

6
MILLIONS DE VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
DANS LE MONDE

78%
DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5.2
MILLIARDS D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE ET
DÉVELOPPEMENT DE
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2013

43
MILLIARDS D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

80%

PART DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE VOYAGEURS
EN FRANCE RÉALISÉS PAR LES
VOITURES PARTICULIÈRES

84%

PART DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE MARCHANDISES
EN FRANCE RÉALISÉS
PAR LA ROUTE



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

ANALYSE & STATISTIQUES 2016

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
- 30. Compétitivité
- 32. Filière
- 34. Recherche et développement (*dont La voiture autonome - nouvelles pages*)
- 38. Échanges
- 40. Marchés et parcs
- 46. Transport : voyageurs et marchandises (*dont Nouveaux usages de l'automobile - nouvelles pages*)
- 56. Achats d'automobiles
- 60. Recyclage
- 62. Impact économique et emploi

STATISTIQUES

- 66. Monde
 - 69. Europe
 - 78. France
-
- 92. Les adresses utiles
-
- 94. Le Mondial de l'Automobile *nouvelles pages*

INTERVIEW CHRISTIAN PEUGEOT

nouvelles implantations industrielles. Dans le cas des pays en récession, ils s'adaptent en réduisant la capacité tout en stimulant le recours à des fournisseurs locaux ce qui permet de mieux suivre l'évolution des capacités de paiement des consommateurs locaux.

Parlons de la France, la production a crû de 8 %. Comment cela a-t-il été possible dans le contexte de déficit de compétitivité de l'économie française qui est évoqué depuis de nombreuses années ?

Durant les années 2000, un écart de compétitivité important s'était constitué avec l'Allemagne ; avec d'autres pays européens producteurs d'automobiles, la situation s'était dégradée également. Les mesures gouvernementales (CICE) sont très utiles mais elles doivent être complétées par les accords d'entreprises. Ces actions permettent de combler lentement l'écart de croissance des coûts salariaux avec nos principaux compétiteurs, notamment avec l'Allemagne. Ces dernières années, de nombreux accords ont été signés assurant un plan de charge futur pour les sites français, qui s'orientent toujours vers des productions à plus forte valeur ajoutée (véhicules utilitaires, véhicules électrifiés, véhicules de gammes supérieures, ...). Ces productions servent à approvisionner le marché intérieur, mais aussi les exportations françaises automobiles, qui ont progressé en 2015 de 9 %, à plus de 40 milliards d'euros.

Cela va donc mieux pour la filière automobile ?

Effectivement, le regain d'activité en France bénéficie à la filière automobile, tout comme l'amélioration globale du marché européen qui a tiré la production de l'Europe entière. L'industrie automobile est structurante pour ses fournisseurs et la hausse de son rythme de production entraîne de nombreux secteurs comme la plasturgie, le caoutchouc industriels, la fonderie, les services industriels des métaux, à l'heure où d'autres secteurs sont encore dans des situations difficiles.

L'industrie automobile française investit beaucoup en matière de R&D, comment se situe-t-elle après la crise ?

Dans une industrie concurrentielle, aux côtés de la compétitivité c'est l'innovation qui est la clé de l'avenir ! Malgré la crise, l'industrie automobile française a poursuivi ses efforts d'investissements avec plus de 5 milliards d'euros en moyenne de dépenses de R&D depuis 2009. Cette R&D des constructeurs français est importante en termes d'emplois qualifiés en France car elle se concentre essentiellement sur le sol national.

Des projets comme le véhicule 2 l aux 100 km, le véhicule autonome, et d'autres, symbolisent cette orientation de la filière automobile en phase avec les problématiques actuelles et futures. La moitié de la R&D des constructeurs français d'automobiles est consacré à la réduction de l'empreinte environnementale des véhicules notamment par la baisse des consommations et des émissions de CO₂ au travers du développement des véhicules électrifiés (hybride,

hybride rechargeable ou électrique à 100%). L'électrification des véhicules constitue en effet une technologie clé dans laquelle l'industrie automobile au plan mondial s'engage pour diminuer les émissions de CO₂.

Depuis 1990, l'amélioration de l'efficacité énergétique pour un kilomètre parcouru par une personne en voiture (14%) ou pour le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre (28%) illustre la démarche de progrès qui anime notre industrie. Deux évolutions réglementaires majeures sur le plan des émissions, vont aussi marquer un pas significatif dans l'automobile européenne. Le nouveau cycle d'essais en laboratoire WLTP et les essais en roulage RDE, adoptés au niveau des instances européennes, s'appliqueront dès 2017. Ils permettront d'attester, à l'homologation, d'un haut niveau de performance en usage réel.

Tous ces efforts permettent de fournir, au meilleur coût, une mobilité essentielle aux ménages et aux entreprises.

Enfin, la R&D des constructeurs français est désormais très axée sur le développement du véhicule autonome et connecté. Il s'agit là d'une révolution en marche qui au-delà de la mise en œuvre des technologies qui permettront au véhicule de se guider lui-même nécessite de revoir en profondeur les règles de circulation au plan international. Au travers d'une expérience résolument nouvelle pour les utilisateurs, les enjeux sont multiples : améliorer la sécurité routière, fluidifier le trafic, promouvoir une conduite économe et rendre la mobilité accessible à tous. En outre, la voiture autonome permettra à son utilisateur de transformer son temps de conduite en un temps productif et agréable, en le destinant à des fins professionnelles ou de loisir.

Parlons de mobilité, la voiture a-t-elle moins sa place dans les zones urbaines ?

En 2015, les ménages en France sont toujours aussi équipés (83% des ménages) avec une voiture (48%), deux, (29%) voire plus (5%) ! Ces taux d'équipement sont beaucoup plus élevés en zone péri-urbaine ou en zone rurale qui constituent davantage les zones de pertinence de l'automobile. Néanmoins, la voiture garde une place significative dans les agglomérations. L'automobile peut aussi bénéficier des nouveaux usages permis par les évolutions de la technologie qui permettront d'en améliorer le coût et l'efficacité environnementale du fait de la mutualisation. Les constructeurs s'attachent aussi à produire des nouveaux modèles toujours plus adaptés aux besoins de mobilité des consommateurs ou des entreprises pour les véhicules utilitaires. Cela les conduit aujourd'hui à se placer au premier rang des projets de voiture connectée et de voiture autonome, avec une capacité de synthèse que les nouveaux entrants ne pourront pas facilement challenger. L'avenir, passionnant, est à construire.

**Bonne lecture !
Christian Peugeot**



En 2015 l'économie mondiale est moins dynamique, qu'en est-il pour l'automobile ?

En 2015, le marché mondial a progressé de 1% mais l'industrie automobile globale croît en moyenne de 3% par an depuis 2010. Le dynamisme de l'automobile, à l'échelle de la planète, est toujours présent.

Avec des pays toujours en fort repli comme le Brésil ou la Russie et des pays développés comme les Etats-Unis ou l'Europe en reprise, les situations sont très contrastées ?

Après la crise, la croissance est venue des pays émergents puis quand certains ont commencé à faiblir, ce sont les pays occidentaux qui ont alimenté la hausse des ventes. L'automobile est un bien durable, les fluctuations de marché sont amples et peuvent durer plusieurs années. Ces contrastes importants ont toujours existé et c'est aux constructeurs automobiles de savoir les appréhender.

Justement, comment les constructeurs français y parviennent-ils ?

La production mondiale des constructeurs français a progressé de 6% cette année ; ils ont pu s'appuyer sur leur marché socle, que constitue l'Europe, pour compenser des replis violents au Brésil et en Russie, tout en assurant la poursuite de leur développement en Chine ou en Inde. Pour nos constructeurs, la stratégie est forcément mondiale et passe par une présence plus équilibrée entre les grandes zones, afin en particulier d'être moins en risque lors de cycle négatif du marché européen. En 2015, les constructeurs français ont davantage sollicité leur outil de production européen et notamment en France (+10%). Dans plusieurs pays émergents, ils ont poursuivi leur développement en signant des accords qui déboucheront à l'avenir sur de

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) sur le plan national et international.

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

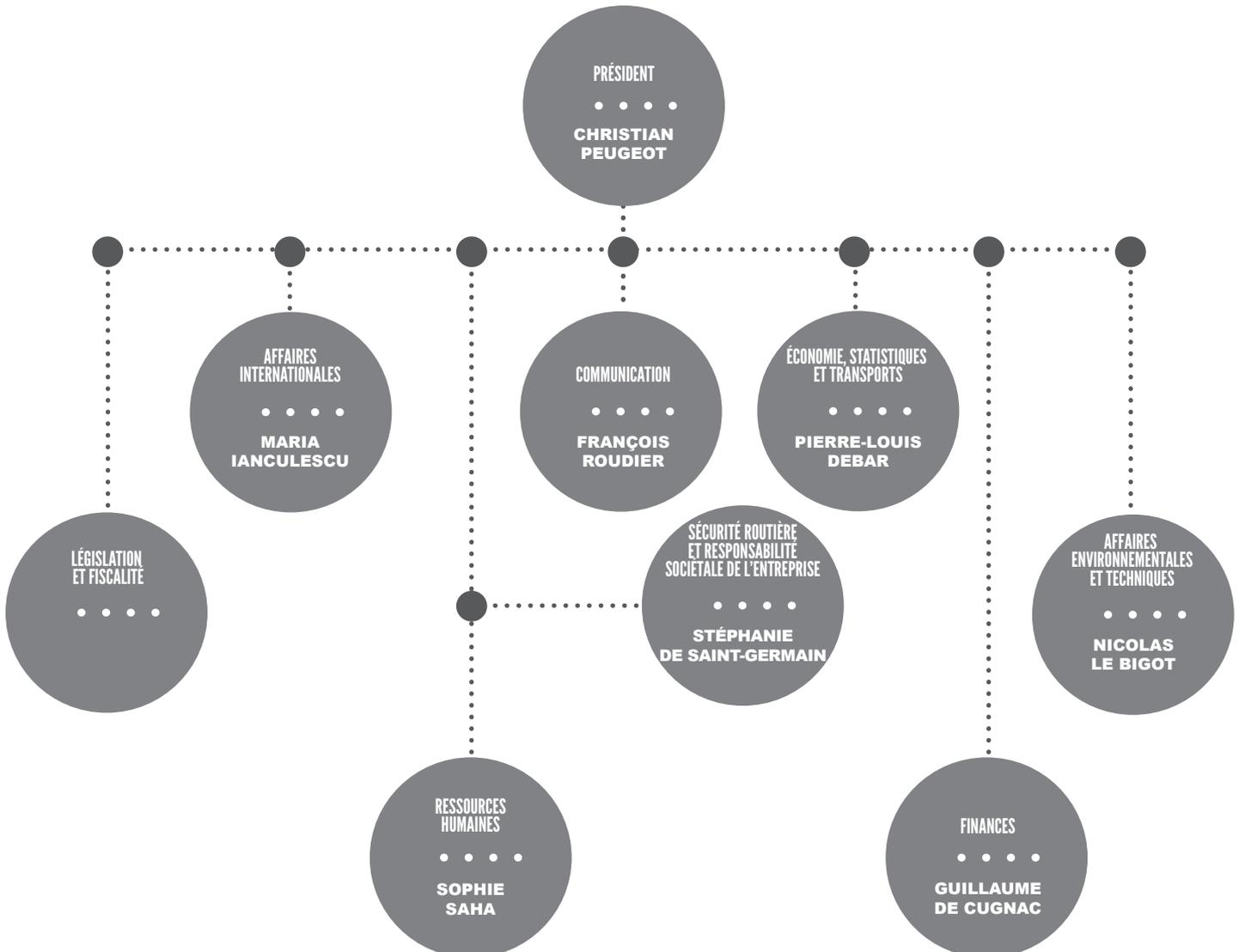
Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services

- FFC, Fédération des Industries Electriques Electroniques et de Communication - FIEEC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Fédération Forge Fonderie, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP, ...). 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 PFA, Filière Automobile et Mobilités, 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, développement des ETI et des PME, etc.) s'est ajouté en 2012 le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA) ayant pour vocation de structurer la recherche et développement.

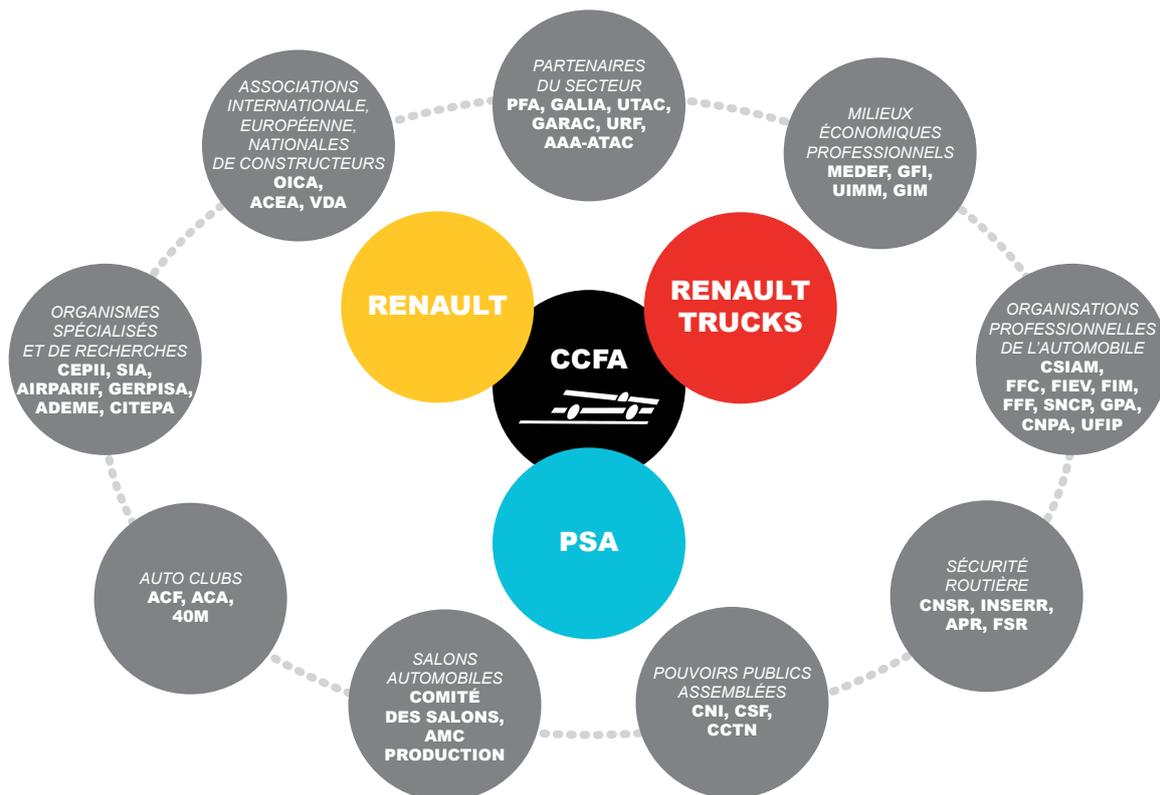
Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

Le Comité des constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles.

Le Comité des constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.



LE 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 : Filière Automobile et Mobilités

GALIA : Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile

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

GARAC : Ecole Nationale des Professions de l'Automobile

URF : Union Routière de France

AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret

► ORGANISMES SPÉCIALISÉS ET DE RECHERCHES

CEPII : Centre d'Etudes 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'Etudes et de Recherches Permanents sur l'Industries et les Salariés de l'Automobile

UNIFAB : Union des Fabricants pour la protection internationale de la propriété intellectuelle

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes 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

► 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

► ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE

CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle

FFC : Fédération Française de la Carrosserie

FIEV : Fédération des Industries d'Equipements 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

► 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

UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL EN CROISSANCE MOINS DYNAMIQUE ET AUX ÉVOLUTIONS LOCALES TRÈS CONTRASTÉES

Les marchés européens, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas depuis 2009, ont poursuivi une reprise permettant aux constructeurs français de retrouver des volumes supplémentaires significatifs. Les principaux débouchés hors d'Europe des groupes français se situent dans les pays émergents qui, à l'exception notamment de la Chine et de l'Inde, connaissent une dégradation depuis fin 2013.

► PRINCIPALES DONNÉES

En milliers	1997	2007	2014	2015	Variation 2015/2014	Variation 2015/2007
Production mondiale des constructeurs français	4 046	6 188	ND	ND	ND	ND
Voitures particulières	3 472	5 301	4 920	5 182	5,3%	-2,2%
Véhicules utilitaires légers	507	830	759	832	9,7%	0,3%
Total véhicules légers	3 979	6 131	5 679	6 014	5,9%	-1,9%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	ND	ND	ND	ND
Production des constructeurs français en France	2 525	2 573	1 503	1 656	10,2%	-35,6%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 180	1 242	5,2%	-42,7%
Véhicules utilitaires légers	258	352	322	415	28,6%	17,7%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 503	1 656	10,2%	-34,2%
Véhicules industriels	30	55	ND	ND	ND	ND
Livraisons hors de France	2 822	4 697	4 534	4 722	4,2%	0,5%
Voitures particulières	2 526	4 110	3 962	4 159	5,0%	1,2%
Véhicules utilitaires légers	276	549	554	542	-2,1%	-1,2%
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 516	4 702	4,1%	0,9%
Véhicules industriels	20	38	17	21	17,9%	-45,3%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	2 761	2 747	-0,5%	30,2%
Voitures particulières	563	1 914	2 495	2 548	2,1%	33,1%
Véhicules utilitaires légers	88	178	255	188	-26,3%	5,6%
Total véhicules légers	651	2 092	2 750	2 736	-0,5%	30,8%
Véhicules industriels	8	18	10	11	11,4%	-37,6%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 211	2 345	6,1%	-10,8%
Voitures particulières	1 713	2 110	1 796	1 917	6,8%	-9,1%
Véhicules utilitaires légers	313	461	372	379	2,0%	-17,8%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 168	2 297	5,9%	-10,7%
Véhicules industriels	39,3	52,5	37,6	41,7	11,1%	-20,6%
Cars et bus	3,1	5,5	5,4	6,7	24,3%	22,5%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	3 300	3 906	3 022	3 274	8,3%	-16,2%
Voitures particulières	2 841	3 181	2 461	2 651	7,7%	-16,7%
Véhicules utilitaires légers	432	690	544	602	10,6%	-12,8%
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 005	3 253	8,3%	-16,0%
Véhicules industriels	27	35	18	21	17,7%	-40,1%

Par rapport au niveau précédant la crise financière et économique de l'année 2008, la production mondiale des constructeurs français a baissé seulement de 3 % en 2015, dans un contexte économique mondial marqué par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents jusqu'en 2013 et la reprise des marchés européens depuis 2014. 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 évolutions dans les pays émergents sont contrastées, avec la poursuite d'une hausse en Chine, mais une chute au Brésil et en Russie depuis 2013. Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de près de 640 000 unités depuis 2007, s'élevant à 2,7 millions de véhicules en 2015. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale (22 véhicules pour 1 000 habitants en Inde, 102 en Chine

contre 569 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. Depuis, les immatriculations en Europe de l'Ouest ont rebondi à 3,3 millions d'unités, soit une hausse de 470 000 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.



**HAUSSE DES IMMATRICULATIONS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN
EUROPE DE L'OUEST DEPUIS 2013**

UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL EN CROISSANCE MOINS DYNAMIQUE ET AUX ÉVOLUTIONS LOCALES TRÈS CONTRASTÉES

	Unités	2014	2015	Variation 2015/2014
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	57,0%	56,0%	-1,1 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	15,5%	15,7%	0,2 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	22,1%	21,9%	-0,2 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	7,6%	7,8%	0,2 point
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (Groupes PSA et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	7,3%	7,6%	0,3 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	3,4%	3,7%	0,3 point
Total	(En pourcentage)	6,3%	6,6%	0,3 point
Commerce extérieure automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	40,7	44,4	+ 9,1%
Importations	(En milliards d'euros)	45,2	50,6	+ 12,1%
Solde	(En milliards d'euros)	-4,5	-6,2	+ 39,1%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	9,5%	9,5%	0,0 point
Importations	(En pourcentage)	9,0%	9,9%	0,9 point
Données mondiales des constructeurs français (Groupes PSA et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	94,7	100,0	- 1,8%
Investissements	(En milliards d'euros)	2,8	3,5	- 21,5%
Effectifs	(En milliers de personnes)	307	302	- 3,8%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	226	224	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires ...)	(En pourcentage)	7%	ND	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 253	2 273	
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	9%	9%	

En France, la circulation routière progresse depuis 2012 à un rythme plus soutenu (+1 % en moyenne), avec une accélération forte en 2015 (+2 %). Une croissance économique plus dynamique et la baisse des prix des carburants en sont des facteurs explicatifs. Les consommateurs prennent des décisions d'arbitrages entre les différents postes de consommation. 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. Les constructeurs doivent, malgré tout, continuer d'intégrer les demandes sociétales (environnement, sécurité, etc.) nécessitant d'importantes dépenses de recherche et développement. Ils proposent donc une offre de produits toujours plus vertueux sur le plan environnemental. En France, les émissions moyennes de CO₂/km des voitures particulières neuves ont ainsi baissé de 38 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 (-28 % depuis 1990).

En 2015, en Europe occidentale, les marchés des

véhicules neufs ont de nouveau progressé grâce, notamment, au dynamisme du marché du Royaume-Uni et à la reprise des marchés italiens et espagnols. Ce dernier point a permis un redressement de la pénétration des constructeurs français 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 2015, contre 80 % en 2006.

En Europe de l'Est, les marchés ont progressé dans les pays membres de l'Union européenne, mais ont 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 : nettes baisses en Indonésie (-14 %) et en Thaïlande (-10 %), rebond en Inde (+8 %) et stabilité en Malaisie. Le marché iranien, où les constructeurs français sont bien implantés, a progressé de 50 % depuis le point bas de 2013, dans un contexte de reprise économique et de réouverture vers l'extérieur. Les débouchés des groupes français, 1,1 million de véhicules en 2015, ont sensiblement progressé en Asie (+7 %).

En Amérique latine, les marchés ont à nouveau chuté et l'impact s'est traduit dans les ventes des constructeurs français. Les variations peuvent être néanmoins différenciées, avec -27 % pour le Brésil et -1 % pour l'Argentine, qui observe toutefois une forte hausse sur le segment des voitures particulières.

Enfin, les débouchés des constructeurs français sont quasi stables en Afrique et atteignent 270 000 véhicules, dans un marché en forte baisse. Sur les marchés du Maghreb, où ils sont présents y compris en terme d'usines de production, l'Algérie (-6 %) a subi une forte chute à l'inverse du Maroc (+8 %).

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, avec ses deux partenaires en Chine, ainsi que Renault en Inde et en Chine).

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2015, la production mondiale de véhicules a progressé de 1,1 % à 90,8 millions, en progression continue après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 950 000 véhicules. La plupart des zones de production connaissent des hausses significatives qui contrastent avec les baisses observées au Japon, dans les pays de l'ASEAN, en Russie et en Amérique du Sud.

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 en 2007 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 (-14 %) et au Japon (-20 %), mais est en progression de 16 % 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 2015, elle a progressé par rapport à 2007 de 128 % en Asie-Océanie (elle a bien plus que doublé en Chine, +176 %), elle a chuté de 18 % en Amérique latine et a augmenté de 27 % dans les nouveaux Etats membres de l'Union européenne.

En milliers	2014	2015	Variation %
Europe	20 473	21 184	3,5
EUROPE OCCIDENTALE	13 527	14 414	6,6
Allemagne	5 908	6 033	2,1
Belgique	517	409	-20,9
Espagne	2 403	2 733	13,7
France	1 821	1 970	8,2
Italie	698	1 014	45,3
Pays-Bas	31	44	41,9
Royaume-Uni	1 599	1 682	5,2
Suède	198	189	-4,5
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5 775	5 411	-6,3
Turquie	1 170	1 359	16,1
Amérique	21 222	20 965	-1,2
ALENA (1)	17 422	17 949	3,0
Amérique du Sud	3 800	3 016	-20,6
Asie-Océanie	47 405	47 782	0,8
ASEAN (2)	3 930	3 788	-3,6
Chine	23 732	24 503	3,2
Corée du Sud	4 525	4 556	0,7
Inde	3 845	4 126	7,3
Japon	9 775	9 278	-5,1
Afrique	720	836	16,2
TOTAL	89 820	90 767	1,1

(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

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

Source : OICA - Estimations CCFA juillet 2016



En Europe occidentale, la production progresse de 7 % en 2015 par rapport à l'année précédente avec des résultats encore très contrastés. Des pays comme l'Espagne (+14 %), l'Italie (+45 %) et la France (+8 %) ont commencé à profiter de la croissance du marché européen, quand d'autres davantage orientés vers l'exportation hors UE, consolident leurs positions (Allemagne : +2 %, Royaume-Uni : +5 %). En Europe de l'Est, le repli de la Russie est particulièrement fort (-27 %).

En Amérique, la production a continué d'augmenter dans la zone ALENA (+3 %) mais elle s'est effondrée en Amérique du Sud (-21 %) pour se retrouver à son plus bas niveau depuis 10 ans (celui de 2006).

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, la production progresse en Inde (+7 %), aux Philippines (+5 %), en Chine (+3 %), en Malaisie (+3 %) et en Thaïlande (+2 %). La croissance est plus faible en Corée du Sud qui est un pays mature (+1 %). Elle baisse en Iran (-10 %) et au Japon (-5 %).



LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2010 et 2015, la production mondiale de véhicules (90,8 millions) s'est accrue de 17 % soit 13 millions d'unités. Depuis 2010, l'industrie automobile au niveau mondial reste globalement dynamique et cela sur la quasi-totalité des zones.

Dans les zones ou pays développés, la production a crû de près de 6,3 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 46,2 millions d'unités (+16 %). Ils ont représenté en 2015 la moitié de la production mondiale, la même proportion qu'en 2010. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a augmenté de 5,8 millions d'unités (+47 %) grâce notamment au Mexique, tandis qu'en Europe occidentale elle a augmenté de 588 000 (+4 %). La production du Japon a

diminué d'environ 350 000 véhicules en 2015 (soit -4 % 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 284 000 unités (+7 %).

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 6,9 millions de véhicules, en s'appuyant sur cinq zones suivantes :

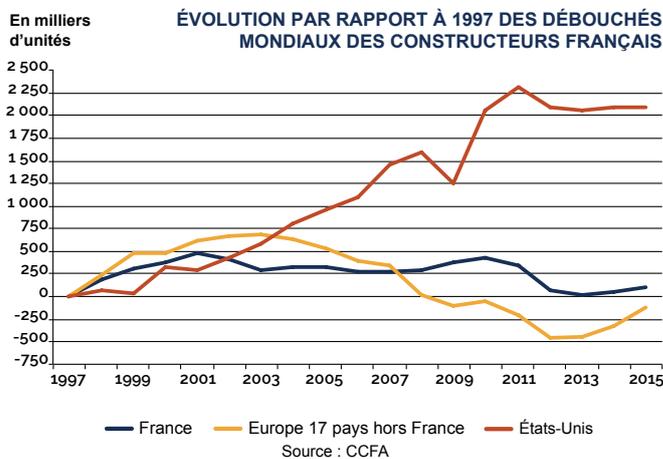
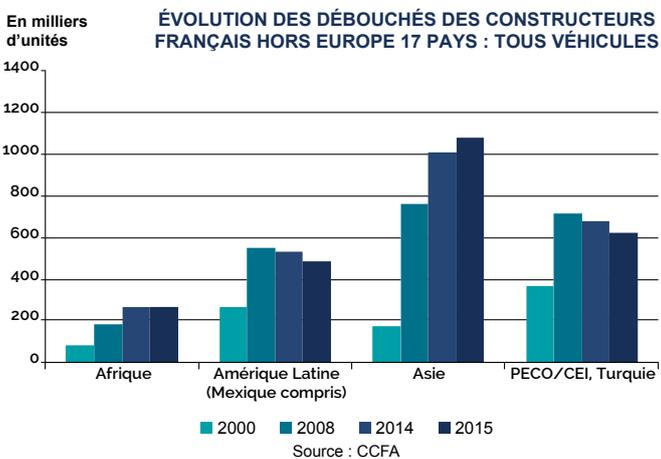
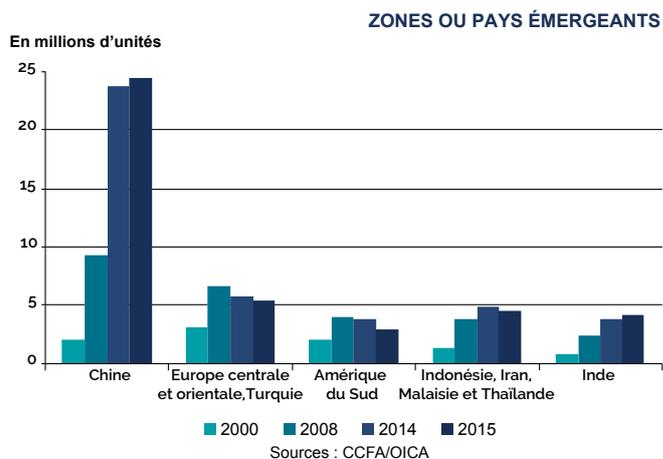
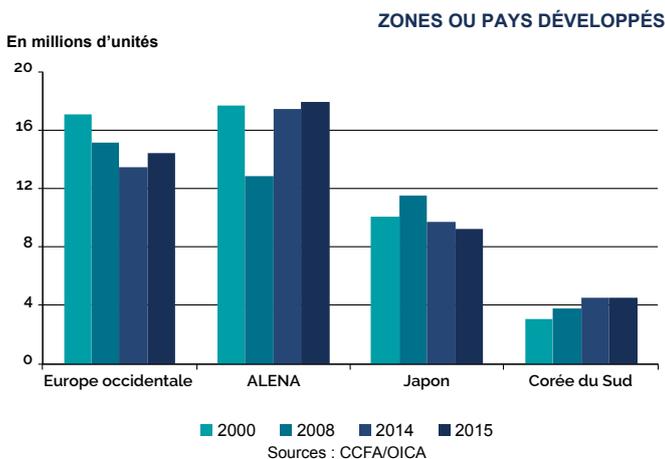
- la Chine (+6,2 millions), qui a représenté 27 % de la production mondiale en 2015, contre 24 % en 2010
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+707 000 et une part de 7 % soit le même niveau qu'en 2010)
- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande

(+1,1 million d'unités et une part de 5 % contre 6 %)

• l'Amérique du Sud (-1,2 million et une part de 3 % contre 6 %)

• l'Inde (+570 000 et une part de 5 % soit un niveau équivalent à celui de 2010).

En Europe centrale et orientale, le dynamisme observé dans les nouveaux Etats membres de l'Union européenne contraste avec le sévère repli de la production en Russie, dont le niveau s'élevait à 1,4 million de véhicules en 2015 (-27 % par rapport à l'année précédente).



1/2

PART RESPECTIVE DES ZONES ET PAYS DÉVELOPPÉS/ÉMERGENTS DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

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 les années suivantes. En 2015, suite au repli d'une partie des marchés émergents, elles ont diminué par rapport à 2010, sauf dans deux régions. Les livraisons ont donc progressé en Afrique (+69 000 unités), dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+5 000 unités). Mais elles ont baissé en Amérique latine, y compris le Mexique (-157 000 unités), et en Asie (-127 000 unités). En Europe, les livraisons vers l'Italie et l'Espagne ont continué à rebondir après la chute due à la crise ; elles se sont rapprochées de

leur niveau de 2010 vers le premier pays et elles ont augmenté de 18 000 unités vers le second.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

Les 14 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA et Renault, ont représenté environ 80 % de la production mondiale. Ils ont produit chacun plus de deux millions de véhicules.

En 2015, les constructeurs français ont profité en terme de volume de la reprise du marché européen ; ils ont occupé respectivement le dixième et onzième rang mondial. La production

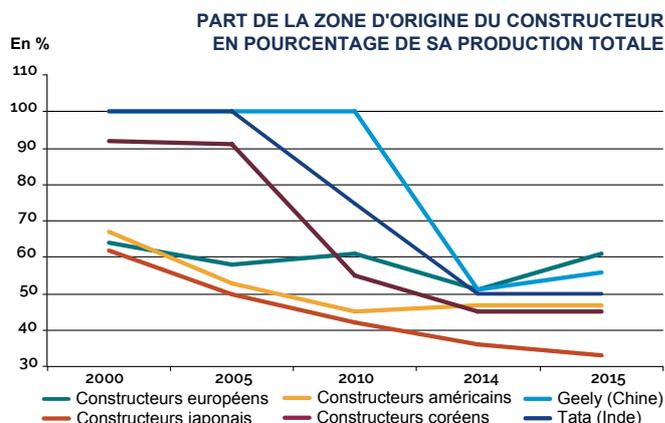
des constructeurs français a représenté 6,6 % de la production mondiale, niveau bien inférieur au record de 9,8 % atteint en 2001.

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,

produisaient entre 60 et 70 % dans leur zone en 2000 contre une fourchette de 30 à 60 % en 2015. Les constructeurs japonais étaient le plus internationalisés (ils n'ont réalisé que 33 % de leur production au Japon), suivis des constructeurs coréens (45 % en Corée). Même un constructeur d'un pays émergent, Tata, n'a réalisé que 50 % de sa production dans son pays d'origine.

(EN MILLIERS)

Rang	GROUPE	Année 2014	Année 2015	Variation (%)
1	TOYOTA	10 475	10 270	-2,0
2	VOLKSWAGEN	10 093	10 053	-0,4
3	G.M.	9 611	9 476	-1,4
4	HYUNDAI	8 003	7 988	-0,2
5	FORD	5 998	6 396	6,6
6	NISSAN	5 098	5 070	-0,6
7	FIAT	4 866	4 865	0,0
8	HONDA	4 514	4 526	0,3
9	SUZUKI	3 017	3 047	1,0
10	RENAULT	2 762	3 033	9,8
11	PSA	2 917	2 982	2,2
12	DAIMLER AG	2 502	2 670	6,7
13	B.M.W.	2 166	2 280	5,3
14	SAIC	2 088	2 261	8,3
15	MAZDA	1 328	1 688	27,1
16	CHANGAN	1 447	1 540	6,4
17	MITSUBISHI	1 262	1 241	-1,7
18	DONGFENG MOTOR	1 302	1 209	-7,1
19	BAIC	1 116	1 170	4,8
20	TATA	962	1 009	5,0
21	GEELY	849	1 000	17,8
22	FUJI	889	942	5,9
23	GREAT WALL	731	870	19,0
24	ISUZU	538	694	29,1
25	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	468	584	24,9
26	BRILLIANCE	520	562	8,1
27	CHERY	468	526	12,3
28	IRAN KHODRO	587	509	-13,2
29	FAW	624	497	-20,4
30	BYD	434	447	3,0
31	MAHINDRA	413	422	2,3
32	SAIPA	402	369	-8,3
33	AVTOVAZ	393	308	-21,6
36	VOLVO - MACK- RENAULT TRUCKS - UD TRUCKS	233	237	1,7



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, CCFA

Dans un contexte de croissance moins dynamique, la production mondiale a néanmoins augmenté de 1,1 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Toyota, installé à la première place depuis 2006, a vu sa production baisser (-2,0 %). Celle de GM a légèrement diminué (-0,2 %) alors que celle de Ford a progressé (+6,6 %). Le groupe Volkswagen (-0,4 %), très présent dans les pays émergents, a gardé la deuxième place en 2015.

Chez les constructeurs asiatiques, les situations sont contrastées, mais Hyundai-Kia (-1,4 % / 4^e position), Nissan (-0,6 % / 6^e position), Honda (+0,3% / 8^e position) et Suzuki-Maruti (+1,0% / 9^e position), ont conservé leur rang.

Les groupes européens ont accru leurs productions : les généralistes PSA (+2,2 %), Renault (+9,8 %), ainsi que les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures, B.M.W. (+6,7 %), Daimler (+8,3 %). La production de Fiat reste stable.

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde, Russie) ont aussi des rythmes de croissance très contrastés. La production de SAIC, qui est le premier groupe chinois, a augmenté (+5,3 %), ainsi que celle de Tata (+5 %) ; tandis que la production du groupe Dongfeng Motor (-7,1 %) a diminué sensiblement et celle d'AvtoVAZ significativement (-22 %).

7%

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE D'AUTOMOBILES EN 2015

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

L'Union européenne (désormais 28 pays) est redevenue la première zone productrice au monde grâce à la nette croissance du marché intérieur et à des exportations dynamiques (34 % de la production).

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production a continué d'augmenter, se situant à 250 000 véhicules au dessus 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 49 % 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 million de véhicules) comme les exportations (0,7 million d'unités), qui ont fortement diminué en 2015 (-20 %), représentent chacun moins de 5 % de sa production.

	Union Européenne (1)		Etats-Unis, Canada et Mexique (3)		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
1980	10 166	69	7 196	101	7 038	84
1990	12 726	86	7 150	101	9 753	117
2000	14 779	100	7 092	100	8 359	100
2010	15 260	103	5 084	72	8 310	99
2015	16 342	111	7 020	99	7 831	94
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%
2015	2 511	15%	2 488	35%	285	4%
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%
2015	5 641	35%	1 415	20%	3 970	51%
VÉHICULES UTILITAIRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
1980	1 600	69	2 138	25	4 005	225
1990	1 598	69	4 553	53	3 539	199
2000	2 327	100	8 669	100	1 782	100
2010	1 819	78	7 089	82	1 319	74
2015	1 929	83	10 929	126	1 448	81
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%
2015	366	19%	2 162	20%	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%
2015	481	25%	283	3%	608	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 intra-communautaires ne sont pas pris en compte.

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

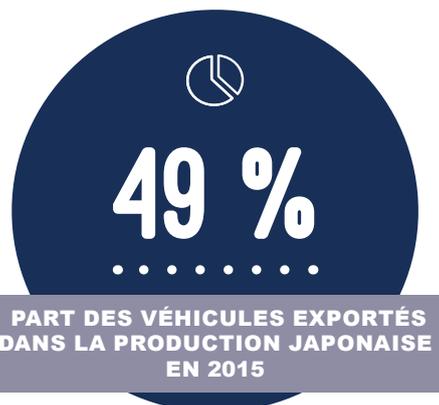
Sources : Eurostat, CCFCA depuis 1991

Depuis 2000, 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 11 % (contre +16 % en 2007) et les échanges, déjà importants, ont plus que doublé.

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, depuis 2009, la production a dépassé de 14 % son niveau de 2000. Les importations, déjà très significatives en 2000 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, ont dépassé celles de 2000 de 48 %. 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 augmenté de seulement 4 % en raison de la baisse du marché intérieur et de la faible hausse de celui des exportations. Ces dernières s'étaient sensiblement accrues en lien avec la dépréciation du yen et elles dépassaient en 2008 de 51 % le niveau de 2000 ; en 2015, elles en étaient supérieures uniquement de 3 %, en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.



LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2015, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+1,4 % à 89,6 millions de véhicules), établissant ainsi un nouveau record pour la sixième année consécutive. Les marchés ont progressé à l'exception de ceux de l'Europe centrale et orientale, de l'Amérique du Sud, de la zone de l'Association des Nations de l'Asie du Sud Est (ASEAN) et de l'Afrique.

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, Etats-Unis, Japon, Allemagne, Inde) ont représenté 61 % des ventes mondiales. En 2005, la Chine et l'Inde étaient respectivement à la troisième et douzième place du classement. En 2015, les ventes en Chine équivalaient presque à celles de l'ensemble de l'Amérique et étaient supérieures à celles de l'Europe et à celles de l'Asie (hors Chine).

En ce qui concerne les principales zones industrialisées, où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, leur part dans les marchés mondiaux s'est élevée à 48 % en 2015 contre 69 % en 2005.

Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont généralement orientées à la baisse par rapport à des niveaux élevés. Depuis 2012, les ventes en Russie et au Brésil ont respectivement chuté de 53 % et 32 %. Le marché algérien a perdu près de 30 % par rapport à son point haut de 2013.

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2014		2015		2014		2015		2014	2015	2015/2014
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
Europe	16 154	24,7	16 412	24,9	2 433	10,6	2 621	11,0	18 588	19 033	+2,4
Europe 17 pays	12 139	18,6	13 247	20,1	1 763	7,7	1 960	8,2	13 903	15 208	+9,4
Europe centrale et orientale	4 006	6,1	3 151	4,8	669	2,9	658	2,8	4 674	3 809	-18,5
Amérique	13 465	20,6	12 617	19,2	12 011	52,2	13 026	54,7	25 476	25 643	+0,7
ALENA (1)	9 195	14,1	9 130	13,9	10 715	46,5	12 039	50,5	19 910	21 169	+6,3
États-Unis	7 689	11,8	7 525	11,4	9 154	39,8	10 310	43,3	16 843	17 836	+5,9
Amérique du Sud	4 270	6,5	3 487	5,3	1 296	5,6	987	4,1	5 565	4 474	-19,6
Asie-Océanie	34 449	52,7	35 596	54,1	8 108	35,2	7 750	32,5	42 557	43 346	+1,9
Chine	19 708	30,2	21 146	32,1	3 791	16,5	3 451	14,5	23 499	24 598	+4,7
Corée du Sud	1 360	2,1	1 534	2,3	302	1,3	300	1,3	1 662	1 834	+10,3
Japon	4 700	7,2	4 216	6,4	863	3,7	831	3,5	5 563	5 047	-9,3
ASEAN (2)	2 056	3,1	1 968	3,0	1 147	5,0	1 141	4,8	3 202	3 110	-2,9
Autres Asie-Océanie	6 626	10,1	6 731	10,2	2 004	8,7	2 026	8,5	8 631	8 758	+1,5
Afrique	1 273	1,9	1 159	1,8	476	2,1	425	1,8	1 749	1 584	-9,4
TOTAL	65 341	100,0	65 784	100,0	23 028	100,0	23 821	100,0	88 369	89 606	+1,4
Variation 2015/2014	0,7%				3,4%				1,4%		

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

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

Source : OICA.

Aux Etats-Unis, le marché a poursuivi sa progression après le point bas de 2010, pour s'élever à près de 18 millions de véhicules. Ils établissent ainsi un nouveau record historique de ventes. Dans cette même zone de l'ALENA, le marché mexicain a progressé de 18 % à 1,4 million d'unités.

En Europe occidentale, le marché poursuit le rebond observé l'année dernière, après six années de baisse, pour s'établir à 15,2 millions de véhicules, soit son niveau de 2009, contre 17,3 millions en 2007. Les variations par pays ont été disparates, de -5 % au Luxembourg à +48 % en Islande et +31 % en Irlande en passant par +5 % en Allemagne et +8 % au Royaume-Uni. Les marchés espagnols et italiens qui avaient été durement frappés par la crise ont respectivement progressé de 55 % et 21 % depuis 2013.

En Europe centrale et orientale, l'arrêt de la vive croissance, observée jusqu'en 2012, est confirmé (-19 %). L'évolution est néanmoins contrastée. Les marchés des nouveaux Etats membres de l'Union Européenne progressent (+14 %). En revanche, les marchés russe (-45 %), et ukrainien (-51 %) s'effondrent.

La Chine, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, a vu son marché croître de 5 % à 24,6 millions de véhicules. Devenu en 2009 le premier marché, la Chine reste le moteur de la croissance mondiale.

Au Japon, les ventes, après trois années de croissance, diminuent (-9 %). Les immatriculations en Corée du Sud continuent d'augmenter depuis 2012 (+10 % à 1,8 million de véhicules).

Dans la zone Asie-Océanie hors Chine - Japon - Corée du Sud, le marché stagne à 11,9 millions de véhicules. Les évolutions ont été très contrastées : en hausse de 56 % au Pakistan, mais en baisse de 14% en Indonésie et de 10 % en Thaïlande.

En Amérique du Sud, le marché accélère sa chute (-20 %) à l'image du premier marché continental (Brésil, -27 %).

En Afrique, l'Algérie (-26 %) n'a pas été concernée par la solidité de la croissance au Maroc (+8 %).

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2014, 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 4 % par rapport à l'année précédente. Le taux moyen de croissance depuis 2011 est de 4 % soit un rythme plus dynamique qu'avant la crise.

Les parcs sont quasi stables dans les marchés matures des pays développés (hausse généralement comprises entre 0 et 1 %). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents.

Le parc des Etats-Unis est le plus important au monde avec près de 260 millions de véhicules, devant ceux de la Chine et du Japon (respectivement 142 et 77 millions d'unités). La France occupe la huitième place mondiale (38 millions d'unités) derrière le Brésil.

La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 178 véhicules pour 1000 habitants (+24 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 41 véhicules en Afrique à 661 dans la zone ALENA (Etats-Unis, Canada, Mexique) en passant par 79 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 176 en Amérique du Sud et à plus de 500 pour l'Union Européenne, le Japon/Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble est légèrement supérieure à 460.

L'Afrique du Nord (Algérie, Egypte, Libye, Maroc et Tunisie), qui est proche de l'Europe, a bénéficié d'une forte croissance du parc avec un rythme moyen de 6 % par an depuis 2005. Ce dernier est ainsi passé de 10,5 à 17,7 millions d'unités.



	Total		Variation
	2013	2014	2014/2013
	milliers	milliers	%
Europe	374 943	382 183	+1,9
Europe occidentale	245 329	247 457	+0,9
Europe centrale et orientale	129 613	134 727	+3,9
Amérique	392 482	403 742	+2,9
ALENA (1)	309 919	316 630	+2,2
États-Unis	252 715	258 027	+2,1
Amérique du Sud	82 563	87 112	+5,5
Asie-Océanie	379 984	407 886	+7,3
Chine	126 701	142 430	+12,4
Corée du Sud	19 401	20 118	+3,7
Japon	76 619	77 188	+0,7
ASEAN (2)	157 263	168 149	+6,9
Autres Asie-Océanie	8 631	8 758	+1,5
Afrique	40 653	42 508	+4,6
TOTAL	1 188 062	1 236 319	+4,1

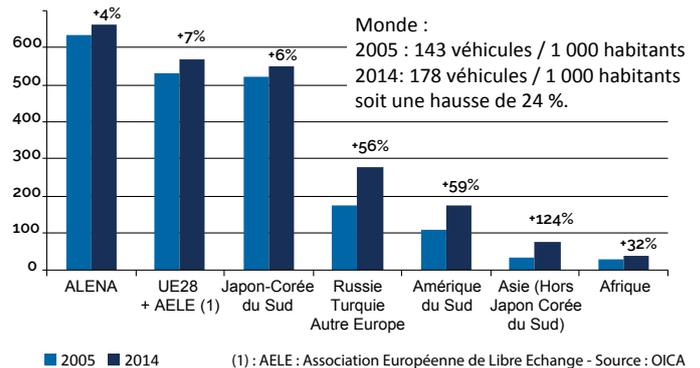
(1) ALENA : Canada, Etats-Unis et Mexique.

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

Source : OICA.



Nombre de voitures et de véhicules pour 1 000 habitants



En 2014, les zones matures représentaient plus de 50 % du parc mondial et 15 % de la population mondiale. Elles ont perdu environ 15 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 157 pour l'Albanie à 860 en Islande, en passant par 264 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 60 millions d'unités par rapport à 2005, dont 75 % hors Europe de l'Ouest (+19 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 Etats-Unis où il s'établit à 808. En revanche, l'Amérique du Sud est une zone émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2014. Sa densité s'est établie à 176. Le nombre de véhicules en Amérique a progressé de 76 millions d'unités depuis 2005, à parts presque égales entre l'ALENA et l'Amérique du Sud. Les trois pays ayant eu la plus forte progression en nombre de véhicules sont les Etats-Unis, le Brésil et le Mexique, avec respectivement 20, 19 et 14 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 607 et 406. En revanche des pays

émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible : 22 en Inde, 83 en Indonésie et 102 en Chine. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse du parc provient de l'Asie - hors Japon et Corée du Sud. La Chine (111 millions d'unités supplémentaires) se situe loin devant l'Inde (+18 millions) et l'Indonésie (+12 millions).

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2014, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 4 %, en s'élevant à 1 395 milliards de dollars, dépassant de 13 % le niveau de l'année 2008.

Entre 2005 et 2014, 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 62 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 124 et celui de l'Union européenne de 80 à 188. Malgré un niveau de marché automobile pas encore au plus haut par rapport à 2005, le déficit des États-Unis s'est encore accru (-136 milliards de dollars).

A l'inverse, le solde de +9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 10 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA.

Le Mexique a observé un excédent de 49 milliards de dollars contre 2 en 2007. L'excédent de 7 milliards de dollars a également laissé la place à un déficit de 10 milliards au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 43 milliards de dollars.

L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à plus de 6 milliards de dollars suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à près de 12.

En ne tenant pas compte des échanges intra-zone, les importations de l'Union européenne ont, pour la deuxième fois, été dépassées par celles de la Chine (67 vs 93 milliards de dollars en 2014). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées pour la deuxième fois consécutive au-dessus de 170 milliards de dollars. Les autres grands pays

importateurs de produits automobiles en 2014 ont été la Russie (33 milliards de dollars), l'Australie (25 milliards de dollars) et l'Arabie Saoudite (23 milliards de dollars).



MONTANT DES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

► EXPORTATIONS (FAB) / IMPORTATIONS (CAF) VERS ET À PARTIR DES GRANDS PÔLES (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

Zones	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord (1)			Union eur. (2)			Japon			Autres pays (4)			
	Pays	exp.	imp.	solde	exp.	imp.	solde	exp.	imp.	solde	exp.	imp.	solde	exp.	imp.	solde
États-unis																
2010	99,7	189,8	-90,0	60,2	91,7	-31,5	9,7	33,6	-23,9	1,2	42,9	-41,7	28,6	21,5	7,1	
2013	134,7	260,1	-125,3	77,8	nd	nd	11,6	nd	nd	1,4	nd	nd	43,9	nd	nd	
2014	138,1	274,4	-136,4	78,3	nd	nd	13,3	nd	nd	1,4	nd	nd	45,1	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	
2013	59,9	71,6	-11,7	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2014	61,0	70,6	-9,5	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
Union eur. (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	
2013	655,8	467,7	188,1	62,9	nd	nd	403,5	nd	nd	11,0	nd	nd	178,3	nd	nd	
2014	695,3	506,9	188,4	67,9	nd	nd	440,3	nd	nd	10,9	nd	nd	176,1	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	
2013	151,8	20,5	131,4	57,4	nd	nd	13,9	nd	nd				80,6	nd	nd	
2014	145,1	21,3	123,8	53,2	nd	nd	15,0	nd	nd				77,0	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	
2013	74,5	10,8	63,7	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2014	75,4	13,3	62,1	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	
2013	46,0	78,0	-32,1	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2014	50,9	93,5	-42,6	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	
2013	14,4	23,5	-9,1	1,5	nd	nd	0,4	nd	nd	0,0	nd	nd	12,5	nd	nd	
2014	10,0	20,3	-10,3	1,2	nd	nd	0,3	nd	nd	0,0	nd	nd	8,5	nd	nd	

► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (3)

	Allemagne			France			Espagne			Italie			Royaume-Uni		
2010	195,7	79,3	116,4	54,1	58,7	-4,7	47,5	31,4	16,1	29,1	39,7	-10,6	30,9	45,5	-14,6
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
2014	256,2	104,7	151,5	54,0	60,7	-6,7	56,9	40,5	16,4	36,1	33,7	2,4	45,0	64,9	-19,9

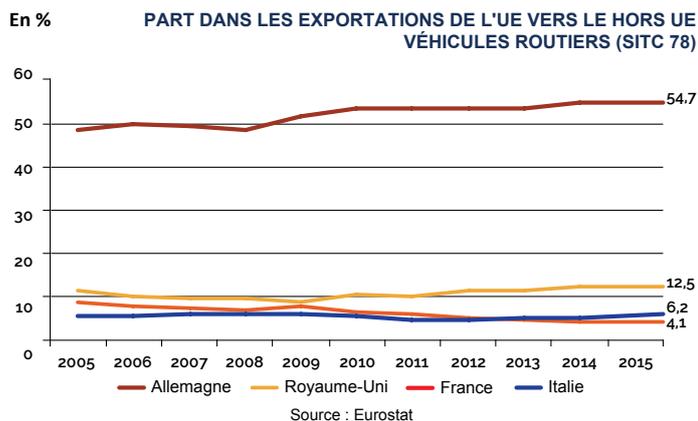
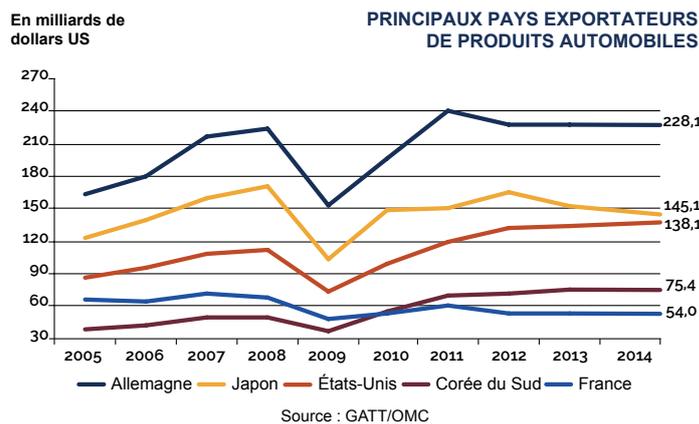
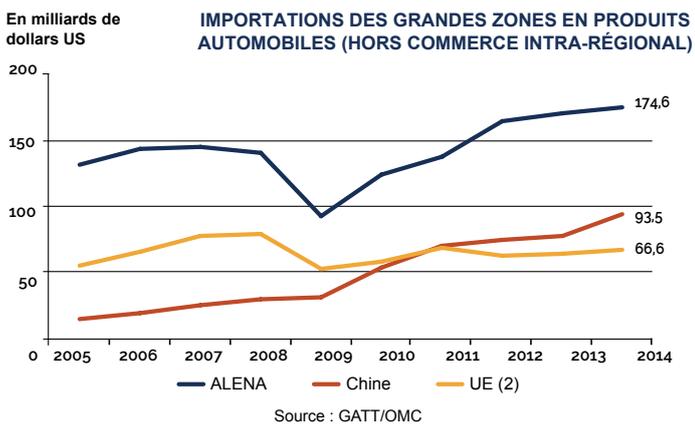
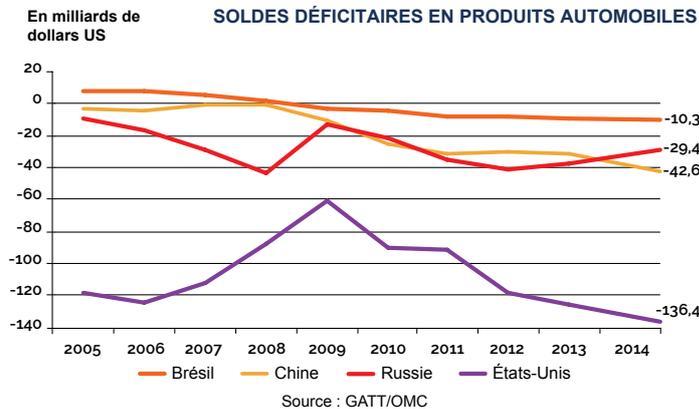
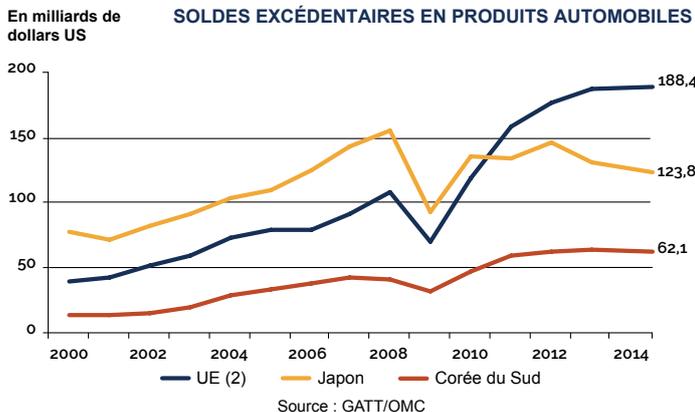
(1) A partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord, constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique.

(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 et 28 à partir de 2014.

(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



4%

PART DE LA FRANCE DANS LES ÉCHANGES MONDIAUX EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

En 2014, 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 2014 a été marquée par une stabilité de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a baissé de 8 %.

Face à des niveaux de marché en hausse en ALENA et en Union européenne, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial s'est stabilisée à 60 % en 2014 après quelques années de baisse (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 29 % pour l'Asie-Océanie.

En 2014, l'Allemagne, avec 256 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 18 %.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 145 milliards de dollars, dont 53 vers l'Amérique du Nord (soit 37 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au

début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2014 à 13,7 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 15,0 milliards de dollars à destination de l'UE-28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 695 milliards de dollars, dont 63 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 47 milliards d'euros. Elles ont atteint 16 milliards de dollars vers la Russie, 20 milliards vers l'Afrique et 15 milliards vers le Moyen-Orient.

En se basant 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 2015), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (environ 5 % pour chacun de ces trois pays). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) s'est élevée à 7 %.

La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 54 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 274 milliards de dollars ; suite à la forte croissance de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 136 milliards de dollars, soit un niveau supérieur aux 120 milliards observés entre 2004 et 2006.

Les importations chinoises ont nettement progressé en 2014 (+20 % à 93 milliards de dollars). Depuis 2005, elles se sont accrues de 23 % 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 Emirats Arabes Unis. Elles progressent respectivement, en moyenne annuelle, de 13 %, 10 % et 9 %.

Le niveau bas du marché intérieur italien a impliqué une baisse des importations, le solde automobile est ainsi à nouveau positif.

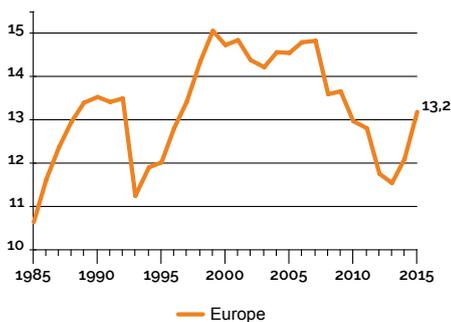
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

Le marché de l'Europe de l'Ouest (12,1 millions de voitures neuves soit 90 % du marché européen) a accéléré sa progression en 2015 (+8,9 % contre 4,8 % en 2014). Sur deux ans, le marché a crû de 1,4 million d'unités. Cette hausse permet de combler partiellement la chute des années de crise (-3,3 millions de voitures entre 2007 et 2013). Le niveau actuel est en repli de 11 % par rapport à celui observé en 2007.

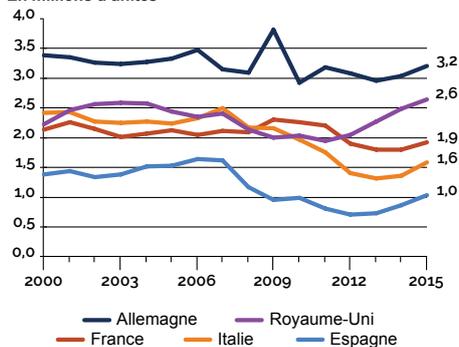
L'ensemble des pays ouest-européens ont observé une hausse de leurs marchés en 2015. L'importance des progressions était néanmoins contrastée selon les zones géographiques. Le niveau du Royaume-Uni était très élevé alors que ceux du Danemark et de la Suède atteignaient un niveau record. Les marchés allemands et français ont augmenté mais demeuraient légèrement inférieurs à leur tendance de long terme.

Les pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce) ont eu une forte reprise en 2015 (+18 %) après une première hausse (+11 %) l'année précédente. Ces marchés étaient toutefois inférieurs de 38 % à leur niveau de 2007.

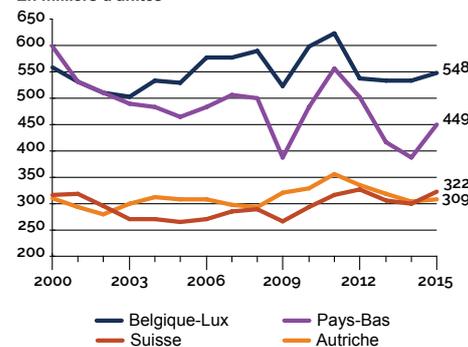
En millions d'unités



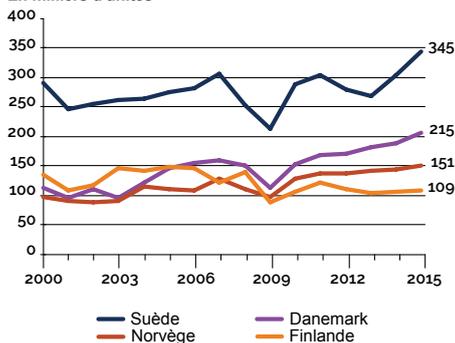
En millions d'unités



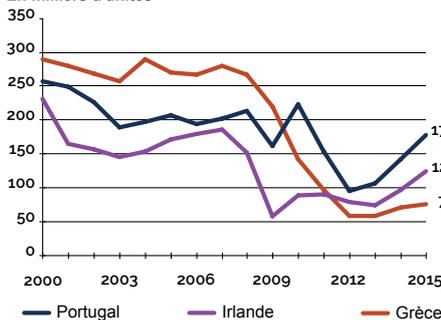
En milliers d'unités



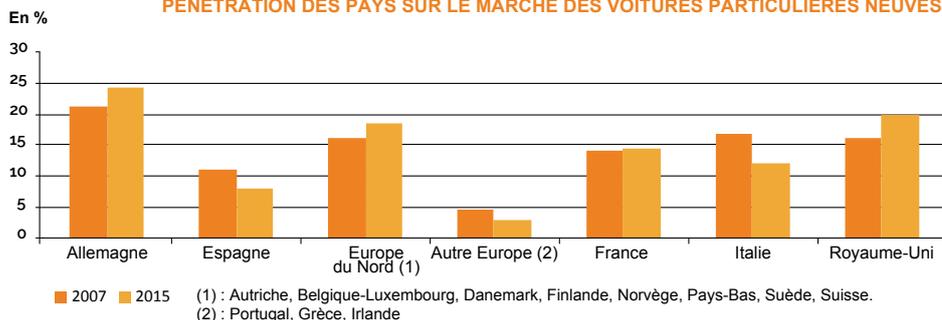
En milliers d'unités



En milliers d'unités



PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



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, soit -16 % à 2,2 millions d'unités, et à partir de la fin 2008.

Cette dernière a impliqué une chute de 22 % entre 2007 et 2013 soit 3,3 millions d'unités avec un impact contrasté selon la zone géographique. L'Europe du Nord (cf. définition du graphe ci-dessus en ajoutant l'Allemagne et le Royaume-Uni) a subi une baisse de 5 % pendant la crise contre + de 50 % pour l'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce).



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

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2015, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a diminué de 0,2 point, après le rebond de l'année précédente, pour s'établir à 20 %. Dans un contexte très concurrentiel, la situation demeure encore fragile sur les marchés français et d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal, Grèce), où ils sont très présents. De plus, ces pays méditerranéens, qui ne représentaient plus que le cinquième du

marché contre le tiers avant la crise, continuent de peser fortement.

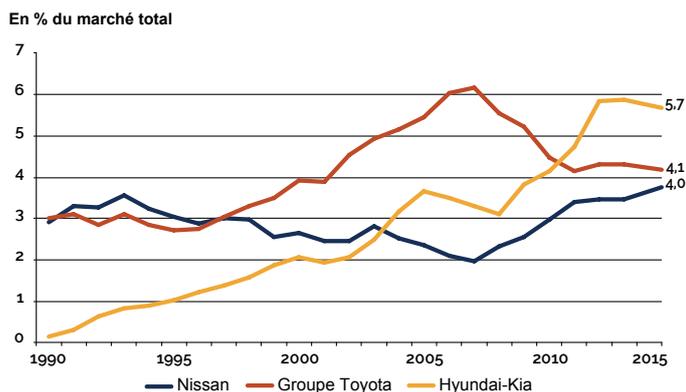
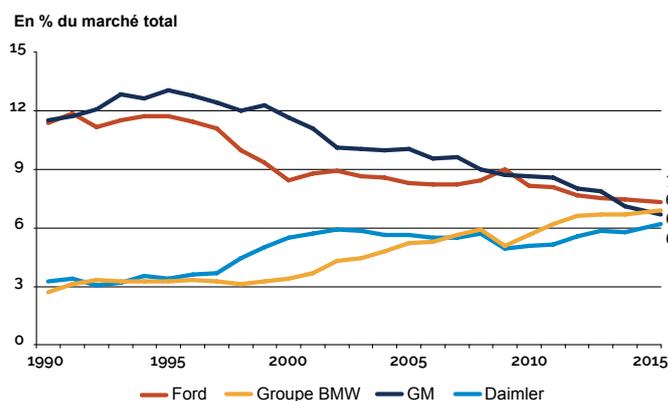
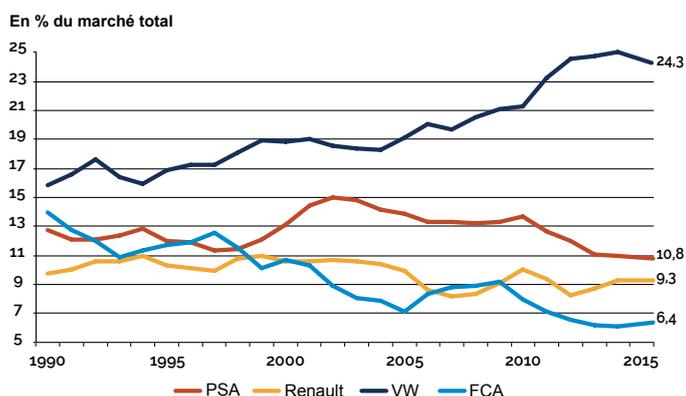
Les constructeurs français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur les marques Renault (7 % de part de marché) et Dacia (2 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5% du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais

trois marques : Peugeot (6 %), Citroën (4 %) et depuis 2009 DS (1 %).

Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules, ont chacun détenu environ 6 % du marché ou plus.

La part de marché du constructeur Volkswagen est en baisse pour la première fois depuis 2007.

► PÉNÉTRATION DES GROUPE (01) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2016
Lire en page 70 pour les définitions des groupes.



Depuis 1999, le groupe Volkswagen (VW), avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions et largement dépassé le seuil des 20 % de parts de marché. Mais, en 2015, cette dernière a diminué de 0,8 point à 24 %.

La pénétration des groupes français Renault et PSA (20 % au total) a légèrement diminué et demeure ainsi 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 2015. La part de la marque Dacia progresse et celle de DS émerge.

La pénétration du groupe General Motors (GM), désormais sans la marque Chevrolet qui n'est plus distribuée en Europe, a été de 6,7 %, soit un repli de 0,5 point. En 2015, la part de marché de Ford s'est élevée à 7,3 %. Au milieu des années 1990, la pénétration de ces deux groupes américains était à environ 12 % chacun.

Le groupe Fiat inclut désormais les marques du groupe

Chrysler. Sa pénétration était en hausse à 6,4 % contre près de 13 % en 1997 et 15 % en 1989. En 2015, la part de marché de la marque Fiat s'élevait à 4,8 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, mènent une stratégie d'élargissement de leur gamme et ont atteint des parts de marché records en 2015. Daimler (Mercedes et Smart) a consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, à 6,2 %. BMW, y compris la marque Mini, a également poursuivi son affermissement (6,9 %).

La pénétration du groupe Toyota, en hausse continue de 1995 (3 %) à 2007 (6 %), a chuté d'un tiers en quatre ans, avant de se stabiliser par la suite autour de 4 %.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, avait fortement progressé pendant la crise (+3 points). Sa part de marché s'est élevée à 5,7 % en 2015.



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

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2015



47 & 81

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

Les constructeurs français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant une cinquantaine de modèles 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). Ils ont également renouvelé leur offre sur les gammes inférieures (C1, 108, 208, Clio, Sandero) et supérieures (Trafic, Espace, Talisman) tout en restylant les modèles existants (C4, DS4, 208).



Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
GROUPE PSA	CITROËN	C-Zéro, C1, C3, C4-Cactus, Nemo, Berlingo, E-Mehari	C4, C4 Air Cross, Jumpy, SpaceTourer, Jumper	C5	
	DS	DS3	DS4	DS5	
GROUPE RENAULT	PEUGEOT	i0n, 108, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508	
	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Talisman
BMW	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
	BMW	i3	Série 1, Série 2	Série 4, X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X4, X5, X6, Z4, I8
DAIMLER	MINI	Mini			
	MERCEDES	Citan	Classes A, B, CLA, Vito	GLA, Viano	Classes C, E, S, CL, GL, SL, CLS, CLK, SLK, GLC, GLK, ML
FIAT	SMART	Fortwo, Forfour			
	ALFA ROMEO	Mito	Guiletta		4C
	FIAT	Panda, 500, Punto, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Scudo, Ducato	Freemont	
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
FORD EUROPE	LANCIA	Ypsilon	Delta		Thema, Voyager
	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	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, HR-V, Insight	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster,	IX 35, I40, Santa Fe, Tucson	Genesis
MAZDA	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cee'd, Carens	Optima, Sportage	Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5, CX-5	6	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV	Lancer, Spacestar, ASX	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	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, Celrio, Splash, Swift, SX4, Jimny, Vitara		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				XE, XF, XJ, XK, F-TYPE
	LAND ROVER			Freelander, RR Evoque	Discovery, Range Rover
TOYOTA	LEXUS		CT 200 H		GS, IS, LS, RX, NX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S	Verso, Auris, Corolla	Avensis, Prius, RAV4	GT86, Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1, S1	A3, S3	A4, A5, TT, Q3	A6, A7, A8, Q5, Q7
	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

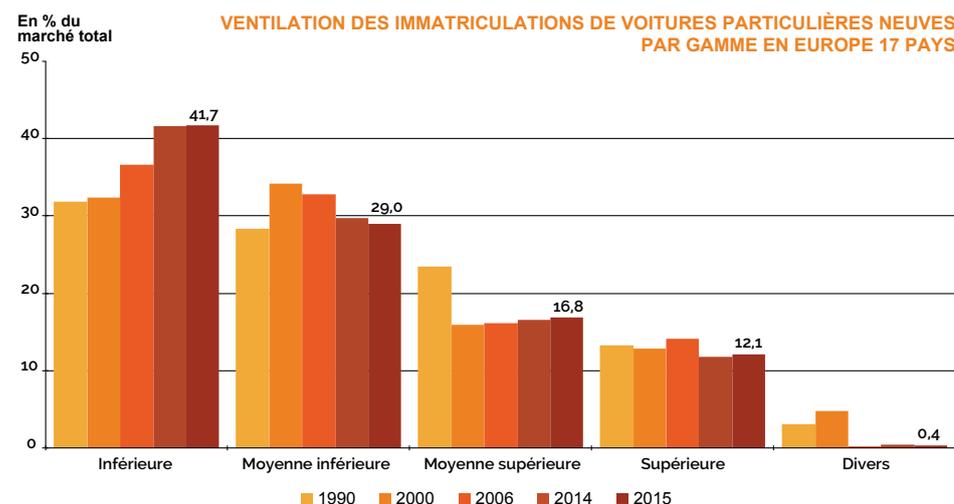
LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2015, cinq sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

► LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2015 (EN POURCENTAGE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR PAYS)

	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Monospaces	Autres
Allemagne	29	34	19	17	1	40	19	1	2	14	24
Autriche	35	33	20	13	0	38	16	1	1	18	27
Belgique	37	30	18	14	0	43	15	1	1	17	24
Danemark	54	27	12	7	0	63	16	0	0	7	13
Espagne	39	36	18	7	0	55	6	1	0	11	27
Finlande	23	32	30	15	1	44	28	0	0	7	22
France	54	28	12	5	0	51	7	1	0	15	26
Grèce	61	23	13	3	0	78	2	0	0	4	16
Irlande	29	33	29	9	0	64	5	1	0	7	24
Italie	65	18	11	6	0	55	7	0	0	12	26
Luxembourg	30	30	19	21	0	41	12	3	2	13	29
Pays-Bas	45	29	15	10	0	53	22	0	0	7	17
Portugal	45	33	13	9	0	54	22	1	0	6	17
Royaume-Uni	42	26	17	14	0	58	6	2	2	7	25
Suède	18	27	25	30	1	33	34	0	0	6	26
UNION EUR. 15 PAYS	42	29	17	12	0	50	12	1	1	11	25
Norvège	22	34	28	17	0	41	21	0	0	6	31
Suisse	32	27	21	19	2	39	15	2	2	11	32
ENSEMBLE 17 PAYS	42	29	17	12	0	49	12	1	1	11	25

Source : CCFA



En 2015, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient à 30 % contre 40 % en 2000. Sur la gamme inférieure, les constructeurs français qui proposaient huit modèles en offre désormais plus d'une quarantaine.

En Europe, 71 % 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 demeurer stable autour de 70 % les années suivantes.

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. Aujourd'hui, elles se sont également développées avec les versions tout terrain, tout chemin.

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 2015, la catégorie « Autres » continue de bénéficier du développement des tout terrain, tout chemin dans la gamme inférieure (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.) : elle a progressé de plus de 2 points et représente désormais 25 % 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 (36 %).

8 DES 15

MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE ÉTAIENT DE GAMME INFÉRIEURE EN 2015

► CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2015

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,6%
Fiat 500	2	2,4%
Ford Fiesta	3	2,3%
Ford Focus	4	2,2%
Volkswagen Polo	5	2,2%
Renault Clio	6	2,2%
Opel Corsa	7	1,9%
Peugeot 208	8	1,7%
Renault Mégane	9	1,7%
Volkswagen Passat	10	1,6%
Nissan Qashqai	11	1,6%
Peugeot 308	12	1,6%
Audi A3	13	1,5%
Renault Captur	14	1,4%
Mini Mini	15	1,4%
Citroën C3		1,2%
Citroën C4		1,2%
Peugeot 2008		1,1%
Dacia Sandero		1,0%
Dacia Duster		0,8%
Twingo		0,7%
C4 Cactus		0,6%
Peugeot 108		0,5%
Peugeot 3008		0,5%
Citroën C1		0,5%
Renault Kadjar		0,4%
DS DS3		0,3%

Source : CCFA

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part en Europe occidentale des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscille autour de 50 %. En 2015, elle a baissé de plus d'un point à 51,6 %, en repli de 4 points par rapport au record de 2011. En Europe de l'Ouest hors France, elle s'est établie à 51 %, en recul de 1,6 point par rapport à cette même année de référence.

Sur ce marché de 6,8 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 22 % en 2015 (28 % en 2010), soit environ 1,5 million de voitures diesel neuves, contre autour

de 18 % sur l'ensemble des autres énergies. Le volume des voitures diesel représente 56 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays.

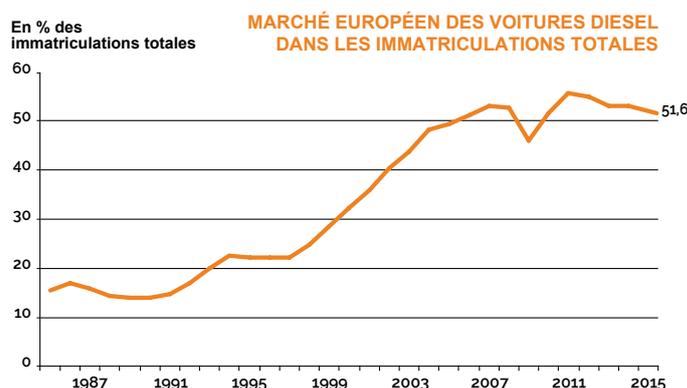
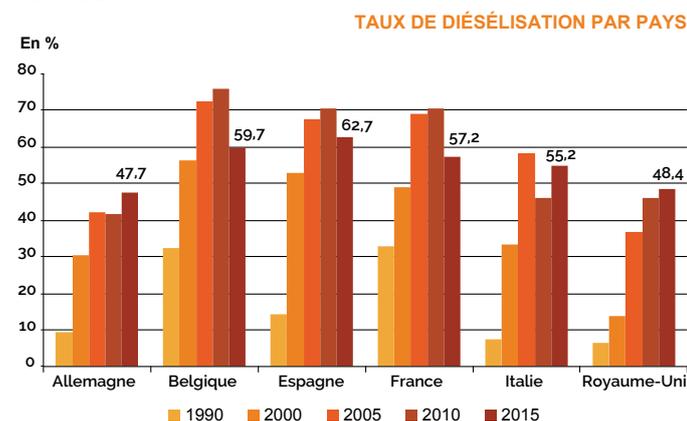
Les quatre autres principaux pays d'Europe occidentale (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni) ont observé, à l'image de la France, que les entreprises acquièrent plus de voitures diesel (environ 60 % de leurs immatriculations) que les ménages (autour de 40 % de leurs achats).



► CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2015

	Cylindrée moyenne	Puissance moyenne	4X4	Diesel
	cm ³	kW	%	%
Allemagne	1 714	105	17,1	47,7
Autriche	1 625	91	21,6	58,3
Belgique	1 583	88	7,6	59,7
Danemark	1 376	77	4,0	31,0
Espagne	1 566	85	7,1	62,7
Finlande	1 594	97	16,8	35,7
France	1 495	83	7,0	57,2
Grèce	1 385	0	2,9	63,2
Irlande	1 571	82	4,3	71,0
Italie	1 476	77	10,4	55,2
Luxembourg	1 865	116	24,6	70,4
Pays-Bas	1 453	86	6,5	28,9
Portugal	1 485	81	2,2	68,2
Royaume-Uni	1 642	98	12,6	48,4
Suède	1 797	110	30,5	57,7
UNION EUR. 15 pays	1 598	93	12,1	52,1
Norvège	1 742	100	34,8	40,8
Suisse	1 797	118	39,0	38,7
ENSEMBLE 17 PAYS	1 604	93	13,0	51,6

Source : CCFA



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 avant de reprendre à partir de 2010. Celui de la cylindrée avait cessé depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre). Après une nouvelle phase de hausse entre 2010 et 2012, il a depuis diminué de 43 cm³.

La part des 4x4 a progressé pour la sixième année

consécutives (+0,7 point) ; elle s'est établie à 13 % du marché européen, soit 1,7 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 établie à 17 % soit une hausse de plus de 6 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 2015, la part des ventes de voitures diesel a légèrement diminué à 51,6 % ; globalement, leur progression en volume s'élevait à plus

de 360 000 unités. En Espagne, en Grèce, en Irlande, au Luxembourg et au Portugal, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées restent des voitures diesel. La part du diesel a légèrement augmenté en Italie (+0,2 point à 55 %).

A la suite d'un changement de fiscalité, les pays scandinaves, traditionnellement peu adeptes du diesel, se sont équipés pour atteindre des niveaux très élevés en 2012 (environ les deux tiers du marché pour la Norvège et la Suède). Cependant, ils ont fléchi depuis d'environ 15 points.

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

En Europe occidentale, zone de densité élevée (de 486 en Irlande à 695 pour la Finlande), le parc a augmenté de +0,8 % au 1^{er} janvier 2015. Ceci reflète une situation très différenciée entre les pays d'Europe du Sud (de la baisse à la faible hausse) et l'Europe du Nord, avec des hausses supérieures à la moyenne européenne. La France se situe juste en-dessous de cette dernière.

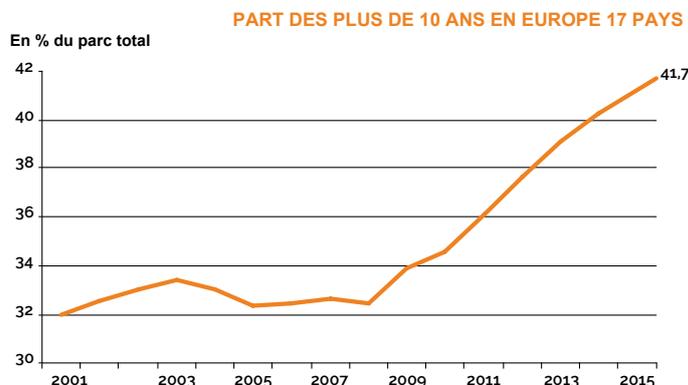
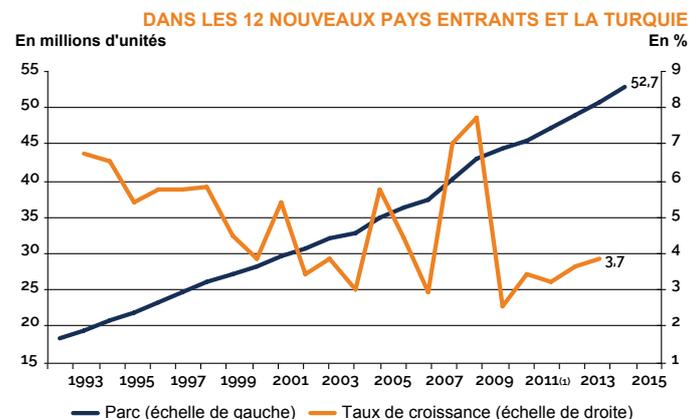
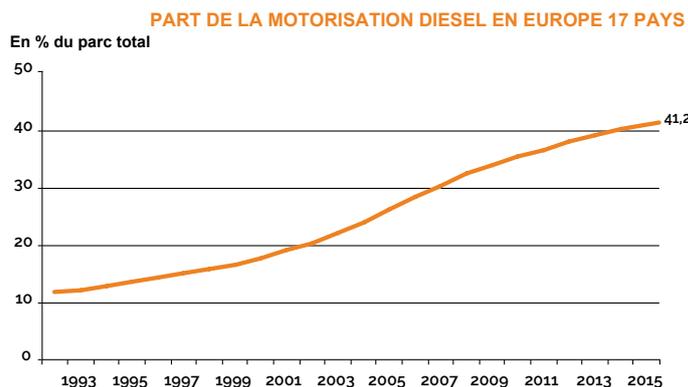
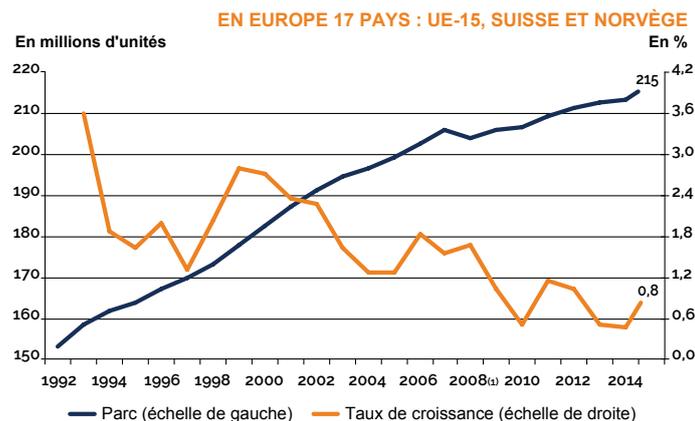
189 pour la Turquie à 697 pour la Lituanie), la crise économique et financière a vivement ralenti le rythme de croissance du parc : près de 4 % contre 5 à 7 % entre 2005 et 2009. La demande à moindre coût reste majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. En 2014, cette zone représente 20 % du parc européen contre 15 % en 2005.

10 ans en Europe occidentale a augmenté à 42 % en 2014. Les bas niveaux d'immatriculations de voitures particulières neuves, notamment en Europe du Sud, sont une des raisons de ce taux élevé. 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 %.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont moins élevés (de

Après avoir oscillé entre 32 et 34 % entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de

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



(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 2015, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 215 millions. Les hauts taux d'équipement et la crise ont infléchi la progression du parc, dont le rythme tend à se rapprocher de celui de la population. Par pays, le parc a baissé dans une partie des pays d'Europe du Sud : Grèce (-0,3 %) et Portugal (-0,5 %), il a été stable en Espagne et en légère hausse en Italie (+0,3 %). En France (+0,5 %) la croissance a été modérée, alors qu'elle était plus élevée au Royaume-Uni (+1,6 %) et en Allemagne (+1,3 %).

Allemagne (31 %) ou au Royaume-Uni (37 %), tandis qu'elle est presque à la moyenne en Italie (41 %).

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est contrastée. Depuis 2010, la Lettonie a perdu un quart de son parc. Ceux de la Slovénie et de la Hongrie ont respectivement augmenté de 1 % et 3 % sur la même période. Les parcs de la Lituanie et de la République tchèque ont connu une progression plus vive (+10 %), mais sans atteindre le rythme très élevé de l'Estonie (+20 %), Bulgarie et Pologne (+21 %) et de la Slovaquie (+23 %). Celle de la Roumanie s'est située entre les deux niveaux (+16 %). La croissance du parc de la Turquie fut extrêmement forte (+39 %). Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 30 %, en progression d'environ un point et demi par an depuis plusieurs années.

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 42 % au 1^{er} janvier 2016. 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

42 %

PART DES PLUS DE 10 ANS DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2015

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

36 %

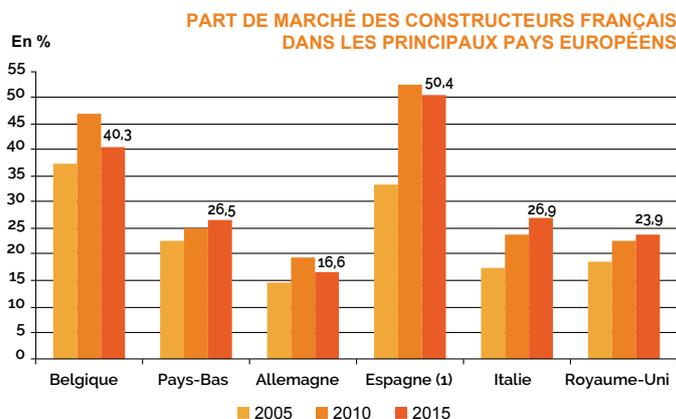
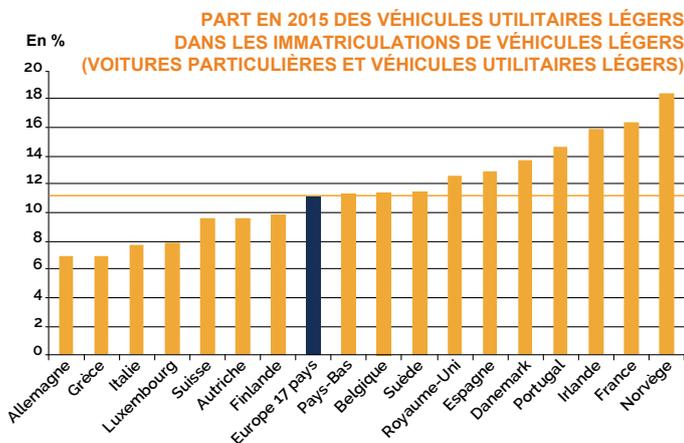
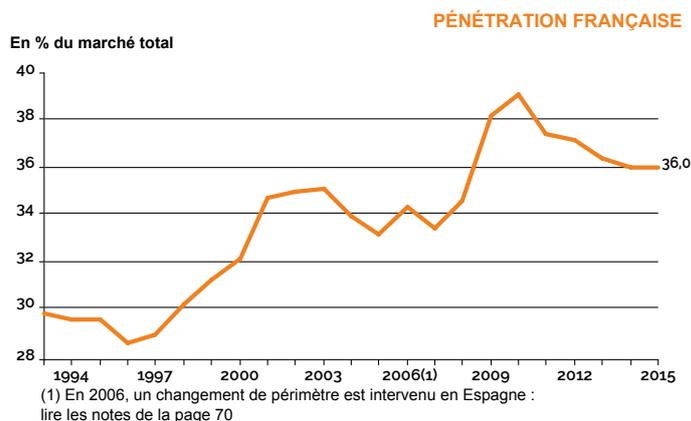
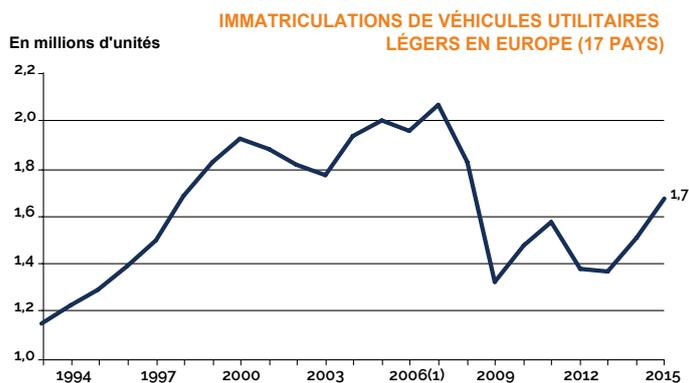
PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2015

Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, oscillait depuis autour de 1,5 million d'unités, avant de rebondir à 1,7 million d'unités en 2015. La chute est encore de 400 000 unités par rapport au niveau record de 2007.

Entre 2007 et 2014, les marchés du Royaume-Uni et de l'Allemagne sont en légère hausse, respectivement +32 000 et +15 000 véhicules. Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de -82 000 pour la France à -121 000 pour l'Espagne, en passant par -103 000 pour l'Italie. L'Europe du Sud, y compris la France,

représente 42 % du marché européen contre 52 % en 2007.

En 2015, les ventes de marque française ont progressé de 11 % à 602 000 unités ; elles ont occupé 36 % du marché. Présents sur tous les segments et grâce à la progression de leur pénétration dans certains pays (+2 points en Italie), 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.



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. Dans de nombreux secteurs (agriculture, bâtiment, services, etc.), ils servent également à aller et venir sur son lieu de travail, aux transferts entre les sites, au transport du matériel. 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 Allemagne à 19 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 11 % en 2015.

Depuis de nombreuses années, le renouvellement des produits et la réponse adaptée qu'ils apportent

aux besoins de l'économie d'aujourd'hui en matière de transport, de services et de mobilité ont dynamisé les ventes de ces véhicules. En 2009, la crise avait affecté durement ce marché, qui avait retrouvé le niveau observé en 1996.

Sur le segment des fourgons, les parts de marché des constructeurs français ont été conservées grâce au succès du Renault Master, du Peugeot Boxer et du Citroën Jumper. Sur le segment des fourgonnettes, la concurrence est rude mais les constructeurs français peuvent s'appuyer sur une offre riche (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo). En 2015, 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 2015. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 17 et 27 %, en progression par rapport à l'année 2005.

La France est désormais le deuxième marché européen (379 000 unités), juste derrière le Royaume-Uni (381 000 unités), mais devant l'Allemagne (243 000 unités), l'Italie (135 000 unités) et l'Espagne (155 000 unités).

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

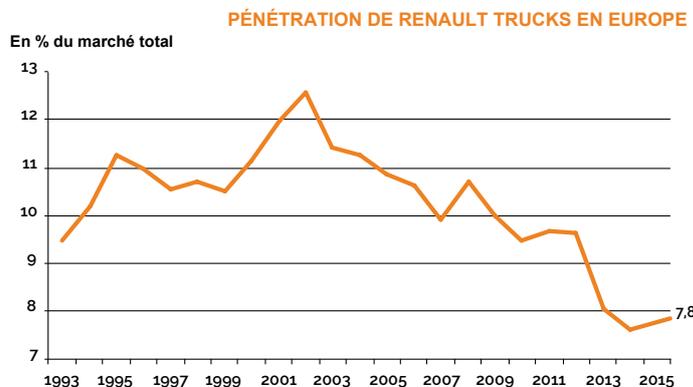
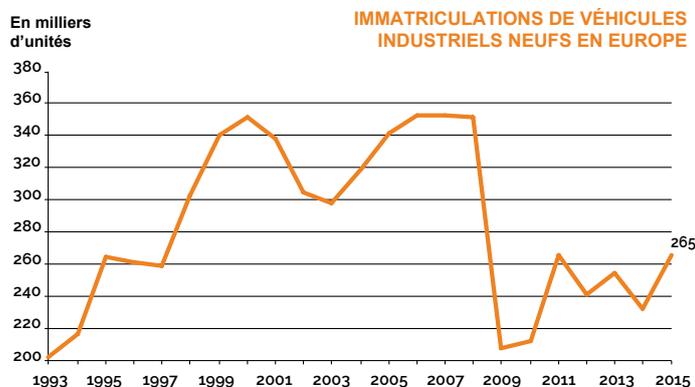
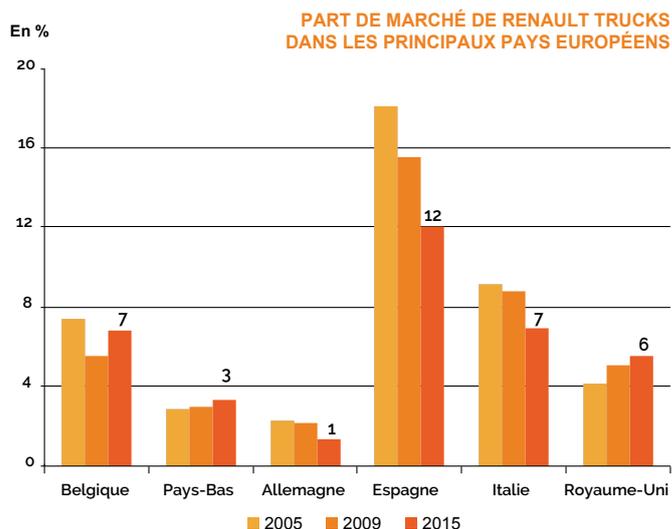
Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a progressé de 14 % en 2015. Il s'est élevé à 265 000 unités, mais reste en baisse de 25 % par rapport à 2008 soit 86 000 unités en moins. Contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 est beaucoup plus durable et semble aboutir à un nouvel équilibre, à un niveau inférieur.

Quant à la production européenne, elle a nettement augmenté à 420 000 unités, en hausse de 11 % 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 plus de deux fois supérieure au creux de 2009, soulignant ainsi l'ampleur des fluctuations conjoncturelles dans ce secteur.

► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2005	2013	2014	2015	Variation 2015/2014
Immatriculations de véhicules industriels neufs					
de 5,1t à 15,9t	87	55	45	48	6,0%
16t et plus	254	199	187	217	16,2%
TOTAL	342	255	232	265	14,2%
Production de véhicules industriels					
de 5,1t à 15,9t	113	-	-	-	-
16t et plus	339	-	-	-	-
TOTAL	453	390	380	420	11%



+14 %

HAUSSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2015

En Europe, le marché du véhicule industriel a atteint en 2008 un niveau record ; 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 2015, six ans après, le marché est supérieur de 28 % contre 69 % en 1999.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (82 % 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 15 % entre 2007 et 2015. La pénétration européenne, hors France, du constructeur (4 %) est aussi en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations ont diminué, mais avec un rebond en 2015, et sa pénétration en Europe s'élève à 8 %.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT



1 SUR 5

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

En 2015, la production de véhicules a progressé (+6 % à 3,8 millions de véhicules) et s'est établie à un niveau record en dépassant ceux des trois années précédentes. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 13 % à 1,2 million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,7 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs demeure très en deçà de son niveau de 2007 (-24%), malgré trois années de progression.

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de

nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : PSA en Slovaquie et République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays) ; Renault en Slovénie, et en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia. L'ensemble de ces sites ont représenté environ 900 000 unités en 2015. Cette présence favorise les ventes locales qui devraient croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

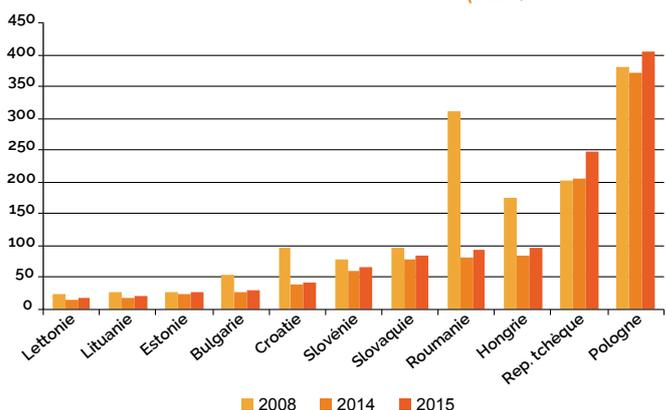


► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE : NOUVEAUX ENTRANTS DANS L'UNION EUROPÉENNE (1) ET CROATIE

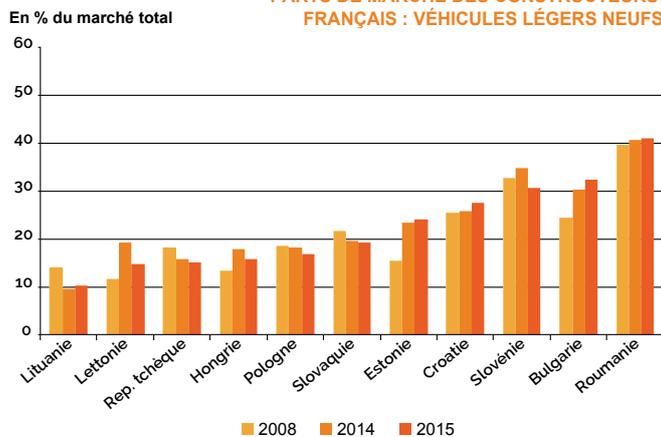
En milliers d'unités	2014	2015	Variation
Production de véhicules			
Voitures particulières	3 515	3 722	5,9%
Véhicules utilitaires légers	120	125	4,3%
Véhicules industriels			
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	885	991	12,0%
Véhicules utilitaires légers	118	139	17,4%
Véhicules industriels	46,6	56,0	20,2%

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

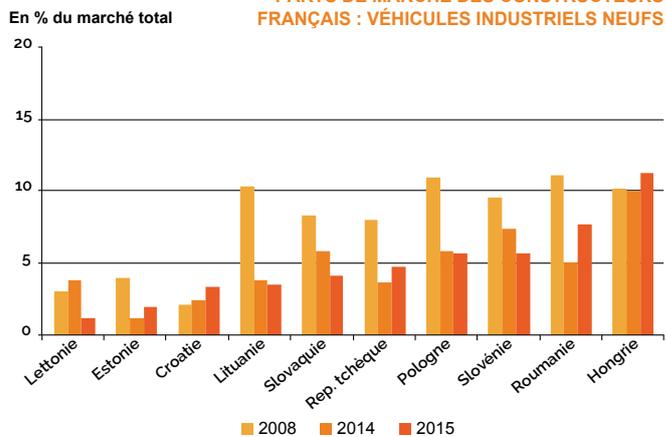
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 T DE PTAC)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



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

Les pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont

produit 3,8 millions de véhicules en 2015. Leur activité a progressé à l'image de celle de l'Europe occidentale suite au rebond du marché européen.

En 2015, la production est supérieure pour la septième 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 en 2009.

En 2015, le marché des véhicules neufs a fortement progressé pour la deuxième année consécutive. Les ventes ont augmenté dans l'ensemble des pays et plus nettement en République tchèque (+21 %), Roumanie (+18 %) et Hongrie (+14%).

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2013, 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 plus de 110 000 dans les nouveaux États membres. Des pays d'Europe occidentale peuvent recréer de l'emploi ces dernières années (Royaume-Uni : +14 000 personnes depuis 2011).

La valeur ajoutée par personne occupée variait de 32 000 euros dans les six pays entrants à 96 000

euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 56 000 euros, chiffre inférieur à la moyenne européenne (65 000 euros) en raison du bas niveau de production, même si l'écart s'est réduit par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 15 000 euros dans les six pays entrants à 71 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ un à cinq ; en France, elles atteignaient 56 000 euros, se situant au-dessus de la moyenne européenne (48 000 euros). L'écart entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est s'est réduit depuis 2004, il était respectivement 7,0 et 5,3 fois supérieur aux 6 nouveaux membres en Allemagne et en France contre 4,6 et 3,6 en 2013.

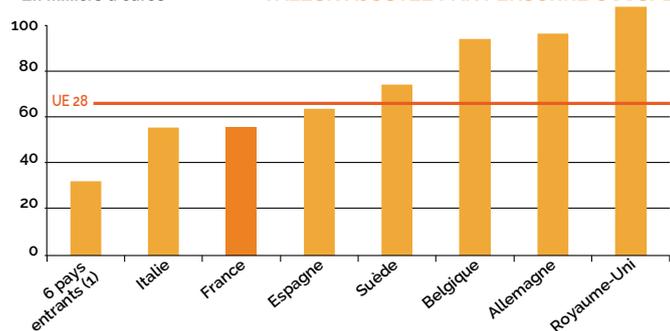

-270 000 PERSONNES

BAISSE DES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN EUROPE DE L'OUEST ENTRE 2005 ET 2013

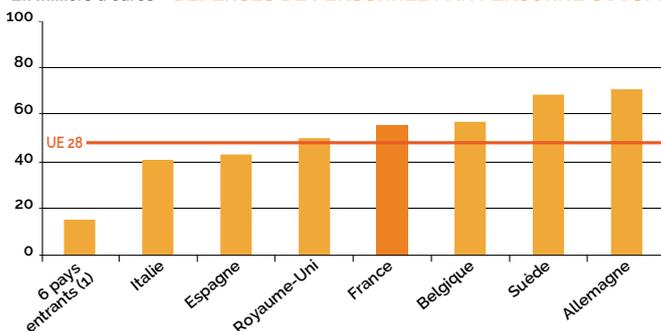
► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2013 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants (2)	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 299	815	234	591	143	131	161	66	37
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 042	504	130	138	73	60	65	44	20
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	154	41	24	-	19	8	11	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 104	270	81	453	51	63	85	19	12
Chiffre d'affaires	millions d'euros	867 016	389 525	100 823	115 170	71 306	52 048	54 218	33 376	18 154
Production	millions d'euros	713 904	317 180	55 539	110 203	64 759	48 884	45 784	24 018	17 391
Production/Chiffre d'affaires	%	82,3	81,4	55,1	95,7	90,8	93,9	84,4	72,0	95,8
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	150 213	78 339	13 014	19 013	15 432	8 349	8 917	4 884	3 463
Valeur ajoutée/Production	%	21,0	24,7	23,4	17,3	23,8	17,1	19,5	20,3	19,9
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	65,3	96,1	55,5	32,2	108,3	63,5	55,3	73,6	93,7
	base 100 : 6 pays entrants	203	299	173	100	337	197	172	229	291
Achats de biens et de services	millions d'euros	712 115	310 327	86 840	97 965	55 808	45 063	47 229	28 319	14 647
Dépenses de personnel	millions d'euros	110 297	57 893	13 040	9 088	7 100	5 648	6 579	4 523	2 094
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	48,0	71,0	55,6	15,4	49,8	43,0	40,8	68,1	56,6
	base 100 : 6 pays entrants	312	462	362	100	324	279	265	443	369
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	47 784	20 446	-25	9 980	8 332	2 701	2 338	361	1 368
EBE/VA	%	31,8	26,1	-0,2	52,5	54,0	32,3	26,2	7,4	39,5

En milliers d'euros VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



En milliers d'euros DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



(1) A 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 CCFR

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 2013.

L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 10 %, 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 26 %.

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, 55 % en France, alors que cette part s'établissait autour de 23 % dans les six pays entrants. Elle était comprise entre 40 et 51 % en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 29 % en France contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissant à 21 %.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2015

Groupe PSA : www.psa.fr

En 2015, dans un contexte de hausse du marché mondial et de fort rebond du marché socle par rapport à un niveau bas, les ventes du groupe PSA ont augmenté de 1,2 %. La croissance est plus vive en Europe (+6 %) où le groupe occupe toujours la deuxième place (VP+VUL). En dehors de cette zone, les ventes du constructeur sont quasi stables en Chine, à un niveau élevé, et en Asie du Sud-Est (736 000 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 a entamé la construction d'une quatrième usine, et 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 s'appuie sur un effectif d'environ 182 000 personnes dans le monde, dont 78 000 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), Douvrin et Trémery (moteurs), Vesoul (magasin de pièces de rechange) et Valenciennes (boîtes de vitesse), 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. Le constructeur avait prévu une nouvelle organisation en 2013, avec une mise en place à partir de 2014, pour participer au redressement de l'entreprise et maintenir les bases industrielles et technologiques du groupe en France. En 2014, il avait lancé le plan « Back in the race » qui comprenait 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. Début 2016, le constructeur a mis en place, dans la continuité de ce dernier, un plan de performance et de croissance organique rentable intitulé « Push to pass » pour la période 2016-2021. Il est basé notamment sur la connexion avec le client pour lui fournir des services de mobilité.

Groupe Renault : www.renault.com

Les ventes mondiales de Renault ont augmenté de 3,3 % grâce à la forte progression des ventes sur un marché européen. La marque Renault occupe la troisième place sur le marché des véhicules légers en Europe. Les ventes hors Europe ont représenté 42 % des ventes contre 46 % l'année précédente suite à la poursuite du ralentissement des marchés émergents.

La coopération initiée 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 débuté 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 et les moteurs (y compris économes en énergie depuis 2012). Les projets en commun sont désormais au nombre 13. 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 (Cléon, Ruitz) ; centres de R&D (Guyancourt) ; siège social, etc. Les effectifs peuvent être importants en dehors des sites d'assemblage.

En 2011, Renault avait 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. En 2013, le groupe avait aussi prévu une réorganisation pour maintenir les sites en France et développer leur activité. 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.

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks a bénéficié en 2015 de la reprise du marché européen (+14 %), tout en subissant les bas niveaux des marchés d'Europe du Sud où il est bien implanté. Sa pénétration en Europe de l'Ouest s'est élevée à 8 %.

Renault Trucks assemble ses modèles de camions en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse dans l'Ain et de Blainville-sur-Orne dans le Calvados. Le constructeur s'appuie sur des partenaires pour du montage local en dehors d'Europe occidentale, au Maroc et en Irak. Sa filiale Renault Trucks Defense, spécialisée dans le matériel de mobilité protégée pour la défense et la sécurité produit et assemble également ses véhicules en France (cf. page ci-contre).

Composante du groupe Volvo qui emploie près de 100 000 personnes dans le monde, Renault Trucks compte plus de 8 000 salariés en France. Outre l'assemblage complet de véhicules, Renault Trucks a des activités d'assemblage de moteurs et d'emboutissage à Vénissieux, d'études et de recherche à Saint-Priest, dans la banlieue lyonnaise, et de reconditionnement de pièces à Limoges. En 2013, Renault Trucks a renouvelé entièrement sa gamme de camions (T, C, K, D et D Wide), conçue autour de la robustesse et de coûts d'exploitation réduits, notamment par une efficacité énergétique accrue. Le constructeur développe une offre de véhicules à énergies alternatives (gaz, biodiesel) et un éventail de services (gestion de flotte, entretien et réparation, financement et assurances, etc.) comprenant des solutions favorisant encore l'économie de carburant (Optifuel Solutions), un des principaux postes de coûts pour les exploitants.

	Unités	Groupe PSA	Groupe Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	54 676	45 327
Investissements	millions d'euros	1 623	1 845
Résultat net	millions d'euros	1 202	2 960
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	182 157	120 136
dont France	nb de personnes	78 274	45 579



	Unités	Groupe PSA					Groupe Renault		
		Activité automobile : Peugeot et Citroën	Equipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Eliminations	Branche automobile	Branche financière	Eliminations
Chiffre d'affaires	millions d'euros	37 514	18 770	635	110	-2 323	42 744	2 631	-48
Marge opérationnelle	millions d'euros	1 871	830	4	28	-	1 485	824	11
Investissements (2)	millions d'euros	1 622		1			1 840	5	
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	95 669	85 218				117 159	2 977	

(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'activités des groupes PSA et Renault

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2015

EUROPE

France

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

Espagne

17 Palencia
18 Valladolid
19 Vigo
20 Villaverde

Italie

21 Val di Sangro

Portugal

22 Mangualde

République Tchèque

23 Kolín (Toyota)

Roumanie

24 Pitesti (Dacia)

Russie

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

Slovaquie

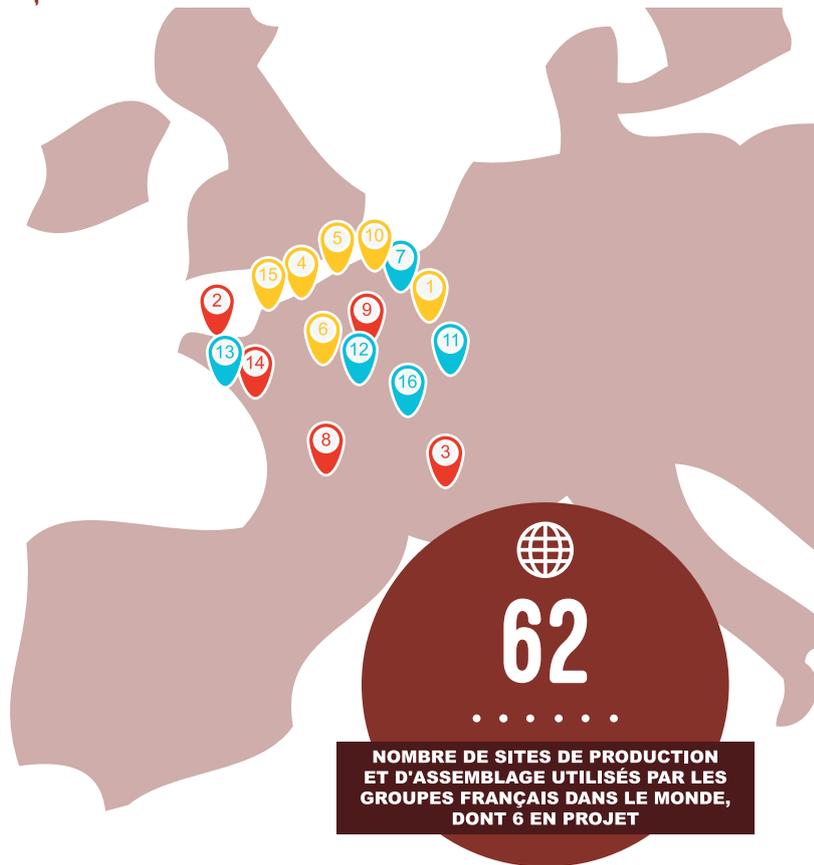
28 Trnava

Slovénie

29 Novo Mesto

Turquie

30 Bursa (Tofas)
30 Bursa



62

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

GROUPE PSA

RENAULT TRUCKS

GROUPE RENAULT

SEVELSUD

AMÉRIQUE

Argentine

31 Buenos Aires
32 Santa Isabel

Brésil

33 Curitiba
34 Porto Real
35 Sete Lagoas (Fiat)

Colombie

36 Medellin

AFRIQUE

Afrique du Sud

37 Rosslyn (Nissan)

Algérie

38 Oued Tlelat (Nissan)

Maroc

39 Ameer Sefia (projet)
40 Casablanca
41 Tanger

Nigéria

42 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)
(projet)

ASIE

Chine

43 Chengdu (projet)
44 Shenzhen
45 Wuhan

Corée du Sud

46 Busan (Renault Samsung
Motors)

Inde

47 Chennai (Renault-
Nissan)

Iran

48 Téhéran (Iran Khodro) (projet)
48 Téhéran (Iran Khodro)
48 Téhéran (Pars Khodro)

Japon

49 Mizushima (Mitsubishi)
50 Okazaki (Mitsubishi)

Kazakhstan

51 Koustanaï (projet)

Malaisie

52 Gurun
53 Tan Chong Motors
(projet)

Vietnam

54 (projet)

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



222
MILLIONS

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

En 2015, la production mondiale des constructeurs français a, à nouveau, progressé (+6 %) à 6 millions de véhicules. Depuis 2007, en dépit de deux années records, 2010 et 2011, elle a diminué de 3 %, mais l'écart s'est réduit. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 59 %, soit une croissance annuelle moyenne de plus de 2 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, et par la suite, à ceux hors d'Europe.

véhicules utilitaires légers s'est établie à 832 000 véhicules (en hausse de 10 % en 2015) alors qu'elle avait atteint son niveau le plus élevé en 2008 avec 847 000 unités. Par rapport à 2007, la production s'est repliée de 2 % pour les voitures particulières (soit -18 000 unités), et a été quasi stable pour les véhicules utilitaires (soit +2 000 unités).

La production de voitures particulières s'est élevée à 5,2 millions de voitures contre 5,6 millions lors des années records de 2010 et 2011 ; celle de

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

Groupe / Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2015	Production (en unités) Cumul à fin 2015
GROUPE PSA				
Peugeot, Citroën	iOn, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	8 484 / 7 905
Peugeot, Citroën	108, C1	2014/2005	Kolin (Rép. tchèque)	113 151 / 889 339
Peugeot	208	2012	Poissy, Trnava (Slovaquie), Porto Real (Br)	1 201 806
Citroën, DS	C3, DS3	2002/2008/2009	Poissy, Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	4 130 373 / 388 255
Citroën	C3-XR	2014	Chine	68 044
Peugeot, Citroën	301 / C-Elysée	2012	Vigo (E), Chine	293 852 / 306 956
Peugeot	308	2007	Sochaux, Chine, Argentine	2 222 456
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	67 916
Peugeot	2008	2013	Mulhouse, Chine	517 794
Peugeot	3008	2009	Sochaux, Chine	873 351
Peugeot	5008	2009	Sochaux	327 060
Citroën, DS	C4, DS4	2004/2010/2011	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	3 918 585 / 134 573
Citroën	C4 Cactus	2014	Madrid	133 594
Peugeot, Citroën	4008 / C4 Air Cross	2012	Japon (Mitsubishi)	32 809 / 60 436
Citroën, DS	C5, DS5	2008/2011	Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine	1 346 823 / 110 468
DS	DS6	2014	Chine	22 105
Peugeot	408	2010	Russie, Chine, Argentine	475 338
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	483 023
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	225 514 / 236 711
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Argentine	2 524 769 / 3 010 849
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	596 714 / 548 743
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	1 000 748 / 868 686
GROUPE RENAULT				
Renault	Twingo	2014	Novo Mesto (SI)	141 555
Renault	Pulse	2011	Inde	14 444
Renault	Clio	1998/2012	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Dieppe, Argentine, Colombie	5 815 570 / 1 227 718
Renault	ZOE	2012	Flins	42 266
Renault	Captur	2013	Valladolid	535 759
Renault	Logan	2005 / 2013	Russie, Brésil, Maroc, Algérie, Colombie, Iran	1 467 993 / 283 395
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	42 835
Renault	Sandero	2007 / 2012	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	1 007 429 / 283 395
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil, Colombie, Inde	874 572
Renault	Fluence	2009	Turquie, Argentine, Russie	535 986
Renault	Mégane	2008/2009/2015	Douai, Palencia (E), Turquie, Russie	2 423 157 / 124 918 / 8 030
Renault	Scala	2012	Inde	13 596
Renault	Laguna	2007	Sandouville	351 080
Renault	Espace	2002	Sandouville	33 726
Renault	Kangoo / Kangoo ZE	1997/2007/2011	Maubeuge, Argentine	2 696 545 / 1 008 375 / 22 277
Renault	Master	2010	Batilly, Brésil	553 387
Renault	Trafic	2014	Sandouville	119 698
Dacia	Logan	2012	Pitesti (Roumanie)	264 338
Dacia	Sandero	2012	Pitesti (Roumanie)	511 946
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	789 963
Dacia	Lodgy	2012	Tanger (Maroc)	132 370
Dacia	Dokker	2012	Tanger (Maroc)	185 164
RSM	SM3 / Fluence	2009/2013	Busan (Corée du Sud)	206 391 / 1 755
RSM	SM 5 / Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	230 446
RSM	QM5 / Koleos	2007	Busan (Corée du Sud)	62 398
RSM	SM7 / Talisman	2011	Busan (Corée du Sud)	30 973
RSM	Rogue	2014	Busan (Corée du Sud)	144 036

Sources : CCFA, PSA, Renault.

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

En 2015, les débouchés nationaux des constructeurs français et les ventes hors de France ont, à nouveau, progressé (+4 % chacun).

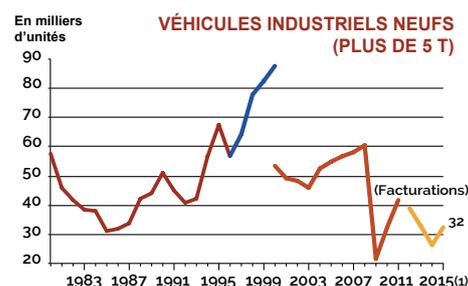
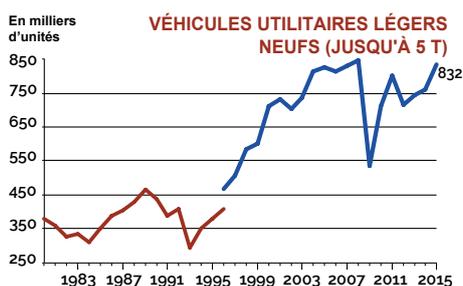
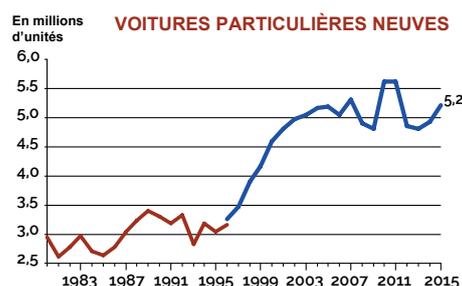
La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 22 % : 20 % pour les voitures particulières, 35 % pour les véhicules utilitaires légers et 35 % pour les véhicules industriels. Ces ratios sont en hausse depuis 2010. Le redressement partiel des marchés d'Europe du Sud et la baisse d'une partie de ceux des pays émergents ont impliqué une baisse de 3 points de ce ratio. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.

Les marchés étrangers ont représenté 78 % des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

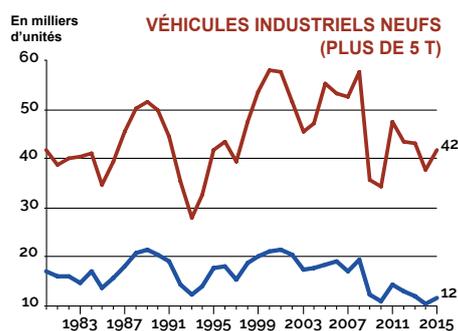
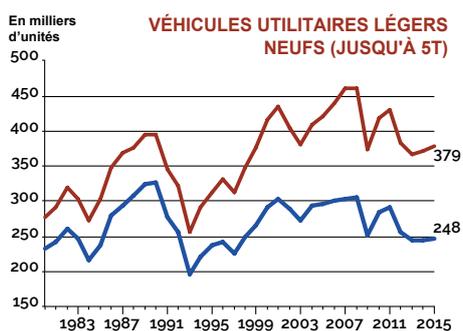
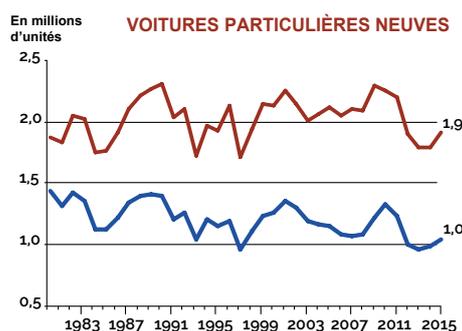
Les livraisons hors Union européenne s'établissaient en 2015 à environ 51 % des débouchés totaux des constructeurs français, à un niveau inférieur aux années précédentes depuis 2010. Le redressement partiel des marchés d'Europe du Sud et la baisse d'une partie de ceux des pays émergents ont impliqué une baisse de 3 points de ce ratio. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.



► LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

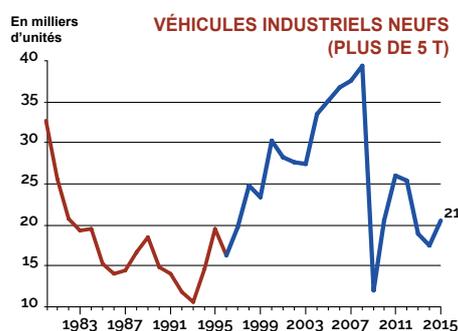
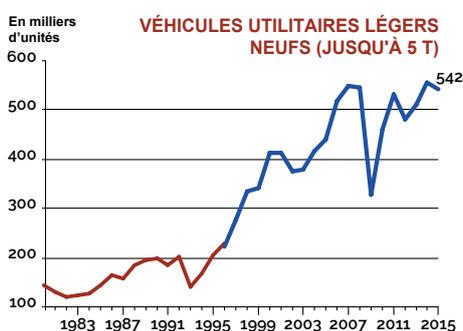
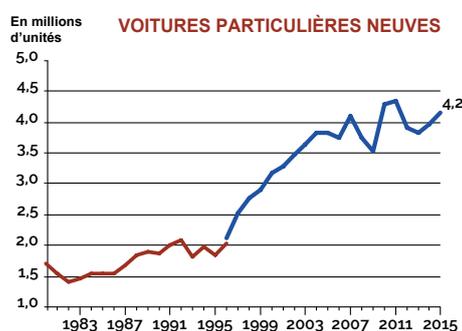


► LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE



— Immatriculations totales — Immatriculations groupes français

► LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE



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, en particulier 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 2015, elles se sont élevées à 4,2 millions d'unités, en hausse de 5 %. Celles des véhicules utilitaires légers ont diminué, soit -2 % à 542 000 unités, alors que celles des véhicules industriels ont rebondi de 18 % à 21 000 unités.

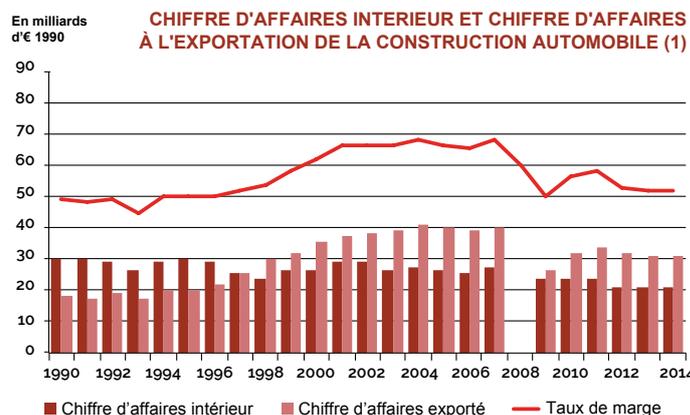
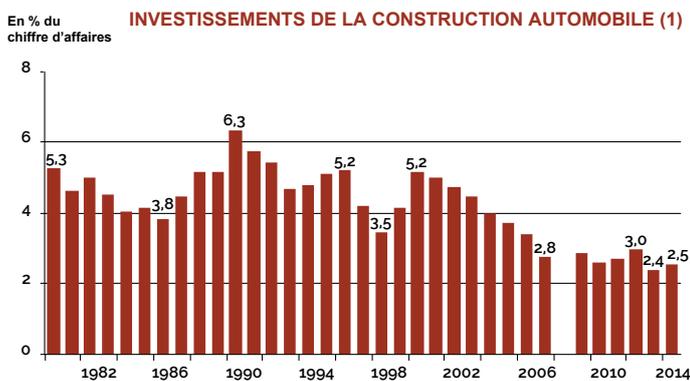
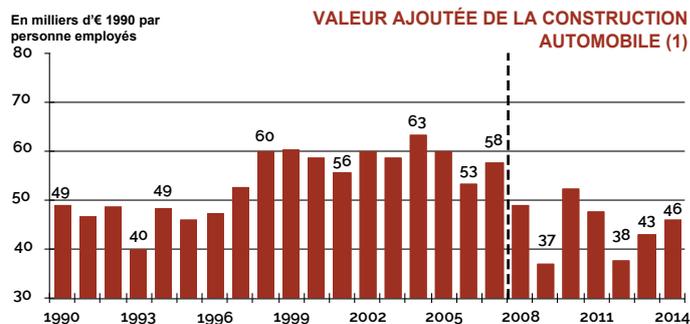
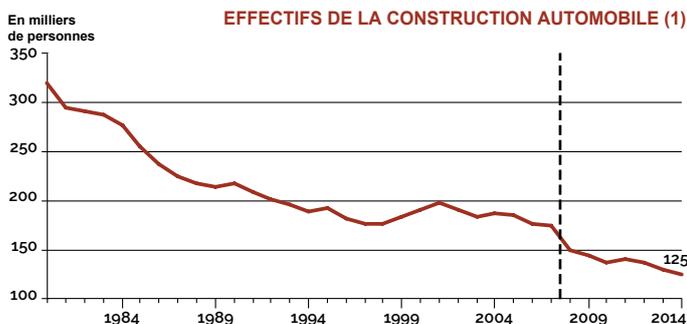
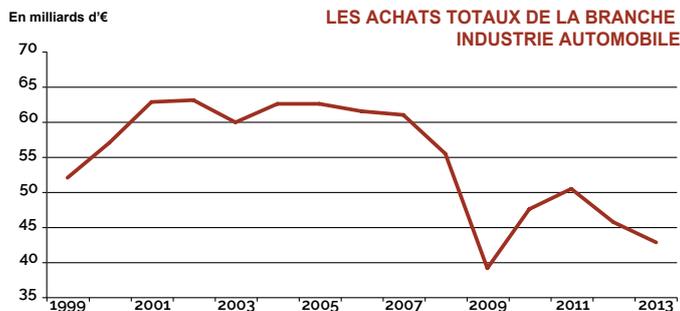
LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

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 y compris 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 les pages suivantes), pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.



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



(1) Estimations du CCFEA pour l'année 2014 (et 2013 pour l'investissement) : lire aussi les pages 84 et 85 (notamment pour des changements de concept).
Source : INSEE, Comptes nationaux base 2010 (lire aussi la page 58)

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 de véhicules automobiles, celle de carrosseries automobiles, de caravanes et de véhicules de loisirs, mais aussi en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, les statistiques présentées ne couvrent pas

l'ensemble du champ des fournisseurs de l'industrie automobile, certains produits tels que les pneus, la plasturgie, les biens d'équipement et le verre étant classés dans d'autres nomenclatures d'activités (lire aussi la page 63).

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,

stagnation puis chute du marché d'Europe occidentale de véhicules neufs, accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. En 2014, la hausse lui a permis d'être supérieur de 17 € 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 à ses 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.

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.

► 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 no 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 no 2, mars 2009
Nord Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	Insee Franche-Comté - L'essentiel no 113 - mai 2009
Lorraine	près de 20 000 personnes			2006	Insee Lorraine, Economie Lorraine no 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 - A la page no 291 - janvier 2008
Val d'Oise et Yvelines	75 000	75 000	entre 50 000 et 100 000	2006-2007	RAVY (Réseau automobile Val-d'Oise Yvelines) - Dossier de presse - Edition 2008

4.1

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

► 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	Energie, 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 (2015)
(EN NOMBRE DE SALARIÉS EN « ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN »)

Noyau	Périphérie	Total
211 000	230 000	441 000



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 également cet effet multiplicateur de l'Insee.

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 (conjointes, enfants) dépendaient de l'activité des 13 000 personnes employés 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 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.

et Mobilités, 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 13. 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.

L'étude en 2012 de l'Insee Haute-Normandie montre que la filière automobile employait en 2010 dans la région

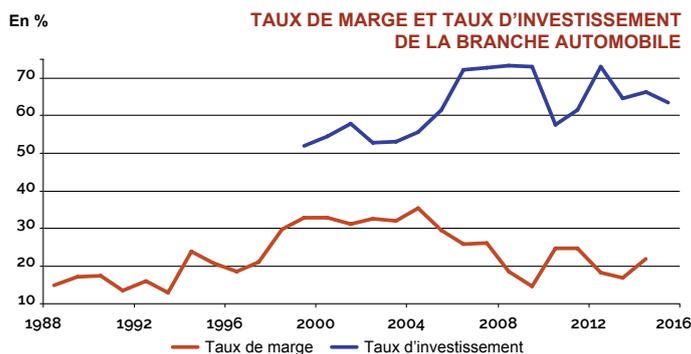
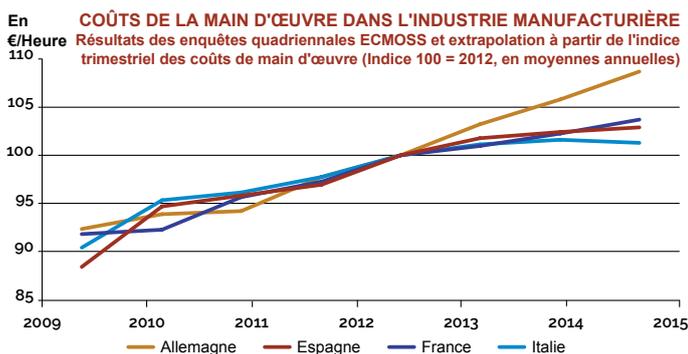
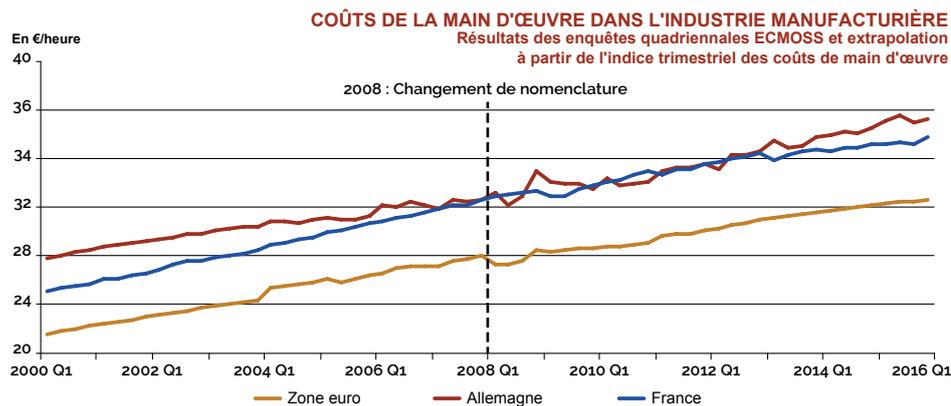
Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), relais régionaux de la PFA, Filière Automobile

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 socle à la concurrence, ... L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée). Or, l'importance des marges a un impact sur les financements des investissements et l'amélioration de la compétitivité. Suite à divers rapports dont

le « Pacte pour la compétitivité de l'industrie française » (2012), montrant la faiblesse durable des marges de l'industrie française par rapport aux autres pays de la zone euro, le gouvernement avait élaboré, cette même année, un « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi ». Il instaurait 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 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 constructeurs se sont également organisés en interne pour le développement de leur activité et le maintien des sites industriels et de recherche en France. Depuis 2012, la croissance du coût du travail est inférieure de cinq points à celle de l'Allemagne alors qu'elle fut supérieure de 15 points entre 2000 et 2010.



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. Sources : INSEE (Comptes nationaux, base 2010)



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.

Dans un contexte européen ayant perdu 4,6 millions de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) entre 2007 et 2013, l'activité des constructeurs généralistes européens était peu profitable. Ces derniers ont même parfois enregistré des pertes avant de se redresser à partir de 2014 suite au rebond de 2,1 millions d'unités supplémentaires immatriculées depuis le point bas. Ainsi, pour continuer de se développer, 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. Entre 2009 et 2013, elle se situait en moyenne à 1 % pour les constructeurs français, contre une fourchette comprise entre 5 et 8 % pour les groupes allemands (Volkswagen, BMW et Daimler). En 2015, elle s'élevait à 5 % pour Renault et PSA, elle était en hausse par rapport aux années précédentes. Or, la marge opérationnelle des

groupes allemands s'établissait traditionnellement à plus de 5 % pour Volkswagen (-1,5 % en 2015 dans un contexte particulier) à 10,4 % pour BMW en passant par 8,8 % pour Daimler. Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie (coûts salariaux, sociaux et fiscaux), il existe aussi des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française, qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale.

Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie française se situe le poids des charges sociales sur le facteur travail. En France, il est un des plus élevés de l'Union européenne, y compris de la zone euro. Il est supérieur à ceux du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Espagne, ... et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Or les prélèvements obligatoires sur 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 (69 % des débouchés extérieurs totaux en 2015, contre 47 % en 2002). En 2015, l'euro s'est toutefois déprécié par rapport aux principales devises.

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, 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.

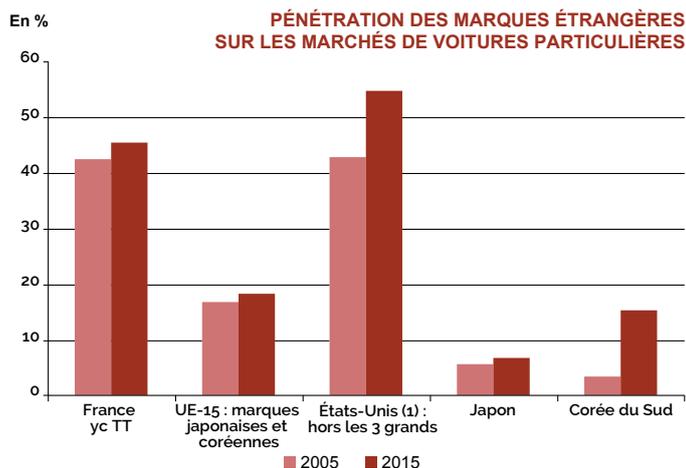
DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

69 %

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

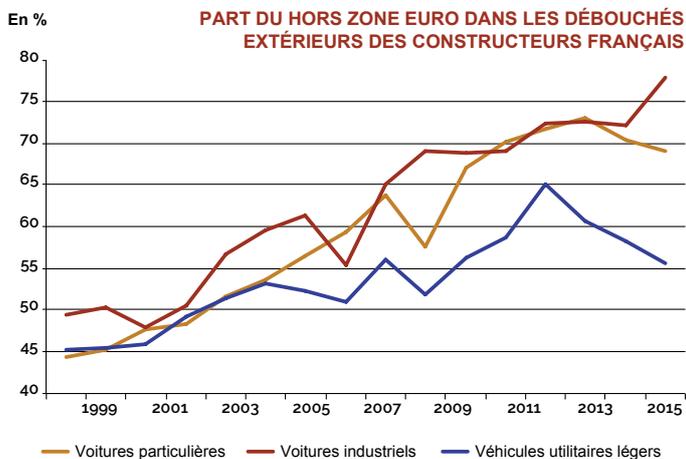
Les prix des matières premières exprimés en euros avaient connu des hausses importantes de 2001 à 2010. La répercussion de ces hausses dans les prix de ventes finaux s'est avérée difficile dans un contexte de concurrence intense. Elle n'était guère plus aisée à mettre en place dans les pays dits développés, car de multiples arbitrages en matière de consommation

ont lieu au sein des ménages. Les cours ont néanmoins baissé par rapport à 2010. En janvier 2016, le pétrole apparaissait ainsi en baisse de 51 %, le caoutchouc chutait de 40 % et l'acier diminuait seulement de 26 %. Ils ont retrouvé les niveaux moyens observés du début des années 2000 à fin 2007.

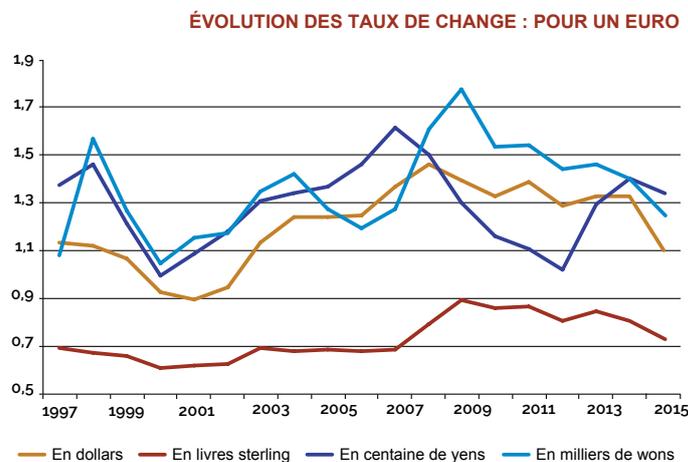


(1) États-Unis : pénétration calculée sur les véhicules légers.

Les 3 grands sont General Motors, Ford et Chrysler (hors marques européennes) Source : CCFA

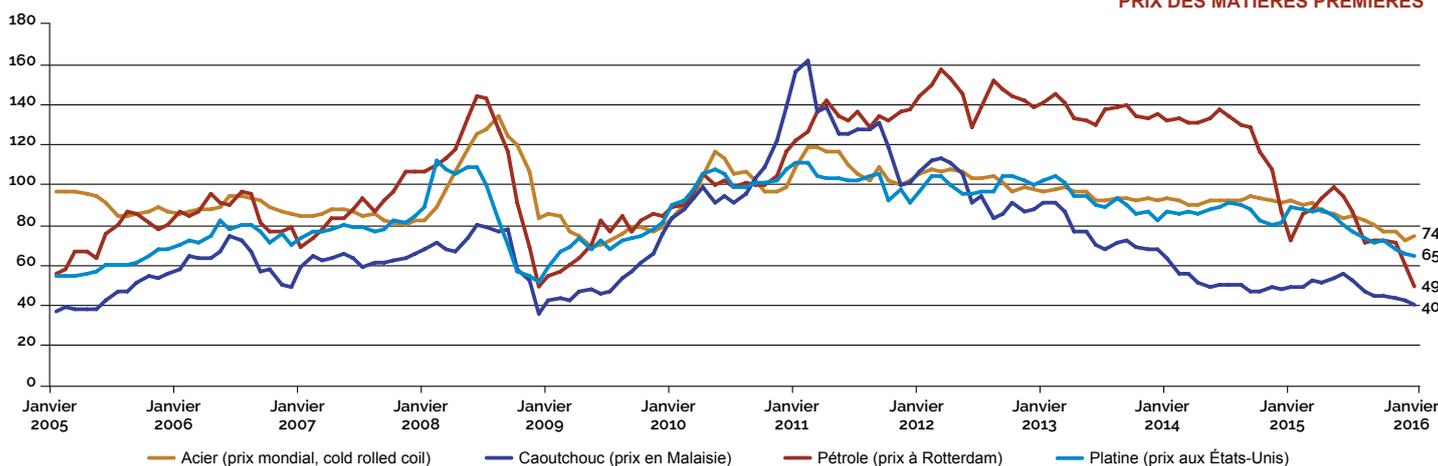


Source : CCFA



Source : BCE

En € - Base 100 en 2010



LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2009

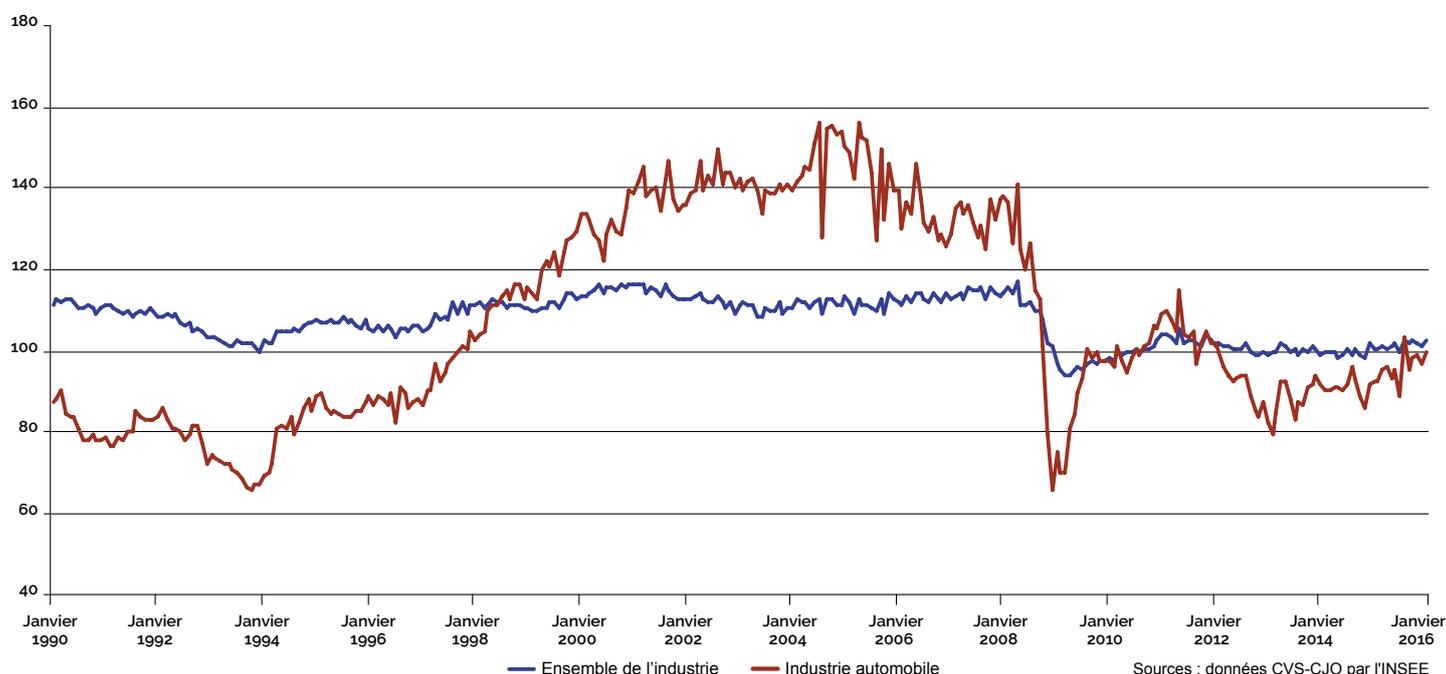
**ANNÉE DE CRÉATION
DE LA PFA, FILIÈRE AUTOMOBILE
ET MOBILITÉS**

Suite aux amplitudes fluctuations du marché automobile européen, l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France mesuré par l'INSEE (base 100 en 2010) a connu deux périodes distinctes. La première a commencé lors du déclenchement de la crise, où l'indice a fortement chuté, en passant de près de 140 début 2008 à 66 à la fin de cette même année. Puis, il est remonté, grâce notamment aux systèmes de soutien de la demande, pour se situer entre 80 et 115, soit le point haut du printemps 2011. La deuxième phase a ensuite débuté et l'indice a baissé jusqu'à 79 début 2013, avant d'évoluer dans un nouvel équilibre, dont la fourchette est comprise entre 83 et 103 (contre une moyenne de plus de 130 avant la crise).

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. Elle se nomme désormais PFA, Filière Automobile et Mobilités.

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.

Base 100 en 2010



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. En raison de la contraction de l'activité, d'une compétitivité dégradée et d'une concurrence accrue, le tissu s'est fragilisé et pour faire face à ce contexte, la PFA s'est alors fixée des priorités : le « lean manufacturing », les compétences et métiers de demain, une meilleure gestion de la communication et la stratégie à moyen et long terme sur la compétitivité des constructeurs et de leurs fournisseurs.

Depuis 2010, elle s'appuie au niveau régional sur les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA). Après une première phase active, elle s'est consolidée en 2012, notamment autour du Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA). Cinq programmes ont été définis : voiture consommant 2L aux 100 km, écosystème du véhicule autonome, VALdriv PLM (structurer et fédérer la transformation numérique de la filière), FORCE (allègement et réduction de l'empreinte

carbone en accompagnant le développement de la fibre de carbone économique) et l'Usine du Futur. Les deux premiers programmes ont été intégrés au sein de la solution Mobilité Écologique de la deuxième phase de la « Nouvelle France industrielle » lancée en 2015. La première étape avait démarré en 2013 avec les Plans de reconquête industrielle. De plus, la PFA travaille en partenariat avec les pôles de compétitivité. Elle est également partie prenante du CSFA.

La PFA a pour objectif de construire une vision claire des grands enjeux de la filière. Sur la période 2016-2018, les priorités sont : animer la dynamique de l'innovation en pilotant les programmes prioritaires et en facilitant la collaboration entre les différents acteurs ; être active dans les domaines des réglementations, normes et standards pour donner aux entreprises les meilleures conditions pour se développer ; soutenir le développement des PME et ETI en les accompagnant sur le plan stratégique ainsi que dans leurs démarches opérationnelles ; construire des relations de confiance durable et améliorer la qualité des relations clients/fournisseurs afin de rendre chaque acteur plus efficace donc profitable ; démontrer l'attractivité de la filière ; et anticiper les compétences pour les emplois d'aujourd'hui et de demain, améliorer l'adéquation entre les besoins et les formations et ainsi

donner de vraies opportunités aux hommes et femmes et futurs employés de la filière.

Le CSFA a été créé en 2010 au sein de l'actuel CNI, suite aux Etats Généraux de l'Industrie (EGI) conclus la même année, qui comprend désormais 13 autres comités. 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 2015, diverses actions du CSF ont été réalisées ou étaient en phase avancée. La transformation du Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA) en Fonds Avenir Automobile (FAA) a été par exemple effectuée (cf. page ci-contre).

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



2015

**PREMIÈRE ANNÉE D'EXISTENCE
DU FONDS AVENIR AUTOMOBILE**

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. Créé en 2009 sous le nom de Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles, devenu en 2015 le Fonds d'Avenir Automobile (FAA), sa mission est de contribuer au développement et à la consolidation des équipementiers stratégiques pour la filière automobile, afin de faire émerger des équipementiers de plus grande taille, avec une rentabilité plus importante et capables de nouer des partenariats durables avec les constructeurs. L'organisation est toujours basée sur deux fonds : rang 1 et rang 2 (cf. tableau ci-dessous).

► LES FONDS D'INVESTISSEMENT

FSI et FMEA	Objectifs et dotations
"Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (créé en novembre 2008) et devenu Bpifrance Participations en 2013 dans le cadre de la création de Bpifrance"	"A 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."
"Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA) (créé en janvier 2009 et devenu en Janvier 2015 Fonds Avenir Automobile)"	"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 déteu par PSA, Renault SA et le FSI (aujourd'hui Bpifrance Participations)."
FAA (depuis janvier 2015)	Objectifs et dotations
Fonds Avenir Automobile (FAA) de rang 1	600 millions d'euros répartis à parts égales entre les trois souscripteurs (Bpifrance, Renault, PSA) pour accompagner les projets de fournisseurs de Rang 1 en investissant des montants compris entre 5 et 60 M€
Fonds Avenir Automobile (FAA) de rang 2	50 millions d'euros réunis par 5 équipementiers automobiles de référence (Bosch, Faurecia, Valeo, Hutchinson et Plastic Omnium) et le FAA Rang 1, spécifiquement dédiés aux fournisseurs automobiles de Rang 2 en investissant des montants compris entre 1 et 5 M€

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 avaient apporté 400 millions d'euros en plus des 200 millions d'euros par le FSI, il a investi 330 millions d'euros dans 19 entreprises équipementières. Le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2), quant à lui, avait 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. Une enveloppe de 1,1 milliard d'euros est dédiée au véhicule du futur qui doit être plus économe et plus performant sur le plan environnemental ; 620 millions d'euros ont déjà été engagés fin 2015.

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 trois sites en région parisienne et doit devenir la référence de la nouvelle filière de l'écomobilité. 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 10 ans est d'environ 300 millions d'euros, dont un tiers financé par les industriels. VeDeCOM travaille également avec la PFA sur le véhicule autonome.

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 engagé à fin 2015 s'élevait à 107 millions d'euros répartis sur 63 projets, dont 20 nouveaux. 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 2013 de 61 % du montant total du CIR soit 3,4 milliards d'euros. L'industrie automobile était le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 6 % soit 332 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.

LES DEPENSES DE RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

13 %

**PART DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE DANS LE BUDGET
TOTAL DE RECHERCHE
ET DÉVELOPPEMENT DES
ENTREPRISES EN 2013**

En 2013, l'industrie automobile est la deuxième branche, en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 5,2 milliards d'euros, soit 13 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises.

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 2011 en atteignant un niveau record avant de baisser de 16 % (soit un montant de 4 milliards d'euros) sur les deux années suivantes. Elles représentaient 42 % de la valeur ajoutée brute de la branche.

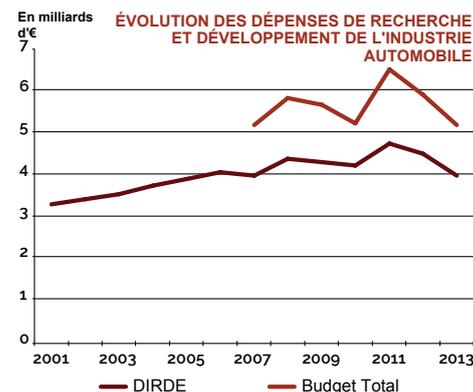
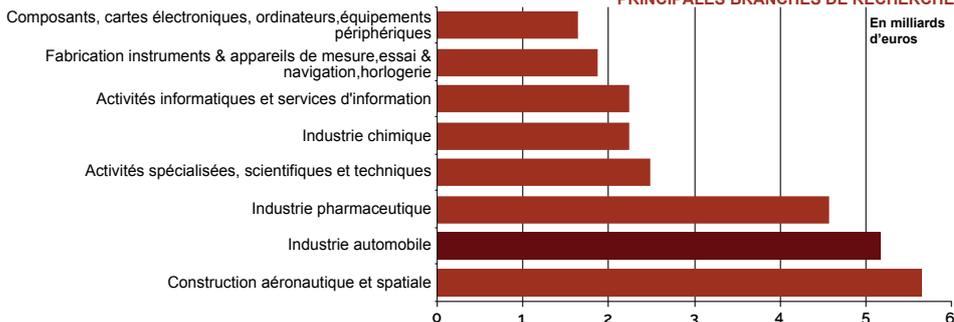
A la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importantes recherches pour, entre autres, garantir sa fiabilité tout au long de sa durée de vie, assurer la sécurité des utilisateurs, préserver l'environnement, avec notamment le passage de la norme Euro 5 à Euro 6 et la réduction des émissions de CO₂.

En cumul sur les 5 derniers exercices, le secteur a investi près de 29 milliards d'euros. Ces dépenses ont un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. L'automobile devance l'industrie pharmaceutique et la construction aéronautique.

► RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2013

	DIRDE (1)	DERDE (2)	Budget total		Dont financement public (3)	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Construction aéronautique et spatiale	3 509	2 141	5 649	14,1%	850	31,2%
Industrie automobile	3 959	1 207	5 166	12,9%	37	1,4%
Industrie pharmaceutique	3 113	1 452	4 564	11,4%	40	1,5%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	2 053	440	2 493	6,2%	231	8,5%
Industrie chimique	1 774	464	2 237	5,6%	110	4,1%
Activités informatiques et services d'information	2 027	210	2 237	5,6%	105	3,9%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 553	322	1 875	4,7%	246	9,0%
Composants, cartes électronique, ordinateurs, équipés périphériques	1 450	189	1 640	4,1%	157	5,8%
Fab. d'équipés électriques	1 020	549	1 569	3,9%	37	1,4%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 057	242	1 299	3,2%	52	1,9%
Fab. de machines et équipés non compris ailleurs	1 107	176	1 283	3,2%	35	1,3%
Fab. d'équipements de communication	996	200	1 196	3,0%	s	s
Autres branches	7 093	1 837	8 929	22,2%	822	30,2%
Total	30 708	9 429	40 137	100,0%	2 725	100,0%

BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2013 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



(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)

Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche) mène des enquêtes sur les dépenses de R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. A partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. 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. Les DERDE ont une volatilité nettement plus forte que celle des DIRDE.

En 2013, 22 % de la DIRDE de la branche automobile était le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

31 000 personnes en équivalent temps plein (dont 17 000 chercheurs) faisaient partie en 2013 des effectifs de R&D

de la branche automobile. Ces effectifs ont diminué de 5 % par rapport à 2003 (hausse de 25 % pour les chercheurs). Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA Automobiles (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2015 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevets ; il convient de souligner que trois grands fournisseurs automobiles étaient également classés dans les vingt premiers. Le secteur automobile demeure le premier déposant de brevets.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

initiés par l'Etat 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 automobile sont membres associés de la structure de la filière automobile : la PFA, Filière Automobile et Mobilités.



► LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2012

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR
A vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	266	160	137	98
Dont PME (moins de 250 salariés)	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 2015, 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. Les mesures prévues par le nouveau contrat de performance sont mises en place. Le pôle est également engagé dans une des neuf solutions de la deuxième Nouvelle France Industrielle lancée par le gouvernement en mai 2015, dans la continuité de la première de septembre 2013. Mov'eo est donc impliqué dans la solution de la mobilité écologique, avec notamment les voitures consommant moins de 2 litres aux 100 kilomètres ou le véhicule connecté. Le pôle a également accru en 2015 sa coopération avec la PFA, Filière Automobile et Mobilités sur le thème des métiers et compétences.

Le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedufutur.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, industrie du futur...) et l'organisation des mobilités (services à l'utilisateur, etc.). En 2015, 13 nouveaux projets ont été labellisés et financés pour un budget de 28 millions d'euros.

L'ambition du pôle LUTB, Transport & Mobility Systems (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 : transport urbain et véhicule du futur, motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système intelligent de transport. En 2015, 30 nouveaux projets, soit un niveau record, ont été labellisés. 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.

LA VOITURE AUTONOME

La voiture autonome désigne une voiture dotée de systèmes d'intelligence embarquée permettant de soulager la tâche de conduite dans certaines conditions et pouvant être capable, au terme de son développement, de se déplacer sur la voie publique de façon automatique, sans intervention de ses utilisateurs.

Le développement de l'électronique et de l'informatique a conduit à l'intégration croissante de multiples fonctionnalités d'aides à la conduite (freinage assisté, régulateur de vitesse, aide au stationnement), qui sont une première étape vers l'automatisation des véhicules.

Aujourd'hui, les expériences se multiplient pour faire circuler des véhicules sans conducteur dans

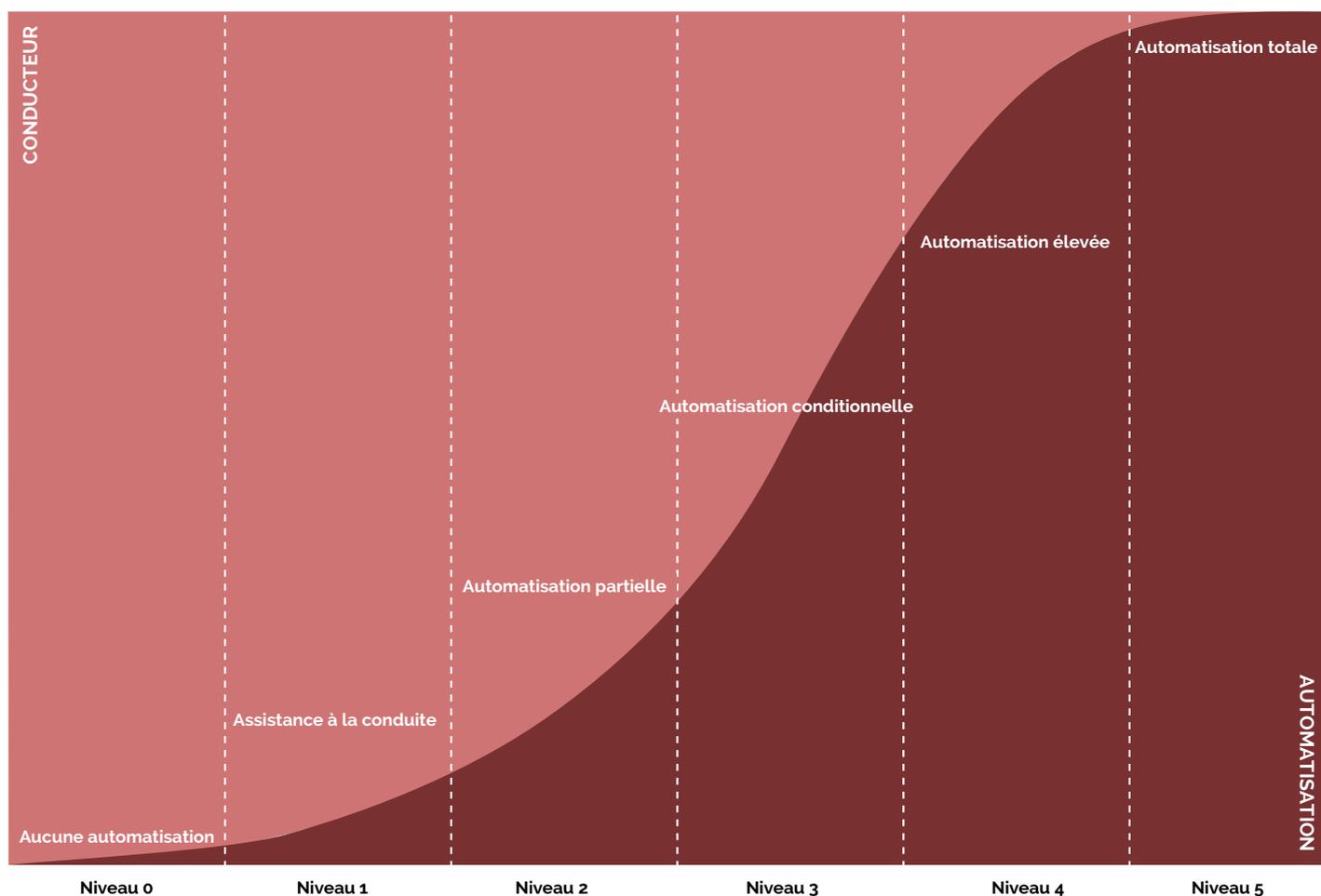
des environnements de plus en plus complexes, allant de la route dédiée à la route publique ouverte. Néanmoins, de nombreuses problématiques restent à résoudre aussi bien en termes techniques que législatifs.

Les enjeux de développement de ces véhicules sont multiples : améliorer la sécurité routière, fluidifier le trafic, promouvoir une conduite économe et rendre la mobilité accessible à tous. En outre, la voiture autonome permettra à son utilisateur de transformer son temps de conduite en un temps productif et agréable, en le destinant à des fins professionnelles ou de loisir.



SITES D'EXPÉRIMENTATIONS DE VÉHICULES AUTONOMES EN FRANCE

ILLUSTRATION DES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



Les niveaux d'automatisation ont été définis par le SAE J3016

NIVEAU 0 : Le conducteur exécute toutes les tâches de conduite (direction, accélération/freinage, surveillance de l'environnement de conduite).

NIVEAU 1 : Le conducteur garde le contrôle global du véhicule mais un système d'aide à la conduite prend en charge la direction ou l'accélération / freinage du véhicule.

NIVEAU 2 : Le conducteur doit superviser en permanence le comportement du véhicule et l'environnement de conduite. Des systèmes d'aides à la conduite prennent en charge la direction et l'accélération/freinage du véhicule dans des conditions prédéfinies.

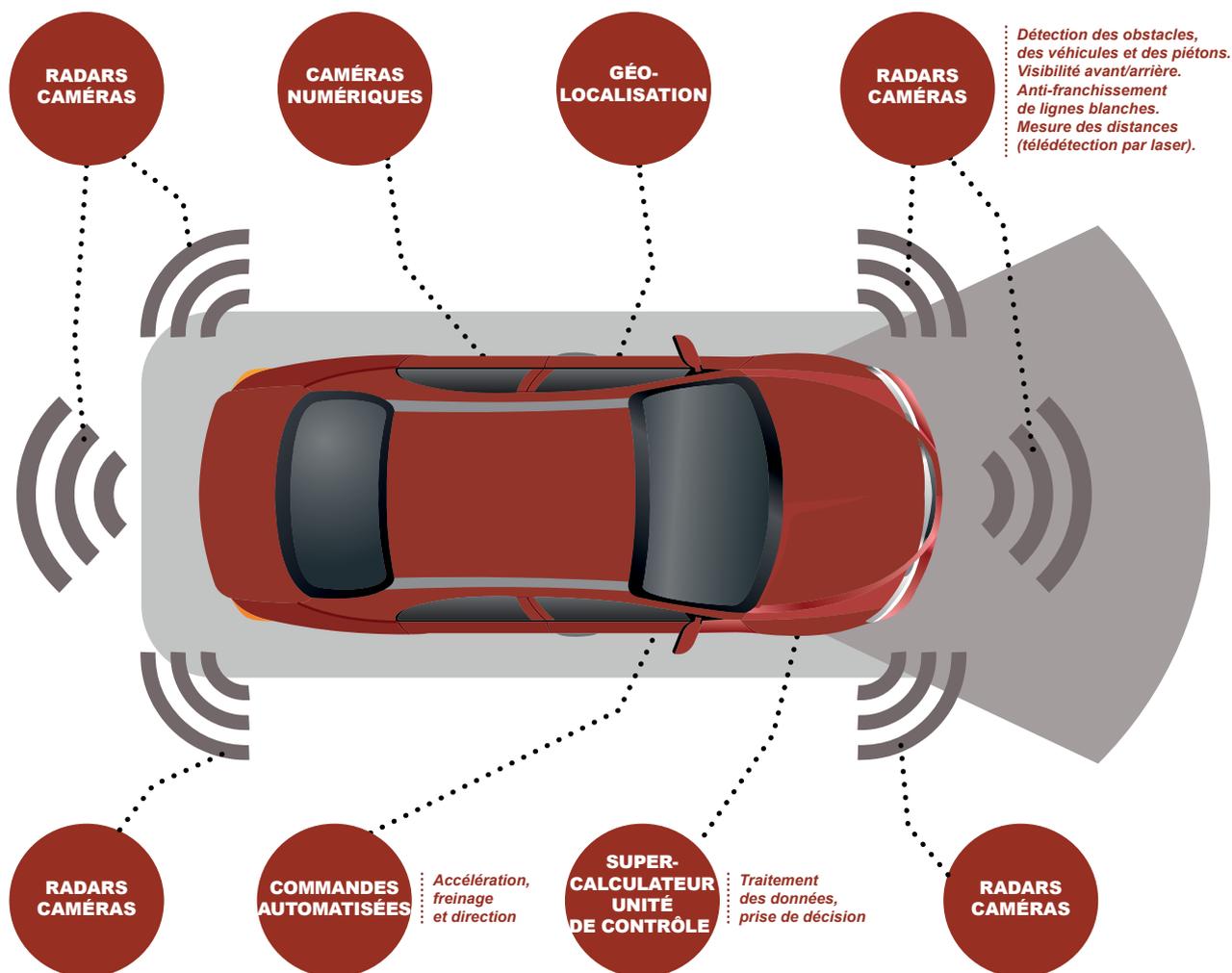
NIVEAU 3 : Le conducteur n'a pas besoin de superviser en permanence le comportement du véhicule et l'environnement de conduite, mais il doit être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule le plus rapidement possible sur demande du système.

NIVEAU 4 : Le conducteur, dans des conditions prédéfinies, n'est plus indispensable. Le système réalise alors toutes les fonctions de conduite du véhicule.

NIVEAU 5 : Le système réalise toutes les fonctions de conduite dans toutes les situations rencontrées sur le trajet. L'intervention d'un conducteur n'est plus requise.

LA VOITURE AUTONOME

► EXEMPLE DE SYSTÈMES D'INTELLIGENCE EMBARQUÉE POUR LA CONDUITE AUTOMATISÉE



La voiture autonome désigne une voiture dotée de systèmes d'intelligence embarquée permettant de soulager la tâche de conduite dans certaines conditions et pouvant être capable, au terme de son développement, de se déplacer sur la voie publique de façon automatique, sans intervention de ses utilisateurs. La notion de véhicule autonome recouvre donc différents degrés d'automatisation. Cinq niveaux ont été définis par la SAE International (association de normalisation américaine dans le domaine de l'automobile et de l'aérospatial), qui vont de l'assistance à la conduite, lorsque le conducteur conserve le maniement du véhicule tout en recevant diverses aides (limiteur et régulateur de vitesse, guidage, géolocalisation, etc...), à l'automatisation totale, lorsque le véhicule circule sans conducteur à son bord. Lorsque toutes ou certaines tâches de conduite sont transférées du conducteur au système, on parle également de conduite déléguée.

Les perspectives d'utilisation du véhicule autonome dépendront de son degré d'automatisation. Les cas d'usage possibles sont par exemple la conduite sur autoroute fluide, la conduite à faible vitesse en situation de congestion, le service de voiturier automatique, le véhicule collectif de petite taille, les véhicules de gestion des flux dans les centres ou zones logistiques, les pelotons de navettes urbaines (rééquilibrage des stations d'autopartage).

Dans le transport routier de marchandises, la conduite de poids lourds en convoi permettra de faire circuler des camions autonomes sans conducteur, derrière un véhicule

en tête de peloton conduit par un chauffeur guidant ainsi les véhicules du convoi.

Les enjeux de développement du véhicule autonome sont multiples. Connecté à l'infrastructure et aux autres véhicules, il permettra d'optimiser les temps de parcours, la consommation de carburant et d'anticiper les événements routiers présentant un risque. Libérant l'utilisateur des tâches de conduite, il lui permettra de consacrer son temps à des tâches plus agréables et productives comme travailler ou se divertir.

Néanmoins de nombreuses problématiques restent à résoudre aussi bien au plan technique que législatif.

Le véhicule autonome devra gérer une complexité technique nouvelle. Le développement de l'électronique et de l'informatique a conduit à l'intégration croissante de multiples fonctionnalités d'aides à la conduite comme le freinage assisté, le régulateur de vitesse ou l'aide au stationnement qui sont une première étape vers l'automatisation des véhicules. Le véhicule autonome devra être doté de capteurs pour recueillir des informations sur l'environnement, de systèmes de traitement pour décider de la manœuvre appropriée et d'outils de communication pour exécuter cette manœuvre. En outre, le véhicule autonome communiquera avec l'environnement par le biais de l'infrastructure routière, mais aussi avec les usagers et les autres véhicules.

Aujourd'hui, les expériences se multiplient pour faire circuler des véhicules sans conducteur dans des

environnements de plus en plus complexes, allant de la route dédiée à la voie publique. En juin 2015, les premières autorisations d'expérimentation de véhicule autonome sur route ouverte ont été délivrées. Depuis, plus de 40 000 km ont déjà été parcourus sur les autoroutes françaises et européennes avec différents prototypes de voitures autonomes (C4 Picasso, Renault Espace). L'Institut pour la Transition Énergétique VeDeCom a aussi effectué 1 000 km en urbain et péri-urbain avec un démonstrateur électrique à conduite déléguée.

Sur le plan juridique, le véhicule autonome conduit à des évolutions sur le partage des responsabilités entre les conducteurs, les constructeurs et les gestionnaires d'infrastructure. La convention de Vienne sur la circulation routière de 1968, signée notamment par la France, stipule que « tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule et éviter toute activité autre que la conduite ». Mais depuis le 23 mars 2016, des amendements ouvrent la voie vers la conduite autonome, en autorisant explicitement les systèmes de conduite automatisée sur les routes publiques, à condition qu'ils soient conformes aux règlements des Nations Unies sur les véhicules ou qu'ils puissent être contrôlés voir désactivés par le conducteur. D'autres évolutions sont à l'étude pour déléguer d'ici 2020 la conduite sans supervision du conducteur dans certaines conditions.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

43
MILLIARDS D'EUROS

EXPORTATIONS DES PRODUITS
AUTOMOBILES DE LA FRANCE
EN 2015

L'année 2015 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 43 milliards d'euros, soit plus de 4 milliards d'euros supplémentaires depuis 2013 pour l'activité des sites français. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs aux côtés des secteurs de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire... Il représente 10 % des exportations totales. En 2014, dans le palmarès des exportateurs des Douanes, deux entreprises du secteur se situaient parmi les cinq premiers exportateurs.

L'accélération de la croissance du marché européen s'est traduit par une forte hausse des

exportations (+9 %) ; quant aux importations, elles ont progressé (+12 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules neufs en provenance d'Allemagne (9,4 milliards d'euros). Le solde de la branche automobile industrielle s'est ainsi établi à -6,4 milliards d'euros.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a diminué à 3,4 milliards d'euros, mais les exportations ont progressé de 4 % à 21 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 (plus de 3 milliards d'euros d'exportations).

► 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)									
2014	13,7	3,0	2,6	20,3	39,5	1,2	40,7	427,9	9,5%
2015	15,0	4,2	2,9	21,0	43,0	1,4	44,4	446,1	9,9%
Variation 2015/2014 en %	+9,6	+39,3	+12,7	+3,7	+9,0	+11,7	+9,1	+4,3	
IMPORTATIONS (CAF)									
2014	22,3	3,0	3,0	15,8	44,0	1,1	45,2	503,4	9,0%
2015	25,1	3,2	3,5	17,6	49,4	1,2	50,6	509,4	9,9%
Variation 2015/2014 en %	+12,9	+5,2	+16,7	+11,5	+12,2	+9,4	+12,1	+1,2	
SOLDES									
2014	-8,6	-0,0	-0,4	+4,4	-4,6	+0,1	-4,5	-75,5	
2015	-10,2	+1,0	-0,6	+3,4	-6,4	+0,1	-6,2	-63,3	
TAUX DE COUVERTURE (2)									
2014	61	100	86	128	90	109	90	85	
2015	60	132	83	119	87	112	88	88	

(1) Non compris le matériel militaire.

(2) Exportations/importations x 100.

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

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

Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

► PALMARÈS DES EXPORTATEURS - ANNÉE 2014

Rang	Entreprise (1)
3	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
21	Automobiles Peugeot
24	Renault Trucks

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

Source : Douanes



En 2015, la part des exportations (importations) de la branche automobile dans l'ensemble des exportations (importations) de biens a représenté 10 %. Ce ratio s'élevait respectivement à 12 % et 9 % 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, suite notamment à la faiblesse des marchés d'Europe du sud où les constructeurs français sont fortement présents.

Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi les deux années suivantes. Puis, les premières ont poursuivi leur progression pour s'élever à 4,2 milliards d'euros en 2015. Pour les véhicules industriels, elles ont diminué deux années de suite, avant de croître à nouveau

pour s'établir à 2,9 milliards d'euros. Les importations des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels ont augmenté. Le solde des premiers, qui était structurellement déficitaire, est devenu excédentaire (+1 milliard d'euros), le taux de couverture s'est établi à 132 en 2015 contre 58 en 2010.

Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté de 4 %, tandis que les importations augmentaient de 12 %. Le solde s'est ainsi détérioré pour la deuxième année consécutive (3,4 milliards d'euros).

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

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 2015, la Belgique (2,7 milliards d'euros) est en tête devant l'Allemagne (2 milliards d'euros chacun). L'Algérie est au douzième rang avec 248 millions d'euros.

Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne, avec 847 millions d'euros, et le Royaume-Uni, avec 706 millions d'euros. Entre 2005 et 2010, la valeur des exportations des cinq premiers pays destinataires a triplé pour s'élever à 2,7 milliards d'euros. En 2015, le montant de ces exportations de véhicules utilitaires légers a atteint le niveau record de 4,2 milliards d'euros.

Le rebond des marchés d'Europe du Sud et la croissance de ceux de l'Allemagne et du Royaume-Uni ont permis une nouvelle forte hausse des exportations de véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes, atteignant ainsi un niveau proche du milieu des années 2000. Depuis 2010, les exportations vers l'Allemagne ont progressé de 25 % contre 32 % pour les quatre autres pays.

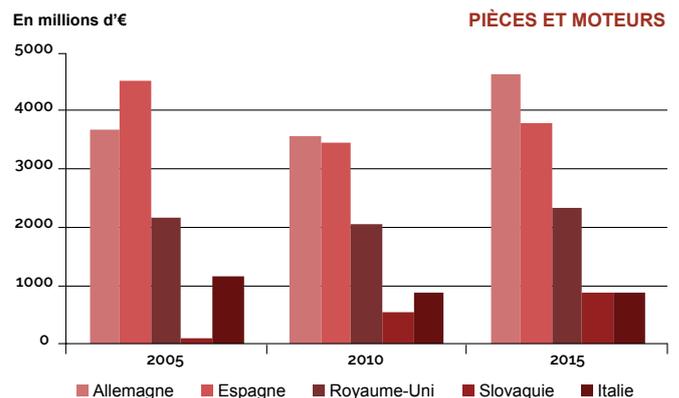
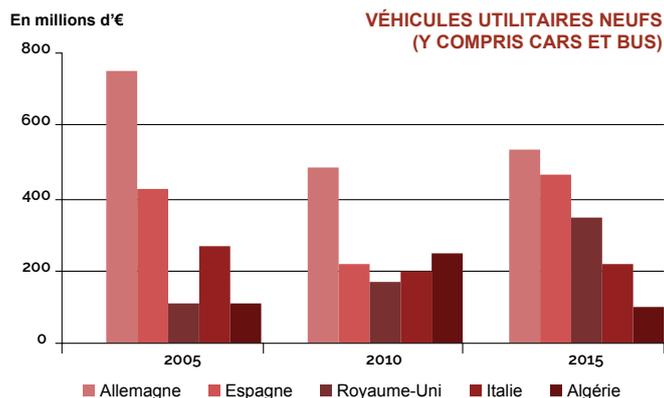
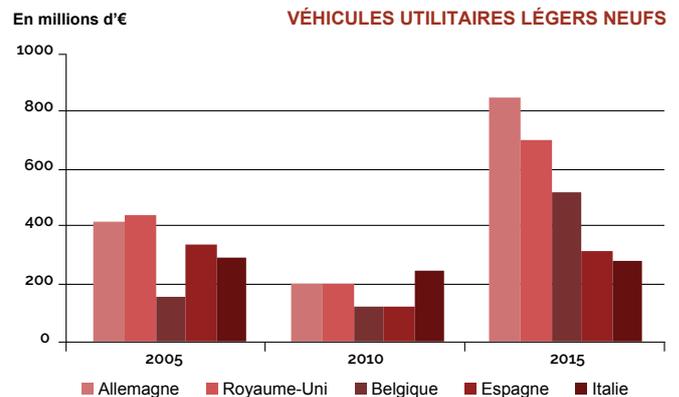
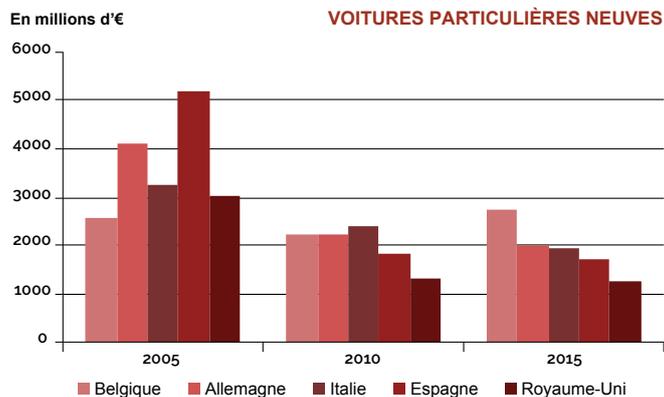
Les exportations de pièces et moteurs ont rebondi par rapport à 2010. Les cinq premières destinations étaient européennes, avec la Slovaquie à la place de la Belgique par rapport à 2014. L'Allemagne était en tête (4,6 milliards d'euros). La Chine (563 millions d'euros) et le Brésil (306 millions d'euros) se situaient respectivement au neuvième et quatorzième rang. Ce dernier pays a subi une forte chute de ses ventes.

Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (7,4 milliards d'euros), du Royaume-Uni (2,2 milliards d'euros)

et du Japon (1,2 milliard d'euros) sont élevées. En ce qui concerne les véhicules industriels, les importations d'Allemagne s'élevaient à 1,5 milliard d'euros.



► PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE



Sources : données des douanes traitées par le CCFA.

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

-16
POINTS

BAISSE DE LA PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION DIESEL IMMATICULÉES EN FRANCE PAR RAPPORT À 2012

Depuis 2001, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations. En 2015, elles ont représenté 57 % des immatriculations totales avec une nette accélération de la baisse en cours (-7 points par rapport à l'année précédente) depuis le niveau record atteint en 2012 (73 %). Cette tendance s'explique par l'évolution de la fiscalité sur les carburants défavorable au diesel, par le durcissement des normes renchérissant les coûts de dépollution des véhicules diesel et par le développement de l'offre des moteurs essences avec la diffusion des trois cylindres.

En Europe de l'Ouest hors France, le niveau record (52 %) de la part des voitures diesel a été

atteint en 2011 et depuis, cette dernière fluctue autour de 51%.

Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché respective de 3,2 et 0,9 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent et elles ne représentent que 2,5 et 0,7 % du marché. Les immatriculations de voitures hybrides et électriques en France, qui bénéficient d'un système de bonus, 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	2013	2014	2015	Variation 2015/2014 en %
PRODUCTION								
En unités	804 007	1 648 448	2 328 108	2 178 408	1 848 122	1 835 289	2 066 449	+12,6
En % de la production totale	24,4%	35,8%	45,0%	38,8%	38,6%	37,3%	40,8%	
EXPORTATIONS								
En unités	292 061	975 038	1 500 989	1 346 022	1 256 429	1 278 930	1 447 512	+13,2
En % des exportations totales	15,5%	33,7%	39,1%	31,3%	32,7%	31,1%	35,2%	
IMMATICULATIONS								
En unités	762 054	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 199 729	1 146 658	1 097 124	-4,3
En % des immatriculations totales	33,0%	49,0%	69,2%	70,8%	67,0%	63,8%	57,2%	
PARC								
En unités	3 775 000	9 980 000	14 348 000	18 165 000	19 645 000	19 836 000	19 900 000	+0,3
En % du parc total	16,0%	35,6%	47,7%	58,0%	62,1%	62,4%	62,2%	

► LES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	1990		2000		2005		2010		2013		2014		2015	
	Unités	Part de marché												
Électriques	12	0,0%	184	0,0%	2 630	0,1%	5 663	0,3%	8 779	0,5%	10 561	0,6%	17 268	0,9%
Hybrides	9 876	0,4%	9 655	0,4%	13 641	0,6%	27 889	1,5%	46 745	2,6%	43 143	2,4%	61 619	3,2%

Source : CCFA

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2015 (AVEC TRANSIT TEMPORAIRE)

Rang	Marque	Modèle	% marché du diesel
1	RENAULT	Mégane	6,8
2	RENAULT	Clio	5,9
3	CITROEN	C4	4,8
4	PEUGEOT	308	4,7
5	PEUGEOT	Captur	3,9
6	CITROEN	208	3,6
7	PEUGEOT	2008	3,2
8	RENAULT	C3	2,7
9	DACIA	Duster	2,7
10	PEUGEOT	3008	2,5

Source : CCFA

En 2015, la France occupe pour la deuxième année consécutive la troisième place sur le marché européen de la motorisation diesel de voitures particulières neuves, avec 1,1 million d'immatriculations derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni, qui ont respectivement 1,5 et 1,3 million d'unités de ce type de motorisation.

Au niveau du parc en France, 62 % des voitures en circulation au 1er janvier 2016 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio est stable sur les trois dernières années.

En Europe de l'Ouest, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves diminue (-1,6 point à 52 %) soit 6,8 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 22 %. Hors Europe, la part de marché des voitures diesel est de plus de 40 % en Inde, et elle a crû d'une vingtaine de points à plus de 40 % en Corée du Sud entre 2011 et 2015.

En 2015, 2,1 millions de voitures diesel ont été produites

par les constructeurs français, soit un recul de 15 % par rapport au niveau record de 2004, mais en hausse de 13 % par rapport à 2014. La part des voitures diesel dans leur production totale (41 %) est en hausse par rapport aux niveaux atteints depuis la crise. Toutefois, elle 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 2015, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides (dont des micro hybrides) se sont élevées à 61 600 unités. Celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 64 % pour atteindre 17 300 unités. L'essor de ces ventes est soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Le marché français est le premier marché ouest européen pour l'énergie électrique. Les constructeurs français ont développé des produits (Renault Zoé, Citroën C-Zéro, Peugeot iOn).

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

La gamme économique et inférieure, prépondérante en France, a connu une 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), le succès des ventes des modèles de la gamme inférieure existante (208, C3, Clio Sandero) et le développement de l'offre produit en tout-terrain, tout-chemin sur cette gamme (C4-Cactus, 2008, Captur, Duster) stimulent ce segment dont la part s'est élevée à 54 % en 2015.

Les berlines (-10 points à 51 %) et les monospaces (-5 points à 14 %) ont perdu leur attrait depuis 2010 mais les tout-terrain, tout chemin ont comblé ce recul (+17 points à 26 %). Quant aux breaks, leur demande est moins fluctuante et ils occupent toujours environ 7 % du marché.

Les gammes supérieures ont bénéficié de la demande des entreprises et les constructeurs français peuvent s'appuyer sur des modèles éprouvés (508) ou de nouveaux lançements (Kadjar, Espace).

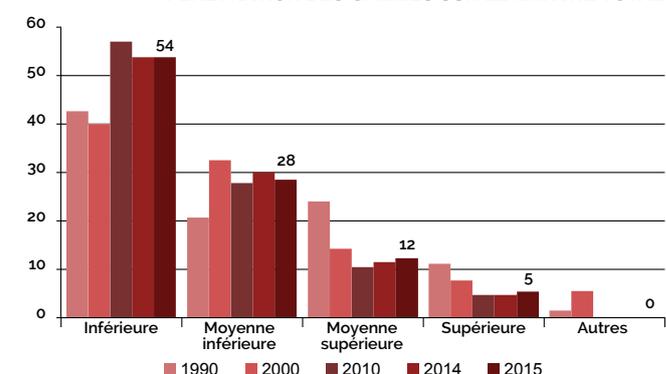


PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN 2015 APPARTENANT À LA CARROSSERIE TOUT-TERRAIN, TOUT-CHEMIN

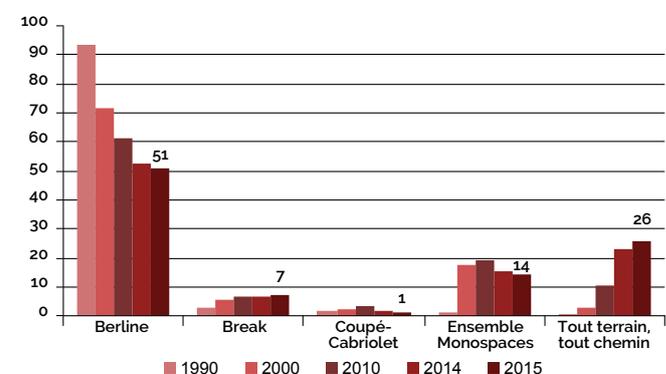
► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2015

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Clio	5,7
2	Peugeot	208	4,7
3	Renault	Megane	4,6
4	Peugeot	308	4,0
5	Citroën	C3	3,8
6	Renault	Captur	3,8
7	Citroën	C4	3,6
8	Peugeot	2008	3,3
9	Renault	Twingo	2,4
10	Dacia	Sandero	2,4
11	Volkswagen	Golf	2,3
12	Volkswagen	Polo	2,2
13	Fiat	500	2,2
14	Dacia	Duster	1,8
15	Peugeot	3008	1,8
16	Toyota	Yaris	1,5
17	Nissan	Qashqai	1,5
18	Ford	Fiesta	1,3
19	Mini	Mini	1,2
20	Peugeot	508	1,1
21	Renault	Kadjar	1,1
22	Opel	Corsa	1,1
23	Citroën	C4 Cactus	1,1
24	Ford	Focus	1,0
25	Opel	Mokka	1,0
26	DS	DS3	0,9
27	Nissan	Juke	0,8
28	Peugeot	108	0,8
29	Audi	A3	0,8
30	Volkswagen	Tiguan	0,8

En % PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



En % PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	1990		2000		2010		2014		2015	
	unités	%								
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 283 902	57,0	967 138	53,9	1 031 441	53,8
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	627 694	27,9	538 578	30,0	545 819	28,5
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	234 664	10,4	205 487	11,4	235 633	12,3
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	105 313	4,7	84 682	4,7	104 333	5,4
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	96	0,0	0	0,0	0	0,0
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 795 885	100,0	1 917 226	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		2000		2010		2014		2015	
	unités	%								
Berline	2 155 724	93,4	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	947 136	52,7	979 415	51,1
Break	61 418	2,7	119 739	5,6	153 476	6,8	119 523	6,7	134 934	7,0
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	50 527	2,4	70 353	3,1	29 046	1,6	24 836	1,3
Ensemble monospaces	28 682	1,2	369 434	17,3	430 857	19,1	273 105	15,2	269 015	14,0
dont monospaces compact	-	-	241 190	11,3	233 363	10,4	167 079	9,3	163 826	8,5
Tout terrain, tout chemin	17 129	0,7	57 116	2,7	205 106	9,1	415 662	23,1	494 728	25,8
Autres	9 908	0,4	9 392	0,4	14 379	0,6	11 413	0,6	509 026	26,6
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 795 885	100,0	1 917 226	100,0

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En 2015, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont à nouveau progressé (+2,1 %) après deux années de baisse et se sont élevées à 5 562 000 unités. Elles dépassent 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 (plus proche de 3 depuis 2012) : 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).

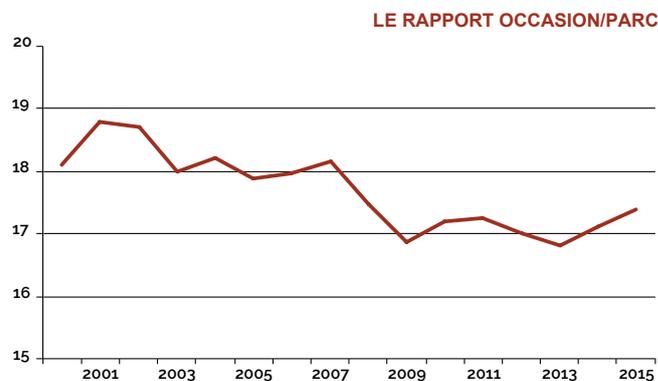
Le rapport occasion/neuf est quasi stable à un niveau très élevé de 2,9, bien au-delà des niveaux observés lors des précédentes périodes de recul du marché des voitures neuves en 1993 et en 1997 (2,5).

58 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991. En ce qui concerne les voitures achetées en 2015, cette part s'est élevée à 64 %. Lors de l'achat, leur kilométrage moyen s'élevait à environ 69 000 kilomètres et plus du quart des véhicules achetés d'occasion par les ménages avaient plus de 100 000 kilomètres au compteur.



► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1990	2000	2005	2010	2014	2015
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 309	2 134	2 118	2 252	1 796	1 917
Voitures d'occasion	milliers	4 759	5 082	5 383	5 386	5 446	5 562
Rapport O/N		2,1	2,4	2,5	2,4	3,0	2,9
Voitures de moins de cinq ans	% VO	52	40	40	37	34	33
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	24	23
Voitures de cinq ans et plus	% VO			25	26	25	24
Voitures de 10 ans et plus	% VO			22	21	24	24
Voitures de 15 ans et plus	% VO			13	15	18	19
VOITURES D'OCCASION À ÉNERGIE DIESEL							
Milliers	milliers			2 996	3 558	3 720	3 745
% VO	%			55,7	66,1	68,3	67,3
Parc de voitures (au 31/12)		23 550	28 060	30 100	31 300	31 800	32 000
Rapport Occasion sur Parc		20,2 %	18,1 %	17,9 %	17,2 %	17,1 %	17,4 %



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 60 % 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 2015, la demande en voitures neuves a légèrement augmenté de 6,8 % à 1,9 million d'unités, et celle en voitures d'occasion a progressé de 2,1 % à 5,6 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est donc resté quasi 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 67 % en 2015. De plus, la pénétration de la tranche d'âge des plus de 15 ans a plus que doublé depuis le début des années 2000 et a crû de 4 points par rapport à l'avant-crise pour s'établir à 19 % en 2015.

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 445 000 immatriculations, soit 23 % du marché du neuf, poids quasi stable depuis 2012 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 67 % en 2015, en hausse d'un point par rapport à 2010 et de 12 points par rapport à 2005.

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

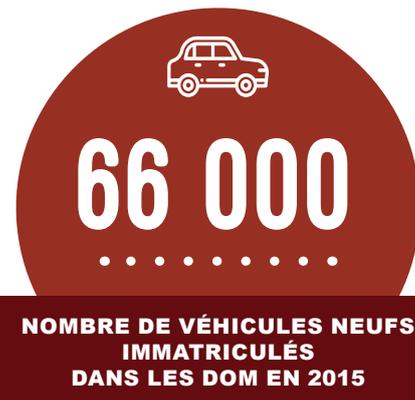
D'un développement plus récent qu'en métropole, les marchés annuels de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ont été compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations de 1998 à 2012. En 2013 et 2014, le marché a oscillé autour de 60 000 unités, soit un repli de 20 % par rapport à 2007. Il a progressé de 8 % à 66 000 véhicules en 2015.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,2 %) qu'en France métropolitaine (2,1 %), compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (16,4 % contre 16,2 % en métropole).

Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules

particuliers. Leurs parts de marché étaient ainsi inférieures à 50 % de 2006 à 2013, mais depuis 2014 elle ont progressé de 3 points pour s'élever à 51 %. Ils occupent 57 % du marché des véhicules utilitaires légers (en hausse de 3 points par rapport à 2014), ce qui reste beaucoup plus faible qu'en métropole (environ les deux tiers du marché). Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks est stable à 29 %.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion se sont élevées à 125 000 unités en 2015 en hausse de 30 % par rapport au ceux observé en 2009 (96 000 unités). Le rapport occasion/neuf était inférieur à 2 pendant les années 2000, avant de croître de 2010 à 2012. Depuis 2013, il a oscillé autour d'un palier de 2,4.

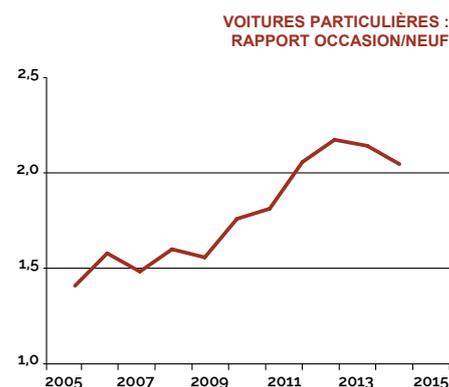
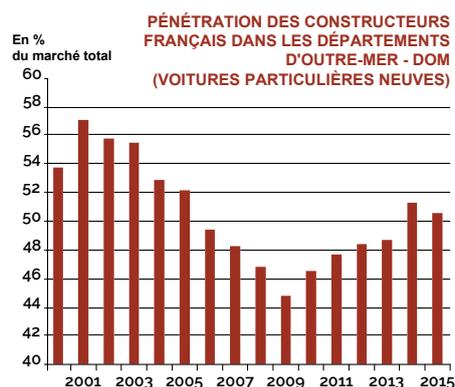
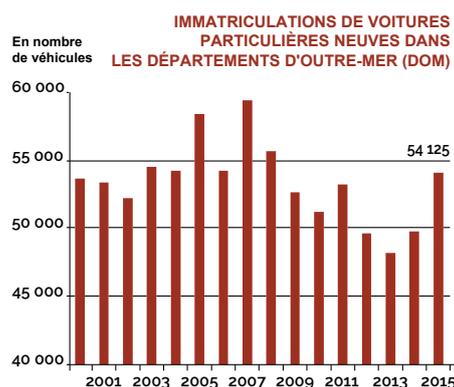


Voitures particulières neuves	2000	2005	2010	2014	2015	Variation 2015/2000	Variation 2015/2014
Guadeloupe	13 691	14 359	13 438	12 599	13 409	-2,1 %	6,4%
Guyane	4 031	4 085	4 382	4 248	4 414	9,5 %	3,9%
Martinique	14 424	14 749	13 147	11 325	12 931	-10,4 %	14,2%
Mayotte (1)				1 055	1 083		2,7%
Réunion	21 463	25 142	20 295	20 605	22 288	3,8 %	8,2%
Total DOM	53 609	58 335	51 262	49 832	54 125	1,0 %	8,6%
Total DOM Voitures particulières d'occasion	ND	98 024	104 381	120 204	125 457	ND	4,4%

Véhicules Utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)	2000	2005	2010	2014	2015	Variation 2015/2000	Variation 2015/2014
Guadeloupe	2 685	2 772	2 394	2 023	2 214	-17,5 %	9,4%
Guyane	1 143	1 169	1 239	1 210	1 159	1,4 %	-4,2%
Martinique	2 368	2 732	2 016	1 909	2 156	-9,0 %	12,9%
Mayotte (1)				213	230		8,0%
Réunion	5 200	6 021	4 166	4 760	4 975	-4,3 %	4,5%
Total DOM	11 396	12 694	9 815	10 115	10 734	-5,8 %	6,1 %

Véhicules Utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)	2000	2005	2010	2014	2015	Variation 2015/2000	Variation 2015/2014
Guadeloupe	146	196	135	151	97	-33,6 %	-35,8%
Guyane	66	99	85	76	50	-24,2 %	-34,2%
Martinique	187	183	84	117	128	-31,6 %	9,4%
Mayotte (1)				46	48		4,3%
Réunion	362	464	293	392	434	19,9 %	10,7%
Total DOM	761	942	597	782	757	-0,5 %	-3,2 %

Source : CCFR
(1) : A partir du 1^{er} avril 2011



LA MOTORISATION DES MÉNAGES

En 2015, les ménages multimotorisés ont représenté 35 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980 ; cette part est quasi stable depuis 2010.

93 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule.

60 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés (soit le niveau équivalent à celui de 2000). Dans d'autres agglomérations françaises, les taux sont plus proches de 80 %.

60 % des ménages modestes (moins de 15 000 euros par an) sont équipés d'au moins une voiture.

79 % des ménages âgés sont motorisés contre 69 % en 2000. La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continue d'augmenter.

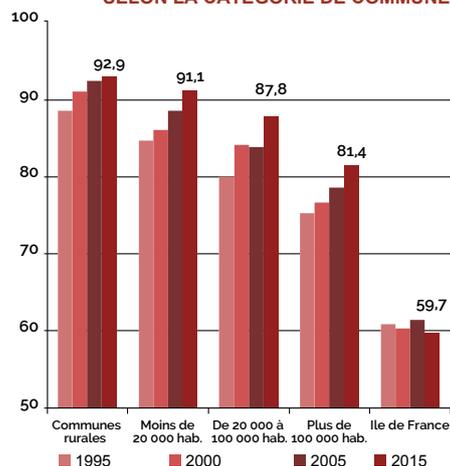


TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
SELON LA CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE						
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%	90,9%
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4%	85,5%	84,6%	83,7%	84,1%	83,2%
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3%	88,7%	90,8%	87,6%	89,8%	88,0%
Employés	78,3%	75,9%	77,5%	80,9%	82,5%	80,1%
Ouvriers	87,2%	89,7%	88,7%	89,1%	91,2%	90,9%
Inactifs	54,6%	65,8%	70,9%	72,8%	77,1%	77,6%
dont retraités	59,4%	70,9%	76,0%	76,2%	80,1%	80,6%
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE						
Communes rurales	82,1%	88,6%	91,1%	92,4%	92,7%	92,9%
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6%	84,7%	86,1%	88,4%	90,2%	91,1%
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3%	80,0%	84,2%	83,7%	87,1%	87,8%
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2%	75,1%	76,6%	78,5%	80,8%	81,4%
Agglomération parisienne	77,0%	60,8%	60,4%	61,5%	63,6%	59,7%
Ville de Paris	47,3%					
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT						
Ville-centre	-	67,6%	69,4%	69,2%	73,0%	71,6%
Banlieue	-	79,3%	80,5%	80,9%	83,2%	82,1%
Périurbain	-	88,5%	89,8%	91,2%	91,6%	92,5%
Rural	-	85,3%	90,4%	92,6%	94,8%	94,4%
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE						
Moins de 25 ans	-	51,2%	49,3%	63,3%	64,9%	74,0%
25 à 34 ans	-	85,1%	82,4%	82,3%	83,9%	82,5%
35 à 44 ans	-	86,7%	86,3%	87,5%	88,0%	87,3%
45 à 54 ans	-	87,5%	87,4%	86,1%	88,1%	84,7%
55 à 64 ans	-	84,9%	87,0%	86,7%	86,9%	85,1%
Plus de 65 ans	-	61,9%	69,0%	70,8%	76,2%	78,6%
ENSEMBLE	76,5%	78,4%	80,3%	81,2%	83,5%	82,9%
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	40,4%	40,7%	41,5%	41,9%

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins.

Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socio-professionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes composant le ménage.

- Si les 20 % des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90 % en 2015, les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à 60 %.
- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants ne baissent pas : 81 % d'entre eux étaient motorisés en 2015 contre 75 % en 1995. Ce ratio progresse depuis 2007 dans l'agglomération marseillaise (85 %) et lyonnaise (79 %) ; il diminue légèrement dans les agglomérations parisiennes (60 %), et lilloise (76 %).

- 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 +2,6 et +6,7 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. Parmi les ménages non motorisés, 13 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années.

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'est établie à 72 % en 2015 contre 79 % en 2000.

La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépassait toujours 50 %. En 2015, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 16 %.

Quant aux trajets liés à l'école et à la crèche, leur part s'est établie à 23 %.

Le parc vieillit lentement et régulièrement, sauf pendant 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 s'élève à 5,5 ans en 2015 contre

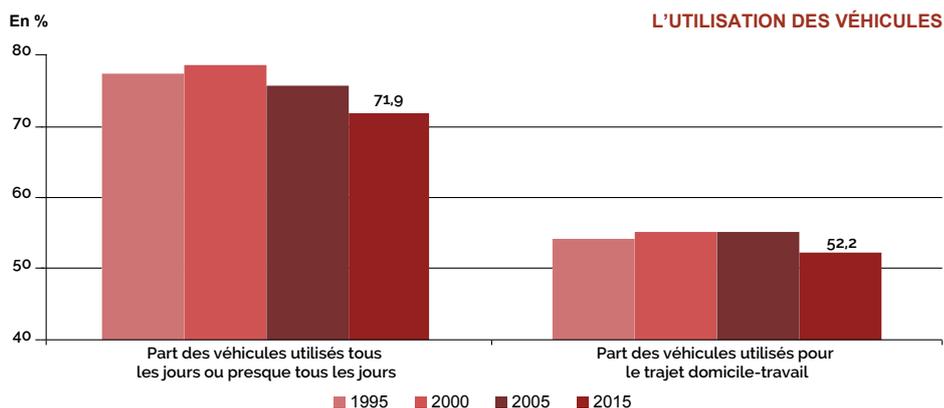
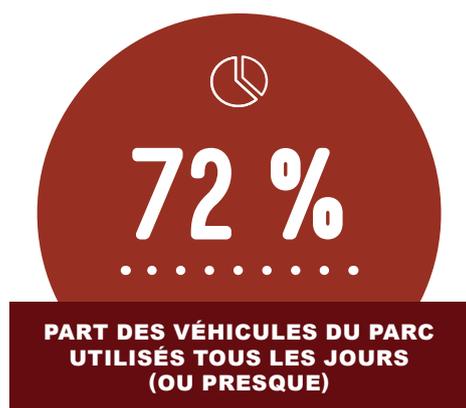
5 ans en 2000 et 4 ans en 1995.

Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ 106 000 km, soit 13 000 km de plus qu'en 2000 et 37 000 km de plus qu'en 1990. Le kilométrage moyen au compteur d'une voiture diesel, qui roule davantage chaque année, progresse et atteint 118 800 km ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisées, fléchit à 84 700 km.

► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	Unités	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1
Age moyen du parc	années	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9
Durée de détention moyenne	années		3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5
Répartition du parc par groupe automobile								
Renault (y compris Dacia)	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	27,7
PSA (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,8
Répartition du parc par puissance fiscale								
2 & 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7			
4 & 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5	43,3	44,4	49,2
6 & 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	39,0
8 CV & plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	11,8
Répartition du parc par gamme								
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	7,9
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,0
divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5
Répartition du parc par carburant utilisé								
Super sans plomb - Essence	%		16,2	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8
Super plombé - ARS	%		65,6	28,8	11,9			
Gazole	%		18,2	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%		75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2

Note : A 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 2015 à 68 % et celui des plus de 10 ans se stabilise à son niveau record (31 %). L'âge moyen du parc par énergie s'est établi à 10 ans pour l'essence et à 8 ans pour le diesel.

La part des foyers multi motorisés équipés exclusivement de voitures âgées de 5 ans et plus s'est établie à 49 % en 2015 contre 43 % en 2010.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 2 et 5 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc est demeurée élevée par rapport à celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2015 respectivement 49 % et 29 % du parc, contre 8 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés ; en 2015, 75 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 48 % possèdent un limiteur de vitesse et 38 % un système central de stabilité (ESP) contre 18 % chacun en 2008. L'équipement en système de connectivité embarquée et en « Stop&Start » émerge et représentent respectivement 23 % et 14 % du parc. Le taux d'équipement de l'ensemble de ces éléments est bien plus élevé que ce ratio moyen pour les voitures principales des foyers multi motorisés.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La mobilité des personnes est une nécessité sociale et économique qui permet les échanges entre les hommes, sources de création de richesses et d'emplois.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route est prépondérante dans les déplacements de personnes : 80 % pour la voiture particulière et 8 % pour les autobus, autocars et tramways en 2015.

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

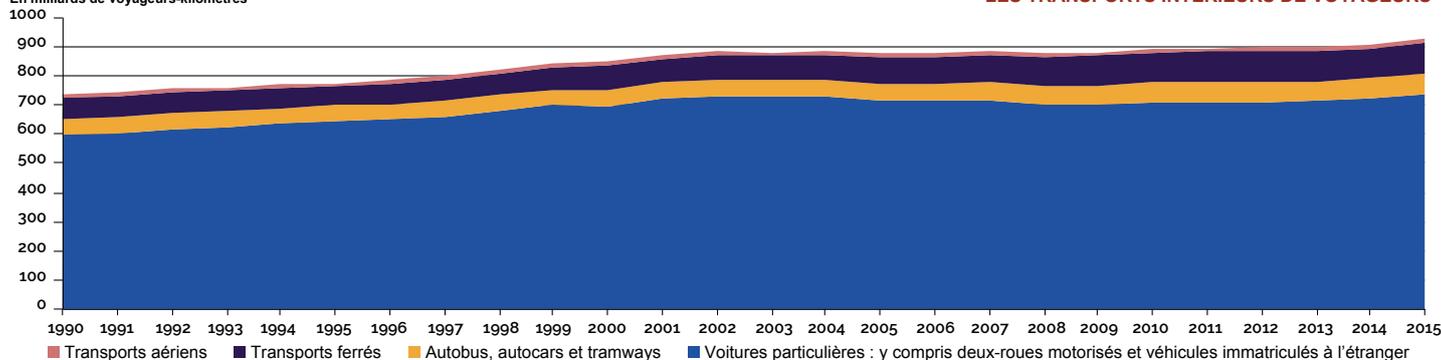
ou lorsque les flux ne sont pas assez importants (horaires décalés) pour que les transports en commun soient pertinents sur le plan économique et sociétal.

En 2015, le transport intérieur de voyageurs a connu une croissance de +2,1 %, soit un rythme supérieur à la moyenne annuelle observée depuis 2010 (+0,8 %). Cette forte hausse de la mobilité est surtout liée à l'augmentation de la circulation des véhicules particuliers, qui s'est accélérée par rapport aux dernières années (+2,4 % au lieu de +0,8 % entre 2008 et 2015).

Le transport collectif (routier, ferroviaire et aérien) est également en hausse, au même rythme d'évolution annuelle que sur la période 2010-2015, soit +0,9 %.

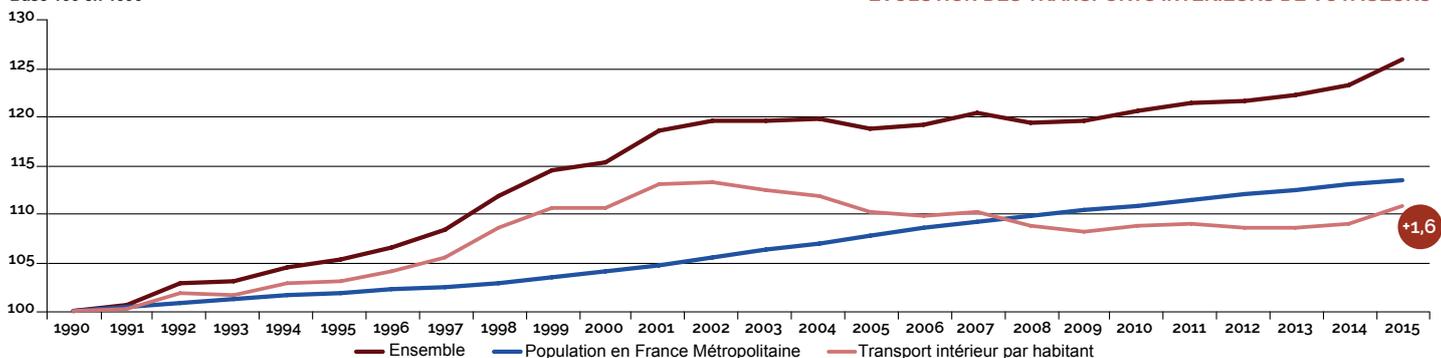


En milliards de voyageurs-kilomètres



Sources : MEDDE/SOeS, INSEE

Base 100 en 1990



Sources : MEDDE/SOeS, INSEE

La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre 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 entre 1990 et 2002 (+1,1 % par an). Puis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse moyenne de -0,4 % par an a été observée entre 2002 et 2013. En 2015, on observe pour la deuxième année consécutive une croissance du transport intérieur de voyageurs par habitant (+1,6 %), principalement liée à l'augmentation de la mobilité individuelle.

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. A ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire, s'ajoute aussi la notion du temps.

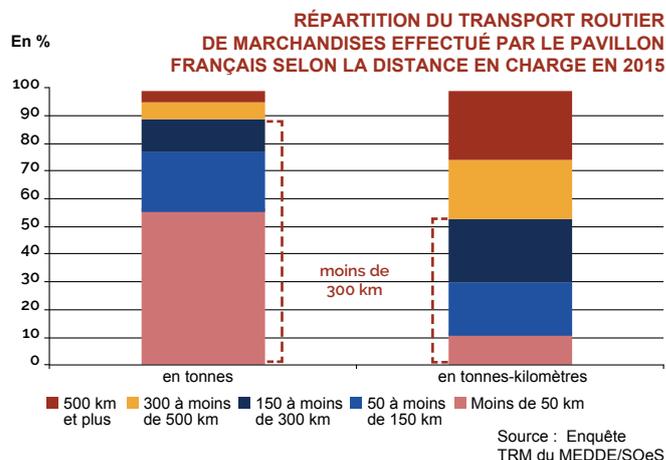
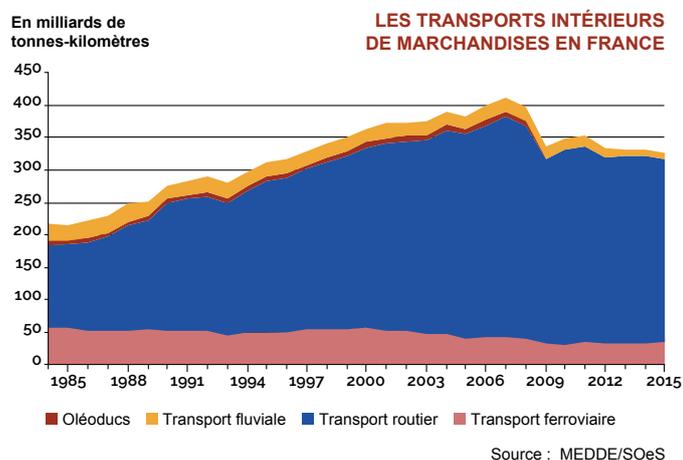
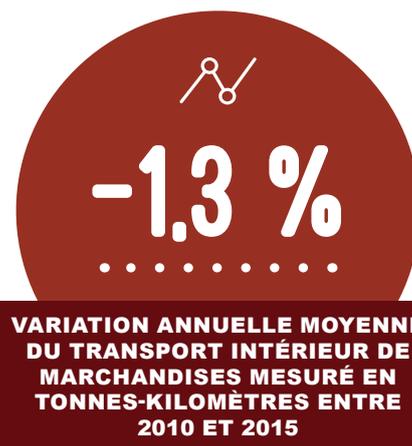
Chaque mode de transport, routier, ferroviaire, fluvial, ... nécessite des infrastructures, synonymes d'investissements importants, amortis généralement sur une longue période.

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 84% 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.

Depuis 2010, le transport routier de marchandises a reculé de -1,3 % en moyenne annuelle, en lien avec le recul de l'activité du pavillon français (-2,6 %/an) alors que le pavillon étranger augmentait de +0,8 % chaque année.

Après avoir fortement reculé entre 2000 et 2010, le transport ferroviaire progresse à nouveau depuis 2013 (+3,5 % en moyenne annuelle) avec l'arrivée de nouveaux acteurs, mais reste à des niveaux faibles (10 % de part de marché). A l'inverse, le transport fluvial baisse sur la même période de -3 % par an.



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, entre autres, 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 notamment, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Du fait de la grande variété des biens et marchandises, de nombreux facteurs interviennent et conditionnent parfois le choix du mode de transport. C'est le cas pour :

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
- la valeur des biens et marchandises transportés ;
- le temps de livraison : les denrées périssables telles 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 84 % des tonnes-kilomètres effectuées. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports montre aussi la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : 57 % 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.

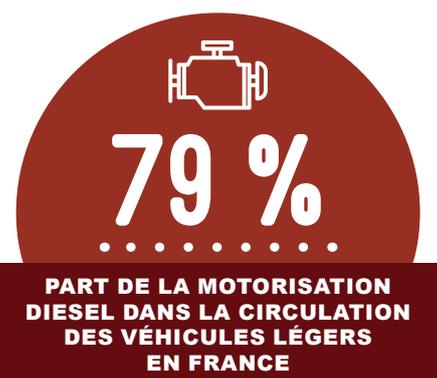
LA CIRCULATION ROUTIÈRE

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, depuis cette date, elle progresse de nouveau à un rythme plus soutenu (+ 1,2 % en moyenne) avec une accélération forte en 2015 (+2,2 %).

La poursuite de la baisse des prix des carburants et du développement de nouveaux services de mobilité (covoiturage) ont sans doute conduit à une plus grande utilisation des voitures particulières, dont la circulation a augmenté de +2,4 % en 2015. La circulation des bus et cars est également en hausse en 2015 à +1,5 %.

Dans le transport de marchandises, la circulation des poids lourds recule de -0,9 % en 2015, essentiellement en lien avec le déclin de la circulation des poids lourds immatriculés en France (-4 %) au profit des poids lourds étrangers qui continuent de progresser (+5 %).

Fin 2015, plus de 30 % du parc des voitures particulières répondent aux normes Euro 5 ou Euro 6. Pour les poids lourds, le pourcentage du parc respectant les normes Euro V ou Euro VI atteint déjà 43 %. Leur présence vertueuse dans la circulation est d'autant plus importante qu'ils roulent davantage que les véhicules anciens.



► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

En pourcentage	Unités	1990	2000	2014	2015	Variation annuelle moyenne en %		
						05/90	15/05	15/14
PARCS (moyennes annuelles)	milliers de véh.	28 106	33 464	38 340	38 562	+1,7	+0,6	+0,6
Voitures		23 280	27 770	31 726	31 900	+1,7	+0,6	+0,5
essence (et autres énergies)		19 760	18 150	11 985	12 032	-1,4	-2,8	+0,4
diesel		3 520	9 621	19 741	19 868	+9,6	+3,6	+0,6
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 971	6 019	+1,8	+0,8	+0,8
essence		2 279	1 302	352	312	-5,3	-11,0	-11,4
diesel		1 944	3 761	5 619	5 707	+5,8	+2,3	+1,6
Poids lourds(>5 t)		535	551	551	550	+0,4	-0,4	-0,2
Bus & cars		68	81	92	93	+1,5	+0,9	+1,1
KILOMETRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km							
Voitures		13,4	13,5	12,8	13,0	-0,1	-0,1	+1,9
essence		11,9	10,7	8,3	8,5	-1,3	-1,5	+1,5
diesel		21,3	18,8	15,4	15,7	-1,5	-0,7	+2,0
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	16,0	16,2	+0,5	+0,3	+1,4
essence		9,9	8,3	7,4	7,6	-1,4	-0,6	+1,5
diesel		20,2	18,0	16,5	16,7	-1,0	-0,4	+1,0
Poids lourds (>5 t)		36,1	41,2	32,0	30,8	+0,8	-2,7	-3,9
Bus et cars		31,0	30,2	36,6	36,8	+0,2	+1,5	+0,5
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km							
Voitures essence		8,68	8,12	7,50	7,42	-0,7	-0,5	-1,1
Voitures gazole		6,73	6,74	6,20	6,16	-0,1	-0,7	-0,6
VUL essence		9,39	9,29	8,00	8,03	-0,6	-0,7	+0,4
VUL gazole		9,77	9,67	9,00	8,93	-0,3	-0,5	-0,8
Poids lourds gazole		36,23	36,62	34,10	33,90	-0,0	-0,6	-0,6
Bus et cars gazole		32,00	32,99	30,50	30,20	+0,1	-0,8	-1,0
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (tous transports routiers)	millions de litres							
Essence		24 110	18 729	9 626	9 773	-3,1	-4,2	+1,5
Gazole		17 977	30 779	38 157	38 622	+4,7	+0,7	+1,2
Total		42 086	49 508	47 783	48 395	+1,3	-0,5	+1,3
CIRCULATION TOTALE	milliards de véh-km	420	518	572	585	+1,9	+0,5	+2,2
Véhicules légers		389	476	528	541	+1,8	+0,7	+2,4
PL marchandises		22,4	29,5	26,7	26,5	+2,4	-1,9	-0,9
TRAFICS ROUTIERS								
Voyageurs en véhicules particuliers (1)	milliards de voyageurs-km	598,7	697,6	720,9	738,0	+1,2	+0,3	+2,4
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	52,3	55,9	70,0	71,2	+0,5	+2,3	+1,7
Marchandises	milliards de tonnes-km	197,0	276,9	288,5	281,4	+3,2	-1,1	-2,5

(1) : y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés
Source : 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.

En 2015, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de +0,6 %, 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 (67,4 % du parc en 2015 contre 66,7 % en 2013), mais à un rythme qui s'est encore ralenti cette année (+0,3 %). La part du diesel a représenté 79 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000. Concernant le parc essence, quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans plomb 95-E10, qui représente 33 % des livraisons totales d'essence.

La consommation unitaire moyenne des voitures particulières continue de baisser avec l'amélioration des performances techniques. Sur les dix dernières années,

la consommation unitaire moyenne des voitures diesel a baissé de 7 % et celle des voitures essence de 5 %.

Concernant le parc poids lourds, il a progressé de +0,9 % par an entre 1990 et 2002 mais recule depuis cette date de -0,7 % par an en moyenne. La reprise des immatriculations en 2015 a permis la diffusion dans le parc de la norme Euro VI qui représente désormais près de 15 % du parc de poids lourds.

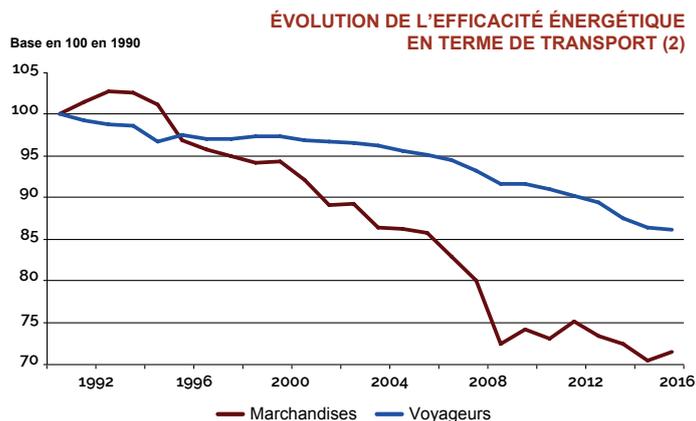
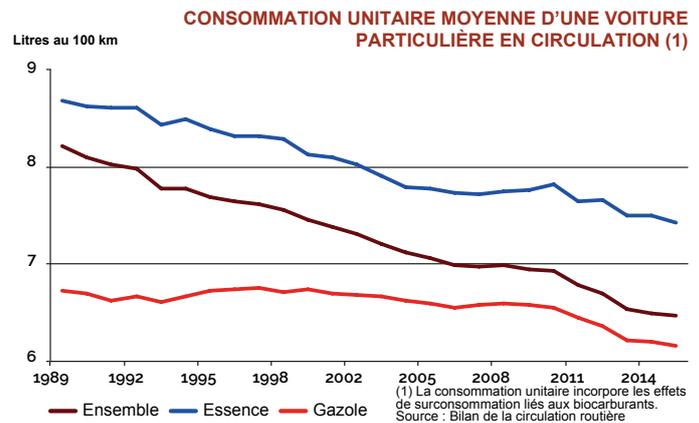
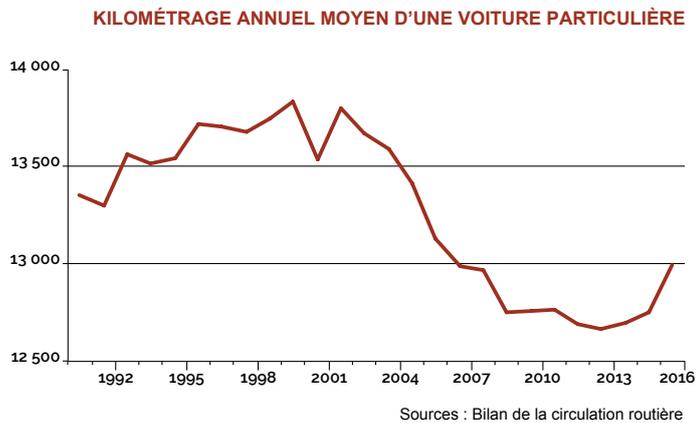
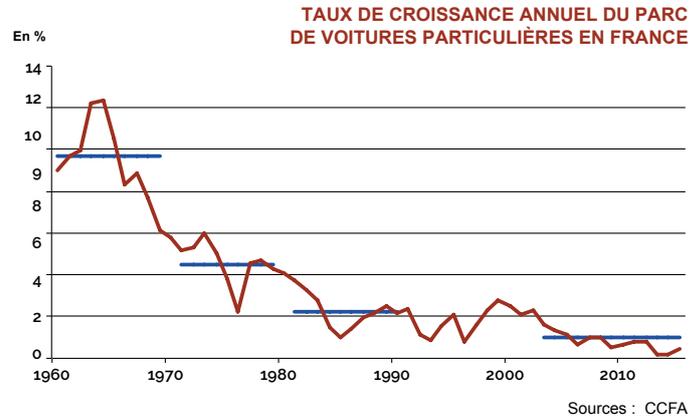
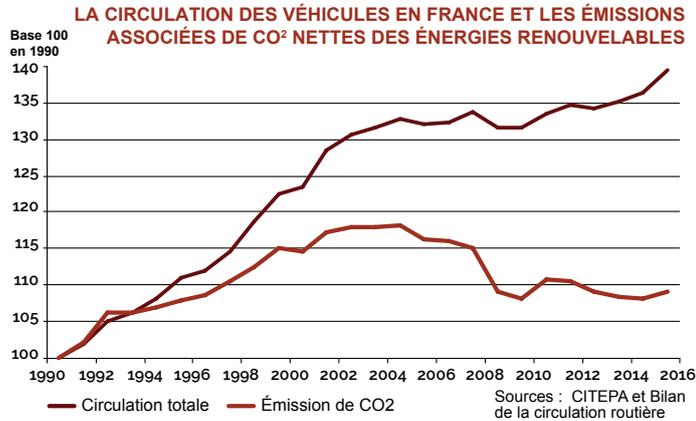
LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 39 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, n'ont, quant à elles, crû que de 9 %.

Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au

niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne (y compris les effets de surconsommation liés aux biocarburants) a été de plus de 20 % entre 1990 et 2015 (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 28 % entre 1990 et 2015, malgré l'impact de la crise économique et financière.

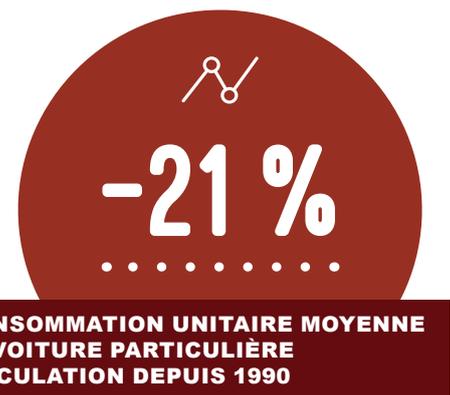


(2) L'efficacité énergétique correspond à l'évolution de la quantité de CO₂ pour le déplacement d'une tonne de marchandises (resp. d'un voyageur) sur un kilomètre par les véhicules industriels (resp. les véhicules particuliers) circulant sur le territoire français. La diminution de CO₂ liée aux biocarburants est prise en compte.
Sources : MEDDE/SOeS, calculs CCFA

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

En 2015, les nouvelles estimations fournies par le Centre Interprofessionnel d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 121 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années 2000 autour de 130 millions de tonnes, un net fléchissement est enregistré à partir de 2004, lié entre autres, aux effets de la crise économique, à l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants et à la diésélisation.

Portant sur l'année 2014, 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).



LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

L'évolution de la technologie, les contraintes économiques et la prise de conscience face aux enjeux environnementaux ont favorisé, dans plusieurs secteurs, le développement de nouvelles tendances de consommation et de modes de vie qui privilégient l'usage, au détriment de la propriété des biens.

Dans le transport, cette tendance s'est matérialisée par le développement de nouveaux usages de l'automobile, favorisant le partage et la mutualisation et reposant sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Ces nouvelles pratiques sont notamment le covoiturage, l'autopartage et la location entre particuliers.

Comme le montrent les enquêtes, la principale motivation de recours à la voiture partagée est le

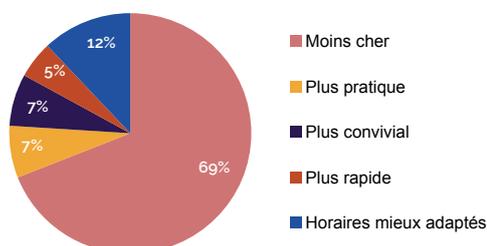
coût. Le partage d'un véhicule personnel permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien et de répondre ainsi aux contraintes de pouvoir d'achat des ménages.

La voiture partagée permet aussi d'offrir, en zone dense, un complément aux transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés) tout en améliorant le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

En zone péri-urbaine ou rurale, la voiture partagée accroît aussi l'offre de transport, à moindre coût pour la collectivité, car elle ne nécessite quasiment pas de nouvelles infrastructures.



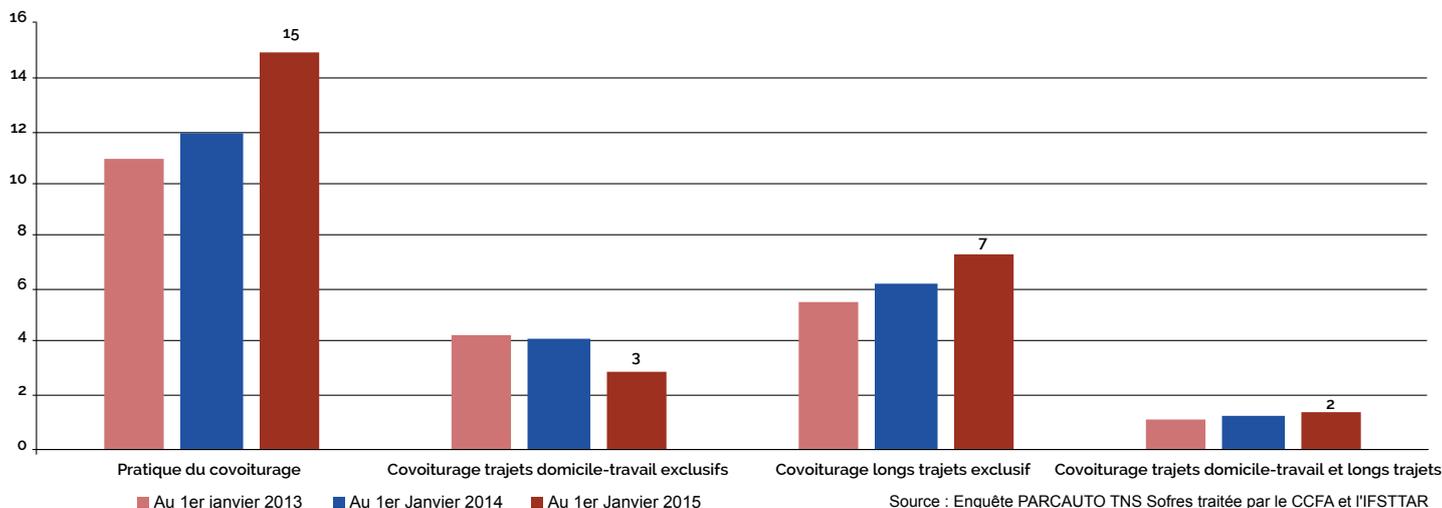
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE (6 T, 2015)



Sources : Enquête 6t, 2015

ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS

En % des personnes interrogées



Le covoiturage

Le covoiturage est défini dans la loi de transition énergétique pour la croissance verte comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux » (Art. L. 3132-1).

Il existe plusieurs pratiques de covoiturage qui se distinguent par le système de mise en relation, la fréquence des trajets ou la distance parcourue. Les équipages peuvent se former de manière informelle ou par l'intermédiaire d'un tiers mettant à disposition un site internet ou une plateforme téléphonique. Le covoiturage est dit « dynamique » lorsqu'il se fait en temps réel grâce à l'usage des Technologies de l'Information et de la Communication.

La diffusion et le développement du covoiturage sont encore difficiles à mesurer. D'après les différentes enquêtes, la pratique régulière du covoiturage toucherait entre 5 et 10 % de la population en France, mais son évolution est rapide. L'enquête Parc Auto Sofres 2015 indique que 4,5 % des personnes interrogées ont déjà utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile travail au cours des 12 derniers mois, 8,7 % pour des longs trajets (>150 km) et 8 % pour des courts trajets. Au total, 15 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours de l'année 2014.

La dernière étude réalisée en 2015 pour l'ADEME montre que le covoiturage devient peu à peu une solution de transport à part entière, avec un âge moyen du covoitureur (33 ans) qui augmente et une pratique qui n'est plus exclusivement celle des jeunes urbains, mais qui touche également les communes rurales et des personnes plus âgées. La motivation reste le coût pour 69 % des covoitureurs.

Le covoiturage occasionnel effectué généralement pour des distances longues (364 km en moyenne) est le plus structuré. Des services comme ceux offerts par la société Blablacar sécurisent la mise en relation entre les conducteurs et les passagers. Le covoiturage régulier, davantage pratiqué sur des distances courtes, notamment pour les trajets domicile travail, est plus difficile à organiser. Cependant, les entreprises s'impliquent de plus en plus dans le cadre des Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE) afin de faciliter la mise en relation de leurs salariés. Des opérateurs de mobilité ou des collectivités locales sont aussi impliqués via la fourniture d'informations ou la mise à disposition d'aires de covoiturage.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

► CLASSEMENT DES ADJECTIFS RELATIFS À L'AUTOPARTAGE SELON LE TYPE D'AIRE URBAINE

	Île-de-France	> 500 000 habitants avec TCSP	> 300 000 habitants avec TCSP	Autres aires urbaines avec ou sans TCSP
1	Économique	Pratique	Économique	Économique
2	Pratique	Économique	Pratique	Pratique
3	Écologique	Écologique	Écologique	Écologique
4	Propre	Facile	Propre	Facile
5	Facile	Propre	Facile	Propre
6	Cher	Disponible	Souple	Disponible
7	Judicieux	Cher	Cher	Souple
8	Souple	Souple	Contraignant	Contraignant
9	Stationnement difficile	Contraignant	Liberté	Judicieux
10	Insuffisant	Liberté	Disponible	Cher

Source : Enquête Nationale sur l'autopartage, bureau 6t, 2012



L'autopartage

L'activité d'autopartage est définie dans la loi Grenelle II (article 54) comme la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur, au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Dans l'autopartage commercial, les véhicules appartiennent à l'entreprise fournissant le service. Chaque abonné peut accéder à un véhicule de la flotte, en le réservant via une application, sur internet ou par téléphone. Le véhicule loué est équipé d'un ordinateur de bord et d'un système de géolocalisation et l'ouverture des portes se fait grâce à des cartes RFID ou aux smartphones des utilisateurs.

On distingue des services « en boucle » où après avoir réservé, le client prend le véhicule dans une station et revient le déposer à la même station et des systèmes

en « trace directe », où le client dépose le véhicule à l'endroit de son choix. Ces deux systèmes correspondent à des durées d'utilisation et à des besoins bien distincts.

Il existe également des services dits en « free-floating » qui consistent à mettre à disposition des véhicules à l'intérieur d'une zone délimitée d'une agglomération, plus généralement en centre urbain dense, sans que les points de prise ou de dépôt de véhicules soient limités à des stations.

En France, un nombre croissant de villes s'équipent de système de voitures en libre-service. Le service Autolib', développé à Paris et dans plus de 80 communes de l'agglomération parisienne est le plus important à ce jour. Il compte en janvier 2016, 100.422 abonnés actifs (abonnement d'un an), 3732 véhicules électriques en service dans 1060 stations.

L'autopartage entre particuliers, quant à lui, est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisés par des amis, des voisins, des proches. Le véhicule appartient à l'un des autopartageurs ou est la copropriété de tous.

La location entre particuliers

Plus récemment, le partage de véhicules en dehors de la sphère privée s'est également développé à travers des services de location de voitures entre particuliers. La location s'effectue par le biais de sites internet spécialisés mettant en relation des personnes qui ne se connaissent pas. Elle permet aux particuliers d'offrir leur véhicule en partage contre une rémunération et de rentabiliser ainsi la possession et l'entretien de leur véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt.

Selon une enquête annuelle menée par le CNPA, cette activité a représenté 3 % du total des locations en 2015, contre 1 % l'année précédente, et 5 % des détenteurs de permis y ont déjà eu recours. Les utilisateurs sont jeunes (44 % ont moins de 35 ans), moins souvent dans la vie active que les clients des agences traditionnelles (70 % contre 83 %), et moins aisés : 47 % font partie des catégories socio-professionnelles supérieures, soit 10 points de moins que ceux qui ont recours à la location traditionnelle.

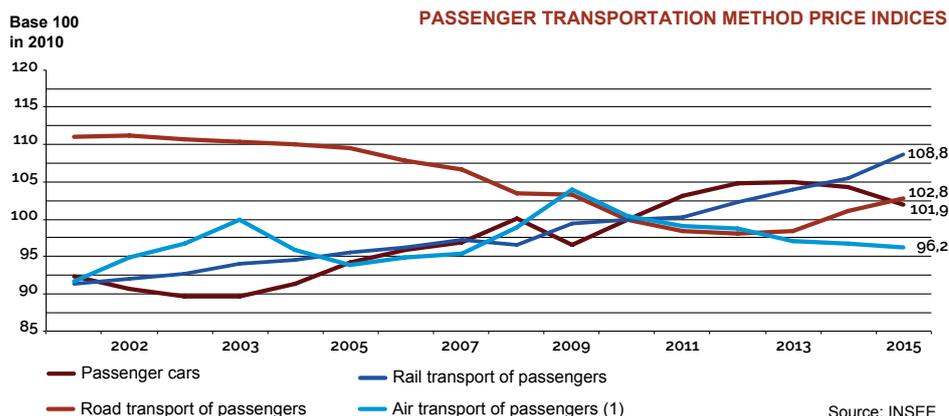
LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Pour la deuxième année consécutive, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) décroît et ce mouvement s'accroît en 2015 (-2,2 %), en raison de la baisse importante des prix des carburants. A l'inverse, l'augmentation de l'indice des prix du transport ferroviaire est plus forte en 2015 (+3,1 %) et son rythme de croissance est, depuis deux ans, supérieur à la moyenne des dix dernières années (+2,6 %). Quant à l'indice des prix du transport routier de voyageurs (hors taxi), il progresse depuis deux

ans à un rythme soutenu (+2,2 % en 2015), après plusieurs années de baisse. L'évolution de l'offre dans le transport routier de voyageurs (VTC, transport régulier par autocars au travers de la loi dite Macron) pourrait avoir, à terme, des effets sur les indices de prix associées (transport routier de voyageurs y compris taxis).

Depuis 2009, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs évoluent de manière très différenciée : de -4 %

pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à +6 % pour les véhicules personnels, en passant par une baisse de 8 % pour le transport aérien et une hausse de 9 % pour le transport ferroviaire.



► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Taxis	Transports aériens de voyageurs (1)
2000	5,1%	0,6%	1,4%	1,0%	2,3%	-0,5%
2001	-0,2%	1,4%	2,5%	1,8%	3,7%	5,2%
2002	0,8%	1,2%	2,6%	1,4%	1,9%	3,9%
2003	2,2%	1,5%	3,6%	1,7%	2,5%	5,6%
2004	3,9%	1,7%	2,7%	1,9%	2,5%	-2,0%
2005	5,1%	0,4%	2,8%	1,3%	3,5%	-0,4%
2006	3,5%	-1,2%	2,4%	0,1%	3,4%	2,8%
2007	2,5%	-0,4%	2,4%	0,4%	2,2%	2,0%
2008	6,2%	-1,6%	2,1%	-0,4%	2,6%	6,6%
2009	-3,4%	-1,7%	3,1%	-0,1%	3,7%	5,2%
2010	5,2%	-3,0%	2,1%	-1,6%	1,4%	-2,1%
2011	5,3%	-0,3%	2,3%	0,5%	2,1%	0,8%
2012	3,7%	0,5%	4,0%	1,6%	3,8%	ns
2013	1,0%	0,8%	2,6%	1,4%	2,6%	-0,7%
2014	-0,2%	2,7%	2,0%	3,1%	3,8%	0,2%
2015	-2,2%	2,2%	3,1%	1,8%	1,0%	-0,6%

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

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

sont incorporées dans le suivi de l'indice du transport aérien de voyageurs.

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

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transport de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes : entre 2003 et 2015, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de 14 %, dépassant nettement son niveau de l'année 2000. Celui des transports ferroviaires a crû de 15 %, poursuivant sa progression entamée depuis 2000 alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 15 % ; il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

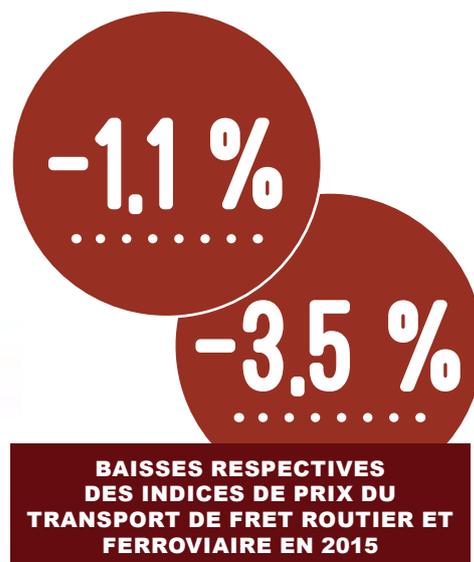


LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

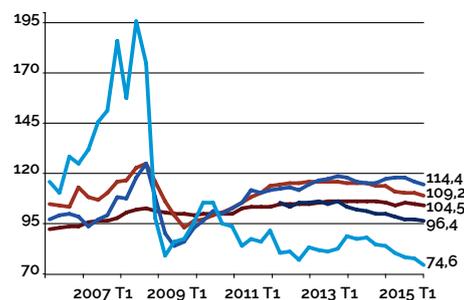
En 2015, l'indice de prix du fret routier recule pour la première fois depuis 2010 (-1 %), grâce à la baisse des prix du pétrole. Les indices de prix du transport de fret, autres que routier, sont aussi en baisse, sauf pour l'aérien qui croît légèrement (+0,7 %). La plus forte baisse de prix s'observe dans le maritime (-9,8 %) qui avait augmenté l'an dernier. Les prix poursuivent également leur décline dans le fluvial (-3,9 %) et le ferroviaire (-3,5 %).

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de +1,3 % par an, allant de +1,7 % pour le transport

de proximité, à +1,2 % pour l'interurbain. Sur la même période, l'indice des prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+0,4 % par an), variant de -0,3 % pour l'international, à 1,2 % 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 -1,9 % principalement dû à une forte baisse en 2014 et 2015.

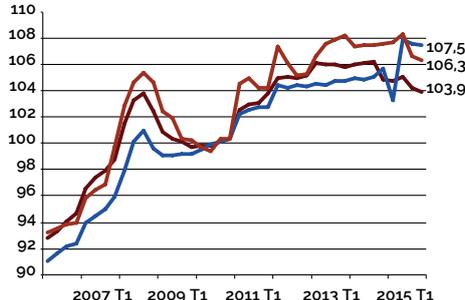


Base 100 en 2010
INDICE DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



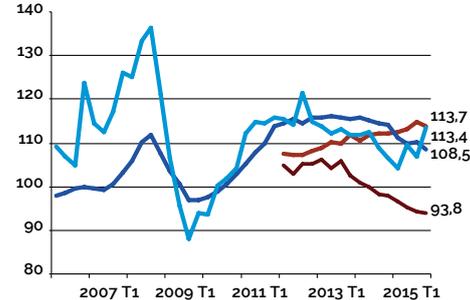
Sources : MEDDE/SOeS

Base 100 en 2010
INDICE DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET : ROUTIER



Sources : MEDDE/SOeS

Base 100 en 2010
INDICE DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET : FERROVIAIRE ET FLUVIAL



Sources : 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, dont le fret est l'activité principale, sont suivies.

Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix, suivi depuis le 1er 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 des prix du fret routier de marchandises décroît en 2015 (-1,1 %), mais avec des évolutions contrastées entre le transport de proximité en hausse (+1,3 %), l'interurbain en baisse (-1,2 %) et l'international (-0,3 %) 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 la page 51).

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice des prix du fret aérien a connu depuis 2006

d'amples variations. Après une baisse en 2014, l'indice croît en 2015 (+0,7 %).

L'indice de prix du fret maritime est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac. Après deux années de hausse, il baisse fortement en 2015.

Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a continuellement progressé, à l'exception de la chute de l'année 2009. Cependant, il recule en 2014 et 2015 (-3,9 %).

Enfin, dans un contexte d'ouverture à de nouveaux acteurs, l'indice de prix du fret ferroviaire poursuit sa baisse amorcée au 3e trimestre 2013. Sur l'année 2015, il recule de 3,5% mais avec de grandes disparités entre le national en forte baisse (-4,4 %) et l'international en hausse (+1,7 %). D'après une enquête de l'ARAFER, les entreprises non liées à l'opérateur historique ont connu une croissance (exprimée en tonnes-km) de +60,7 % entre 2010 et 2014 et ont atteint en 2014, 26,3 % de parts de marché.

LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

D'après la dernière enquête budget des familles de 2011, les ménages consacrent en moyenne 18 % de leur budget à l'automobile (acquisition et utilisation). Le poste carburant représente le premier poste du budget automobile avec 5,2 % du total. Le découpage par quintile de revenus montre que les ménages les moins aisés (Q1-Q3) consacrent à ce poste une part plus importante de leur budget (6 %) que les ménages les plus riches (4,3 %). À l'inverse, les achats de véhicules neufs apparaissent comme premier poste de dépense pour les ménages du dernier quintile (5,6 % du budget total).

En 2015, la pression sur le budget carburant est moins forte avec la baisse des prix du pétrole, la situation est donc plus proche de celle observée en 2006. Or, les chiffres de l'enquête 2006

montraient que les ménages des trois premiers quintiles consacraient déjà 4,4 % de leur budget au poste carburant contre 3,2 % pour le dernier quintile. Ainsi, quel que soit la situation des prix, ce poste demeure important pour les ménages les plus fragiles économiquement.

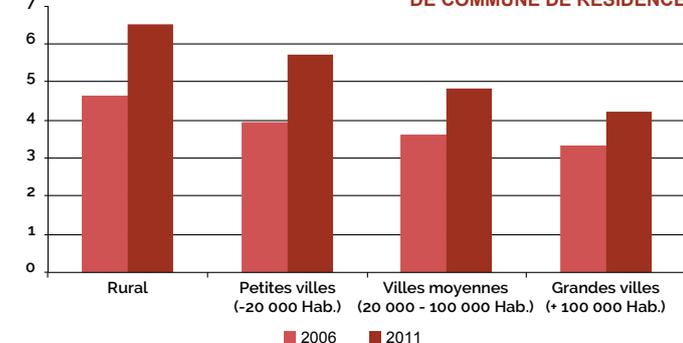
Entre 2006 et 2011, on observe également des changements de répartition entre le poste achats de voitures neuves (VN), qui augmente de +0,7 point, et le poste achats de voitures d'occasion, qui baisse de -0,2 point, pouvant s'expliquer en partie par des achats effectués avec l'aide d'une prime à la casse en 2010-2011. Pour les ménages de Q1-Q3, la hausse du poids du poste VN (+0,5 point) a presque été compensée par la baisse du poste VO (-0,4 point).

Enfin, le poids du poste entretien réparation, pièces et accessoires (ER&PA) est resté stable pour l'ensemble des ménages mais a baissé de 0,5 point pour les ménages du dernier quintile.

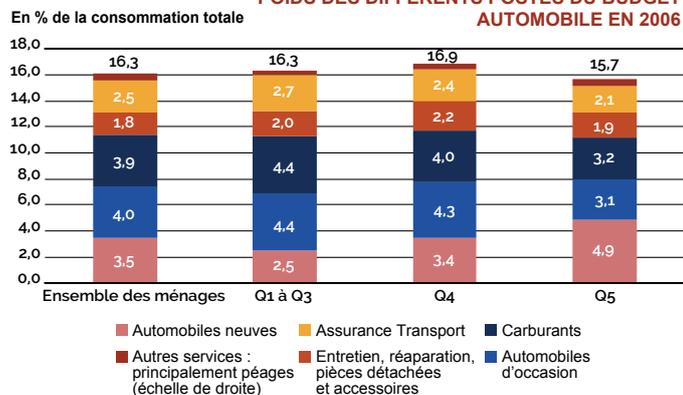


**POIDS DU POSTE CARBURANTS
DANS LA CONSOMMATION
DES MÉNAGES LES MOINS AISÉS
(Q1-Q3) D'APRÈS L'ENQUÊTE
BUDGET DES FAMILLES 2011**

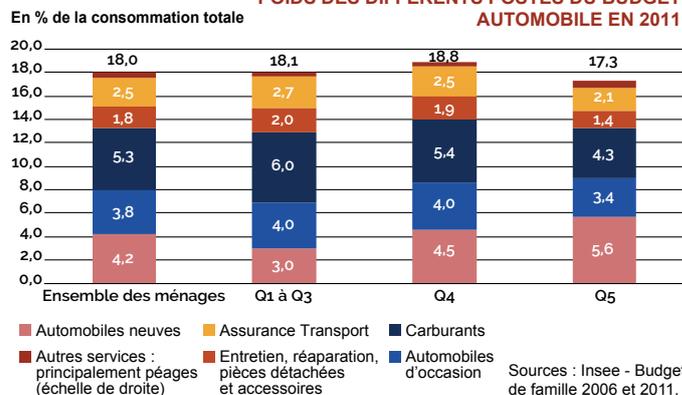
**PART DU CARBURANT DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES,
Y COMPRIS LES NON MOTORISÉS, SELON LA CATÉGORIE
DE COMMUNE DE RÉSIDENCE**



**POIDS DES DIFFÉRENTS POSTES DU BUDGET
AUTOMOBILE EN 2006**



**POIDS DES DIFFÉRENTS POSTES DU BUDGET
AUTOMOBILE EN 2011**



Sources : Insee - Budget de famille 2006 et 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 macro-économique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macro-économique, 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 5ème 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 5ème 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.

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Selon le Comité National Routier (CNR), les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional sont relativement stables depuis 2010 et sont revenus à leur niveau observé en 2008 avant la crise.

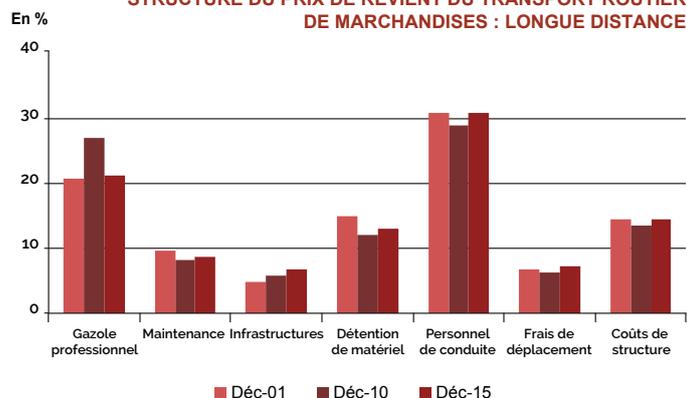
La part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance a baissé de 2 points en un an et s'élève en 2015 à 20 % contre 28,5 % en 2011.

Inversement, la part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) s'est accrû en 2015, représentant 12,7 % du coût total pour le transport de marchandises longue distance (contre 12,3 % en 2014). Cette hausse s'explique aussi par l'introduction de la norme Euro VI qui a renchéri le prix du matériel roulant.

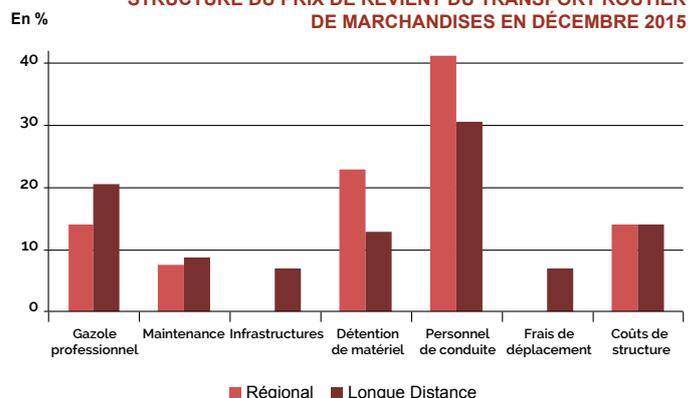


BAISSE DE LA PART DU GAZOLE PROFESSIONNEL DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE DEPUIS 2011

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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2015



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 au transport national ou international effectué 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 au transport au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Dans le transport routier de marchandises longue

distance, le premier poste de dépenses est le personnel de conduite, dont la part est restée stable depuis 2001 autour de 30 %. Second poste de dépenses, le gazole professionnel a pesé de plus en plus dans les coûts de revient, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole pour s'établir à 29 % en 2011. Puis à partir de 2012, cette part a de nouveau diminué régulièrement pour atteindre 20,7 % en 2015.

La détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) a représenté 12,7 % du coût total en décembre 2015 mais ce poids est en recul de 2 points par rapport à 2001, en lien avec la hausse du prix du carburant. Sur cette même période, la maintenance (entretien et réparation) a reculé de 0,8 point à 8,5 % et la part des infrastructures a progressé de 2 points à 6,8 %.

Dans le transport régional, la part du personnel de

conduite dans le prix de revient du transport routier de marchandises est restée stable depuis 2006 à 41 %. La détention de matériel est le second poste de dépense avec 22 % du total des coûts, en hausse de 2,5 points depuis 2006 et de 1 point par rapport à l'an dernier. Enfin, comme dans la longue distance, le poids des carburants a baissé depuis 2012. Il est passé de 19,4 % en décembre 2011 à 14,3 % en décembre 2015.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2015, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 1,1 %, soit 1,1 point de plus que l'inflation. La sévèrisation des barèmes du bonus/malus écologique, la mise en œuvre de nouvelles normes qui renchérissent les dispositifs de dépollution, ainsi que l'apport de nouveaux éléments destinés à améliorer la sécurité routière ont contribué à la hausse qui s'observe ces dernières années.

En 2015, l'indice des prix réels des carburants a décliné fortement (-10 %) et est redescendu à son niveau de 2010. Depuis 2012, l'indice des prix réels des carburants a baissé de 17 %.

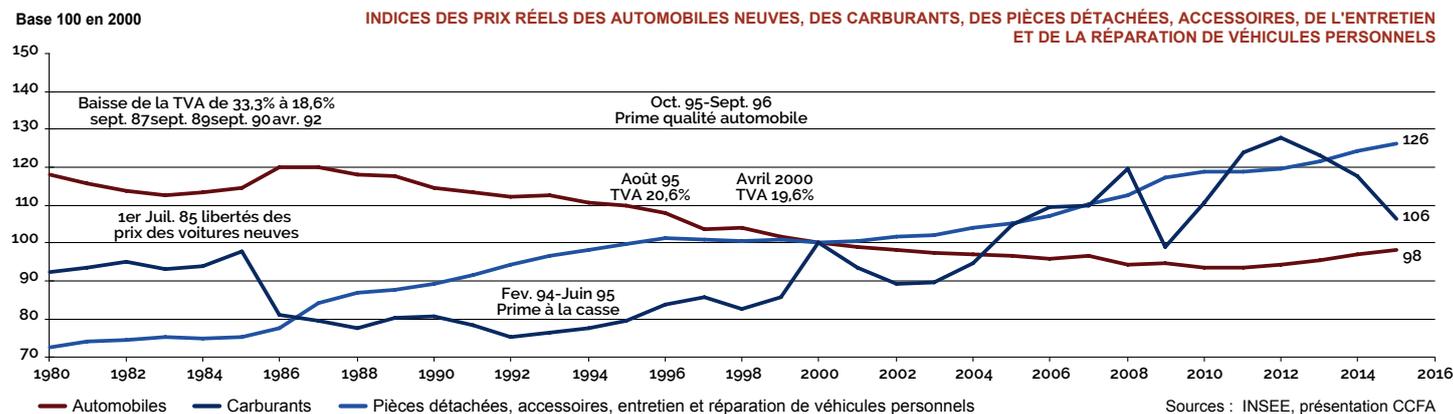
L'indice des prix des pièces détachées, des accessoires et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 1,6 % en 2015. Dans cet ensemble, le coût horaire de main d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels a vu son prix progresser plus vite que la moyenne (+2,3 % et +2,1 %), tandis que l'indice des prix pour l'entretien de véhicules n'a progressé que de +0,8 %.



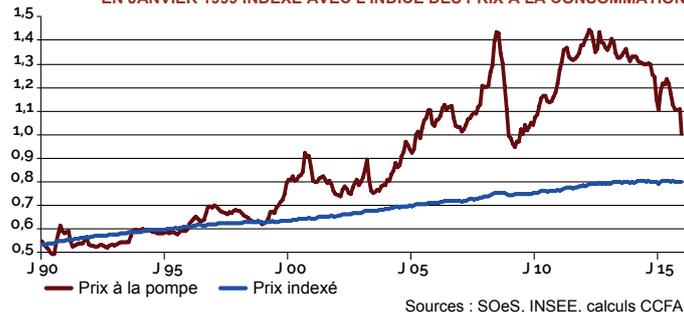
► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	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
2013	0,9%	2,2%	2,7%	-2,5%
2014	0,5%	2,1%	2,6%	-4,0%
2015	0,0%	1,1%	1,6%	-9,8%

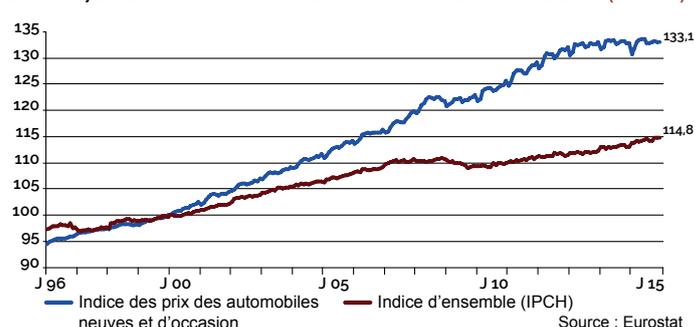
Source : INSEE, calculs CCFA



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



Base 100 en janvier 2000 LES INDICES DE PRIX HARMONISÉS EN ZONE EURO (17 PAYS)



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 graphique ci-dessus.

Depuis 1992, le prix réel des voitures neuves a décliné régulièrement sous l'effet continu de la concurrence

et l'effet 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. De même entre décembre 2014 et janvier 2015, les prix ont augmenté de 1,2 % en partie sous l'effet de la réduction du nombre de véhicules éligibles au bonus.

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 2015, 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 14 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

8.7 %

**PART DES DÉPENSES LIÉES
À L'AUTOMOBILE DANS LES
DÉPENSES DE CONSOMMATION
DES MÉNAGES EN 2015**

En 2015, le pouvoir d'achat des ménages s'est accéléré (+1,6 % contre +0,7 % en 2014) sous l'effet d'une augmentation de leur revenu disponible brut et d'un recul de l'indice des prix de la consommation finale (-0,2 %). Les dépenses de consommation des ménages ont progressé de +1,5 % contre +0,7 % en 2014.

Les achats d'automobiles neuves et d'occasion contribuent fortement à ce rebond. Les achats de véhicules neufs progressent de +6 % et atteignent 25,2 milliards d'euros. Les achats de véhicules d'occasion sont encore plus dynamiques avec une progression de +9 % en 2015. Sur le long terme,

on observe cependant une baisse de la part des achats de véhicules dans la consommation des ménages, qui se fait au détriment du véhicule neuf.

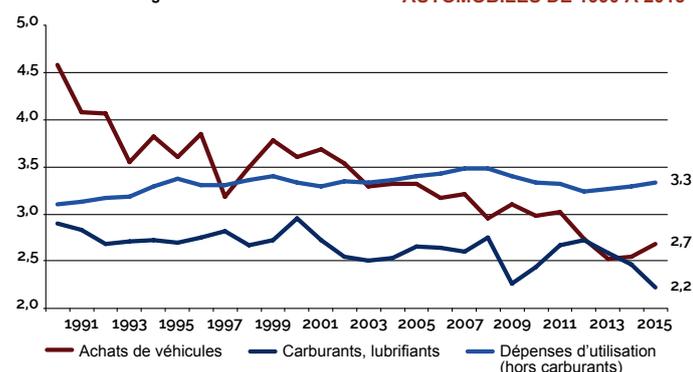
En 2015, les achats de carburants des ménages se contractent à nouveau sous l'effet de la diminution des prix du baril de pétrole. Leur niveau atteint désormais 34 milliards d'euros, soit un recul de plus de 3 milliards d'euros par rapport à 2014.

► **VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE**
(EN MONTANT ET EN PART DE LA CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES)

	Unités	1990		2000		2014 (1)		2015 (1)		variation 2015/2014
ACHATS DE VEHICULES	milliards d'euros	33,0	4,6 %	36,4	3,6%	38,6	2,5%	41,2	2,7%	+6,8%
Automobiles neuves et d'occasion		30,4	4,2%	32,6	3,2%	34,0	2,2%	36,4	2,4%	+7,0%
dont automobiles neuves		25,6	3,5%	24,5	2,4%	23,8	1,6%	25,2	1,6%	+5,8%
Caravanes, motocycles, cycles		2,6	0,4%	3,8	0,4%	4,6	0,3%	4,8	0,3%	+5,1%
DEPENSES D'UTILISATION DES VEHICULES	milliards d'euros	43,3	6,0 %	63,5	6,3%	87,5	5,8%	85,5	5,6%	-2,2%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		17,3	2,4%	24,3	2,4%	34,9	2,3%	35,7	2,3%	+2,3%
dont fabrication d'équipements automobiles		7,2	1,0%	11,1	1,1%	17,7	1,2%	18,1	1,2%	+2,4%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		7,1	1,0%	9,2	0,9%	12,0	0,8%	12,3	0,8%	+1,8%
Carburants et lubrifiants		20,9	2,9%	29,9	3,0%	37,5	2,5%	34,2	2,2%	-8,7%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		5,0	0,7%	9,3	0,9%	15,2	1,0%	15,6	1,0%	+3,2%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	2,9	0,4%	3,9	0,4%	7,8	0,5%	8,0	0,5%	+2,5%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIEES A L'AUTOMOBILE ET A LA MOTO	milliards d'euros	79,1	11,0%	103,9	10,3%	133,9	8,8%	134,7	8,7%	+0,6%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,4	1,4 %	15,3	1,5%	27,0	1,8%	27,7	1,8%	+2,9%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MENAGES	milliards d'euros	721	100%	1 010	100%	1 519	100%	1 541	100%	+1,4%
NOMBRE DE MENAGES (métropole)	milliers	21 634		24 140		28 032		28 236		+0,7%
Consommation automobile par ménage	euros	3 657		4 302		4 776		4 772		-0,1%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	4 780		5 358		5 768		5 763		-0,1%

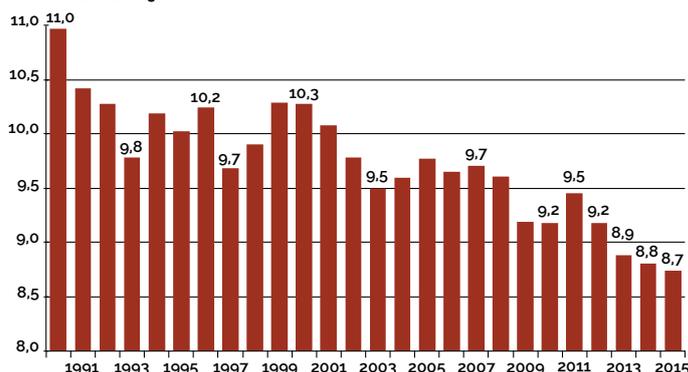
En % de la consommation effective nationale des ménages

**LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES
AUTOMOBILES DE 1990 À 2015**



En % de la consommation effective nationale des ménages

LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans. Source : INSEE - La consommation des ménages, 2015 - base 2010.

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 2015, 135 milliards d'euros (+0,6 %) pour leurs transports individuels. 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 1990 jusqu'à la crise de

2009. Depuis, il oscille autour de 9 % et ne s'élève plus qu'à 8,7 % en 2015.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » arrive désormais en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant), alors qu'il était le premier poste de dépenses avant 2003. La baisse tendancielle des achats de véhicules pèse sur le coefficient budgétaire, qui n'est plus que de 2,7 % en 2015 contre 4,6 % en 1990. Cette baisse se fait au détriment des achats de voitures particulières neuves, qui ne représentent plus que 69 % des achats de véhicules contre 84 % en 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et la réparation 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 péages, stationnement, locations et auto-écoles s'élèvent désormais à 15 milliards d'euros, soit 1 % de la consommation des ménages.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2015, avec la baisse des taux d'intérêt et la reprise des achats automobiles, les crédits nouveaux à la consommation des particuliers ont bondi de 15 %. Plus de 60 % des voitures achetées neuves par les ménages sont payées à crédit. Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé.

Le crédit automobile affecté (ou crédit classique) reste le mode de financement le plus utilisé (40 %) mais il recule au profit de la location qui finance désormais 35 % des achats de voitures neuves, devant le prêt personnel (25 % des

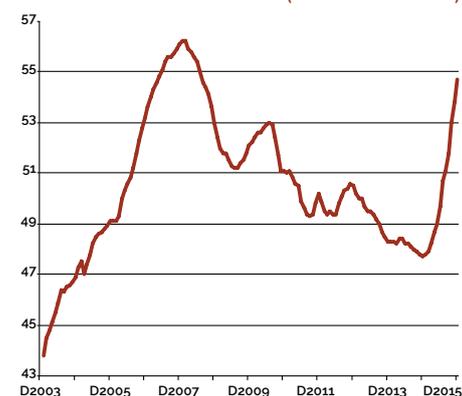
dossiers financés). Le financement par location se décompose en Location avec Option d'Achat - LOA - (94 %) et Location Sans Option d'Achat - LSOA - (6 %). Après avoir atteint un sommet en 2012, la part du crédit classique baisse fortement depuis 3 ans, tandis que sur la même période, la part de la location avec ou sans option d'achat se développe. En 2015, le nombre de crédits affectés à l'achat d'un véhicule neuf a baissé de 5 % alors que la LOA augmentait de 55 %.

Pour les véhicules d'occasion achetés par les ménages, l'achat au comptant reste le principal

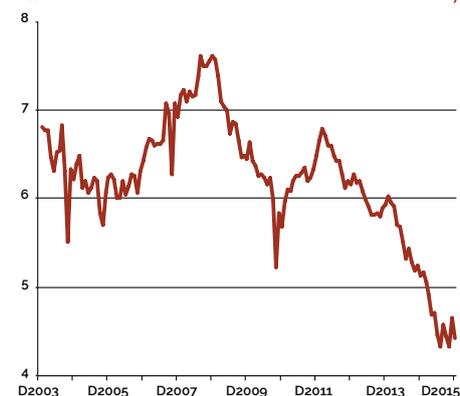
mode de financement. Il est d'autant plus utilisé que l'âge du véhicule est élevé et que le conducteur est jeune.

Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), le redressement de l'activité en 2015 s'est traduite par une hausse du financement qui bénéficie à la LOA (+4 %) et à la LSOA (+9 %).

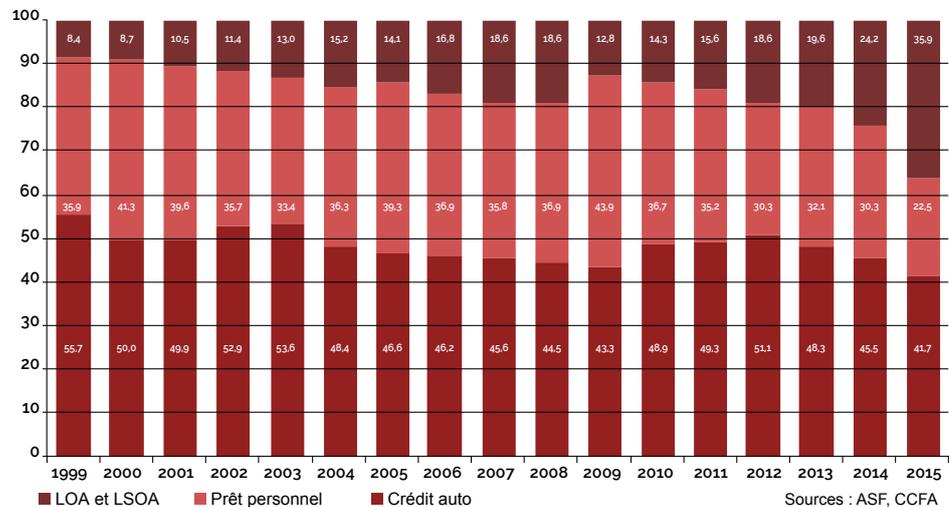
MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX À LA CONSOMMATION DES PARTICULIERS (HORS DÉCOUVERTS)



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



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



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 ou sans option d'achat (LOA ou 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 résidents en France s'était particulièrement accru (de +8 % en moyenne annuelle). Sur la même période, ceux destinés à l'habitat des ménages résidents avaient progressé d'environ 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 ensuite autour de 50 milliards puis a de nouveau décliné entre décembre 2012 et décembre 2014 (-6 %). Alors que les taux d'intérêt du crédit à la consommation avaient commencé à baisser dès juillet 2014, c'est en 2015 que les montants des crédits nouveaux à la consommation des particuliers vont connaître une forte hausse (+15 % en un an).

Au sein de ces nouveaux crédits, le financement des voitures particulières neuves auprès des particuliers a été particulièrement dynamique en 2015. Le nombre de dossiers de crédit pour l'achat d'un véhicule neuf a augmenté de +15 %. La croissance du nombre de dossiers de LOA et de LSOA s'est encore accélérée (respectivement +55 % et +31 % par rapport à 2014) au détriment des financements classiques affectés, en recul de 5 %.



LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2015 un chiffre d'affaires (CA) de 77 milliards d'euros, en hausse de près de 7 % par rapport à l'année précédente, en lien avec le bond des immatriculations de voitures particulières neuves. L'activité retrouve ainsi son niveau d'avant crise.

L'activité d'entretien-réparation de véhicules, qui connaissait une baisse régulière depuis 2009 (-2,2 % par an entre 2009 et 2014), redémarre en 2015, avec un chiffre d'affaire s'établissant à 21 milliards d'euros, en hausse de +4,7 % par rapport à 2014. L'activité bénéficie du vieillissement du parc automobile (8,7 ans en 2015 contre 8,2 en 2010) liée à la baisse tendancielle des kilomètres parcourus et à la fiabilité croissante des véhicules.

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2015

MARQUES	Réseau primaire
Renault	683
Peugeot	421
Citroën	428
Marques françaises	1 532
Ford	291
Opel	250
Fiat	186
Volkswagen	320
BMW	153
Mercedes-Benz	170
Marques japonaises	1 133
Marques coréennes	457
Autres marques	1 518
TOTAL	6 010

Sources : CNPA, CCFA

Les ventes du commerce de détail d'équipements automobiles profitent également de cette tendance et croissent de +5,5 % par rapport à 2014.

Selon une enquête de 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 1 000 VN supplémentaires. Les 100 plus importants ont vu chacun croître leurs ventes de plus de 300 VN par an. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme.

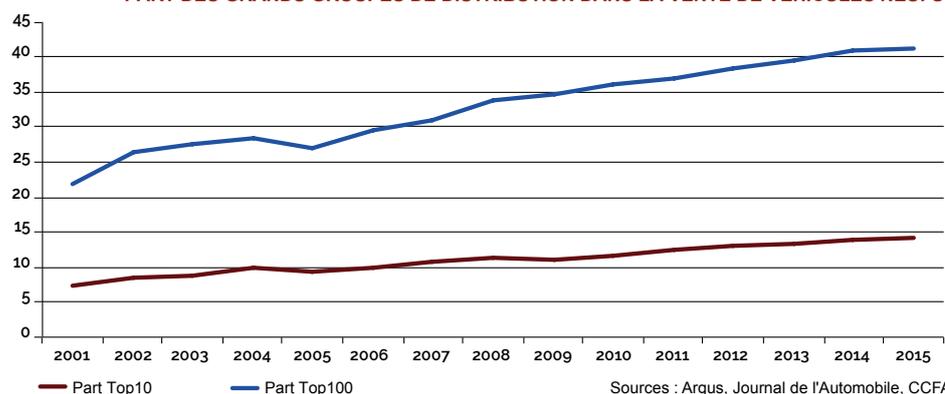
En 2015, les 10 plus grands groupes ont vendu plus de 320 000 VN, soit 17 % des ventes de VN pour un CA de 10,9 milliards d'euros hors taxes. Les 100 plus grands groupes ont représenté 49 % des ventes totales, soit plus de 945 000 VN pour un CA de 31,9 milliards d'euros hors taxes.

► 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	2015	Variation 2015-2014
Commerce de véhicules automobiles	70,8	73,3	77,0	72,2	70,3	71,9	76,7	6,7%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	22,5	20,5	20,4	20,2	20,1	20,1	21,0	4,7%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,7	6,5	7,1	7,5	7,8	7,7	8,1	5,5%
Commerce et réparation de motocycles	2,8	2,9	2,9	2,7	2,6	2,7	2,7	0,4%
Commerce de détail de carburants	11,2	13,3	14,9	16,7	16,1	15,3	14,6	-4,4%
TOTAL	113,9	116,5	122,4	119,4	116,9	117,7	123,2	4,7%

Source : INSEE-Comptes du commerce, base 2010 des comptes nationaux : les résultats sont provisoires.

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



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.

€
77
MILLIARDS D'EUROS

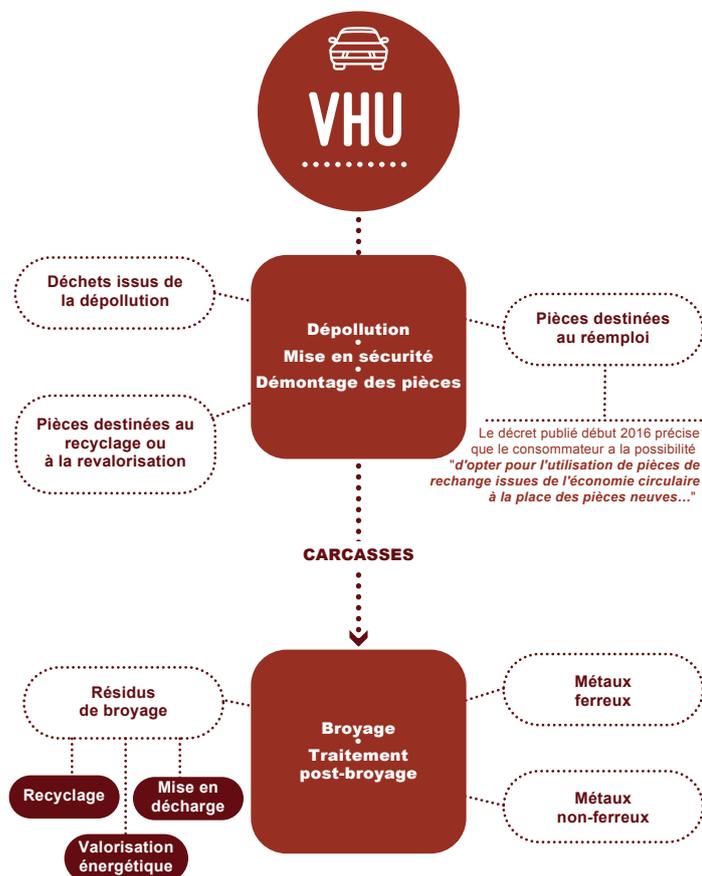
**CHIFFRE D'AFFAIRE TTC EN 2015
DU COMMERCE DE VÉHICULES
AUTOMOBILES EN FRANCE
SELON L'INSEE**

ECONOMIE CIRCULAIRE

L'économie circulaire est le circuit des techniques de transformation des déchets après récupération, visant à en réintroduire tout ou partie dans un cycle de production.

L'économie circulaire de l'automobile concerne le véhicule et ses consommables (pneus, huiles, batteries, etc.).

► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



En France, environ 1,1 million de véhicules ont été pris en charge par la filière véhicules hors d'usage en 2014 et traités par environ 1 600 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à 17 ans et demi en 2014.

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, par un des 50 broyeurs agréés, 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 (recyclage). Si les composants ne sont ni réutilisés ni recyclés, ils peuvent être valorisés énergétiquement (chaleur, cogénération).

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 sont liés à la situation du

L'Ademe (Agence de l'Environnement et de Maîtrise de l'Énergie) fournit un certain nombre de données sur l'importance du recyclage dans l'automobile.

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 et 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 : 95 % de valorisation, dont 85 % de recyclage et réutilisation depuis 2015. Certains sites dépassent d'ores et déjà cet objectif.

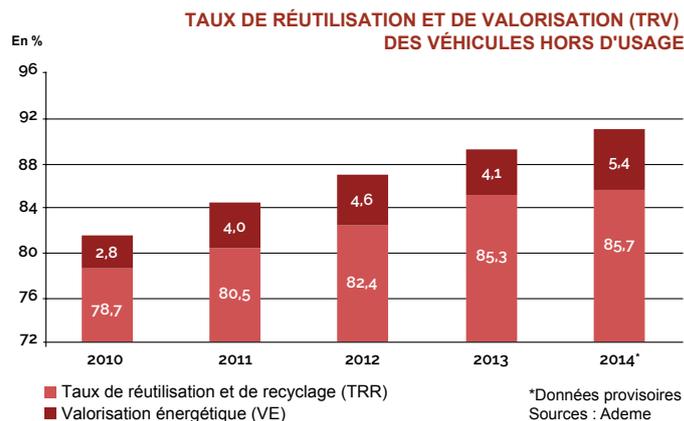
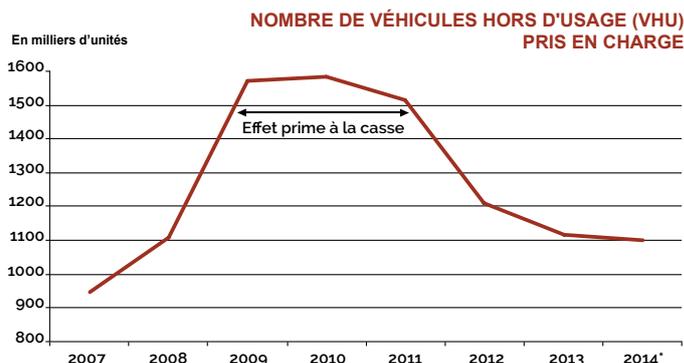
En 2014, la décomposition matière d'un VHU fait apparaître notamment 75 % de métaux (métaux ferreux : 70 %, métaux non ferreux : 4 % et faisceaux électriques : 1 %), 12 % de plastiques, 3 % de pneus et 1 % de batterie de démarrage. Le poids moyen d'une voiture particulière est d'environ une tonne.

Certaines parties consommables (huiles, batteries, etc.) des véhicules sont également recyclées au cours de la vie du véhicule.

En 2014, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a atteint son

1.1 MILLION

DE VHU PRIS EN CHARGE EN 2014



ECONOMIE CIRCULAIRE

91 %

TAUX DE RÉUTILISATION
ET DE VALORISATION DANS
L'AUTOMOBILE EN 2014

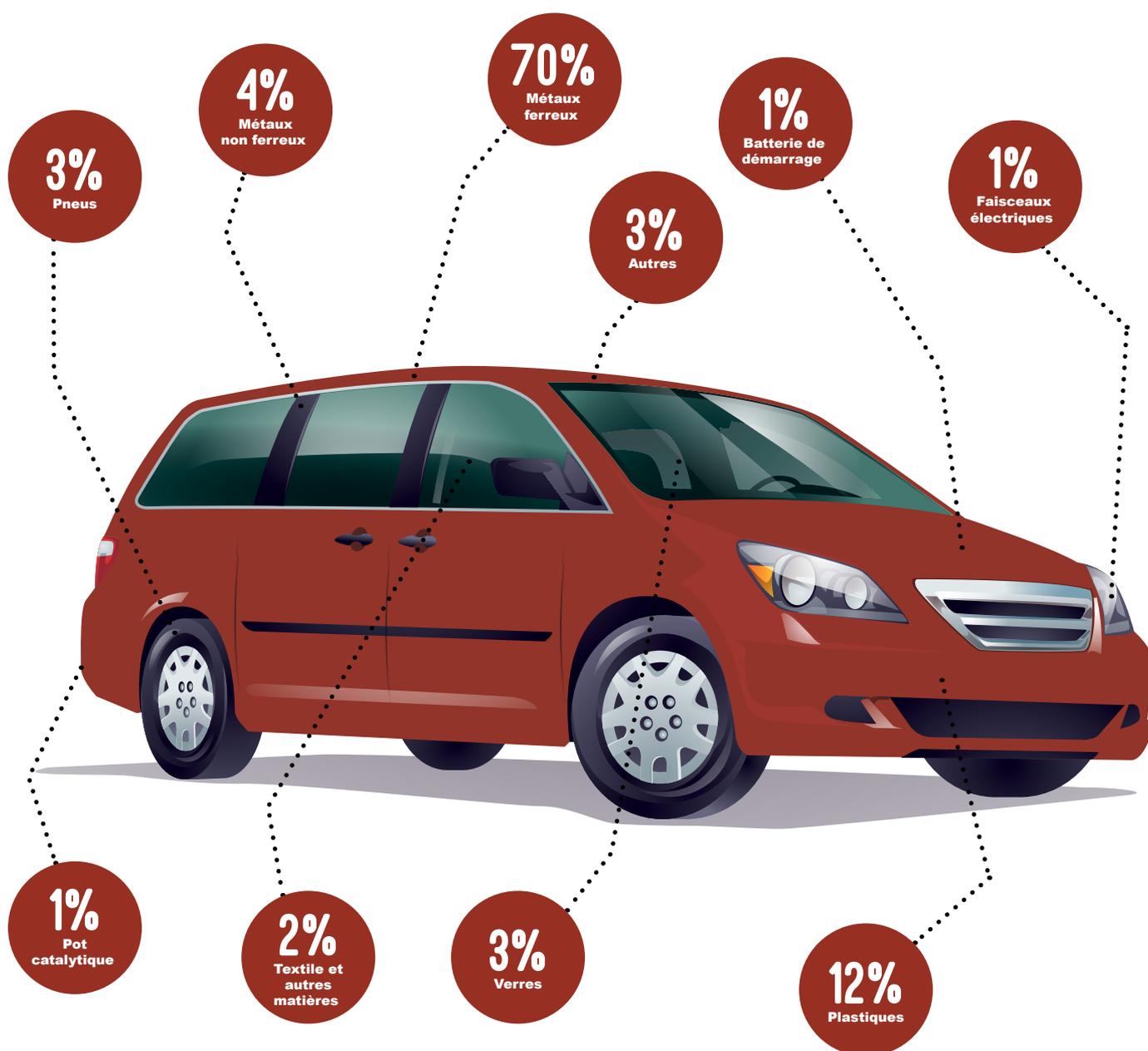
Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur destine à la destruction. Environ 1,1 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2014, contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007.

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.

L'Ademe mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU, qui a progressé d'environ

10 points depuis 2010. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui de la valorisation énergétique.

► Composition d'un VHU en 2014 (DONNÉES PROVISOIRES)



Source ADEME

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

La production de la branche automobile s'est élevée à 53 milliards d'euros en 2014, soit une hausse de 3 % par rapport à l'année précédente ; elle est 10 % au-dessus de son niveau de 2009, année de la crise financière. Elle oscillait entre 70 et 77 milliards d'euros entre 2000 et 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 2014, ils ont atteint 43 milliards d'euros, profitant, avec une structure stable, 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. En 2014, la baisse observée depuis 2010 a pris fin et elle a progressé de 4 %.

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 où les marchés européens demeurent inférieurs à leur niveau d'avant crise, 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

En pourcentage des achats totaux	Unités	2000	2005	2010	2012	2013 (1)	2014 (1)
Achats aux autres branches	%	71,7	76,3	75,6	76,5	76,9	76,7
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	19,6	19,8	19,7
dont fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,7	3,7	3,6
dont fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,5	3,6	3,6
dont fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	12,4	12,4	12,4
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	40,5	40,4	40,0
dont métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	17,9	17,8	17,5
dont fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	10,4	10,1	10,1
dont autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,3	4,3
dont industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	3,2	3,2	3,2
dont fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,9	1,9
dont travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,5	1,5	1,6
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,2	2,3	2,2
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,3	1,4	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	1,0	1,3	1,2
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,5	1,5	1,6	1,6
Information et communication	%	0,4	0,4	0,5	0,4	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
Soutien aux entreprises	%	7,7	7,7	7,3	7,5	7,4	7,6
dont juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,2	2,3	2,3
dont recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
dont autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,6	2,5	2,5	2,4
dont activités de services administratifs et de soutien	%	3,4	3,1	2,7	2,8	2,6	2,9
Autres du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,3	2,3	2,4
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	13,9	14,2	14,5
Achats à la branche	%	28,3	23,7	24,4	23,5	23,1	23,3
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	55,3	51,4	53,2
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	45,7	42,0	43,4
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	81,5	82,7	81,7	81,6
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,2	13,0	10,8	9,5	9,4	9,8
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	18,5	17,3	18,3	18,4
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	2,6	1,7	1,6	2,1
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	24,6	17,9	16,7	21,6

(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'usage des actifs fixes mis en œuvre n'est pas pris 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 14,5 % contre 13,4 % en 2010 de ses achats au secteur tertiaire. Une part de ces achats est notamment destinée aux activités de soutien aux entreprises (dont le ratio est relativement stable autour de 7,5 %).



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, publiée en juillet 2015, 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 2015, contre plus de 50 en 2007.

Selon Eurostat, la construction automobile et l'industrie équipementière française occupent le deuxième rang en Europe en terme de chiffre d'affaires.



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.

► LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2015) (EN MILLIARDS D'EUROS)

"FIEV Fédération des Industries des équipements pour Véhicules"	16,4
"FIM Fédération des Industries Mécaniques"	10,1
"SNCP (1) Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères"	5,0
"GPA (1) Groupement Plasturgie Automobile"	5,0
"FIEEC (1) Fédération des Industries Electriques, Electroniques et de Communication"	4,0
Fondeurs de France	2,0
Industrie du verre (1)	0,3

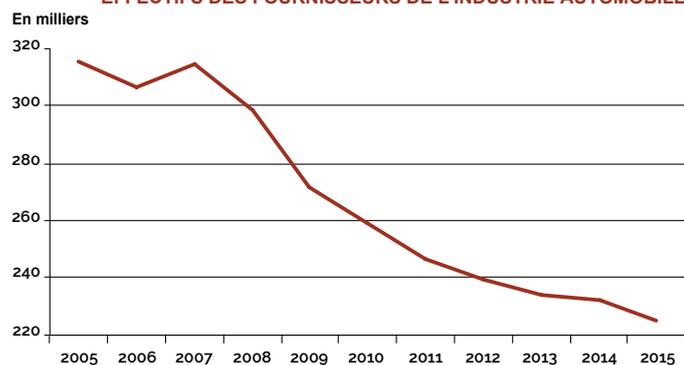
Sources : FIEV, Organisations professionnelles
(1) : Données 2012 sauf FIEEC : 2014

► LES EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ (EN MILLIERS)

Filière	Effectifs (1)
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.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Sources : FIEV, Organisations professionnelles

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules) et d'autres organisations professionnelles, les effectifs pour l'année 2015 liés à la filière automobile industrielle, hors constructeurs, étaient d'environ 225 000 personnes, soit une baisse de plus d'un quart depuis 2007.

Les équipementiers ont deux types de marché : celui de la première monte, dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage, et celui de la deuxième monte ou de rechange. Leur chiffre d'affaires se partageait en 2015 à 83 % et 17 % entre ces deux débouchés.

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 80 % 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 2014 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).



L'EMPLOI

Au sens large, 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2015, soit près de 9 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 224 000 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, et désormais particulièrement dans la partie infrastructures. Après la consolidation de 2011, la baisse de l'emploi est repartie en 2012.



► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2015 (EN MILLIERS DE PERSONNES)

Industrie manufacturière et énergétique	Services		Total matières premières et services
170	138		308
Construction automobile	Équipements, accessoires*	Carrosserie, remorques, caravanes	Total industrie automobile
118	82*	24	224
TOTAL ACTIVITÉS DE PRODUCTION			532
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée, démolisseurs et recycleurs*			480
Assurances, experts et crédit			83
Vente de carburants			30
Auto-écoles, permis			25
Sport, presse, édition, divers			12
TOTAL USAGE DE L'AUTOMOBILE			630
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes			955
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)			34
Construction, entretien des routes et activités connexes			122
TOTAL TRANSPORTS			1 111
TOTAL DES EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE			2 273

* : Ces séries ont été revues.

Sources : CCFA, CNPA, SESSI, INSEE, SOeS, URF et USIRF

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 532 000 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. Le nombre d'intérimaires concernés en équivalent emploi à temps plein (ETP) s'élevait en moyenne à plus de 19 000 personnes entre 2010 et 2014. En outre, suite au changement de nomenclature (lire pages 84-85), 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 630 000 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

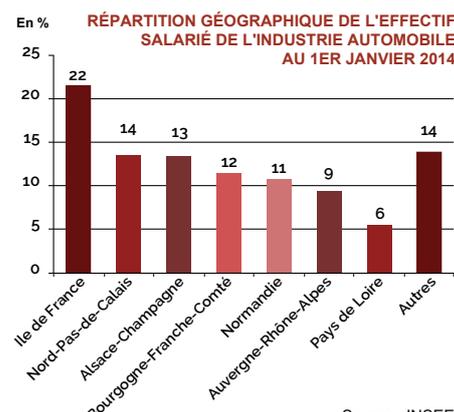
correspondent à la fois aux salariés, mais aussi aux entrepreneurs individuels (ou non salariés).

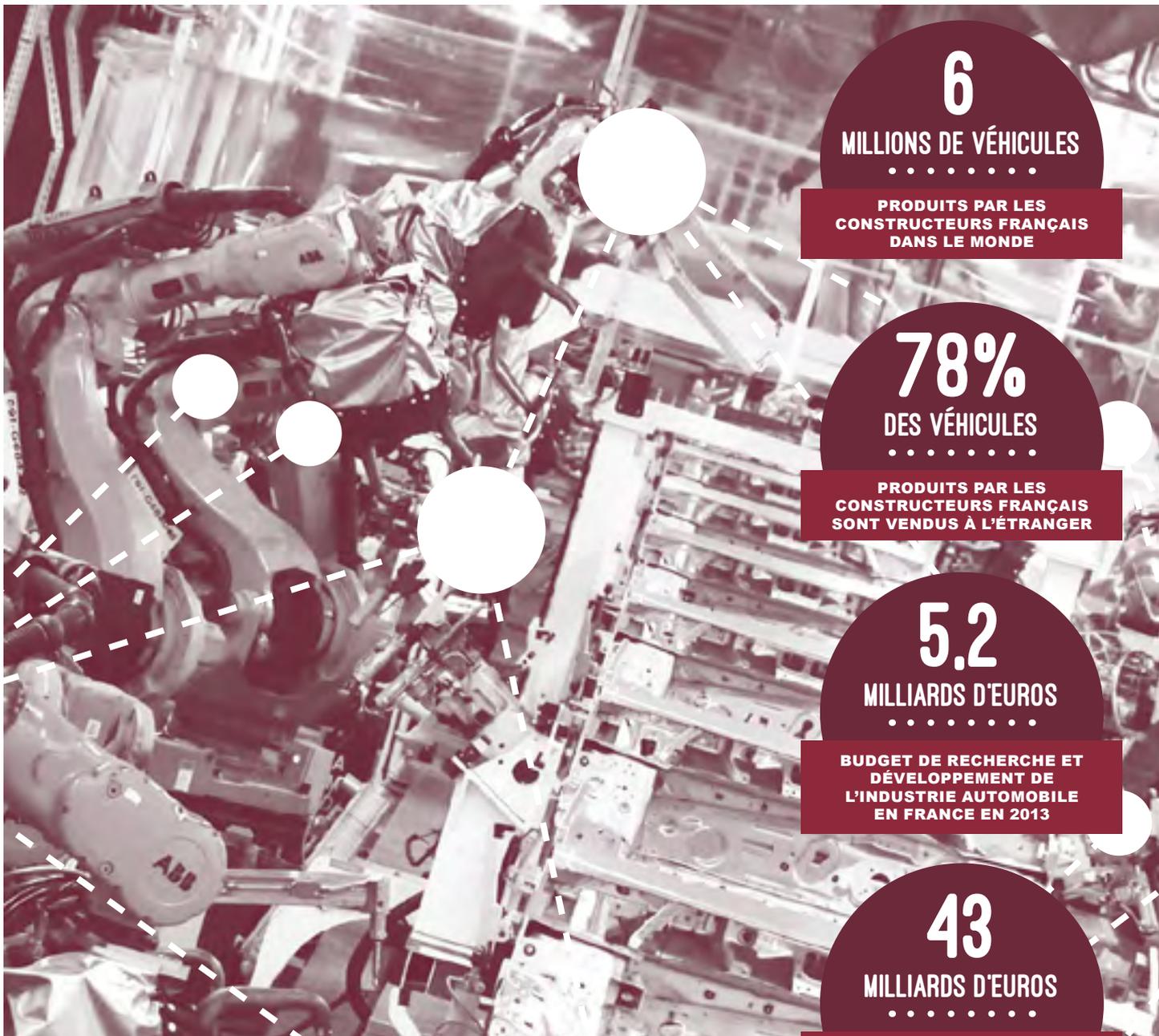
Enfin, les transports routiers (voyageurs et marchandises) et leurs infrastructures ont employé plus d'un million de personnes ; ces emplois touchent les activités de transports pour compte d'autrui et pour compte propre.

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 multi-sectorielle 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 1er janvier 2014, l'Île de France représente 22 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers). Les principales autres régions de l'industrie automobiles étaient le Nord-Pas-de-Calais-Picardie (14 %), Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine (13 %), Bourgogne-Franche-Comté (12 %), Auvergne-Rhône-

Alpes (11 %), Normandie (9 %) ainsi que les Pays de la Loire (6 % chacune).





6

MILLIONS DE VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
DANS LE MONDE

78%

DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5.2

MILLIARDS D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE ET
DÉVELOPPEMENT DE
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2013

43

MILLIARDS D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

80%

PART DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE VOYAGEURS
EN FRANCE RÉALISÉS PAR LES
VOITURES PARTICULIÈRES

84%

PART DES TRANSPORTS
INTÉRIEURS DE MARCHANDISES
EN FRANCE RÉALISÉS
PAR LA ROUTE



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

ANALYSE & STATISTIQUES 2016

LA PRODUCTION MONDIALE

► VOITURES PARTICULIÈRES

En unités	1980	1990	2000 (2)	2010	2012	2013	2014	2015
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	17 341 941	17 403 987	17 745 241	18 048 939	18 511 416
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	12 138 971	11 324 878	11 441 467	11 895 047	12 620 031
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 552 409	5 388 459	5 439 904	5 604 026	5 707 938
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	528 996	504 076	465 504	481 637	369 172
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	1 913 513	1 539 680	1 754 668	1 898 342	2 218 980
France (1)	2 938 581	3 294 815	2 879 810	1 924 171	1 682 814	1 458 220	1 499 464	1 553 800
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	573 169	396 817	388 465	401 317	663 139
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	48 025	24 895	0	29 196	41 870
Portugal	61 000	60 221	178 509	114 563	115 735	109 698	117 744	115 468
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 270 444	1 464 906	1 509 762	1 528 148	1 587 677
Suède	235 320	335 853	259 959	177 084	162 814	161 080	154 174	188 987
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	4 599 576	5 501 813	5 670 170	5 420 453	5 100 358
TURQUIE	31 529	167 556	297 476	603 394	577 296	633 604	733 439	791 027
AMERIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	8 228 067	10 124 903	10 394 353	9 986 532	9 397 047
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	5 084 330	6 956 179	7 106 013	7 082 340	7 020 298
Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	967 077	1 040 298	965 191	913 533	888 565
Etats-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	2 731 105	4 105 874	4 368 835	4 253 098	4 163 679
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 386 148	1 810 007	1 771 987	1 915 709	1 968 054
AMERIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	3 143 737	3 168 724	3 288 340	2 904 192	2 376 749
Argentine	218 516	81 107	238 921	508 401	497 376	506 539	363 711	308 756
Brésil (3)	977 697	663 097	1 351 998	2 584 690	2 589 236	2 722 979	2 502 293	2 018 954
ASIE-OCEANIE	8 796 971	11 910 333	13 573 073	32 414 823	35 159 735	37 201 988	39 263 358	40 018 742
Chine	-	-	605 000	13 897 083	15 523 658	18 084 169	19 928 505	21 079 427
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 866 206	4 167 089	4 122 604	4 124 116	4 135 108
Inde	30 538	176 015	517 957	2 831 542	3 296 240	3 155 694	3 162 372	3 378 063
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	8 310 362	8 554 503	8 189 323	8 277 070	7 830 722
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	356 872	381 377	403 821	483 206	604 784
Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	295 394	274 873	265 257	277 491	341 025
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	58 341 703	63 070 002	65 745 403	67 782 035	68 531 989

► VÉHICULES UTILITAIRES

En unités	1980	1990	2000 (2)	2010	2012	2013	2014	2015
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	2 549 317	2 453 409	2 365 139	2 424 148	2 672 399
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	1 686 875	1 497 474	1 452 221	1 632 376	1 794 175
Allemagne	357 619	315 895	394 697	353 576	260 801	278 318	303 522	325 226
Belgique	47 029	91 784	121 061	26 306	nd	38 000	35 194	40 168
Espagne	152 846	374 049	666 515	474 387	439 499	408 670	504 636	514 221
France (1)	439 852	474 178	468 551	305 250	284 951	282 000	322 000	416 200
Italie	166 635	246 178	316 031	265 017	274 951	269 741	296 547	351 084
Pays-Bas (4)	32 102	29 832	52 234	46 081	30 754	29 183	2 232	2 252
Portugal	58 000	77 466	68 215	44 166	47 831	44 318	43 765	41 158
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	123 019	112 039	88 110	70 731	94 479
Suède	63 080	74 415	41 384	40 000	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	371 279	460 253	420 988	354 766	310 455
TURQUIE	19 352	41 594	133 471	491 163	495 682	491 930	437 006	567 769
AMERIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	8 139 331	9 961 555	10 687 077	11 235 931	11 567 607
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	7 088 685	8 841 625	9 395 102	10 340 526	10 928 740
Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 101 112	1 423 066	1 414 643	1 480 621	1 394 909
Etats-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	5 031 439	6 226 752	6 697 597	7 407 604	7 936 416
Mexique	186 950	222 465	656 438	956 134	1 191 807	1 282 862	1 452 301	1 597 415
AMERIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	1 050 646	1 119 930	1 291 975	895 405	638 867
Argentine	63 153	5 337	100 711	208 139	267 119	284 468	253 618	224 927
Brésil (3)	187 477	251 450	329 519	797 038	813 272	989 401	644 093	410 509
ASIE-OCEANIE	4 344 363	4 492 406	4 497 938	8 515 432	8 549 396	8 576 545	8 141 411	7 763 738
Chine	-	-	1 464 000	4 367 678	3 748 150	4 032 656	3 803 095	3 423 899
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	405 535	394 677	398 825	400 816	420 849
Inde	83 379	186 640	283 403	725 531	878 473	742 731	682 485	747 681
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 318 558	1 388 574	1 440 858	1 497 595	1 447 516
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	158 204	205 019	221 834	236 402	231 153
Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	176 655	264 551	280 656	288 592	274 633
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	19 362 284	21 169 379	21 850 595	22 037 892	22 234 897

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

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

(3) A partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD.

(4) La production aux Pays-Bas est hors DAF en 2012.

LA 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 la 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
B.M.W.	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
G.M.	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 la 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%
B.M.W.	17%		67%				13%	3%	100%
FCA	58%	16%	19%	4%			3%	1%	100%
DAIMLER AG	12%		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%
G.M.	35%	7%	9%	1%		7%	37%	4%	100%
NAVISTAR	100%								
PACCAR	67%		33%						100%
Constructeurs japonais	22%	2%	5%	1%	36%	0%	13%	22%	100%
FUJI	22%				78%				
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%		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%		
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 : CCFA, OICA. ** La production de chaque pays correspond aux déclarations nationales.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	3 082 504	2 952 431	3 036 773	3 206 042
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	486 737	486 065	482 939	501 066
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	982 015	699 589	722 703	890 125	1 094 077
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 898 760	1 790 473	1 795 885	1 917 226
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 580	1 403 010	1 304 648	1 360 578	1 575 524
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 531	502 544	416 717	387 569	449 350
Pologne				315 855	272 719	289 913	327 709	354 975
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	2 044 609	2 264 737	2 476 435	2 633 503
Union Eur. (15 pays)	9 690 146	13 125 133	14 312 087	12 559 450	11 299 363	11 097 524	11 692 983	12 772 706
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 981 443	11 765 469	11 547 560	12 139 127	13 247 175
Eur. centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	3 515 830	4 419 549	4 387 018	4 005 631	3 150 933
Russie				1 912 794	2 755 384	2 649 181	2 333 067	1 284 366
Turquie	31 000	215 000	456 696	509 784	556 280	664 655	587 331	725 596
Canada	948 967	886 217	849 132	694 349	748 530	755 615	760 449	713 058
Etats-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	5 635 432	7 241 900	7 585 341	7 689 110	7 525 023
Mexique	286 000	353 000	603 010	503 748	649 333	698 217	745 250	892 194
Argentine	215 177	77 306	224 950	489 304	600 915	684 379	432 696	431 097
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 856 540	3 115 223	3 040 783	2 794 687	2 122 956
Chine				13 757 794	15 495 240	17 927 730	19 707 677	21 146 320
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 237 482	1 256 403	1 243 868	1 359 834	1 533 670
Inde				2 387 197	2 781 919	2 553 979	2 570 736	2 772 745
Indonésie				541 475	780 785	880 032	863 268	755 566
Iran				1 410 403	901 268	691 709	1 106 700	1 055 400
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 203 181	4 572 333	4 562 282	4 699 591	4 215 889
Malaisie				543 594	552 189	576 657	588 348	591 298
Thaïlande				346 644	660 214	631 225	369 826	304 872
Australie				592 122	576 955	566 454	531 596	515 683
Afrique du sud				337 130	440 002	450 561	439 264	412 670
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	55 602 157	60 658 943	63 090 769	65 340 736	65 784 472

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	175 687	203 389	314 804	282 157	311 498	305 287	319 945	333 783
Belgique	34 478	46 670	66 125	60 157	63 782	61 074	62 316	70 458
Espagne	105 934	249 185	335 684	132 104	91 402	100 261	139 657	182 982
France	323 291	446 983	477 204	457 215	432 971	416 917	415 042	427 866
Italie	122 293	159 322	268 057	202 573	142 754	116 166	132 430	149 863
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	59 781	69 349	64 399	62 777	71 818
Pologne				49 356	55 813	63 284	64 767	77 464
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	262 730	289 154	330 976	366 590	427 903
Union Eur. (15 pays)	1 276 097	1 718 369	2 245 881	1 646 742	1 568 952	1 561 706	1 690 915	1 882 131
Europe (17 pays)	1 313 650	1 769 569	2 310 844	1 711 882	1 646 028	1 635 430	1 763 448	1 960 418
Eur. centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	595 752	826 321	764 958	668 830	658 473
Russie				194 341	386 167	349 469	259 329	153 564
Turquie	19 000	43 015	199 825	251 129	261 340	228 469	220 155	285 598
Canada	335 827	416 041	736 951	889 039	967 648	1 024 908	1 129 938	1 226 891
Etats-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	6 136 787	7 544 036	8 298 102	9 154 354	10 310 482
Mexique	166 000	198 000	302 944	344 606	375 241	402 325	431 055	501 270
Argentine	59 881	17 481	81 995	163 098	231 111	279 538	181 152	174 836
Brésil	187 233	180 000	302 288	658 524	686 848	726 587	703 325	446 020
Chine				4 304 142	3 811 195	4 056 349	3 791 324	3 451 263
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	273 891	275 684	299 696	302 034	300 116
Inde				653 193	813 589	687 323	606 269	652 591
Indonésie				223 235	335 445	349 779	332 141	275 856
Iran				232 440	143 162	113 041	180 900	166 600
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	752 967	797 388	813 231	863 297	830 622
Malaisie				61 562	75 564	79 136	78 139	75 376
Thaïlande				453 713	763 366	699 465	511 984	492 707
Australie				443 452	535 177	569 773	581 628	639 725
Afrique du sud				155 777	183 919	200 184	205 240	205 079
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	19 392 043	21 501 815	22 546 520	23 027 981	23 821 028

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

LA PRODUCTION PAR ÉNERGIE

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Constructeurs français								
Citroën	33 996	213 010	453 604	586 769	486 782			
Peugeot	133 332	334 469	593 349	622 644	554 931			
Groupe PSA (1)	167 328	547 479	1 046 953	1 209 413	1 041 713	932 595	936 425	965 047
Renault	69 335	256 528	601 495	812 306	645 955			
Dacia				132 548	172 730			
Renault Samsung Motors				24 141	22 961			
Groupe Renault	69 335	256 528	601 495	968 995	841 646	915 527	898 864	1 101 402
Total (2)	236 663	804 007	1 648 448	2 178 408	1 883 359	1 848 122	1 835 289	2 066 449
Total essence + diesel + autres	2 938 581	3 294 815	4 598 617	5 610 340	4 862 707	4 794 079	4 920 471	5 070 154
Part du diesel	8,1 %	24,4 %	35,8 %	38,8 %	38,7 %	38,6 %	37,3 %	40,8 %
Allemagne								
Mercedes	216 053	141 547	278 772	363 443	366 408	400 324	412 462	420 050
Opel	32 742	76 441	288 651	236 982	170 847	143 919	157 576	114 241
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 095 790	1 165 913	1 210 951	1 289 215	1 344 161
Ford	5 344	90 117	179 130	347 553	277 704	206 654	216 980	272 502
BMW	33 520	28 135	194 794	448 604	482 369	522 549	519 080	547 713
Total diesel	465 788	662 007	1 788 999	2 502 419	2 491 390	2 514 363	2 635 285	2 744 586
Total essence + diesel + autres	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 552 330	5 388 459	5 439 904	5 604 026	5 708 138
Part du diesel	13,2 %	14,2 %	34,9 %	45,1 %	46,2 %	46,2 %	47,0 %	48,1 %
Espagne								
Total diesel	ND	150 221	681 262	1 000 000	812 016	885 850	1 004 877	1 217 898
Total essence + diesel	ND	1 679 301	2 445 421	1 913 513	1 539 680	1 719 700	1 871 985	2 202 348
Part du diesel	ND	8,9 %	27,9 %	52,3 %	52,7 %	51,5 %	53,7 %	55,3 %
Italie								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	60 095	44 023	39 249	32 493	30 437
Fiat	76 513	87 985	223 889	138 598	63 350	60 206	69 632	115 418
Lancia		17 679	40 891	40 759	12 568	6 339	1 745	0
Jeep							18 593	49 767
Divers		297		1 449				5 410
Total diesel	80 364	117 137	342 312	240 901	119 941	105 794	122 463	201 032
Total essence + diesel + autres	1 445 221	1 874 672	1 422 243	573 169	396 817	388 465	401 317	663 139
Part du diesel	5,6 %	6,2 %	24,1 %	42,0 %	30,2 %	27,2 %	30,5 %	30,3 %
Royaume-Uni								
Honda			596	35 908	30 525	54 800	51 728	62 773
Jaguar-Land Rover		25 374	69 775	137 824	202 097	212 041	213 349	246 542
Mini				34 752	35 044	29 529	31 280	39 437
Nissan		3 200	54 396	173 050	216 048	201 379	233 884	254 800
Opel		7 695	125 880	35 206	50 704	42 908	25 205	9 008
Peugeot		50 942	37 432					
Toyota			38 931	55 599	39 702	49 468	44 879	49 624
Autres	774	34 740	57 413	1 814	955	924	1 376	1 171
Total diesel	774	121 951	384 423	474 153	575 075	591 049	601 701	663 355
Total essence + diesel	923 744	1 295 611	1 641 317	1 274 070	1 464 906	1 439 290	1 439 258	1 489 372
Part du diesel	0,1 %	9,4 %	23,4 %	37,2 %	39,3 %	41,1 %	41,8 %	44,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

► 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)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	2 111	1 892	1 849	1 689	1 471	1 345	1 395	1 479
	13,6%	13,0%	13,4%	12,4%	11,7%	10,9%	10,7%	10,4%
Groupe Renault	1 635	1 353	1 416	1 303	1 057	1 092	1 234	1 349
	10,5%	9,3%	10,2%	9,6%	8,4%	8,9%	9,5%	9,5%
Groupe FCA	1 085	1 311	1 080	950	801	741	766	871
	7,0%	9,0%	7,8%	7,0%	6,4%	6,0%	5,9%	6,1%
Groupe Ford	1 269	1 300	1 128	1 092	949	919	960	1 030
	8,2%	8,9%	8,2%	8,0%	7,6%	7,5%	7,4%	7,3%
General Motors	1 590	1 264	1 196	1 173	1 011	968	924	943
	10,2%	8,7%	8,6%	8,6%	8,1%	7,9%	7,1%	6,6%
Groupe Volkswagen	3 041	3 107	2 984	3 216	3 114	3 090	3 307	3 514
	19,5%	21,3%	21,6%	23,6%	24,8%	25,1%	25,5%	24,8%
Daimler	830	685	676	673	667	689	714	839
	5,3%	4,7%	4,9%	4,9%	5,3%	5,6%	5,5%	5,9%
Groupe BMW	772	709	753	812	801	795	833	936
	5,0%	4,9%	5,4%	6,0%	6,4%	6,5%	6,4%	6,6%
Nissan	361	369	407	464	436	424	481	559
	2,3%	2,5%	2,9%	3,4%	3,5%	3,4%	3,7%	3,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	770	629	572	548	543	563	601
	5,5%	5,3%	4,5%	4,2%	4,4%	4,4%	4,3%	4,2%
Autres marques japonaises	911	850	718	619	537	558	603	693
	5,8%	5,8%	5,2%	4,5%	4,3%	4,5%	4,6%	4,9%
Hyundai-Kia	569	603	614	686	773	767	773	852
	3,7%	4,1%	4,4%	5,0%	6,2%	6,2%	6,0%	6,0%
Volvo	249	206	231	256	231	231	255	285
	1,6%	1,4%	1,7%	1,9%	1,8%	1,9%	2,0%	2,0%
Groupe Tata	128	90	100	97	128	139	146	179
	0,8%	0,6%	0,7%	0,7%	1,0%	1,1%	1,1%	1,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	54	53	42	23	20	32	46
	1,1%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
TOTAL UE + Suisse + Norvège	15 572	14 564	13 832	13 644	12 546	12 322	12 987	14 175
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-2,0%	-5,0%	-1,4%	-8,0%	-1,8%	5,4%	9,2%

► 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)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	389	321	344	354	307	303	330	354
	18,1%	22,3%	21,9%	21,0%	20,8%	20,7%	20,3%	19,5%
Groupe Renault	331	223	266	279	240	233	258	299
	15,4%	15,4%	17,0%	16,5%	16,3%	15,9%	15,9%	16,5%
Groupe FCA	284	220	233	246	197	195	208	229
	13,2%	15,3%	14,9%	14,5%	13,4%	13,3%	12,8%	12,7%
Groupe Ford	235	162	171	187	164	171	213	268
	10,9%	11,2%	10,9%	11,1%	11,1%	11,7%	13,1%	14,8%
General Motors	153	74	78	93	76	75	84	104
	7,1%	5,1%	5,0%	5,5%	5,2%	5,1%	5,2%	5,7%
Groupe Volkswagen	212	156	185	215	213	208	225	218
	9,9%	10,8%	11,8%	12,8%	14,4%	14,2%	13,9%	12,0%
Daimler	166	130	140	147	140	148	159	172
	7,7%	9,0%	8,9%	8,7%	9,5%	10,1%	9,8%	9,5%
Nissan	103	45	43	54	48	45	46	50
	4,8%	3,1%	2,7%	3,2%	3,3%	3,1%	2,8%	2,7%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	39	42	34	31	38	41
	3,0%	2,7%	2,5%	2,5%	2,3%	2,1%	2,3%	2,3%
Autres marques japonaises	81	33	38	35	25	27	30	37
	3,8%	2,3%	2,4%	2,1%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%
Hyundai-Kia	52	7	6	5	4	4	3	4
	2,4%	0,5%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	33	27	31	29	27	30	35
	3,6%	2,3%	1,7%	1,8%	1,9%	1,8%	1,9%	1,9%
TOTAL UE + Suisse + Norvège	2 149	1 442	1 569	1 688	1 476	1 467	1 624	1 811
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-29,3%	8,8%	7,6%	-12,6%	-0,6%	10,7%	11,5%

(1) pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page 69.

(2) hors Bulgarie en 2005. En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.

Regroupement des constructeurs utilisé :

Groupe PSA = Peugeot + Citroën + DS+Talbot.

Groupe Renault = Renault + Dacia.

Fiat Chrysler Automobiles = Alfa Romeo + Fiat + Iveco + Lancia + Maserati + Ferrari + Chrysler + Jeep + Dodge.

Groupe Ford = Ford Europe + Ford Etats-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 1/1/2016.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2015 (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	TOTAL	Groupe PSA	Citroën et DS (1)	Peugeot	Groupe Renault	Groupe Fiat (y compris Chrysler)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 206	106	51	54	157	92	1 259	225	230	291	326	290	167
	100%	3,3%	1,6%	1,7%	4,9%	2,9%	39,3%	7,0%	7,2%	9,1%	10,2%	9,0%	5,2%
Autriche	309	18	7	10	24	16	106	17	22	19	15	36	30
	100%	5,7%	2,4%	3,3%	7,7%	5,3%	34,4%	5,6%	7,1%	6,2%	4,8%	11,5%	9,6%
Belgique	501	66	29	37	66	19	108	25	34	43	30	52	33
	100%	13,2%	5,8%	7,4%	13,2%	3,8%	21,5%	5,0%	6,8%	8,6%	6,1%	10,4%	6,5%
Danemark	207	35	14	21	15	4	48	14	11	6	7	42	21
	100%	16,8%	6,6%	10,2%	7,3%	1,8%	23,0%	6,9%	5,1%	2,8%	3,2%	20,5%	9,9%
Espagne	1 034	138	62	76	122	47	235	64	77	46	44	147	93
	100%	13,4%	6,0%	7,4%	11,8%	4,6%	22,7%	6,2%	7,4%	4,4%	4,3%	14,2%	9,0%
Finlande	109	5	2	3	4	1	30	9	5	5	5	27	9
	100%	4,4%	1,8%	2,5%	3,8%	1,1%	27,6%	7,9%	5,0%	4,6%	4,8%	25,0%	8,5%
France	1 917	559	231	327	480	72	252	81	64	76	63	190	54
	100%	29,1%	12,1%	17,1%	25,0%	3,7%	13,1%	4,2%	3,4%	4,0%	3,3%	9,9%	2,8%
Grèce	76	9	4	5	3	5	13	4	7	4	4	20	4
	100%	11,5%	5,1%	6,4%	4,1%	6,5%	17,6%	4,7%	8,6%	5,7%	5,7%	26,9%	5,9%
Irlande	125	5	2	4	10	1	31	12	7	5	3	31	17
	100%	4,3%	1,5%	2,9%	7,9%	0,6%	24,8%	9,6%	6,0%	4,4%	2,1%	24,4%	13,7%
Italie	1 575	143	59	84	139	448	209	109	89	72	78	165	88
	100%	9,1%	3,7%	5,4%	8,8%	28,4%	13,3%	6,9%	5,7%	4,6%	4,9%	10,5%	5,6%
Luxembourg	46	4	2	2	5	2	13	2	2	6	4	3	2
	100%	9,3%	4,2%	5,2%	9,9%	4,8%	28,6%	4,5%	4,6%	13,3%	8,7%	7,2%	4,4%
Pays-Bas	449	70	21	49	39	16	99	25	25	25	17	74	30
	100%	15,7%	4,7%	10,9%	8,7%	3,5%	22,1%	5,6%	5,7%	5,5%	3,8%	16,4%	6,6%
Portugal	179	25	9	17	25	9	36	8	10	15	16	24	5
	100%	14,2%	4,9%	9,3%	14,0%	4,9%	20,4%	4,8%	5,6%	8,4%	9,0%	13,2%	2,9%
Royaume-Uni	2 634	193	89	104	102	85	527	335	270	231	154	427	170
	100%	7,3%	3,4%	4,0%	3,9%	3,2%	20,0%	12,7%	10,2%	8,8%	5,8%	16,2%	6,5%
Suède	345	15	5	9	16	9	93	12	7	22	14	56	27
	100%	4,3%	1,6%	2,7%	4,5%	2,5%	27,0%	3,6%	2,0%	6,5%	4,1%	16,3%	7,9%
Union eur. (15 pays)	12 712	1 391	587	804	1 206	825	3 059	943	861	867	780,567	1 584	749
	100%	10,9%	4,6%	6,3%	9,5%	6,5%	24,1%	7,4%	6,8%	6,8%	6,1%	12,5%	5,9%
Norvège	151	8	2	6	3	1	41	8	3	10	8	47	7
	100%	5,1%	1,4%	3,7%	1,9%	0,4%	27,1%	5,6%	2,2%	6,9%	5,2%	31,1%	4,7%
Suisse	322	24	11	13	20	15	99	14	14	29	26	50	16
	100%	7,5%	3,6%	3,9%	6,3%	4,8%	30,9%	4,2%	4,4%	8,9%	8,1%	15,7%	4,9%
Europe (17 pays)	13 184	1 422	601	822	1 229	841	3 199	965	878	906	814	1 682	772
	100%	10,8%	4,6%	6,2%	9,3%	6,4%	24,3%	7,3%	6,7%	6,9%	6,2%	12,8%	5,9%
Bulgarie	24	2	1	1	5	0	6	1	1	1	0	5	2
	100%	7,8%	2,7%	5,1%	21,8%	1,1%	23,7%	6,0%	4,8%	4,2%	1,4%	19,2%	6,3%
Croatie	36	3	2	2	5	1	11	2	4	1	1	5	3
	100%	9,8%	4,3%	5,5%	13,0%	1,9%	31,3%	5,7%	10,3%	3,2%	2,8%	13,7%	7,6%
Estonie	21	1	1	1	3	0	4	1	1	0	0	8	2
	100%	7,0%	3,0%	4,0%	12,3%	1,8%	21,1%	2,9%	4,0%	1,9%	1,3%	36,7%	8,6%
Hongrie	77	3	1	2	7	3	18	8	9	2	2	19	5
	100%	4,0%	1,5%	2,5%	9,2%	3,5%	23,1%	9,8%	11,5%	2,9%	2,8%	24,9%	6,5%
Lettonie	14	1	0	0	1	1	3	1	0	1	0	4	1
	100%	5,2%	2,7%	2,5%	5,4%	6,0%	24,6%	5,9%	3,6%	4,0%	2,2%	30,7%	6,9%
Lituanie	17	0	0	0	1	3	5	1	1	1	0	4	1
	100%	2,5%	1,3%	1,2%	5,6%	17,2%	28,7%	3,4%	3,9%	3,9%	1,7%	25,6%	5,5%
Pologne	352	19	8	11	31	11	96	25	29	11	9	81	34
	100%	5,3%	2,2%	3,0%	8,8%	3,2%	27,2%	7,0%	8,1%	3,0%	2,5%	23,0%	9,7%
Rép. tchèque	231	12	5	7	19	5	109	15	8	6	5	20	27
	100%	5,3%	2,2%	3,1%	8,0%	2,0%	47,2%	6,7%	3,5%	2,8%	2,1%	8,6%	11,8%
Roumanie	81	2	1	1	32	3	17	6	3	2	3	8	4
	100%	2,6%	0,8%	1,7%	39,1%	3,2%	21,0%	7,1%	4,1%	2,7%	3,5%	9,7%	5,5%
Slovaquie	78	7	3	4	6	1	27	3	4	3	3	11	12
	100%	9,3%	3,5%	5,7%	8,1%	1,9%	34,7%	3,3%	5,4%	3,3%	3,3%	14,3%	15,3%
Slovénie	60	6	3	3	11	3	18	4	5	2	1	7	4
	100%	9,6%	4,2%	5,3%	18,9%	4,2%	29,8%	6,1%	7,5%	3,0%	1,9%	11,5%	7,3%
11 nouveaux pays entrants	991	57	23	33	120	30	314	65	64	30	24	172	95
	100%	5,7%	2,4%	3,4%	12,1%	3,0%	31,7%	6,6%	6,5%	3,0%	2,5%	17,3%	9,6%
Europe (28 pays)	14 175	1 479	624	855	1 349	871	3 514	1 030	943	936	839	1 853	867
	100%	10,4%	4,4%	6,0%	9,5%	6,1%	24,8%	7,3%	6,6%	6,6%	5,9%	13,1%	6,1%

(1) : soit respectivement 548 914 et 75 201 unités pour Citroën et DS sur le périmètre UE28.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

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

	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	1 719	1 930	1 776	1 620	1 407	1 282	1 332	1 422
	12,7%	13,1%	13,7%	12,7%	12,0%	11,1%	11,0%	11,8%
Groupe Renault	1 315	1 559	1 305	1 195	967	1 005	1 128	1 229
	9,7%	10,6%	10,1%	9,3%	8,2%	8,7%	9,3%	10,2%
FCA	1 890	1 575	1 035	916	770	716	739	841
	14,0%	10,7%	8,0%	7,2%	6,5%	6,2%	6,1%	6,9%
Groupe Ford	1 540	1 248	1 063	1 033	901	873	902	965
	11,4%	8,5%	8,2%	8,1%	7,7%	7,6%	7,5%	8,0%
General Motors	1 560	1 720	1 119	1 099	944	906	861	878
	11,5%	11,7%	8,6%	8,6%	8,0%	7,9%	7,1%	7,3%
Groupe Volkswagen	2 138	2 776	2 757	2 979	2 887	2 862	3 033	3 199
	15,8%	18,8%	21,3%	23,3%	24,5%	24,8%	25,1%	26,4%
Daimler	438	811	662	659	653	672	695	814
	3,2%	5,5%	5,1%	5,1%	5,6%	5,8%	5,7%	6,7%
Groupe BMW	364	499	735	792	780	775	809	906
	2,7%	3,4%	5,7%	6,2%	6,6%	6,7%	6,7%	7,5%
Nissan-Infiniti	395	392	384	436	408	400	453	523
	2,9%	2,7%	3,0%	3,4%	3,5%	3,5%	3,7%	4,3%
Toyota-Lexus-Daihatsu	406	576	582	531	507	497	506	536
	3,0%	3,9%	4,5%	4,2%	4,3%	4,3%	4,2%	4,4%
Autres marques japonaises	789	701	651	563	487	504	542	622
	5,8%	4,8%	5,0%	4,4%	4,1%	4,4%	4,5%	5,1%
Hyundai-Kia	18	303	539	604	687	679	686	758
	0,1%	2,1%	4,2%	4,7%	5,8%	5,9%	0,0%	0,0%
Volvo	235	230	222	245	222	221	245	273
	1,7%	1,6%	1,7%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,3%
Groupe Tata	44	112	97	94	124	135	142	174
	0,3%	0,8%	0,7%	0,7%	1,1%	1,2%	1,2%	1,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	666	304	47	37	19	18	30	42
	4,9%	2,1%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Total Europe (17 pays)	13 517	14 738	12 975	12 802	11 763	11 545	12 102	13 184
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	0,9%	-2,1%	-5,0%	-1,3%	-8,1%	-1,9%	4,8%	8,9%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	251	349	326	330	286	281	307	328
	16,5%	18,1%	22,1%	20,9%	20,8%	20,6%	20,4%	21,8%
Groupe Renault	278	272	251	261	224	215	237	273
	18,3%	14,1%	17,0%	16,5%	16,3%	15,8%	15,7%	18,2%
FCA	163	275	214	225	178	174	184	201
	10,7%	14,2%	14,5%	14,3%	12,9%	12,8%	12,2%	13,3%
Groupe Ford	195	180	161	176	154	161	199	250
	12,9%	9,3%	10,9%	11,1%	11,2%	11,8%	13,2%	16,6%
General Motors	81	92	75	89	73	72	79	96
	5,3%	4,8%	5,1%	5,6%	5,3%	5,3%	5,2%	6,4%
Groupe Volkswagen	134	202	170	200	197	194	210	202
	8,9%	10,5%	11,6%	12,7%	14,3%	14,2%	13,9%	13,4%
Daimler	74	178	133	141	133	140	151	163
	4,9%	9,2%	9,0%	8,9%	9,7%	10,3%	10,0%	10,8%
Nissan-Infiniti	105	100	41	51	46	43	44	48
	6,9%	5,2%	2,8%	3,2%	3,3%	3,2%	2,9%	3,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	81	69	37	40	31	28	35	38
	5,3%	3,6%	2,5%	2,5%	2,3%	2,1%	2,3%	2,5%
Autres marques japonaises	69	102	36	33	23	25	28	38
	4,6%	5,3%	2,4%	2,1%	1,7%	1,9%	1,9%	2,5%
Hyundai-Kia	0	44	5	5	3	3	3	4
	0,0%	2,3%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%
Autres marques	85	69	26	30	28	26	29	31
	5,6%	3,6%	1,8%	1,9%	2,0%	1,9%	1,9%	2,0%
Total Europe (17 pays)	1 516	1 931	1 475	1 580	1 376	1 364	1 506	1 673
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,6%	5,6%	11,1%	7,1%	-12,9%	-0,8%	10,4%	11,1%

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2016 (lire la page 70).

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	99	75	73	69	64	63	63	57
	9,5%	8,3%	8,5%	8,2%	8,2%	8,1%	7,1%	5,7%
Groupe Renault	193	116	112	108	90	87	106	120
	18,7%	12,8%	13,0%	12,9%	11,5%	11,3%	11,9%	12,1%
FCA	50	59	45	34	30	25	26	30
	4,8%	6,6%	5,3%	4,0%	3,9%	3,2%	3,0%	3,0%
Groupe Ford	59	71	65	59	48	46	58	65
	5,7%	7,9%	7,5%	7,0%	6,2%	6,0%	6,6%	6,6%
General Motors	132	76	76	74	67	61	63	64
	12,7%	8,4%	8,9%	8,8%	8,5%	7,9%	7,2%	6,5%
Groupe Volkswagen	257	220	226	238	227	228	273	314
	24,8%	24,5%	26,4%	28,2%	28,9%	29,4%	30,9%	31,7%
Daimler	11	14	13	14	14	17	20	24
	1,1%	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	2,2%	2,2%	2,5%
Groupe BMW	11	14	17	20	21	21	24	30
	1,0%	1,6%	2,0%	2,4%	2,7%	2,7%	2,7%	3,0%
Nissan	19	21	23	28	28	24	28	35
	1,8%	2,3%	2,6%	3,3%	3,6%	3,1%	3,1%	3,6%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	56	47	41	41	47	57	65
	5,8%	6,2%	5,5%	4,8%	5,2%	6,0%	6,5%	6,5%
Autres marques japonaises	91	81	67	56	50	53	61	72
	8,7%	9,0%	7,9%	6,6%	6,4%	6,9%	6,9%	7,2%
Hyundai-Kia	39	83	75	81	86	89	88	95
	3,8%	9,2%	8,7%	9,7%	10,9%	11,4%	9,9%	9,5%
Volvo	7	10	9	10	9	9	10	12
	0,6%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Groupe Tata	2	3	3	3	3	4	4	4
	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	3	6	5	5	1	3	3
	0,7%	0,3%	0,7%	0,6%	0,6%	0,2%	0,3%	0,3%
Total Nouveaux entrants	1 035	900	857	841	783	777	885	991
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-29,0%	-4,8%	-1,8%	-6,9%	-0,8%	13,9%	12,0%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)
(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (2)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Groupe PSA	20	22	18	25	20	22	23	26
	13,6%	19,0%	19,5%	22,9%	20,0%	21,2%	19,3%	18,4%
Groupe Renault	35	15	15	18	16	18	21	26
	24,4%	13,2%	16,3%	16,2%	16,3%	17,1%	17,8%	18,4%
FCA	21	20	19	21	20	21	23	28
	14,7%	17,1%	19,8%	19,0%	19,6%	20,1%	19,6%	20,4%
Groupe Ford	14	11	10	11	10	10	14	18
	9,8%	9,7%	10,1%	10,2%	10,1%	10,2%	11,5%	12,8%
General Motors	8	4	3	4	3	3	5	8
	5,2%	3,1%	3,2%	3,6%	3,3%	3,4%	4,5%	5,8%
Groupe Volkswagen	21	20	14	15	16	14	15	16
	14,7%	17,5%	14,9%	13,7%	15,5%	13,6%	13,1%	11,5%
Daimler	10	9	7	6	7	7	8	9
	6,8%	8,1%	7,9%	5,9%	7,1%	7,2%	6,7%	6,3%
Nissan	2	4	2	3	2	2	2	2
	1,4%	3,9%	2,5%	2,9%	2,2%	1,9%	1,5%	1,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	4	2	3	3	3	3	3
	1,6%	3,1%	2,2%	2,5%	3,0%	2,8%	2,8%	2,2%
Autres marques japonaises	3	2	2	3	2	2	2	2
	2,3%	1,9%	2,1%	2,4%	1,7%	1,7%	1,8%	1,8%
Hyundai-Kia	5	2	1	0	0	0	1	1
	3,2%	1,5%	0,7%	0,3%	0,2%	0,1%	0,4%	0,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	2	1	1	1	1	1	1
	2,5%	1,9%	0,8%	0,5%	1,0%	0,8%	0,9%	0,8%
Total Nouveaux entrants	145	115	95	108	100	103	118	139
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-44,7%	-17,5%	14,2%	-7,3%	2,5%	14,8%	17,4%

(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 01/01/2016 (lire la page 70).

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	3 082 504	2 952 431	3 036 773	3 206 042
Autriche	227 548	288 618	309 427	328 563	336 010	319 035	303 318	308 555
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	486 737	486 065	482 939	501 066
Danemark	73 774	80 654	112 688	153 583	170 587	181 896	188 612	206 999
Espagne (1)	504 051	988 270	1 381 515	982 015	699 589	722 689	855 308	1 034 232
Finlande	103 167	139 095	134 646	107 346	111 147	103 314	106 259	108 844
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 898 760	1 790 456	1 795 885	1 917 226
Grèce	35 700	115 480	290 222	141 501	58 479	58 696	71 222	75 804
Irlande	93 563	82 584	230 989	88 445	79 494	74 364	96 343	124 945
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 578	1 403 024	1 304 573	1 360 430	1 575 424
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	49 726	50 398	46 624	49 793	46 473
Norvège	95 550	61 901	97 376	127 754	137 967	142 151	144 202	150 686
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 527	502 455	416 733	387 551	449 012
Portugal	58 357	210 924	257 834	223 464	95 309	105 921	142 826	178 503
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	2 044 609	2 264 737	2 476 435	2 633 503
Suède	192 588	229 941	290 529	289 684	279 899	269 558	303 948	345 108
Suisse	279 764	329 899	316 519	292 453	325 948	305 928	300 110	321 669
Union européenne (2)	8 568 735	12 467 479	14 312 087	12 554 546	11 299 001	11 097 092	11 657 642	12 711 736
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 974 753	11 762 916	11 545 171	12 101 954	13 184 091

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 220 675	1 482 980	1 400 556	1 450 190	1 529 175
	8,0%	9,8%	30,3%	41,9%	48,1%	47,4%	47,8%	47,7%
Autriche	7 425	74 197	191 402	167 106	189 496	180 847	172 382	179 821
	3,3%	25,7%	61,9%	50,9%	56,4%	56,7%	56,8%	58,3%
Belgique	54 897	154 804	290 301	415 728	334 305	314 844	299 149	299 357
	13,8%	32,7%	56,3%	76,0%	68,7%	64,8%	61,9%	59,7%
Danemark	2 352	3 305	14 898	72 670	68 215	58 119	59 852	64 095
	3,2%	4,1%	13,2%	47,3%	40,0%	32,0%	31,7%	31,0%
Espagne (1)	-	140 740	734 256	693 905	482 049	479 318	565 409	648 213
	-	14,2%	53,1%	70,7%	68,9%	66,3%	66,1%	62,7%
Finlande	-	7 215	-	44 574	42 846	38 372	41 299	38 882
	-	5,2%	-	41,5%	38,5%	37,1%	38,9%	35,7%
France	186 050	762 054	1 046 485	1 593 173	1 384 544	1 199 729	1 146 658	1 097 124
	9,9%	33,0%	49,0%	70,8%	72,9%	67,0%	63,8%	57,2%
Grèce	-	60	2 006	5 661	23 384	33 993	45 383	47 875
	-	0,1%	0,7%	4,0%	40,0%	57,9%	63,7%	63,2%
Irlande	-	12 413	23 259	55 016	58 089	53 838	70 520	88 759
	-	15,0%	10,1%	62,2%	73,1%	72,4%	73,2%	71,0%
Italie	138 562	179 779	812 203	901 310	745 257	703 122	747 020	869 271
	8,1%	7,8%	33,6%	45,9%	53,1%	53,9%	54,9%	55,2%
Luxembourg	-	8 206	21 110	37 403	38 348	34 230	35 825	32 694
	-	21,4%	50,4%	75,2%	76,1%	73,4%	71,9%	70,4%
Norvège	-	1 581	8 761	95 733	88 530	74 693	70 190	61 482
	-	2,6%	9,0%	74,9%	64,2%	52,5%	48,7%	40,8%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	98 477	142 697	103 518	105 018	129 851
	6,8%	10,9%	22,5%	20,4%	28,4%	24,8%	27,1%	28,9%
Portugal	-	10 426	62 417	149 046	67 239	76 575	101 710	121 643
	-	4,9%	24,2%	66,7%	70,5%	72,3%	71,2%	68,1%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	936 448	1 038 770	1 127 758	1 240 175	1 273 995
	0,4%	6,4%	14,1%	46,1%	50,8%	49,8%	50,1%	48,4%
Suède	-	1 335	18 325	147 802	186 970	165 717	179 093	198 967
	-	0,6%	6,3%	51,0%	66,8%	61,5%	58,9%	57,7%
Suisse	-	9 998	29 466	88 760	120 421	113 255	111 072	124 898
	-	3,0%	9,3%	30,4%	36,9%	37,0%	37,0%	38,8%
Europe (17 pays) (1)	619 427	1 866 021	4 726 461	6 723 487	6 494 140	6 158 484	6 440 945	6 806 102
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	51,8%	55,2%	53,3%	53,2%	51,6%
Variation annuelle		+0,7%	+10,7%	+6,9%	-9,0%	-5,2%	+4,6%	+5,7%

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

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

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES A MOTORISATION HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	ÉNERGIE	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Allemagne	électrique	0	14	160	1 731	2 451	5 800	8 280	12 380
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%
	hybride	3 559	8 000	10 174	11 788	20 617	25 330	26 312	32 337
		0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,7%	0,9%	0,9%	1,0%
Autriche	électrique	0	39	112	631	426	654	1 281	1 677
		0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	0,4%	0,5%
	hybride	460	1 055	1 248	1 310	2 174	2 595	2 360	3 514
		0,1%	0,3%	0,4%	0,4%	0,6%	0,8%	0,8%	1,1%
Belgique	électrique	0	0	47	263	562	500	1 165	1 358
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%
	hybride	471	1 839	4 073	6 676	5 875	6 283	8 350	10 711
		0,1%	0,4%	0,7%	1,2%	1,2%	1,3%	1,7%	2,1%
Danemark	électrique	2	78	50	460	527	533	1 637	4 468
		0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,9%	2,2%
	hybride	5	58	148	263	431	1 099	1 233	2 657
		0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	0,7%	1,3%
Espagne (1)	électrique	0	1	69	367	439	811	1 076	1 461
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	hybride	908	4 582	6 253	10 061	10 073	10 152	12 458	20 526
		0,1%	0,5%	0,6%	1,2%	1,4%	1,4%	1,5%	2,0%
France	électrique	6	12	184	2 630	5 663	8 779	10 561	17 268
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,6%	0,9%
	hybride	2 857	9 876	9 655	13 635	27 889	46 745	43 143	61 619
		0,1%	0,4%	0,4%	0,6%	1,5%	2,6%	2,4%	3,2%
Italie	électrique	28	60	112	306	524	864	1 100	1 452
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%
	hybride	1 132	7 311	4 841	5 161	6 836	15 156	21 488	26 256
		0,1%	0,3%	0,2%	0,3%	0,5%	1,2%	1,6%	1,7%
Norvège	électrique	7	117	355	1 996	3 950	7 882	18 090	25 779
		0,0%	0,1%	0,3%	1,4%	2,9%	5,5%	12,5%	17,1%
	hybride	337	1 973	3 144	3 645	6 116	9 827	10 774	15 704
		0,3%	2,0%	2,5%	2,6%	4,4%	6,9%	7,5%	10,4%
Pays-Bas	électrique	0	22	96	846	828	2 618	2 913	3 208
		0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,6%	0,8%	0,7%
	hybride	2 940	16 275	16 099	14 868	25 614	43 639	26 748	56 281
		0,6%	4,2%	3,3%	2,7%	5,1%	10,5%	6,9%	12,5%
Royaume-Uni	électrique	0	55	167	1 098	1 262	2 512	6 697	9 934
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,4%
	hybride	5 766	14 645	22 148	23 398	25 892	30 203	45 148	64 790
		0,2%	0,7%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	1,8%	2,5%
Suède	électrique	1	21	9	181	268	435	1 240	2 880
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,8%
	hybride	1 947	3 058	3 628	2 909	3 539	5 823	10 421	14 478
		0,7%	1,4%	1,3%	1,0%	1,3%	2,2%	3,4%	4,2%
Suisse	électrique	13	53	199	446	523	1 177	1 804	3 777
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,6%	1,2%
	hybride	1 413	3 905	4 210	5 358	6 945	7 225	6 949	8 400
		0,5%	1,5%	1,4%	1,7%	2,1%	2,4%	2,3%	2,6%
Europe occidentale (y compris les pays non présentés)	électrique	57	475	1 611	11 263	17 707	32 990	56 796	87 121
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	0,7%
	hybride	23 210	76 525	90 198	102 979	146 287	208 934	221 944	327 081
		0,2%	0,6%	0,7%	0,8%	1,2%	1,8%	1,8%	2,5%

LES IMMATRICULATIONS

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	101 393	125 384	212 290	202 446	224 957	217 966	233 882	243 306
Autriche	15 473	21 539	27 243	28 130	31 643	30 849	31 320	33 013
Belgique	30 609	52 490	54 090	56 006	57 899	56 734	56 886	65 179
Danemark	15 711	19 649	33 092	16 848	24 626	24 532	29 133	33 177
Espagne	88 042	229 821	299 246	116 770	77 088	85 855	114 247	155 400
Finlande	12 574	27 507	15 056	11 550	12 298	11 194	11 359	11 986
France	277 887	393 795	414 966	417 612	384 050	367 331	372 074	379 426
Grèce	45 124	29 480	23 008	10 935	3 780	3 534	5 066	5 757
Irlande	8 640	24 136	41 474	10 486	10 893	11 016	16 704	23 696
Italie	109 270	156 995	225 517	177 887	117 387	101 858	119 442	134 541
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 291	3 485	3 325	3 600	4 016
Norvège	11 395	20 582	31 627	30 422	33 416	32 293	30 717	34 394
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	49 863	56 693	50 756	51 927	57 926
Portugal	38 597	64 236	152 836	45 756	16 046	18 222	26 290	30 996
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	231 539	247 936	278 957	329 761	380 996
Suède	12 038	26 362	31 854	38 543	39 970	37 690	42 223	45 124
Suisse	18 091	22 753	24 121	26 507	33 537	31 938	31 689	34 297
Union européenne (1)	790 064	1 398 657	1 875 488	1 417 662	1 308 751	1 299 819	1 443 914	1 604 539
Europe (17 pays)	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 474 591	1 375 704	1 364 050	1 506 320	1 673 230

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	59 061	73 770	96 830	75 014	82 020	82 233	81 030	85 001
Autriche	5 642	7 222	8 508	5 138	6 474	7 320	6 706	7 151
Belgique	8 604	10 690	11 061	7 133	8 277	7 400	7 638	8 188
Danemark	3 179	3 539	4 597	2 682	3 654	4 233	3 628	4 687
Espagne	23 208	30 432	33 700	13 215	12 539	12 900	15 896	22 043
Finlande	4 497	4 218	3 072	2 368	2 749	3 076	2 168	2 400
France	41 846	50 028	57 918	34 221	43 378	43 265	37 559	41 716
Grèce	1 178	497	1 633	1 081	166	317	335	438
Irlande	3 511	2 748	4 666	1 011	1 113	1 553	1 747	1 867
Italie		31 973	38 388	17 532	13 273	13 324	11 957	15 060
Luxembourg	690	1 136	1 451	803	1 011	966	1 020	1 089
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 126	4 695	4 688	4 657	4 366
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	9 390	11 896	13 057	10 201	13 556
Portugal	8 370	7 186	7 403	3 116	1 881	2 201	3 071	3 956
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	27 988	38 995	49 796	35 033	44 364
Suède	6 703	5 998	5 549	4 605	5 369	4 698	5 089	5 289
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 388	3 847	3 503	4 425	4 079
Union européenne (1)	187 726	272 597	343 475	205 297	232 795	246 339	223 078	256 805
Europe (17 pays)	244 335	296 973	351 772	211 811	241 337	254 530	232 160	265 250

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 697	4 521	5 088	5 033	5 476
Autriche	676	450	706	733	702	688	871	878
Belgique	585	580	974	909	576	626	982	778
Danemark	579	311	419	450	320	288	330	269
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 119	1 775	1 506	1 830	2 537
Finlande	625	429		300	337	225	436	330
France	3 558	3 160	4 320	5 382	5 545	6 321	5 409	6 724
Grèce		625	374	325	90	25	43	44
Irlande		24	121	47	232	163	206	313
Italie		3 825	4 152	3 931	2 200	2 401	1 797	2 140
Luxembourg	53	57	108	173	155	167	156	247
Norvège	684	380	427	1 052	831	910	697	660
Pays-Bas	1 082	1 069	949	524	688	587	649	332
Portugal		482	806	418	179	155	170	199
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	3 203	3 798	3 648	3 373	3 931
Suède	943	863	1 071	1 302	1 202	1 080	1 207	1 172
Suisse	371	580	491	476	440	534	568	689
Union européenne (1)	17 707	20 068	26 918	24 513	22 320	22 968	22 492	25 370
Europe (17 pays)	22 517	22 770	27 836	26 041	23 591	24 412	23 757	26 719

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

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

En unités	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bulgarie			15 646	18 631	20 986	20 718	21 186	24 176
Croatie	62 009	70 541	38 587	41 561	31 360	27 802	33 962	35 715
Estonie	10 600	19 640	10 295	17 070	19 424	19 694	21 135	21 033
Hongrie	133 233	198 982	43 476	45 094	53 059	56 139	67 476	77 171
Lettonie	7 300	16 602	6 365	10 980	10 665	10 636	12 452	13 766
Lituanie	6 158	10 467	7 970	13 234	12 165	12 163	14 461	17 071
Pologne	478 752	235 522	333 490	297 937	270 895	288 998	325 371	352 378
République tchèque	148 592	151 699	169 580	173 595	174 320	164 746	192 314	230 857
Roumanie	64 432	215 554	106 333	94 619	72 143	57 710	70 172	81 162
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	68 254	69 268	66 000	72 252	77 979
Slovénie	67 665	59 324	61 142	60 193	50 091	51 585	53 959	59 664
Total nouveaux pays UE (1)	907 400	749 361	818 330	799 607	753 016	776 191	884 740	990 972

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 T) DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

En unités	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bulgarie			3 211	2 979	3 054	3 346	4 225	4 948
Croatie	3 360	7 671	2 845	3 653	3 658	5 309	5 240	6 909
Estonie	1 500	2 944	1 406	2 478	2 801	2 943	3 296	3 962
Hongrie	26 686	20 479	9 337	11 564	11 058	11 573	16 066	17 719
Lettonie	900	1 753	649	1 926	2 307	2 380	2 688	2 473
Lituanie	1 270	3 371	1 044	1 939	1 715	1 967	2 160	2 533
Pologne	33 653	35 985	42 852	47 206	40 862	42 532	47 643	55 004
République tchèque	14 786	16 024	11 318	13 149	11 669	11 768	13 344	17 597
Roumanie	14 789	35 842	10 404	11 791	12 269	10 046	11 399	13 471
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	5 717	5 135	5 094	5 661	7 297
Slovénie	6 274	6 897	4 744	5 791	5 820	6 072	6 373	6 686
Total nouveaux pays UE (1)	90 900	101 881	91 918	104 540	96 690	103 030	118 095	138 599

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

En unités	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bulgarie			18 857	21 610	24 040	24 064	25 411	29 124
Croatie	65 369	78 212	41 432	45 214	35 018	33 111	39 202	42 624
Estonie	12 100	22 584	11 701	19 548	22 225	22 637	24 431	24 995
Hongrie	159 919	219 461	52 813	56 658	64 117	67 712	83 542	94 890
Lettonie	8 200	18 355	7 014	12 906	12 972	13 016	15 140	16 239
Lituanie	7 428	13 838	9 014	15 173	13 880	14 130	16 621	19 604
Pologne	512 405	271 507	376 342	345 143	311 757	331 530	373 014	407 382
République tchèque	163 378	167 723	180 898	186 744	185 989	176 514	205 658	248 454
Roumanie	79 221	251 396	116 737	106 410	84 412	67 756	81 571	94 633
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	73 971	74 403	71 094	77 913	85 276
Slovénie	73 939	66 221	65 886	65 984	55 911	57 657	60 332	66 350
Total nouveaux pays UE (1)	998 300	851 242	910 248	904 147	849 706	879 221	1 002 835	1 129 571

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

En unités	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Bulgarie*			1 000	1 300	800	1 300	1 300	1 300
Croatie	612	1 463	599	721	636	708	994	1 044
Estonie	400	927	502	798	848	1 034	910	934
Hongrie	2 900	4 400	2 408	4 335	4 051	5 263	5 177	6 045
Lettonie	1 000	1 284	520	1 406	1 525	1 323	954	1 372
Lituanie	1 000	2 297	1 355	2 756	2 789	3 456	2 373	3 633
Pologne	7 464	11 079	11 611	16 800	16 461	19 748	17 884	23 429
République tchèque	6 400	8 200	5 750	8 201	7 416	8 787	10 201	12 414
Roumanie	3 113	5 019	2 686	4 014	3 060	3 491	4 168	6 485
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	3 962	3 856	4 131	4 063	2 789
Slovénie	1 876	1 635	985	1 467	1 131	1 255	1 607	2 025
Total nouveaux pays UE (1)	22 800	33 500	29 700	45 000	41 900	50 500	49 600	60 200

* : estimations CCFA

(1) Nouveaux états membres : 8 pays en 2000, 10 pays de 2006 à 2012, 11 pays à partir de 2013

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 452 847	1 243 983	1 261 890	1 176 273	1 153 855
DS							115 835	103 342
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	2 152 331	1 667 424	1 552 416	1 602 350	1 702 393
Autres					-	19 587	22 670	22 191
Groupe PSA (1)	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 605 178	2 911 407	2 833 893	2 917 128	2 981 781
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 099 027	2 150 993	2 128 489	2 091 282	2 201 998
Dacia			55 183	341 090	358 036	443 879	517 537	570 533
Renault Samsung Motors			14 517	276 169	155 872	132 307	153 150	206 418
Groupe Renault(2)	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 716 286	2 664 901	2 704 675	2 761 969	3 032 652
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	nd	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	5 576 308	5 538 568	5 679 097	6 014 433
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	2012	2013	2014	2015
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	162 053	169 728	177 494	185 969
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	195 652	198 577	195 048	208 075
Autres					-	19 587	22 670	22 191
PSA (1)	200 979	174 698	379 155	390 714	357 705	387 892	395 212	416 235
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	302 706	342 043	335 987	341 427	387 670
Dacia	-	-	12 580	17 704	13 853	20 610	21 987	28 208
Groupe Renault (2)	166 760	254 334	325 381	320 410	355 896	356 597	363 414	415 878
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	nd	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	-	-	-	-	0
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	0
TOTAL	439 852	489 601	803 558	742 998	713 601	744 654	758 626	832 113
Petites collections	68 587	79 271						

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

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

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

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

► PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Constructeurs étrangers								
Bugatti				0	-	-	-	-
Fiat	-	-	10 377	888	0	-	-	-
Heuliez-Opel				0	0	0	0	0
Lancia	-	-	2 265	1 561	0	-	-	-
Smart	-	-	101 365	97 373	104 154	98 239	87 195	87 000
Toyota	-	-	0	158 512	200 521	192 166	226 208	228 033
Voitures particulières	-	-	114 007	258 334	304 675	290 405	313 403	315 033
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	19 450	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	290 853	nd	nd	nd	nd
Constructeurs français								
Total véhicules français	-	-	3 183 681	1 938 528	1 646 775	1 445 489	1 502 806	1 656 470
Constructeurs français et étrangers								
Total tous véhicules	-	-	3 348 361	2 229 381	1 966 598	1 735 894	1 816 209	1 971 503

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 272 385	1 081 930	972 073	998 779	967 886
DS						120 089	115 835	103 342
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 942 079	1 471 772	1 353 839	1 407 302	1 494 318
PSA (1)	1 446 242	1 977 885	2 498 283	3 214 464	2 553 702	2 446 001	2 521 916	2 565 546
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 796 321	1 808 950	1 792 337	1 749 855	1 868 031
Dacia	-	-	42 603	323 386	344 183	423 269	495 550	542 325
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	276 169	155 872	132 307	153 150	206 418
Renault-Dacia-Samsung (1)	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 395 876	2 309 005	2 348 078	2 398 555	2 616 774
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 610 340	4 862 707	4 794 079	4 920 471	5 182 320
Petites collections dont production en France	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
Citroën	-	-	504 323	468 398	455 925	236 463	220 516	204 040
DS	-	-	-	-	-	117 222	89 013	80 980
Peugeot	-	-	1 094 756	722 214	584 997	496 762	563 618	607 150
PSA (1)	-	-	1 599 079	1 190 612	1 040 922	850 447	873 147	892 170
Renault	-	-	1 166 724	475 185	336 050	313 283	307 234	349 624
Renault-Dacia-Samsung (1)	-	-	1 166 724	475 185	336 050	313 199	307 234	349 624

(1) Lire les notes de la page 70.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2015 (EN UNITÉS)

Marques / Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	2 565 546	892 170	1 673 376
Citroën	967 886	204 040	763 846
C-ZERO	1 554		1 554
C1	60 628		60 628
C3	271 859	132 227	139 632
C4	406 744	58 456	348 288
ZX	3		3
C-ELYSEE	117 432		117 432
C5	35 395	13 249	22 146
NEMO	7 922		7 922
BERLINGO	66 241		66 241
SPACETOURER	108	108	
DS	103 342	80 980	22 362
DS3	48 392	48 392	
DS4	19 387	19 387	
DS5	20 299	13 201	7 098
DS6	15 264		15 264
Peugeot	1 494 318	607 150	887 168
ION	1 804		1 804
108	67 201		67 201
206	7 075		7 075
207	778		778
208	305 431	32 684	272 747
2008	231 192	175 159	56 033
301	98 434		98 434
308	350 805	240 279	110 526
RCZ	4 187		4 187
3008	139 922	73 306	66 616
5008	33 500	33 500	
408	115 197		115 197
4008	5 824		5 824
508	68 051	52 117	15 934
BIPPER	6 677		6 677
PARTNER	58 135		58 135
TRAVELLER	105	105	
Groupe Renault	2 616 774	349 624	2 267 150
Renault	1 868 031	349 624	1 518 407
TWINGO	128 549		128 549
CLIO	437 259	133 332	303 927
KWID	18 611		18 611
KADJAR	80 280		80 280
CAPTUR	258 034		258 034
ZOE	18 840	18 840	
PULSE	3 078		3 078
LOGAN	280 535		280 535
SANDERO	13 475		13 475
DUSTER	149 884		149 884
MEGANE	244 636	100 406	144 230
FLUENCE	59 275		59 275
LAGUNA	5 966	5 966	
TALISMAN	5 634	5 634	
ESPACE	25 876	25 876	
KANGOO	57 478	54 850	2 628
MASTER	4 720	4 720	
DIVERS	75 901		75 901
Dacia	542 325	0	542 325
LOGAN / SANDERO	296 037		296 037
DUSTER	170 323		170 323
DOKKER	42 882		42 882
LODGY	33 083		33 083
Renault Samsung Motors	206 418	0	206 418
ROGUE	117 565		117 565
SM3 / FLUENCE	23 692		23 692
SM5 / LATITUDE	27 040		27 040
QM5 (KOLEOS)	29 404		29 404
SM7	8 717		8 717
TOTAL	5 182 320	1 241 794	3 940 526

Source : CCF. NB : Renault a aussi produit 2 120 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 T) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	162 053	169 728	177 494	185 969
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	195 652	198 577	195 048	208 075
Autres						19 587	22 670	22 191
Groupe PSA (1)	200 979	174 698	379 155	390 714	357 705	387 892	395 212	416 235
Renault (y compris Trafic II (2))	166 760	254 334	312 801	302 706	342 043	335 987	341 427	387 670
Dacia			12 580	17 704	13 853	20 610	21 987	28 208
Groupe Renault (1)	166 760	254 334	325 381	320 410	355 896	356 597	363 414	415 878
Renault Trucks (1)	11 632	7 464	8 321	0	0	0	0	0
Divers	86	71	42	0	0	0	0	0
TOTAL	379 457	436 567	712 899	711 124	713 601	744 489	758 626	832 113
Petites collections	68 587	79 271	-	-				
dont production en France			370 538	243 029	269 803	281 759	322 425	414 676
Citroën			53 561	42 882	38 684	38 793	40 680	41 471
Peugeot			67 629	38 514	34 598	30 656	33 201	39 058
Autres						19 587	22 670	22 191
Groupe PSA (1)			121 190	81 396	73 282	89 036	96 551	102 720
Renault			240 985	161 633	196 521	192 723	225 874	311 956
Groupe Renault (1)			240 985	161 633	196 521	192 723	225 874	311 956
Renault Trucks (1)			8 321	0	0	0	0	0
Divers			42	0	0	0	0	0

(1) Lire les notes de la page 66. (2) A 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 2015 (EN UNITÉS)

Marques / Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	416 235	102 720	313 515
Citroën	185 969	41 471	144 498
C3	8 989	8 552	437
C4	2 726	2 440	286
NEMO	10 722		10 722
BERLINGO	80 235		80 235
JUMPY	30 479	30 479	
JUMPER	52 818		52 818
Peugeot	208 075	39 058	169 017
208	13 401	89	13 312
307	1 357	2	1 355
308	4 364	4 364	
BIPPER	11 581		11 581
PARTNER	83 563		83 563
EXPERT	34 603	34 603	
BOXER	59 206		59 206
Autres	22 191	22 191	0
Groupe Renault	415 878	311 956	103 922
Renault	387 670	311 956	75 714
CLIO	33 416		33 416
MEGANE	4 248		4 248
KANGOO	117 863	96 762	21 101
LOGAN	2 494		2 494
TRAFIC	93 396	93 396	
MASTER	131 403	121 798	9 605
DIVERS	4 850		4 850
Dacia	28 208	0	28 208
DOKKER	28 208		28 208
TOTAL	832 113	414 676	417 437

Source : CCFSA.

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 T) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012 (3)	2013	2014	2015
Renault Trucks (1)	39 475	50 493	87 719	31 874	38 231	32 295	25 702	31 598
<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	38 231	32 295	25 702	31 598
dont production en France			44 402	29 702				
Renault Trucks (1)			44 400	29 702				
Divers (2)			2	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 T) PAR MARQUE

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
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	0	0	0	0	0
dont production en France			2 938					
Renault Trucks (1)								
Heuliez (2)			391					
Irisbus-Renault (2)			2 547					

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez. (2) Depuis le 1/1/1999, 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	2015
TOTAL	52 172	43 956	38 648	46 973
plus de 16 tonnes	30 771	25 302	21 266	26 111
7 à 16 tonnes	7 460	6 993	4 436	5 487
moins de 7 tonnes	13 941	11 661	12 946	15 375

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

En unités		1980	1990	2000 (1)	2010	2012	2013	2014	2015
Moins de 3,5 t		318 633	402 994	577 926	531 452	501 018	543 866	544 739	588 686
	E	281 031	128 422	55 883	61 998	61 258	61 407	52 488	46 973
	D	37 602	274 572	521 229	469 178	433 587	476 896	486 431	537 345
	EL			814	276	6 173	5 563	5 820	4 368
De 3,5 t à moins de 5,1 t		60 824	33 573	134 973	179 672	212 583	200 788	213 887	243 427
	E	14 675	1 961	1 724	0	0	0	0	0
	D	46 149	31 612	133 249	179 672	212 583	200 788	213 887	243 427
De 5,1 t à 12 t	D	25 538	6 377	13 593	2 453	nd	nd	nd	nd
De 12 t à 16 t	D	12 541	8 251	5 009	3 066	nd	nd	nd	nd
De 16 t à 20 t		6 909	5 518	7 304	4 484	nd	nd	nd	nd
Plus de 20 t		3 054	3 650	6 255	5 543	nd	nd	nd	nd
Tracteurs routiers	D	9 269	11 278	20 998	16 328	nd	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	61 258	61 407	52 488	46 973
Total diesel		144 097	343 806	710 243	680 724	nd	nd	nd	nd
Total électrique		49	0	814	276	6 173	5 563	5 820	4 368
Total GNV ou GPL				332	-	-	-	-	-
TOTAL GENERAL		439 852	474 189	768 996	742 998	nd	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 T) PAR TYPE

En unités	1980	1990	2000 (1)	2010	2012	2013	2014	2015
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	14 972	15 147	13 590	13 072	11 715
Peugeot	69 411	55 208	41 451	33 403	21 514	22 650	18 720	19 122
Groupe PSA (2)	103 229	78 150	70 900	48 375	36 661	36 240	31 792	30 837
Groupe Renault	30 420	56 245	60 320	48 167	35 871	34 325	37 810	40 158
Total	133 649	134 395	131 220	96 542	72 532	70 565	69 602	70 995
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	98 042	79 911	88 466	89 765	90 957
Peugeot	27 002	18 537	70 443	97 608	91 826	96 754	93 909	95 144
Groupe PSA (2)	90 178	85 794	171 275	195 650	171 737	185 220	183 674	186 101
Groupe Renault	126 779	129 335	147 670	97 142	113 034	137 447	109 070	117 863
Total	216 957	215 129	318 945	292 792	284 771	322 667	292 744	303 964
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	67 448	66 995	67 672	74 657	83 297
Peugeot	33 031	47 623	75 023	79 241	82 312	79 173	82 419	93 809
Autres						19 587	22 670	22 191
Groupe PSA (2)	56 844	79 832	136 980	146 689	149 307	166 432	179 746	199 297
Groupe Renault	40 508	84 681	104 811	148 404	171 622	157 682	189 314	224 799
Renault Trucks			8 321					
Sovam-Etalmobil	86	71	42					
Total	97 438	164 584	250 154	295 093	320 929	324 114	369 060	424 096
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes, divers								
Groupe Renault			12 580	26 697	35 369	27 308	27 220	33 058

(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

A 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. A partir de 2005, les livraisons de Dacia hors de France sont incluses dans le périmètre, puis celles du Renault Trafic à partir de 2006, et enfin celles de Renault Samsung Motors en 2007 (180 973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

► VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Europe (1)	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 331 256	2 012 131	2 007 183	2 233 561	2 384 342
dont : Union européenne (2)	946 760	1 479 316	2 261 904	1 893 455	1 492 650	1 469 718	1 659 147	1 871 647
Allemagne	202 939	277 424	337 743	299 072	273 409	237 280	266 233	266 587
Autriche	35 775	36 175	41 510	50 767	49 411	42 564	41 119	41 349
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	182 241	154 540	149 689	142 305	146 015
Danemark	4 059	13 919	30 239	27 801	36 597	39 950	46 744	49 204
Espagne	100 640	297 846	556 934	302 663	202 154	203 460	259 366	310 876
Grèce		11 458	54 270	10 744	8 232	6 039	9 015	12 132
Italie	381 626	324 952	353 616	317 851	223 923	222 666	254 347	304 829
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	108 951	112 575	87 484	95 028	106 236
Portugal	14 729	59 459	68 375	58 750	24 472	29 262	41 692	54 165
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	280 244	210 254	243 338	275 266	294 142
Suède	13 060	18 001	31 473	16 691	24 075	23 680	28 570	32 650
10 nouveaux états membres				130 576	121 294	117 872	133 722	104 417
12 puis 13 nouveaux états membres (3)				176 330	153 469	159 864	185 575	170 849
dont PECO/CEI/Ukraine (3)	23 619	31 569	164 814	206 868	308 339	288 395	375 470	258 054
Hongrie		2 040	23 887	6 156	8 767	9 599	10 725	11 031
Pologne		806	59 093	53 521	48 847	46 709	52 141	50 485
Roumanie			7 520	41 804	27 578	29 677	37 989	45 361
Russie			6 042	158 018	263 335	243 839	354 701	272 461
dont Suisse	51 821	43 832	45 654	50 740	44 778	38 722	37 530	43 545
dont Turquie		13 069	148 264	168 456	155 003	201 600	152 800	211 096
Afrique	133 213	45 675	69 865	171 484	292 971	257 752	230 637	241 078
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	14 711	12 070	21 661	13 933	23 223
Maghreb	15 542	20 432	37 236	139 790	258 295	211 448	186 116	184 708
Nigeria	61 133	8 319	8 860	210	433	1 049	1 244	301
Amérique	145 204	29 360	230 270	559 780	646 567	703 734	458 990	426 937
dont : Argentine	11 899	516	97 605	149 746	189 169	243 448	122 434	122 408
Brésil			80 205	320 930	349 360	349 337	274 577	210 638
Colombie	11 885	9 112	16 659	6 329	3 852	2 383	49 331	50 819
Mexique		20	1 408	24 822	12 373	10 454	8 382	10 685
Asie (1)	26 178	96 645	166 261	1 201 459	905 283	833 072	1 001 386	1 070 526
dont : Japon	883	14 264	15 976	12 346	13 660	13 180	12 687	25 072
Chine		3 960	54 334	392 569	468 799	587 311	766 683	756 268
Iran	12 836	29 852	45 722	516 121	224 639	28 547	27 913	38 176
Inde				4 488	35 157	64 368	44 849	50 877
Corée du Sud				157 824	54 588	63 711	114 027	90 056
Océanie	6 290	5 761	9 984	14 079	15 314	16 827	16 793	17 929
dont : Australie	2 398	820	2 765	9 761	10 939	11 827	11 933	13 435
TOTAL GENERAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	4 306 065	3 898 019	3 842 199	3 961 884	4 159 198
Petites collections	471 744	208 241						

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Europe (1)	88 235	174 998	379 289	357 998	341 640	368 180	434 133	456 712
dont : Union européenne (2)	74 382	156 268	312 421	312 293	286 108	321 887	384 461	418 876
Allemagne	17 490	23 581	50 081	46 406	57 935	67 191	82 541	90 020
Autriche	2 185	3 702	4 697	6 797	7 361	6 873	6 711	7 585
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	29 330	27 603	32 353	27 736	29 267
Espagne	71	44 110	57 516	28 263	19 310	26 866	29 591	38 386
Italie	26 207	19 923	35 910	39 690	21 845	35 519	45 236	34 656
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	13 848	15 868	13 822	14 273	15 904
Portugal	2 805	14 291	34 551	18 557	7 167	9 663	13 238	15 539
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	60 997	64 248	70 458	97 429	101 797
10 nouveaux états membres				28 891	30 996	33 389	38 022	44 233
12 puis 13 nouveaux états membres (3)				33 784	37 332	40 842	49 636	55 213
dont PECO/CEI/Ukraine (3)	361	2 781	25 100	16 121	24 118	18 814	20 937	29 981
Pologne	301	97	5 624	14 258	14 210	15 429	17 487	13 563
dont Suisse	3 317	2 921	4 293	8 500	9 528	8 266	7 944	7 855
Afrique	75 802	18 320	16 074	27 769	46 758	41 457	40 132	27 611
dont Maghreb	18 334	8 588	13 509	24 690	42 231	37 558	36 911	26 466
Amérique	5 875	5 453	36 682	85 810	107 161	109 866	75 224	61 943
Asie (1)	6 930	11 302	8 260	5 632	6 729	5 562	6 634	9 512
Océanie	776	1 364	1 797	2 208	2 940	4 069	4 547	6 064
TOTAL GENERAL	178 126	213 502	444 516	480 430	506 303	530 355	571 759	563 013
Petites collections	39 428	12 207						

(1) A 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/Ukraine 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 : CCFA

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations 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.

A partir de 2016, l'INSEE va se baser sur la notion d'entreprise telle que définie par le décret 2008-1354 pris en application de la loi de modernisation de l'économie (LME), qui repose sur la notion de groupe de sociétés (plutôt que d'unité légale), afin de mieux prendre en compte les nouvelles réalités économiques provoquées par la mondialisation. Les données des années 2012 et 2013 (ci-dessous) proviennent de cette nouvelle source. Les évolutions entre l'ancien et le nouveau périmètre sont ici mineures.

	Unités	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014 (1)	2015 (1)
Données physiques									
Effectifs employés (2)	unités	216 848	190 830						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités			137 527	139 411	137 918	130 480	124 500	118 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers		3 348	2 229	2 295	1 967	1 736	1 816	1 972
Production par personne	unités		17,5	16,2	16,5	14,3	13,3	14,6	16,7
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	49 472	73 684	78 969	83 317	77 455	77 075	77 000	80 800
Chiffre d'affaires exporté	millions €	18 817	42 290	45 526	48 719	46 419	45 487	46 000	48 500
Part du chiffre d'affaires exporté	%	38,0%	57,4%	57,6%	58,5%	59,9%	59,0%	59,7%	60,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	10 650	13 282	10 112	9 541	7 622	8 288	8 500	8 900
Valeur ajoutée/chiffre d'affaires	%	21,5%	18,0%	12,8%	11,5%	9,8%	10,8%	11,0%	11,0%
Valeur ajoutée/par personne	milliers €	49	70	74	68	55	64	68	75
Charges sociales	millions €	1 860	2 153	2 302	2 443	2 377	2 176		
Charges sociales par personne	milliers €	8,6	11,3	16,7	17,5	17,2	16,7		
Rémunération	millions €	4 271	5 093	5 696	5 632	5 672	5 696		
Rémunération par personne	milliers €	19,7	26,7	41,4	40,4	41,1	43,7		
Frais de personnel	millions €	6 132	7 246	7 999	8 075	8 049	7 872		
Frais de personnel par personne	milliers €	28,3	38,0	58,2	57,9	58,4	60,3		
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	57,6%	54,6%	79,1%	84,6%	105,6%	95,0%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	3 855	5 201	1 340	710	-1 129	-378		
Excédent brut d'exploitation/VA (3)	%	36,2%	39,2%	13,3%	7,4%	-14,8%	-4,6%		
Charges financières	millions €	1 170	1 178	2 862	1 134	1 287	2 058		
Charges financières/VA	%	11,0%	8,9%	28,3%	11,9%	16,9%	24,8%		
Produits financiers	millions €	1 095	2 508	2 191	2 049	2 147	2 251		
Produits financiers/VA	%	10,3%	18,9%	21,7%	21,5%	28,2%	27,2%		
Résultat financier	millions €	-74	1 330	-671	915	860	193		
Résultat financier/VA	%	-0,7%	10,0%	-6,6%	9,6%	11,3%	2,3%		
Capacité d'autofinancement	millions €	2 918	5 499	1 078	1 537	-327	-310		
Capacité d'autofinancement/VA	%	27,4%	41,4%	10,7%	16,1%	-4,3%	-3,7%		
Résultat net comptable	millions €	969	2 851	293	-521	nd	nd		
Résultat net comptable/CA	%	2,0%	3,9%	0,4%	-0,6%	nd	nd		
Investissements	millions €	3 139	3 807						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			2 078	2 230	2 324	1 913	1 950	2 100
Investissements/CA	%	6,3%	5,2%	2,6%	2,7%	3,0%	2,5%	2,5%	2,6%
Investissements/VA	%	29,5%	28,7%	20,6%	23,4%	30,5%	23,1%	22,9%	23,6%

(1) Estimations du CCEA pour les années 2014 et 2015

(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. Les évolutions qui ont lieu à partir de 2016 sont décrites à la page ci-contre. Elles impliquent ici quelques évolutions dans les données. Par exemple, les effectifs au 31 décembre 2013 s'élevaient à 80 416 personnes avec l'ancien périmètre, contre 86 624 avec le nouveau.

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	2010	2011	2012	2013	2014 (1)	2015 (1)
Données physiques									
Nombre d'entreprises (>20 pers. jusqu'en 2007)	unités	320	243	639	616	687	624		
Effectifs employés (2)	unités	112 963	94 171						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	milliers			61 759	59 579	88 752	86 624	83 679	82 005
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	14 452	17 766	16 056	16 542	20 934	20 356	21 231	22 505
Chiffre d'affaires exporté	millions €	4 018	7 512	7 865	8 513	10 275	10 057		
Part du chiffre d'affaires exporté	%	27,8%	42,3%	49,0%	51,5%				
Part de la production exportée (source FIEV)	%			51%	53%	54%	55%	54%	55%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 530	4 643	3 885	3 761	5 201	5 187		
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	31,3%	26,1%	24,2%	22,7%	24,8%	25,5%		
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	40	49	63	63	59	60		
Charges sociales	millions €	867	902	937	940	1 395	1 389		
Charges sociales par personne	milliers €	7,7	9,6	15,2	15,8	15,7	16,0		
Rémunération	millions €	2 060	2 213	2 302	2 173	3 217	3 232		
Rémunération par personne	milliers €	18,2	23,5	37,3	36,5	36,3	37,3		
Frais de personnel	millions €	2 926	3 115	3 239	3 113	4 613	4 621		
Frais de personnel par personne	milliers €	25,9	33,1	52,4	52,2	52,0	53,3		
Frais de personnel/VA	%	64,6%	67,1%	83,4%	82,8%	88,7%	89,1%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 337	1 206	412	417	264	247		
Excédent brut d'exploitation/VA	%	29,5%	26,0%	10,6%	11,1%	5,1%	4,8%		
Charges financières	millions €	387	440	177	129	140	339		
Charges financières/VA	%	8,5%	9,5%	4,6%	3,4%	2,7%	6,5%		
Produits financiers	millions €	213	337	217	305	591	355		
Produits financiers/VA	%	4,7%	7,3%	5,6%	8,1%	11,4%	6,8%		
Résultat financier	millions €	-174	-103	40	175	451	15		
Résultat financier/VA	%	-3,8%	-2,2%	1,0%	4,7%	8,7%	0,3%		
Capacité d'autofinancement	millions €	883	889	341	428	454	345		
Capacité d'autofinancement/VA	%	19,5%	19,2%	8,8%	11,4%	8,7%	6,7%		
Résultat net comptable	millions €	400	-92	-17	201	36	-154		
Résultat net comptable/CA	%	2,8%	-0,5%	-0,1%	1,2%	0,2%	-0,8%		
Investissements	millions €	899	1 024						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			413	524	743	708		
Investissements/CA	%	6,2%	5,8%	2,6%	3,2%	3,6%	3,5%		
Investissements/VA	%	19,8%	22,0%	10,6%	13,9%	14,3%	13,7%		

(1) Estimations de la FIEV

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

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	270 983	266 822	261 508	301 607	216 237	194 728	199 382	201 065
DS				26 539	50 193	43 589	31 746	30 257
Peugeot (1)	414 335	498 481	397 547	400 663	305 440	289 587	305 014	327 393
Dacia				104 641	80 790	89 844	102 516	97 441
Renault	759 312	639 440	602 415	497 820	343 345	337 608	353 890	382 504
Bolloré					1 543	658	1 170	1 191
Divers France	56	146	63	54	425	249	52	50
TOTAL FRANCE	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 331 324	997 973	956 263	993 770	1 039 901
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 033	10 323	8 047	7 608	6 353
Audi	17 455	32 762	34 937	50 936	61 754	59 147	56 395	58 734
BMW	17 239	29 580	31 576	46 074	48 045	46 742	47 682	53 558
Fiat	53 147	128 822	95 983	72 717	43 554	47 683	45 737	54 443
Ford	68 426	159 575	117 061	114 810	92 469	76 470	75 089	80 729
Honda	8 293	14 002	8 716	11 251	8 406	8 846	7 091	7 325
Hyundai			11 019	18 785	28 733	25 738	17 165	23 968
Infiniti				267	441	197	669	1 139
Jaguar	269	1 290	1 939	1 126	897	879	715	1 530
Jeep		3 824	3 001	1 177	3 228	1 327	2 783	8 585
Kia			2 631	24 056	33 018	33 503	28 186	29 146
Lada	13 069	15 758	1 867	346	248	59	9	3
Lancia	6 801	18 225	5 864	3 368	5 248	4 812	6 105	1 469
Land Rover	237	3 611	7 570	2 735	7 770	6 716	6 794	8 846
Lexus				1 921	2 456	2 960	3 486	4 457
Mazda	13 021	18 563	6 366	10 232	5 107	6 272	6 062	8 418
Mercedes	14 430	28 605	43 389	45 612	47 567	46 966	49 148	55 376
Mini				18 007	21 483	19 099	18 277	22 512
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	3 514	3 639	3 448	3 496	3 936
Nissan	17 700	25 707	31 330	54 084	69 692	62 983	68 072	74 102
Opel	32 709	113 490	133 576	94 877	71 666	59 620	61 246	64 170
Porsche	1 060	1 297	825	2 073	3 336	2 813	3 449	4 943
Rover	20 690	41 147	13 474					
Saab	179	2 459	3 265	574	40	7		
Seat	306	48 052	40 562	30 645	24 180	22 039	21 090	22 009
Skoda	1 636	1 825	11 570	18 533	22 464	19 341	20 412	21 759
Smart			6 645	6 408	5 441	5 267	4 149	8 107
Ssangyong			19	451	290	209	344	636
Subaru			2 312	1 146	971	928	731	841
Suzuki			11 355	22 070	16 026	15 485	15 835	18 506
Tesla				11	10	38	328	708
Toyota	13 095	15 839	43 698	65 390	68 007	71 693	66 774	71 755
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	146 538	154 434	141 427	139 554	144 103
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 841	13 396	11 024	12 459	13 876
TOTAL ÉTRANGER (2)	428 516	904 241	872 351	920 345	900 787	834 193	802 115	877 325
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 898 760	1 790 456	1 795 885	1 917 226
dont Transit Temporaire	-	-	-	39 011	38 247	34 205	30 648	31 665
TOTAL FRANCE (en %)	77,1%	60,8%	59,1%	59,1%	52,6%	53,4%	55,3%	54,2%
TOTAL ÉTRANGER (en %)	22,9%	39,2%	40,9%	40,9%	47,4%	46,6%	44,7%	45,8%

(1) y compris Talbot jusqu'en 1985.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 386 007	5 371 599	5 317 717	5 446 131	5 562 082
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,4	2,8	3,0	3,0	2,9

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	806 398	778 270	750 371	772 709	789 073
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	24 158	111 881	138 628	228 977	166 894	144 873	134 756	113 446
DS				14 864	36 972	29 082	21 190	15 281
Peugeot (1)	65 199	189 322	206 153	307 518	242 860	203 291	214 419	190 548
Dacia				53 737	65 204	58 334	64 895	54 326
Renault	45 862	205 374	257 909	352 530	253 796	236 972	224 489	233 998
Total FRANCE (2)	135 219	506 577	602 711	957 626	765 726	672 552	659 749	607 599
Alfa Romeo		2 524	7 444	8 432	6 660	5 145	4 273	2 995
Audi	19 591	13 495	25 901	45 201	52 449	48 513	45 192	44 445
BMW-Mini		8 271	21 065	50 906	56 503	54 094	53 289	57 145
Chrysler-Dodge-Jeep			4 161	2 863	3 145	1 203	2 462	7 183
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	28 240	15 056	15 686	13 199	16 935
Ford	1 833	56 331	58 896	89 334	65 176	44 174	40 861	41 986
Honda			413	5 029	3 992	5 051	4 111	4 364
Hyundai			5 510	13 174	20 706	18 472	10 592	15 069
Kia			1 200	15 428	20 704	19 948	17 327	15 870
Land Rover		2 980	5 656	2 637	7 388	6 524	6 473	8 192
Mazda		5 200	3 204	6 768	3 386	5 221	4 792	4 802
Mercedes	10 635	15 676	30 007	41 460	43 537	41 355	43 542	47 646
Mitsubishi		1 623	3 227	3 102	3 539	2 828	1 953	2 053
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	35 092	51 675	47 899	48 843	46 879
Opel	6 178	28 218	63 726	63 751	45 363	32 343	31 738	29 335
Rover		4 419	7 480					
Seat		14 367	27 861	25 462	18 718	14 467	11 696	10 683
Skoda			7 741	14 781	15 889	12 601	13 870	12 930
Suzuki			3 165	9 263	5 682	4 649	3 947	4 359
Toyota-Lexus		3 594	12 282	35 744	32 082	23 546	20 332	17 879
Volkswagen		50 975	89 487	118 702	117 017	99 149	91 387	80 893
Volvo	1 198	4 097	4 786	11 614	13 087	10 332	11 545	12 747
Total ÉTRANGER (2)	50 815	255 477	443 774	635 547	618 818	527 177	486 909	489 525
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 593 173	1 384 544	1 199 729	1 146 658	1 097 124
dont Transit Temporaire				34 432	35 962	31 988	27 127	27 141
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	70,8%	72,9%	67,0%	63,8%	57,2%
TOTAL FRANCE en %	72,7%	66,5%	57,6%	60,1%	55,3%	56,1%	57,5%	55,4%
TOTAL ÉTRANGER en %	27,3%	33,5%	42,4%	39,9%	44,7%	43,9%	42,5%	44,6%

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

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	53 245	80 958	77 048	70 579	64 259	61 601	63 233	59 295
DS				259	1 087	730	625	489
Peugeot (1)	58 986	60 813	74 950	72 228	63 671	60 469	59 197	59 649
Dacia				5 434	3 732	3 959	3 377	2 594
Renault	116 602	162 549	139 752	135 591	123 447	116 282	117 823	124 634
Divers France	256	415	40	528	523	807	953	905
Total FRANCE	229 089	304 735	291 790	284 619	256 719	243 848	245 208	247 566
Fiat	8 326	10 139	25 253	34 659	34 036	33 021	30 757	32 071
Ford	9 099	16 080	18 110	20 437	18 478	16 929	20 273	22 534
Hyundai			588	237	276	299	194	195
Isuzu			108	1 961	1 788	2 167	1 960	2 024
Iveco	2 941	11 543	16 534	11 610	11 385	10 837	11 555	11 414
Land Rover	645	2 718	1 857	1 550	1 478	1 516	1 796	2 591
Mazda	579	1 067	916	482	160	60	63	58
Mercedes	5 495	11 156	23 139	19 051	18 275	18 024	17 710	18 643
Mitsubishi			3 392	2 639	1 716	1 625	1 341	1 836
Nissan	861	5 063	5 197	7 307	9 076	8 761	8 617	7 260
Opel	664	2 408	7 561	7 195	7 257	5 404	5 545	6 782
Toyota	7 112	6 099	1 771	4 013	4 505	3 932	4 669	5 210
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 249	14 815	15 563	17 552	16 375
Total ÉTRANGER (2)	48 798	89 060	123 176	132 993	127 330	123 483	126 866	131 860
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	417 612	384 049	367 331	372 074	379 426
TOTAL FRANCE en %	82,4%	77,4%	70,3%	68,2%	66,8%	66,4%	65,9%	65,2%
TOTAL ÉTRANGER en %	17,6%	22,6%	29,7%	31,8%	33,2%	33,6%	34,1%	34,8%

(1) y compris Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

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

LES IMMATRICULATIONS

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

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Citroën	324 228	347 780	338 556	372 186	280 496	256 329	262 615	260 360
DS				26 798	51 280	44 319	32 371	30 746
Peugeot	473 321	559 294	472 497	472 891	369 111	350 056	364 211	387 042
Dacia				110 075	84 522	93 803	105 893	100 035
Renault	875 914	801 989	742 167	633 411	466 792	453 890	471 713	507 138
Total FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 615 943	1 254 692	1 200 111	1 238 978	1 287 467
Fiat	61 473	138 961	121 236	107 376	77 590	80 704	76 494	86 514
Ford	77 525	175 655	135 171	135 247	110 947	93 399	95 362	103 263
Land Rover	882	6 329	9 427	4 285	9 248	8 232	8 590	11 437
Mercedes	19 925	39 761	66 528	64 663	65 842	64 990	66 858	73 086
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	61 658	79 209	71 941	77 358	76 001
Opel	33 373	115 898	141 137	102 072	78 923	65 024	66 791	70 952
Rover	20 812	41 343	13 564	0	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	31 080	24 180	22 039	21 090	22 009
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	71 324	74 968	74 968	74 929	81 422
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	159 787	169 249	156 990	157 106	160 478
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	1 053 338	1 028 117	957 676	928 981	1 009 185
TOTAL GENERAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 669 281	2 282 809	2 157 787	2 167 959	2 296 652
TOTAL FRANCE en %	77,8%	63,3%	60,9%	60,5%	55,0%	55,6%	57,1%	56,1%
TOTAL ÉTRANGER en %	22,2%	36,7%	39,1%	39,5%	45,0%	44,4%	42,9%	43,9%

(1) A 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 T)

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	10 908	12 929	12 069	10 367	11 568
TOTAL FRANCE	18 312	20 738	20 992	10 964	12 965	12 105	10 423	11 584
DAF	1 881	3 460	4 365	4 464	5 545	5 388	4 193	4 723
Iveco	6 578	7 204	6 998	4 003	4 488	4 449	4 354	4 783
MAN	327	1 433	3 498	2 729	4 540	4 145	3 811	4 581
Mercedes	8 014	9 500	9 976	5 229	7 100	7 766	5 911	6 128
Scania	1 389	2 711	4 963	2 553	2 823	3 499	3 626	4 359
Volvo	3 724	4 647	6 739	3 938	5 564	5 507	4 912	5 219
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	23 257	30 413	31 160	27 136	30 132
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	34 221	43 378	43 265	37 559	41 716
TOTAL FRANCE en %	43,8%	41,5%	36,2%	32,0%	29,9%	28,0%	27,8%	27,8%
TOTAL ÉTRANGER en %	56,2%	58,5%	63,8%	68,0%	70,1%	72,0%	72,2%	72,2%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION (PLUS DE 5 T)

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Total	-	-	59 056	55 591	52 154	51 418	47 227	47 336
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,6	1,2	1,2	1,3	1,1

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

En unités	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
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 Iveco Bus (1)				2 412	2 603	2 902	2 483	3 197
Groupe Evobus (2)				1 433	1 846	1 933	1 964	2 050
Groupe VGF (3)				559	209	323	247	589
Bova				116	34	28	1	
Temsa				309	174	229	121	146
Van Hool	57	250	230	169	98	138	93	98
Autres				384	580	768	500	644
Total GÉNÉRAL				5 382	5 544	6 321	5 409	6 724

(1) Groupe Iveco Bus :Iveco et Iveco Bus, Irisbus, Heuliez. (2) Evobus : Kässbohrer-Setra et Mercedes. (3) VGF : MAN et Neoplan, Scania à partir de 2015.

LA MOTORISATION

► DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)
NOMBRE DE VOITURES ET DE VÉHICULES UTILITAIRES POUR
1 000 HABITANTS AU 31 DÉCEMBRE

	1985	1995	2005	2014
Union européenne 28 pays			530	569
Union européenne 15 pays (1)	380	473	580	592
13 nouveaux pays entrants			345	481
Allemagne	450	529	597	578
Belgique	363	463	527	570
Espagne	276	430	580	576
France	446	520	591	598
Italie	412	541	666	687
Royaume-uni	379	474	571	575
Suède	400	445	514	540
Pologne	117	229	388	620
Turquie	27	65	124	189
Canada	559	562	585	644
Etats-Unis	708	759	803	808
Corée du sud	25	177	328	406
Japon	375	527	592	607
Argentine	173	167	181	320
Bésil	86	89	124	207
Chine	3	8	24	102
Inde	3	6	9	22

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

► MOTORISATION

	unité	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015 (1)
Ménages non motorisés	%	29,2%	23,2%	19,7%	16,5%	16,7%	16,9%	17,2%	17,1%
Ménages motorisés	%	70,8%	76,8%	80,3%	83,5%	83,3%	83,1%	82,8%	82,9%
Ménages monomotorisés	%	54,3%	50,5%	50,7%	47,6%	48,1%	48,3%	48,8%	48,4%
Ménages bimotorisés	%	14,8%	23,0%	25,4%	30,7%	30,4%	29,9%	28,9%	29,4%
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7%	3,3%	4,2%	5,2%	4,8%	5,0%	5,1%	5,1%
Age moyen du véhicule	année		5,90	7,25	8,0	8,3	8,6	8,7	8,9
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	5,0	5,2	5,3	5,4	5,5
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	58,9	57,9	59,0	58,5	58,5
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	11 755	11 639	11 282	11 083	11 245
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 108	8 022	7 551	7 618	7 714
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	14 542	14 256	13 959	13 574	13 821
Trafic intérieur de voyageurs									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km		598,7	697,6	709,8	710,7	712,9	720,9	738,0
En autocars-autobus	milliards voy.-km		52,3	55,9	67,0	69,0	69,5	70,0	71,2
Trafic total	milliards voy.-km		736,6	849,5	889,8	896,9	901,6	909,1	927,9
Part du trafic routier dans le trafic total	%		88,4	88,7	87,3	86,9	86,8	87,0	87,2
Evolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%			-0,1	+0,8	+0,1	+0,3	+1,1	+2,4
En autocars-autobus	%			+2,6	+4,4	+0,7	+0,7	+0,7	+1,7

(1) Provisoire.
Sources : TNS-Sofres PARCAUTO, calculs INRETS-ADEME, INSEE et SoEs.

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

En milliers	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Voitures particulières								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 946	13 761	13 948	14 210	14 475
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 583	16 266	16 115	15 990	15 901
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 521	1 573	1 588	1 600	1 624
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	31 050	31 600	31 650	31 800	32 000
Dont diesel (1)	730	3 265	9 261	17 458	19 377	19 645	19 836	19 900
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 750	5 896	5 915	5 965	6 014
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	10	14	15	15	16
De 5 t à 20 t	250	334	287	250	242	235	233	227
20 t et plus	26	41	46	91	100	102	106	106
Tracteurs routiers	129	160	210	202	199	195	200	199
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	6 303	6 451	6 462	6 608	6 562
Dont diesel (1)	976	2 342	4 202	5 632	6 033	6 091	6 280	6 355
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	85	87	88	89	90
TOTAL TOUS VEHICULES	20 990	27 758	33 090	37 438	38 138	38 200	38 408	38 652
Dont diesel (1)	1 763	5 675	13 543	23 172	25 494	25 821	26 116	26 255

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

► PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2016)

En milliers	Toutes énergies	Diesel (1)
Voitures particulières (VP)		
5 CV & moins	14 475	8 098
6 CV à 10 CV	15 901	10 975
11 CV & plus	1 624	826
TOTAL VP	32 000	19 900
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 621	3 339
De 2,5 t à 3,5 t	2 393	2 384
De 3,6 t à 5 t	16	15
TOTAL VUL JUSQU'À 5 T	6 030	5 738
TOTAL VÉHICULES LÉGERS (VP + VUL)		
	38 030	25 638
Véhicules industriels (VI) de plus de 5 t		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	72	72
De 12 t à moins de 16 t	44	44
De 16 t à moins de 20 t	111	111
20 t & plus	106	106
TOTAL PORTEURS	333	333
Tracteurs routiers	199	199
TOTAL VI	532	530
Autocars et autobus	90	87
TOTAL VÉHICULES UTILITAIRES PLUS DE 5 T		
	622	617
TOTAL VÉHICULES UTILITAIRES TOUS TONNAGES		
	6 652	6 355
TOTAL TOUS VÉHICULES	38 652	26 255

(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	2012	2013	2014	2015
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	7 335	6 650	6 397	6 336
Super sans plomb 95-E10	millions de litres				1 379	2 331	2 714	2 971	3 146
En % du total essences	%				12,7%	24,1%	29,0%	31,7%	33,2%
TOTAL ESSENCES	millions de litres	24 223	24 276	18 253	10 880	9 666	9 363	9 368	9 482
GAZOLE	millions de litres	11 415	20 664	32 373	39 749	40 382	40 559	40 718	41 048
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	35 638	44 940	50 627	50 629	50 047	49 922	50 086	50 530

Source : CPDP.

	UNITÉS	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
PRIX DES CARBURANTS A LA POMPE (moyenne annuelle)									
Essence ordinaire TTC	euros/litre	0,49	0,80						
Taxes en %	%	57	73						
Super plombé-ARS	euros/litre	0,52	0,81	1,17					
Taxes en %	%	57	74	71					
Super sans plomb 98	euros/litre	-	0,79	1,11	1,38	1,62	1,59	1,54	1,42
Taxes en %	%	-	71	69	60	54	55	56	61
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,35	1,58	1,54	1,48	1,35
Taxes en %	%	57	74	69	61	55	56	58	63
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	1,15	1,40	1,35	1,29	1,15
Taxes en %	%	46	61	62	54	47	49	51	59

Source : Soes.

► EVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2015

	1990	1995	2000	2005	2010	2014	2015 (1)	Variations 2015/1990	Variations 2015/2014
Emissions polluantes de la route (en milliers de tonnes)									
SO ₂	143	117	23	4	1	1	1	-99%	1%
CO	5 902	4 198	2 609	1 515	784	441	400	-93%	-9%
NOx	1 232	1 115	940	760	591	499	474	-62%	-5%
COVNM	905	681	444	244	112	57	50	-94%	-12%
Plomb (en tonnes)	3 902	1 171	48	46	50	52	53	-99%	1%
PM10 : particules	74	84	69	54	48	36	34	-54%	-6%
Autres émissions de la route (en millions de tonnes)									
CO ₂	110	119	126	128	122	120	121	9%	1%

(1) Estimations pour l'année 2015. Source : données CITEPA/Secten : mise à jour de mai 2016.

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

En millions de tonnes de CO ₂	1990	1995	2000	2004	2005	2010	2013	2014	2015 (1)
Transformation énergie	69	58	63	62	67	59	51	38	40
Industrie manufacturière	114	110	109	102	104	90	82	79	80
Résidentiel/Tertiaire	84	87	88	98	98	91	85	71	78
Transports	117	126	134	137	135	128	126	126	127
dont route	110	119	126	130	128	122	120	120	121
dont autres transports	6,8	7,1	7,8	7,0	6,8	6,1	6,2	6,0	6,1
Agriculture/sylviculture	11,2	11,6	12,0	12,7	12,4	12,1	12,8	12,6	12,5
Total hors UTCF (2)	395	393	407	412	416	380	356	326	337
UTCf (2)	-37	-43	-41	-54	-55	-46	-60	-58	-58
Total avec UTCF (2)	358	350	367	358	362	334	295	269	279

(1) Estimations pour l'année 2015. (2) UTCF : Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt. Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition mai 2016.

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

En grammes CO ₂ par km	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	2015/2000
France									
Essence	177	168	159	130	127	122	119	116	-52
Diesel	175	155	149	130	123	117	114	111	-44
Total	176	162	152	130	124	117	114	111	-51
Union européenne 15 pays									
TOTAL	186	171	161	141	132	127	122	119	-52

Source : ADEME (juin 2016).

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 particulières neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile
Exportations (FAB)							
1990	10 818	846	988	9 919	22 571	490	23 060
2000	19 828	2 146	2 328	18 213	42 515	1 125	43 640
2005	26 187	2 630	2 669	19 543	51 031	1 571	52 602
2010	15 241	1 684	2 330	20 361	39 616	1 051	40 667
2014	13 651	2 988	2 557	20 261	39 457	1 222	40 679
2015	14 967	4 161	2 882	21 013	43 024	1 364	44 388
Importations (CAF)							
1990	9 813	1 467	1 564	5 596	18 439	638	19 077
2000	16 961	1 997	2 695	11 024	32 678	959	33 637
2005	20 671	2 969	3 285	15 897	42 822	765	43 587
2010	22 380	2 901	2 440	15 254	42 975	1 196	44 171
2014	22 263	2 999	2 961	15 819	44 043	1 118	45 161
2015	25 145	3 155	3 456	17 641	49 398	1 223	50 621
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
2014	-8 612	-12	-404	+4 442	-4 586	+104	-4 482
2015	-10 178	+1 006	-573	+3 372	-6 374	+141	-6 233
Taux de couverture (exportations / importations * 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
2014	61	100	86	128	90	109	90
2015	60	132	83	119	87	112	88

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

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

Source : données des Douanes traitées par le CCFA.

► PRODUITS DES TAXES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

En millions d'euros	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	32 324	35 608	35 891	35 782	36 294
Les taxes sur les assurances automobile	478	2 780	3 429	4 126	4 378	4 468	4 588	4 673
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 917	2 117	2 039	2 071	2 086
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	985	876	827	753
Les taxes à l'essieu	59	75	223	168	172	171	170	169
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 255	1 624	1 666	1 579	1 596
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4					
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	539	535	538	571	555
Redevances domaniales	-	30	132	186	198	300	314	326
Total	11 079	27 716	38 136	41 507	45 616	45 949	45 902	46 452
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile			15 300 (1)	20 149	20 814	20 309	18 700	
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	9 700	10 106	10 501	10 944	11 268
Taxes sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE				28 200	28 200	28 400	28 200	
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (3)				500,0	600,0	800,0	700,0	
Dépenses totales des APU pour la route				17 200	17 900	18 100	17 200	16 500

(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. (3) En fonction du taux d'incorporation d'agrocultures. Sources : Direction générale des impôts, CCFA, URF, Compte satellite des Transports (SOeS), Commission des Comptes des Transports de la Nation.

LES ADRESSES UTILES

► LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

GROUPE PSA

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

MARQUE DS

6, rue Fructidor
75 017 Paris
Tél. : 01 58 79 79 79
www.DSautomobiles.com

GROUPE 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 St 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 Buffet - 75017 Paris
Tél. : 01 44 29 71 00 - Télécopie : 01 47 66 41 08
www.ffc-carrosserie.org

CHAMBRE SYNDICALE INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE ET DU MOTOCYCLE (CSIAM)

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

COMITÉ D'ORGANISATION DES SALONS INTERNATIONAUX DE L'AUTOMOBILE, DU CYCLE, DU MOTOCYCLE ET DES SPORTS (AMC PROMOTION)

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

CONSEIL NATIONAL DES PROFESSIONS DE L'AUTOMOBILE (CNPA)

50, rue Rouget-de-l'Isle - 92158 Suresnes cedex
Tél. : 01 40 99 55 00 - Télécopie : 01 47 28 44 15
www.cnpa.fr

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES D'EQUIPEMENTS POUR VÉHICULES (FIEV)

79, 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

GROUPEMENT PLASTURGIE AUTOMOBILE (GPA)

125, rue Aristide Briand
92 300 Levallois
Tél. : 01 44 01 16 38 - Télécopie : 01 44 01 16 38
www.autoplasticgate.com

PFA - FILIÈRE AUTOMOBILE ET MOBILITÉS

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.snlvld.com

SYNDICAT DES VÉHICULES DE LOISIRS (UNIVLD)

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

ACA - ASSOCIATION FRANÇAISE DES AUTOMOBILISTES

Siège : 38 avenue du Rhin CS 80049 F-67027
Strasbourg cedex
Tél. + 33 9 70 40 11 11
Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris
Tél. : + 33 1 40 55 43 00
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.ffa.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 SUR 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)**

Ecole 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

IFP 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.ifpenouvelles.fr

**INSTITUT FRANÇAIS DES SCIENCES ET
TECHNOLOGIES DES TRANSPORTS,
DE L'AMÉNAGEMENT ET DES RÉSEAUX
(IFSTTAR)**

Siège de l'IFSTTAR
Département Economie 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
SIÈGE SOCIAL HAUTE-NORMANDIE**

Technopôle du Madrillet
Avenue Galilée BP 20060 - 76801 Saint Etienne du
Rouvray cedex

Tél. : 02 32 91 54 50

www.pole-moveo.org

PÔLE VÉHICULE DU FUTUR

Siège social : Etupes
Centre d'affaires Technoland
15, rue Armand Japy - 25461 Etupes cedex
Secrétariat Général : Mulhouse
Technopole de Mulhouse - BP 2118 - 40, rue Marc
Seguin

68060 Mulhouse cedex

Tél. : 03 89 32 76 44 - Télécopie : 03 89 32 76 45

www.vehiculedefutur.com

**PROGRAMME NATIONAL DE RECHERCHE
ET D'INNOVATION DANS LES
TRANSPORTS TERRESTRES (PREDIT)**

Tour Sequoia - 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 : COMMUNIQUÉS DE PRESSE, REVUES DE PRESSE, ...
TOUTES CES PUBLICATIONS SONT CONSULTABLES SUR NOTRE SITE

WWW.CCFA.FR

UNE COMMUNION ENTRE LE PUBLIC ET L'OBJET AUTOMOBILE



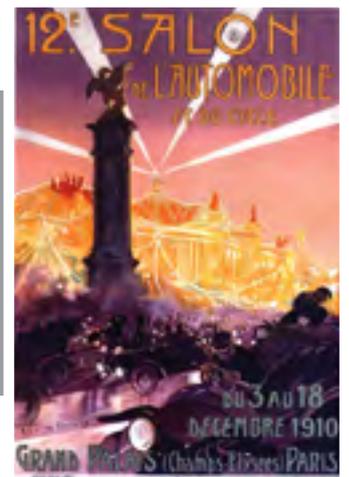
► UN MONUMENT FRANÇAIS DE LA MÉMOIRE AUTOMOBILE

Depuis 1898, la Ville Lumière est indissociable de la présentation de l'état de l'art automobile, des Tuileries, au Grand Palais puis à la Porte de Versailles. Au « Salon de l'Auto », les Hispano-Suiza, Packard, De Dion-Bouton, ... les grands noms disparus de l'avant-guerre étaient inabornables pour la masse des citoyens. Dans un monde automobile européen qui n'avait pas encore connu la révolution de la voiture populaire, le « Salon » était l'endroit où l'on voyait « en vrai », la voiture des films de Jean Gabin, de Clark Gable, de Greta Garbo. Après-guerre, l'accessibilité à la voiture, au salon de 1946, va permettre cette mobilité que nous connaissons aujourd'hui. Les images des salons passés nous montrent la diversité des exposants et l'incroyable richesse de l'histoire automobile. « Faire le Salon de l'Auto » c'est une consécration, un coût certain mais un retour considérable sur la visibilité de ses produits. Des grands numéros spéciaux de « l'illustration » des années 30 aux reportages actuels des chaînes d'information continue, pendant près de deux mois, la France pense et vit Automobile.



► L'INNOVATION À PORTÉE DE MAIN

Le Mondial de l'Auto a accompagné toutes les révolutions de la mobilité. Les motorisations diverses, essence, diesel, électrique, hybride ont leur place sur les stands des exposants. En 2016, le Mondial est le premier salon automobile au monde à présenter une large gamme de produits liés à la connectivité et aux véhicules autonomes. Ce qui était, depuis quelques années, des présentations de R&D avancée sont aujourd'hui des véhicules et des équipements en vente pour tous. Les grands constructeurs, les grands équipementiers et les grands pneumaticiens profitent du salon pour montrer leur savoir-faire et la concrétisation de leurs technologies. Au-delà de la technique, les nouveaux usages de l'automobile se retrouvent aussi à Paris. Acheter, louer, partager son véhicule, ... toutes les formes de mobilités exposent au Mondial. Le futur de l'Automobile y est toujours à portée de main.



UNE COMMUNION ENTRE LE PUBLIC ET L'OBJET AUTOMOBILE

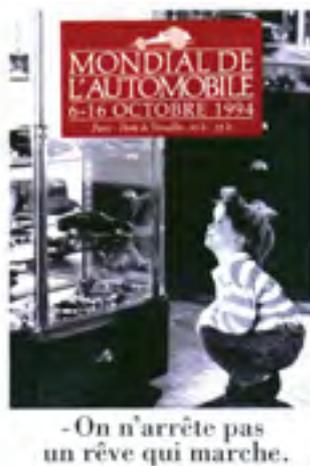


► UN TEMPLE DE L'AUTOMOBILISME

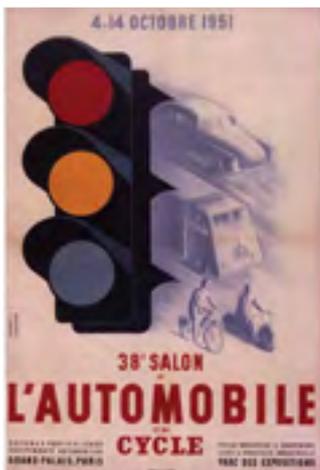
Contrairement à d'autres salons essentiellement orientés vers les professionnels, le Mondial de Paris est très ouvert au grand public. Les révolutions automobiles ne sont accomplies que si les clients se les approprient. Au Mondial, on voit le futur et on peut même l'acheter ! Plus d'un quart des visiteurs du Mondial sont dans la phase finale de sélection avant l'achat de leur voiture. Le salon permet de « toucher » le véhicule et de le comparer facilement à ses concurrents. Chaque exposant constructeur a d'ailleurs, sur place, son organisation intégrée pour les commandes et le financement. Le commerce automobile a toute sa place au Mondial.

► DE LA RÉALITÉ AU RÊVE

Le rêve est à chaque coin d'allée au Mondial. Les modèles de luxe, les modèles de sport, les séries spéciales, les concepts cars... tous vont s'aligner au Mondial de l'Automobile au côté des voitures de tous les jours. La voiture utile est aussi une voiture plaisir et quelque fois, une voiture fantasmée. Le lien avec l'imaginaire est exacerbé dans les expositions spéciales. En 2016, l'exposition « Moteur ! L'automobile fait son cinéma, » marque, une fois de plus, la communion populaire des écrans et de l'Automobile. James Bond, Fantomas nous renvoient immédiatement des images d'Aston Martin et de DS. Et la 2CV en pièces : « elle va moins bien marcher maintenant ! ». Au Mondial de l'Automobile, on sort de son quotidien pour entrer dans un rêve éveillé.



Plus d'information sur : www.mondial-automobile.com





**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