973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Europe ⁽¹⁾ | 1 202 834 | 1 645 276 | 2 636 150 | 2 331 256 | 2 239 833 | 2 012 131 | 2 007 183 | 2 233 561 |
| <i>dont: Union européenne ⁽²⁾</i> | <i>946 760</i> | <i>1 479 316</i> | <i>2 261 904</i> | <i>1 893 455</i> | <i>1 711 698</i> | <i>1 492 650</i> | <i>1 469 718</i> | <i>1 659 147</i> |
| Allemagne | 202 939 | 277 424 | 337 743 | 299 072 | 296 411 | 273 409 | 237 280 | 266 233 |
| Autriche | 35 775 | 36 175 | 41 510 | 50 767 | 53 685 | 49 411 | 42 564 | 41 119 |
| Belgique-Luxembourg | 105 966 | 144 896 | 172 806 | 182 241 | 169 058 | 154 540 | 149 689 | 142 305 |
| Danemark | 4 059 | 13 919 | 30 239 | 27 801 | 32 647 | 36 597 | 39 950 | 46 744 |
| Espagne | 100 640 | 297 846 | 556 934 | 302 663 | 242 557 | 202 154 | 203 460 | 259 366 |
| Grèce | 11 458 | 54 270 | 10 744 | 10 744 | 7 325 | 8 232 | 6 039 | 9 015 |
| Italie | 381 626 | 324 952 | 353 616 | 317 851 | 264 073 | 223 923 | 222 666 | 254 347 |
| Pays-Bas | 84 063 | 95 340 | 120 438 | 108 951 | 127 494 | 112 575 | 87 484 | 95 028 |
| Portugal | 14 729 | 59 459 | 68 375 | 58 750 | 40 936 | 24 472 | 29 262 | 41 692 |
| Royaume-Uni | 156 071 | 245 989 | 432 507 | 280 244 | 230 494 | 210 254 | 243 338 | 275 266 |
| Suède | 13 060 | 18 001 | 31 473 | 16 691 | 16 495 | 24 075 | 23 680 | 28 570 |
| 10 nouveaux États membres | | | | 130 576 | 123 358 | 121 294 | 117 872 | 133 722 |
| 12 puis 13 nouveaux États membres ⁽³⁾ | | | | 176 330 | 164 337 | 153 469 | 159 864 | 185 575 |
| <i>dont: PECO/CEI ⁽³⁾</i> | <i>23 619</i> | <i>31 569</i> | <i>164 814</i> | <i>206 868</i> | <i>280 527</i> | <i>308 339</i> | <i>288 395</i> | <i>375 470</i> |
| Hongrie | | 2 040 | 23 887 | 6 156 | 6 777 | 8 767 | 9 599 | 10 725 |
| Pologne | | 806 | 59 093 | 53 521 | 44 251 | 48 847 | 46 709 | 52 141 |
| Roumanie | | | 7 520 | 41 804 | 35 349 | 27 578 | 29 677 | 37 989 |
| Russie | | | 6 042 | 158 018 | 217 917 | 263 335 | 243 839 | 354 701 |
| <i>dont: Suisse</i> | <i>51 821</i> | <i>43 832</i> | <i>45 654</i> | <i>50 740</i> | <i>50 150</i> | <i>44 778</i> | <i>38 722</i> | <i>37 530</i> |
| <i>dont: Turquie</i> | | <i>13 069</i> | <i>148 264</i> | <i>168 456</i> | <i>184 505</i> | <i>155 003</i> | <i>201 600</i> | <i>152 800</i> |
| Afrique | 133 213 | 45 675 | 69 865 | 171 484 | 201 174 | 292 971 | 257 752 | 230 637 |
| <i>dont: Afrique du Sud</i> | <i>22 439</i> | <i>0</i> | <i>13 913</i> | <i>14 711</i> | <i>15 291</i> | <i>12 070</i> | <i>21 661</i> | <i>13 933</i> |
| Maghreb | 15 542 | 20 432 | 37 236 | 139 790 | 170 222 | 258 295 | 211 448 | 186 116 |
| Nigeria | 61 133 | 8 319 | 8 860 | 210 | 1 909 | 433 | 1 049 | 1 244 |
| Amérique | 145 204 | 29 360 | 230 270 | 559 780 | 634 508 | 646 567 | 703 734 | 458 990 |
| <i>dont: Argentine</i> | <i>11 899</i> | <i>516</i> | <i>97 605</i> | <i>149 746</i> | <i>189 560</i> | <i>189 169</i> | <i>243 448</i> | <i>122 434</i> |
| Brésil | | | 80 205 | 320 930 | 368 887 | 349 360 | 349 337 | 274 577 |
| Colombie | 11 885 | 9 112 | 16 659 | 6 329 | 7 146 | 3 852 | 2 383 | 2 695 |
| Mexique | | 20 | 1 408 | 24 822 | 19 034 | 12 373 | 10 454 | 8 382 |
| Asie ⁽¹⁾ | 26 178 | 96 645 | 166 261 | 1 201 459 | 1 218 993 | 905 283 | 833 072 | 1 001 386 |
| <i>dont: Japon</i> | <i>883</i> | <i>14 264</i> | <i>15 976</i> | <i>12 346</i> | <i>12 001</i> | <i>13 660</i> | <i>13 180</i> | <i>12 687</i> |
| Chine | | 3 960 | 54 334 | 392 569 | 435 130 | 468 799 | 587 311 | 766 683 |
| Iran | 12 836 | 29 852 | 45 722 | 516 121 | 538 004 | 224 639 | 28 547 | 27 913 |
| Inde | | | | 4 488 | 12 100 | 35 157 | 64 368 | 44 849 |
| Corée du Sud | | | | 157 824 | 112 161 | 54 588 | 63 711 | 114 027 |
| Océanie | 6 290 | 5 761 | 9 984 | 14 079 | 13 830 | 15 314 | 16 827 | 16 793 |
| <i>dont: Australie</i> | <i>2 398</i> | <i>820</i> | <i>2 765</i> | <i>9 761</i> | <i>8 928</i> | <i>10 939</i> | <i>11 827</i> | <i>11 933</i> |
| TOTAL GÉNÉRAL | 1 529 652 | 1 881 998 | 3 174 447 | 4 306 065 | 4 336 759 | 3 898 019 | 3 842 199 | 3 961 884 |
| Petites collections | 471 744 | 208 241 | | | | | | |

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 ⁽¹⁾ | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Europe ⁽¹⁾ | 88 235 | 174 998 | 379 289 | 357 998 | 404 818 | 341 640 | 368 180 | 434 133 |
| <i>dont: Union européenne ⁽²⁾</i> | <i>74 382</i> | <i>156 268</i> | <i>312 421</i> | <i>312 293</i> | <i>344 414</i> | <i>286 108</i> | <i>321 887</i> | <i>384 461</i> |
| Allemagne | 17 490 | 23 581 | 50 081 | 46 406 | 52 459 | 57 935 | 67 191 | 82 541 |
| Autriche | 2 185 | 3 702 | 4 697 | 6 797 | 7 431 | 7 361 | 6 873 | 6 711 |
| Belgique-Luxembourg | 11 455 | 18 383 | 22 857 | 29 330 | 30 768 | 27 603 | 32 353 | 27 736 |
| Espagne | 71 | 44 110 | 57 516 | 28 263 | 29 001 | 19 310 | 26 866 | 29 591 |
| Italie | 26 207 | 19 923 | 35 910 | 39 690 | 38 409 | 21 845 | 35 519 | 45 236 |
| Pays-Bas | 8 234 | 7 995 | 23 087 | 13 848 | 17 061 | 15 868 | 13 822 | 14 273 |
| Portugal | 2 805 | 14 291 | 34 551 | 18 557 | 15 514 | 7 167 | 9 663 | 13 238 |
| Royaume-Uni | 8 390 | 21 127 | 55 647 | 60 997 | 61 885 | 64 248 | 70 458 | 97 429 |
| 10 nouveaux États membres | | | | 28 891 | 37 428 | 30 996 | 33 389 | 38 022 |
| 12 puis 13 nouveaux États membres ⁽³⁾ | | | | 33 784 | 44 067 | 37 332 | 40 842 | 49 636 |
| <i>dont: PECO/CEI ⁽³⁾</i> | <i>361</i> | <i>2 781</i> | <i>25 100</i> | <i>16 121</i> | <i>24 544</i> | <i>24 118</i> | <i>18 814</i> | <i>20 937</i> |
| Pologne | 301 | 97 | 5 624 | 14 258 | 17 529 | 14 210 | 15 429 | 17 487 |
| <i>dont Suisse</i> | <i>3 317</i> | <i>2 921</i> | <i>4 293</i> | <i>8 500</i> | <i>9 436</i> | <i>9 528</i> | <i>8 266</i> | <i>7 944</i> |
| Afrique | 75 802 | 18 320 | 16 074 | 27 769 | 29 007 | 46 758 | 41 457 | 40 132 |
| <i>dont Maghreb</i> | <i>18 334</i> | <i>8 588</i> | <i>13 509</i> | <i>24 690</i> | <i>25 344</i> | <i>42 231</i> | <i>37 558</i> | <i>36 911</i> |
| Amérique | 5 875 | 5 453 | 36 682 | 85 810 | 112 910 | 107 161 | 109 866 | 75 224 |
| Asie ⁽¹⁾ | 6 930 | 11 302 | 8 260 | 5 632 | 6 302 | 6 729 | 5 562 | 6 634 |
| Océanie | 776 | 1 364 | 1 797 | 2 208 | 2 238 | 2 940 | 4 069 | 4 547 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 178 126 | 213 502 | 444 516 | 480 430 | 556 356 | 506 303 | 530 355 | 571 759 |
| 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 de 2006 à 2012, 28 pays à partir de 2013. (3) PECO/CEI hors les 10 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne en 2004 et 2005, hors les 12 nouveaux pays entrants de 2006 à 2012, hors les 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013. 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013.
Source: CCA.

Les données physiques et financières de la construction automobile

Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations 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'Etat 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 | 2000 | 2001 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 ⁽¹⁾ | 2014 ⁽¹⁾ |
|---|-------------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------------|---------------------|---------------------|
| Données physiques | | | | | | | | | | |
| Effectifs employés ⁽²⁾ | Unités | 320 922 | 190 830 | 197 069 | | | | | | |
| Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim) | | | | | 144 717 | 137 527 | 139 411 | 137 094 | 129 631 | 124 500 |
| Production en France (uniquement VL à partir de 2012) | Milliers | | 3 348 | 3 628 | 2 048 | 2 229 | 2 295 | 1 968 | 1 740 | 1 821 |
| Production par personne | | | 17,5 | 18,4 | 14,1 | 16,2 | 16,5 | 14,4 | 13,4 | 14,6 |
| Données financières | | | | | | | | | | |
| Chiffre d'affaires hors taxe (CA) | Millions € | 19 251 | 73 684 | 80 549 | 69 854 | 78 969 | 83 317 | 77 536 | 77 195 | 77 000 |
| Chiffre d'affaires exporté | Millions € | 7 511 | 42 290 | 44 998 | 36 790 | 45 526 | 48 719 | 46 415 | 45 482 | 46 000 |
| Part du chiffre d'affaires exporté | % | 39,0 % | 57,4 % | 55,9 % | 52,7 % | 57,6 % | 58,5 % | 59,9 % | 58,9 % | 60 % |
| Valeur ajoutée hors taxe (VA) | Millions € | 5 883 | 13 282 | 13 246 | 7 423 | 10 112 | 9 541 | 7 573 | 8 243 | 8 500 |
| Valeur ajoutée/chiffre d'affaires | % | 30,6 % | 18,0 % | 16,4 % | 10,6 % | 12,8 % | 11,5 % | 9,8 % | 10,7 % | 11,0 % |
| Valeur ajoutée/par personne | Milliers € | 18 | 70 | 67 | 51 | 74 | 68 | 55 | 64 | 68 |
| Charges sociales | Millions € | 1 452 | 2 153 | 2 169 | 2 015 | 2 302 | 2 443 | 2 363 | 2 162 | |
| Charges sociales par personne | Milliers € | 4,5 | 11,3 | 11,0 | 13,9 | 16,7 | 17,5 | 17,2 | 16,7 | |
| Rémunération | Millions € | 3 254 | 5 093 | 5 359 | 5 808 | 5 696 | 5 632 | 5 643 | 5 668 | |
| Rémunération par personne | Milliers € | 10,1 | 26,7 | 27,2 | 40,1 | 41,4 | 40,4 | 41,2 | 43,7 | |
| Frais de personnel | Millions € | 4 706 | 7 246 | 7 528 | 7 823 | 7 999 | 8 075 | 8 006 | 7 830 | |
| Frais de personnel par personne | Milliers € | 14,7 | 38,0 | 38,2 | 54,1 | 58,2 | 57,9 | 58,4 | 60,4 | |
| Frais de personnel/valeur ajoutée | % | 80,0 % | 54,6 % | 56,8 % | 105,4 % | 79,1 % | 84,6 % | 105,7 % | 95,0 % | |
| Excédent brut d'exploitation | Millions € | 928 | 5 201 | 4 822 | - 1 174 | 1 340 | 710 | - 1 129 | - 375 | |
| Excédent brut d'exploitation/VA | % | 15,8 % | 39,2 % | 36,4 % | - 15,8 % | 13,3 % | 7,4 % | - 14,9 % | - 4,5 % | |
| Charges financières | Millions € | 484 | 1 178 | 1 816 | 4 038 | 2 862 | 1 134 | 1 278 | 2 058 | |
| Charges financières/VA | % | 8,2 % | 8,9 % | 13,7 % | 54,4 % | 28,3 % | 11,9 % | 16,9 % | 25,0 % | |
| Produits financiers | Millions € | 207 | 2 508 | 2 766 | 3 444 | 2 191 | 2 049 | 2 150 | 2 251 | |
| Produits financiers/VA | % | 3,5 % | 18,9 % | 20,9 % | 46,4 % | 21,7 % | 21,5 % | 28,4 % | 27,3 % | |
| Résultat financier | Millions € | - 276 | 1 330 | 951 | - 594 | - 671 | 915 | 872 | 193 | |
| Résultat financier/VA | % | - 4,7 % | 10,0 % | 7,2 % | - 8,0 % | - 6,6 % | 9,6 % | 11,5 % | 2,3 % | |
| Capacité d'autofinancement | Millions € | 638 | 5 499 | 4 685 | - 2 218 | 1 078 | 1 537 | - 322 | - 306 | |
| Capacité d'autofinancement/VA | % | 10,8 % | 41,4 % | 35,4 % | - 29,9 % | 10,7 % | 16,1 % | - 4,3 % | - 3,7 % | |
| Résultat net comptable | Millions € | - 26 | 2 851 | 1 294 | - 4 900 | 293 | - 521 | nd | nd | |
| Résultat net comptable/CA | % | - 0,1 % | 3,9 % | 1,6 % | - 7,0 % | 0,4 % | - 0,6 % | nd | nd | |
| Investissements | Millions € | 1 018 | 3 807 | 4 024 | | | | | | |
| Investissements corporels bruts hors apports | Millions € | | | | 1 983 | 2 078 | 2 230 | 2 315 | 1 850 | 1 950 |
| Investissements/CA | % | 5,3 % | 5,2 % | 5,0 % | 2,8 % | 2,6 % | 2,7 % | 3,0 % | 2,4 % | 2,5 % |
| Investissements/VA | % | 17,3 % | 28,7 % | 30,4 % | 26,7 % | 20,6 % | 23,4 % | 30,6 % | 22,4 % | 22,9 % |

(1) Estimations du CCFa pour l'année 2014 (et 2013 pour l'investissement).

(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 | 1990 | 2000 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 ⁽¹⁾ |
|---|-------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|
| Données physiques | | | | | | | | | |
| Nombre d'entreprise (>20p. Jusqu'en 2007) | Unités | 320 | 243 | 565 | 639 | 616 | 703 | 628 | |
| Effectifs employés ⁽²⁾ | Unités | 112 963 | 94 171 | | | | | | |
| Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim) | | | | 64 881 | 61 759 | 59 579 | 82 413 | 80 416 | 77 500 |
| Données financières | | | | | | | | | |
| Chiffre d'affaires hors taxe (CA) | Millions € | 14 452 | 17 766 | 14 898 | 16 056 | 16 542 | 20 023 | 19 848 | 20 700 |
| Chiffre d'affaires exporté | Millions € | 4 018 | 7 512 | 7 056 | 7 865 | 8 513 | 9 481 | 8 786 | |
| Part du chiffre d'affaires exporté | % | 27,8 % | 42,3 % | 47,4 % | 49,0 % | 51,5 % | 47,3 % | 44,3 % | |
| Part de la production exportée (source FIEV) | | | | 54 % | 51 % | 53 % | 54 % | 55 % | 54 % |
| Valeur ajoutée hors taxe (VA) | Millions € | 4 530 | 4 643 | 3 479 | 3 885 | 3 761 | 4 771 | 4 768 | |
| Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT) | % | 31,3 % | 26,1 % | 23,4 % | 24,2 % | 22,7 % | 23,8 % | 24,0 % | |
| Valeur ajoutée (HT) par personne | Milliers € | 40 | 49 | 54 | 63 | 63 | 58 | 59 | |
| Charges sociales | Millions € | 867 | 902 | 939 | 937 | 940 | 1 264 | 1 260 | |
| Charges sociales par personne | Milliers € | 7,7 | 9,6 | 14,5 | 15,2 | 15,8 | 15,3 | 15,7 | |
| Rémunération | Millions € | 2 060 | 2 213 | 2 300 | 2 302 | 2 173 | 2 928 | 2 954 | |
| Rémunération par personne | Milliers € | 18,2 | 23,5 | 35,4 | 37,3 | 36,5 | 35,5 | 36,7 | |
| Frais de personnel | Millions € | 2 926 | 3 115 | 3 239 | 3 239 | 3 113 | 4 192 | 4 214 | |
| Frais de personnel par personne | Milliers € | 25,9 | 33,1 | 49,9 | 52,4 | 52,2 | 50,9 | 52,4 | |
| Frais de personnel/valeur ajoutée | % | 64,6 % | 67,1 % | 93,1 % | 83,4 % | 82,8 % | 87,9 % | 88,4 % | |
| Excédent brut d'exploitation | Millions € | 1 337 | 1 206 | 7 | 412 | 417 | 280 | 259 | |
| Excédent brut d'exploitation/VA | % | 29,5 % | 26,0 % | 0,2 % | 10,6 % | 11,1 % | 5,9 % | 5,4 % | |
| Charges financières | Millions € | 387 | 440 | 171 | 177 | 129 | 167 | 280 | |
| Charges financières/VA | % | 8,5 % | 9,5 % | 4,9 % | 4,6 % | 3,4 % | 3,5 % | 5,9 % | |
| Produits financiers | Millions € | 213 | 337 | 226 | 217 | 305 | 589 | 360 | |
| Produits financiers/VA | % | 4,7 % | 7,3 % | 6,5 % | 5,6 % | 8,1 % | 12,3 % | 7,5 % | |
| Résultat financier | Millions € | -174 | -103 | 55 | 40 | 175 | 422 | 80 | |
| Résultat financier/VA | % | -3,8 % | -2,2 % | 1,6 % | 1,0 % | 4,7 % | 8,8 % | 1,7 % | |
| Capacité d'autofinancement | Millions € | 883 | 889 | -46 | 341 | 428 | 401 | 414 | |
| Capacité d'autofinancement/VA | % | 19,5 % | 19,2 % | -1,3 % | 8,8 % | 11,4 % | 8,4 % | 8,7 % | |
| Résultat net comptable | Millions € | 400 | -92 | -427 | -17 | 201 | nd | nd | |
| Résultat net comptable/CA | % | 2,8 % | -0,5 % | -2,9 % | -0,1 % | 1,2 % | nd | nd | |
| Investissements | Millions € | 899 | 1 024 | | | | | | |
| Investissements corporels bruts hors apports | Millions € | | | 1 119 | 413 | 524 | 695 | | |
| Investissements/CA | % | 6,2 % | 5,8 % | 7,5 % | 2,6 % | 3,2 % | 3,5 % | | |
| Investissements/VA | % | 19,8 % | 22,0 % | 32,2 % | 10,6 % | 13,9 % | 14,6 % | | |

(1) Estimations de la FIEV.

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

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 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--------------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Citroën | 270 983 | 266 822 | 261 508 | 301 607 | 277 790 | 216 237 | 194 728 | 199 382 |
| DS | | | | 26 539 | 45 286 | 50 193 | 43 589 | 31 746 |
| Peugeot ⁽¹⁾ | 414 335 | 498 481 | 397 547 | 400 663 | 369 761 | 305 440 | 289 587 | 305 014 |
| Dacia | | | | 104 641 | 88 980 | 80 790 | 89 844 | 102 516 |
| Renault | 759 312 | 639 440 | 602 415 | 497 820 | 455 705 | 343 345 | 337 608 | 353 890 |
| Divers France | 56 | 146 | 63 | 54 | 752 | 1 968 | 907 | 1 222 |
| TOTAL FRANCE | 1 444 686 | 1 404 889 | 1 261 533 | 1 331 324 | 1 238 274 | 997 973 | 956 263 | 993 770 |
| Alfa Romeo | 25 380 | 15 916 | 12 774 | 13 033 | 16 232 | 10 323 | 8 047 | 7 608 |
| Audi | 17 455 | 32 762 | 34 937 | 50 936 | 58 970 | 61 754 | 59 147 | 56 395 |
| BMW | 17 239 | 29 580 | 31 576 | 46 074 | 46 305 | 48 045 | 46 742 | 47 682 |
| Chevrolet | | | | 21 247 | 23 708 | 24 739 | 21 518 | 4 185 |
| Chrysler | 16 | 4 084 | 4 827 | 880 | 184 | 8 | 0 | 0 |
| Daihatsu | - | 0 | 1 043 | 1 083 | 217 | 352 | 39 | 1 |
| Dodge | | | | 857 | 147 | 7 | 2 | 0 |
| Fiat | 53 147 | 128 822 | 95 983 | 72 717 | 57 326 | 43 554 | 47 683 | 45 737 |
| Ford | 68 426 | 159 575 | 117 061 | 114 810 | 115 357 | 92 469 | 76 470 | 75 089 |
| Honda | 8 293 | 14 002 | 8 716 | 11 251 | 8 793 | 8 406 | 8 846 | 7 091 |
| Hyundai | - | 0 | 11 019 | 18 785 | 20 204 | 28 733 | 25 738 | 17 165 |
| Jaguar | 269 | 1 290 | 1 939 | 1 126 | 1 001 | 897 | 879 | 715 |
| Jeep | - | 3 824 | 3 001 | 1 177 | 2 637 | 3 228 | 1 327 | 2 783 |
| Kia | - | 0 | 2 631 | 24 056 | 27 961 | 33 018 | 33 503 | 28 186 |
| Lada | 13 069 | 15 758 | 1 867 | 346 | 405 | 248 | 59 | 9 |
| Lancia | 6 801 | 18 225 | 5 864 | 3 368 | 4 000 | 5 248 | 4 812 | 6 105 |
| Land Rover | 237 | 3 611 | 7 570 | 2 735 | 4 317 | 7 770 | 6 716 | 6 794 |
| Mazda | 13 021 | 18 563 | 6 366 | 10 232 | 6 509 | 5 107 | 6 272 | 6 062 |
| Mercedes | 14 430 | 28 605 | 43 389 | 45 612 | 43 545 | 47 567 | 46 966 | 49 148 |
| Mini | - | - | - | 18 007 | 21 702 | 21 483 | 19 099 | 18 277 |
| Mitsubishi | 2 788 | 4 298 | 5 575 | 3 514 | 4 386 | 3 639 | 3 448 | 3 496 |
| Nissan-Infiniti | 17 700 | 25 707 | 31 330 | 54 351 | 72 212 | 70 133 | 63 180 | 68 741 |
| Opel | 32 709 | 113 490 | 133 576 | 94 877 | 94 102 | 71 666 | 59 620 | 61 246 |
| Porsche | 1 060 | 1 297 | 825 | 2 073 | 2 734 | 3 336 | 2 813 | 3 449 |
| Rover | 20 690 | 41 147 | 13 474 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saab | 179 | 2 459 | 3 265 | 574 | 377 | 40 | 7 | 0 |
| Santana | - | 1 746 | 4 231 | 27 | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Seat | 306 | 48 052 | 40 562 | 30 645 | 33 268 | 24 180 | 22 039 | 21 090 |
| Skoda | 1 636 | 1 825 | 11 570 | 18 533 | 21 185 | 22 464 | 19 341 | 20 412 |
| Smart | - | - | 6 645 | 6 408 | 6 810 | 5 441 | 5 267 | 4 149 |
| Ssangyong | - | 0 | 19 | 451 | 560 | 290 | 209 | 344 |
| Subaru | - | 0 | 2 312 | 1 146 | 831 | 971 | 928 | 731 |
| Suzuki | - | 0 | 11 355 | 22 070 | 19 233 | 16 026 | 15 485 | 15 835 |
| Toyota-Lexus | 13 095 | 15 839 | 43 698 | 67 311 | 70 192 | 70 463 | 74 653 | 70 260 |
| Volkswagen | 75 727 | 155 971 | 152 868 | 146 538 | 163 584 | 154 434 | 141 427 | 139 554 |
| Volvo | 8 207 | 12 415 | 6 777 | 11 841 | 15 192 | 13 396 | 11 024 | 12 459 |
| TOTAL ÉTRANGER ⁽²⁾ | 428 516 | 904 241 | 872 351 | 920 345 | 965 955 | 900 787 | 834 193 | 802 115 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 1 873 202 | 2 309 130 | 2 133 884 | 2 251 669 | 2 204 229 | 1 898 760 | 1 790 456 | 1 795 885 |
| <i>dont Transit Temporaire</i> | - | - | - | 39 011 | 38 421 | 38 247 | 34 205 | 30 648 |
| TOTAL FRANCE (en %) | 77,1 % | 60,8 % | 59,1 % | 59,1 % | 56,2 % | 52,6 % | 53,4 % | 55,3 % |
| TOTAL ÉTRANGER (en %) | 22,9 % | 39,2 % | 40,9 % | 40,9 % | 43,8 % | 47,4 % | 46,6 % | 44,7 % |

(1) Y compris Talbot jusqu'en 1985.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| TOTAL GÉNÉRAL | 4 441 423 | 4 758 750 | 5 082 122 | 5 386 007 | 5 440 856 | 5 371 599 | 5 317 717 | 5 446 131 |
| Rapport occasion/neuf | 2,4 | 2,1 | 2,4 | 2,4 | 2,5 | 2,8 | 3,0 | 3,0 |

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------|------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| TOTAL GÉNÉRAL | | 644 925 | 651 033 | 806 398 | 799 058 | 778 270 | 750 371 | 772 710 |
| Rapport occasion/neuf | | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,0 |

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 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Citroën | 24 158 | 111 881 | 138 628 | 228 977 | 208 060 | 166 894 | 144 873 | 134 756 |
| DS | | | | 14 864 | 29 950 | 36 972 | 29 082 | 21 190 |
| Peugeot ⁽¹⁾ | 65 199 | 189 322 | 206 153 | 307 518 | 288 634 | 242 860 | 203 291 | 214 419 |
| Dacia | | | | 53 737 | 73 642 | 65 204 | 58 334 | 64 895 |
| Renault | 45 862 | 205 374 | 257 909 | 352 530 | 316 841 | 253 796 | 236 972 | 224 489 |
| TOTAL FRANCE⁽²⁾ | 135 219 | 506 577 | 602 711 | 957 626 | 917 127 | 765 726 | 672 552 | 659 749 |
| Alfa Romeo | - | 2 524 | 7 444 | 8 432 | 11 187 | 6 660 | 5 145 | 4 273 |
| Audi | 19 591 | 13 495 | 25 901 | 45 201 | 49 615 | 52 449 | 48 513 | 45 192 |
| BMW-Mini | - | 8 271 | 21 065 | 50 906 | 54 738 | 56 503 | 54 094 | 53 289 |
| Chrysler-Dodge-Jeep | - | - | 4 161 | 2 863 | 2 876 | 3 145 | 1 203 | 2 462 |
| Fiat-Lancia | 10 352 | 33 913 | 38 337 | 28 240 | 19 441 | 15 056 | 15 686 | 13 199 |
| Ford | 1 833 | 56 331 | 58 896 | 89 334 | 88 850 | 65 176 | 44 174 | 40 861 |
| Honda | | | 413 | 5 029 | 3 360 | 3 992 | 5 051 | 4 111 |
| Hyundai | - | - | 5 510 | 13 174 | 14 536 | 20 706 | 18 472 | 10 592 |
| Kia | | | 1 200 | 15 428 | 18 996 | 20 704 | 19 948 | 17 327 |
| Land Rover | - | 2 980 | 5 656 | 2 637 | 4 095 | 7 388 | 6 524 | 6 473 |
| Mazda | - | 5 200 | 3 204 | 6 768 | 4 671 | 3 386 | 5 221 | 4 792 |
| Mercedes | 10 635 | 15 676 | 30 007 | 41 460 | 39 645 | 43 537 | 41 355 | 43 542 |
| Mitsubishi | - | 1 623 | 3 227 | 3 102 | 4 249 | 3 539 | 2 828 | 1 953 |
| Nissan-Infiniti | 694 | 4 982 | 15 533 | 35 092 | 50 108 | 51 675 | 47 899 | 48 843 |
| Opel | 6 178 | 28 218 | 63 726 | 63 751 | 64 617 | 45 363 | 32 343 | 31 738 |
| Rover | - | 4 419 | 7 480 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Seat | - | 14 367 | 27 861 | 25 462 | 28 922 | 18 718 | 14 467 | 11 696 |
| Skoda | - | - | 7 741 | 14 781 | 16 531 | 15 889 | 12 601 | 13 870 |
| Suzuki | - | - | 3 165 | 9 263 | 9 044 | 5 682 | 4 649 | 3 947 |
| Toyota-Lexus | - | 3 594 | 12 282 | 35 744 | 38 576 | 32 082 | 23 546 | 20 332 |
| Volkswagen | - | 50 975 | 89 487 | 118 702 | 129 026 | 117 017 | 99 149 | 91 387 |
| Volvo | 1 198 | 4 097 | 4 786 | 11 614 | 14 937 | 13 087 | 10 332 | 11 545 |
| TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾ | 50 815 | 255 477 | 443 774 | 635 547 | 679 028 | 618 818 | 527 177 | 486 909 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 186 034 | 762 054 | 1 046 485 | 1 593 173 | 1 595 803 | 1 384 544 | 1 199 729 | 1 146 658 |
| <i>dont Transit Temporaire</i> | - | - | - | 34 432 | 33 788 | 35 962 | 31 988 | 27 127 |
| Part des immatriculations diesel | 9,9 % | 33,0 % | 49,0 % | 70,8 % | 72,4 % | 72,9 % | 67,0 % | 63,8 % |
| TOTAL FRANCE en % | 72,7 % | 66,5 % | 57,6 % | 60,1 % | 57,5 % | 55,3 % | 56,1 % | 57,5 % |
| TOTAL ÉTRANGER en % | 27,3 % | 33,5 % | 42,4 % | 39,9 % | 42,5 % | 44,7 % | 43,9 % | 42,5 % |

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

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 ⁽³⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Citroën | 53 245 | 80 958 | 77 048 | 70 579 | 75 136 | 64 259 | 61 601 | 63 233 |
| DS | | | | 259 | 740 | 1 087 | 730 | 625 |
| Peugeot ⁽¹⁾ | 58 986 | 60 813 | 74 950 | 72 228 | 72 071 | 63 671 | 60 469 | 59 197 |
| Dacia | | | | 5 434 | 5 298 | 3 732 | 3 959 | 3 377 |
| Renault | 116 602 | 162 549 | 139 752 | 135 591 | 137 360 | 123 447 | 116 282 | 117 823 |
| Divers France | 256 | 415 | 40 | 528 | 486 | 523 | 807 | 953 |
| TOTAL FRANCE | 229 089 | 304 735 | 291 790 | 284 619 | 291 091 | 256 719 | 243 848 | 245 208 |
| Fiat | 8 326 | 10 139 | 25 253 | 34 659 | 37 152 | 34 036 | 33 021 | 30 757 |
| Ford | 9 099 | 16 080 | 18 110 | 20 437 | 20 473 | 18 478 | 16 929 | 20 273 |
| Hyundai | - | - | 588 | 237 | 182 | 276 | 299 | 194 |
| Isuzu | | | 108 | 1 961 | 1 904 | 1 788 | 2 167 | 1 960 |
| Iveco | 2 941 | 11 543 | 16 534 | 11 610 | 12 954 | 11 385 | 10 837 | 11 555 |
| Land Rover | 645 | 2 718 | 1 857 | 1 550 | 1 489 | 1 478 | 1 516 | 1 796 |
| Mazda | 579 | 1 067 | 916 | 482 | 424 | 160 | 60 | 63 |
| Mercedes | 5 495 | 11 156 | 23 139 | 19 051 | 20 073 | 18 275 | 18 024 | 17 710 |
| Mitsubishi | - | - | 3 392 | 2 639 | 2 776 | 1 716 | 1 625 | 1 341 |
| Nissan | 861 | 5 063 | 5 197 | 7 307 | 9 616 | 9 076 | 8 761 | 8 617 |
| Opel | 664 | 2 408 | 7 561 | 7 195 | 7 560 | 7 257 | 5 404 | 5 545 |
| Toyota | 7 112 | 6 099 | 1 771 | 4 013 | 4 115 | 4 505 | 3 932 | 4 669 |
| Volkswagen | 8 091 | 9 673 | 13 819 | 13 249 | 14 895 | 14 815 | 15 563 | 17 552 |
| TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾ | 48 798 | 89 060 | 123 176 | 132 993 | 138 163 | 127 330 | 123 483 | 126 866 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 277 887 | 393 795 | 414 966 | 417 612 | 429 254 | 384 049 | 367 331 | 372 074 |
| TOTAL FRANCE en % | 82,4 % | 77,4 % | 70,3 % | 68,2 % | 67,8 % | 66,8 % | 66,4 % | 65,9 % |
| TOTAL ÉTRANGER en % | 17,6 % | 22,6 % | 29,7 % | 31,8 % | 32,2 % | 33,2 % | 33,6 % | 34,1 % |

(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.

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 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Citroën | 324 228 | 347 780 | 338 556 | 372 186 | 352 926 | 280 496 | 256 329 | 262 615 |
| DS | | | | 26 798 | 46 026 | 51 280 | 44 319 | 32 371 |
| Peugeot | 473 321 | 559 294 | 472 497 | 472 891 | 441 832 | 369 111 | 350 056 | 364 211 |
| Dacia | | | | 110 075 | 94 278 | 84 522 | 93 803 | 105 893 |
| Renault | 875 914 | 801 989 | 742 167 | 633 411 | 593 065 | 466 792 | 453 890 | 471 713 |
| TOTAL FRANCE | 1 673 775 | 1 709 624 | 1 553 323 | 1 615 943 | 1 529 365 | 1 254 692 | 1 200 111 | 1 238 978 |
| Fiat | 61 473 | 138 961 | 121 236 | 107 376 | 94 478 | 77 590 | 80 704 | 76 494 |
| Ford | 77 525 | 175 655 | 135 171 | 135 247 | 135 830 | 110 947 | 93 399 | 95 362 |
| Land Rover | 882 | 6 329 | 9 427 | 4 285 | 5 806 | 9 248 | 8 232 | 8 590 |
| Mercedes | 19 925 | 39 761 | 66 528 | 64 663 | 63 618 | 65 842 | 64 990 | 66 858 |
| Nissan-Infiniti | 18 561 | 30 770 | 36 527 | 61 658 | 81 828 | 79 209 | 71 941 | 77 358 |
| Opel | 33 373 | 115 898 | 141 137 | 102 072 | 101 662 | 78 923 | 65 024 | 66 791 |
| Rover | 20 812 | 41 343 | 13 564 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Seat | 306 | 51 999 | 42 230 | 31 080 | 33 966 | 24 180 | 22 039 | 21 090 |
| Toyota-Lexus | 20 207 | 21 938 | 45 469 | 71 324 | 74 307 | 74 968 | 74 968 | 74 929 |
| Volkswagen | 83 818 | 165 644 | 166 687 | 159 787 | 178 479 | 169 249 | 156 990 | 157 106 |
| TOTAL ÉTRANGER | 477 314 | 993 301 | 995 527 | 1 053 338 | 1 104 118 | 1 028 117 | 957 676 | 928 981 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 2 151 089 | 2 702 925 | 2 548 850 | 2 669 281 | 2 633 483 | 2 282 809 | 2 157 787 | 2 167 959 |
| TOTAL FRANCE en % | 77,8 % | 63,3 % | 60,9 % | 60,5 % | 58,1 % | 55,0 % | 55,6 % | 57,1 % |
| TOTAL ÉTRANGER en % | 22,2 % | 36,7 % | 39,1 % | 39,5 % | 41,9 % | 45,0 % | 44,4 % | 42,9 % |

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

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 ⁽¹⁾ | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Renault Trucks | 17 984 | 20 453 | 20 818 | 10 908 | 14 343 | 12 929 | 12 069 | 10 367 |
| TOTAL FRANCE | 18 312 | 20 738 | 20 992 | 10 964 | 14 399 | 12 965 | 12 105 | 10 423 |
| DAF | 1 881 | 3 460 | 4 365 | 4 464 | 6 240 | 5 545 | 5 388 | 4 193 |
| Iveco | 6 578 | 7 204 | 6 998 | 4 003 | 4 980 | 4 488 | 4 449 | 4 354 |
| MAN | 327 | 1 433 | 3 498 | 2 729 | 4 765 | 4 540 | 4 145 | 3 811 |
| Mercedes | 8 014 | 9 500 | 9 976 | 5 229 | 7 087 | 7 100 | 7 766 | 5 911 |
| Scania | 1 389 | 2 711 | 4 963 | 2 553 | 3 670 | 2 823 | 3 499 | 3 626 |
| Volvo | 3 724 | 4 647 | 6 739 | 3 938 | 5 825 | 5 564 | 5 507 | 4 912 |
| TOTAL ÉTRANGER | 23 534 | 29 290 | 36 924 | 23 257 | 32 964 | 30 413 | 31 160 | 27 136 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 41 846 | 50 028 | 57 916 | 34 221 | 47 363 | 43 378 | 43 265 | 37 559 |
| TOTAL FRANCE en % | 43,8 % | 41,5 % | 36,2 % | 32,0 % | 30,4 % | 29,9 % | 28,0 % | 27,8 % |
| TOTAL ÉTRANGER en % | 56,2 % | 58,5 % | 63,8 % | 68,0 % | 69,6 % | 70,1 % | 72,0 % | 72,2 % |

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------|------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| TOTAL | - | - | 59 056 | 55 591 | 57 152 | 52 154 | 51 418 | 46 478 |
| Rapport occasion/neuf | - | - | 1,0 | 1,6 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 |

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

(En unités)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 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⁾ | - | - | - | 2 412 | 2 843 | 2 603 | 2 902 | 2 483 |
| Groupe Evobus ⁽²⁾ | - | - | - | 1 433 | 1 681 | 1 846 | 1 933 | 1 964 |
| Groupe Neoman Bus ⁽³⁾ | - | - | - | 559 | 515 | 187 | 294 | 208 |
| Bova | - | - | - | 116 | 86 | 34 | 28 | 1 |
| Temsa | - | - | - | 309 | 272 | 174 | 229 | 121 |
| Van Hool | 57 | 250 | 230 | 169 | 175 | 98 | 138 | 93 |
| Autres | - | - | - | 384 | 634 | 602 | 797 | 539 |
| TOTAL GÉNÉRAL | - | - | - | 5 382 | 6 206 | 5 544 | 6 321 | 5 409 |

(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 31 décembre

| | 1985 | 1995 | 2005 | 2013 |
|---|------------|------------|------------|------------|
| Union européenne 28 pays | - | - | 529 | 564 |
| Union européenne 15 pays ⁽¹⁾ | 380 | 473 | 580 | 590 |
| 13 nouveaux pays entrants | - | - | 344 | 465 |
| Allemagne | 450 | 529 | 587 | 568 |
| Belgique | 363 | 463 | 527 | 562 |
| Espagne | 276 | 430 | 580 | 579 |
| France | 446 | 520 | 591 | 594 |
| Italie | 412 | 541 | 666 | 686 |
| Royaume-Uni | 379 | 474 | 570 | 578 |
| Suède | 400 | 445 | 513 | 530 |
| Pologne | 117 | 229 | 388 | 599 |
| Turquie | 27 | 65 | 124 | 182 |
| Canada | 559 | 562 | 586 | 635 |
| États-Unis | 708 | 759 | 797 | 790 |
| Corée du Sud | 25 | 177 | 327 | 394 |
| Japon | 375 | 527 | 596 | 603 |
| Argentine | 173 | 167 | 181 | 301 |
| Brésil | 86 | 89 | 124 | 198 |
| Chine | 3 | 8 | 24 | 91 |
| Inde | 3 | 6 | 9 | 20 |

(1) À partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.
Sources : Estimations CCFA, puis OICA à partir de 2005.

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2015)

(En milliers)

| | Toutes énergies | Diesel ⁽¹⁾ |
|--|-----------------|-----------------------|
| Voitures particulières (VP) | | |
| 5CV & moins | 14 210 | 8 024 |
| 6CV à 10CV | 15 990 | 11 001 |
| 11CV et plus | 1 600 | 812 |
| Total VP | 31 800 | 19 836 |
| Véhicules utilitaires légers (VUL) | | |
| Moins de 2,5 t | 3 634 | 3 318 |
| De 2,5 t à 3,5 t | 2 331 | 2 319 |
| De 3,6 t à 5 t | 15 | 15 |
| TOTAL VUL jusqu'à 5 t | 5 980 | 5 652 |
| Total véhicules légers (VP + VUL) | 37 780 | 25 488 |
| Véhicules industriels (VI) de plus de 5 t | | |
| Porteurs | | |
| De 5 t à moins de 12 t | 74 | 74 |
| De 12 t à moins de 16 t | 46 | 46 |
| De 16 t à moins de 20 t | 113 | 113 |
| 20 t et plus | 106 | 106 |
| Total porteurs | 339 | 339 |
| Tracteurs routiers | | |
| Total VI | 539 | 539 |
| Autocars et autobus | | |
| Total véhicules utilitaires plus de 5 t | 628 | 628 |
| Total véhicules utilitaires tous tonnages | 6 608 | 6 280 |
| TOTAL TOUS VÉHICULES | 38 408 | 26 116 |

(1) Y compris hybride diesel. Source : estimations CCFA.

MOTORISATION

| | Unité | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 ⁽¹⁾ | |
|---|-------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------|--|
| Ménages non motorisés | % | 29,2 % | 23,2 % | 19,7 % | 16,5 % | 16,5 % | 16,7 % | 16,9 % | 17,2 % | |
| Ménages motorisés | % | 70,8 % | 76,8 % | 80,3 % | 83,5 % | 83,5 % | 83,3 % | 83,1 % | 82,8 % | |
| Ménages monomotorisés | % | 54,3 % | 50,5 % | 50,7 % | 47,6 % | 48,2 % | 48,1 % | 48,3 % | 48,8 % | |
| Ménages bimotorisés | % | 14,8 % | 23,0 % | 25,4 % | 30,7 % | 30,5 % | 30,4 % | 29,9 % | 28,9 % | |
| Ménages trimotorisés et plus | % | 1,7 % | 3,3 % | 4,2 % | 5,2 % | 4,8 % | 4,8 % | 5,0 % | 5,1 % | |
| Âge moyen du véhicule | Année | | 5,90 | 7,25 | 8,0 | 8,1 | 8,3 | 8,6 | 8,7 | |
| Durée de détention moyenne | Année | | 3,66 | 4,43 | 5,0 | 5,1 | 5,2 | 5,3 | 5,4 | |
| Voitures particulières d'occasion | % | | 50,0 | 56,1 | 58,9 | 57,8 | 57,9 | 59,0 | 58,5 | |
| Kilométrage moyen total | km | 12 200 | 13 041 | 13 560 | 11 755 | 11 515 | 11 639 | 11 282 | 11 083 | |
| Kilométrage moyen essence | km | 11 600 | 11 651 | 10 780 | 8 108 | 7 897 | 8 022 | 7 551 | 7 618 | |
| Kilométrage moyen diesel | km | 26 200 | 20 950 | 18 140 | 14 542 | 14 265 | 14 256 | 13 959 | 13 574 | |
| Trafic intérieur de voyageurs | | | | | | | | | | |
| En véhicules particuliers | Milliards voy.-km | 482,3 | 617,3 | 754,4 | 810,8 | 812,7 | 815,1 | 819,4 | 829,6 | |
| En autocars-autobus | Milliards voy.-km | 37,4 | 40,6 | 42,1 | 49,9 | 51,1 | 51,6 | 52,3 | 54,2 | |
| Trafic total | Milliards voy.-km | 588,0 | 743,6 | 892,5 | 974,0 | 981,2 | 985,0 | 989,6 | 1000,6 | |
| Part du trafic routier dans le trafic total | % | 88,4 | 88,5 | 89,2 | 88,4 | 88,0 | 88,0 | 88,1 | 88,3 | |
| Évolution annuelle du trafic | | | | | | | | | | |
| En véhicules particuliers | % | - | + 2,6 | +0,6 | 1,0 | 0,2 | 0,3 | 0,5 | 1,2 | |
| En autocars-autobus | % | - | + 2,7 | +3,0 | 2,2 | 2,4 | 1,0 | 1,4 | 3,6 | |

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

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

(En milliers)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|-----------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Voitures particulières | | | | | | | | |
| Jusqu'à 5 CV | 5 090 | 8 312 | 10 572 | 12 946 | 13 628 | 13 761 | 13 948 | 14 210 |
| 6 à 10 CV | 11 460 | 13 385 | 15 723 | 16 583 | 16 375 | 16 266 | 16 115 | 15 990 |
| Plus de 10 CV | 1 890 | 1 313 | 1 186 | 1 521 | 1 547 | 1 573 | 1 588 | 1 600 |
| TOTAL VP | 18 440 | 23 010 | 27 480 | 31 050 | 31 550 | 31 600 | 31 650 | 31 800 |
| <i>Dont diesel ⁽¹⁾</i> | <i>730</i> | <i>3 265</i> | <i>9 261</i> | <i>17 458</i> | <i>18 865</i> | <i>19 377</i> | <i>19 645</i> | <i>19 836</i> |
| Véhicules utilitaires | | | | | | | | |
| Jusqu'à 3,5 t | 1 985 | 4 125 | 4 974 | 5 750 | 5 867 | 5 896 | 5 915 | 5 965 |
| De 3,5 t à 5 t | 103 | 20 | 12 | 10 | 13 | 14 | 15 | 15 |
| De 5 t à 20 t | 250 | 334 | 287 | 250 | 247 | 242 | 235 | 233 |
| 20 t et plus | 26 | 41 | 46 | 91 | 98 | 100 | 102 | 106 |
| Tracteurs routiers | 129 | 160 | 210 | 202 | 206 | 199 | 195 | 200 |
| TOTAL VU | 2 493 | 4 680 | 5 529 | 6 303 | 6 431 | 6 451 | 6 462 | 6 608 |
| <i>Dont diesel ⁽¹⁾</i> | <i>976</i> | <i>2 342</i> | <i>4 202</i> | <i>5 632</i> | <i>5 941</i> | <i>6 033</i> | <i>6 091</i> | <i>6 280</i> |
| Autocars-autobus | 57 | 68 | 80 | 85 | 86 | 87 | 88 | 89 |
| TOTAL TOUS VÉHICULES | 20 990 | 27 758 | 33 090 | 37 438 | 38 067 | 38 138 | 38 200 | 38 408 |
| <i>Dont diesel ⁽¹⁾</i> | <i>1 763</i> | <i>5 675</i> | <i>13 543</i> | <i>23 172</i> | <i>24 889</i> | <i>25 494</i> | <i>25 821</i> | <i>26 116</i> |

(1) Y compris hybride diesel. Source : estimations CCFA.

Les carburants et leur taxation, les émissions et le CO₂

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

| | Unités | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|-----------------------------------|---------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Consommation de carburants | | | | | | | | | |
| Essence ordinaire | Millions de litres | 4 216 | 959 | | | | | | |
| Super plombé - ARS - | Millions de litres | 20 007 | 19 911 | 3 924 | | | | | |
| Super sans plomb | Millions de litres | | 3 406 | 14 329 | 9 501 | 8 582 | 7 335 | 6 650 | 6 397 |
| Super sans plomb 95-E10 | Millions de litres | | | | 1 379 | 1 754 | 2 331 | 2 714 | 2 971 |
| En % du total essences | % | | | | 12,7 % | 17,0 % | 24,1 % | 29,0 % | 31,7 % |
| Total essences | Millions de litres | 24 223 | 24 276 | 18 253 | 10 880 | 10 337 | 9 666 | 9 363 | 9 368 |
| Gazole | Millions de litres | 11 415 | 20 664 | 32 373 | 39 749 | 40 327 | 40 382 | 40 559 | 40 718 |
| TOTAL CARBURANTS ROUTIERS | Millions de litres | 35 638 | 44 940 | 50 627 | 50 629 | 50 664 | 50 047 | 49 922 | 50 086 |

Source: CPDP

| Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle) | | | | | | | | | |
|--|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Euros/litre | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
| 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 | 1,38 | 1,54 | 1,62 | 1,59 | 1,54 |
| Taxes en % | % | - | 71 | 69 | 60 | 56 | 54 | 55 | 56 |
| Essences | Euros/litre | 0,52 | 0,81 | 1,12 | 1,35 | 1,51 | 1,58 | 1,54 | 1,48 |
| Taxes en % | % | 57 | 74 | 69 | 61 | 57 | 55 | 56 | 58 |
| Gazole | Euros/litre | 0,37 | 0,54 | 0,85 | 1,15 | 1,34 | 1,40 | 1,35 | 1,29 |
| Taxes en % | % | 46 | 61 | 62 | 54 | 49 | 47 | 49 | 51 |

Source : SOeS

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2014

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2013 | 2014 ⁽¹⁾ | Variations 2014/1990 | Variations 2014/2013 |
|--|------|------|------|------|------|------|---------------------|----------------------|----------------------|
|--|------|------|------|------|------|------|---------------------|----------------------|----------------------|

(En milliers de tonnes)

| Émissions polluantes de la route | | | | | | | | | |
|---|--------------|--------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-------|
| SO ₂ | 143 | 116 | 23 | 4 | 1 | 1 | 1 | -99 % | - |
| CO | 6 109 | 4 282 | 2 555 | 1 452 | 756 | 507 | 427 | -93 % | -22 % |
| NOx | 1 183 | 1 080 | 927 | 763 | 599 | 530 | 508 | -57 % | -8 % |
| COVNM | 974 | 731 | 504 | 293 | 151 | 106 | 94 | -90 % | -18 % |
| Plomb (en tonnes) | 4 200 | 1 495 | 65 | 62 | 64 | 66 | 67 | -98 % | - |
| PM10 : particules | 72 | 81 | 66 | 52 | 44 | 37 | 34 | -52 % | -12 % |

(En millions de tonnes)

| Autres émissions de la route | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|
| CO ₂ | 111 | 120 | 127 | 129 | 122 | 120 | 119 | 7 % | -1 % |

(1) Estimations pour l'année 2014.

Source : données CITEPA/SecTen : mise à jour de mai 2015.

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

(En millions de tonnes de CO₂)

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 ⁽¹⁾ |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------------------|
| Transformation énergie | 69 | 58 | 63 | 67 | 59 | 51 | 51 | 37 |
| Industrie manufacturière | 114 | 110 | 109 | 103 | 89 | 83 | 83 | 79 |
| Résidentiel/Tertiaire | 84 | 87 | 88 | 98 | 91 | 82 | 85 | 70 |
| Transports | 117 | 126 | 134 | 135 | 128 | 127 | 126 | 125 |
| dont route | 110 | 119 | 126 | 128 | 122 | 120 | 120 | 119 |
| dont autres transports | 6,9 | 7,1 | 8,0 | 6,9 | 6,2 | 6,7 | 6,7 | 6,7 |
| Agriculture/sylviculture | 9,5 | 9,9 | 10,2 | 10,7 | 10,3 | 9,9 | 10,4 | 10,4 |
| Total hors UTCF ⁽²⁾ | 393 | 392 | 406 | 414 | 378 | 353 | 355 | 321 |
| UTCf ⁽²⁾ | -40 | -43 | -37 | -52 | -43 | -52 | -50 | -49 |
| TOTAL AVEC UTCF ⁽²⁾ | 353 | 349 | 368 | 362 | 335 | 301 | 306 | 272 |

(1) Estimations pour l'année 2014. (2) UTCF : Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt.

Source : CITEPA/CORALIE/format SecTen édition mai 2015.

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

(En grammes CO₂ par km)

| | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2012 | 2013 | 2014 | 2014-2000 |
|---------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| France | | | | | | | | |
| Essence | 177 | 168 | 159 | 130 | 127 | 122 | 119 | -49 |
| Diesel | 175 | 155 | 149 | 130 | 123 | 117 | 114 | -41 |
| TOTAL | 176 | 162 | 152 | 130 | 124 | 117 | 114 | -48 |
| Union européenne 15 pays | | | | | | | | |
| TOTAL | 186 | 171 | 161 | 141 | 132 | 127 | 122 | -49 |

Source : Ademe (juillet 2015).

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) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | 10 818 | 6 % | 846 | - 6 % | 988 | 7 % | 9 919 | 10 % | 22 571 | 7 % | 490 | 67 % | 23 060 | 8 % |
| 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 % |
| 2010 | 15 241 | 11 % | 1 684 | 20 % | 2 330 | 29 % | 20 361 | 22 % | 39 616 | 18 % | 1 051 | 8 % | 40 667 | 18 % |
| 2013 | 13 222 | - 12 % | 2 443 | 16 % | 2 270 | - 4 % | 20 834 | 1 % | 38 769 | - 3 % | 1 233 | 8 % | 40 002 | - 3 % |
| 2014 | 13 651 | 3 % | 2 988 | 22 % | 2 557 | 13 % | 20 261 | - 3 % | 39 457 | 2 % | 1 222 | - 1 % | 40 679 | 2 % |
| Importations (CAF) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | 9 813 | 7 % | 1 467 | 3 % | 1 564 | - 9 % | 5 596 | 1 % | 18 439 | 3 % | 638 | 21 % | 19 077 | 3 % |
| 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 % |
| 2010 | 22 380 | 7 % | 2 901 | 38 % | 2 440 | 6 % | 15 254 | 19 % | 42 975 | 13 % | 1 196 | - 1 % | 44 171 | 13 % |
| 2013 | 21 212 | - 3 % | 2 882 | 19 % | 3 386 | 25 % | 15 668 | - 1 % | 43 147 | 0 % | 1 148 | 2 % | 44 295 | 1 % |
| 2014 | 22 263 | 5 % | 2 999 | 4 % | 2 961 | - 13 % | 15 819 | 1 % | 44 043 | 2 % | 1 118 | - 3 % | 45 161 | 2 % |
| Soldes (exportations - importations) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | + 1 005 | | - 621 | | - 576 | | + 4 323 | | + 4 131 | | - 148 | | + 3 983 | |
| 2000 | + 2 867 | | + 149 | | - 367 | | + 7 189 | | + 9 837 | | + 166 | | + 10 003 | |
| 2005 | + 5 517 | | - 338 | | - 616 | | + 3 646 | | + 8 208 | | + 807 | | + 9 015 | |
| 2010 | - 7 139 | | - 1 217 | | - 110 | | + 5 107 | | - 3 359 | | - 144 | | - 3 504 | |
| 2013 | - 7 990 | | - 439 | | - 1 116 | | + 5 166 | | - 4 379 | | + 85 | | - 4 293 | |
| 2014 | - 8 612 | | - 12 | | - 404 | | + 4 442 | | - 4 586 | | + 104 | | - 4 482 | |
| Taux de couverture (exportations/importations x 100) | | | | | | | | | | | | | | |
| 1990 | 110 | | 58 | | 63 | | 177 | | 122 | | 77 | | 121 | |
| 2000 | 117 | | 107 | | 86 | | 165 | | 130 | | 117 | | 130 | |
| 2005 | 127 | | 89 | | 81 | | 123 | | 119 | | 205 | | 121 | |
| 2010 | 68 | | 58 | | 95 | | 133 | | 92 | | 88 | | 92 | |
| 2013 | 62 | | 85 | | 67 | | 133 | | 90 | | 107 | | 90 | |
| 2014 | 61 | | 100 | | 86 | | 128 | | 90 | | 109 | | 90 | |

FAB (franco à bord) : valeur transactionnelle de la marchandise y compris les coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.

CAF (coût, assurance, fret) : valeur transactionnelle de la marchandise majorée des coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.

Source : données des Douanes traitées par le CCFA.

PRODUITS DES TAXES SPÉCIFIQUES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

(En millions d'euros)

| | 1980 | 1990 | 2000 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|---------------|---------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA) | 9 078 | 21 335 | 30 630 | 32 324 | 35 360 | 35 608 | 35 891 | 37 103 |
| Les taxes sur les assurances automobiles | 478 | 2 780 | 3 429 | 4 126 | 4 263 | 4 378 | 4 470 | 4 590 |
| Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises) | 157 | 846 | 1 373 | 1 917 | 2 080 | 2 117 | 2 039 | 2 071 |
| 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 | 992 | 927 | 985 | 876 | 827 |
| Les taxes à l'essieu | 59 | 75 | 223 | 168 | 172 | 172 | 171 | 170 |
| Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires | 154 | 317 | 720 | 1 255 | 1 572 | 1 624 | 1 666 | 1 605 |
| Les taxes sur les permis de conduire | 88 | 86 | 4 | - | - | - | - | - |
| Taxes à l'aménagement du territoire | 0 | 0 | 442 | 539 | 542 | 535 | 538 | 571 |
| Redevances domaniales | - | 30 | 132 | 186 | 193 | 198 | 300 | 314 |
| TOTAL | 11 079 | 27 716 | 38 136 | 41 507 | 45 110 | 45 616 | 45 951 | 47 251 |
| TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile | - | - | 15 300 ⁽¹⁾ | - | - | - | - | - |
| Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA) | 610 | 2 592 | 5 330 | 9 700 | 10 106 | 10 190 | 10 609 | 11 027 |
| Dépense Totale Transport par les APU ⁽²⁾ | - | - | - | - | - | 41 400 | - | - |
| dont dépenses pour la route | - | - | - | - | - | 17 800 | - | - |
| Ressources générées par la route au niveau de la dépense courante au profit des APU ⁽²⁾ | - | - | - | - | - | 58 100 | - | - |

(1) Montant pour l'année 1998.

(2) APU : Administrations publiques ; la dépense totale en transport (tous modes) est égale à la dépense courante et à la dépense d'investissement ; le chiffre présenté peut inclure des doubles comptes et il est ainsi un majorant.

Sources : Direction générale des impôts, CCFA, URF, Compte satellite des Transports (SOeS), Commission des Comptes des Transports de la Nation.

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 50 50
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon
69800 Saint-Priest
Tél.: 04 72 96 51 11
Direction des relations extérieures
14, rue Hoche - KUPKA C - 92039 La Défense Cedex
www.renault-trucks.com

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté - 76885 Dieppe cedex
Tél.: 01 76 86 31 50 - Télécopie: 01 76 86 34 00

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

FFC- Constructeurs

Immeuble Le Cardinet
8, rue Bernard-Bufferet - 75017 PARIS
Tél.: 01 44 29 71 00 - Télécopie: 01 42 67 48 21
<http://www.ffcarrosserie.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-Lisle - 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 National des Loueurs de Véhicules en Longue Durée (SNLVLD)

Immeuble DIAPASON
218, avenue Jean-Jaurès - 75934 Paris cedex 19
Tél.: 01 53 68 40 40 - Télécopie: 01 53 68 40 99
www.snvlvd.com

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.org

Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram - 75017 Paris
Tél.: 01 40 54 20 20 - Télécopie: 01 47 66 22 74
www.uimm.fr

Union Routière de France (URF)

9, rue de Berri
75008 Paris
Tél.: 01 44 13 37 17 - Télécopie: 01 44 13 32 98
www.unionroutiere.fr

Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle (UTAC)

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

LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'automobiles (ACEA)

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

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

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

LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

118, bd Haussmann - 75008 Paris
Tél.: 02 43 50 06 30 - Télécopie: 02 43 50 06 31
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 L'AUTOMOBILE EN FRANCE

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

2, rue de Presbourg
75008 Paris
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 Composites
Chemin du Chaffault - ZI du Chaffault
44340 Bouguenais
Tél.: 02 28 44 36 50 - Télécopie: 02 99 34 10 61
www.id4car.org

Institut Français du Pétrole Energies Nouvelles (IFPEN)

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

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

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

LUTB Transport & Mobility Systems

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

Pôle Mov'eo

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

Pôle Véhicule du Futur

Siège social: Étupes
Centre d'affaires Technoland
15, rue Armand-Japy - 25461 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.vehiculedefutur.com

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

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



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

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

www.ccfa.fr



**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE**

— P A R I S —

1-16 OCTOBRE 2016

VIVEZ L'AUTOMOBILE!

PARIS EXPO **PORTE DE VERSAILLES**

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

 #MondialAuto -  mondial.automobile

www.mondial-automobile.com