

6,7
MILLIONS DE VÉHICULES

Produits par les constructeurs français dans le monde

80 %
DE VÉHICULES

Produits par les constructeurs français sont vendus hors de France

5,8
MILLIARDS D'EUROS

Budget de recherche et développement de l'industrie automobile en France en 2014

45
MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits automobiles de la France

79 %

Part des transports intérieurs de voyageurs en France réalisés par les voitures particulières

85 %

Part des transports intérieurs de marchandises en France réalisés par la route

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2017

MONDE

- 06. Production
- 10. Marchés & parcs
- 12. Échanges

EUROPE

- 14. Marchés & parcs
- 23. Données sur l'industrie automobile

FRANCE

- 24. Les constructeurs français
- 28. Données sur l'industrie automobile
- 30. Compétitivité
- 32. Filière
- 34. Recherche & développement (dont La voiture autonome et connectée)
- 38. Échanges
- 40. Marchés & parcs
- 46. Transport : voyageurs et marchandises (dont Nouveaux usages de l'automobile)
- 56. Achats d'automobiles
- 60. Environnement
- 62. Impact économique & emploi

STATISTIQUES

- 66. Monde
- 69. Europe
- 78. France

- 92. Les adresses utiles

- 94. Mondial Paris Motor Show

LE MOT DU PRÉSIDENT



De 2014 à 2016, le marché a progressé en France, tant pour les voitures particulières que pour les véhicules utilitaires légers et pour les véhicules industriels. Cette reprise se poursuit en 2017, avec une hausse des immatriculations de voitures particulières toujours significative (+3 %) au premier semestre. Après les années de crise où le marché était descendu à des niveaux très bas (1,8 million de voitures particulières en 2013), il retrouve ses niveaux moyens sur longue période et se situe même au-dessus de 2 millions d'unités.

Cette tendance est aussi présente sur les marchés européens, qui avaient été fortement impactés par la crise. Sur le périmètre des véhicules légers, plus de 4 millions d'unités avaient été perdus. En 2016 et en 2017, le marché des véhicules légers se situe maintenant dans la partie haute du cycle avec un rythme annuel à 15 millions d'unités, contre 11 millions 3 ans plus tôt.

Dans le reste du monde, globalement, le dynamisme de l'industrie automobile ne fait pas de pause ; les situations régionales peuvent être contrastées mais la production mondiale a progressé de 5 %.

Dans ce contexte favorable, les constructeurs français ont développé leurs activités et produit 6,4 millions de véhicules en 2016, ce qui constitue

un nouveau record. De nombreux sites industriels hors d'Europe voient leurs activités amplifiées. On observe aussi des accords de partenariats pour la construction de nouveaux sites. En 2017, l'intégration de nouvelles marques va élargir le périmètre des groupes français. La construction automobile française voit sa position mondiale consolidée dans une dynamique qui va se poursuivre.

En France, la production de véhicules légers a progressé régulièrement depuis 2013. Elle dépasse maintenant 2 millions d'unités, soit près de 300 000 de plus qu'en 2013. Cette croissance a profité à de nombreux secteurs industriels fournisseurs avec les équipementiers de premier plan mais aussi la fonderie (l'automobile représente 49 % de son activité en 2016), les activités mécaniques (10 %), le caoutchouc industriel (70 %) ou la plasturgie (18 %).

Dans cette production, le poids des véhicules à plus forte ajoutée s'apprécie (véhicules utilitaires, gammes supérieures, « cross over », véhicules électrifiés, versions haut de gamme). Cette stratégie, appuyée par les accords d'entreprises signés par les constructeurs français, ainsi que par les mesures gouvernementales, a permis de combler une partie de l'écart de compétitivité qui s'était constitué avec l'Allemagne depuis 2000. Toutefois, ce palliatif a des limites. La construction automobile française, comme le reste de l'industrie en France, a besoin de nouvelles mesures de réductions de charges sociales et de baisses de la fiscalité sur la production pour lutter à armes égales avec ses concurrents européens et mondiaux.

Les constructeurs français doivent conserver leurs marges opérationnelles car ils font face à trois défis lourdement consommateurs de dépenses de recherche et développement : la concurrence, l'environnement et le numérique.

Les constructeurs doivent investir massivement pour construire des modèles attractifs qui leur permettront de tenir et de gagner des parts de marché, pour répondre aux exigences en matière d'environnement et de réduction de l'empreinte environnementale des véhicules et, enfin, pour intégrer le numérique à la fois dans le produit et aussi dans son usage.

Des projets comme le véhicule 2L aux 100 km, le véhicule autonome, et d'autres, symbolisent cette orientation de la filière automobile en phase avec les problématiques actuelles et

futures. L'électrification des véhicules constitue une technologie clé pour diminuer les émissions de CO₂ dans laquelle l'industrie automobile s'engage sur le plan mondial. La R&D des constructeurs français est maintenant très axée sur le développement du véhicule autonome et connecté. Cette révolution en marche, 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 internationales de circulation routière. Au travers d'une expérience résolument nouvelle pour les utilisateurs, les enjeux sont multiples : améliorer la sécurité, fluidifier le trafic, promouvoir une conduite économe et rendre la mobilité accessible à tous. De plus, 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.

En 2016, la circulation routière a progressé de 2 % en France. La voiture reste prépondérante pour les voyageurs (79 %) et pour les marchandises, avec une part du mode routier de 85 %. Pour permettre ce surcroît de mobilité, le parc de véhicules en France a progressé plus rapidement. Ce regain de croissance permet un renouvellement du parc au fil des années. Il devient plus vertueux. Depuis 1990, l'amélioration de l'efficacité énergétique pour un kilomètre parcouru par une personne en voiture (15 %) ou pour le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre (29 %) illustre ce progrès. Dans la consommation des ménages publiée par l'INSEE, les prix modérés des carburants ces deux dernières années ont permis aux ménages de réorienter leurs dépenses vers l'achat de véhicules neufs, soutenant cette évolution.

L'automobile bénéficie aussi des nouveaux usages permis par les évolutions des technologies de connectivité, qui permettent la mutualisation des coûts et une meilleure occupation des véhicules. Les constructeurs sont des acteurs de ces nouvelles mobilités ; ils y investissent lourdement, créent des directions dédiées et proposent des offres originales de services de mobilité ...

Bonne lecture !

Christian PEUGEOT

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 au niveau international. Il a une filiale AAA DATA et une entité dédiée, AMC Promotion, qui organise le Mondial de l'Automobile.

Le Comité des constructeurs assure des missions d'information, d'études 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.

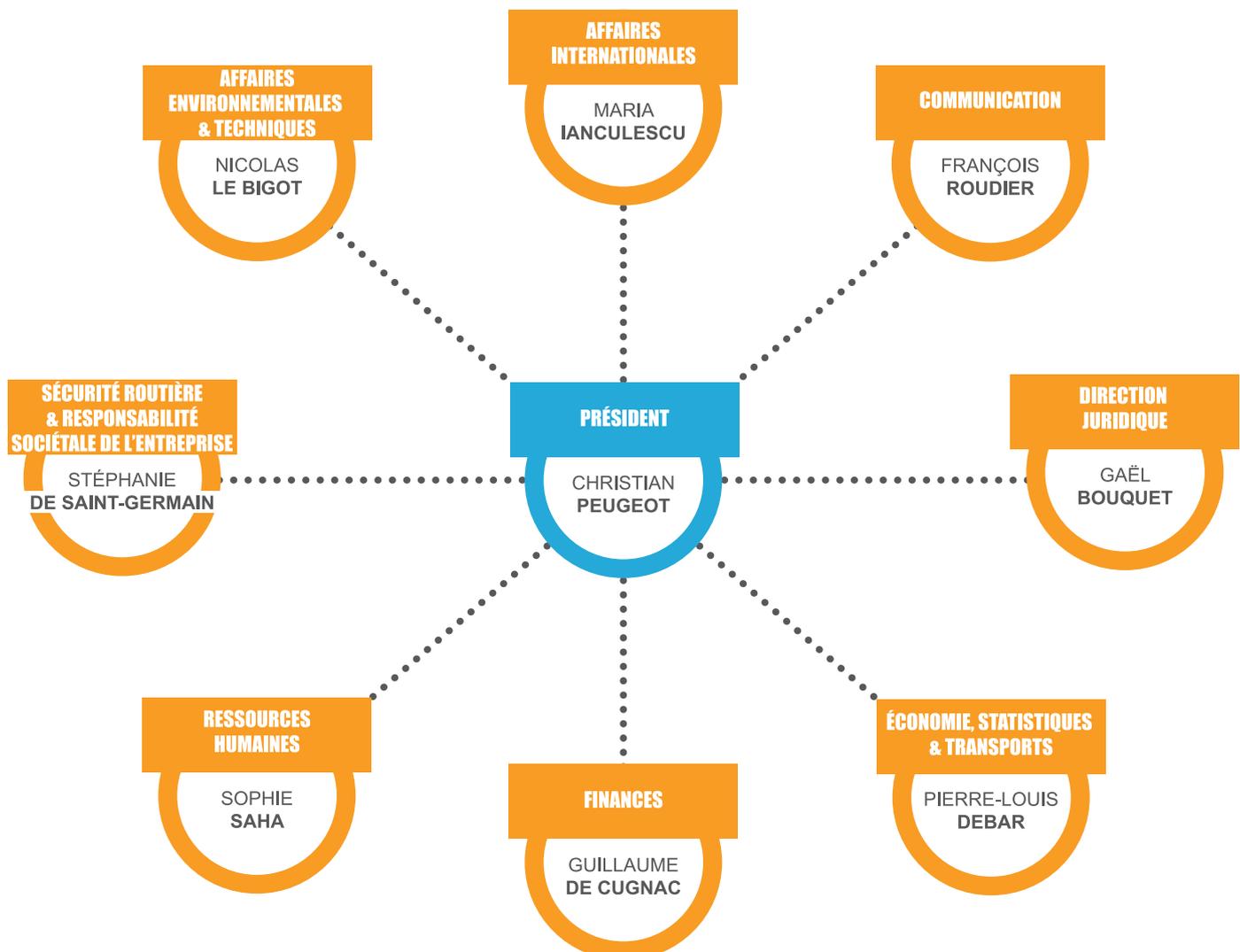
Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération

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 & 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).

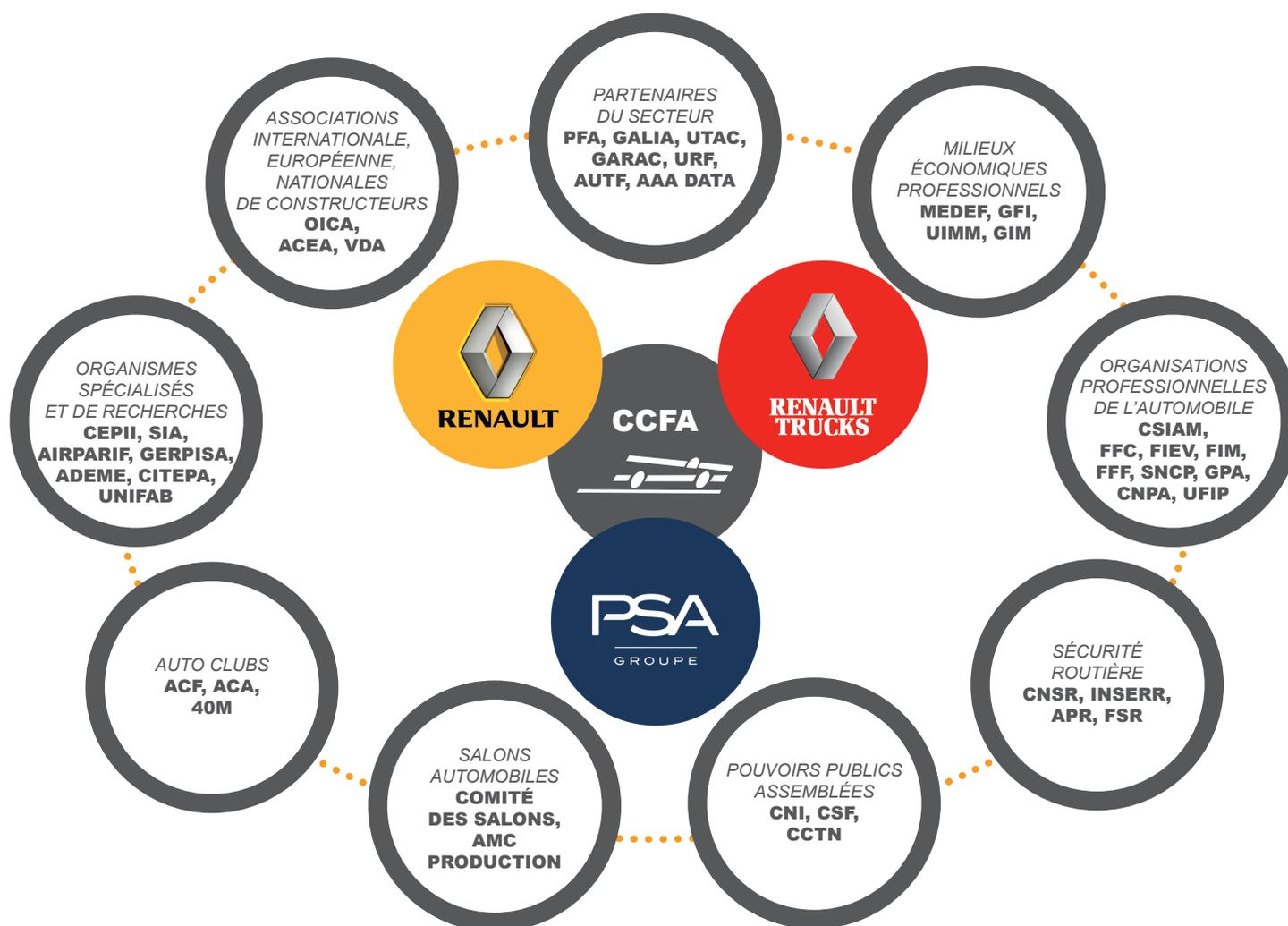
Le Comité des constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles.

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.



TÉLÉPHONE : 33 1 49 52 51 00 • TÉLÉCOPIE : 33 1 47 23 74 73 • SITE INTERNET : www.ccfa.fr - E-MAIL : ccfa@ccfa.fr

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 & 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'Industrie 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'Équipements pour Véhicules
FIM : Fédération des Industries Mécaniques
FFF : Fédération Forge Fonderie
SNCP : Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères
GPA : Groupement Plasturgie Automobile
CNPA : Conseil National des Professions de l'Automobile
UFIP : Union Française des Industries Pétrolières

UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL EN CROISSANCE À NOUVEAU DYNAMIQUE ET AUX ÉVOLUTIONS LOCALES TOUJOURS 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. Une diversification des débouchés

hors d'Europe permet aux constructeurs français de bénéficier des opportunités (Chine, Inde, Turquie) et de limiter l'impact de violentes crises dans d'autres pays émergents (Brésil, Russie, etc.). Globalement, depuis 2014, la croissance du

chiffre d'affaires des groupes français est robuste et leur poids dans la construction automobile mondiale croît.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2015	2016	Variation 2016/2015	Variation 2016/2007
Production mondiale des constructeurs français	4 046	6 188	N/A	N/A	N/A	N/A
Voitures particulières	3 472	5 301	5 182	5 782	11,6%	9,1%
Véhicules utilitaires légers	507	830	832	881	5,9%	6,2%
Total véhicules légers	3 979	6 131	6 014	6 664	10,8%	8,7%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	N/A	N/A	N/A	N/A
Production des constructeurs français en France	2 525	2 573	1 656	1 753	5,9%	-31,9%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 242	1 300	4,7%	-40,0%
Véhicules utilitaires légers	258	352	415	453	9,3%	28,7%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 656	1 753	5,9%	-30,4%
Véhicules industriels	30	55	N/A	N/A	N/A	N/A
Livraisons hors de France	2 822	4 697	4 722	5 353	13,4%	14,0%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 159	4 735	13,8%	15,2%
Véhicules utilitaires légers	276	549	542	598	10,2%	8,9%
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 702	5 333	13,4%	14,5%
Véhicules industriels	20	38	21	20	-2,0%	-46,5%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	2 747	3 257	18,6%	54,3%
Voitures particulières	563	1 914	2 548	3 036	19,2%	58,6%
Véhicules utilitaires légers	88	178	188	210	11,5%	17,8%
Total véhicules légers	651	2 092	2 736	3 246	18,6%	55,1%
Véhicules industriels	8	18	11	11	4,0%	-39,0%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 345	2 478	5,7%	-5,7%
Voitures particulières	1 713	2 110	1 917	2 015	5,1%	-4,5%
Véhicules utilitaires légers	313	461	379	410	8,1%	-11,1%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 297	2 425	5,6%	-5,7%
Véhicules industriels	39,3	52,5	41,7	47,1	13,0%	-10,3%
Cars et bus	3,1	5,5	6,7	6,1	-9,9%	10,3%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe (17 pays)	3 300	3 906	3 274	3 450	5,4%	-11,7%
Voitures particulières	2 841	3 181	2 651	2 777	4,8%	-12,7%
Véhicules utilitaires légers	432	690	602	651	8,2%	-5,6%
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 253	3 429	5,4%	-11,4%
Véhicules industriels	27	35	21	22	3,8%	-37,8%

En 2016, la production mondiale de véhicules légers des constructeurs français a atteint un nouveau niveau record. Elle est en hausse d'environ 8 % en 2016 par rapport à 2007, 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 des groupes français hors de l'Europe occidentale ont augmenté de plus de 1,1 million d'unités depuis 2007, s'élevant à 3,3 millions de véhicules en 2016. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale (22 véhicules

pour 1 000 habitants en Inde, 118 en Chine contre 582 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 3,5 millions d'unités, soit une hausse de 647 000 unités. Pour faire face aux enjeux de compétitivité de leurs usines, de l'internationalisation, de l'environnement et du numérique, les constructeurs augmentent significativement leurs investissements (+46 % entre 2014 et 2016).



UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL EN CROISSANCE À NOUVEAU DYNAMIQUE ET AUX ÉVOLUTIONS LOCALES TOUJOURS CONTRASTÉES

	Unités	2015	2016	Variation 2016/2015
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	56,0%	55,2%	-0,7 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	15,7%	15,6%	-0,1 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	21,9%	21,7%	-0,2 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	7,8%	8,1%	-0,3 points
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (Groupes PSA et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	7,6%	8,0%	0,4 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	3,7%	3,8%	0,1 point
Total	(En pourcentage)	6,6%	7,0%	0,4 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	44,5	46,2	+ 3,8%
Importations	(En milliards d'euros)	51,0	55,6	+ 9,1%
Solde	(En milliards d'euros)	-6,5	-9,5	+ 45,5%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	10,0%	10,4%	0,4 point
Importations	(En pourcentage)	10,0%	10,9%	0,9 point
Données mondiales des constructeurs français (Groupes PSA et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	100,0	105,3	+ 5,3%
Investissements	(En milliards d'euros)	3,5	4,1	+ 19,6%
Effectifs	(En milliers de personnes)	302	295	- 2,4%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	224	216	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires ...)	(En pourcentage)	7%	7%	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 273	2 182	
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	9%	8%	

En France, la circulation routière progresse depuis 2012 à un rythme plus soutenu (+1 % en moyenne), avec une accélération forte en 2016 (+1,6 %). 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. Cependant, le poste des achats de véhicules se redresse en raison du dynamisme des ventes de véhicules neufs, qui intègrent les technologies avancées afin de respecter les nouvelles normes environnementales. Ces facteurs contribuent au renouvellement du parc. Ce dernier, que ce soit pour les voitures particulières ou les véhicules industriels, est plus efficace et plus vertueux. En 2016, la consommation de carburants en France est proche de celle observée au début des années 2000, alors que la circulation totale a augmenté de 16 %.

En 2016, 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, dans

un contexte de concurrence encore accrue, un redressement de la pénétration des constructeurs français (part de 15,6 % en 2016 contre 14,7 % en 2013) à l'intérieur de cette zone (hors France). 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 2016, 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.

Le marché iranien, où les constructeurs français sont bien implantés, a progressé de 80 % depuis le point bas de 2013, dans un contexte de reprise économique et de réouverture vers l'extérieur. Les débouchés des groupes français, 1,4 million de véhicules en 2016, ont sensiblement progressé en Asie (+33 %).

En Amérique latine, les marchés ont à nouveau chuté et l'impact s'est traduit dans les ventes des constructeurs français. Leurs livraisons de voitures particulières ont baissé de 39 % depuis 2013. Toutefois, elles ont rebondi de 45 % en Argentine, mais baissé de 12 % au Brésil en 2016 par rapport à 2015.

Enfin, les débouchés des constructeurs français diminuent très fortement en Afrique et atteignent 221 000 véhicules, dans un marché en nette baisse. Sur les marchés du Maghreb, où ils sont présents y compris en terme d'usines de production, l'Algérie (-59 %) a subi une forte chute à l'inverse du Maroc (+24 %).

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) et dans divers pays en Afrique.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2016, la production mondiale de véhicules a progressé de 4,7 % à 95,3 millions (après une hausse modérée en 2015), en croissance continue après la chute de 2009. Cette augmentation a représenté en volume 4 300 000 véhicules. On observe de fortes disparités. L'Asie et l'Afrique ont cru de 8 %, l'Union européenne de 3 % et l'ALENA de 1 %. En revanche, l'Europe orientale (-1 %) et surtout l'Amérique du Sud (-11 %) ont subi des baisses. La croissance mondiale hors Chine s'est élevée à seulement 1 %.

La production mondiale de véhicules s'élevait à environ 50 millions d'unités en 1990, puis à près de 60 millions en 2000. Elle a dépassé le seuil des 70 millions de véhicules avant-crise, avant de chuter en 2009. Depuis 2000, le rythme de croissance annuelle s'élève à 3 % en moyenne.

Dans les zones développées, l'évolution du niveau de production par rapport à celui de 2007 est contrastée ; elle est en baisse en Europe occidentale (-11 %) et au Japon (-21 %), mais est en progression de 18 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 3 % 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 2016, elle a progressé par rapport à 2007 de 217 % en Chine, 186 % en Indonésie, 96 % aux Philippines et 51 % en Thaïlande.



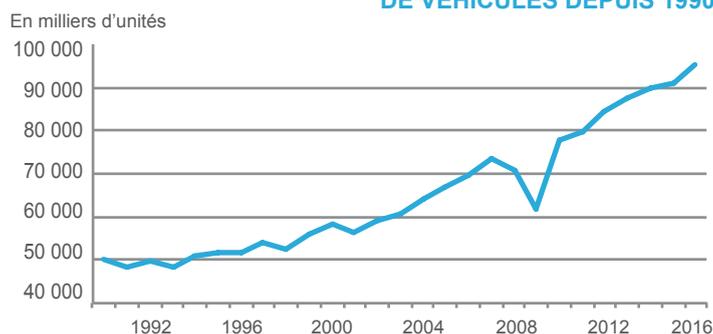
En milliers	2015	2016	Variation en %
EUROPE	21 167	21 697	2,5
EUROPE OCCIDENTALE	14 416	14 892	3,3
Allemagne	6 033	6 063	0,5
Belgique	409	399	-2,4
Espagne	2 733	2 886	5,6
France	1 972	2 090	6,0
Italie	1 014	1 104	8,8
Pays-Bas	44	44	0,7
Royaume-Uni	1 682	1 817	8,0
Suède	189	205	8,7
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5 392	5 319	-1,3
Turquie	1 359	1 486	9,4
AMÉRIQUE	20 962	20 857	-0,5
ALENA (1)	17 955	18 166	1,2
Amérique du Sud	3 008	2 691	-11
ASIE - OCEANIE	47 989	51 815	8,0
ASEAN (2)	3 896	4 020	3,2
Chine	24 567	28 119	14,5
Corée du Sud	4 556	4 229	-7,2
Inde	4 161	4 489	7,9
Japon	9 278	9 205	-0,8
AFRIQUE	836	904	8,0
TOTAL	90 955	95 273	4,7

(1) ALENA: Canada, USA, Mexique

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

Source : OICA - Estimations CCFA juin 2017

EVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 1990



En Europe occidentale, la production augmente de 3 % en 2016 par rapport à l'année précédente avec des résultats contrastés. Des pays comme l'Italie (+9 %), la Suède (+9 %), l'Espagne et la France (+6 %) progressent tandis que d'autres comme le Portugal (-9 %) connaissent une baisse. En Allemagne, la production reste stable à haut

niveau. En Europe de l'Est, le repli de la Russie s'est poursuivi (-5 %).

En Amérique, la production a légèrement augmenté dans l'ALENA (+1 %) mais elle a chuté à nouveau en Amérique du Sud (-11 %).

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, la production a progressé en Iran (+31 %), aux Philippines (+18 %) et en Chine (+14 %). Elle a reculé légèrement au Japon (-0,8 %) mais fortement en Corée du Sud (-7 %).

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2010 et 2016, la production mondiale de véhicules (95,3 millions) s'est accrue de 22 % soit 18 millions d'unités. Depuis 2010, l'industrie automobile au niveau mondial reste globalement dynamique, à l'exception de l'Amérique du Sud.

Dans les zones ou pays développés, la production a crû de près de 6,6 millions de véhicules, atteignant ainsi un niveau de 46,5 millions d'unités (+17 %). Ils ont représenté en 2016 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 6 millions d'unités (+49 %), grâce notamment au Mexique, tandis qu'en Europe occidentale elle a progressé

de 1 100 000 (+8 %). La production du Japon a diminué d'environ 420 000 véhicules en 2016 (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, était relativement stable (elle progressait l'année précédente).

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

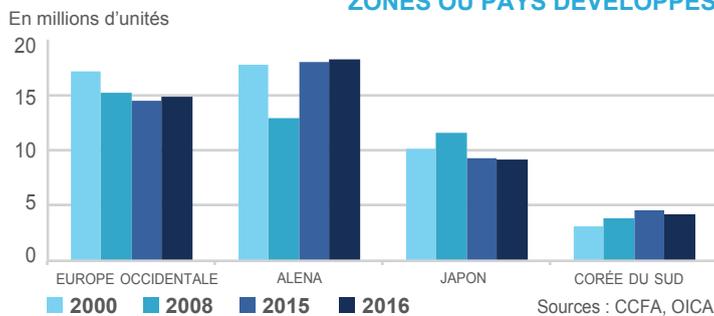
- la Chine (+9,9 millions), qui a représenté 30 % de la production mondiale en 2016, contre 24 % en 2010 ;
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie

(+740 000 et une part de 7 %, soit le même niveau qu'en 2010) ;

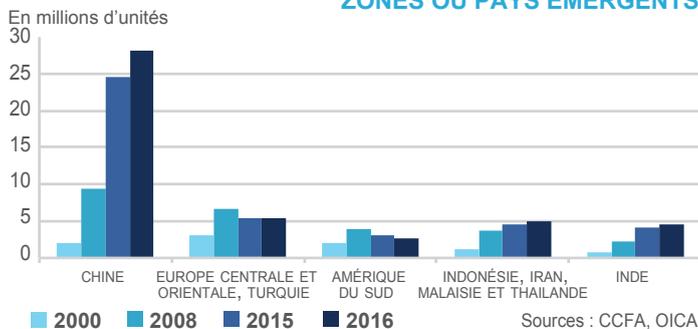
- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+435 000 unités et une part de 5 %, contre 6 % en 2010) ;
- l'Amérique du Sud (-1,5 million et une part de 3 %, contre 6 % en 2010) ;
- l'Inde (+ 930 000 et une part de 5 %, soit un niveau équivalent à celui de 2010).

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 1,3 million de véhicules en 2016 (-42 % par rapport à son point haut de 2012).

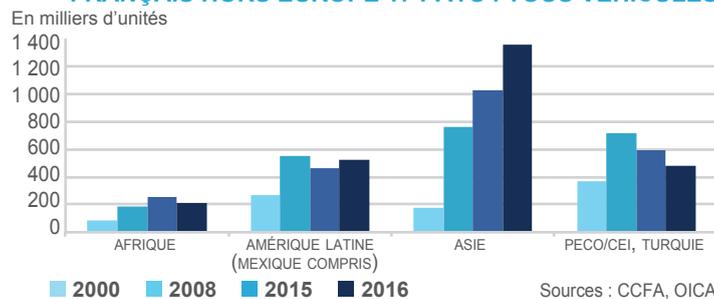
ZONES OU PAYS DÉVELOPPÉS



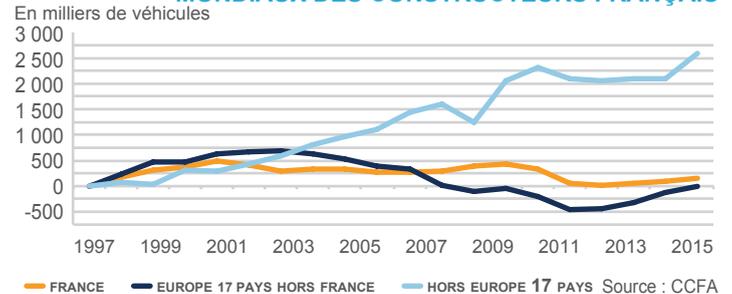
ZONES OU PAYS ÉMERGENTS



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



ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



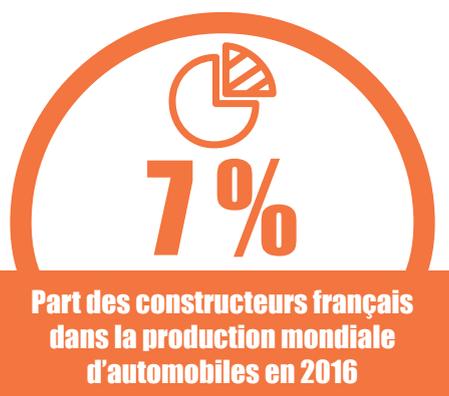
Dans ce contexte d'évolution dynamique de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes. Après avoir progressé entre 2000 et 2008, les livraisons hors de l'Europe 17 pays avaient fléchi en 2009, puis étaient reparties sensiblement à la hausse les années suivantes. En 2016, elles ont augmenté par rapport à 2010, sauf en Amérique latine y compris

le Mexique (-92 000 unités) dont les marchés demeurent en baisse. Les livraisons sont donc en hausse en Asie (+224 000 unités), dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+119 000 unités), et en Afrique (+22 000 unités). En Europe, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont continué à croître (+58 000 unités vers chaque pays depuis 2010), après la chute due à la crise.

1/2

Part respective des zones et pays développés/émergents dans la production mondiale de véhicules

LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES



Les 10 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA et Renault, ont représenté 70 % de la production mondiale. Ils ont produit chacun plus de trois millions de véhicules.

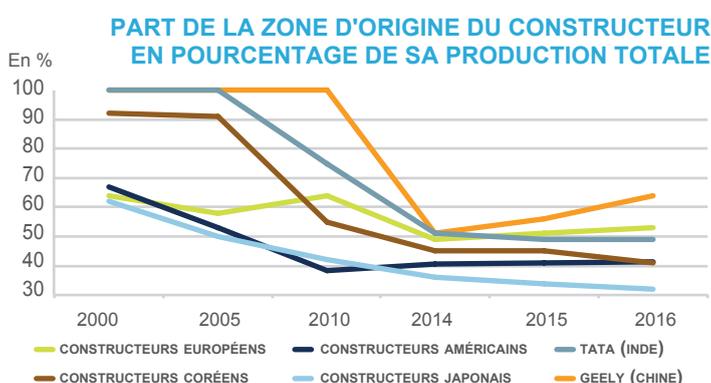
En 2016, les constructeurs français ont profité en terme de volume de la reprise du marché européen ; ils ont occupé respectivement le neuvième et le dixième rang mondial. La production des constructeurs français a représenté 7 % de la production mondiale, niveau bien inférieur au record de 10 % atteint en 2001. Toutefois, leur part devrait croître dans les années à venir, du fait de leur croissance organique et de l'intégration de nouvelles marques au sein de leurs groupes.

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 ; actuellement le ratio oscille dans une fourchette de 30 à 50 %. Les constructeurs japonais étaient les plus internationalisés (ils n'ont réalisé qu'un tiers de leur production au Japon), suivis des constructeurs coréens (45 % en Corée). Même des constructeurs de pays émergents, comme Geely ou Tata, réalisent une très grande partie de leur production hors de leur pays d'origine (respectivement 33 et 50 %).

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2016 (EN MILLIERS)

Rang	Groupe	2015	2016	% Variation
1	VOLKSWAGEN	10 053	10 312	2,6
2	TOYOTA	10 084	10 213	1,3
3	GM	9 490	9 941	4,8
4	HYUNDAI	7 988	7 890	-1,2
5	FORD	6 393	6 429	0,6
6	NISSAN	5 170	5 556	7,5
7	HONDA	4 544	4 999	10,0
8	FIAT	4 865	4 681	-3,8
9	RENAULT	3 033	3 511	15,8
10	PSA	2 982	3 153	5,7
11	DAIMLER AG	2 670	2 964	11,0
12	SUZUKI	3 034	2 945	-2,9
13	SAIC	2 261	2 567	13,5
14	BMW	2 280	2 360	3,5
15	CHANGAN	1 540	1 716	11,4
16	MAZDA	1 541	1 586	2,9
17	BAIC	1 170	1 392	19,0
18	DONGFENG MOTOR	1 211	1 315	8,6
19	GEELY	1 000	1 266	26,7
20	GREAT WALL	870	1 094	25,8
21	MITSUBISHI	1 219	1 092	-10,4
22	TATA	1 010	1 085	7,4
23	SUBARU	939	1 025	9,2
24	CHERY	526	696	32,3
25	ISUZU	669	669	
26	IRAN KHODRO	509	662	30,0
27	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	584	651	11,5
28	MAHINDRA	572	604	5,7
29	FAW	497	557	12,2
30	SAIPA	369	553	50,0
31	BYD	447	511	14,3
35	AVTOVAZ	308	278	-9,8
36	VOLVO- UD TRUCKS	216	200	-7,5
	RENAULT TRUCKS - MACK			
39	ASHOK LEYLAND	135	145	8,1
40	PACCAR	147	139	-5,2

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, estimations CCFA juillet 2017



Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a néanmoins augmenté de 5 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Toyota, installé à la première place depuis 2006, a vu sa production légèrement augmenter (+1 %). Celle de GM a également progressé (+5 %) et celle de Ford est presque stable (+0,6 %). Le groupe Volkswagen (+3 %), très présent dans les pays émergents, a conservé la deuxième place en 2016.

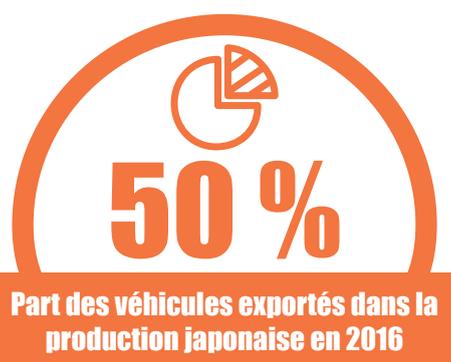
Chez les constructeurs asiatiques, les situations sont globalement positives, mais Hyundai-Kia (-1 % / 4^{ème} position), Nissan (+8 % / 6^{ème} position) ont gardé leur rang, Honda (+10 % / 7^{ème} position) a amélioré le sien à l'inverse de Suzuki-Maruti (-3 % / 11^{ème} position).

Les groupes européens ont accru leurs productions : les généralistes PSA (+6 %), Renault (+16 %), ainsi que les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures : BMW

(+4 %), Daimler (+11 %). La production de Fiat diminue (-4 %).

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 (+14 %), ainsi que celle de Tata (+7 %) ; tandis que la production du groupe Dongfeng Motor (+9 %) a rebondi, celle d'AvtoVAZ a diminué significativement, mais à un rythme moindre que l'année précédente (-10 %).

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



La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations (-2 % à 1 million de véhicules) comme les exportations (+7 % à 0,8 million d'unités), représentent chacune moins de 5 % de sa production.

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

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production a légèrement baissé mais demeure à un niveau très élevé. La production est destinée au marché local et les exportations ne représentent que 10 % de la production.

Au Japon, les exportations représentent 50 % de la production. Cette dernière a diminué de 4 % depuis 2010. Quant aux importations, elles occupent toujours autour de 5 % des immatriculations totales.

	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)
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
2016	16 783	114	6 730	95	7 874	94
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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%
2016	2 786	17%	2 372	35%	294	4%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
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%
2016	6 205	37%	1 574	23%	4 118	52%
VEHICULES UTILITAIRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
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
2016	2 482	107	11 146	129	1 374	77
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1990	258	16%	399	9%	1	0%
2000	242	10%	915	11%	8	0%
2010	310	17%	1 136	16%	2	0%
2016	406	16%	2 615	23%	1	0%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1990	179	11%	32	1%	1 349	38%
2000	248	11%	339	4%	659	37%
2010	330	18%	177	2%	566	43%
2016	529	21%	244	2%	516	38%

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

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

(3) Le Mexique est inclus à partir de 2009.

Sources : OICA, Eurostat, CCA depuis 1991, Ward's à partir de 1999, JAMA

► CHINE - TOUS VÉHICULES (EN MILLIERS)

	Production	Exportations	Importations
2010	18 265	499	
2015	24 567	728	991
2016	28 119	810	1 077

Sources : OICA, CAAM

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 13 % (contre environ 15 % 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 13 % son niveau

de 2000. Les importations, déjà très significatives en 2000 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, ont dépassé celles-ci de 59 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 10 % de la production (un tiers pour l'UE et la moitié pour le Japon).

Enfin au Japon, la production de véhicules a été relativement stable 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 2016, elles en étaient supérieures uniquement de 4 %, en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.

En Chine, la production et les exportations ont nettement progressé depuis 2010, soit une hausse respective de 54 % et de 62 %.

LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2016, le marché automobile mondial a accéléré sa croissance (+4,6 % à 93,9 millions de véhicules), établissant ainsi un nouveau record pour la septième année consécutive. Les immatriculations ont progressé, à l'exception de celles en Amérique du fait de la crise du marché brésilien, du Japon, de la Corée du Sud et de l'Afrique.

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Allemagne, Inde) ont représenté 62 % des ventes mondiales. En 2005, la Chine et l'Inde étaient respectivement à la troisième et douzième place du classement. En 2016, les ventes en Chine étaient supérieures à celles de l'ensemble des continents pris séparément (Asie hors Chine).

Les marchés automobiles sont fortement corrélés à la conjoncture économique, les phénomènes

cycliques expliquant principalement leurs évolutions. Ils sont aussi caractérisés par des fluctuations de court terme d'ampleur significative, qu'ils soient de renouvellement ou de premier équipement.

En ce qui concerne les principales zones industrialisées, où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, leur part dans les marchés mondiaux continue de décliner à 47 % en 2016 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 55 % et 46 %. Le marché algérien a baissé d'environ deux tiers par rapport à son point haut de 2013.

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation 2016/2015
	2015		2016		2015		2016		2015	2016	
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
EUROPE	16 411	24,7	17 292	24,9	2 625	11,2	2 843	11,7	19 036	20 135	+5,8
Europe occidentale	13 247	20,0	13 953	20,1	1 961	8,4	2 171	8,9	15 208	16 124	+6,0
Europe centrale et orientale	3 149	4,7	3 320	4,8	663	2,8	669	2,7	3 812	3 990	+4,7
AMÉRIQUE	12 664	19,1	11 748	16,9	13 024	55,7	13 804	56,6	25 688	25 552	-0,5
ALENA (1)	9 121	13,8	8 600	12,4	12 053	51,6	12 898	52,9	21 175	21 497	+1,5
États-Unis	7 517	11,3	6 873	9,9	10 329	44,2	10 993	45,1	17 846	17 866	+0,1
Amérique Centrale et du Sud	3 543	5,3	3 148	4,5	970	4,2	907	3,7	4 514	4 055	-10,2
ASIE - OCEANIE	36 110	54,4	39 441	56,8	7 296	31,2	7 416	30,4	43 406	46 856	+7,9
Chine	21 210	32,0	24 377	35,1	3 451	14,8	3 651	15,0	24 662	28 028	+13,7
Corée du Sud	1 534	2,3	1 534	2,2	300	1,3	289	1,2	1 834	1 823	-0,6
Japon	4 216	6,4	4 146	6,0	831	3,6	824	3,4	5 047	4 970	-1,5
ASEAN (2)	2 020	3,0	2 081	3,0	1 091	4,7	1 091	4,5	3 111	3 172	+2,0
Autres Asie-Océanie	7 130	10,8	7 303	10,5	1 623	6,9	1 560	6,4	8 753	8 863	+1,3
AFRIQUE	1 141	1,7	978	1,4	435	1,9	336	1,4	1 576	1 314	-16,7
TOTAL	66 326	100,0	69 458	100,0	23 380	100,0	24 399	100,0	89 706	93 857	+4,6
VARIATION 2016/2015	4,7%				4,4%				4,6%		

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

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

Aux États-Unis, le marché a progressé faiblement, s'élevant à près de 17,9 millions de véhicules en 2016, établissant ainsi un nouveau record historique de ventes. Le marché a crû de 8 millions d'unités par rapport à son niveau de bas de cycle observé en 2009 (10,6 millions). Le marché mexicain a augmenté de 19 % à 1,6 million d'unités.

En Europe occidentale, le marché poursuit le rebond observé l'année dernière après six années de baisse pour s'établir à 16,1 millions de véhicules, soit son niveau de 2008. Ce niveau demeure encore bien inférieur au record observé en 2007 (17,3 millions d'unités). En 2013, point bas du cycle, il s'élevait à 13,1 millions. Les variations par pays, symbolisant l'hétérogénéité des cycles observés dans les marchés nationaux européens, ont été disparates, de -10 % aux Pays-Bas à +19 % en Italie en passant par +5 % en Allemagne et +2 % au Royaume-Uni. Les marchés espagnols et italiens qui avaient été durement frappés par la crise ont respectivement progressé de 64 % et 44 % depuis 2013.

L'Europe centrale et orientale, retrouve enfin la croissance (+5 %), ce qui n'était plus observée depuis 2012. L'évolution demeure néanmoins contrastée. Les rythmes de progression des marchés des nouveaux États membres de l'Union Européenne progressent de 2 points pour s'établir à +16 %. Les marchés russe passant de -42 % en 2015 à -1 % en 2016 et ukrainien, de -51 % à +44 %, retrouvent leur dynamisme.

La Chine, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, a vu son marché croître de 14 % à 28 millions de véhicules. Devenu en 2009 le premier marché, la Chine reste le moteur de la croissance mondiale, représentant 30 % des unités vendues.

Au Japon, la forte diminution des ventes (-9 %) observée l'année dernière, après trois années de croissance, aura été éphémère. Le marché ne recule que de 2 % s'élevant ainsi à 5 millions de véhicules. Les immatriculations en Corée du Sud qui augmentait depuis 2012 stagnent en 2016 à (-1 %).

Dans la zone Asie-Océanie hors Chine - Japon - Corée du Sud, le marché reste stable à 12 millions de véhicules. Les évolutions ont été très contrastées : en hausse de 30 % au Vietnam et de 19 % en Iran, mais en baisse de 23 % aux Emirats Arabes Unis et de 21 % en Arabie Saoudite.

En Amérique du Sud, la chute du marché décélérait (-10 %) à l'image du premier marché continental, le Brésil (-20 % contre -27 % en 2015) et de l'Argentine qui rebondit (+10 %).

En Afrique, les marchés ont fortement diminué (-17 %) : l'écart de tendance, observé l'année dernière, entre l'Algérie et le Maroc se creuse, avec respectivement -59 % et +24 % en évolution de marché.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2015, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,3 milliard d'unités (près de 75 % 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 que pendant la crise (+3 % de moyenne entre 2007 et 2009).

Les parcs sont quasi stables dans les marchés matures des pays développés (hausse généralement comprises entre 0 % et 2 %). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents (entre 3 % et 12%).

Le parc des États-Unis est le plus important au monde avec 264 millions de véhicules devant ceux de la Chine et du Japon (respectivement 163 et 77 millions d'unités). La France occupe

la huitième place mondiale (39 millions d'unités) derrière l'Italie.

La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 182 véhicules pour 1000 habitants (+27 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 42 véhicules en Afrique à 670 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 85 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 176 pour l'Amérique Centrale et du Sud et à plus de 500 pour l'Union Européenne et le Japon/Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble s'élève à 471.

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 à 19 millions d'unités.

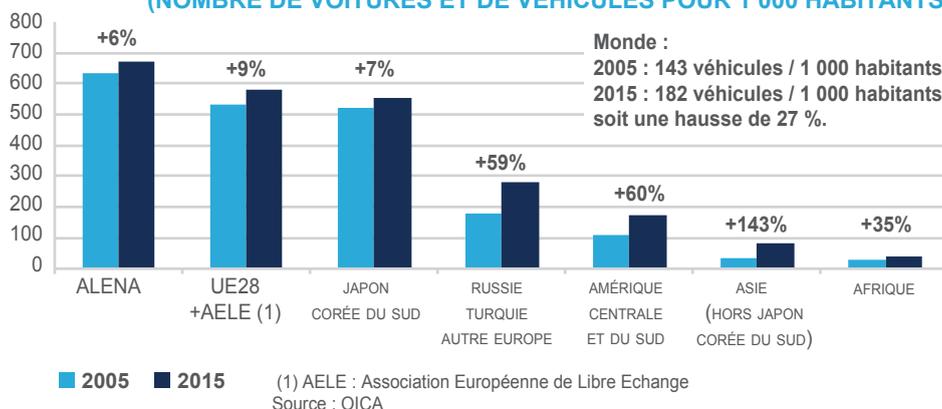


	Total		Variation 2015/2014
	2014	2015	%
	milliers	milliers	%
EUROPE	380 136	387 519	+1,9
Europe occidentale	246 641	250 037	+1,4
Europe centrale et orientale	133 496	137 482	+3,0
AMÉRIQUE	403 022	413 725	+2,7
ALENA (1)	316 631	324 763	+2,6
Etats-Unis	258 027	264 194	+2,4
Amérique Centrale et du Sud	86 390	88 962	+3,0
ASIE - OCEANIE	409 362	436 222	+6,6
Chine	145 981	162 845	+11,6
Corée du Sud	20 118	20 990	+4,3
Japon	77 188	77 404	+0,3
ASEAN (2)	55 415	58 419	+5,4
Autres Asie-Océanie	166 075	174 983	+5,4
AFRIQUE	42 366	44 803	+5,8
TOTAL	1 234 887	1 282 270	+3,8

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



DENSITÉ AUTOMOBILE PAR RÉGION (NOMBRE DE VOITURES ET DE VÉHICULES POUR 1 000 HABITANTS)



En 2015, 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 environ 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 166 pour l'Albanie à 796 en Islande en passant par 308 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 65 millions d'unités par rapport à 2005 dont 73 % hors Europe de l'Ouest (+20 millions d'unités supplémentaires en Russie).

Dans la zone Amérique, l'ALENA, 25% du parc mondial, est un marché mature avec un taux de motorisation élevé surtout aux États-Unis où il s'établit à 821. Le Mexique connaît la croissance du parc la plus élevée (+4 % entre 2010 et 2015). En revanche, l'Amérique Centrale et du Sud est une zone émergente dont la part atteint 7% du parc mondial en 2015. Sa densité s'est établie à 176. Le nombre de véhicules en Amérique a progressé de 86 millions d'unités depuis 2005 à parts presque égales entre l'ALENA et l'Amérique Centrale et du Sud. Les trois pays ayant eu la plus forte progression en nombre de véhicules sont les États-Unis, le Brésil et le Mexique avec respectivement 26, 20 et 16 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 609 et 417. En revanche des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible : 22 en Inde, 87 en Indonésie et 118 en Chine. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse du parc provient de l'Asie - hors Japon et Corée du Sud. La Chine (131 millions d'unités supplémentaires) se situe loin devant l'Inde (+19 millions) et l'Indonésie (+13 millions).

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2015, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, diminué de 5 %, en s'élevant à 1 334 milliards de dollars, mais ils dépassent de 8 % le niveau de l'année 2008.

Entre 2005 et 2015, 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 56 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 117 et celui de l'Union européenne de 80 à 158. Avec un niveau de marché automobile légèrement supérieur à celui observé lors de l'année record de 2005, le déficit des États-Unis s'est encore accru (-164 milliards de dollars).

A l'inverse, le solde de +9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 6 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 52 milliards

de dollars contre 2 en 2007. L'excédent de 7 milliards de dollars a également laissé la place à un déficit de 4 milliards au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 24 milliards de dollars.

L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à près de 6 milliards de dollars, suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à plus de 11.

En ne tenant pas compte des échanges intra-zone, les importations de l'Union européenne ont légèrement été dépassées par celles de la Chine (72 vs 73 milliards de dollars en 2015, soit une différence minime contrairement aux années précédentes). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées à un nouveau niveau record (182 milliards de dollars). Les autres grands pays importateurs de produits automobiles en 2015 ont été l'Australie

et l'Arabie Saoudite (environ 24 milliards de dollars). Les importations russes ont été divisées par 2 par rapport à 2015 à 16 milliards de dollars.



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

Zones	Monde			Etats-Unis et Canada, puis Amérique du Nord (1)			Union européenne (2)			Japon			Autres pays (4)			
	Pays	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS																
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	
2014	138,1	274,3	-136,2	78,3	nd	nd	13,3	nd	nd	1,4	nd	nd	45,1	nd	nd	
2015	128,2	292,3	-164,1	74,6	nd	nd	14,1	nd	nd	1,3	nd	nd	38,1	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	
2014	61,0	70,6	-9,6	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2015	61,8	68,0	-6,2	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
UNION EUROPÉENNE (2)																
2010	546,4	426,9	119,4	42,9	10,0	32,9	369,2	369,2	0,0	7,0	18,9	-11,9	127,3	28,9	98,4	
2014	698,0	512,5	185,4	67,9	nd	nd	443,1	443,1	0,0	10,9	nd	nd	176,0	nd	nd	
2015	653,7	496,0	157,7	72,4	nd	nd	424,4	424,4	0,0	9,8	nd	nd	147,1	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	
2014	145,0	21,4	123,5	53,1	nd	nd	15,0	nd	nd				76,9	nd	nd	
2015	136,7	19,4	117,2	53,9	nd	nd	15,2	nd	nd				67,6	nd	nd	
CORÉE DU SUD																
2010	54,5	8,0	46,5	13,6	0,8	12,7	6,6	3,5	3,1	0,6	2,2	-1,6	33,8	1,5	32,3	
2014	75,4	13,3	62,1	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2015	71,0	15,1	55,9	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	
2014	50,9	93,5	-42,6	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
2015	49,3	73,0	-23,6	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	
BRESIL																
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	
2014	10,0	20,3	-10,3	1,2	nd	nd	0,3	nd	nd	0,0	nd	nd	8,5	nd	nd	
2015	9,9	14,2	-4,4	1,4	nd	nd	0,2	nd	nd	0,0	nd	nd	8,2	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
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
2015	286,9	118,3	168,7	59,4	68,0	-8,6	66,0	48,2	17,8	43,7	40,4	3,3	50,8	78,5	-27,7

(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 : OMC

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



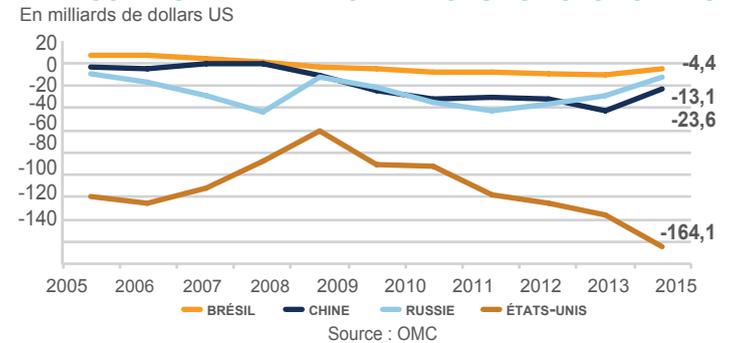
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



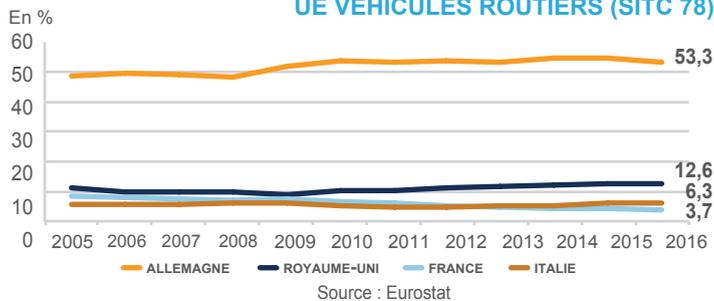
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



PART DANS LES EXPORTATIONS DE L'UE VERS LE HORS UE VÉHICULES ROUTIERS (SITC 78)



4%

Part de la France dans les échanges mondiaux en produits de l'industrie automobile en 2015

(1) 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

En 2015, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 8 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % de celles de produits manufacturés.

L'année 2015 a été marquée par une baisse de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a baissé de 12 %.

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 autour de 60 % depuis 2011 après quelques années de baisse (66 % en 2009). En ALENA, Europe (hors CEI) et en Amérique du Sud, cette part se hisse autour de 70-75 % (après plusieurs années à plus de 80 % dans cette dernière région). Mais elle atteint à peine 30 % pour l'Asie-Océanie qui est très orientée vers l'extérieur de sa zone mais avec des marchés nationaux qui ne sont pas aussi ouverts (Corée, Japon, etc.).

En 2015, l'Allemagne, avec 287 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 22 % contre 18 % en 2008.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour

137 milliards de dollars, dont 54 vers l'Amérique du Nord (soit 39 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2015 à 10,6 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 15 milliards de dollars à destination de l'UE28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 654 milliards de dollars, dont 65 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 32 milliards d'euros. Elles ont atteint 8 milliards de dollars vers la Russie, 17 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 (53 % en 2016), devant le Royaume-Uni (13 %), 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 9 %.

La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 59 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 292 milliards de dollars ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 164 milliards de dollars, soit un niveau supérieur aux 120 milliards observés entre 2004 et 2006.

Les importations chinoises ont nettement diminué en 2015 (-22 % à 73 milliards de dollars). Depuis 2005, elles s'étaient accrues de 23 % par an. En 2012, les provenances de ces dernières étaient l'UE28 (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 3 % (contre 12 % l'année précédente), de 10 % et 13 %.

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

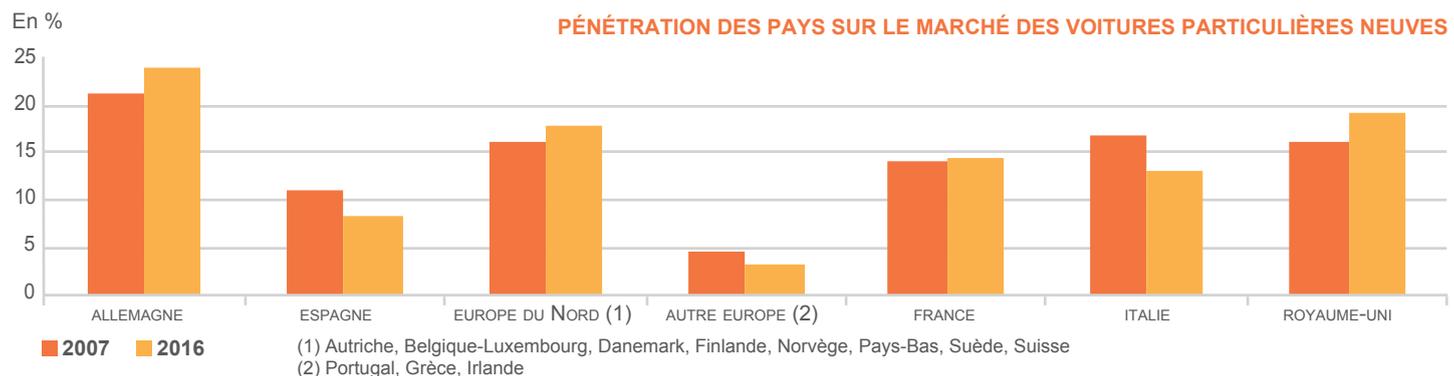
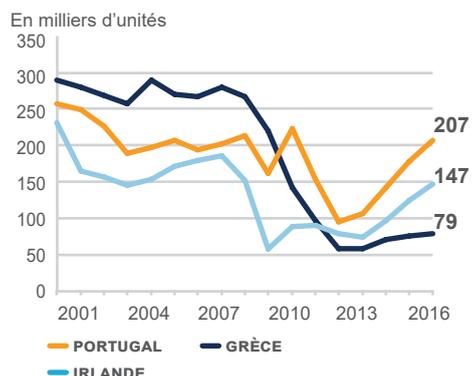
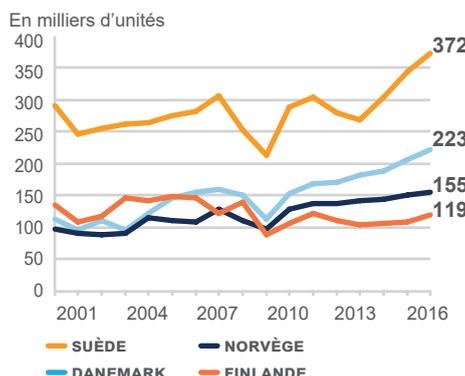
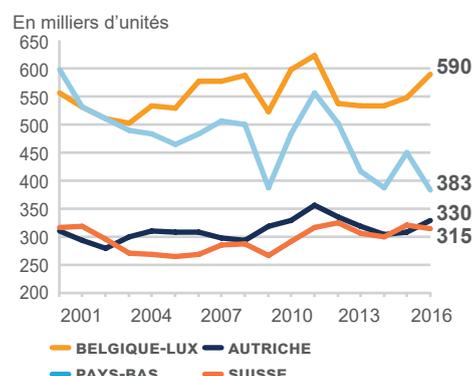
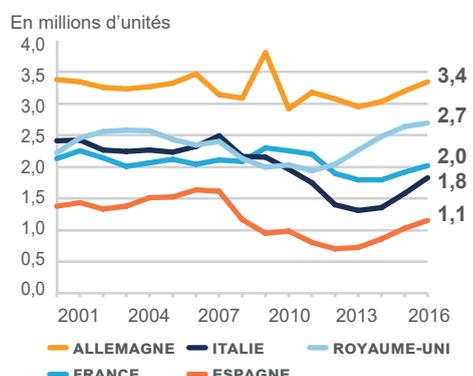
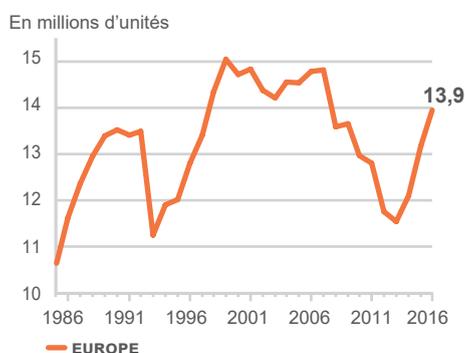


Le marché de l'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire 90 % du marché européen, a progressé pour la troisième année consécutive (+5,8% à 13,9 millions d'unités). Il a crû de 2,4 million d'unités depuis 2013. Cette hausse permet de combler progressivement la chute des années de crise (-3,3 millions de voitures entre 2007 et 2013). Le niveau actuel est en repli de 6 % par rapport à celui observé en 2007.

des immatriculations en Europe occidentale, soit trois points de plus qu'en 2007), de la Suède et du Danemark s'établissent à un niveau record. La tendance de long terme était atteinte en France et légèrement dépassée en Allemagne.

Les pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce) ont poursuivi leur croissance entamée en 2014 (+14%). Ces marchés étaient encore inférieurs de 14 % à leur niveau de 2007.

L'ensemble des pays ouest-européens, à l'exception des Pays-Bas et de la Suisse, ont observé une hausse de leurs marchés en 2016. L'importance des progressions était néanmoins contrastée selon les zones géographiques. Les marchés du Royaume-Uni (qui représentait 19 %



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

Le marché a connu deux fortes crises : en 1993, -16 % soit 2,2 millions d'unités, et à partir 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 plus de 50 % pour l'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce).

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2016, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a diminué, à nouveau, de 0,2 point, pour s'établir à 20 %. Malgré une reprise dans les pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal, Grèce), où ils sont très présents, le cycle actuel des produits, la recherche de ventes sélectives et l'évolution du marché européen vers les gammes supérieures ne leur permettent pas, globalement, de gagner des parts de marché.

Les constructeurs français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur Renault (7 % de part de marché) et Dacia (2 %) ; cette dernière ne représentait que

0,5% du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais trois marques : Peugeot (6 %), Citroën (4 %) et, depuis 2009, DS (0,5 %).

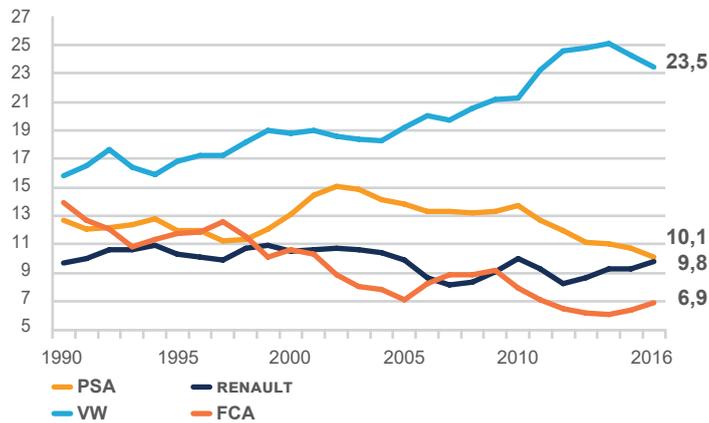
Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules, ont chacun détenu environ 6 % du marché ou plus. L'évolution du marché vers les gammes supérieures ne leur a pas été un facteur favorable.

La part de marché du constructeur Volkswagen est en baisse pour la deuxième année consécutive.

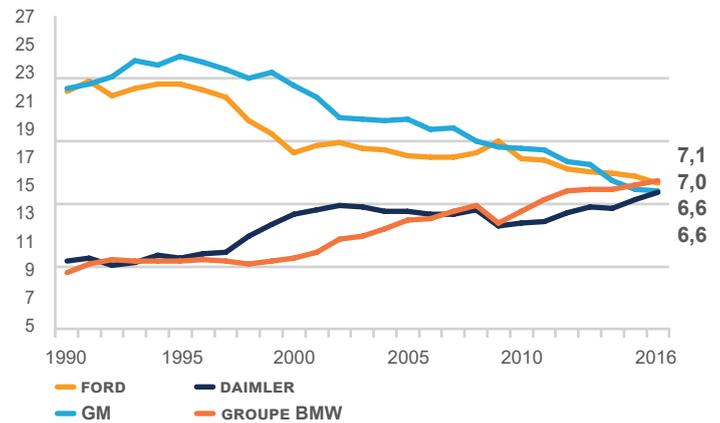


► PÉNÉTRATION DES GROUPE (1) EN EUROPE

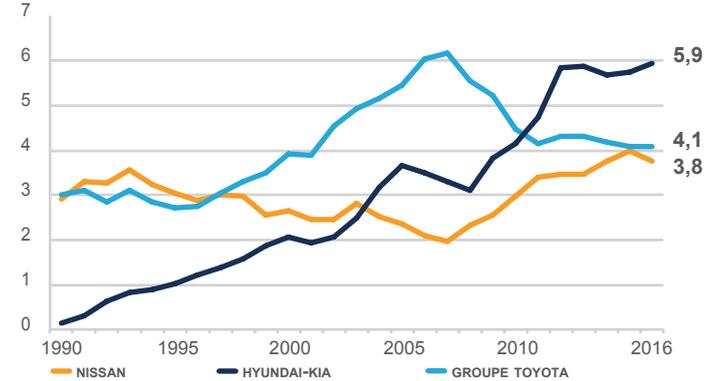
En % du marché total



En % du marché total



En % du marché total



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2017
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 dépassé le seuil des 20 % de part de marché. Mais, cette dernière a diminué de 1,6 point à 23 % par rapport à 2014.

La pénétration des groupes français PSA et Renault (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 38 % en 2016. 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 6,6 %, soit un repli de 0,1 point. En 2016, la part de marché de Ford s'est élevée à 7 %. 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. Il était en hausse à 6,9 % de pénétration contre près de 13 % en 1997 et 15 % en 1989. En 2016, la part de marché de la marque Fiat s'élevait à 5,1 %.

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 à nouveau des parts de marché records en 2016.

Daimler (Mercedes et smart) a donc consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, à 6,6 %. BMW, y compris la marque Mini, a également poursuivi son affermissement (7,1 %).

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 5,9 % en 2016.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2016



49 & 75

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 les différentes gammes (monospaces, tout terrain, tout chemin, berlines). Ils renouvellent régulièrement les modèles existants (C3, 3008 et Mégane (Scénic) en 2016).



Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
GROUPE PSA	CITROËN	C-Zéro, C1, C3 (Picasso), C4-Cactus, Nemo, Berlingo, E-Mehari	C4 (Picasso), C4 Air Cross, Jumpy, SpaceTourer, Jumper	C5, C-Elysée	
	DS	DS3	DS4	DS5	
	PEUGEOT	i0n, 108, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane (Scénic), Fluence, Master	Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Talisman
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
BMW	BMW	i3	Série 1, Série 2	Série 4, X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X4, X5, X6, Z4, i8
	MINI	Mini			
DAIMLER	MERCEDES	Citan	Classes A, B, CLA, Vito	GLA	Classes C, E, S, GL, SL, CLS, SLK, GLC, GLE
	SMART	Fortwo, Forfour			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Guiletta		Giulia, 4C
	FIAT	Panda, 500, Punto, Fiorino, Doblo, Qubo	Ducato, Tipo	Freemont, Talento	
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
	LANCIA	Ypsilon	Delta		Thema, Voyager
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, B-Max, T. Courier, T. Connect, Ecosport	Focus, (Grand) C-Max, Kuga, Transit, T. Custom	Mondeo	Mustang, Galaxy, S-Max, Edge
GEELY	VOLVO			V40	S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	OPEL	Agila, Corsa, Adam, Meriva, Combo, Mokka	Astra, Ampera, Zafira, Movano	Cascada, Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, HR-V	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster, Elantra	IX 35, I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq	Genesis
	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cee'd, Carens, Niro	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, Pathfinder, GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU	Trezia		Impreza, Legacy, Forester, Outback, Levorg	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Swift, SX4, Jimny, Vitara	Baleno	Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				XE, XF, XJ, XK, F-TYPE
	LAND ROVER			Freelander, RR Evoque	Discovery, Range Rover
TOYOTA	LEXUS		CT		GS, IS, LS, RX, NX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S	Verso, Auris, Corolla	Avensis, Prius, CH-R, 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, Tou- ran, Eos, Crafter	Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source : CCFA.

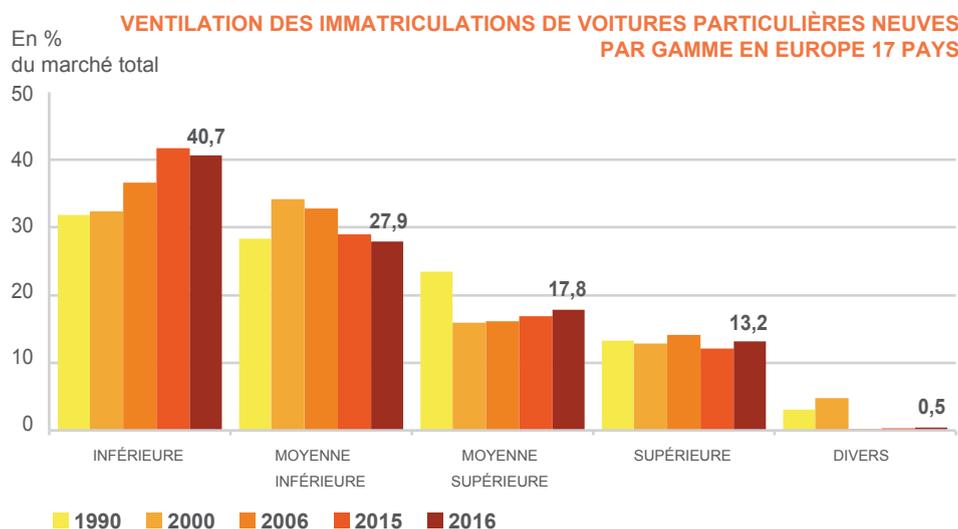
LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2016, cinq sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

► LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2016 (EN POURCENTAGE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR PAYS)

	Gamme économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
ALLEMAGNE	28	33	19	18	1	39	18	1	2	13	26
AUTRICHE	34	30	21	15	0	35	17	1	1	16	30
BELGIQUE	37	28	20	15	0	40	14	1	1	15	28
DANEMARK	50	28	15	7	0	59	17	0	0	8	15
ESPAGNE	39	34	19	8	0	52	6	1	0	10	31
FINLANDE	22	34	29	15	1	42	28	0	0	6	24
FRANCE	52	28	13	7	0	51	6	1	1	13	29
GRÈCE	59	24	13	3	0	74	2	0	0	3	20
IRLANDE	27	30	32	10	0	57	5	1	0	6	31
ITALIE	62	19	12	6	0	54	7	0	0	10	27
LUXEMBOURG	30	28	21	22	0	39	13	2	2	12	32
PAYS-BAS	49	25	15	11	0	55	16	0	1	7	21
PORTUGAL	46	32	12	9	0	53	19	1	1	7	19
ROYAUME-UNI	39	25	19	16	0	54	6	2	1	7	29
SUÈDE	18	26	25	29	1	37	27	1	1	6	28
UNION EUROPEENNE 15 PAYS	41	28	18	13	0	48	11	1	1	11	28
NORVÈGE	21	31	30	18	0	38	19	0	0	7	35
SUISSE	29	27	22	21	1	35	15	2	2	11	35
ENSEMBLE 17 PAYS	41	28	18	13	0	48	11	1	1	11	28

Source : CCFA.



En 2016, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient à 28 % contre 30% l'année précédente et 40 % en 2000. Sur la gamme inférieure, les constructeurs français qui proposaient huit modèles en offrent désormais plus d'une quarantaine.

La part des gammes supérieures s'élevait à 31 % en 2016 en Europe occidentale, soit une hausse de 2 points par rapport 2015. La progression fut identique en France mais ce ratio s'établissait à 20 %.

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 2016, 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 trois points et représente désormais 28 % 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 légèrement supérieures (37 %) à la structure de longue période (36 %). L'Espagne et l'Italie ont également observé une accentuation de la part de la gamme économique et inférieure d'environ 10 points depuis 2000.

8 DES 15
Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenait aux gammes inférieures en 2016

► CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2016

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

Source : CCFA.

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES



Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscille autour de 50 %. En 2016, elle a baissé de plus de deux points à 49,5 %, en repli de 6 points par rapport au record de 2011. En Europe de l'Ouest hors France, elle s'est établie à 49 %, en recul de 3,2 points par rapport à cette même année de référence.

Sur ce marché de seulement 6,9 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 21 % en 2016 (28 % en 2010), soit environ 1,4 million de voitures diesel neuves, contre autour de 19 % sur l'ensemble des autres énergies. Le volume des voitures diesel représente 52 % des ventes totales de voitures particulières neuves

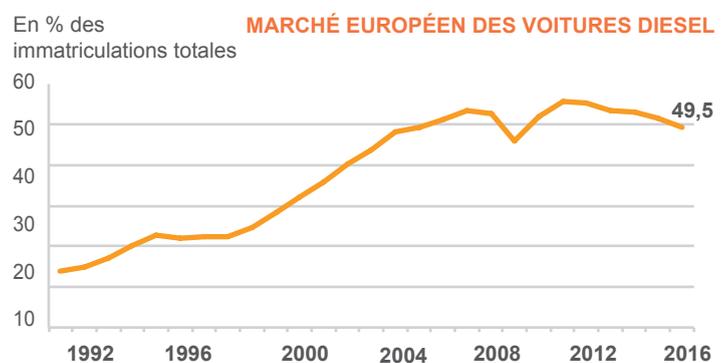
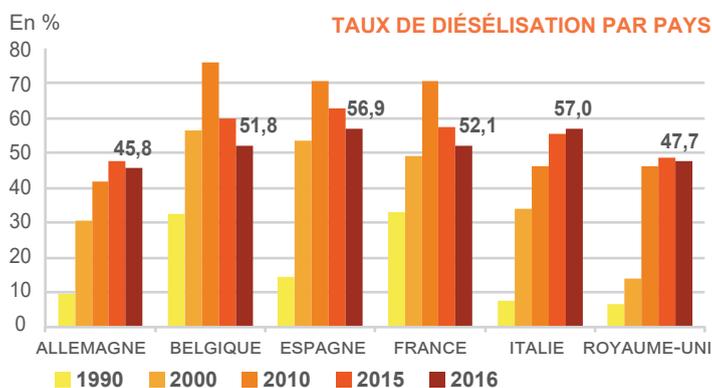
des constructeurs français en Europe 17 pays, soit une baisse de 13 points depuis 2012. En contrepartie, cette chute a impliqué une hausse de plus de 60 % de leurs immatriculations de voitures à énergie essence ou autres, soit 511 000 unités supplémentaires.

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

► CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2016

	Cylindrée moyenne	Puissance moyenne	4x4	Diesel
	cm ³	kW	%	%
ALLEMAGNE	1 715	108	18,2	45,8
AUTRICHE	1 630	93	22,7	57,3
BELGIQUE	1 566	91	8,7	52,1
DANEMARK	1 419	82	3,3	36,0
ESPAGNE	1 552	88	8,3	56,9
FINLANDE	1 577	98	17,6	33,3
FRANCE	1 486	86	7,6	52,1
GRÈCE	1 390		3,9	55,1
IRLANDE	1 575	85	4,8	70,0
ITALIE	1 486	79	10,8	57,0
LUXEMBOURG	1 850	118	26,1	65,0
PAYS-BAS	1 385	86	5,5	19,0
PORTUGAL	1 468	82	2,7	65,1
ROYAUME-UNI	1 651	102	14,5	47,7
SUÈDE	1 776	111	30,5	51,5
UNION EUROPEENNE 15 PAYS	1 594	95	13,0	49,9
NORVÈGE	1 759	106	36,8	30,8
SUISSE	1 806	122	42,1	39,6
ENSEMBLE 17 PAYS	1 600	96	14,0	49,5

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 raison de la minimisation des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre), la cylindrée moyenne des voitures particulières neuves en Europe a baissé de 140 cm³ entre 2007 et 2016. En revanche, la puissance moyenne a crû de 6 kW depuis 2013 pour s'établir à 96 kW. Les niveaux de ces indicateurs sont plus élevés en Europe du Nord.

La part des 4x4 a progressé pour la septième année consécutive (+1 point) ; elle s'est établie à 14 % du marché européen, soit 1,9 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 18 % soit une hausse de près de 8 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 2016, la part des ventes de voitures diesel a diminué à 49,5 % ; néanmoins les volumes ont crû de 1 % en raison de la vigueur de la demande. En Grèce, en Irlande et au Portugal, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées restent des voitures diesel. La part du diesel a légèrement augmenté en Italie (+1,8 point à 57 %) et a nettement baissé en Espagne (-5,8 points à 57 %)

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

En Europe occidentale, zone de densité élevée (de 494 en Irlande à 706 pour l'Italie), le parc a augmenté de 1,4 % au 1^{er} janvier 2016. Le fort contraste observé depuis l'année 2013 entre l'Europe du Nord dynamique et l'Europe du Sud affectée par la crise a disparu.

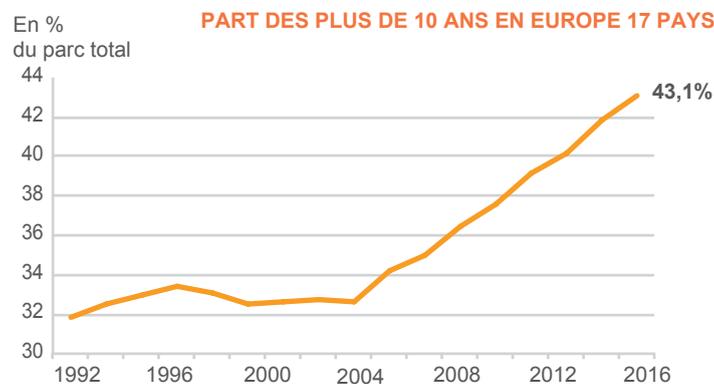
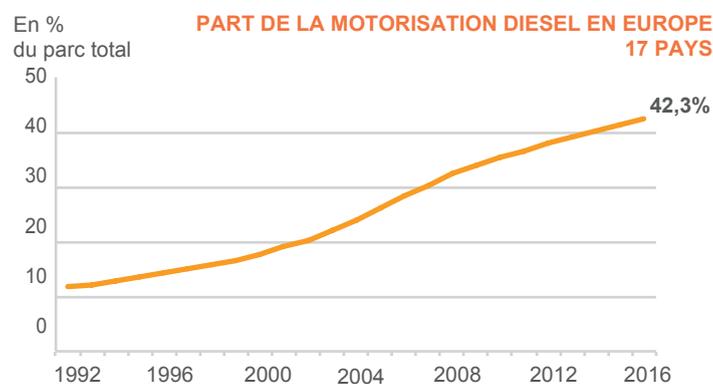
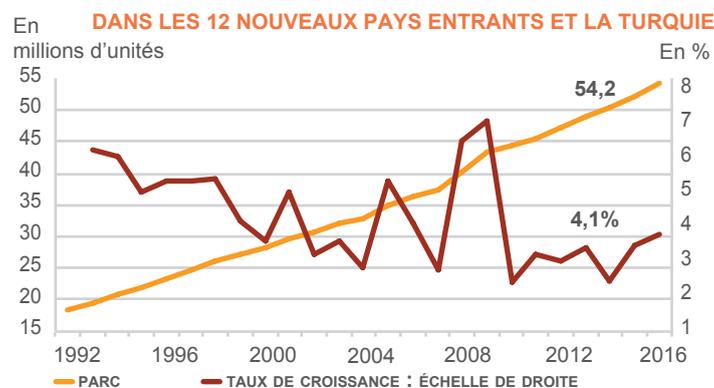
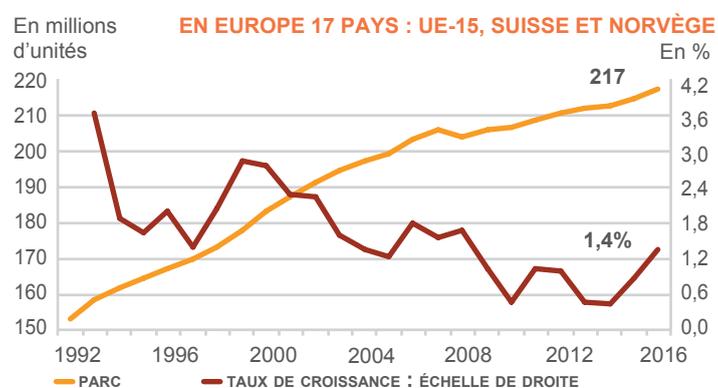
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont moins élevés (de 195 pour la Turquie à 628 pour la Pologne), la

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 2016, cette zone représente 20 % du parc européen contre 15 % en 2005.

Après avoir oscillé autour d'un tiers entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de

10 ans en Europe occidentale a constamment augmenté pour atteindre 43 % en 2016. 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 50 %.

► 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 2016, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 217 millions. Les hauts taux d'équipement et la crise ont infléchi la progression du parc, dont le rythme tendait à se rapprocher de celui de la population. Tandis que le parc diminuait dans certains pays d'Europe du Sud, il s'avérait néanmoins en croissance dans l'ensemble des pays d'Europe de l'Ouest en 2015. En 2016, l'Italie (+0,7 %), l'Espagne (+1,5 %) et le Portugal (+2,2 %) retrouvent des rythmes de croissance significatifs, proches de ceux observés au Royaume-Uni (+2,2 %) ou en Allemagne (+1,5 %). En France (+0,6 %), la croissance a été inférieure à celle des principaux pays ouest européens.

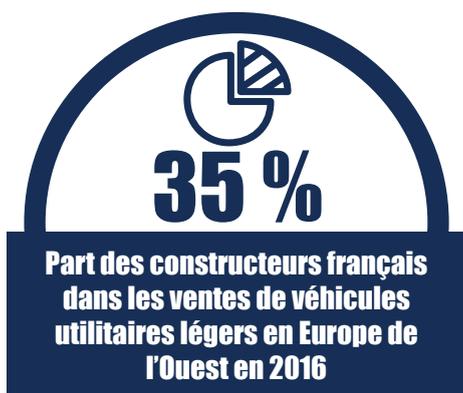
Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale a crû de plus de 1 point par an depuis et s'est élevée à 42 % au 1^{er} janvier 2016. Dans cinq pays, cette motorisation demeure majoritaire : Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, cette part,

bien qu'en croissance, est moins élevée en Allemagne (32 %) alors qu'elle est proche de la moyenne au Royaume-Uni (40 %) et en Italie (42 %).

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est contrastée. Les parcs de la Slovaquie et de la Hongrie ont respectivement augmenté de 1,9 % et 6,1 % entre 2010 et 2016. Sur la même période, les parcs de la Roumanie (+21 %), de la Pologne (+26 %) et de la Slovaquie (+28 %) ont crû à un rythme très élevé. La République tchèque a connu une progression intermédiaire (+14 %) mais qui s'applique à un parc déjà important. La croissance du parc de la Turquie demeure extrêmement forte (+49 %). Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 33 % en progression d'environ un point et demi par an depuis plusieurs années.



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE



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 d'atteindre 1,9 million d'unités en 2016 avec deux années de croissance à 11 % de moyenne. La chute est encore de 210 000 unités par rapport au niveau record de 2007.

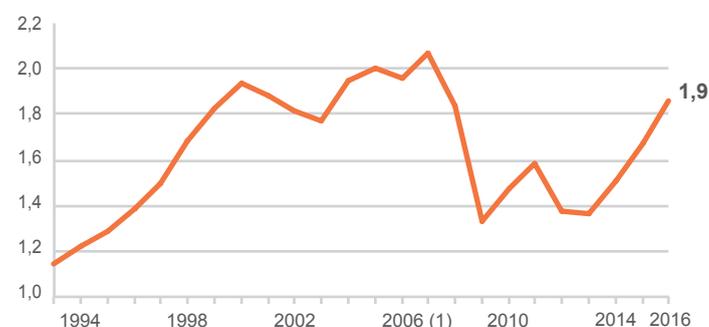
Entre 2007 et 2016, les marchés du Royaume-Uni et de l'Allemagne sont en légère hausse (environ 35 000 véhicules par pays). Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de -35 000 unités pour l'Italie (qui a observé une hausse de 50 % en 2016) à

-104 000 pour l'Espagne en passant par -51 000 pour la France. L'Europe du Sud, y compris la France, représente 44 % du marché européen contre 52 % en 2007.

En 2016, les ventes de marque française ont progressé de 8 % à 651 000 unités ; elles ont occupé 35 % du marché. Présents sur tous les segments, et malgré la baisse 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 près de deux points à celui observé en 2007.

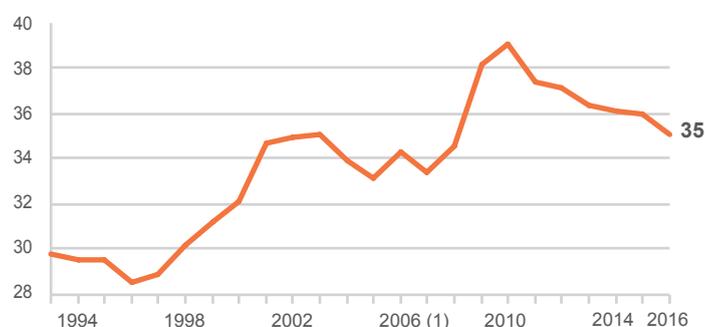
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)

En millions d'unités



PÉNÉTRATION FRANÇAISE

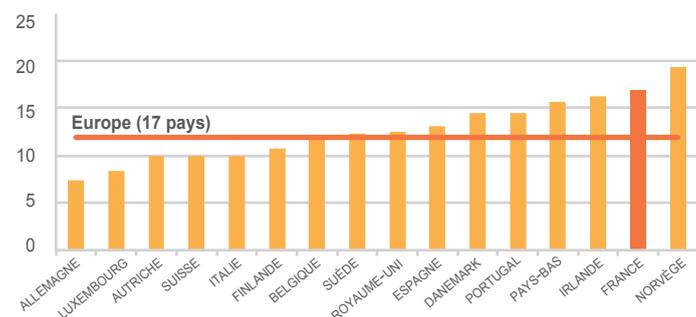
En % du marché total



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : lire les notes de la page 70.

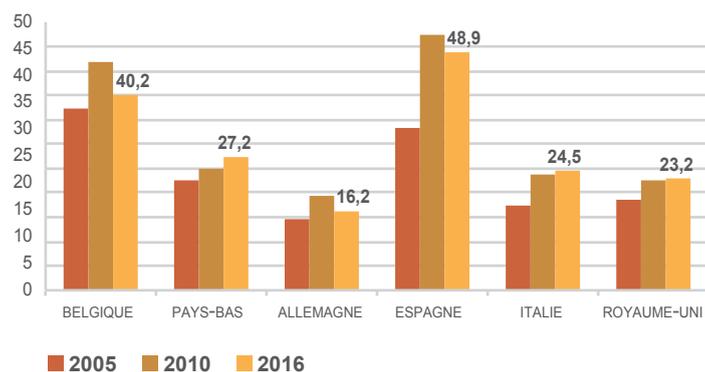
PART EN 2016 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

En %



PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

En %



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. En France, ils parcourent environ 16 000 km/an contre 13 000 pour une voiture ; des secteurs en sont des utilisateurs très intensifs (autour de 20 000 km/an voire plus) : transport, messagerie, entreposage ainsi que des activités spécialisées (scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien) et l'industrie manufacturière. 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 12 % en 2016.

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 2016, cinq des dix modèles les plus vendus sont

de marque française (Kangoo, Berlingo, Partner, Trafic, Master).

En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2016. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 16 et 24 %, en progression par rapport à l'année 2005. Dans de nombreux pays comme le Portugal, le Danemark, l'Irlande, la Croatie ou la Slovaquie, les gains de part de marché, depuis 2010, dépassent 8 points.

La France est redevenue le premier marché européen (410 000 unités) devant le Royaume-Uni (383 000 unités), l'Allemagne (263 000 unités), l'Italie (202 000 unités) et l'Espagne (173 000 unités).

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

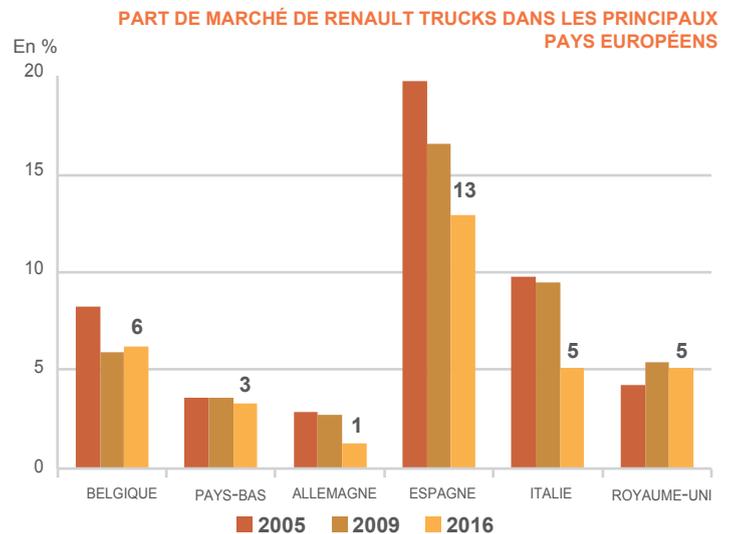
Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a nettement progressé en 2016 (+10 %). Il s'est élevé à 291 000 unités mais reste en baisse de 17 % par rapport à 2008, soit 60 000 unités en moins. Contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 est différente et semble aboutir à un nouvel équilibre, à un niveau inférieur.

Quant à la production européenne, elle a nettement augmenté, avec 490 000 unités, en hausse de 14 % par rapport à l'année précédente. Après avoir subi la grave crise de 2009, la production est désormais plus de deux fois supérieure au creux de 2009, soulignant ainsi l'ampleur des fluctuations conjoncturelles dans ce secteur et l'importance de la demande extra européenne.

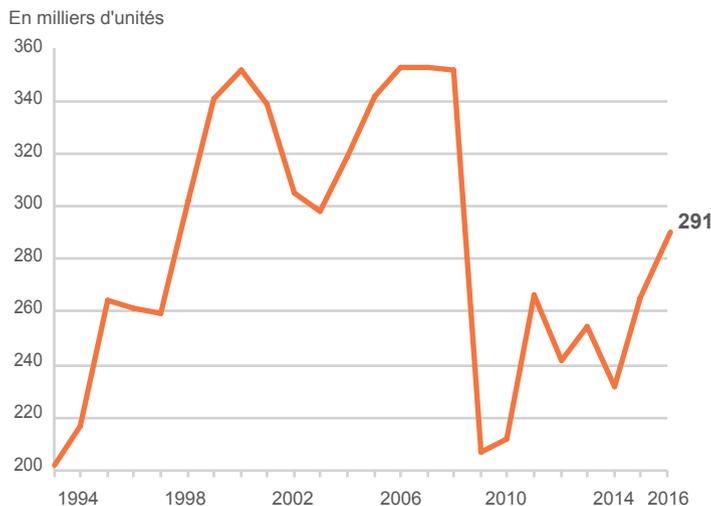


► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

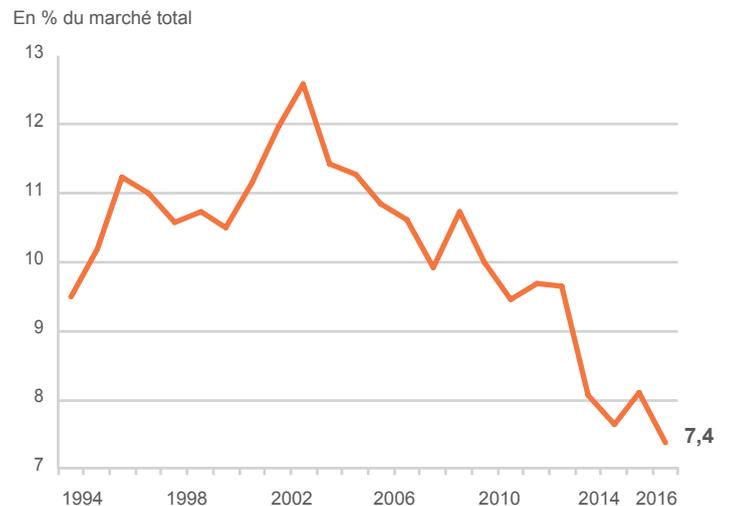
	2005	2014	2015	2016	Variation 2016/2015
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9t	87	45	48	52	8,9%
16t et plus	254	187	217	239	10,0%
TOTAL	342	232	265	291	9,9%
PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS					
de 5,1t à 15,9t	113				
16t et plus	339				
TOTAL	453	400	430	490	14%



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE



En Europe, le marché du véhicule industriel avait 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 2016, sept ans après, le marché est supérieur de 30 % contre 74 % en 2000.

La tendance favorable aux véhicules industriels lourds est lente et régulière. Depuis 2003, la part des véhicules de 16 tonnes et plus (porteurs ou des tracteurs routiers) qui s'élevait à 73 %, a progressé de près de 10 points.

Le développement international de Renault Trucks a été affecté par la chute des marchés d'Europe du Sud (Espagne et Italie). Le poids de cette zone

en Europe de l'Ouest, hors France, est passé de 27 % à 14 % entre 2007 et 2014 avant de rebondir à 21 % en 2016. La pénétration européenne, hors France, du constructeur (4 %) est aussi en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations sont quasi stables en 2016 et sa pénétration en Europe s'élève à 7 %. Hors Europe, Renault Trucks a des volumes significatifs en Afrique (Maghreb) et au Moyen-Orient.

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

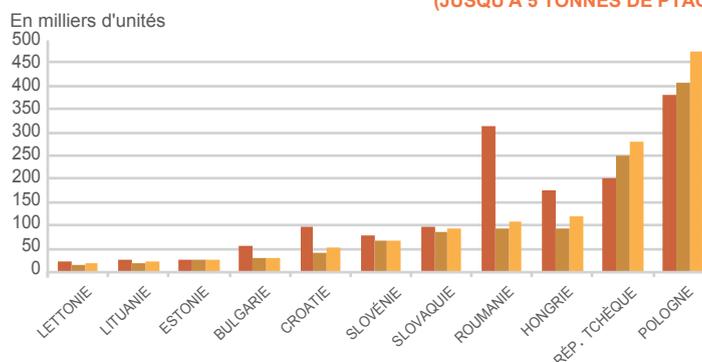
En 2016, la production de véhicules a progressé (+2 % à 3,9 millions de véhicules) et s'est établie à un niveau record en dépassant ceux des quatre années précédentes. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 12 % à 1,3 million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,6 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs demeure très en deçà de son niveau de 2007 (-13 %) malgré trois années de forte progression.

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également

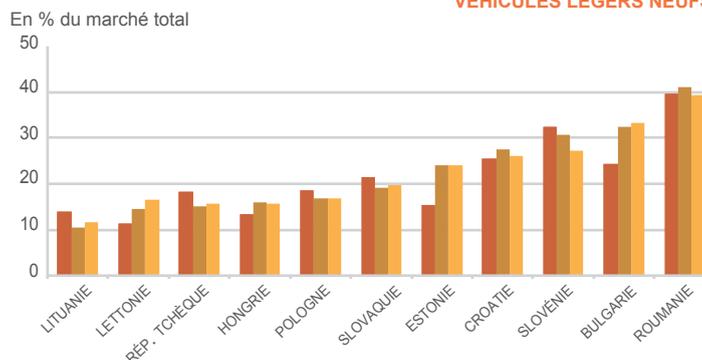
des implantations industrielles : PSA en Slovaquie et République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays) ; Renault en Slovénie, en Roumanie. L'ensemble de ces sites ont représenté environ 900 000 unités en 2016. Les immatriculations de véhicules neufs représentent des volumes encore faibles pour les constructeurs français avec 170 000 véhicules légers et moins de 2 000 unités pour les véhicules industriels. Ces volumes devraient progresser compte tenu des faibles densités automobiles observées lorsqu'elles sont comparées à celle de l'Europe de l'Ouest.



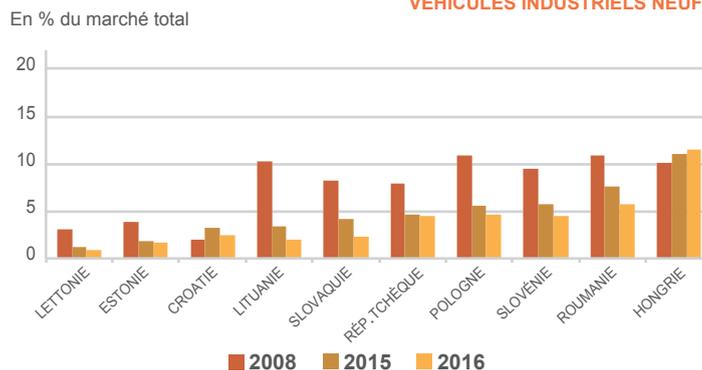
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



► 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)

	2015	2016	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES			
Voitures particulières	3 703	3 778	2,0%
Véhicules utilitaires légers	125	127	1,1%
Véhicules industriels			
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS			
Voitures particulières	991	1 148	15,8%
Véhicules utilitaires légers	139	151	9,1%
Véhicules industriels	59,6	69,6	16,8%

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

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 3,9 millions de véhicules en 2016.

Leur activité a progressé à l'image de celle de l'Europe occidentale suite à la croissance du marché européen.

En 2016, la production demeure supérieure à la demande intérieure de la zone, celle-ci s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion. Le déséquilibre perdure depuis la crise en 2009.

En 2016, le marché des véhicules neufs a fortement progressé pour la troisième année consécutive. Les ventes ont sensiblement augmenté dans l'ensemble des pays (à l'exception de la Slovanie) et notamment en Pologne (+17 %), Roumanie (+17 %) et République tchèque (+12 %).

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2014, 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 240 000 personnes en Europe de l'Ouest, contre une hausse de 160 000 personnes en Europe de l'Est. En Europe occidentale, un rebond a eu lieu par rapport à l'année précédente grâce à l'Allemagne (+23 000 personnes), l'Espagne (+4 000 personnes) et le Royaume-Uni (+7 000 personnes). Les effectifs dans ce dernier pays ont crû de 16 % depuis 2011. L'activité de l'industrie

automobile génère également des emplois indirects (environ un tiers des emplois directs selon l'ACEA).

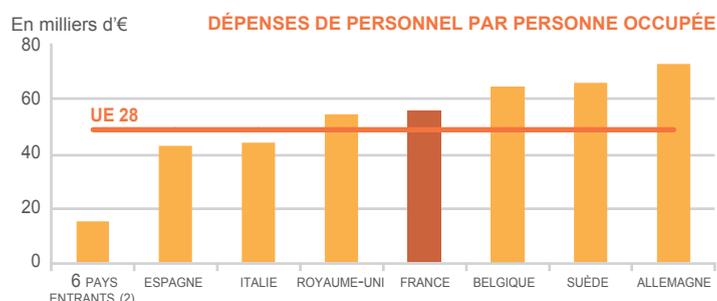
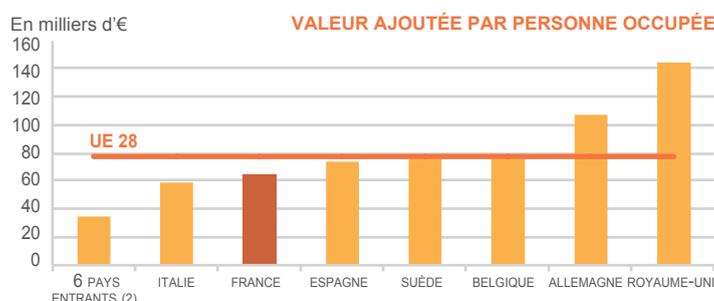
La valeur ajoutée par personne occupée a crû en France depuis 2012 mais elle demeure inférieure à la moyenne européenne et son niveau de dépenses de personnel par personne occupée est toujours supérieur à celui de l'Union européenne.

Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 28 % en France contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissait à 21 %.



► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPEENNE 28 PAYS EN 2014 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants (2)	Royaume Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 370	838	230	627	150	136	159	67	35
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 061	519	123	143	78	64	65	45	20
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	155	43	23	-	18	8	10	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 153	276	84	484	53	64	83	19	11
Chiffre d'affaires	millions d'euros	925 431	396 946	101 507	124 759	78 858	57 483	58 522	33 207	17 358
Production	millions d'euros	781 975	344 321	71 670	119 784	69 519	54 015	50 000	23 952	16 637
Production/Chiffre d'affaires	%	84,5	86,7	70,6	96,0	88,2	94,0	85,4	72,1	95,8
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	181 530	89 379	14 975	21 192	21 661	9 882	9 278	5 089	2 684
Valeur ajoutée/Production	%	23,2	26,0	20,9	17,7	31,2	18,3	18,6	21,2	16,1
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	76,6	106,7	65,0	33,8	144,5	72,9	58,4	75,5	76,4
	base 100 : 6 pays entrants	227	316	192	100	427	216	173	223	226
Achats de biens et de services	millions d'euros	750 400	331 263	85 676	105 390	57 797	49 709	51 025	27 643	14 683
Part des achats dans la production	%	96,0	96,2	119,5	88,0	83,1	92,0	102,1	115,4	88,3
Dépenses de personnel	millions d'euros	116 142	61 323	12 976	9 624	8 110	5 889	6 969	4 453	2 281
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	49,0	73,2	56,3	15,4	54,1	43,5	43,9	66,1	64,9
	base 100 : 6 pays entrants	319	477	367	100	352	283	286	430	423
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	65 388	28 056	1 999	11 622	13 551	3 993	2 309	636	402
EBE/VA	%	36,0	31,4	13,3	54,8	62,6	40,4	24,9	12,5	15,0



(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.

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 2014.

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 terme de structure et de coûts salariaux.

En Allemagne et Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, 53 % en France, alors que cette part s'établissait autour de 23 % dans les six pays entrants. Elle était comprise entre 41 et 52 % en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

L'écart de dépenses de personnel par personne occupée entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est s'est réduit depuis 2004, il était respectivement 7 et 5 fois supérieur aux 6 nouveaux États membres en Allemagne et en France contre 5 et 4 en 2014.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2016

Groupe PSA : www.psa.fr

En 2016, 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 5,8 %. La croissance est également dynamique en Europe (+3,6 %) où le groupe occupe toujours la deuxième place (VP+VUL). En dehors de cette zone, les ventes du constructeur ont nettement progressé en Amérique Latine mais ont fortement baissé en Asie du Sud-Est (618 000 unités) par rapport à des niveaux élevés.

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 avec China Changan Automobile Group. PSA et General Motors avaient coopéré 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. Début 2017, ces deux constructeurs ont annoncé qu'Opel/Vauxhall rejoindra le Groupe PSA. De plus, le groupe a plusieurs projets d'implantation d'usines de production ou d'assemblage dans des marchés ayant un potentiel de développement (Inde, Iran, Maroc, Kenya, Ouzbékistan, etc.)

Le Groupe PSA s'appuie sur un effectif d'environ 170 000 personnes dans le monde, dont 73 000 en France réparties sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de production 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 2L aux 100km, hybridation), le véhicule connecté autonome (introduction de la délégation de conduite) et la technologie au service de l'attractivité des marques. En 2014, le constructeur 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. Les objectifs portent sur des objectifs d'augmentation de marge opérationnelle et de chiffre d'affaires. Le développement des produits, l'internationalisation du groupe, l'élargissement des activités dans notamment l'après-vente et les véhicules d'occasion sont également des priorités de ce plan.

Groupe Renault : www.renault.com

Les ventes mondiales de Renault ont fortement augmenté de 13,3 % grâce notamment à la vive progression des ventes sur le marché européen. La marque Renault occupe la deuxième place sur le marché des véhicules légers en Europe. Hors Europe, le groupe observe des croissances sur l'ensemble des zones géographiques et plus particulièrement en Afrique et en Asie.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance est optimisée et élargie au fil du temps. De nouvelles synergies (niveau industriel, les véhicules électriques, fonctions supports, etc.) et de nouveaux projets sont mis en place. En 2010, le groupe avait signé un accord avec Daimler AG ; il y avait en 2016 13 grands projets en cours. Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, ayant pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence en Russie, a atteint une nouvelle étape avec l'intégration du constructeur russe dans le groupe Renault dans les derniers jours de 2016. Cette même année, Mitsubishi est entré dans l'Alliance via son rachat par Nissan.

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 2L aux 100km, véhicule autonome, offre zéro émission) et la mobilité accessible à tous. Il développe également des services d'autopartage.

Le Groupe Renault emploie 125 000 personnes dans le monde dont 46 000 en France sur une quinzaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs et de mécaniques (Cléon, Le Mans) ; centres de R&D (Guyancourt) ; siège social, etc.

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. Le prochain plan stratégique portera jusqu'en 2022 avec notamment des objectifs d'accroissement de chiffre d'affaires et marge opérationnelle.

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks a légèrement progressé en 2016 dans un marché ouest européen quasi stable. Sa pénétration s'est élevée à 8 %.

Renault Trucks assemble ses modèles de camions en France dans ses usines de Bourgen-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 environ 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	54 030	51 243
Investissements	millions d'euros	2 107	2 039
Résultat net	millions d'euros	2 149	3 543
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	170 156	124 849
dont France	nb de personnes	72 745	46 240



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	37 065	16 819	146		48 565	2 712	-34
Marge opérationnelle	millions d'euros	2 225	970	1	39	2 327	896	59
Investissements (2)	millions d'euros	2 106		1		2 037	2	
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	89 927	79 818		411	121 728	3 121	

(1) Au 31 décembre.

(2) Les investissements indiqués dans les activités automobiles correspondent à ceux de l'ensemble des activités industrielles et commerciales, hors financement.

Sources : rapports d'activité des groupes PSA et Renault

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2016

EUROPE

France

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

Espagne

- 19 Palencia
- 20 Valladolid
- 21 Vigo
- 22 Villaverde

Italie

- 23 Val di Sangro

Portugal

- 24 Mangualde

République Tchèque

- 25 Kolin (Toyota)

Roumanie

- 26 Pitesti (Dacia)

Russie

- 27 Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- 28 Kalouga (Volvo Trucks)
- 29 Moscou
- 30 Togliatti (AvtoVAZ)

Slovaquie

- 31 Trnava

Slovénie

- 32 Novo Mesto

Turquie

- 33 Bursa (Tofas)
- 34 Bursa



71

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde, dont 10 en projets



GROUPE PSA



RENAULT TRUCKS



GROUPE RENAULT



SEVELSUD



AMÉRIQUE

Argentine

- 35 Buenos Aires
- 36 Santa Isabel

Brésil

- 37 Curitiba
- 38 Porto Real
- 39 Sete Lagoas (Fiat)

Colombie

- 40 Medellin

Uruguay

- 41 Montevideo (Nordex) (projet)

AFRIQUE

Algérie

- 42 Oued Tielat
- 43 Meftah (BSF) (projet)

Ethiopie

- 44 Wukro

Kenya

- 45 (URYSIA) (projet)

Maroc

- 46 Kenitra (projet)
- 47 Casablanca
- 48 Tanger

Nigéria

- 49 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)

Tunisie

- 50 Tunis (STAFIM) (projet)

ASIE

Chine

- 51 Chengdu
- 52 Shenzhen
- 53 Wuhan
- 54 Wuhan
- 55 Wuhan
- 56 Wuhan

Corée du Sud

- 57 Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- 58 Tamil Nadu (CK Birla) (projet)
- 59 Chennai (Renault-Nissan)

Indonésie

- 60 (Indomobil)

Iran

- 61 Kashan (SAIPA) (projet)
- 62 Téhéran (Iran Khodro) (projet)
- 63 Téhéran (Iran Khodro)
- 64 Téhéran (Pars Khodro)

Japon

- 65 Mizushima (Mitsubishi)
- 66 Okazaki (Mitsubishi)

Kazakhstan

- 67 Koustanai

Malaisie

- 68 Gurun
- 69 Tan Chong Motors (projet)

Ouzbékistan

- 70 Jizzakh (SC Uzavtosanoat) (projet)

Vietnam

- 71 Chulai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



**Véhicules produits
par les constructeurs français
dans le monde depuis 1898**

En 2016, la production mondiale des constructeurs français continue sa croissance (+11 % à 6,7 millions de véhicules) et atteint ainsi un nouveau niveau record. Elle a enfin dépassé son niveau de 2007 (+8 %). Depuis 1996, la production s'est accrue de 76 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, puis, par la suite, à ceux hors d'Europe. Les constructeurs ont développé leurs capacités de production dans cette dernière zone, qui représentait en 2016 environ 30 % de l'ensemble.

La production de voitures particulières s'est élevée à 5,8 millions de voitures, soit un niveau dépassant les années records précédentes de 2010 et 2011 ; celle de véhicules utilitaires légers s'est établie à 881 000 véhicules, soit le niveau le plus élevé, devant celui de 2008 avec 847 000 unités. Par rapport à 2007, la production a crû de 9 % pour les voitures particulières (soit +482 000 unités), et elle a également progressé de 6 % pour les véhicules utilitaires (soit +51 000 unités).

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

Groupe	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2016	Production (en unités) Cumul à fin 2016
GROUPE PSA				
Peugeot, Citroën	i0n, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	10 830 / 9 759
Peugeot, Citroën	108, C1	2014	Kolin (Rép. tchèque)	179 707 / 954 916
Peugeot	208	2012	Poissy, Trnava (Slovaquie), Porto Real (Br)	1 534 280
Citroën, DS	C3, DS3	2008/2016/2009	Poissy, Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	4 368 514 / 428 914
Citroën	C3-XR	2014	Chine	141 767
Peugeot, Citroën	301 / C-Elysée	2012	Vigo (E), Chine	396 076 / 434 566
Peugeot	308	2007	Sochaux, Chine, Argentine	2 537 707
Peugeot	2008	2013	Mulhouse, Porto Real (Br), Chine	768 423
Peugeot	3008	2009/2016	Sochaux, Chine	1 007 367
Peugeot	5008	2009	Sochaux	355 407
Citroën, DS	C4, DS4	2010/2011	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	4 175 276 / 156 553
Citroën	C4 Cactus	2014	Madrid	214 779
Peugeot, Citroën	4008 / C4 Air Cross	2012	Chine / Japon (Mitsubishi)	45 536 / 70 118
Citroën, DS	C5, DS5	2008/2011	Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine	1 360 195 / 122 737
DS	DS6	2014	Chine	32 415
Peugeot	405	1987	Iran	4 768 829
Peugeot	408	2010	Russie, Chine, Argentine	585 122
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	533 230
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	234 425 / 245 427
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	2008	Vigo (E), Mangualde (P), Argentine	2 680 943 / 3 169 452
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2016	Hordain	632 804 / 582 442
Peugeot, Citroën	Traveller, Spacetourer	2016	Hordain	4 516 / 5166
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	2006	Val di Sangro (I)	1 066 609 / 925 394
GROUPE RENAULT				
Renault	Twingo	2014	Novo Mesto (SI)	225 410
Renault	Pulse	2011	Inde	16 893
Renault	Clio	1998/2012	Flins, Turquie, Novo Mesto (SI), Dieppe, Argentine, Colombie	5 849 059 / 1 655 869
Renault	ZOE	2012	Flins	67 744
Renault	Captur	2013	Valladolid	767 395
Renault	Logan	2005/2013	Russie, Brésil, Colombie, Maroc, Algérie, Iran	1 547 479 / 456 676
Renault	Kadjar	2015	Espagne, Chine	223 116
Renault	Koleos	2008/2016	Corée du Sud	336 057
Renault	Sandero	2007 / 2012	Brésil, Colombie, Maroc, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	1 034 542 / 406 703
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil, Colombie, Inde	1 027 875
Renault	Fluence	2009	Turquie, Argentine, Russie	580 298
Renault	Mégane	"2008/2009/2015/2016"	Douai, Palencia (E), Turquie	2 506 065 / 125 910 / 206 972 / 15 731
Renault	Scala	2012	Inde	13 876
Renault	Espace	2014	Sandouville	60 121
Renault	Talisman	2015	Douai	47 355
Renault	Kangoo / Kangoo ZE	1997/2007/2011	Maubeuge, Argentine	2 719 613 / 1 140 600 / 26 770
Renault	Master	2010	Batilly, Brésil	647 214
Renault	Trafic	2014	Sandouville	223 229
Dacia	Logan	2012	Pitesti (Roumanie)	343 984
Dacia	Sandero	2012	Pitesti (Roumanie)	727 264
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	963 791
Dacia/Renault	Lodgy	2012	Tanger (Maroc)	168 898
Dacia/Renault	Dokker	2012	Tanger (Maroc)	261 144
RSM	SM3 / Fluence	2009/2013	Busan (Corée du Sud)	215 079
RSM	SM 5 / Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	239 712
RSM	QM/QM6 / Koleos I et II	2007/2016	Busan (Corée du Sud)	63 395 / 15 041
RSM	SM7 / Talisman	2011	Busan (Corée du Sud)	37 764
RSM	Rogue	2014	Busan (Corée du Sud)	281 072

Sources : CCFA, groupe PSA, groupe Renault

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

En 2016, les ventes hors de France ont progressé plus vivement (+13 %) que les débouchés nationaux des constructeurs (+4 %).

La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 20 % : 18 % pour les voitures particulières, 32 % pour les véhicules utilitaires légers et 39 % pour les véhicules industriels. Ces ratios sont en baisse pour les véhicules légers en raison des hausses des livraisons vers le reste de l'Europe et l'Amérique du Sud.

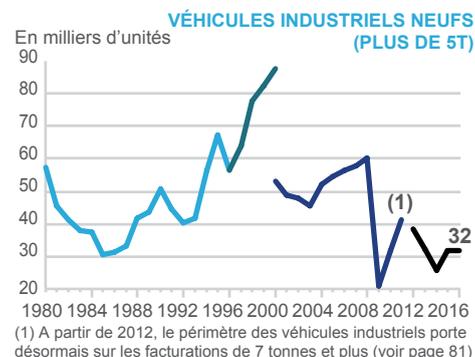
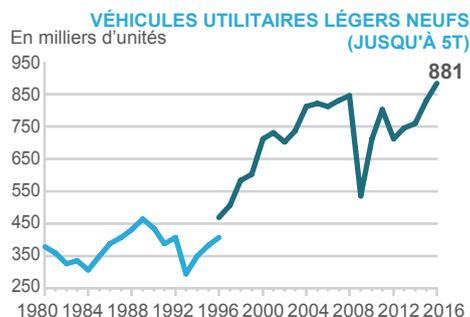
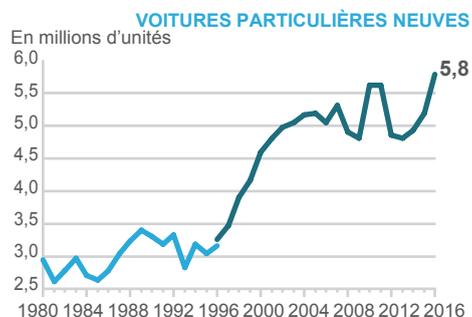
Les marchés étrangers ont représenté 80 % des débouchés des constructeurs français, contre

deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

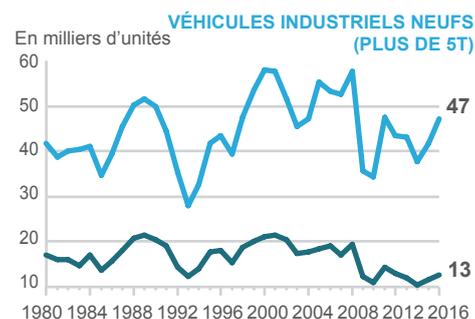
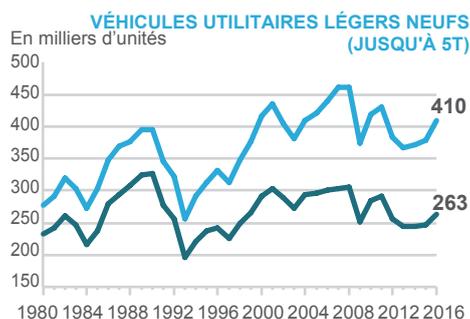
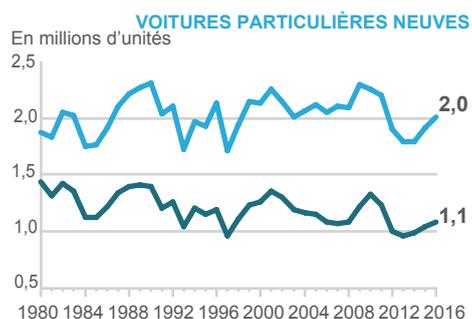
Les livraisons hors Union européenne s'établissent en 2016 à environ 52 % des débouchés totaux des constructeurs français soit un niveau inférieur à celui des années 2010 à 2013. La poursuite du redressement partiel des marchés d'Europe du Sud et la baisse d'une partie de ceux des pays émergents ont impliqué une quasi-stabilité de ce ratio par rapport à 2015. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.



► PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

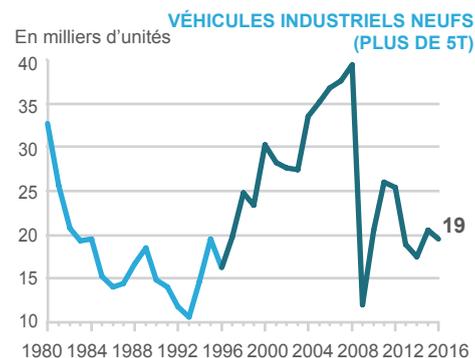
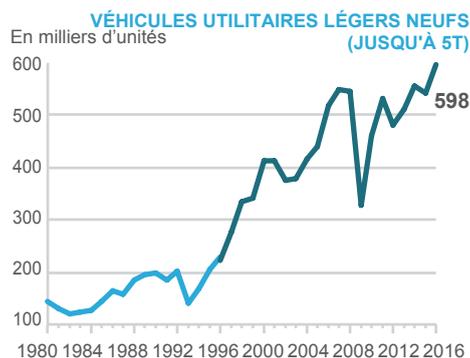
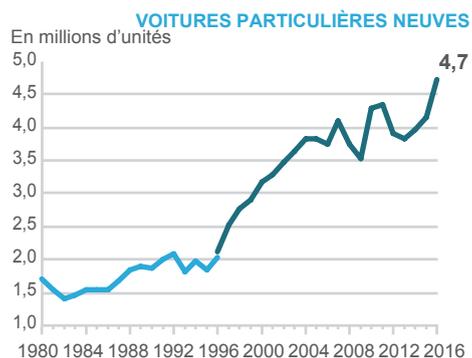


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE



— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE



Les constructeurs français ont développé leurs activités dans le monde entier suite à l'ouverture et au développement des marchés des pays émergents. En 1980, le marché français des voitures particulières neuves représentait 1,9 millions d'unités contre 2,9 millions d'unités produites dans le monde par les groupes PSA et Renault. Ces données s'élevaient respectivement à 2,3 et 3,3 millions de voitures en 1990. En 2016,

les immatriculations en France s'établissent à 2 millions d'unités tandis que la production de ces mêmes constructeurs atteignait 5,8 millions d'unités.

De 2009 à 2015, 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 2016, elles ont

progressé (+14 % à 4,7 millions d'unités) à l'image de celles des véhicules utilitaires légers (+10 % à 598 000 unités). En revanche, celles des véhicules industriels ont baissé (-5 %).

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

2,6%

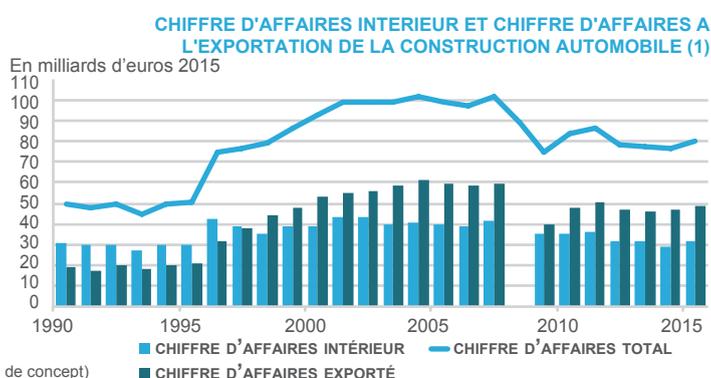
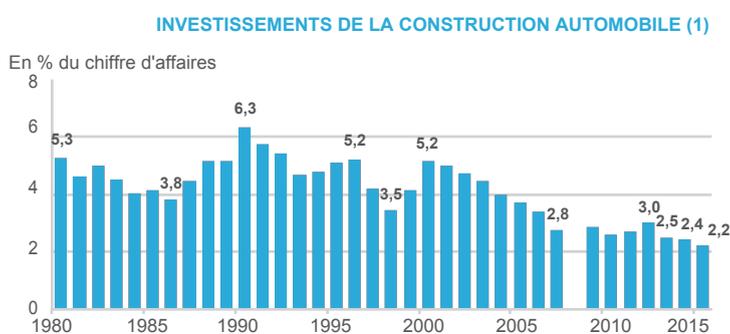
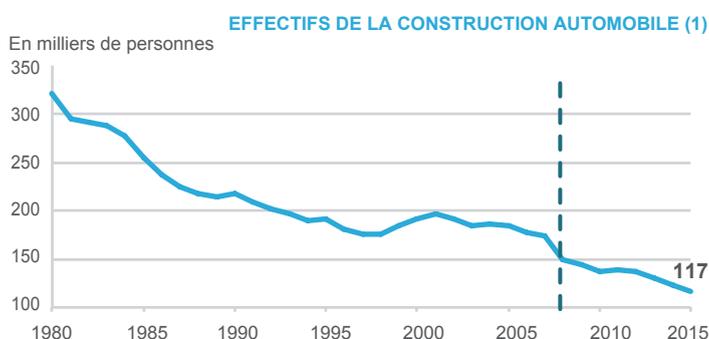
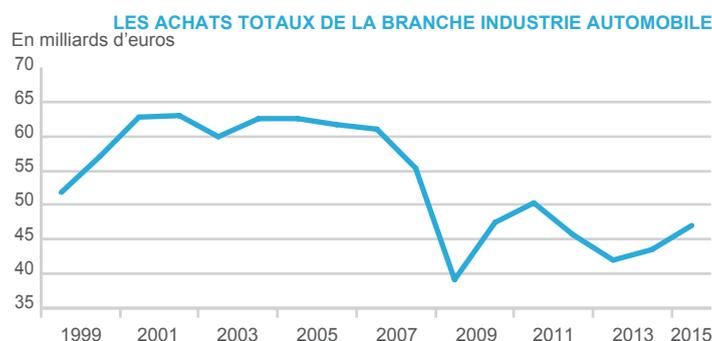
Moyenne de la part du chiffre d'affaires consacrée à l'investissement dans la construction automobile

À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année, depuis la crise de 2009, 2,6 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires), l'industrie automobile a représenté 4 % des investissements corporels en 2014, (7 % en 2009).

Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière, nouvelles mobilités, etc.) et du développement

de l'économie numérique, 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.

La valeur ajoutée par employé (en euros 2015) s'est élevée à 90 euros en 2015, soit un niveau proche de la moyenne du début années 2000, grâce au rebond du marché européen qui accroît les débouchés et aux efforts internes des constructeurs.



(1) Estimations du CCFA pour 2013 : lire aussi les pages 84 et 85 (notamment pour des changements de concept)
Source : INSEE, Comptes nationaux base 2010 (lire aussi la page 62)

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 84 et 85).

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 2004, 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 des marchés automobiles d'Europe occidentale. Depuis 2012, elle progresse de manière

régulière, en 2015 la hausse s'élevait à 61 % par rapport à 3 ans plus tôt. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré 2,6 % en moyenne 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 33 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

4,1

Unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale générées par une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile

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 n° 291 - janvier 2008
Val d'Oise et Yvelines	75 000	75 000	entre 50 000 et 100 000	2006-2007	RAVY (Réseau automobile Val-d'Oise Yvelines) Dossier de presse - Edition 2008

► 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.

L'étude en 2012 de l'Insee Haute-Normandie montre que la filière automobile employait en 2010 dans la région 27 000 personnes dont 8 000 dans la construction et 19 000 dans le reste de la filière, dont 48 % chez les équipementiers, 30 % dans la fabrication de biens intermédiaires et 9 % dans

la conception et analyse. Les travaux de l'Insee Nord-Pas-de-Calais de février 2014 indiquent que l'automobile comprenait, en 2011, plus de 36 000 salariés, dont 19 000 dans la construction automobile. En outre, dans cette région, plus de 40 % des effectifs du secteur de la plasturgie et près du quart de ceux de la métallurgie sont dédiés à la filière automobile. L'étude de 2009, portant sur le sud de l'Alsace et le nord de la Franche-Comté, soulignait qu'en 2008, 45 000 personnes au total (conjoints, enfants) dépendaient de l'activité des 13 000 personnes 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. Les sites de la filière emploient également des intérimaires. Selon la DARES, l'industrie automobile a employé en 2015 24 200 intérimaires (en équivalent temps plein), dont 3 800 en Ile de France, 3 100 dans le Nord-Pas-de-Calais et 2 300 en Franche-Comté.

Les sites de recherche et développement de l'ensemble de l'industrie automobile se situent en Ile de France (exemples PSA à Vélizy et Renault à Guyancourt), mais aussi dans les autres régions. L'INSEE Nord-Pas-de-Calais-Picardie estimait que 12 % (13 % de moyenne en France, voir page 34) des DIRDE (Dépenses Intérieures de Recherche et Développement) de la région étaient

effectuées par l'industrie automobile en 2013 (« Des dépenses de recherche en progression », mai 2016). L'INSEE Bourgogne-Franche-Comté dans son portrait de la région (étude d'avril 2016) observait que l'industrie automobile représentait 70 % des dépenses de recherche et développement chez les entreprises de taille intermédiaire et les grandes entreprises installées localement.

Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), relais régionaux de la PFA, Filière Automobile 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 étaient au nombre de 11 fin 2016. 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.

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). Ce dernier ratio a un impact sur la capacité des entreprises à investir en matière de production (modernisation des sites), de développement de produits pour faire face à la concurrence, de recherche et développement notamment pour respecter les normes environnementales, dans le numérique dans le cadre de la voiture autonome et connectée, etc.

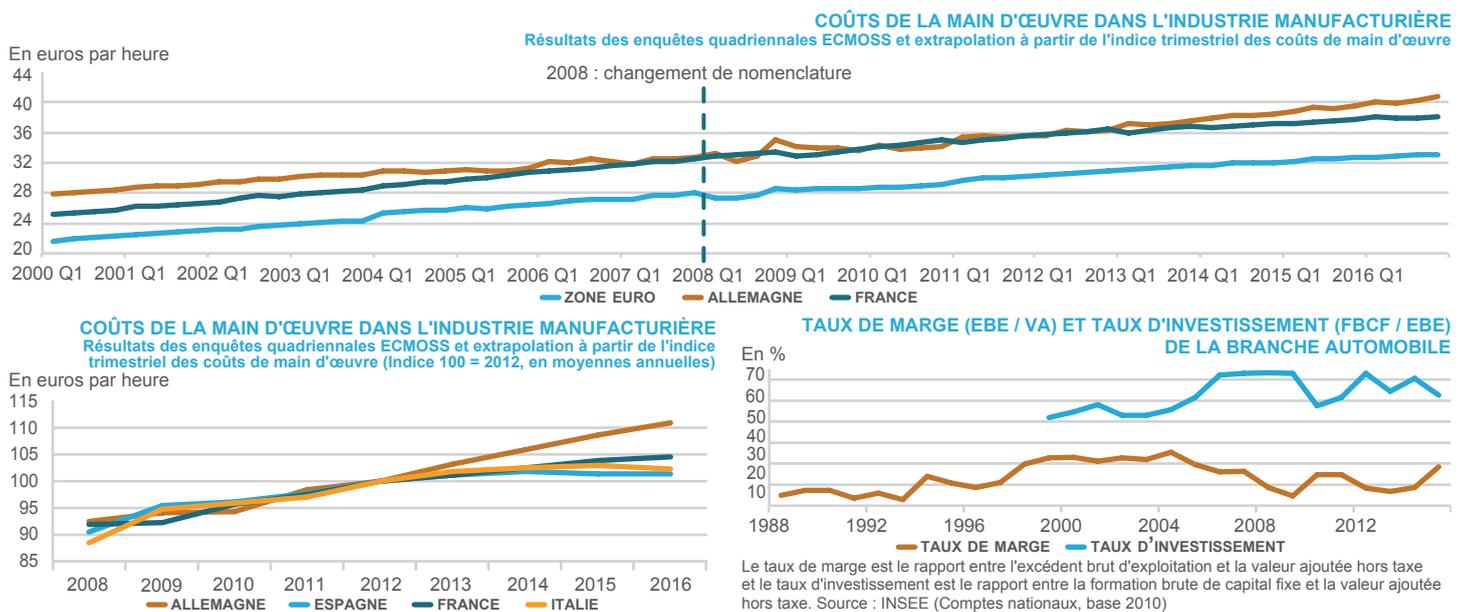
En 2012, afin de favoriser la compétitivité des entreprises, le gouvernement avait instauré le

Crédit d'Impôt Compétitivité et Emploi (CICE), basé sur l'assiette de la masse salariale, hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC. Le taux de réduction d'impôt est passé de 4 % de la masse salariale brute en 2013 à 7 % en 2017. Selon le rapport 2016 du Comité de suivi du CICE, la masse salariale éligible au CICE s'établissait, en 2015, à 47 % pour les matériels de transports (dont l'industrie automobile) contre 63 % pour l'ensemble de l'économie. Les taux les plus élevés, supérieurs à 75 %, concernaient des secteurs non industriels.

Les constructeurs ont actionné tous les leviers internes 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 dans l'industrie manufacturière est inférieure de six points à celle de l'Allemagne alors qu'elle fut supérieure de 15 points entre 2000 et 2010.

Selon, notamment, deux publications du Conseil d'Analyse Économique (note n° 25 d'octobre 2015 et « Idées pour... » n° 06 de février 2017), les coûts de production pourraient être également diminués en allégeant la fiscalité sur la production.



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.

Les constructeurs généralistes européens ont commencé à se redresser à partir de 2014, suite au rebond de 3,4 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. En 2016, elle s'élevait en moyenne plus de 6 % pour les groupes français, elle était à des niveaux élevés. Ces derniers se rapprochent des constructeurs allemands par le haut grâce aux marges des marques dites « premium ». Ce rétablissement est nécessaire pour pouvoir investir de manière conséquente face

aux nombreux enjeux. 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. Or, selon le Comité de suivi du CICE, les secteurs faiblement exposés à la concurrence internationale bénéficient plus de ce crédit d'impôt.

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 (62 % des débouchés extérieurs totaux en 2016 contre 47 % en 2002). En 2016, l'euro est toutefois à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 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.

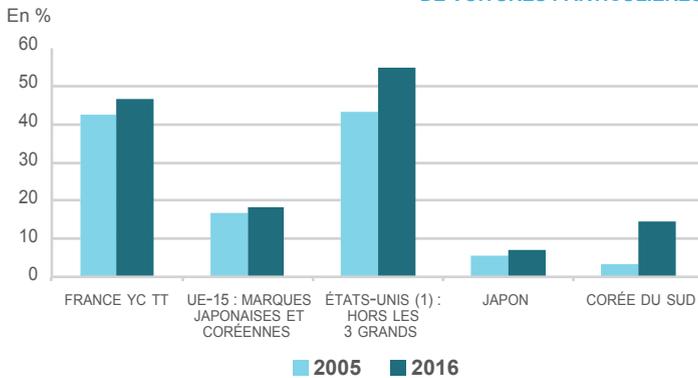
DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

62%

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 augmentations importantes de 2001 à 2012. La répercussion de ces dernières dans les prix de ventes finaux s'était avérée difficile dans un contexte de concurrence intense et d'arbitrages en matière de consommation au sein des ménages. En 2014-2015, les cours étaient à des niveaux bas avant de remonter significativement en 2016 sans toutefois atteindre les sommets observés après la crise.

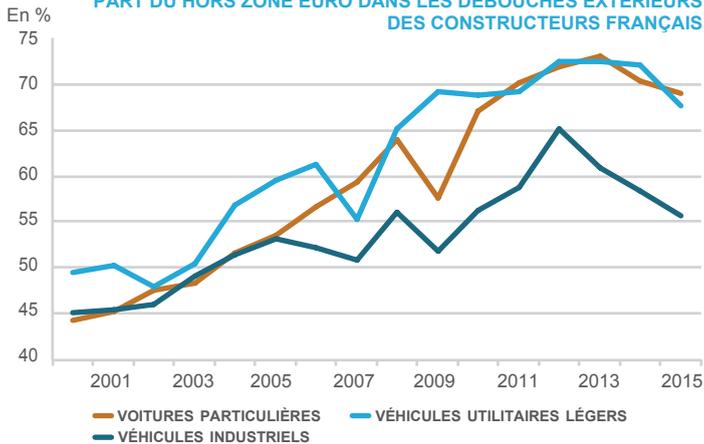
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

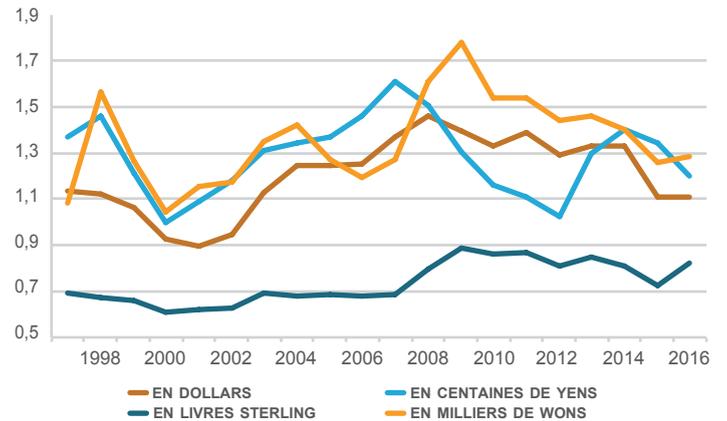


PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



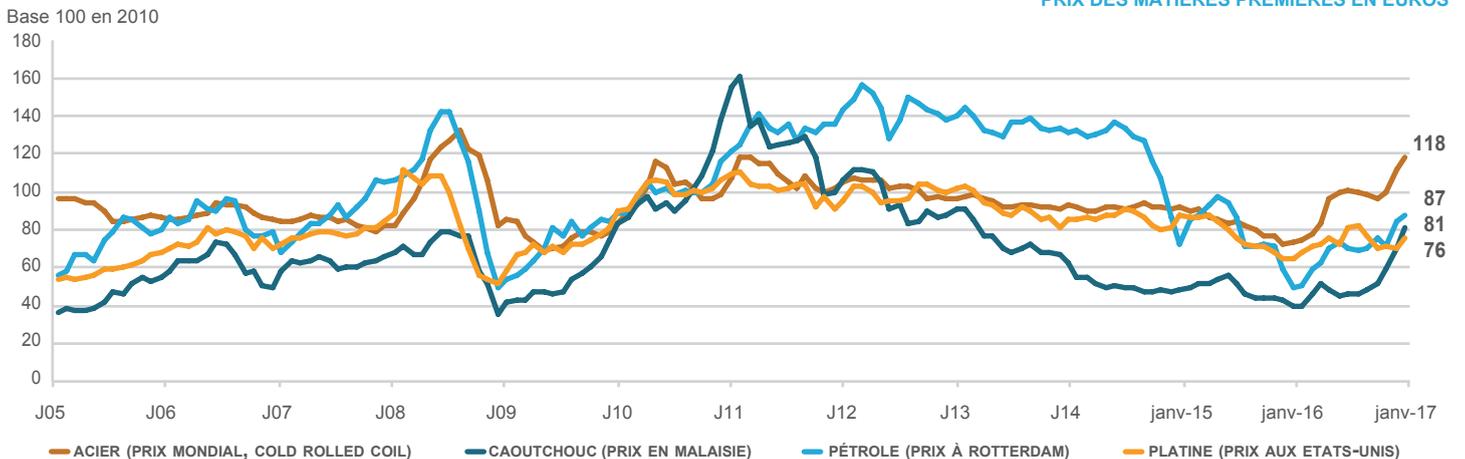
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



Source : BCE

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE



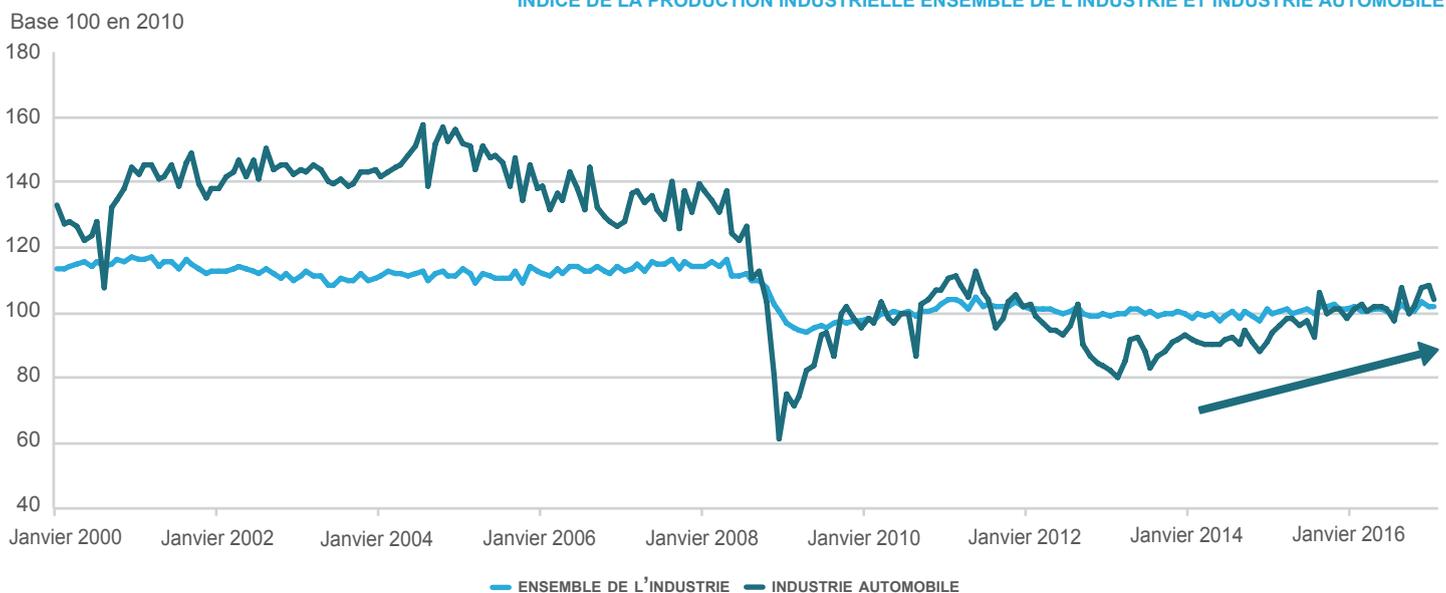
**Année de création de la PFA,
Filière Automobile et Mobilités**

Suite aux amples 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 61 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 113, soit le point haut du printemps 2011. La deuxième phase a ensuite débuté et l'indice a baissé jusqu'à 80 début 2013, avant d'évoluer dans un nouvel équilibre dont la fourchette est comprise entre 80 et 108 (contre une moyenne de plus de 130 avant la crise). Entre 2013 et 2017, l'indice a progressé de 17 %.

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 (CNI), le Comité stratégique de filière (CSF) Automobile a été mis en place. Le CSF Automobile réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés.

INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE ET INDUSTRIE AUTOMOBILE



Sources : données CVS-CJO par l'INSEE

La crise financière et économique a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile, de l'amont en partant des fournisseurs à l'aval jusqu'à la vente/entretien de véhicules, en passant par le transport de marchandises, les fabricants de biens d'équipements ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement. 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 : 2L100 (voiture consommant 2L aux 100 km), Véhicule Autonome, VALdriv PLM (structurer et fédérer la transformation numérique de la filière), FORCE (Fibre Optimisée et Réaliste 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. Les travaux ayant pour objectif de minimiser l'impact environnemental et prenant en compte l'ensemble du cycle de vie du véhicule poursuivront leur développement en 2017. Par ailleurs, la PFA travaille en partenariat avec les pôles de compétitivité. Elle est également partie prenante du CSF Automobile.

La PFA a pour objectif de construire une vision claire des grands enjeux de la filière. Ses 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 CSF Automobile a été créé en 2010 au sein de l'actuel CNI, suite aux Etats Généraux de l'Industrie 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.). Le secteur du véhicule industriel, incluant les carrossiers, y participe via le Comité d'Orientation de la Filière Industrielle du Transport (COFIT). L'aval de la filière (distribution, réparations) est également présent, 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 2016, diverses actions du CSF ont été réalisées (charte commune RSE) ou étaient en phase avancée (programme Attractivité, compétences et emplois – ACE).

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

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, ...), amortis sur de longues périodes. De plus, lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des travaux sur plusieurs années dans les centres de recherche, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement notamment dans le cadre de la transition énergétique. Les constructeurs doivent également répondre aux nouveaux enjeux liés au numérique (voiture autonome et connectée). 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 et devenu en 2015 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 détenu à parité par les Groupe PSA, Renault 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 équipementiers. Le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2), avait, lui, apporté 23 millions d'euros dans 11 entreprises. En 2016, l'ensemble des fonds du FAA a investi 37 millions d'euros dans 3 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 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 ; 750 millions d'euros ont été engagés fin 2016.

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'éco-mobilité. Il a trois axes de recherche : le véhicule électrifié, la délégation de conduite et la connectivité, la mobilité et l'énergie partagées. Il regroupe plus de 40 membres : des grands groupes industriels dont PSA et Renault, des PME, des centres et laboratoires de recherche, des écoles et centres de formations et des collectivités locales. Le budget prévu sur 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. L'Institut s'est développé en 2016 en intégrant dans son périmètre l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), spécialisé dans la recherche et l'action sur les mobilités urbaines.

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. Il se focalise sur les secteurs du matériel de transport, dont l'automobile, et aussi l'énergie. Le budget porte sur plus de 110 millions d'euros répartis sur 73 projets. Ses travaux en lien avec la filière automobile portent sur le développement des procédés de fabrication de pièces multi-matériaux (composites-métalliques).

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 les programmes de soutien de la recherche et développement (plan "horizon 2020" pour l'actuel) de l'Union européenne permettent également d'assurer une stimulation efficace du financement de la R&D. 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 DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE



Part de l'industrie automobile dans le budget total de recherche et développement des entreprises en 2014

En 2014, l'industrie automobile était 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 5,8 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 intérieures de recherche et développement 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.

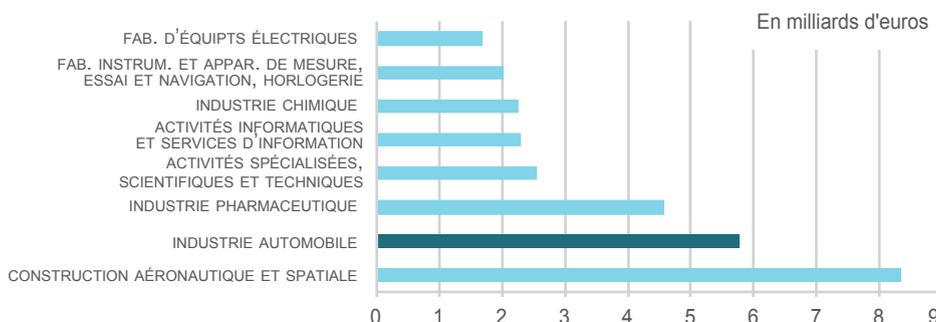
Les constructeurs doivent investir actuellement non seulement afin de satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires, mais aussi pour faire face au développement croissant du numérique.

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 la construction aéronautique et spatiale puis l'industrie pharmaceutique. Elle est également le premier déposant de brevets.

► RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2014

	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	3 503	4 837	8 341	19,2%	797	33,6%
Industrie automobile	4 390	1 391	5 781	13,3%	38	1,6%
Industrie pharmaceutique	3 027	1 559	4 586	10,6%	49	2,1%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	2 067	487	2 554	5,9%	239	10,1%
Activités informatiques et services d'information	2 103	199	2 302	5,3%	117	5,0%
Industrie chimique	1 788	470	2 257	5,2%	145	6,1%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 627	389	2 016	4,6%	314	13,2%
Fab. d'équipements électriques	1 027	659	1 686	3,9%	26	1,1%
Composants, cartes électronique, ordinateurs, équipements périphériques	1 405	211	1 616	3,7%	139	5,9%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 086	212	1 297	3,0%	54	2,3%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 081	202	1 282	3,0%	43	1,8%
Fab. pdts métalliques, sf machines & équipements	732	395	1 128	2,6%	s	s
Autres branches	7 296	1 234	8 530	19,7%	409	17,3%
TOTAL	31 133	12 246	43 378	100,0%	2 371	100,0%

BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2014 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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



(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 réalisées à l'étranger. Les DERDE ont une volatilité nettement plus forte que celle des DIRDE. Ces dernières ont légèrement fléchi pendant la crise mais étaient proches en 2014 de leur niveau record.

En 2014, 23 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

30 000 personnes en équivalent temps plein (dont

17 000 chercheurs) faisaient partie en 2014 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont diminué de 8 % par rapport à 2003 (hausse de 26 % pour les chercheurs).

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2015 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevets ; il convient de souligner que quatre grands fournisseurs automobiles étaient également classés dans les vingt premiers.

LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises (grands groupes et PME/ETI), 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 automobiles développent donc leurs axes de travail autour de l'innovation, des compétences, du travail en réseau et de la mise sur le marché des nouvelles solutions.

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 2013

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR
A vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	265	173	139	98
Dont PME (moins de 250 salariés)	187	98	70	59
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de salariés) (1)	77 091	59 810	32 178	27 105
Intentions de financements de projets collaboratifs de R&D des principaux organismes publics financeurs (2) (en milliers €)	26 885	13 416	15 087	14 293
Nombre de projets liés aux principaux organismes publics financeurs	20	6	7	15

(1) Les informations relatives aux effectifs salariés sont calculés à partir des données 2012.

(2) Principaux organismes publics financeurs : Fonds unique interministériel (FUI), Collectivités locales (cofinancements FUI uniquement), Bpifrance Financement, Projets de recherche et développement structurants pour la compétitivité (PSPC), Agence Nationale de la Recherche
Sources : enquête DGCI, INSEE, DIACT, pôles de compétitivité

En 2016, 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/ETI 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 et Normandie. Mov'eo est dédié à la mobilité du futur. Les axes de recherche et développement sont : sécurité des usagers de la route, solutions de mobilité intelligente, véhicules innovants et stockage d'énergie, matériaux et systèmes, chaînes de traction et gestion de l'énergie. Le pôle est également engagé dans une des neuf solutions de la 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 encore accru en 2016 sa coopération avec la PFA, Filière Automobile et Mobilités sur le thème des métiers et des compétences.

Le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedefutur.com) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et

la Franche-Comté, en interaction avec l'Allemagne et la Suisse. Sa mission s'articule autour de trois axes : l'innovation, 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) et l'accompagnement de la croissance des entreprises. Le pôle, en matière d'innovation, est axé sur les composants automobile, les véhicules électriques, les véhicules hydrogène, le recyclage et les services de mobilité. Un des programmes de 2016 en matière de performance industrielle portait sur l'usine du futur.

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 : motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système intelligent de transport, modélisation et gestion des mobilités. Par ailleurs, il participe au programme Nouvelle France Industrielle depuis 2014. Le pôle est également associé à Rhône-Alpes Automotive Cluster, l'ARIA de l'ex région Rhône-Alpes, dont un des axes de développement est la performance industrielle. En 2016, il a par ailleurs accueilli l'association Automac, l'ARIA auvergnate.

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 : les matériaux, l'intelligence des systèmes embarqués, les usages et l'industrialisation, les technologies de l'information et de la communication au service de la mobilité. Un nouveau plan stratégique a été mis en place pour la période 2016-2020. Le pôle a aussi accru sa taille fin 2016 suite au regroupement avec l'Institut Automobile du Mans.

Des pôles autres que spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière. Elastopole, pôle à vocation nationale, comprenant les régions Val de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et Ile-de-France, 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 de la région Hauts-de-France spécialisé dans le domaine des transports terrestres durables, opère sur la transversalité entre le ferroviaire et l'automobile.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

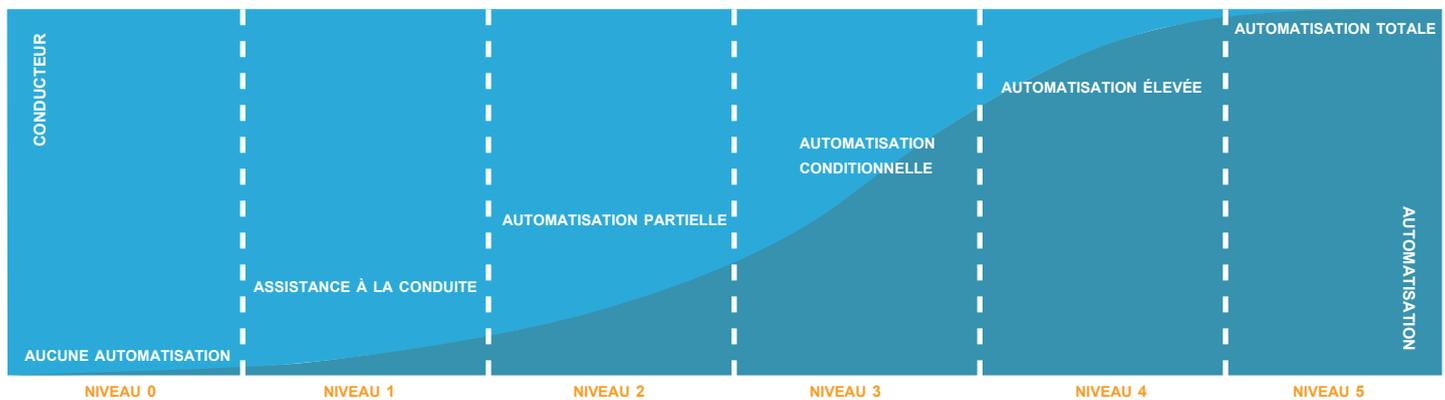


Les enjeux de développement du véhicule autonome sont multiples : améliorer la sécurité routière, fluidifier le trafic, promouvoir une conduite économe. La connectivité et l'autonomie vont également permettre de faciliter la mobilité avec le développement de nouveaux services de mobilité qui accompagneront la transition écologique.

De nombreuses problématiques restent à résoudre, tant sur le plan technique/numérique que législatif et réglementaire. Néanmoins la transition digitale est en cours dans le secteur automobile et constitue un axe majeur de son développement pour les prochaines années.

Dans l'échelle de gradation des niveaux d'automatisation, qui va de 1 à 5, des véhicules de niveau 1 et 2 sont donc déjà disponibles sur le marché. L'automatisation totale (niveau 5) fait, quant à elle, l'objet de tests expérimentaux sur des navettes en ville ou des poids lourds sur sites fermés. Des expérimentations avec des voitures sans conducteur sont également menées dans des environnements de plus en plus complexes, allant de la route dédiée à la route publique ouverte. Elles seront de plus en plus nombreuses pour valider l'ensemble des procédures.

LES 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.

Définition : On considère comme autonome un véhicule doté 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 différents degrés d'autonomie. Plusieurs niveaux d'autonomie sont retenus par l'OICA (International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers) qui vont du niveau 0, dans lequel le conducteur ne dispose d'aucune autonomie, à l'assistance à la conduite, lorsque le conducteur conserve le maniement du véhicule, tout en bénéficiant de diverses aides (limiteur et régulateur de vitesse, guidage, géolocalisation, etc...), pour finir vers une automatisation totale, lorsque le véhicule peut circuler sans intervention humaine à bord. On parle également de véhicule à délégation totale ou partielle de conduite (DPTC) lorsque toutes ou certaines tâches de conduite sont transférées du conducteur au véhicule pendant le trajet. Le véhicule connecté s'entend d'un véhicule doté de technologies lui permettant d'échanger en continu des données avec son environnement.

Fonctionnement : 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 nécessaires à la connectivité des véhicules, qui sont une première étape vers l'automatisation des véhicules. Pour atteindre une autonomie complète (niveau 5) et circuler de manière fiable et sécurisée, le véhicule est doté de capteurs et de caméras 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 communique avec son environnement par le biais de l'infrastructure routière mais aussi avec les usagers et les autres véhicules. Dans ce cadre, de nombreux partenariats s'établissent avec des acteurs variés (équipementiers, télécommunications, numérique) pour mener à bien ces développements.

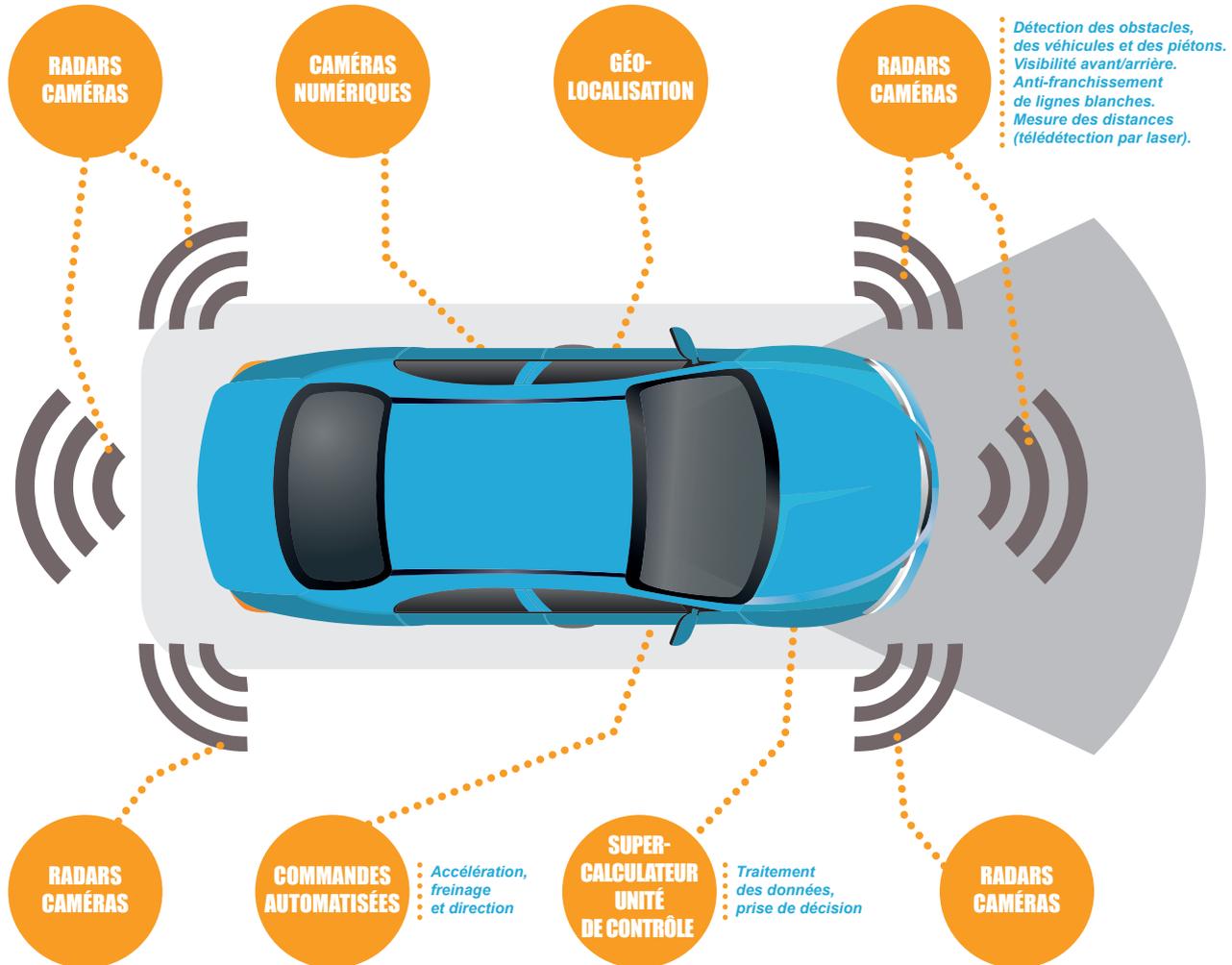
Bénéfices : connecté à l'infrastructure et aux autres véhicules, le véhicule autonome doit permettre d'optimiser les temps de parcours, la consommation de carburant, d'améliorer la

sécurité routière en anticipant les événements routiers présentant un risque et d'apporter un confort accru à son utilisateur qui pourra utiliser son temps de transport à d'autres tâches que la conduite. L'automatisation des véhicules, déjà existante avec des fonctions d'assistance à la conduite, permet également d'améliorer le confort de conduite, la sécurité routière et la maintenance des véhicules.

Utilisation : les perspectives d'utilisation du véhicule autonome sont multiples et concernent différents types de véhicules dans des situations variées : voitures, poids lourds, autobus, navettes ; conduite sur autoroute fluide ou à faible vitesse en situation de congestion, service de voiturier automatique, véhicule collectif de petite taille, véhicules de gestion des flux dans les centres ou zones logistiques, pelotons de navettes urbaines (rééquilibrage des stations d'autopartage). Dans le transport routier de marchandises de longue distance, la conduite de poids lourds en convoi pourrait faire circuler des camions sans conducteur, derrière un véhicule en tête de peloton conduit par un chauffeur guidant ainsi les véhicules du convoi.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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



Expérimentations : à ce jour, les expérimentations les plus avancées concernent les navettes (Navya, Easymile), les poids lourds dans des lieux fermés à la circulation publique (ex : exploitations minières en Suède), les matériels militaires, et des progrès rapides ont été obtenus pour la circulation à basse vitesse de navettes pour le transport en commun de voyageurs.

La voiture autonome fait l'objet de programmes très importants aux Etats-Unis, en Europe et en Asie. En France, le Gouvernement soutient le développement du véhicule connecté et autonome avec le plan de la « Nouvelle France Industrielle », qui fédère acteurs publics et privés autour de thèmes de recherche comme l'intelligence embarquée, la connectivité ou la sécurité. Les constructeurs automobiles français travaillent également ensemble au sein de l'institut VEDECOR (recherche avancée) et de l'IRT SystemX (architecture électronique et cybersécurité). Les expérimentations sur route ouverte sont les plus nombreuses aux Etats-Unis. En France, elles ont commencé en 2015 et s'intensifient. Depuis cette date, plus de 120 000 km ont été parcourus sur les autoroutes françaises et européennes avec différents prototypes de voitures autonomes (C4 Picasso, Renault Espace).

Les règles applicables et la question des données : le développement et l'utilisation des véhicules connectés et autonomes est

soumis à un ensemble de règles complexes qui évoluent progressivement. Dans ce contexte, les données générées par le véhicule automatisé, qui peut échanger des informations avec son environnement, constituent un enjeu majeur et le respect de la vie privée des personnes est une question clé.

Ainsi la notion de « Véhicule étendu » est développée par les constructeurs automobiles, responsables du véhicule tout au long de sa durée de vie, en coordination avec les équipementiers et les distributeurs, afin de mettre en place un standard reconnu au plan international pour assurer une sécurité très élevée des accès et applications liés aux véhicules connectés.

Pour répondre aux diverses contraintes légales, de nombreuses initiatives sont en cours :

- Les constructeurs automobiles, responsables du traitement des données du véhicule, sont soumis à des obligations de gestion de données ayant un impact sur la sécurité des biens et des personnes. L'accès à ces données doit donc répondre aux exigences du droit applicable en matière de protection des données personnelles (loi du 6 janvier 1978 et, à partir de fin mai 2018, règlement du 27 avril 2016)

- 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, voire désactivés par le conducteur. Il s'agit d'une première étape importante pour le déploiement des technologies de conduite automatisée.

- Enfin le cadre juridique pour l'expérimentation de véhicules à délégation de conduite sur les voies publiques est prévu par l'ordonnance du 3 août 2016, qui sera complétée par un décret et par un arrêté. Cependant, il sera nécessaire à terme d'adapter le code de la route afin de rendre possible la circulation de tels véhicules hors expérimentation.

D'autres problématiques devront également être résolues afin de permettre la circulation des véhicules autonomes (formation des conducteurs, règles de cybersécurité, équipements routiers, etc.). Enfin l'acceptabilité sociale de ces nouveaux véhicules, liée au prix, mais aussi à des facteurs psychologiques, est indispensable à leur développement mais reste aujourd'hui très difficile à anticiper.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2016 a été marquée par une faible croissance du commerce mondial (+1,3 %) 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 45 milliards d'euros, soit près de 6 milliards d'euros supplémentaires depuis 2013 pour l'activité des sites français. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire... Il représente 10 % des exportations totales. En 2015, 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 traduite par une forte hausse des exportations (+4 %) ; quant aux importations, elles ont progressé (+9 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules légers neufs en provenance d'Allemagne (8,6 milliards d'euros). Le solde de la branche automobile industrielle s'est ainsi établi à -9,7 milliards d'euros.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a, à nouveau, diminué (-30 % à 2,4 milliards d'euros), mais les exportations ont progressé de 2 % à 22 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 EXTERIEUR 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)									
2015	15,0	4,2	2,9	21,1	43,1	1,4	44,5	446,5	10,0%
2016	15,6	4,4	3,1	21,6	44,7	1,5	46,2	443,2	10,4%
Variation 2016/2015 en %	+4,1	+5,0	+9,0	+2,4	+3,7	+6,5	+3,8	-0,7	
IMPORTATIONS (CAF)									
2015	25,2	3,2	3,5	18,0	49,8	1,2	51,0	509,7	10,0%
2016	27,7	3,6	4,0	19,2	54,4	1,2	55,6	509,2	10,9%
Variation 2016/2015 en %	+9,9	+13,5	+14,5	+6,8	+9,3	-1,3	+9,1	-0,1	
SOLDES									
2015	-10,2	+1,0	-0,6	+3,1	-6,6	+0,1	-6,5	-63,2	
2016	-12,1	+0,8	-0,8	+2,4	-9,7	+0,2	-9,5	-65,9	
TAUX DE COUVERTURE (2)									
2015	60	132	83	117	87	111	87	88	
2016	56	122	79	112	82	120	83	87	

(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 2015

Rang	Entreprise (1)
3	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
16	Renault Trucks
20	Automobiles Peugeot

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

Source : Douanes



En 2016, la part des exportations de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a représenté 10 % et celle des importations s'est élevée à 11 %. 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 45 milliards mais elles sont en croissance régulière depuis 2014.

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 sont en croissance continue depuis. Elles s'élèvent désormais à 4,4 milliards d'euros. Celles des véhicules industriels ont, elles, observé deux nouvelles années de baisse en 2012 et 2013. Elles s'établissent à

3,1 milliards d'euros en 2016. Les importations des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels ont augmenté. Le solde des premiers, qui était structurellement déficitaire, est néanmoins devenu excédentaire (+0,8 milliard d'euros), le taux de couverture s'est établi à 122 en 2016 contre 58 en 2010.

Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté de 2,4 % tandis que les importations augmentaient de 6,8 %. Le solde s'est ainsi détérioré pour la troisième année consécutive (2,4 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 2016, la Belgique (2,9 milliards d'euros) est en tête, devant l'Allemagne (2,5 milliards d'euros) et l'Italie (2,2 milliards d'euros). L'Algérie est au dix-septième rang avec 144 millions d'euros.

Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne avec 957 millions d'euros devant la Belgique avec 678 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 2016, le montant de ces exportations de véhicules utilitaires légers a atteint le niveau record de 4,4 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 nouveau niveau record. Les exportations vers l'Allemagne ont progressé de 29 % depuis 2010 et elles ont plus que doublé vers l'Espagne et le Royaume-Uni.

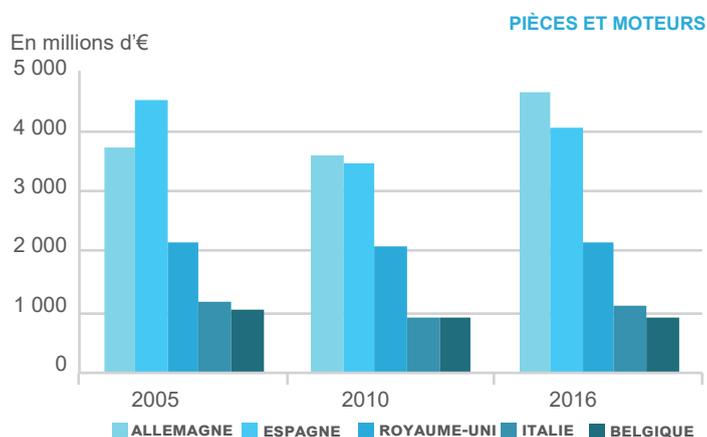
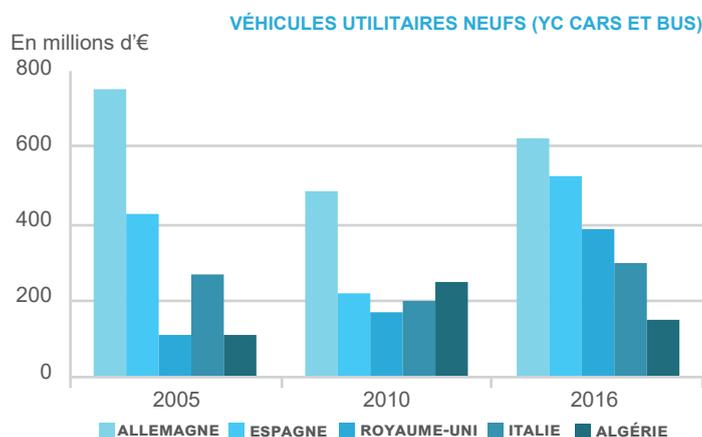
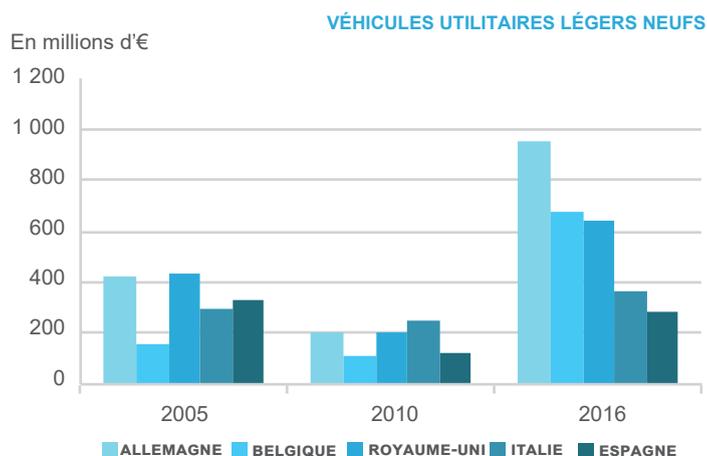
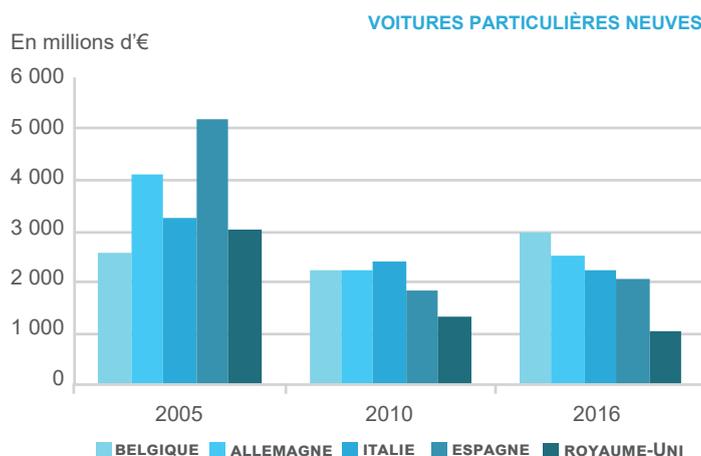
Les exportations de pièces et moteurs ont rebondi par rapport à 2010. Les cinq premières

destinations étaient européennes, avec la Belgique à la place de la Slovaquie par rapport à 2015. L'Allemagne était en tête (4,7 milliards d'euros). La Chine (477 millions d'euros) et le Brésil (349 millions d'euros) se situaient respectivement au onzième et quatorzième rang. Ce dernier pays a subi, à nouveau, une forte chute de ses ventes.

Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (8,1 milliards d'euros), du Royaume-Uni (2,2 milliards d'euros) et du Japon (1,4 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.)

Depuis 2001, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations. En 2016, leur part de marché a poursuivi son recul (-2 points) à 55 %. Cette baisse faisait suite à trois années de fort recul : -6 points en 2013, -3 points en 2014 et -7 points en 2015. Ce mouvement ample s'explique par des facteurs objectifs : fiscalité moins favorable au diesel, surenrichissement des moteurs diesel suite à l'évolution des normes, développement de l'offre des moteurs essence 3 cylindres et également par des facteurs plus subjectifs (problème Volkswagen aux Etats-Unis, décision des municipalités en France, etc.).

En Europe de l'Ouest hors France, le niveau record (52 %) de la part des voitures diesel a été atteint en 2011, cette dernière a fluctué autour de 51% pendant 4 années avant de baisser de deux points en 2016 pour s'élever à 49 %.

Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché respective de 2,9 et 1,1 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent et elles ne représentent que 2,8 et 0,6 % du marché. Les immatriculations de voitures hybrides et électriques en France, qui bénéficient d'un système de bonus, s'élevaient à 17 % du marché ouest européen alors que la part de la France dans le marché total était de 14 %.

-18 POINTS

Baisse de la part des voitures particulières neuves à motorisation diesel immatriculées en France par rapport à 2012

► LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	2000	2005	2010	2015	2016	Variation 2016/2015 en %
PRODUCTION							
En unités	804 007	1 648 448	2 328 108	2 178 408	2 066 449	1 979 607	-4,2
En % de la production totale	24,4%	35,8%	45,0%	38,8%	39,9%	34,2%	
EXPORTATIONS							
En unités	292 061	975 038	1 500 989	1 346 022	1 452 186	1 492 686	+2,8
En % des exportations totales	15,5%	33,7%	39,1%	31,3%	34,9%	32,4%	
IMMATRICULATIONS							
En unités	762 054	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 097 124	1 050 418	-4,3
En % de la production totale	33,0%	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	54,8%	
PARC							
En unités	3 775 000	9 980 000	14 348 000	18 165 000	19 900 000	19 938 000	+0,2
En % du parc total	16,0%	35,6%	47,7%	58,0%	62,2%	61,6%	

Source : CCFA.

► IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016	
	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%	21 751	1,1%
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%	58 385	2,9%

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2016 (AVEC TRANSIT TEMPORAIRE)

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

Source : CCFA.



En 2016, la France demeure à 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. Elle devance très légèrement le marché italien (1 million d'unités), qui a vivement progressé en 2016 (+20 %).

Au niveau du parc en France, 62 % des voitures en circulation au 1er janvier 2017 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio est quasi stable depuis 2013.

En Europe de l'Ouest, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves diminue (-2 points à 49 %) soit 6,9 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 21 %. Hors Europe, la part de marché des voitures diesel est de plus de 40 % en Inde, et elle a crû d'environ 20 points en Corée du Sud depuis 2011 pour s'établir à 39 % en 2016.

En 2016, 2 millions de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit un recul de 4 % par rapport à 2015 (-18 % par rapport au niveau record de 2004). La production des voitures essence a progressé d'environ 20 % alors que celle des voitures diesel a baissé de 4 %.

Les groupes français fournissent également des moteurs diesel à d'autres marques suite à des accords de coopération.

En 2016, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 58 400 unités. Celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 26 % pour atteindre 21 800 unités. L'essor de ces ventes est soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Les constructeurs français ont développé des produits (Renault Zoé, Citroën C-Zéro, Peugeot iOn). Le marché français est le deuxième marché ouest européen, derrière celui de la Norvège, des voitures à énergie électrique.

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

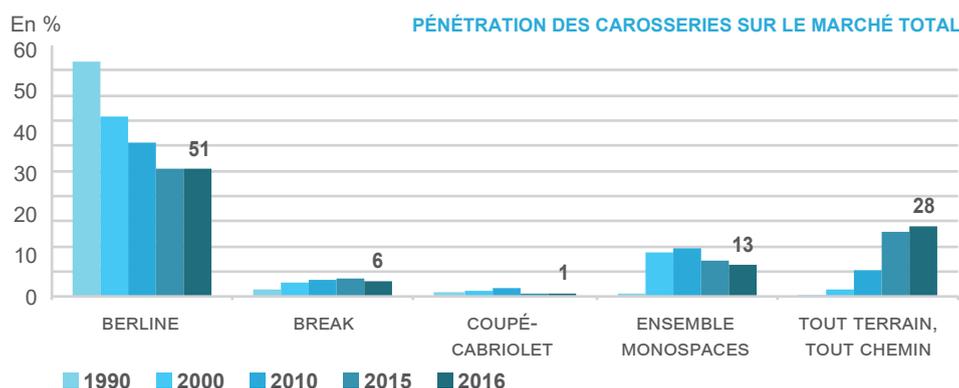
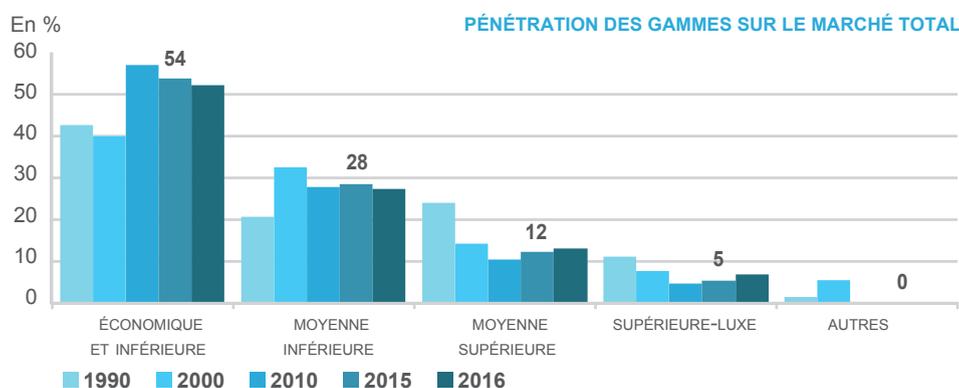
La gamme économique et inférieure, prépondérante en France, a connu une apogée en 2010 grâce au système de bonus malus et à la prime à la casse. Puis, un léger repli s'est produit. Par la suite, le renouvellement des voitures de la gamme économique (108, C1, Twingo, Zoé), le succès des ventes des modèles 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 diminue mais demeure supérieure à plus de 50 % (41 % en moyenne en Europe occidentale en 2016).

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2016

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

Les tout-terrain, tout chemin ont poursuivi leur forte croissance (+19 points depuis 2010 à 28 %). En revanche, sur la même période, les berlines (-10 points à 51 %) et les monospaces (-6 points à 13 %) ont perdu leur attrait. Quant aux breaks, leur demande est moins fluctuante et ils occupent toujours environ 6 % du marché.

La part des gammes supérieures s'est élevée à 20 % en 2016 contre 15 % en 2010. Elles ont notamment bénéficié de la demande des entreprises et les constructeurs français peuvent s'appuyer sur des modèles éprouvés (508, Espace) ou de nouveaux lançements (Talisman).



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	1990		2000		2010		2015		2016	
	unités	%								
Economique et inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 031 441	53,8	1 052 155	52,2
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	627 694	27,9	545 819	28,5	558 923	27,7
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	234 664	10,4	235 633	12,3	264 265	13,1
Supérieure-Luxe	256 381	11,1	163 293	7,7	105 313	4,7	104 333	5,4	139 834	6,9
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	1 917 226	100,0	2 015 177	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		2000		2010		2015		2016	
	unités	%								
Berline	2 155 724	93,4	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	979 415	51,1	1 029 845	51,1
Break	61 418	2,7	119 739	5,6	153 476	6,8	134 934	7,0	124 860	6,2
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	50 527	2,4	70 353	3,1	24 836	1,3	26 411	1,3
Ensemble monospaces	28 682	1,2	369 434	17,3	430 857	19,1	269 015	14,0	258 144	12,8
dont monospace compact			241 190	11,3	233 363	10,4	163 826	8,5	157 785	7,8
Tout terrain, tout chemin	17 129	0,7	57 116	2,7	205 106	9,1	494 728	25,8	560 639	27,8
Autres	9 908	0,4	9 392	0,4	14 379	0,6	14 298	0,7	15 278	0,8
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 917 226	100,0	2 015 177	100,0

Source : CCF

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

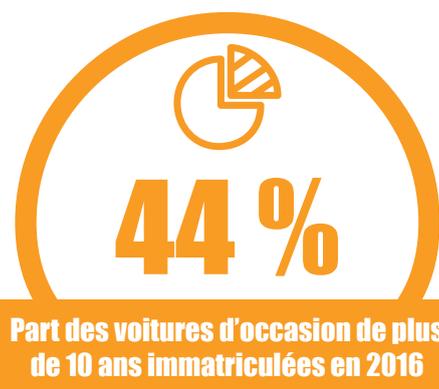
En 2016, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont atteint un nouveau record à 5,6 millions d'unités (+1,5 %). Elles dépassent les 5 millions d'unités par an depuis 2000.

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 conservaient, en 2015, 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).

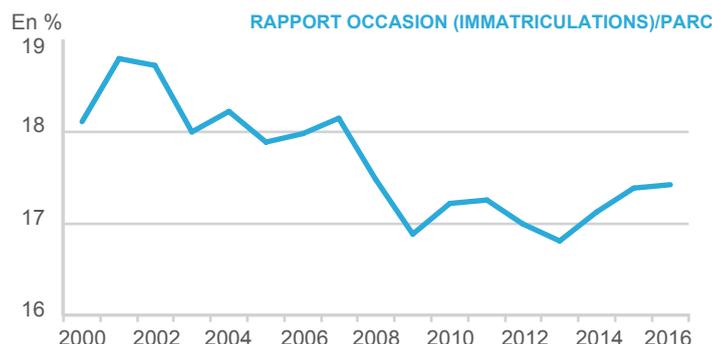
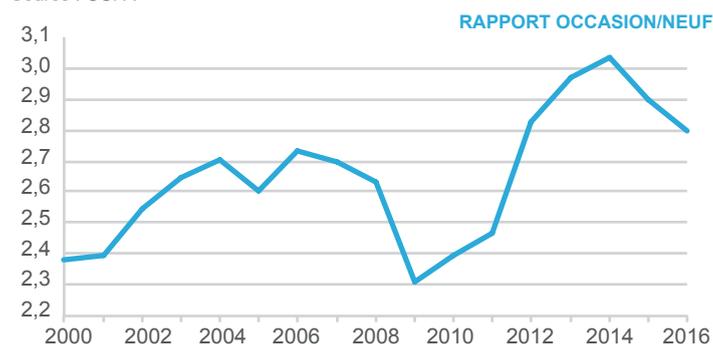
La part des voitures de plus de 10 ans s'est élevée à 44 % en 2016 contre 37 % en 2010 suite à l'accroissement de la durée de vie des voitures.



► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1990	2000	2005	2010	2015	2016
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 309	2 134	2 118	2 252	1 917	2 015
Voitures d'occasion	milliers	4 759	5 082	5 383	5 386	5 562	5 643
Rapport O/N		2,1	2,4	2,5	2,4	2,9	2,8
Voitures de moins de cinq ans	% VO	52	40	40	37	33	32
-Voitures de moins d'un an	% VO	12	12	10	8	8	8
-Voitures de moins d'un an	% VN	25	29	25	19	23	23
Voitures de cinq ans à 9 ans	% VO			25	26	24	24
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO			22	21	24	24
Voitures de 15 ans et plus	% VO			13	15	19	20
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers			2 996	3 558	3 745	3 759
	% VO			55,7	66,1	67,3	66,6
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	23 550	28 060	30 100	31 300	32 000	32 390
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	20,2%	18,1%	17,9%	17,2%	17,4%	17,4%

Source : CCFA



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 2016, la demande en voitures neuves a augmenté de 5 % pour atteindre à nouveau le seuil de 2 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion a progressé de 1,5 % à 5,6 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est donc resté quasi stable à 2,9. 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 (68 % en 2016 48 % en 1990). 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 5 points par rapport à l'avant-crise pour s'établir à 20 % en 2016.

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 472 000 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 moins de 67 % en 2016, en légère baisse par rapport à l'année précédente, et s'approche du niveau de 2010. Elle a augmenté de 11 points par rapport à 2005.

En 2015, 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, 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 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 nettement rebondi (+ 15 %) ces deux dernières années pour s'élever à 70 000 véhicules. Ils oscillaient autour de 60 000 unités en 2013 et 2014, soit un repli de 20 % par rapport à 2007.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,3 %) qu'en France métropolitaine (2,1 %), compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (16,0 % contre 16,5 % en métropole).

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

particuliers. Leur part de marché était ainsi inférieure à 50 % de 2006 à 2013, mais après un rebond de 3 points en 2014, elle se situe depuis à un peu plus de 50 %. 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, en recul en 2016, est désormais proche de celle observée en métropole.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion se sont élevées à 129 000 unités en 2016 en hausse de 34 % par rapport au creux de 2009 (96 000 unités). Le rapport occasion/neuf était inférieur à 2 pendant les années 2000 avant de croître de 2010 à 2012. Depuis, il a oscillé autour d'un palier de 2,3.



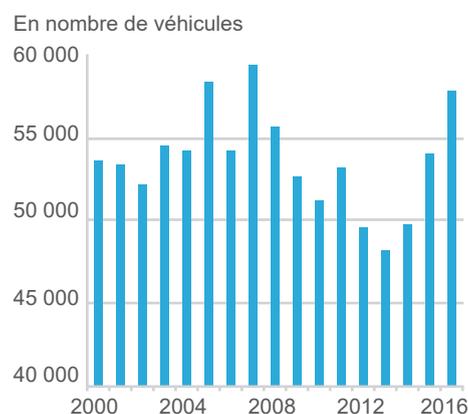
Voitures particulières neuves	2000	2005	2010	2015	2016	Variation 2016/2000	Variation 2016/2015
GUADELOUPE	13 691	14 359	13 438	13 409	14 160	3,4%	5,6%
GUYANE	4 031	4 085	4 382	4 414	4 671	15,9%	5,8%
MARTINIQUE	14 424	14 749	13 147	12 931	14 197	-1,6%	9,8%
MAYOTTE (1)				1 083	1 064		-1,8%
RÉUNION	21 463	25 142	20 295	22 288	23 701	10,4%	6,3%
TOTAL DOM	53 609	58 335	51 262	54 125	57 793	7,8%	6,8%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	98 024	104 381	125 457	129 117	ND	2,9%

Véhicules Utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)	2000	2005	2010	2015	2016	Variation 2016/2000	Variation 2016/2015
GUADELOUPE	2 685	2 772	2 394	2 214	2 283	-15,0%	3,1%
GUYANE	1 143	1 169	1 239	1 159	1 138	-0,4%	-1,8%
MARTINIQUE	2 368	2 732	2 016	2 156	2 133	-9,9%	-1,1%
MAYOTTE (1)				230	272		18,3%
RÉUNION	5 200	6 021	4 166	4 975	5 390	3,7%	8,3%
TOTAL DOM	11 396	12 694	9 815	10 734	11 216	-1,6%	4,5%

Véhicules Utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)	2000	2005	2010	2015	2016	Variation 2016/2000	Variation 2016/2015
GUADELOUPE	146	196	135	97	128	-12,3%	32,0%
GUYANE	66	99	85	50	76	15,2%	52,0%
MARTINIQUE	187	183	84	128	165	-11,8%	28,9%
MAYOTTE (1)				48	94		95,8%
RÉUNION	362	464	293	434	456	26,0%	5,1%
TOTAL DOM	761	942	597	757	919	20,8%	21,4%

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

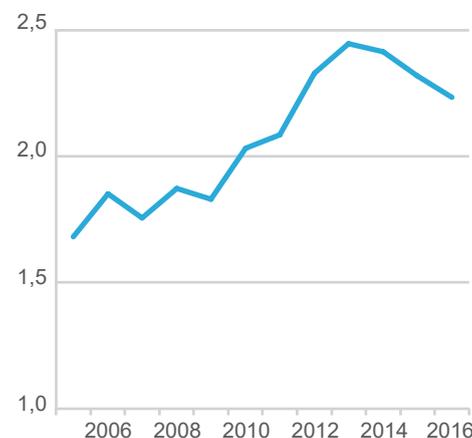
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)



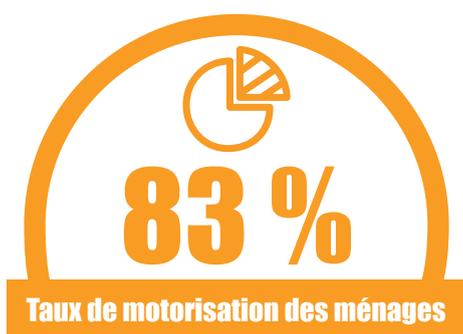
PÉNÉTRATION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER - DOM (VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES)



VOITURES PARTICULIÈRES : RAPPORT OCCASION/NEUF



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.

74 % des moins de 25 ans sont motorisés, contre 65 % en 2010 et 49 % en 2000.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015
SELON LA CATEGORIE 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 CATEGORIE 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%					
Ville de Paris	47,3%	60,8%	60,4%	61,5%	63,6%	59,7%
SELON LA CATEGORIE 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'AGE DU CHEF DE MENAGE						
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%

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

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 parisienne (60 %), et lilloise (76 %).

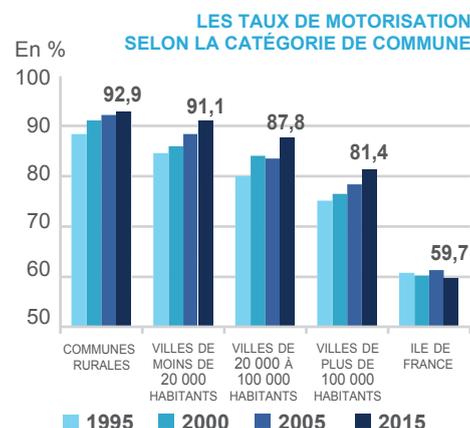
• Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très

multimotorisées. Leur taux de motorisation s'élève en moyenne à plus de 90 %.

• 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.

En 2015, le taux de détention du permis de conduire chez les 18-21 ans est de 66 % et de 83 % chez les 22-25 ans.



LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi régulièrement ces dernières années : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 72 % en 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 durant les périodes où les niveaux de marché sont élevés, comme au début des années 2000, ou

pendant la mise en place de la prime à la casse.

Les ménages conservent leur véhicules de plus en plus longtemps ; la durée de détention d'une voiture du parc s'élève à 5,5 années 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 kilomètres, soit 13 000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 37 000 kilomètres 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 utilisée, 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	année	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9
Durée de détention moyenne	année		3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE								
Groupe Renault	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	27,7
Groupe PSA	%	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
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%		16,2	38,4	49,1			
Super plombé - ARS	%		65,6	28,8	11,9	51,1	40,1	38,8
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 CCEA 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 années pour l'essence et à 8 années pour le diesel.

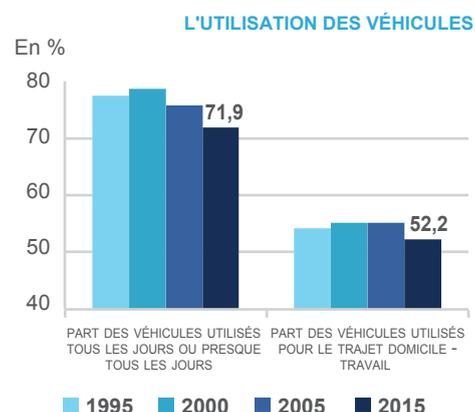
La part des foyers multi motorisés équipés exclusivement de voitures âgées de 5 ans et plus s'est établie à 49 % en 2015, contre 43 % en 2010.

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

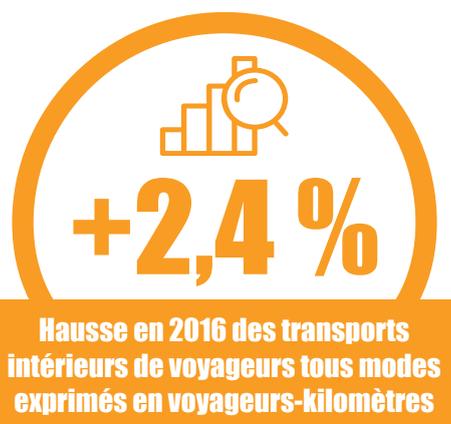
gammes supérieures : elles ont représenté en 2015 respectivement 49 % et 29 % du parc, contre 8 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure.

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 représente 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.

Concernant la fréquence de conduite, plus de 80 % des ruraux et habitants des petites villes utilisent leur véhicule régulièrement. Dans les grandes villes, dont l'agglomération parisienne, cette fréquence n'est que de 50 % mais celle de l'utilisation occasionnelle s'élève à 18 %.



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 et sa part reste stable en 2016 : 79 % pour la voiture particulière et 8,6 % pour les autobus, autocars et tramways.

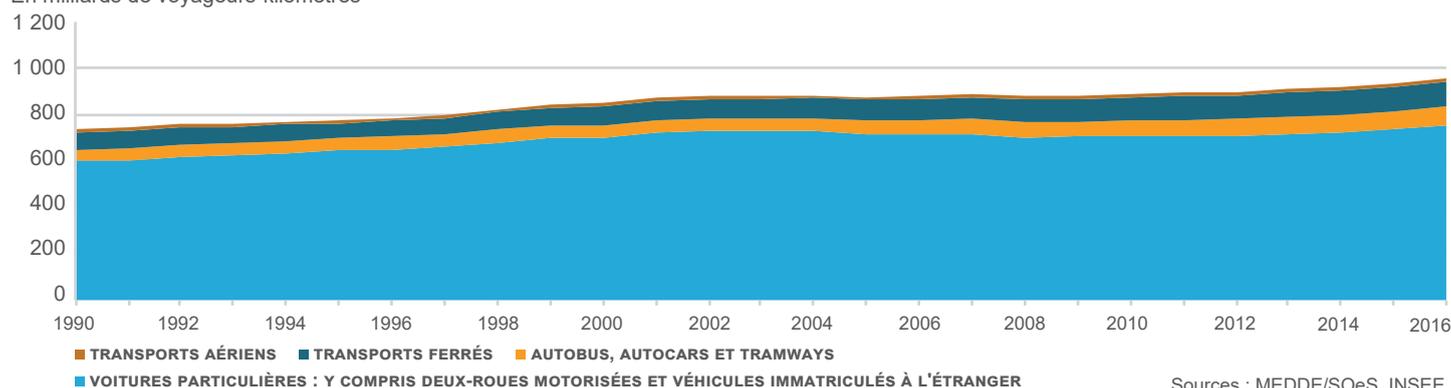
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger permettent d'assurer la mobilité porte à porte. Ils répondent aux contraintes individuelles multiples (personnes âgées, enfants, handicapés, transport d'objets lourds ou encombrants) et fournissent une réponse adaptée dans les zones d'habitation 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 2016, le transport intérieur de voyageurs a connu une croissance de 2,4 %, soit un rythme deux fois plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2011 (+1,2 %). Cette forte hausse de la mobilité est surtout liée à l'augmentation de la circulation des véhicules particuliers, qui s'est encore accélérée en 2016 (+2,7 % en voyageurs-kilomètres, après +2,2 % en 2015). Le transport collectif augmente plus modérément (+1,2 % en 2016 après une hausse de 1 % en 2015) mais de manière contrastée selon les modes. Les transports routiers et le transport aérien sont en hausse, tandis que le transport ferroviaire recule.

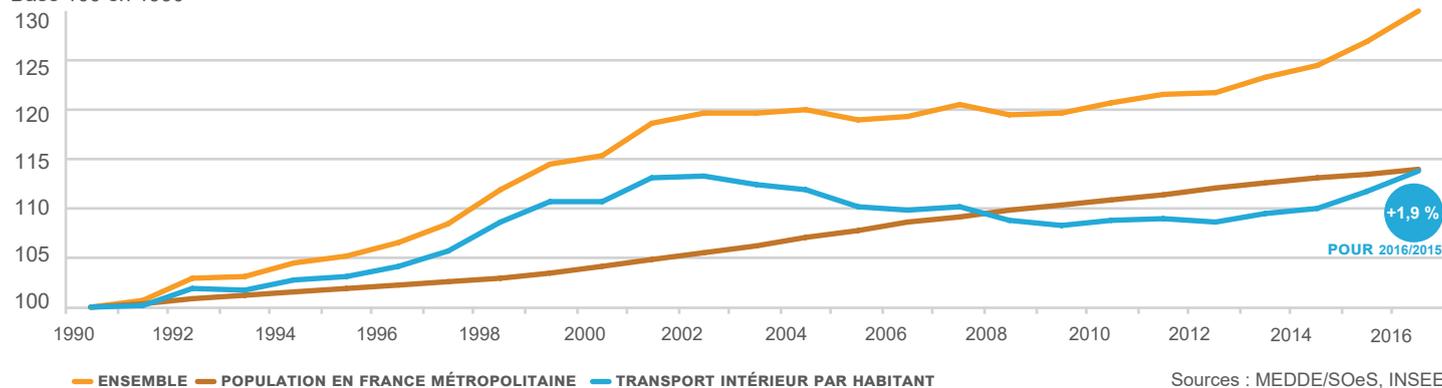
LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

En milliards de voyageurs-kilomètres



EVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Base 100 en 1990



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 que 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. Ces choix commencent aussi à être impactés par l'économie numérique qui permet le développement de nouveaux services de transport individuel.

Le transport de personnes nécessite, pour chaque mode, des investissements importants amortis généralement sur une longue période pour construire et entretenir les infrastructures.

En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes

(vélos, motos, ...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montre le champ de pertinence de chaque mode et leur complémentarité.

Le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants a progressé continûment 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 % a été observée entre 2002 et 2013. En 2016, on observe pour la troisième année consécutive une croissance du transport intérieur de voyageurs par habitant (+1,9 %), principalement liée à l'augmentation de la mobilité individuelle.

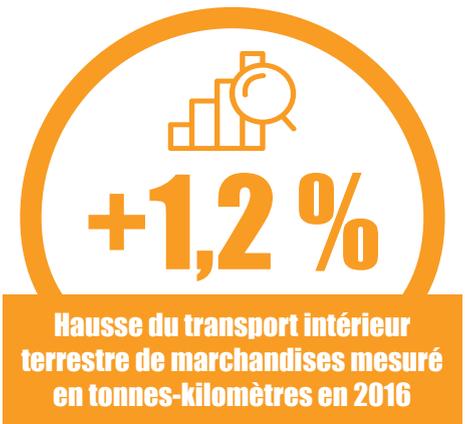
LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

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.

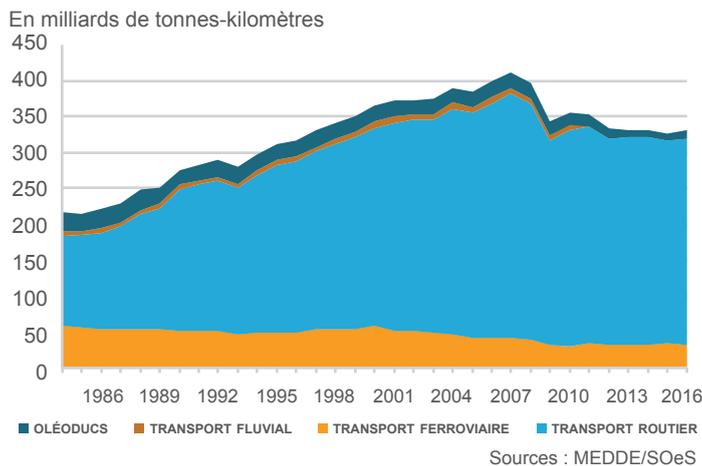
Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Sa part dans le transport de marchandises reste stable (autour de 85 % des tonnes kilomètres réalisées) et les distances inférieures à 300 kilomètres prédominent, rendant plus difficile le report modal : 53 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres en 2016.

Entre 2010 et 2015, 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. En 2016, il rebondit de 2,2 % grâce à la hausse du pavillon étranger (+3,3 %), mais aussi à la reprise du pavillon français (+1,5 %).

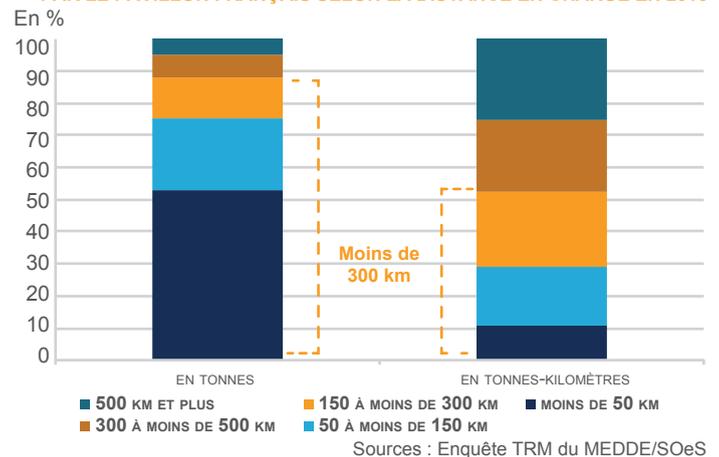
Le transport ferroviaire, après deux années de hausse, repart à la baisse en 2016 (-5,1 %). Depuis 2011, le transport ferroviaire de marchandises recule de 1 % par an en moyenne et sa part de marché n'est plus que de 9,6 %. De même, le transport fluvial baisse de 7,5 % en 2016, soit un recul de 2,6 % par an en moyenne depuis 2011.



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2016



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. Aussi, la charge sociale et fiscale pesant sur le mode routier, qu'elle soit de droit commun ou spécifique (taxe sur les carburants), ne doit pas trop différer de celle en vigueur dans les autres pays européens, afin de tenir face à la concurrence et 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, ce qui est synonyme d'investissements importants, généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne

s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes.

Le transport routier de marchandises, par son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service répond à ces nombreux critères qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, qui bien souvent ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, notamment dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transports. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transports efficaces.

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises, avec une part modale de 85 % des tonnes-kilomètres effectuées. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports montre aussi la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : 53 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 52 % des tonnes-kilomètres à moins de 300 kilomètres.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE



Recul de la part de la motorisation diesel dans le parc de voitures particulières en France en 2016

Si la circulation avait en moyenne augmenté de 2 % par an 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 %) et 2016 (+2,5 %).

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 2,8 % en 2016. La circulation des bus et cars accélère également en 2016 (+2,3 %), stimulée par l'essor du transport routier par autocars libéralisé par la loi pour la croissance et l'activité du 6 août 2015.

Dans le transport de marchandises, la circulation des poids lourds repart à la hausse en 2016 (+3,2 %) après 4 années de baisse. Ceci est le résultat d'un rebond de la circulation des poids lourds immatriculés en France (+3,1 %) et de la poursuite de la croissance de la circulation des poids lourds étrangers (+3,4 %).

Fin 2016, plus d'un tiers du parc de 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 presque 50 %. Leur présence vertueuse dans la circulation est d'autant plus importante qu'ils roulent davantage que les véhicules anciens.

► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2015	2016	Variation annuelle moyenne en %		
						05/90	16/05	16/15
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)	milliers de véh.							
Voitures		23 280	27 770	31 900	32 170	+1,7	+0,6	+0,8
essence (et autres énergies)		19 760	18 150	12 032	12 269	-1,4	-2,4	+2,0
diesel		3 520	9 621	19 868	19 900	+9,6	+3,3	+0,2
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	6 019	6 081	+1,8	+0,8	+1,0
essence (et autres énergies)		19 760	18 150	12 032	12 269	-1,4	-2,4	+2,0
diesel		3 520	9 621	19 868	19 900	+9,6	+3,3	+0,2
Poids lourds (>5t)		535	551	550	544	+0,4	-0,4	-1,1
Bus & cars		68	81	93	93	+1,5	+0,9	+0,4
KILOMETRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km							
Voitures		23 280	27 770	31 900	32 170	+1,7	+0,6	+0,8
essence		11,9	10,7	8,5	8,6	-1,3	-1,2	+2,0
diesel		21,3	18,8	15,7	16,1	-1,5	-0,4	+2,5
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	16,2	16,3	+0,5	+0,3	+0,4
essence		9,9	8,3	7,6	7,7	-1,4	-0,3	+2,0
diesel		20,2	18,0	16,7	16,7	-1,0	-0,4	+0,0
Poids lourds (>5t)		36,1	41,2	30,8	31,9	+0,8	-2,2	+3,7
Bus et cars		31,0	30,2	36,8	37,6	+0,2	+1,5	+2,3
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km							
Voitures essence		8,68	8,12	7,42	7,27	-0,7	-0,6	-2,0
Voitures gazole		6,73	6,74	6,16	6,06	-0,1	-0,8	-1,7
VUL essence		9,39	9,29	8,03	7,87	-0,6	-0,8	-2,0
VUL gazole		9,77	9,67	8,93	8,78	-0,3	-0,6	-1,7
Poids lourds gazole		36,23	36,62	33,90	33,87	-0,0	-0,6	-0,1
Bus et cars gazole		32,00	32,99	30,20	31,22	+0,1	-0,4	+3,4
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)	millions de litres							
Essence		24 110	18 729	9 773	10 416	-3,1	-3,3	+6,6
Gazole		17 977	30 779	38 622	39 274	+4,7	+0,8	+1,7
Total		42 086	49 508	48 395	49 690	+1,3	-0,2	+2,7
CIRCULATION TOTALE	milliards de véh-km	420	518	585	600	+1,9	+0,7	+2,5
Véhicules légers (hors deux-roues motorisés)		389	476	541	555	+1,8	+0,8	+2,5
PL marchandises		22,4	29,5	26,5	27,3	+2,4	-1,5	+3,2
TRAFICS ROUTIERS								
Voyageurs en véhicules particuliers (1)	milliards de voyageurs-km	598,7	697,6	736,5	756,4	+1,2	+0,5	+2,7
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	52,3	55,9	79,5	82,0	+0,5	+3,4	+3,1
Marchandises	milliards de tonnes-km	197,0	276,9	281,4	287,7	+3,2	-0,8	+2,2

(1) y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisées
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 2016, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,9 %, soit à un rythme presque comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.

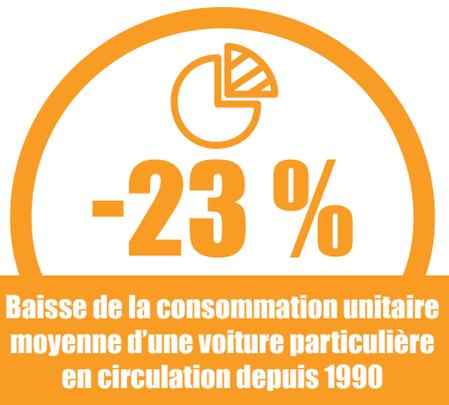
Pour la première fois depuis l'apparition de la motorisation diesel, sa part dans le parc de voitures particulières et de véhicules légers recule en 2016 (respectivement -0,4 et -0,3 points). Dans la circulation des véhicules légers immatriculés en France, la part du diesel demeure aux alentours de 79 %, contre 55 % en 2000. Concernant le parc essence, quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans plomb 95-E10, qui représente 36 % 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 7,6 % et celle des voitures essence de 6 %.

Concernant le parc poids lourds, il a progressé de 0,9 % par an entre 1990 et 2002, mais recule depuis cette date de 0,6 % par an en moyenne. La reprise des immatriculations en 2015 et 2016 a permis la diffusion dans le parc de la norme EURO VI qui représente désormais près d'un quart du parc de poids lourds.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂



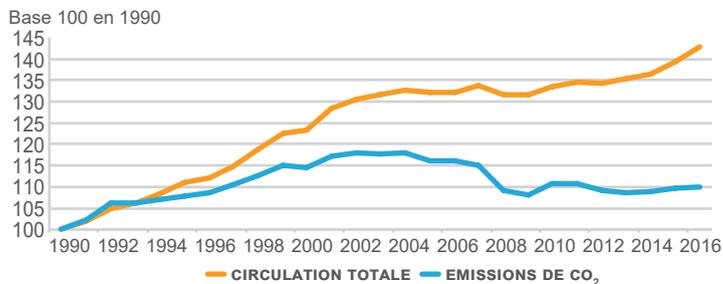
Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 43 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, n'ont quant à elles crû que de 10 %.

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 22 % entre 1990 et 2016 (diésélisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs et impact de

la diffusion dans le parc du système de bonus / malus instauré en 2008).

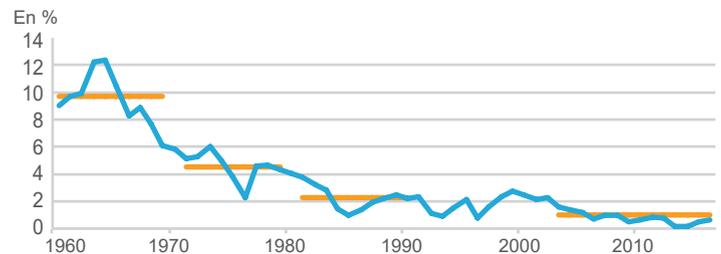
D'autre part, la quantité de CO₂ nette des énergies renouvelables nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 29 % entre 1990 et 2016, malgré l'impact de la crise économique et financière.

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



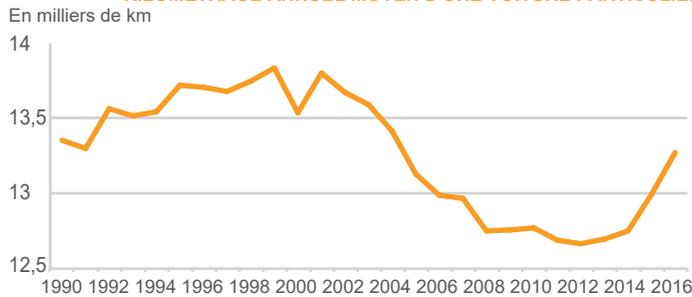
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



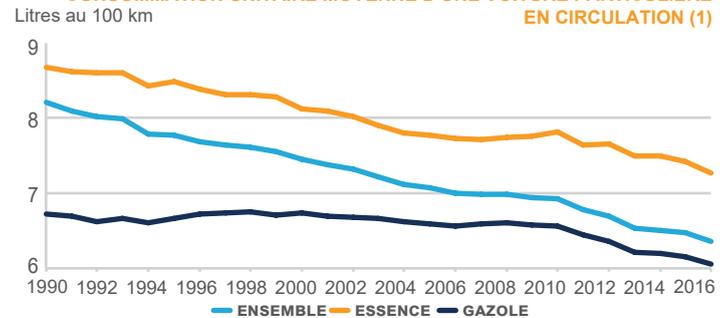
Source : CCFA

KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source : Bilan de la circulation routière

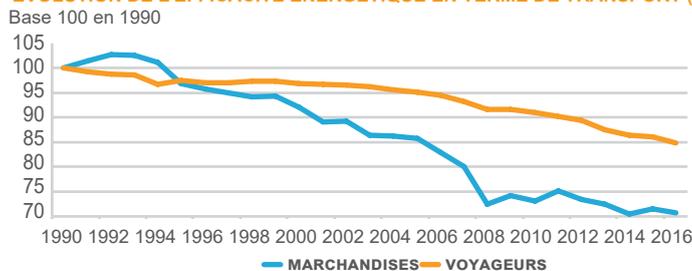
CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



(1) La consommation unitaire incorpore les effets de surconsommation liés aux biocarburants.

Source : Bilan de la circulation routière

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



Sources : MEDDE/SOeS, calculs CCFA

(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.



La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur longue période, le taux de croissance du parc s'est fortement ralenti après la phase d'accès à la motorisation. 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, qui s'observe entre 2000 et 2012.

Depuis, on assiste à une hausse du taux de croissance du parc et du kilométrage annuel

moyen, dans un contexte de prix des carburants plus bas, malgré un poids de la fiscalité en hausse (66 % sur l'essence et 63 % sur le gazole).

En 2016, 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 122 millions de tonnes. Après le plafond observé au début des années 2000 autour de 130 millions de tonnes, un net fléchissement est enregistré de 2004 à 2009, lié entre autres, aux effets de la crise économique.

Depuis, les émissions de CO₂ se sont stabilisées autour de 120 millions de tonnes, grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique.

Portant sur l'année 2015, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 56,4 % pour les voitures, 20,3 % pour les véhicules utilitaires légers, 22,1 % pour les poids lourds y compris les cars et les bus et 1,2 % pour les deux roues motorisés.

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.

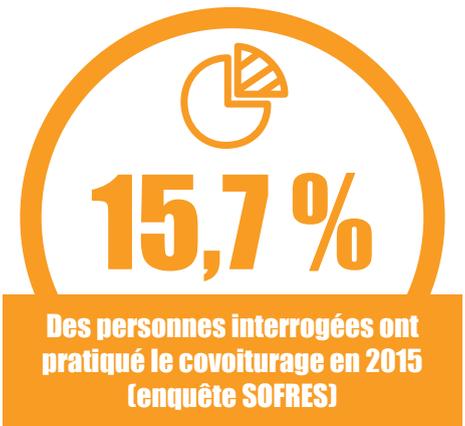
Dans le transport, cette tendance s'est matérialisée par le développement de nouveaux usages de l'automobile, favorisant le partage et la mutualisation et reposant sur l'utilisation des technologies de l'information et de la communication. Ces nouvelles pratiques sont notamment le covoiturage, l'autopartage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

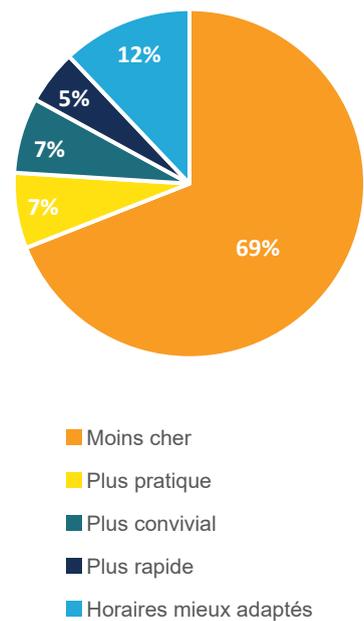
La voiture partagée permet aussi d'offrir, en zone dense, un complément aux transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés), tout en améliorant le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

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.

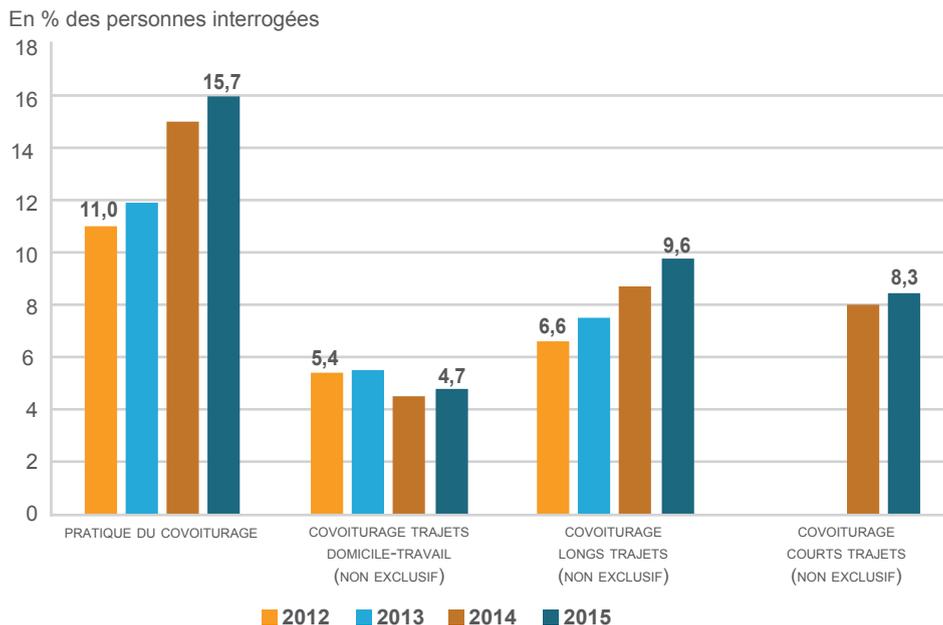
Les constructeurs automobiles intègrent désormais ces nouvelles formes de mobilité dans leur stratégie de développement à travers des coopérations industrielles, des prises de participation dans des sociétés liées à la mobilité et le développement de services d'autopartage.



MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE



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



Source : Enquête PARCAUTO TNS Sofres traitée par le CCFA et l'IFSTTAR

Source : Enquête 6t pour l'ADEME, 2015

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.

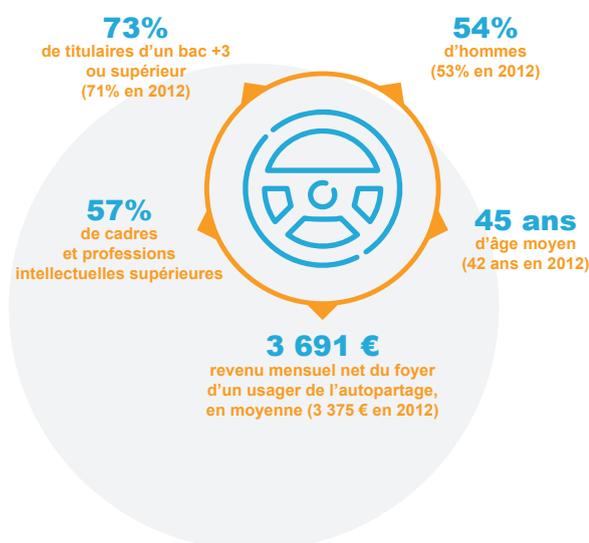
La diffusion et le développement du covoiturage sont encore difficiles à mesurer. D'après les différentes enquêtes, la pratique régulière du covoiturage toucherait entre 5 et 10 % de la population en France, mais son évolution est rapide. L'enquête Parc Auto Sofres 2016 indique que 4,7 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile travail au cours des 12 derniers mois, 9,6 % pour des longs trajets (>150 km) et 8,5 % pour des courts trajets. Au total, 15,7 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours de l'année 2015.

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 plateformes de mise en relation sécurisent la transaction entre les conducteurs et les passagers. Ainsi, d'après l'enquête SOFRES, la part des longs trajets organisés avec une structure de mise en relation est passée de 25 % en 2012 à 58 % en 2015. A l'inverse, 91 % des trajets domicile travail et 72 % des courts trajets sont organisés sans structure de mise en relation. En effet, le covoiturage régulier, pratiqué plutôt 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 impliquées via la fourniture d'informations ou la mise à disposition d'aires de covoiturage.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN 2016



LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN 2016



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, bureau 6t-ADEME, 2016

► CLASSEMENT DES 10 ADJECTIFS LES PLUS CITÉS PAR LES USAGERS POUR QUALIFIER L'AUTOPARTAGE

2012			2016		
Rang	Adjectif	% d'usagers citant	Rang	Adjectif	% d'usagers citant
1	Pratique	69%	1	Pratique	68%
2	Économique	54%	2	Économique	52%
3	Écologique	38%	3	Écologique	30%
4	Facile	15%	4	Facile	14%
5	Flexible, commode	14%	5	Flexible, commode	13%
6	Utile	10%	6	Utile	9%
7	Rapide	8%	7	Rend autonome/libre	8%
8	Rend autonome/libre	7%	8	Disponible	8%
9	Disponible	7%	9	Rapide	7%
10	Cher	6%	10	Cher	7%

Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, bureau 6t-ADEME, 2012 & 2016

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 GPS 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 systèmes de voitures en libre-service. La dernière Enquête Nationale sur l'Autopartage (6t-ADEME) recense 26 services d'autopartage en boucle ou en trace directe en 2016. Le service Autolib', développé à Paris et dans plus de 90 communes de l'agglomération parisienne est le plus important à ce jour. Il compte, en janvier 2017, 108 114 abonnés actifs (abonnement d'un an), 3 946 véhicules électriques en service dans 1097 stations.

Selon l'Enquête Nationale sur l'Autopartage (2016), les usagers sont plus âgés (45 ans en moyenne), plus diplômés (73 % de titulaires d'un bac +3 ou supérieur) et plus aisés financièrement que la population des grandes villes dans lesquelles ils résident.

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 et des services de location de voitures entre particuliers sont apparus. 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 6 % du total (exprimé en nombre de jours) des locations courte durée en 2016, contre 3 % 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 troisième année consécutive, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) décroît en 2016 mais à un rythme plus faible (-0,9 %). Depuis 2012, l'indice des prix a baissé de 2,3 % mais cela ne compense pas la forte hausse des prix qui a eu lieu entre 2009 et 2012 (+13 %). Sur l'ensemble de la période 2009-2016, les prix ont ainsi augmenté de 11 %.

Dans le transport routier de personnes, où les prix augmentent depuis 2011, on assiste à un ralentissement de l'inflation avec des prix en hausse de 1,2 % contre 1,5 % en 2015. L'évolution de l'offre dans le transport routier de voyageurs (VTC, transport régulier par autocars au travers de la loi dite Macron) et la forte concurrence qui règne dans ce secteur peut avoir pour effet une baisse des prix qui, avec la rationalisation des acteurs, pourra se tasser à terme. Enfin, les prix dans le transport aérien baissent fortement en 2016, probablement en

lien avec le développement du long courrier à bas coût, qui tire les prix vers le bas.

Au cours des dix dernières années, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière très différenciée : de -10 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à +3 % pour les véhicules personnels, en passant par une baisse de 3 % pour le transport aérien et une hausse de 12 % pour le transport ferroviaire.



► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS (EN %)

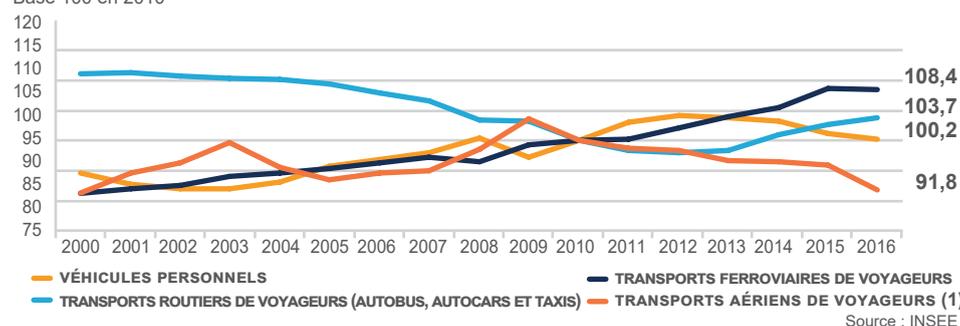
	Véhicules personnels	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs (autobus, autocars et taxis)	Dont Transport de passagers par autobus et autocar	Dont Transport de passagers en taxi ou voiture de location avec chauffeur	Transports aériens de voyageurs (1)
2005	4,6%	2,8%	1,3%	0,4%	3,5%	-0,5%
2006	3,0%	2,5%	0,1%	-1,2%	3,4%	2,8%
2007	2,5%	2,4%	0,4%	-0,4%	2,2%	2,0%
2008	5,4%	2,1%	-0,4%	-1,6%	2,6%	6,6%
2009	-3,0%	3,1%	-0,1%	-1,7%	3,7%	5,2%
2010	4,3%	2,1%	-1,7%	-3,0%	1,4%	-2,1%
2011	5,2%	2,3%	0,5%	-0,3%	2,0%	0,8%
2012	3,0%	4,0%	1,5%	0,5%	3,8%	1,5%
2013	0,5%	2,6%	1,4%	0,8%	2,6%	-0,7%
2014	0,0%	2,0%	3,1%	2,7%	3,8%	0,2%
2015	-2,0%	3,1%	1,8%	2,2%	1,0%	-0,6%
2016	-0,9%	-0,04%	1,2%	1,6%	0,2%	-4,0%

(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.

INDICE DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Base 100 en 2010



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

Les surcharges carburants sont incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.

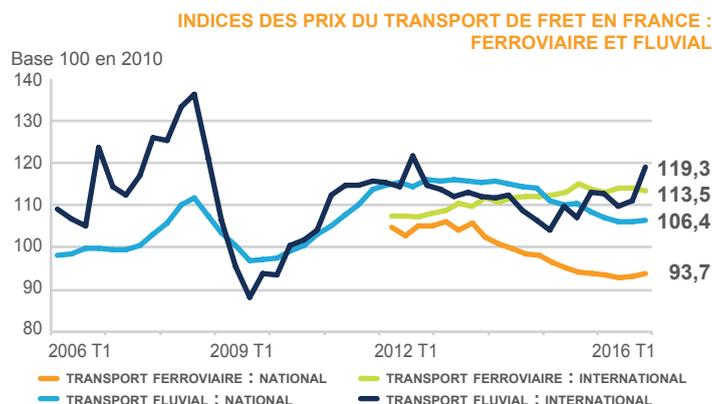
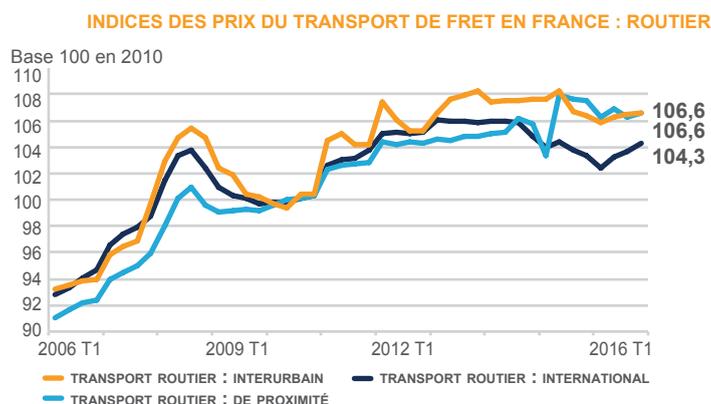
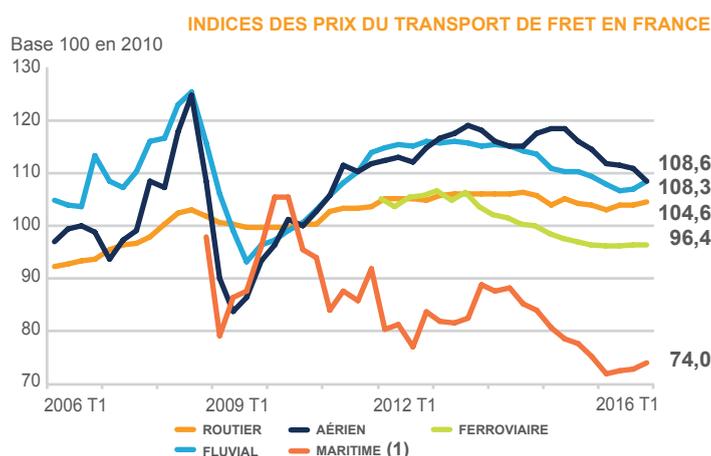
Les indices de transports ferroviaires et transports routiers de voyageurs ne concernent majoritairement que les liaisons interurbaines. L'indice sur les véhicules personnels a été établi en tenant compte à la fois de la partie achats, mais aussi de la partie utilisation des véhicules personnels. Pour 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 transports de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes : entre 2003 et 2016, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de 9 %, 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 14 % ; 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 2016, les prix du transport de fret diminuent dans tous les secteurs, par rapport aux niveaux moyens observés en 2015, en particulier dans les secteurs aérien (-5,2 %) et maritime (-6,6 %), même si dans ce dernier secteur on assiste à une remontée des prix en cours d'année. Dans le secteur fluvial, les prix sont également en recul en 2016 (-2,4 %), pour la troisième année consécutive. Dans le transport de fret ferroviaire, les prix reculent de 1,1 %, avec la baisse des prix du transport national (-1,6 %), tandis que ceux de l'international stagnent (+0,1 %). En 3 ans, les prix enregistrent un recul de 8,6 %. Enfin, dans le transport routier de marchandises, les prix sont orientés à la baisse par rapport à 2015 (-0,4 %), combinant une stagnation des prix du transport de fret de proximité (-0,1 %) avec une diminution de ceux du transport de fret interurbain (-0,4 %) et à l'international (-0,9 %). Sur 2 ans, la baisse des prix s'élève à -2 %.

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 1,1 % par an, allant de +1,5 % pour le transport de proximité à +1 % pour l'interurbain. Sur la même période, l'indice des prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+0,1 % par an), variant de +0,2 % pour l'international à +0,7 % 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 -1,7 % principalement dû à un recul des prix du ferroviaire national (-2,2 %), tandis que ceux du ferroviaire international ont progressé de 1,1 %. 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.



(1) Entre 2006 et 2009, la volatilité de l'indice des prix du fret maritime est très forte. L'indice est passé de 110,1 au T2 2006 à 195,5 au T2 2008, avant de chuter à 79,1 en T1 2009.
Source : MEDDE/SOeS

Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports. Pour le transport routier, fluvial et ferroviaire, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives définies par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises et les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les relevés de prix sont effectués trimestriellement. Dans le transport routier et fluvial, seules les activités réalisées pour le compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies.

Pour le transport ferroviaire, l'indice de prix, suivi

depuis le 1^{er} trimestre 2012, est élaboré à partir des prestations représentatives de transport confiées par un échantillon de 22 chargeurs aux opérateurs de transport ferroviaire.

Pour le fret aérien, l'indice est constitué 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. L'indice est élaboré 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. Cet indice de prix est lié à la forte volatilité des prix des carburants.

Pour le transport maritime, l'indice de prix est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. Cet indice de prix est très volatile, en lien avec l'évolution des prix du vrac.

Pour le fret routier, les variations infra-annuelles sont moins importantes que pour le fluvial ou l'aérien, 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 55).

LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

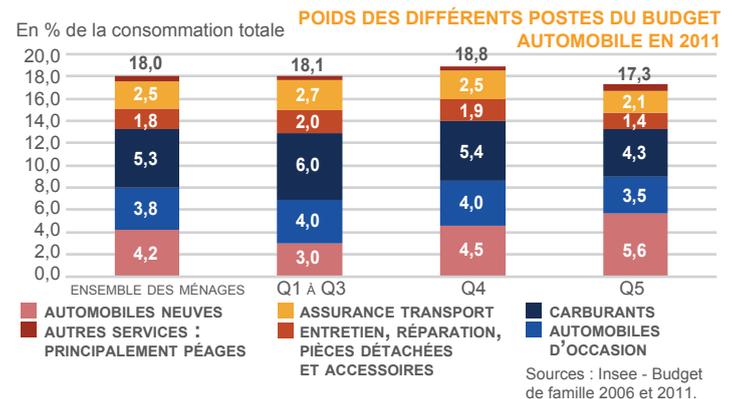
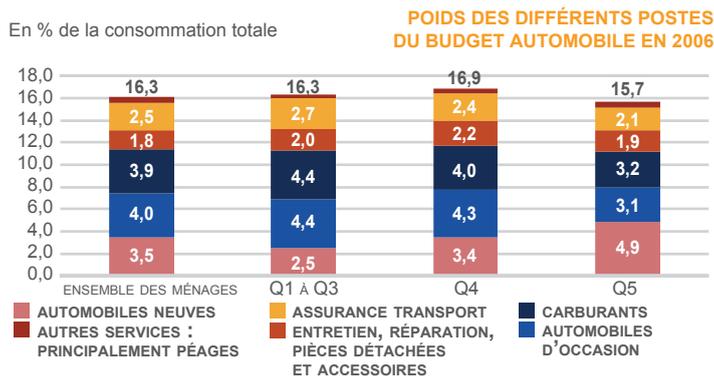
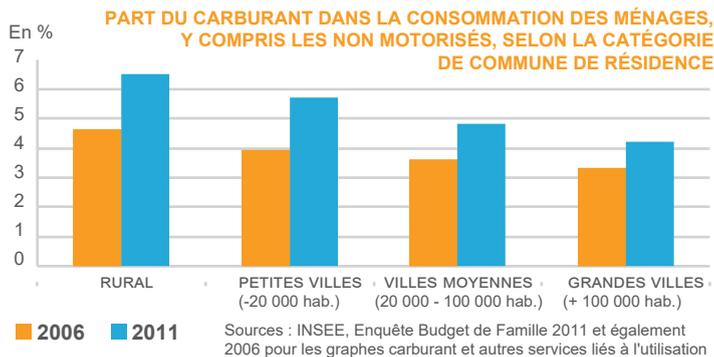
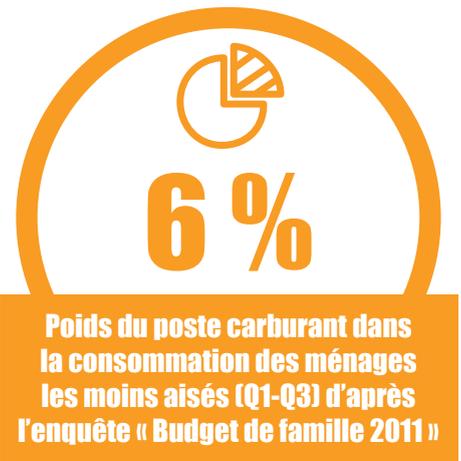
D'après la dernière enquête « Budget de famille » de 2011, les ménages consacrent en moyenne 18 % de leur budget à l'automobile (acquisition et utilisation). Le poste carburant représente le premier poste du budget automobile avec 5,2 % du total. Le découpage par quintile de revenus montre que les ménages 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 %). A l'inverse, les achats de véhicules neufs apparaissent comme premier poste de dépense pour les ménages du dernier quintile (5,6 % du budget total).

Avec une pression sur le budget carburant moindre depuis la chute des prix du pétrole, la situation des ménages est 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.



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

Au niveau des postes automobiles, il existe deux différences importantes par rapport à la comptabilité nationale. Dans le traitement des dépenses d'assurances de transport, leur intégralité est prise en compte dans les enquêtes, alors que seul le service (dépenses moins remboursements) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération les échanges entre particuliers.

Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au 5^{ème} quintile, c'est-à-dire les 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés, devant Q4 et le regroupement Q1 à Q3.

En 2010-2011, le budget automobile de l'ensemble des ménages motorisés a représenté 18 % de leur consommation totale. Le poste achats d'automobiles neuves et d'occasion en représente une petite moitié, variant de 7 % pour les 60 % de ménages disposant des revenus les moins élevés à 9 % pour le 5^{ème} 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



12 %

Part de la détention de matériel dans l'indice CNR des coûts du transport routier de marchandises longue distance en 2016.

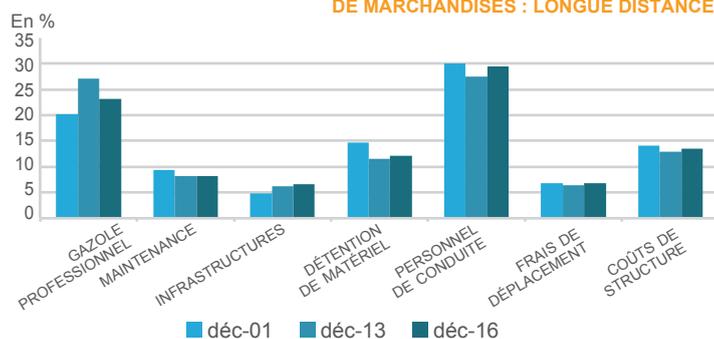
Selon le Comité National Routier (CNR), les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional sont restés relativement stables en 2016 (respectivement -0,8 % et +0,1 %). Pour le transport routier de longue distance, les coûts sont revenus à leur niveau observé en 2008 avant la crise. Pour le transport régional, les coûts sont en hausse de 4,6 % par rapport à 2008, malgré le recul observé à partir de 2013. La structure des coûts et l'évolution des composantes des deux indices CNR étudiés ici expliquent ces évolutions contrastées.

Le recul depuis 2013 de l'indice gazole professionnel, qui pèse davantage dans le prix de revient du transport routier de marchandises de longue distance que dans celui du transport

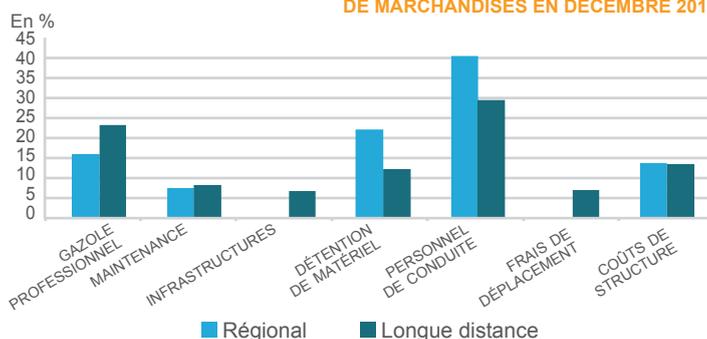
régional, a contribué à la baisse de l'indice CNR « Longue distance 40 tonnes » à partir de cette date. Inversement, l'augmentation de l'indice lié à la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) a pesé plus fortement sur les coûts du transport régional que sur ceux du transport de longue distance.

En 2016, la part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance repart à la hausse (+2,4 points) après avoir baissé de 2 points en 2015, et s'élève à 23,1 %. La part de la détention de matériel dans le transport de marchandises de longue distance décroît (-0,5 points), après avoir augmenté en 2015 sous l'effet du renchérissement du matériel roulant lié à l'introduction de la norme EURO VI.

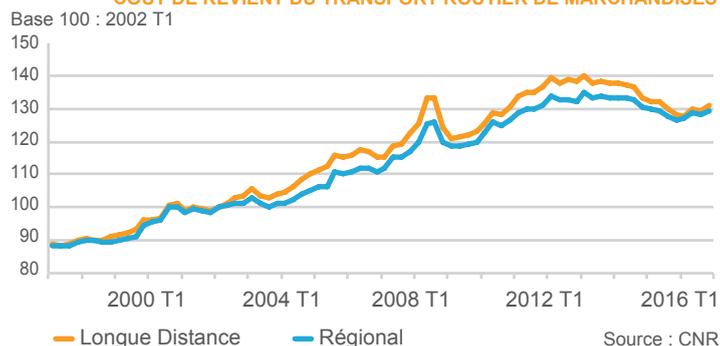
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2016



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



Le Comité National Routier (CNR) publie, entre autres, deux indices reflétant l'évolution du coût du transport professionnel routier de marchandises portant sur la longue distance ou sur le régional.

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués par un ensemble articulé maxi-code, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile.

Dans le transport routier de marchandises de 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 pour

s'établir à 29 % en 2011. Puis à partir de 2012, cette part a de nouveau diminué régulièrement jusqu'à atteindre 20,7 % en 2015. En 2016, elle est remontée à 23,1 %, en lien avec le rebond observé sur les prix du gazole en mai puis en octobre.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est revenue à son niveau de décembre 2006 (12,2 %) après avoir baissé entre 2007 et 2012 (11 % en décembre 2011). Entre 2014 et 2016, elle est remontée avec le renchérissement du prix des véhicules neufs, lié à l'entrée en application de la norme environnementale EURO VI au 1er janvier 2014 (10 % environ) et aux nouveaux équipements de sécurité obligatoires. En 2016, l'impact de ces hausses est dilué dans le calcul du coût de détention par le renouvellement progressif des véhicules (environ 1/6 du parc par an) et par les niveaux historiquement bas des taux d'intérêt. Ainsi, la part du coût de détention recule légèrement fin 2016 pour s'établir à 12,2 % du coût total (contre à 12,7 % fin 2015).

Le poste maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien/réparations des véhicules, est relativement stable en 2016, à 8,2 % du coût total, après un recul de 0,9 point en dix ans. Enfin, sur la même période, la part des coûts d'infrastructures a progressé de 1,8 point pour s'établir à 6,7 % en 2016.

Dans le transport régional, la part du personnel de conduite baisse en 2016 pour s'établir à 40,5 % fin décembre. La détention de matériel, second poste de dépense avec 22,2 % des coûts, augmente de 2 points depuis 2006, mais est en légère baisse par rapport à l'an passé, après la hausse observée en 2014 et 2015. Le poids du gazole professionnel arrive en troisième position dans le prix de revient du transport régional. Après avoir baissé entre 2011 et 2015 (-5 points), il est remonté de 1,8 point en 2016 pour s'établir à 16,1 %. Enfin, les coûts de maintenance réparation ont reculé en 2016 pour s'établir à 7,5 % du total.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2016, l'indice des prix des automobiles neuves a baissé de 0,3 %, alors que l'inflation s'est établie à +0,2 %, soit une baisse des prix réels de 0,4 %. Cette baisse faite suite à plusieurs années de hausse des prix qui s'explique par la sévrisation des barèmes du bonus malus écologique, la mise en œuvre de nouvelles normes qui renchérissent les dispositifs de dépollution et l'apport de nouveaux éléments destinés à améliorer la sécurité routière.

En 2016, l'indice des prix des carburants a continué de baisser mais dans une moindre mesure qu'en 2015 (-4,5 % au lieu de -9,8 % en 2015). Depuis 2012, l'indice des prix des

carburants a baissé de 19 % et l'indice des prix réels (c'est-à-dire déflaté de l'indice général des prix à la consommation) de 21 %.

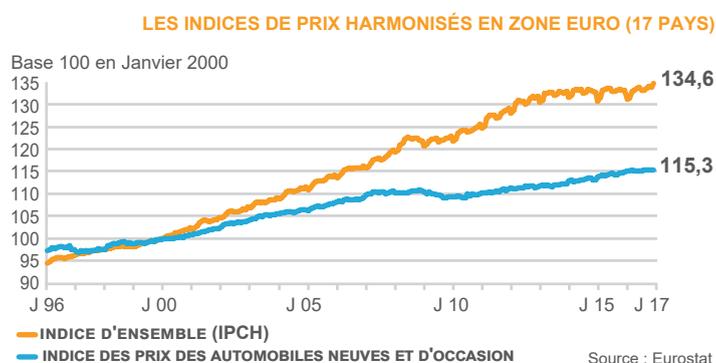
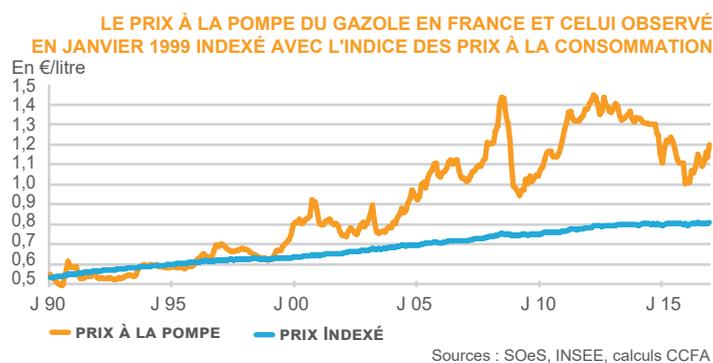
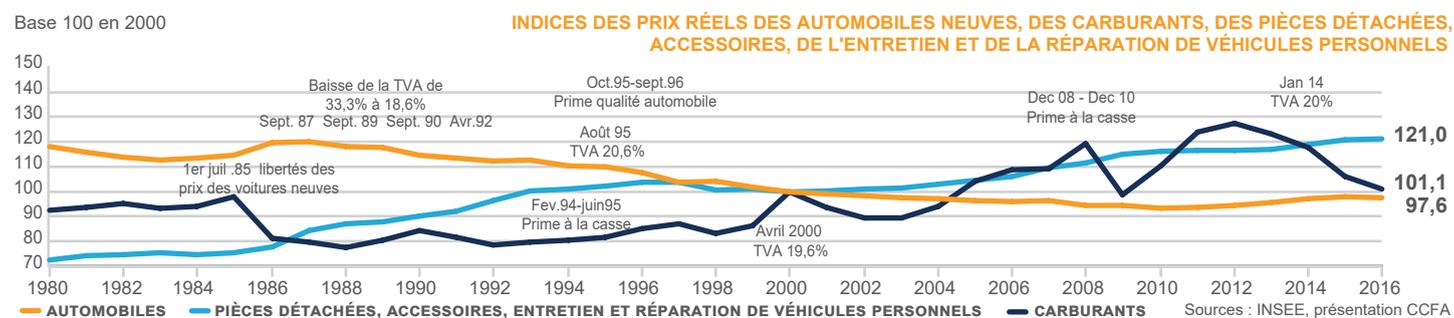
L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien-réparation de véhicules a très légèrement augmenté en 2016 (+0,4 %). Dans cet ensemble, le coût horaire de la main d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels progresse, comme en 2015, plus vite que la moyenne (+2,5 %), tandis que les prix des pneumatiques et des accessoires pour véhicules baissent respectivement de 1,9 % et 1,1 %.



► 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
2014	0,5%	2,1%	2,5%	-4,0%
2015	0,0%	1,1%	1,5%	-9,8%
2016	0,2%	-0,3%	0,4%	-4,5%

Source : INSEE, calculs CCFA



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

Pour retrouver l'évolution des prix réels des principaux postes liés à l'automobile, ces indices ont été corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le premier graphique ci-dessus.

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

concurrence et ponctuel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). Néanmoins, l'augmentation des malus écologiques et la réduction du nombre de véhicules éligibles au bonus, à plusieurs reprises entre 2012 et 2016, a contribué, en partie, à la croissance des prix qui ont augmenté de 4 % sur cette période.

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 (19 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 2016, l'indice général des prix a gagné 32 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 15 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES



En 2016, le revenu disponible brut des ménages progresse de 1,7 % en valeur (après +1,1 % en 2015). Parallèlement, le prix de la dépense de consommation finale est stable (-0,1 % contre +0,3 % en 2015). Le pouvoir d'achat du revenu disponible augmente donc légèrement plus vite que le revenu disponible (+1,8 %, après +0,8 % en 2015) et les dépenses de consommation des ménages accélèrent en 2016 (+2 %).

Les achats d'automobiles neuves et d'occasion continuent d'augmenter fortement en 2016 (+7,1 %). Les dépenses en voitures neuves progressent de 6,4 % à 26 milliards d'euros en 2016, contre 23 milliards d'euros en 2014, soit une hausse de 12,6 % en 2 ans. Celles en voitures d'occasion, qui augmentent de 8,5 %, s'établissent

désormais à 13,7 milliards d'euros ; elle s'élevaient à 11,8 milliards en 2014 ce qui représente une croissance de 15,7 % en 2 ans.

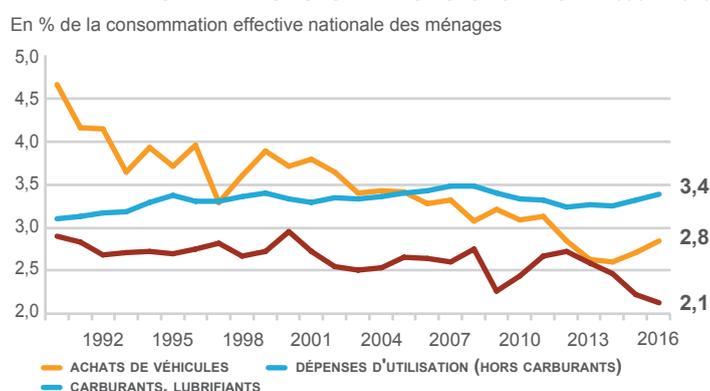
La part des achats de véhicules dans la consommation des ménages remonte légèrement (2,8 % en 2016 contre 2,6 % en 2014) mais reste très en dessous du niveau observé en 1990 (4,5 %). Cette forte érosion s'est faite au détriment du véhicule neuf alors que la part du véhicule d'occasion progressait légèrement.

En 2016, les achats de carburants des ménages se contractent pour la deuxième année consécutive et leur niveau atteint désormais 33,5 milliards d'euros, soit un recul de près de 4 milliards d'euros par rapport à 2014.

► DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT (EN MONTANT ET EN PART DE LA CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES)

	Unités	1990		2000		2015 (1)		2016 (1)		Variation 2016/2015
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	33,6	4,7%	37,5	3,7%	41,8	2,7%	44,9	2,8%	+7,4%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)		31,0	4,3%	33,7	3,3%	37,0	2,4%	39,7	2,5%	+7,1%
dont automobiles neuves		25,6	3,5%	24,5	2,4%	24,4	1,6%	26,0	1,6%	+6,4%
dont automobiles d'occasion		5,4	0,8%	9,2	0,9%	12,6	0,8%	13,7	0,9%	+8,5%
Caravanes, motocycles, cycles		2,6	0,4%	3,8	0,4%	4,8	0,3%	5,2	0,3%	+9,3%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	43,3	6,0%	63,5	6,3%	85,7	5,5%	86,8	5,5%	+1,3%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		17,3	2,4%	24,3	2,4%	35,8	2,3%	37,2	2,4%	+3,9%
dont fabrication d'équipements automobiles		7,2	1,0%	11,1	1,1%	18,2	1,2%	19,0	1,2%	+4,8%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		7,1	1,0%	9,2	0,9%	12,4	0,8%	12,9	0,8%	+4,0%
Carburants et lubrifiants		20,9	2,9%	29,9	3,0%	34,4	2,2%	33,5	2,1%	-2,6%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		5,0	0,7%	9,3	0,9%	15,4	1,0%	16,0	1,0%	+3,9%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	2,9	0,4%	3,9	0,4%	7,7	0,5%	7,5	0,5%	-3,0%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	79,7	11,1%	105,0	10,4%	135,2	8,7%	139,2	8,8%	+2,9%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,4	1,4%	15,3	1,5%	27,5	1,8%	28,1	1,8%	+2,1%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	721	100%	1 010	100%	1 546	100%	1 577	100%	+2,0%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	21 634		24 140		28 245		28 410		+0,6%
Consommation automobile par ménage	euros	3 685		4 348		4 788		4 899		+2,3%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	4 818		5 414		5 776		5 909		+2,3%

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2016



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source : INSEE - La consommation des ménages, 2016 - base 2010.

D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 54), les ménages ont dépensé en 2016, 139 milliards d'euros (+2,9 %) 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

quatre-vingt-dix jusqu'à la crise de 2009. Depuis, il oscille autour de 9 % et s'élève à 8,8 % en 2016.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules », qui inclut désormais la taxe sur les certificats d'immatriculations, arrive 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 2,8 % en 2016 contre 4,6 % en 1990. Cette baisse se fait au détriment des achats de voitures particulières neuves qui ne représentent plus que 65 % des

achats de véhicules, contre 82 % en 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990, en phase avec le développement de la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, diminue depuis 2008 et se stabilise désormais autour de 2,4 % contre 2,5 % auparavant.

Enfin, les dépenses en péages, stationnement, locations et auto-écoles s'élèvent désormais à 16 milliards d'euros, en hausse de 3,9 % en 2016.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2016, la baisse des taux d'intérêt et le rebond des achats automobiles se sont poursuivis et 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 et désormais un quart des achats sont financés par location.

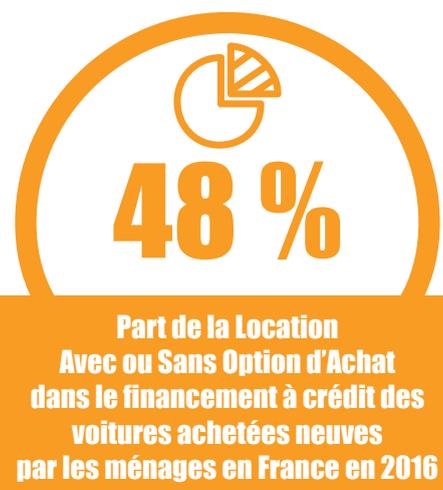
Après avoir atteint un sommet en 2012, la part du crédit classique (ou crédit automobile affecté) baisse fortement depuis 3 ans, tandis que sur la même période, la part de la location avec option d'achat (LOA) se développe. En 2016, le nombre de crédits affectés à l'achat d'un véhicule neuf a baissé de 11 % alors que la LOA augmentait de 35 %.

Ainsi, dans l'achat à crédit, la location devient le mode de financement dominant (48 % des achats à crédit) devant le crédit automobile affecté (37 %) et le prêt personnel (15 % des dossiers financés). Au sein de la location, la LOA domine largement

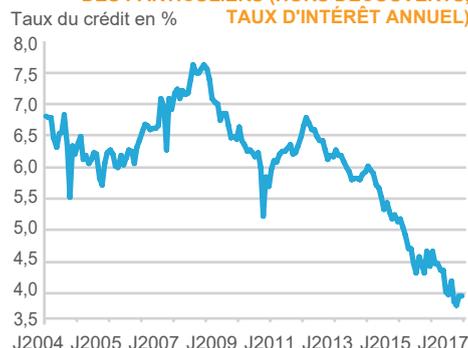
(94 % du financement par location) tandis que la Location Sans Option d'Achat (LSOA) reste marginale.

Pour les véhicules d'occasion achetés par les ménages, l'achat au comptant reste le principal mode de financement (près de 60 %). Il est d'autant plus utilisé que l'âge du véhicule est élevé et que le conducteur est jeune. Cependant, le recours au crédit classique pour l'achat d'automobiles d'occasion est en hausse (+5 % en 2016).

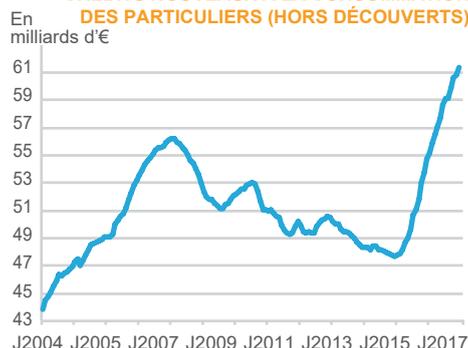
Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), le dynamisme de l'activité en 2016 s'est traduit par une hausse du nombre de dossiers de financement (+8 %, soit 590 000 dossiers), qui bénéficie essentiellement à la Location Sans Option d'Achat (+10 %) et en particulier à la Location Longue Durée (LLD) qui représente 93 % des dossiers de LSOA.



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



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



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.

Après avoir fléchi de 2008 à 2014, les montants des crédits nouveaux à la consommation des particuliers ne cessent de progresser avec la baisse continue des taux d'intérêt. Après une hausse de 15 % en 2015, ils ont encore augmenté de 12 % en 2016 pour atteindre un niveau record.

Au sein de ces nouveaux crédits, le financement des voitures particulières neuves auprès des particuliers a encore été dynamique en 2016. Le nombre de dossiers de crédit pour l'achat d'un

véhicule neuf a augmenté de 10 %. Le nombre de dossiers de LOA et de LSOA a encore crû fortement en 2016 (respectivement +35 % et +37 % par rapport à 2015) au détriment des financements classiques affectés, en recul de 11 %.

Le renouvellement des parcs et l'engouement des flottes pour les SUV ont contribué à la forte demande de véhicules de la part des entreprises. Les achats de véhicules par les entreprises ont été particulièrement dynamiques en 2016 et le marché de la Location Longue Durée a connu une progression notable. Les mises à la route de véhicules légers en LLD ont progressé de 11 % en 2016 pour atteindre un niveau historique de 494 219 véhicules, d'après les chiffres du Syndicat National des Loueurs de Voitures en Longue Durée (SNLVLVD).

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2016 un chiffre d'affaires (CA) de 83 milliards d'euros, en hausse de plus de 7,5 %, après avoir augmenté de 4,7 % en 2015. Avec la reprise des immatriculations de voitures particulières neuves depuis 3 ans et le dynamisme des ventes de voitures de gammes supérieures en 2016, l'activité a dépassé son niveau d'avant crise.

L'entretien-réparation de véhicules qui connaissait une baisse régulière depuis 2009 (-2,2 % par an entre 2009 et 2014) a redémarré en 2015 (+2,9 %) et s'est accéléré en 2016 (+4 %) pour atteindre un chiffre d'affaire de 21 milliards d'euros. L'activité bénéficie du vieillissement du parc automobile (8,9 ans en 2016 contre 8,2 en 2010), liée à l'amélioration de la qualité 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



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.

Les ventes du commerce de détail d'équipements automobiles profitent également de cette tendance et croissent de 3,8 % par rapport à 2015.

Selon l'INSEE-Esane, entre 2012 et 2014, le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée au coût des facteurs) du commerce de véhicules automobiles s'établissait à 7 % en moyenne et 17 % pour l'entretien et réparations de véhicules automobiles. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) s'élevait à 10 % pour chacun de ces secteurs sur la même période.

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.

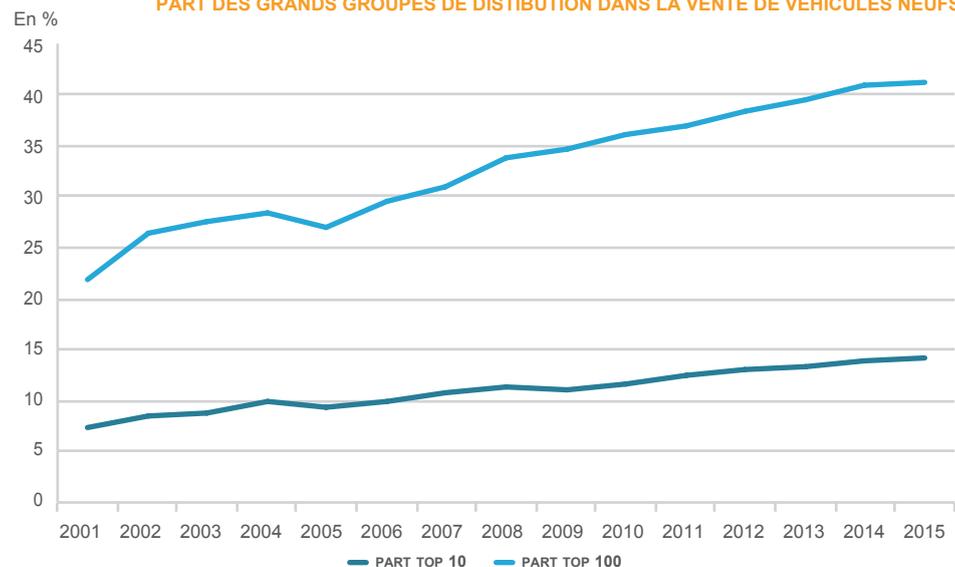
En 2015, les 10 plus grands groupes ont vendu plus de 320 000 VN, soit 17 % des ventes de VN, pour un CA de 10,9 milliards d'euros hors taxes. Les 100 plus grands groupes ont représenté 49 % des ventes totales, soit plus de 945 000 VN, pour un CA de 31,9 milliards d'euros hors taxes.

► 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	2016	Variation 2016-2015
Commerce de véhicules automobiles	71,7	74,3	78,0	73,2	71,2	72,9	77,0	82,8	7,6%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	21,8	19,9	19,9	19,7	19,6	19,5	20,1	20,9	4,0%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,9	6,7	7,4	7,9	8,1	8,0	8,3	8,6	3,8%
Commerce et réparation de motocycles	2,9	3,0	3,1	2,9	2,8	2,8	2,8	2,9	5,2%
Commerce de détail de carburants	11,0	13,1	14,7	16,4	15,8	15,0	13,8	13,2	-4,3%
TOTAL	114,4	117,1	123,1	120,0	117,4	118,3	121,9	128,4	5,3%

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

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



Sources : Argus, Journal de l'Automobile,

Pour garantir un haut niveau de qualité de la vente et de l'après-vente, les réseaux de distribution des marques automobiles reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs à même d'appliquer les exigences de ces dernières et du service au client. En matière de réparation automobile, il existe également des réseaux indépendants (en 2015 : 14 400 MRA - Mécaniciens Réparateurs Automobiles, 1 250 centres autos et 870 centres de réparation rapide).

83
MILLIARDS D'EUROS

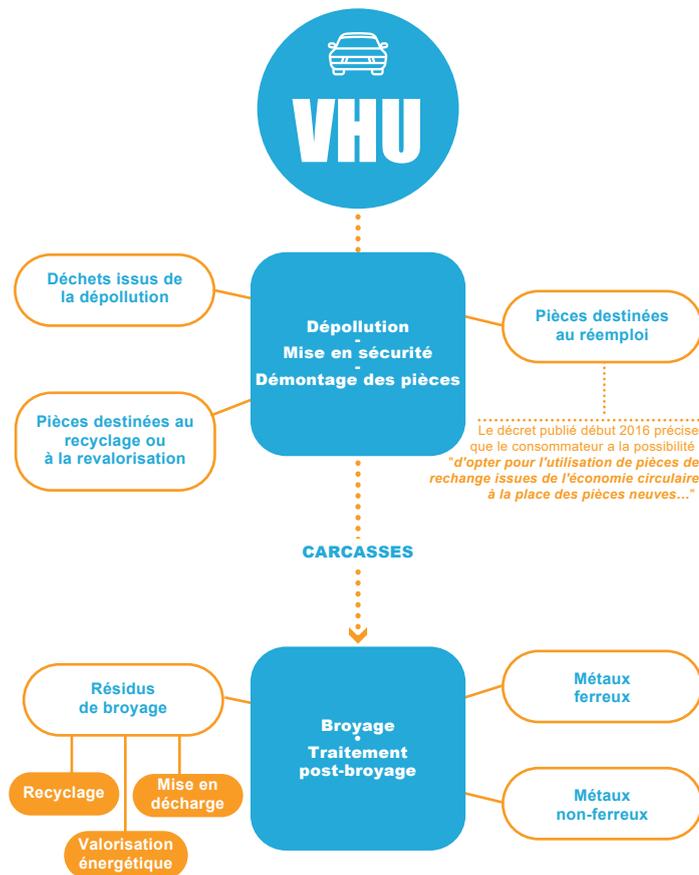
Chiffre d'affaire TTC en 2016, année record, du commerce de véhicules automobiles en France selon l'INSEE

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

Selon l'Ademe, l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement.

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

► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU

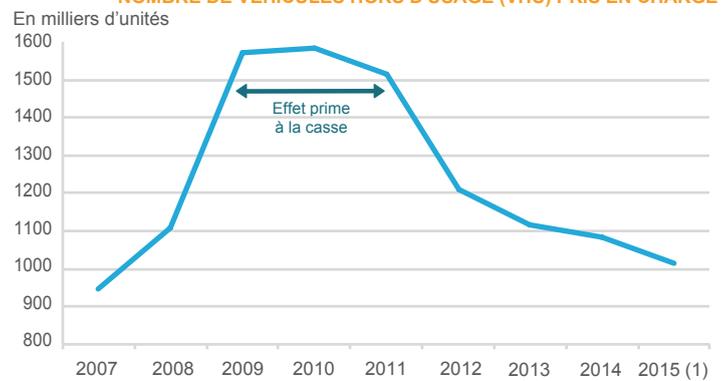


Source : ADEME

Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur remet à un tiers pour destruction. Environ 1 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2015, contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007. L'ADEME mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU qui a progressé d'environ 13 points depuis 2010. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui de valorisation énergétique.

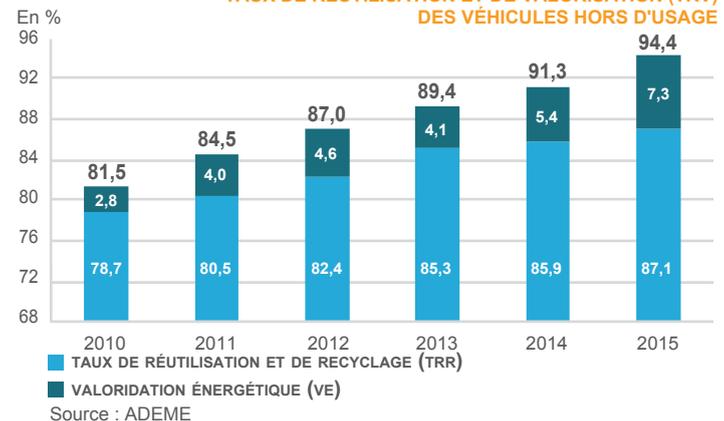


NOMBRE DE VÉHICULES HORS D'USAGE (VHU) PRIS EN CHARGE



(1) donnée provisoire
Source : ADEME

TAUX DE RÉUTILISATION ET DE VALORISATION (TRV) DES VÉHICULES HORS D'USAGE



En France, environ 1 million de véhicules ont été pris en charge par la filière véhicules hors d'usage en 2015 et traités par plus de 1 600 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à près de 18 ans en 2015.

La revente de pièces détachées d'occasion concourt à l'atteinte des taux de recyclage et contribue à l'équilibre économique de la filière automobile.

Le niveau de collecte et de traitement des VHU et des composants automobiles sont liés à la situation du marché des véhicules neufs, au contexte économique, à l'instauration sur la période donnée d'un système de soutien au retrait des vieux véhicules du parc, 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 directive du 18 septembre 2000 : 95 % de réutilisation et 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 (source : Ademe).

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

En 2015, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a atteint son niveau le plus bas depuis 2009, soit 182 000 tonnes (-4 % par rapport à 2014). Le rendement du recyclage des accumulateurs au plomb a atteint 82 %.

La collecte de la filière pneumatique automobile

(véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 392 000 tonnes en 2015, soit une hausse de 3 %. Le taux de collecte demeure stable à 92 % après une hausse de 4 points l'année précédente. Le taux de valorisation des pneus était proche de 100 %. Environ 53 % de ces pneumatiques étaient destinés en 2015 à la valorisation énergétique, 22 % à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 15 % à la réutilisation (12 % pour la revente d'occasion et 3 % pour le rechapage), 5 % aux travaux publics.

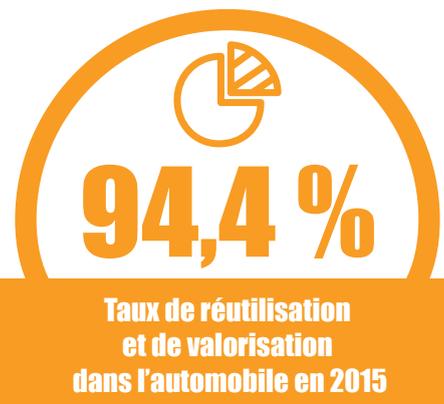
L'entretien des véhicules du parc engendre chaque année, en moyenne, plus de 200 000 tonnes d'huiles moteurs usagées. Le recyclage de ces huiles, qui sont collectées par des collecteurs agréés, exige impérativement qu'elles ne soient jamais mélangées avec d'autres liquides (eau, liquides de refroidissement, solvants, etc.). Les huiles sont ensuite soit régénérées lorsque cela est possible (75 % des volumes) soit valorisées énergétiquement.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

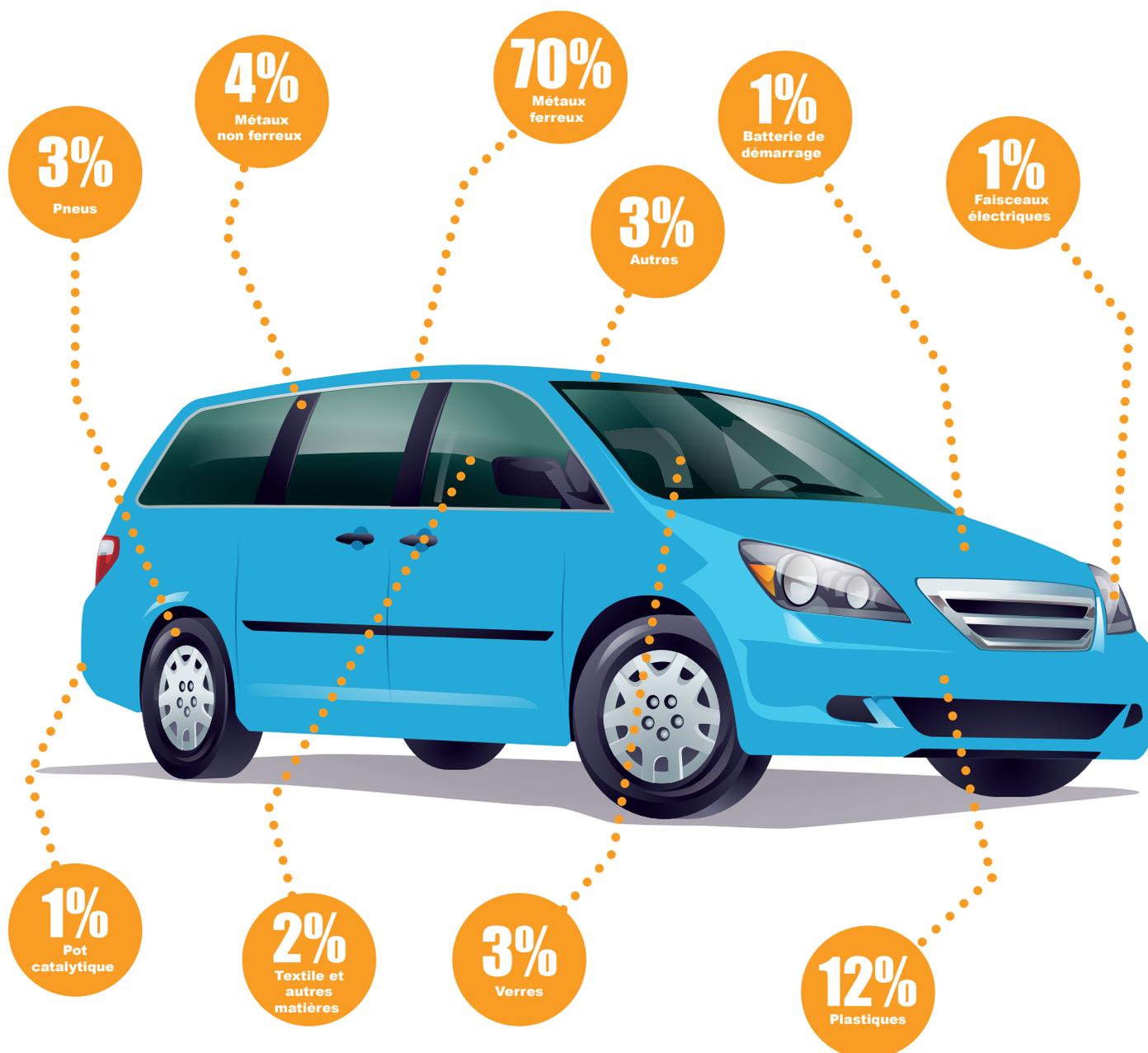
La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 vise à favoriser le marché des pièces issues de l'économie circulaire, en imposant aux professionnels de l'entretien ou réparation d'informer les consommateurs de la possibilité d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire à la place de pièces neuves.

Le décret du 30 mai 2016 précise que les pièces issues de l'économie circulaire sont les composants et éléments commercialisés par les centres VHU agréés et les composants et éléments remis en état par le fabricant (constructeur par exemple), selon un cahier des charges précis, soit par le fabricant soit dans un atelier contrôlé, sous l'appellation échange standard (décret du 4 octobre 1978).

La mise sur le marché des véhicules par les producteurs (constructeurs et importateurs) se fait via un réseau de distributeurs. En fin de vie, le véhicule doit être remis à un centre VHU agréé pour qu'il soit traité selon un cahier des charges précis permettant le respect des règles sanitaires et environnementales. Celui-ci se charge de le dépolluer (retraits des fluides -huiles carburants, liquide de freinage, climatisation...-, des batteries et mise en sécurité des dispositifs pyrotechniques) et de démonter des pièces pour la revente d'occasion ou le recyclage, puis transmet la carcasse obtenue à l'un des 59 broyeurs (donnée 2015, ADEME), qui se charge de séparer les différents composants restant sur la carcasse en vue de leur valorisation. Si les composants ne sont ni réutilisés ni recyclés ils peuvent être valorisés énergétiquement (chaleur, cogénération).



► Composition d'un VHU en 2014



Source : ADEME

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



La production de la branche automobile s'est élevée à 57 milliards d'euros en 2015, soit une hausse de 8 % par rapport à l'année précédente ; elle est 19 % 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 2015, ils ont atteint 47 milliards d'euros, profitant, avec une structure stable, à de nombreux 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 2015, elle a progressé de plus de 10 % après trois années de quasi stabilité.

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) a enfin progressé après trois années à bas niveau (voir le graphique de la page 28).

► ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (EN % DES ACHATS TOTAUX)

		2000	2005	2010	2013 (1)	2014 (1)	2015 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	76,9	75,2	73,4
Equipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	19,8	19,5	18,9
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,7	3,7	3,6
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,6	3,6	3,6
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	12,4	12,3	11,7
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	40,4	39,0	37,7
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	17,8	17,2	16,4
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	10,1	9,6	9,6
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,3	4,2
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	3,2	3,1	2,9
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,9	1,9	1,8
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,5	1,5	1,4
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,3	2,1	2,1
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,4	1,3	1,2
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	1,3	1,2	1,2
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,5	1,6	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	7,4	7,5	7,7
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,3	2,3	2,3
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,6	2,5	2,5	2,5
activités de services administratifs et de soutien	%	3,4	3,1	2,7	2,6	2,8	3,0
Autres du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,3	2,3	2,3
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	14,2	14,3	14,4
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	23,1	24,8	26,6
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	51,4	52,9	57,4
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	42,0	43,5	46,9
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	81,5	81,7	82,3	81,8
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,2	13,0	10,8	9,4	9,4	10,5
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	18,5	18,3	17,7	18,2
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants			2,6	1,6	2,1	3,0
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%			24,6	16,7	22,6	

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

Source : INSEE - Les comptes de la Nation (base 2010)

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

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 38 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques

demeurent les premiers fournisseurs (16 % des achats totaux).

Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent 12 % des achats totaux de l'industrie automobile.

En base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont comptabilisées en FBCF, l'industrie automobile consacre 14 % de ses achats au secteur tertiaire, contre 13 % en 2010. Une part de ces achats est notamment destinée aux activités de soutien aux entreprises (dont le ratio oscille autour de 7,5 %).

ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



CLIENT MAJEUR

L'industrie automobile française est un des trois premiers clients industriels de nombreux secteurs économiques comme la plasturgie, le caoutchouc industriel, l'industrie mécanique.

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, etc.

Une étude de la Direction Générale des Entreprises, publiée en 2015, estime que la filière industrielle automobile (hors recherche et développement, et autres services) 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 métalliques, les produits caoutchouc et en plastique, les produits en verre ou le textile. Elle évalue également le chiffre d'affaires de l'ensemble de la filière à plus de 140 milliards d'euros et sa valeur ajoutée à plus de 20 milliards d'euros. Par ailleurs, le taux d'exportation de la filière est supérieur à celui de l'industrie manufacturière (43 % contre 34 %). Au sein de la filière automobile, ce ratio est plus important pour le noyau (56 %) que pour la périphérie (35 %).

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

► 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.



► CHIFFRE D'AFFAIRES, VALEUR AJOUTÉE ET TAUX D'EXPORTATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

	Chiffre d'affaires HT (en milliards €)	Valeur ajoutée (en milliards €)	Taux d'exportation (%)
Noyau (1)	91	12	56
Périphérie (2)	52	12	35
Filière automobile	143	24	43
Rapport (Filière/Noyau)	1,6	2	
Industrie manufacturière	900	215	34
Poids de la filière dans l'industrie manufacturière	16%	11%	

(1) constructeurs, équipementiers et carrossiers

(2) produits métalliques, produits en caoutchouc, métallurgie, produits informatiques, pièces mécaniques, produits en verre, textile, etc.

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

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élevaient en 2016 à 70 000 salariés pour un chiffre d'affaires de 17,6 milliards d'euros. Les équipementiers s'adressent à 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. Le chiffre d'affaires de la première monte représente plus de 80 % de l'ensemble.

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).

En 2016, parmi les autres fournisseurs de l'automobile, membres du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile-CLIFA (cf. page 2), près d'un cinquième des activités de la plasturgie et des équipements électroniques concernent l'automobile. Par ailleurs, 10 % du marché intérieur des industries mécaniques était destiné à l'automobile. En ce qui concerne la forge et la fonderie, cette part s'établissait à près de 50 %. Ce ratio s'élevait à 70 % chez le secteur des polymères et des caoutchoucs.

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel français. 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 des 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 ces dernières années environ 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 CLIFA, ce que représente par exemple les achats en France de l'industrie automobile auprès d'autres filières comme la sidérurgie (dont l'industrie automobile représente 25 % des tonnages), la chimie (10 % pour l'ensemble des matériaux des transports) ou encore les producteurs d'énergie (voir page 62).

L'EMPLOI

8 %

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

Au sens large, 2,2 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2016, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 216 000 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).

L'impact de la crise et du déficit de compétitivité a lourdement pesé sur les activités industrielles automobiles y compris celles en amont. Concernant l'usage, les activités y sont par nature moins sensibles, suite à leurs liens avec le parc automobile ; le nombre d'emplois a fléchi, principalement, en raison des évolutions structurelles (auto-entrepreneuriat, changements dans la distribution de carburant, etc.).

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2016

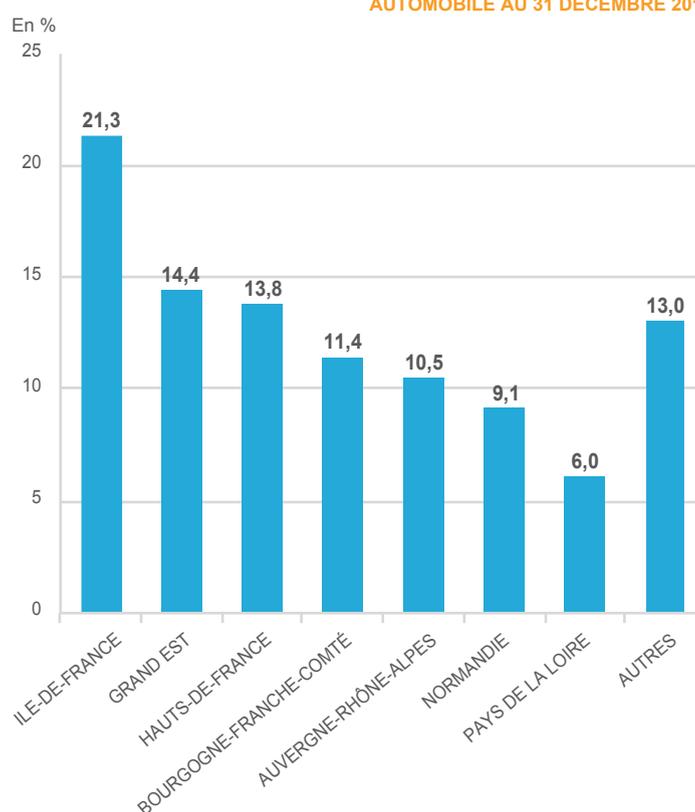
(EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2016
Activités de production	520
Matières premières et services	304
Industrie manufacturière et énergétique	164
Services	140
Industrie automobile	216
Construction automobile	112
Équipements, accessoires	81
Carrosserie, remorques, caravanes	23
Usage de l'automobile	535
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée, démolisseurs et recycleurs (1)	400
Assurances, experts, crédit, Location Longue Durée (LLD), etc. (1)	95
Autres (distribution carburants indépendants, auto-entrepreneurs, etc.)	30
Sport, presse, édition, divers	10
Transports	1127
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	977
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	34
Construction, entretien des routes et activités connexes	116
Total des emplois induits par l'automobile	2 182

(1) Ces séries ont été revues.

Sources : CCFA, CNPA, INSEE, SOeS, FNTP, URF

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU 31 DÉCEMBRE 2014



Source : INSEE

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 520 000 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 autour de 21 000 personnes entre 2011 et 2015. 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 535 000 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.

Quant aux activités de transport, elles ont retrouvé le dynamisme d'avant crise et le volume d'emplois a peu évolué. Enfin, du côté des infrastructures, les contraintes budgétaires des collectivités publiques ont affecté l'activité mais avec retard.

Selon les données de l'Insee, au 31 décembre 2014, l'Ile de France représente 21 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers). Les principales autres régions de l'industrie automobiles étaient le Grand Est et les Hauts-de-France (14 % chacun), Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes (11 % chacun), Normandie (9 %), ainsi que les Pays de la Loire (6 %).

6,7
MILLIONS DE VÉHICULES

Produits par les constructeurs
français dans le monde

80 %
DE VÉHICULES

Produits par les constructeurs
français sont vendus hors de France

5,8
MILLIARDS D'EUROS

Budget de recherche et
développement de l'industrie
automobile en France en 2014

45
MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits
automobiles de la France

79 %

Part des transports intérieurs de
voyageurs en France réalisés par
les voitures particulières

85 %

Part des transports intérieurs de
marchandises en France réalisés
par la route

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2017

LA PRODUCTION MONDIALE

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

► VOITURES PARTICULIÈRES (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000 (2)	2010	2013	2014	2015	2016
EUROPE	11 983 548	15 231 409	17 407 047	17 330 380	17 460 101	18 048 939	18 494 369	18 947 885
EUROPE OCCIDENTALE	10 401 320	13 061 853	14 778 879	12 110 446	11 441 467	11 895 047	12 621 431	13 004 829
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 552 409	5 439 904	5 604 026	5 708 138	5 746 808
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	528 996	465 504	481 636	369 172	354 003
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	1 913 513	1 754 668	1 898 342	2 218 980	2 354 117
France (1)	2 938 581	3 294 815	2 879 810	1 924 171	1 458 220	1 499 464	1 555 000	1 636 917
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	573 169	388 465	401 317	663 139	713 182
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	48 025	0	29 196	41 870	42 150
Portugal	61 000	60 221	178 509	114 563	109 698	117 744	115 468	99 200
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 270 444	1 509 762	1 528 148	1 587 677	1 722 698
Suède	235 320	335 853	259 959	177 084	161 080	154 174	188 987	205 374
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	1 582 228	2 002 000	2 330 692	4 616 540	5 385 030	5 420 453	5 081 911	4 992 168
TURQUIE	31 529	167 556	297 476	603 394	633 604	733 439	791 027	950 888
AMERIQUE	8 663 060	8 450 862	10 022 089	8 228 067	10 394 353	9 986 532	9 394 539	8 815 986
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	5 084 330	7 106 013	7 082 340	7 019 427	6 729 582
Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	967 077	965 191	913 533	888 565	802 057
Etats-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	2 731 105	4 368 835	4 253 098	4 162 808	3 934 357
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 386 148	1 771 987	1 915 709	1 968 054	1 993 168
AMERIQUE DU SUD	1 136 402	703 039	1 650 283	3 143 737	3 288 340	2 904 192	2 375 112	2 086 404
Argentine	218 516	81 107	238 921	508 401	506 539	363 711	308 756	241 315
Brésil (3)	977 697	663 097	1 351 998	2 584 690	2 722 979	2 502 293	2 017 639	1 778 464
ASIE-OCEANIE	8 796 971	11 910 333	13 573 073	32 408 358	37 192 510	39 246 258	40 125 960	43 854 191
Chine			605 000	13 897 083	18 084 169	19 928 505	21 143 351	24 420 744
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 866 206	4 122 604	4 124 116	4 135 108	3 859 991
Inde	30 538	176 015	517 957	2 831 542	3 155 694	3 162 372	3 408 849	3 677 605
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	8 310 362	8 189 323	8 277 070	7 830 722	7 873 886
AFRIQUE	277 058	209 603	213 444	356 872	403 821	483 206	604 130	673 685
Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	295 394	265 257	277 491	341 025	335 539
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	58 323 677	65 450 785	67 764 935	68 618 998	72 291 747

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000 (2)	2010	2013	2014	2015	2016
EUROPE	2 563 596	2 688 509	2 783 468	2 529 925	2 411 036	2 380 686	2 672 648	2 749 083
EUROPE OCCIDENTALE	1 663 080	1 671 915	2 326 653	1 686 875	1 498 118	1 588 914	1 794 888	1 886 774
Allemagne depuis 2011: VUL	357 619	315 895	394 697	353 576	278 318	303 522	325 226	315 754
Belgique	47 029	91 784	121 061	26 306	38 000	35 195	40 081	45 424
Espagne	152 846	374 049	666 515	474 387	408 670	504 636	514 221	531 805
France (1) depuis 2011: VUL	439 852	474 178	468 551	305 250	282 000	322 000	417 000	453 362
Italie	166 635	246 178	316 031	265 017	269 741	296 547	351 084	390 334
Pays-Bas (4)	32 102	29 832	52 234	46 107	29 183	2 232	2 252	2 280
Portugal	58 000	77 466	68 215	44 166	44 318	43 765	41 158	43 896
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	123 019	88 110	70 731	94 479	93 924
Suède	63 080	74 415	41 384	40 000	45 897	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	900 516	975 000	323 203	351 887	420 988	354 766	309 991	327 270
TURQUIE	19 352	41 594	133 471	491 163	491 930	437 006	567 769	535 039
AMERIQUE	2 599 948	5 032 605	9 761 798	8 119 880	10 687 053	11 235 931	11 567 600	12 040 852
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	7 069 234	9 395 102	10 340 526	10 935 086	11 436 288
Canada	527 522	850 566	1 411 136	1 101 112	1 414 643	1 480 621	1 394 742	1 568 214
Etats-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	5 011 988	6 697 597	7 407 604	7 943 180	8 263 780
Mexique	186 950	222 465	656 438	956 134	1 282 862	1 452 301	1 597 164	1 604 294
AMERIQUE DU SUD	250 630	256 787	436 584	1 050 646	1 291 951	895 405	632 514	604 564
Argentine depuis 2015: VUL	63 153	5 337	100 711	208 139	284 468	253 618	217 901	231 461
Brésil (3)	187 477	251 450	329 519	797 038	989 401	644 093	411 782	377 892
ASIE-OCEANIE	4 344 363	4 492 406	4 497 938	8 600 629	8 654 614	8 212 631	7 863 313	7 961 232
Chine			1 464 000	4 367 678	4 032 656	3 803 095	3 423 899	3 698 050
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	405 535	398 825	400 816	420 849	368 518
Inde	83 379	186 640	283 403	725 531	742 731	682 485	751 736	811 360
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 318 558	1 440 858	1 497 595	1 447 516	1 330 704
AFRIQUE	127 698	125 174	115 305	158 204	221 834	236 402	232 291	229 883
Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	176 655	280 656	288 592	274 633	263 465
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	19 408 638	21 974 537	22 065 650	22 335 852	22 981 050

(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 à partir de 2012 et hors Ginaf et Scania à partir de 2014.

Sources : OICA, CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2016

► 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	3 792	1 262	13 465	1 445	17	245	5 279	1 333	26 839
BMW	442	0	1 548	0	0	0	306	64	2 360
FCA	2 512	424	1 299	350	0	0	89	8	4 681
DAIMLER AG (véhicules légers)	318	2	1 739	3	0	0	349	115	2 526
PSA	0	145	2 131	21	17	0	606	233	3 153
RENAULT	1	349	1 774	474	0	245	33	635	3 511
VOLKSWAGEN (véhicules légers)	519	344	4 944	145	0	0	3 896	278	10 126
Constructeurs américains	6 873	677	2 182	383	0	583	5 022	840	16 559
FORD	3 105	286	1 111	349	0	0	1 001	576	6 429
GM	3 637	390	1 013	34	0	583	4 021	264	9 941
NAVISTAR	48	0	0	0	0	0	0	0	48
PACCAR	82	1	57	0	0	0	0	0	139
Constructeurs japonais	6 395	471	1 482	311	9 104	137	3 989	6 196	28 086
HONDA	1 956	148	134	15	820	0	1 209	716	4 999
ISUZU	0	0	0	5	244	0	0	420	669
MAZDA	149	0	0	0	977	0	238	221	1 586
MITSUBISHI	0	0	0	30	555	0	0	506	1 092
NISSAN	1 855	45	629	70	950	137	1 321	549	5 556
SUBARU	297	0	0	0	728	0	0	0	1 025
SUZUKI	0	0	211	0	794	0	144	1 796	2 945
TOYOTA	2 138	277	509	190	4 035	0	1 077	1 988	10 213
Constructeurs coréens	857	162	702	437	0	3 237	1 830	665	7 890
Hyundai-Kia	857	162	702	437	0	3 237	1 830	665	7 890
Constructeurs chinois	0	0	454	0	0	0	14 120	1	14 576
GEELY	0	0	454	0	0	0	811	1	1 266
SAIC	0	0	0	0	0	0	2 567	0	2 567
Constructeurs indiens	0	0	546	0	0	165	0	1 208	1 919
TATA	0	0	546	0	0	9	0	529	1 085
TOTAL CONSTRUCTEURS CITÉS CI-DESSUS	17 917	2 572	18 831	2 576	9 121	4 229	28 096	10 317	93 659

► 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	14%	5%	50%	5%	0%	1%	20%	5%	100%
BMW	19%		66%				13%	3%	100%
FCA	54%	9%	28%	7%			2%	0%	100%
DAIMLER AG	13%		69%				14%	5%	100%
PSA		5%	68%	1%	1%		19%	7%	100%
RENAULT		10%	51%	13%		7%		18%	100%
VOLKSWAGEN	5%	3%	49%	1%			38%	3%	100%
Constructeurs américains	42%	4%	13%	2%	0%	4%	30%	5%	100%
FORD	48%	4%	17%	5%			16%	9%	100%
GM	37%	4%	10%	0%		6%	40%	3%	100%
NAVISTAR	100%								100%
PACCAR	59%		41%						100%
Constructeurs japonais	23%	2%	5%	1%	32%	0%	14%	22%	100%
FUJI	29%				71%				100%
HONDA	39%	3%	3%	0%	16%		24%	14%	100%
ISUZU					37%		0%	63%	100%
MAZDA	9%	0%			62%		15%	14%	100%
MITSUBISHI	0%	0%			51%			46%	100%
NISSAN	33%	1%	11%	1%	17%		24%	10%	100%
SUZUKI		0%	7%		27%		5%	61%	100%
TOYOTA	21%	3%	5%	2%	40%		11%	19%	100%
Constructeurs coréens	11%	2%	9%	6%		41%	23%	8%	100%
Hyundai-Kia	11%	2%	9%	6%		41%	23%	8%	100%
Constructeurs chinois	0%	0%	3%	0%	0%	0%	97%	0%	100%
GEELY			36%				64%	0%	100%
SAIC							100%		100%
Constructeurs indiens	0%	0%	28%	0%	0%	9%	0%	63%	100%
TATA			50%			1%		49%	100%
TOTAL CONSTRUCTEURS CITÉS CI-DESSUS	19%	3%	20%	3%	10%	5%	30%	11%	100%

Sources : OICA, estimations CCFA juillet 2017

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	2 952 431	3 036 773	3 206 042	3 351 607
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	486 065	482 939	501 066	539 519
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	982 015	722 689	890 125	1 094 077	1 147 007
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 580	1 304 648	1 360 578	1 575 737	1 824 968
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 531	417 036	387 553	449 350	382 825
Pologne				315 855	289 913	327 709	354 975	416 123
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	2 264 737	2 476 435	2 633 503	2 692 786
Union Eur. (15 pays)	9 690 146	13 125 133	14 312 087	12 559 450	11 097 843	11 692 967	12 772 785	13 481 105
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 981 443	11 547 879	12 139 111	13 247 254	13 953 026
Eur. centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	3 515 830	4 387 120	4 005 631	3 149 305	3 320 351
Russie				1 912 794	2 649 181	2 333 067	1 282 740	1 239 680
Turquie	31 000	215 000	456 696	509 784	664 655	587 331	725 596	756 938
Canada	948 967	886 217	849 132	694 349	7 585 341	7 689 110	7 516 826	6 872 729
Etats-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	5 635 432	7 585 341	7 689 110	7 516 826	6 872 729
Mexique	286 000	353 000	603 010	503 748	698 217	745 250	892 194	1 065 912
Argentine	215 177	77 306	224 950	489 304	684 379	432 696	480 952	525 757
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 856 540	3 040 783	2 794 687	2 123 009	1 676 722
Chine				13 757 794	17 927 730	19 707 677	21 210 339	24 376 902
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 237 482	1 243 868	1 359 834	1 533 670	1 533 813
Inde				2 387 197	2 553 979	2 570 736	2 772 270	2 966 637
Indonésie				541 475	880 032	863 268	755 566	834 920
Iran				1 410 403	691 709	1 106 700	1 055 400	1 320 300
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 203 181	4 562 282	4 699 591	4 215 889	4 146 459
Malaisie				543 594	576 657	588 348	591 275	514 545
Thaïlande				346 644	663 746	411 402	356 063	328 053
Australie				592 122	899 965	883 949	924 154	927 274
Afrique du sud				337 130	450 561	439 264	412 670	361 289
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	55 602 157	63 421 088	65 698 868	66 325 833	69 458 136

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	175 687	203 389	314 804	282 157	305 287	319 945	333 783	357 260
Belgique	34 478	46 670	66 125	60 157	61 074	62 316	70 458	78 335
Espagne	105 934	249 185	335 684	132 104	100 261	139 657	182 982	200 337
France	323 291	446 983	477 204	457 215	416 917	415 042	427 866	463 295
Italie	122 293	159 322	268 057	202 573	116 166	132 430	150 342	225 324
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	59 781	64 399	62 777	71 828	86 585
Pologne				49 356	63 284	64 767	77 464	88 427
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	262 730	330 976	366 590	427 903	430 969
Union Eur. (15 pays)	1 276 097	1 718 369	2 245 881	1 646 742	1 561 706	1 690 915	1 882 620	2 089 507
Europe (17 pays)	1 313 650	1 769 569	2 310 844	1 711 882	1 635 430	1 763 448	1 960 907	2 171 459
Eur. centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	595 752	764 958	668 830	662 918	669 258
Russie				194 341	349 469	259 329	158 183	164 784
Turquie	19 000	43 015	199 825	251 129	228 469	220 155	285 598	250 919
Canada	335 827	416 041	736 951	889 039	1 024 908	1 129 938	1 227 195	1 322 657
Etats-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	6 136 787	8 298 102	9 154 354	10 328 798	10 993 044
Mexique	166 000	198 000	302 944	344 606	402 325	431 055	497 280	581 811
Argentine	59 881	17 481	81 995	163 098	279 538	181 152	163 069	183 725
Brésil	187 233	180 000	302 288	658 524	726 587	703 325	445 967	373 599
Chine				4 304 142	4 056 349	3 791 324	3 451 263	3 651 273
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	273 891	299 696	302 034	300 116	289 228
Inde				653 193	687 323	606 269	652 566	702 640
Indonésie				223 235	349 779	332 141	275 856	213 215
Iran				232 440	113 041	180 900	166 600	128 200
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	752 967	813 231	863 297	830 621	823 801
Malaisie				61 562	79 136	78 139	75 402	65 579
Thaïlande				453 713	666 926	470 430	443 569	440 735
Australie				443 452	236 262	229 281	231 254	250 859
Afrique du sud				155 777	200 184	205 240	205 079	186 117
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	19 392 043	22 171 600	22 625 420	23 380 189	24 398 752

Sources : CCFA, 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	2013	2014	2015	2016
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS								
Citroën+DS	33 996	213 010	453 604	586 769				
Peugeot	133 332	334 469	593 349	622 644				
Groupe PSA (1)	167 328	547 479	1 046 953	1 209 413	932 595	936 425	1 012 098	940 081
Renault	69 335	256 528	601 495	812 306				
Dacia				132 548				
Renault Samsung Motors				24 141				
Groupe Renault	69 335	256 528	601 495	968 995	915 527	898 864	1 054 351	1 039 526
Total (2)	236 663	804 007	1 648 448	2 178 408	1 848 122	1 835 289	2 066 449	1 979 607
Total essence + diesel + autres	2 938 581	3 294 815	4 598 617	5 610 340	4 794 079	4 920 471	5 182 320	5 782 453
Part du diesel	8,1%	24,4%	35,8%	38,8%	38,6%	37,3%	39,9%	34,2%
ALLEMAGNE								
Mercedes	216 053	141 547	278 772	363 443	400 324	412 462	420 050	
Opel	32 742	76 441	288 651	236 982	143 919	157 576	114 241	
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 095 790	1 210 951	1 289 215	1 344 161	
Ford	5 344	90 117	179 130	347 553	206 654	216 980	272 502	
BMW	33 520	28 135	194 794	448 604	522 549	519 080	547 713	
Total diesel	465 788	662 007	1 788 999	2 502 419	2 514 363	2 635 285	2 744 586	2 681 647
Total essence + diesel + autres	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 552 330	5 439 904	5 604 026	5 708 138	5 746 808
Part du diesel	13,2%	14,2%	34,9%	45,1%	46,2%	47,0%	48,1%	46,7%
ESPAGNE								
Total diesel	ND	150 221	681 262	1 000 000	885 850	1 004 877	1 217 898	1 171 691
Total essence + diesel + autres	ND	1 679 301	2 445 421	1 913 513	1 719 700	1 871 985	2 202 348	2 313 409
Part du diesel	ND	8,9%	27,9%	52,3%	51,5%	53,7%	55,3%	50,6%
ITALIE								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	60 095	39 249	32 493	30 437	50 692
Fiat	76 513	87 985	223 889	138 598	60 206	69 632	115 418	113 226
Lancia		17 679	40 891	40 759	6 339	1 745		
Jeep						18 593	49 767	63 927
Divers	0	297	0	1 449			5 410	9 300
Total diesel	80 364	117 137	342 312	240 901	105 794	122 463	201 032	237 145
Total essence + diesel + autres	1 445 221	1 874 672	1 422 243	573 169	388 465	401 317	663 139	713 182
Part du diesel	5,6%	6,2%	24,1%	42,0%	27,2%	30,5%	30,3%	33,3%
ROYAUME-UNI								
Honda	0	0	596	35 908	54 800	51 728	62 773	
Jaguar-Land Rover	0	25 374	69 775	137 824	212 041	213 349	246 542	
Mini	0	0	0	34 752	29 529	31 280	39 437	
Nissan	0	3 200	54 396	173 050	201 379	233 884	254 800	
Opel	0	7 695	125 880	35 206	42 908	25 205	9 008	
Peugeot	0	50 942	37 432	0	0	0	0	
Toyota	0	0	38 931	55 599	49 468	44 879	49 624	
Autres	774	34 740	57 413	1 814	924	1 376	1 171	
Total diesel	774	121 951	384 423	474 153	591 049	601 701	663 355	
Total essence + diesel	923 744	1 295 611	1 641 317	1 274 070	1 439 290	1 439 258	1 489 372	
Part du diesel	0,1%	9,4%	23,4%	37,2%	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)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	2 111	1 849	1 689	1 471	1 345	1 395	1 479	1 471
	13,6%	13,4%	12,4%	11,7%	10,9%	10,7%	10,4%	9,7%
GROUPE RENAULT	1 635	1 416	1 303	1 057	1 092	1 234	1 349	1 509
	10,5%	10,2%	9,6%	8,4%	8,9%	9,5%	9,5%	10,0%
Groupe FCA	1 085	1 080	950	801	741	766	871	993
	7,0%	7,8%	7,0%	6,4%	6,0%	5,9%	6,1%	6,6%
Groupe Ford	1 269	1 128	1 092	949	919	960	1 031	1 047
	8,2%	8,2%	8,0%	7,6%	7,5%	7,4%	7,3%	6,9%
General Motors	1 590	1 196	1 173	1 011	968	923	943	994
	10,2%	8,6%	8,6%	8,1%	7,9%	7,1%	6,6%	6,6%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 216	3 114	3 090	3 307	3 514	3 635
	19,5%	21,6%	23,6%	24,8%	25,1%	25,5%	24,8%	24,1%
Daimler	830	676	673	667	689	714	839	952
	5,3%	4,9%	4,9%	5,3%	5,6%	5,5%	5,9%	6,3%
Groupe BMW	772	753	812	801	795	833	936	1 031
	5,0%	5,4%	6,0%	6,4%	6,5%	6,4%	6,6%	6,8%
Nissan	361	407	464	436	424	481	559	560
	2,3%	2,9%	3,4%	3,5%	3,4%	3,7%	3,9%	3,7%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	572	548	543	563	601	646
	5,5%	4,5%	4,2%	4,4%	4,4%	4,3%	4,2%	4,3%
Autres marques japonaises	911	718	619	537	558	604	693	751
	5,8%	5,2%	4,5%	4,3%	4,5%	4,7%	4,9%	5,0%
Hyundai-Kia	569	614	686	773	767	773	852	934
	3,7%	4,4%	5,0%	6,2%	6,2%	6,0%	6,0%	6,2%
Volvo	249	231	256	231	231	255	285	289
	1,6%	1,7%	1,9%	1,8%	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%
Groupe Tata	128	100	97	128	139	146	179	232
	0,8%	0,7%	0,7%	1,0%	1,1%	1,1%	1,3%	1,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	42	23	20	32	46	54
	1,1%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%
TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE	15 572	13 832	13 644	12 546	12 322	12 987	14 175	15 097
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	-1,4%	-8,0%	-1,8%	5,4%	9,2%	6,5%

► 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)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	389	344	354	307	303	330	354	380
	18,1%	21,9%	21,0%	20,8%	20,7%	20,3%	19,5%	18,9%
GROUPE RENAULT	331	266	279	240	233	258	299	328
	15,4%	17,0%	16,5%	16,3%	15,9%	15,9%	16,5%	16,3%
Groupe FCA	284	233	246	197	195	207	229	272
	13,2%	14,9%	14,5%	13,4%	13,3%	12,8%	12,7%	13,5%
Groupe Ford	235	171	187	164	171	215	268	318
	10,9%	10,9%	11,1%	11,1%	11,7%	13,2%	14,8%	15,8%
General Motors	153	78	93	76	75	84	104	105
	7,1%	5,0%	5,5%	5,2%	5,1%	5,2%	5,7%	5,2%
Groupe Volkswagen	212	185	215	213	208	225	218	242
	9,9%	11,8%	12,8%	14,4%	14,2%	13,9%	12,0%	12,1%
Daimler	166	140	147	140	148	159	172	186
	7,7%	8,9%	8,7%	9,5%	10,1%	9,8%	9,5%	9,2%
Nissan	103	43	54	48	45	47	50	66
	4,8%	2,7%	3,2%	3,3%	3,1%	2,9%	2,7%	3,3%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	42	34	31	38	41	39
	3,0%	2,5%	2,5%	2,3%	2,1%	2,3%	2,3%	2,0%
Autres marques japonaises	81	38	35	25	27	30	37	42
	3,8%	2,4%	2,1%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%
Hyundai-Kia	52	6	5	4	4	3	4	7
	2,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	27	31	29	27	30	35	26
	3,6%	1,7%	1,8%	1,9%	1,8%	1,9%	1,9%	1,3%
TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE	2 149	1 569	1 688	1 476	1 467	1 627	1 812	2 011
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	7,6%	-12,6%	-0,6%	10,9%	11,3%	11,0%

(1) pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page 73.

(2) hors Bulgarie en 2005.

Regroupement des constructeurs utilisé :

Groupe PSA = Peugeot + Citroën + DS.

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 01/01/2017.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2016 (CF. NOTE PAGE 70) (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	3 352	110	53	57	175	100	1 261	240	245	309	350	313	171
	100%	3,3%	1,6%	1,7%	5,2%	3,0%	37,6%	7,2%	7,3%	9,2%	10,4%	9,3%	5,1%
Autriche	330	18	8	10	27	19	114	19	23	22	17	37	26
	100%	5,4%	2,3%	3,1%	8,2%	5,9%	34,5%	5,8%	6,8%	6,7%	5,3%	11,1%	8,0%
Belgique	540	65	28	38	74	20	115	25	39	48	35	56	35
	100%	12,1%	5,2%	7,0%	13,6%	3,6%	21,3%	4,7%	7,1%	8,8%	6,5%	10,4%	6,4%
Danemark	223	35	13	22	18	3	54	14	14	6	9	44	21
	100%	15,8%	5,9%	9,9%	8,2%	1,5%	24,2%	6,4%	6,4%	2,8%	4,0%	19,5%	9,5%
Espagne	1 147	149	65	84	135	60	245	60	89	56	53	165	108
	100%	13,0%	5,7%	7,3%	11,8%	5,2%	21,3%	5,2%	7,8%	4,9%	4,6%	14,3%	9,4%
Finlande	119	4	2	2	6	1	33	10	7	5	6	29	10
	100%	3,6%	1,5%	2,1%	4,8%	1,1%	27,4%	8,0%	5,9%	4,2%	5,0%	24,7%	8,5%
France	2 015	559	223	336	518	81	259	79	68	86	71	199	63
	100%	27,7%	11,1%	16,7%	25,7%	4,0%	12,8%	3,9%	3,4%	4,3%	3,5%	9,9%	3,1%
Grèce	79	9	4	6	4	6	12	4	7	5	5	22	2
	100%	11,9%	4,8%	7,1%	4,6%	8,1%	15,6%	4,7%	9,1%	6,9%	6,7%	27,9%	2,6%
Irlande	147	6	1	4	13	1	34	15	8	6	4	35	22
	100%	3,8%	1,0%	2,8%	8,7%	0,6%	23,0%	10,0%	5,4%	4,3%	2,6%	23,9%	15,3%
Italie	1 824	158	64	94	166	530	243	124	95	84	93	184	104
	100%	8,7%	3,5%	5,2%	9,1%	29,1%	13,3%	6,8%	5,2%	4,6%	5,1%	10,1%	5,7%
Luxembourg	51	4	2	2	5	2	14	2	2	6	5	4	3
	100%	8,4%	3,6%	4,8%	10,3%	4,7%	26,8%	4,8%	4,7%	12,3%	9,6%	8,0%	5,2%
Pays-Bas	383	42	14	28	39	14	83	21	33	25	17	57	31
	100%	11,1%	3,7%	7,3%	10,3%	3,6%	21,8%	5,6%	8,5%	6,4%	4,4%	15,0%	8,2%
Portugal	207	30	11	20	31	11	38	8	12	17	18	28	7
	100%	14,7%	5,1%	9,6%	15,1%	5,4%	18,3%	3,9%	5,8%	8,1%	8,8%	13,4%	3,6%
Royaume-Uni	2 693	177	79	99	112	86	528	318	251	252	182	432	186
	100%	6,6%	2,9%	3,7%	4,1%	3,2%	19,6%	11,8%	9,3%	9,4%	6,8%	16,0%	6,9%
Suède	372	16	5	11	20	8	104	13	8	25	17	56	32
	100%	4,2%	1,3%	2,8%	5,2%	2,3%	27,9%	3,4%	2,2%	6,7%	4,6%	15,2%	8,5%
Union eur. (15 pays)	13 479	1 383	572	812	1 343	944	3 135	953	901	952	882	1 660	822
	100%	10,3%	4,2%	6,0%	10,0%	7,0%	23,3%	7,1%	6,7%	7,1%	6,5%	12,3%	6,1%
Norvège	155	7	2	5	3	0	42	8	4	13	9	48	7
	100%	4,4%	1,3%	3,1%	2,1%	0,2%	27,4%	5,4%	2,4%	8,4%	5,9%	30,7%	4,6%
Suisse	315	19	9	10	22	15	97	13	14	30	26	49	15
	100%	6,2%	2,9%	3,3%	6,9%	4,7%	30,6%	4,1%	4,3%	9,5%	8,4%	15,7%	4,9%
Europe (17 pays)	13 949	1 410	583	827	1 368	959	3 274	974	919	995	918	1 757	845
	100%	10,1%	4,2%	5,9%	9,8%	6,9%	23,5%	7,0%	6,6%	7,1%	6,6%	12,6%	6,1%
Bulgarie	28	2	1	2	6	0	6	2	1	1	0	5	2
	100%	8,0%	2,1%	5,8%	22,1%	0,9%	22,1%	7,3%	4,6%	3,6%	1,6%	19,3%	6,7%
Croatie	44	4	2	2	6	1	13	3	4	2	1	7	4
	100%	8,5%	3,8%	4,7%	12,9%	2,5%	28,7%	6,4%	9,4%	3,4%	3,4%	15,5%	8,3%
Estonie	23	2	1	1	3	0	5	1	1	1	0	8	2
	100%	7,4%	3,3%	4,2%	12,0%	1,9%	22,3%	2,6%	3,6%	2,5%	1,8%	34,8%	7,6%
Hongrie	97	3	1	2	10	4	20	10	9	3	3	26	7
	100%	2,6%	1,0%	1,6%	10,4%	3,8%	20,7%	9,9%	9,7%	2,6%	2,9%	27,1%	7,4%
Lettonie	16	1	1	1	1	1	4	1	1	0	0	4	1
	100%	8,0%	3,5%	4,5%	5,6%	4,1%	24,5%	6,7%	5,9%	3,0%	2,3%	26,8%	8,2%
Lituanie	20	1	0	0	1	4	5	1	1	1	0	5	1
	100%	2,9%	1,2%	1,7%	6,9%	18,3%	24,3%	3,1%	3,7%	4,1%	1,8%	26,3%	6,3%
Pologne	418	19	8	11	41	13	117	29	34	14	13	91	38
	100%	4,5%	1,8%	2,7%	9,7%	3,1%	28,0%	7,0%	8,2%	3,4%	3,1%	21,8%	9,1%
Rép. tchèque	260	14	5	8	23	5	122	15	8	7	8	23	30
	100%	5,2%	2,1%	3,1%	8,7%	1,8%	47,1%	5,8%	3,3%	2,7%	2,9%	8,9%	11,5%
Roumanie	95	3	1	3	35	2	20	7	5	3	4	10	6
	100%	3,5%	0,8%	2,6%	36,4%	1,7%	20,9%	7,2%	5,4%	3,2%	4,0%	10,3%	5,8%
Slovaquie	88	8	3	5	8	2	29	3	5	3	3	14	13
	100%	8,7%	3,3%	5,4%	9,0%	1,9%	32,5%	2,8%	5,6%	3,8%	3,7%	15,6%	14,9%
Slovénie	59	6	3	3	9	3	20	2	5	2	1	6	4
	100%	9,7%	4,5%	5,2%	14,9%	5,0%	33,9%	4,0%	8,1%	4,0%	2,1%	10,3%	7,5%
11 nouveaux pays entrants	1 148	61	24	37	141	34	361	73	75	37	34	200	108
	100%	5,3%	2,1%	3,2%	12,3%	3,0%	31,4%	6,3%	6,5%	3,2%	3,0%	17,4%	9,4%
Europe (28 pays)	15 097	1 471	607	864	1 509	993	3 635	1 047	994	1 031	952	1 957	953
	100 %	9,7%	4,0%	5,7%	10,0%	6,6%	24,1%	6,9%	6,6%	6,8%	6,3%	13,0%	6,3%

(1) soit respectivement 541 232 et 65 650 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 (1)	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	1 719	1 930	1 776	1 407	1 282	1 332	1 422	1 410
	12,7%	13,1%	13,7%	12,0%	11,1%	11,0%	10,8%	10,1%
GROUPE RENAULT	1 315	1 559	1 305	967	1 005	1 128	1 229	1 368
	9,7%	10,6%	10,1%	8,2%	8,7%	9,3%	9,3%	9,8%
FCA	1 890	1 575	1 035	770	716	740	841	959
	14,0%	10,7%	8,0%	6,5%	6,2%	6,1%	6,4%	6,9%
Groupe Ford	1 540	1 248	1 063	901	873	902	965	974
	11,4%	8,5%	8,2%	7,7%	7,6%	7,5%	7,3%	7,0%
General Motors	1 560	1 720	1 119	944	906	860	878	919
	11,5%	11,7%	8,6%	8,0%	7,9%	7,1%	6,7%	6,6%
Groupe Volkswagen	2 138	2 776	2 757	2 887	2 862	3 032	3 199	3 274
	15,8%	18,8%	21,3%	24,5%	24,8%	25,1%	24,3%	23,5%
Daimler	438	811	662	653	672	694	815	918
	3,2%	5,5%	5,1%	5,6%	5,8%	5,7%	6,2%	6,6%
Groupe BMW	364	499	735	780	775	808	906	995
	2,7%	3,4%	5,7%	6,6%	6,7%	6,7%	6,9%	7,1%
Nissan	395	392	384	408	400	453	523	526
	2,9%	2,7%	3,0%	3,5%	3,5%	3,7%	4,0%	3,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	406	576	582	507	497	506	536	569
	3,0%	3,9%	4,5%	4,3%	4,3%	4,2%	4,1%	4,1%
Autres marques japonaises	789	701	651	487	504	542	622	663
	5,8%	4,8%	5,0%	4,1%	4,4%	4,5%	4,7%	4,7%
Hyundai-Kia	18	303	539	687	679	686	758	826
	0,1%	2,1%	4,2%	5,8%	5,9%	5,7%	5,7%	5,9%
Volvo	235	230	222	222	221	245	273	276
	1,7%	1,6%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%	2,0%
Groupe Tata	44	112	97	124	135	142	174	226
	0,3%	0,8%	0,7%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,6%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	666	304	47	19	18	32	42	49
	4,9%	2,1%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	13 517	14 738	12 975	11 763	11 545	12 102	13 184	13 949
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	0,9%	-2,1%	-5,0%	-8,1%	-1,9%	4,8%	8,9%	5,8%

► 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	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	251	349	326	286	281	307	328	352
	16,5%	18,1%	22,1%	20,8%	20,6%	20,4%	19,6%	18,9%
GROUPE RENAULT	278	272	251	224	215	237	273	299
	18,3%	14,1%	17,0%	16,3%	15,8%	15,7%	16,3%	16,1%
FCA	163	275	214	178	174	184	201	240
	10,7%	14,2%	14,5%	12,9%	12,8%	12,2%	12,0%	12,9%
Groupe Ford	195	180	161	154	161	200	250	298
	12,9%	9,3%	10,9%	11,2%	11,8%	13,3%	15,0%	16,0%
General Motors	81	92	75	73	72	79	96	98
	5,3%	4,8%	5,1%	5,3%	5,3%	5,2%	5,7%	5,3%
Groupe Volkswagen	134	202	170	197	194	210	202	227
	8,9%	10,5%	11,6%	14,3%	14,2%	13,9%	12,1%	12,2%
Daimler	74	178	133	133	140	150	163	176
	4,9%	9,2%	9,0%	9,7%	10,3%	9,9%	9,8%	9,5%
Nissan	105	100	41	46	43	45	48	63
	6,9%	5,2%	2,8%	3,3%	3,2%	3,0%	2,9%	3,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	81	69	37	31	28	35	38	35
	5,3%	3,6%	2,5%	2,3%	2,1%	2,3%	2,3%	1,9%
Autres marques japonaises	69	102	36	23	25	28	35	38
	4,6%	5,3%	2,4%	1,7%	1,9%	1,9%	2,1%	2,1%
Hyundai-Kia	0	44	5	3	3	3	4	6
	0,0%	2,3%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Autres marques	85	69	26	28	26	29	34	26
	5,6%	3,6%	1,8%	2,0%	1,9%	1,9%	2,0%	1,4%
TOTAL EUROPE (17 PAYS)	1 516	1 931	1 475	1 376	1 364	1 506	1 673	1 859
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,6%	5,6%	11,1%	-12,9%	-0,8%	10,4%	11,1%	11,1%

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2017 (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 (2)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	99	73	69	64	63	63	57	61
	9,5%	8,5%	8,2%	8,2%	8,1%	7,1%	5,7%	5,3%
GROUPE RENAULT	193	112	108	90	87	106	120	141
	18,7%	13,0%	12,9%	11,5%	11,3%	11,9%	12,1%	12,3%
Groupe FCA	50	45	34	30	25	26	30	34
	4,8%	5,3%	4,0%	3,9%	3,2%	3,0%	3,0%	3,0%
Groupe Ford	59	65	59	48	46	58	65	73
	5,7%	7,5%	7,0%	6,2%	6,0%	6,6%	6,6%	6,3%
General Motors	132	76	74	67	61	63	64	75
	12,7%	8,9%	8,8%	8,5%	7,9%	7,2%	6,5%	6,5%
Groupe Volkswagen	257	226	238	227	228	273	314	361
	24,8%	26,4%	28,2%	28,9%	29,4%	30,9%	31,7%	31,4%
Daimler	11	13	14	14	17	20	24	34
	1,1%	1,6%	1,7%	1,8%	2,2%	2,2%	2,5%	3,0%
Groupe BMW	11	17	20	21	21	24	30	37
	1,0%	2,0%	2,4%	2,7%	2,7%	2,7%	3,0%	3,2%
Nissan	19	23	28	28	24	28	36	34
	1,8%	2,6%	3,3%	3,6%	3,1%	3,1%	3,6%	3,0%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	47	41	41	47	57	65	77
	5,8%	5,5%	4,8%	5,2%	6,0%	6,5%	6,5%	6,7%
Autres marques japonaises	91	67	56	50	53	61	71	89
	8,7%	7,9%	6,6%	6,4%	6,9%	6,9%	7,2%	7,7%
Hyundai-Kia	39	75	81	86	89	88	95	107
	3,8%	8,7%	9,7%	10,9%	11,4%	9,9%	9,6%	9,4%
Volvo	7	9	10	9	9	10	12	14
	0,6%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Groupe Tata	2	3	3	3	4	4	4	6
	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	5	5	1	3	2	5
	0,7%	0,7%	0,6%	0,6%	0,2%	0,3%	0,2%	0,4%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	1 035	857	841	783	777	885	990	1 148
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	-1,8%	-6,9%	-0,8%	13,9%	11,9%	15,9%

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

	2005 (2)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
GROUPE PSA	20	18	25	20	22	23	26	27
	13,6%	19,5%	22,9%	20,0%	21,2%	19,3%	18,4%	18,1%
GROUPE RENAULT	35	15	18	16	18	21	26	29
	24,4%	16,3%	16,2%	16,3%	17,1%	17,8%	18,5%	19,0%
Groupe FCA	21	19	21	20	21	23	28	32
	14,7%	19,8%	19,0%	19,6%	20,1%	19,6%	20,4%	21,1%
Groupe Ford	14	10	11	10	10	14	18	20
	9,8%	10,1%	10,2%	10,1%	10,2%	11,5%	12,8%	13,2%
General Motors	8	3	4	3	3	5	8	7
	5,2%	3,2%	3,6%	3,3%	3,4%	4,5%	5,8%	4,6%
Groupe Volkswagen	21	14	15	16	14	15	16	15
	14,7%	14,9%	13,7%	15,5%	13,6%	13,1%	11,5%	10,1%
Daimler	10	7	6	7	7	8	9	9
	6,8%	7,9%	5,9%	7,1%	7,2%	6,7%	6,3%	6,2%
Nissan	2	2	3	2	2	2	2	3
	1,4%	2,5%	2,9%	2,2%	1,9%	1,5%	1,2%	2,0%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	3	3	3	3	3	4
	1,6%	2,2%	2,5%	3,0%	2,8%	2,8%	2,2%	2,7%
Autres marques japonaises	3	2	3	2	2	2	2	3
	2,3%	2,1%	2,4%	1,7%	1,7%	1,8%	1,8%	2,1%
Hyundai-Kia	5	1	0	0	0	1	1	1
	3,2%	0,7%	0,3%	0,2%	0,1%	0,4%	0,4%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	1	1
	2,5%	0,8%	0,5%	1,0%	0,8%	0,9%	0,8%	0,6%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	145	95	108	100	103	118	139	151
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	14,2%	-7,3%	2,5%	14,8%	17,3%	9,1%

(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 01/01/2017 (lire la page 70).

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	2 952 431	3 036 835	3 206 042	3 351 607
Autriche	227 548	288 618	309 427	328 563	319 035	303 318	308 555	329 604
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	486 065	482 939	501 066	539 519
Danemark	73 774	80 654	112 688	153 583	181 896	188 612	206 999	222 895
Espagne (1)	504 051	988 270	1 381 515	982 015	722 689	855 308	1 034 232	1 147 009
Finlande	103 167	139 095	134 646	107 346	103 314	106 259	108 844	118 912
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177
Grèce	35 700	115 480	290 222	141 501	58 696	71 222	75 804	78 873
Irlande	93 563	82 584	230 989	88 445	74 364	96 284	124 804	146 600
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 578	1 304 573	1 360 452	1 575 614	1 823 640
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	49 726	46 624	49 793	46 473	50 561
Norvège	95 550	61 901	97 376	127 754	142 151	144 202	150 686	154 603
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 527	416 733	387 571	448 925	382 557
Portugal	58 357	210 924	257 834	223 464	105 921	142 826	178 503	207 330
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	2 264 737	2 476 435	2 633 503	2 692 786
Suède	192 588	229 941	290 529	289 684	269 558	303 948	345 108	372 318
Suisse	279 764	329 899	316 519	292 453	305 928	300 110	321 669	315 295
Union européenne (2)	8 568 735	12 467 479	14 312 087	12 554 546	11 097 092	11 657 687	12 711 698	13 479 388
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 974 753	11 545 171	12 101 999	13 184 053	13 949 286

(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.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE (EN UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 220 675	1 400 556	1 449 919	1 534 990	1 535 525
	8,0%	9,8%	30,3%	41,9%	47,4%	47,8%	47,9%	45,8%
Autriche	7 425	74 197	191 402	167 106	180 847	172 382	179 821	188 819
	3,3%	25,7%	61,9%	50,9%	56,7%	56,8%	58,3%	57,3%
Belgique	54 897	154 804	290 301	415 728	314 844	299 149	299 357	279 528
	13,8%	32,7%	56,3%	76,0%	64,8%	61,9%	59,7%	51,8%
Danemark	2 352	3 305	14 898	72 670	58 119	59 524	64 095	80 325
	3,2%	4,1%	13,2%	47,3%	32,0%	31,7%	31,0%	36,0%
Espagne		140 740	734 256	693 905	479 318	565 409	648 212	652 097
		14,2%	53,1%	70,7%	66,3%	66,1%	62,7%	56,9%
Finlande		7 215		44 574	38 372	41 299	38 882	39 647
		5,2%		41,5%	37,1%	38,9%	35,7%	33,3%
France	186 050	762 054	1 046 485	1 593 173	1 199 729	1 146 658	1 097 124	1 050 418
	9,9%	33,0%	49,0%	70,8%	67,0%	63,8%	57,2%	52,1%
Grèce		60	2 006	5 661	33 993	45 383	47 875	43 428
		0,1%	0,7%	4,0%	57,9%	63,7%	63,2%	55,1%
Irlande		12 413	23 259	55 016	53 838	70 463	88 618	102 611
		15,0%	10,1%	62,2%	72,4%	73,2%	71,0%	70,0%
Italie	138 562	179 779	812 203	901 310	703 122	747 024	872 493	1 038 879
	8,1%	7,8%	33,6%	45,9%	53,9%	54,9%	55,4%	57,0%
Luxembourg		8 206	21 110	37 403	34 230	35 825	32 694	32 661
		21,4%	50,4%	75,2%	73,4%	71,9%	70,4%	64,6%
Norvège		1 581	8 761	95 733	74 693	70 190	61 482	47 622
		2,6%	9,0%	74,9%	52,5%	48,7%	40,8%	30,8%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	98 477	103 518	105 013	129 803	72 527
	6,8%	10,9%	22,5%	20,4%	24,8%	27,1%	28,9%	19,0%
Portugal		10 426	62 417	149 046	76 575	102 044	121 650	135 180
		4,9%	24,2%	66,7%	72,3%	71,2%	68,2%	65,2%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	936 448	1 127 758	1 240 858	1 275 411	1 285 383
	0,4%	6,4%	14,1%	46,1%	49,8%	50,1%	48,4%	47,7%
Suède		1 335	18 325	147 802	165 717	179 090	198 956	191 510
		0,6%	6,3%	51,0%	61,5%	58,9%	57,7%	51,4%
Suisse		9 998	29 466	88 760	113 255	111 073	124 898	124 204
		3,0%	9,3%	30,4%	37,0%	37,0%	38,8%	39,4%
Europe (17 pays)	619 427	1 866 021	4 726 461	6 723 487	6 158 484	6 441 303	6 816 361	6 900 364
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	51,8%	53,3%	53,2%	51,7%	49,5%
Variation annuelle		+0,7%	+10,7%	+6,9%	-5,2%	+4,6%	+5,8%	+1,2%

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	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Allemagne	électrique	0	160	1 731	2 451	5 800	8 262	12 319	11 163
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,3%
	hybride	3 559	10 174	11 788	20 617	25 330	26 476	32 714	47 055
		0,1%	0,3%	0,4%	0,7%	0,9%	0,9%	1,0%	1,4%
Autriche	électrique	0	112	631	426	654	1 281	1 677	3 829
		0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	0,4%	0,5%	1,2%
	hybride	460	1 248	1 310	2 174	2 595	2 360	3 514	4 711
		0,1%	0,4%	0,4%	0,6%	0,8%	0,8%	1,1%	1,4%
Belgique	électrique	0	47	263	562	500	1 165	1 358	2 048
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%
	hybride	471	4 073	6 676	5 875	6 283	8 350	10 711	16 892
		0,1%	0,7%	1,2%	1,2%	1,3%	1,7%	2,1%	3,1%
Danemark	électrique	2	50	460	527	533	1 637	4 468	1 320
		0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,9%	2,2%	0,6%
	hybride	5	148	263	431	1 099	1 233	2 657	6 242
		0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%	0,7%	1,3%	2,8%
Espagne	électrique	0	69	367	439	811	1 076	1 461	2 143
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%
	hybride	908	6 253	10 061	10 073	10 152	12 458	20 547	27 688
		0,1%	0,6%	1,2%	1,4%	1,4%	1,5%	2,0%	2,4%
France	électrique	6	184	2 630	5 663	8 779	10 561	17 268	21 751
		0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,6%	0,9%	1,1%
	hybride	2 857	9 655	13 635	27 889	46 745	43 143	61 619	58 385
		0,1%	0,4%	0,6%	1,5%	2,6%	2,4%	3,2%	2,9%
Italie	électrique	28	112	306	524	864	1 100	1 452	1 260
		0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	hybride	1 132	4 841	5 161	6 836	15 156	21 488	26 262	38 387
		0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	1,2%	1,6%	1,7%	2,1%
Norvège	électrique	7	355	1 996	3 950	7 882	18 090	25 779	24 222
		0,0%	0,3%	1,4%	2,9%	5,5%	12,5%	17,1%	15,7%
	hybride	337	3 144	3 645	6 116	9 827	10 774	15 704	34 841
		0,3%	2,5%	2,6%	4,4%	6,9%	7,5%	10,4%	22,5%
Pays-Bas	électrique	0	96	846	828	2 618	2 913	3 204	3 992
		0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,6%	0,8%	0,7%	1,0%
	hybride	2 940	16 099	14 868	25 614	43 639	26 749	56 261	30 206
		0,6%	3,3%	2,7%	5,1%	10,5%	6,9%	12,5%	7,9%
Royaume-Uni	électrique	0	167	1 098	1 262	2 512	6 697	9 934	10 264
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,4%	0,4%
	hybride	5 766	22 148	23 398	25 892	30 203	45 148	64 692	79 440
		0,2%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	1,8%	2,5%	3,0%
Suède	électrique	1	9	181	268	435	1 240	2 880	2 945
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,8%	0,8%
	hybride	1 947	3 628	2 909	3 539	5 823	10 421	14 478	23 896
		0,7%	1,3%	1,0%	1,3%	2,2%	3,4%	4,2%	6,4%
Suisse	électrique	13	199	446	523	1 177	1 804	3 777	3 372
		0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,4%	0,6%	1,2%	1,1%
	hybride	1 413	4 210	5 358	6 945	7 225	6 949	8 400	10 492
		0,5%	1,4%	1,7%	2,1%	2,4%	2,3%	2,6%	3,3%
Europe occidentale (y compris les pays non présentés)	électrique	57	1 611	11 263	17 707	32 990	56 778	87 034	89 841
		0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	0,7%	0,6%
	hybride	23 210	90 198	102 979	146 287	208 934	222 109	327 363	393 372
		0,2%	0,7%	0,8%	1,2%	1,8%	1,8%	2,5%	2,8%

LES IMMATRICULATIONS

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	101 393	125 384	212 290	202 446	217 966	236 422	243 305	263 495
Autriche	15 473	21 539	27 243	28 130	30 849	31 320	33 013	36 104
Belgique	30 609	52 490	54 090	56 006	56 734	56 886	65 179	72 421
Danemark	15 711	19 649	33 092	16 848	24 532	29 133	33 177	37 493
Espagne	88 042	229 821	299 246	116 770	85 855	114 247	155 400	172 796
Finlande	12 574	27 507	15 056	11 550	11 194	11 359	11 986	14 181
France	277 887	393 795	414 966	417 612	367 331	372 074	379 428	410 102
Grèce	45 124	29 480	23 008	10 935	3 534	5 066	5 756	5 767
Irlande	8 640	24 136	41 474	10 486	11 016	16 752	23 837	28 252
Italie	109 270	156 995	225 517	177 887	101 858	119 460	134 265	202 095
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 291	3 325	3 600	4 016	4 614
Norvège	11 395	20 582	31 627	30 422	32 293	30 717	34 394	37 180
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	49 863	50 756	51 929	57 921	70 656
Portugal	38 597	64 236	152 836	45 756	18 222	26 290	30 996	35 007
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	231 539	278 957	329 761	380 996	383 193
Suède	12 038	26 362	31 854	38 543	37 690	42 223	45 124	52 002
Suisse	18 091	22 753	24 121	26 507	31 938	31 688	34 297	34 066
Union européenne (1)	790 064	1 398 657	1 875 488	1 417 662	1 299 819	1 446 522	1 604 399	1 788 178
Europe (17 pays)	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 474 591	1 364 050	1 508 927	1 673 090	1 859 424

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	59 061	73 770	96 830	75 014	82 233	81 057	85 002	87 695
Autriche	5 642	7 222	8 508	5 138	7 320	6 706	7 151	7 829
Belgique	8 604	10 690	11 061	7 133	7 400	7 638	8 188	9 497
Danemark	3 179	3 539	4 597	2 682	4 233	3 628	4 687	5 033
Espagne	23 208	30 432	33 700	13 215	12 900	15 896	22 043	24 340
Finlande	4 497	4 218	3 072	2 368	3 076	2 168	2 400	2 924
France	41 846	50 028	57 918	34 221	43 265	37 559	41 714	47 134
Grèce	1 178	497	1 633	1 081	317	335	439	276
Irlande	3 511	2 748	4 666	1 011	1 553	1 743	1 867	2 511
Italie		31 973	38 388	17 532	13 324	11 952	15 020	20 778
Luxembourg	690	1 136	1 451	803	966	1 020	1 089	1 232
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 126	4 688	4 657	4 366	5 060
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	9 390	13 057	10 195	13 547	15 148
Portugal	8 370	7 186	7 403	3 116	2 201	3 071	3 956	4 779
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	27 988	49 796	35 033	44 364	46 715
Suède	6 703	5 998	5 549	4 605	4 698	5 089	5 289	6 340
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 388	3 503	4 426	4 079	4 165
Union européenne (1)	187 726	272 597	343 475	205 297	246 339	223 090	256 756	257 103
Europe (17 pays)	244 335	296 973	351 772	211 811	254 530	232 173	265 201	291 456

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 697	5 088	5 034	5 476	6 070
Autriche	676	450	706	733	688	871	878	1 008
Belgique	585	580	974	909	626	982	778	593
Danemark	579	311	419	450	288	330	269	202
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 119	1 506	1 830	2 537	3 202
Finlande	625	429		300	225	436	330	407
France	3 558	3 160	4 320	5 382	6 321	5 409	6 724	6 059
Grèce		625	374	325	25	43	44	91
Irlande		24	121	47	163	206	313	362
Italie		3 825	4 152	3 931	2 401	1 800	2 163	2 128
Luxembourg	53	57	108	173	167	156	247	196
Norvège	684	380	427	1 052	910	697	660	1 148
Pays-Bas	1 082	1 069	949	524	587	649	332	817
Portugal		482	806	418	155	170	199	282
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	3 203	3 648	3 373	3 931	4 245
Suède	943	863	1 071	1 302	1 080	1 207	1 172	1 158
Suisse	371	580	491	476	534	568	689	607
Union européenne (1)	17 707	20 068	26 918	24 513	22 968	22 496	25 393	24 689
Europe (17 pays)	22 517	22 770	27 836	26 041	24 412	23 761	26 742	28 575

(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)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Bulgarie			15 646	20 986	20 718	21 186	24 256	27 646
Croatie	62 009	70 541	38 587	31 360	27 802	33 962	35 715	44 106
Estonie	10 600	19 640	10 295	19 424	19 694	21 135	21 033	22 997
Hongrie	133 233	198 982	43 476	53 059	56 139	67 476	77 171	96 555
Lettonie	7 300	16 602	6 365	10 665	10 636	12 452	13 766	16 357
Lituanie	6 158	10 467	7 970	12 165	12 163	14 461	17 071	20 284
Pologne	478 752	235 522	333 490	270 895	288 998	325 371	352 378	418 033
République tchèque	148 592	151 699	169 580	174 320	164 746	192 314	230 857	259 693
Roumanie	64 432	215 554	106 333	72 143	57 710	70 172	81 162	94 919
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	69 268	66 000	72 252	77 979	88 165
Slovénie	67 665	59 324	61 142	50 091	51 585	53 959	59 664	58 963
Total nouveaux pays UE (1)	907 400	749 361	818 330	753 016	776 191	884 740	991 052	1 147 718

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Bulgarie			3 211	3 054	3 346	4 208	4 875	4 391
Croatie	3 360	7 671	2 845	3 658	5 309	5 240	6 909	8 359
Estonie	1 500	2 944	1 406	2 801	2 943	3 296	3 962	4 423
Hongrie	26 686	20 479	9 337	11 058	11 573	16 066	17 719	21 545
Lettonie	900	1 753	649	2 307	2 380	2 688	2 473	2 324
Lituanie	1 270	3 371	1 044	1 715	1 967	2 160	2 533	3 003
Pologne	33 653	35 985	42 852	40 862	42 532	47 643	55 004	57 114
République tchèque	14 786	16 024	11 318	11 669	11 768	13 346	17 595	19 472
Roumanie	14 789	35 842	10 404	12 269	10 046	11 399	13 471	15 269
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	5 135	5 094	5 661	7 297	7 459
Slovénie	6 274	6 897	4 744	5 820	6 072	6 373	6 686	7 782
Total nouveaux pays UE (1)	90 900	101 881	91 918	96 690	103 030	118 080	138 524	151 141

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Bulgarie			18 857	24 040	24 064	25 394	29 131	32 037
Croatie	65 369	78 212	41 432	35 018	33 111	39 202	42 624	52 465
Estonie	12 100	22 584	11 701	22 225	22 637	24 431	24 995	27 420
Hongrie	159 919	219 461	52 813	64 117	67 712	83 542	94 890	118 100
Lettonie	8 200	18 355	7 014	12 972	13 016	15 140	16 239	18 681
Lituanie	7 428	13 838	9 014	13 880	14 130	16 621	19 604	23 287
Pologne	512 405	271 507	376 342	311 757	331 530	373 014	407 382	475 147
République tchèque	163 378	167 723	180 898	185 989	176 514	205 660	248 452	279 165
Roumanie	79 221	251 396	116 737	84 412	67 756	81 571	94 633	110 188
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	74 403	71 094	77 913	85 276	95 624
Slovénie	73 939	66 221	65 886	55 911	57 657	60 332	66 350	66 745
Total nouveaux pays UE (1)	998 300	851 242	910 248	849 706	879 221	1 002 820	1 129 576	1 298 859

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Bulgarie (2)			1 000	800	1 300	1 300	1 500	1 600
Croatie	612	1 463	599	636	708	994	1 044	1 464
Estonie	400	927	502	848	1 034	910	934	979
Hongrie	2 900	4 400	2 408	4 051	5 263	5 177	6 045	5714
Lettonie	1 000	1 284	520	1 525	1 323	954	1 372	1663
Lituanie	1 000	2 297	1 355	2 789	3 456	2 373	3 633	6055
Pologne	7 464	11 079	11 611	16 461	19 748	17 884	23 429	27321
République tchèque	6 400	8 200	5 750	7 416	8 787	10 199	12 416	12629
Roumanie	3 113	5 019	2 686	3 060	3 491	4 168	6 485	8260
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	3 856	4 131	4 063	4 637	4783
Slovénie	1 876	1 635	985	1 131	1 255	1 607	2 025	2 537
Total nouveaux pays UE (1)	22 800	33 500	29 700	41 900	50 500	49 600	63 500	73 000

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

(2) Estimations CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Depuis 1998, les constructeurs français fournissent leur production en nombre de véhicules montés, suivant la localisation de la tombée de ligne. La notion de petites collections est supprimée. Les données globales de 1996 et les données détaillées de 1997 ont été recalculées avec la nouvelle présentation.

► PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 452 847	1 261 890	1 176 273	1 153 855	1 135 894
DS						115 835	103 342	85 218
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	2 152 331	1 552 416	1 602 350	1 702 393	1 915 220
Autres					19 587	22 670	22 191	16 527
Groupe PSA (1)	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 605 178	2 833 893	2 917 128	2 981 781	3 152 859
Renault	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 099 027	2 128 489	2 091 282	2 255 701	2 664 073
Dacia			55 183	341 090	443 879	517 537	570 533	612 728
Renault Samsung Motors			14 517	276 169	132 307	153 150	206 418	234 147
Groupe Renault(2)	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 716 286	2 704 675	2 761 969	3 032 652	3 510 948
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	nd	nd	nd	nd
Mack Trucks		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	5 538 568	5 679 097	6 014 433	6 663 807
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	2013	2014	2015	2016
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	169 728	177 494	185 969	195 360
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	198 577	195 048	208 075	217 665
Autres					19 587	22 670	22 191	16 527
Groupe PSA (1)	200 979	174 698	379 155	390 714	387 892	395 212	416 235	429 552
Renault	166 760	254 334	312 801	302 706	335 987	341 427	387 670	420 564
Dacia			12 580	17 704	20 610	21 987	28 208	31 238
Groupe Renault (2)	166 760	254 334	325 381	320 410	356 597	363 414	415 878	451 802
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	nd	nd	nd	nd
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562					
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	0	0	0	0	0
Unic	17 809							
Heuliez (4)		231	391				0	0
Irisbus-Renault (4)			2 547				0	0
TOTAL	439 852	489 601	803 558	742 998	744 654	758 626	832 113	881 354
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 a été produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni et par Nissan en Espagne (jusqu'en 2014). Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en voiture particulière.

(3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault VI. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo.

L'entité Renault VI a été renommée Renault Trucks.

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

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
CONSTRUCTEURS ÉTRANGERS								
Bugatti				0				
Fiat			10 377	888				
Heuliez-Opel				0	0	0	0	0
Lancia			2 265	1 561				
Smart			101 365	97 373	98 239	87 195	93 357	98 955
Toyota			0	158 512	192 166	226 208	228 033	237 851
Voitures particulières			114 007	258 334	290 405	313 403	321 390	336 806
Véhicules utilitaires légers (Fiat)			39 428	19 450				
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	1 445 489	1 502 806	1 656 470	1 753 473
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS								
Total tous véhicules			3 348 361	2 229 381	1 735 894	1 816 209	1 977 860	2 090 279

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 272 385	972 073	998 779	967 886	940 534
DS					120 089	115 835	103 342	85 218
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 942 079	1 353 839	1 407 302	1 494 318	1 697 555
Groupe PSA (1)	1 446 242	1 977 885	2 498 283	3 214 464	2 446 001	2 521 916	2 565 546	2 723 307
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 796 321	1 792 337	1 749 855	1 868 031	2 243 509
Dacia			42 603	323 386	423 269	495 550	542 325	581 490
Renault Samsung Motors			14 517	276 169	132 307	153 150	206 418	234 147
Groupe Renault (1)	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 395 876	2 348 078	2 398 555	2 616 774	3 059 146
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 610 340	4 794 079	4 920 471	5 182 320	5 782 453
Petites collections	467 879	208 241	-	-				
dont production en France			2 765 803	1 665 797	1 163 730	1 180 381	1 241 794	1 300 111
Citroën			504 323	468 398	236 463	220 516	204 040	186 831
DS					117 222	89 013	80 980	70 468
Peugeot			1 094 756	722 214	496 762	563 618	607 150	648 536
Groupe PSA (1)			1 599 079	1 190 612	850 447	873 147	892 170	905 835
Renault			1 166 724	475 185	313 283	307 234	349 624	394 276
Groupe Renault (1)			1 166 724	475 185	313 199	307 234	349 624	394 276

(1) Lire les notes de la page 70.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2016 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	2 723 307	905 835	1 817 472
Citroën	115 835	103 342	85 218
C-ZERO	1 854		1 854
C1	65 577		65 577
C3	317 567	120 059	197 508
C4	327 940	50 660	277 280
E-MEHARI	969	969	
C-ELYSEE	127 610		127 610
C5	13 372	10 085	3 287
C6	4 316		4 316
NEMO	2 253		2 253
BERLINGO	74 018		74 018
SPACETOURER	5 058	5 058	
DS	85 218	70 468	14 750
DS3	40 659	40 659	
DS4	21 980	20 307	1 673
DS5	12 455	9 502	2 953
DS6	10 124		10 124
Peugeot	1 697 555	648 536	1 049 019
ION	2 346		2 346
108	66 556		66 556
206	93 384		93 384
208	317 471	64 809	252 662
2008	250 629	197 858	52 771
301	102 224		102 224
308	304 118	214 064	90 054
3008	133 974	91 856	42 118
5008	28 196	28 196	
405	143 751		143 751
408	116 847		116 847
4008	12 727		12 727
508	50 207	45 078	5 129

NB : Renault a aussi produit 2 855 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).

Source : CCFA

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
BIPPER	2 625		2 625
PARTNER	65 819		65 819
TRAVELLER	4 411	4 411	
Divers	2 270	2 264	6
Groupe Renault	3 059 146	394 276	2 664 870
Renault	2 243 509	394 276	1 849 233
TWINGO	83 853		83 853
CLIO	427 124	139 297	287 827
KWID	115 055		115 055
KADJAR	166 259		166 259
CAPTUR	261 027		261 027
ZOE	25 477	25 477	
LOGAN/SANDERO	427 550		427 550
DUSTER	167 482		167 482
MEGANE	298 552	90 243	208 309
FLUENCE	44 355		44 355
KOLEOS	14 672		14 672
TALISMAN	46 336	46 336	
ESPACE	26 393	26 393	
KANGOO	61 036	58 502	2 534
DIVERS	78 338	8 028	70 310
Dacia	581 490	0	581 490
LOGAN/SANDERO	308 989		308 989
DUSTER	173 828		173 828
DOKKER	61 558		61 558
LODGY	37 115		37 115
Renault Samsung Motors	234 147	0	234 147
ROGUE	137 036		137 036
SM3 / FLUENCE	9 426		9 426
SM5 / LATITUDE	4 975		4 975
QM5 (KOLEOS)	16 052		16 052
SM6	51 329		51 329
SM7	15 329		15 329
Total	5 782 453	1 300 111	4 482 342

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	169 728	177 494	185 969	195 360
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	198 577	195 048	208 075	217 665
Autres					19 587	22 670	22 191	16 527
Groupe PSA (1)	200 979	174 698	379 155	390 714	387 892	395 212	416 235	429 552
Renault (2)	166 760	254 334	312 801	302 706	335 987	341 427	387 670	420 564
Dacia			12 580	17 704	20 610	21 987	28 208	31 238
Groupe Renault (1)	166 760	254 334	325 381	320 410	356 597	363 414	415 878	451 802
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	744 489	758 626	832 113	881 354
Petites collections	68 587	79 271						
dont production en France			370 538	243 029	281 759	322 425	414 676	453 362
Citroën			53 561	42 882	38 793	40 680	41 471	45 752
Peugeot			67 629	38 514	30 656	33 201	39 058	40 320
Autres					19 587	22 670	22 191	16 527
Groupe PSA (1)			121 190	81 396	89 036	96 551	102 720	102 599
Renault			240 985	161 633	192 723	225 874	311 956	350 763
Groupe Renault (1)			240 985	161 633	192 723	225 874	311 956	350 763
Renault Trucks (1)			8 321	0	0	0	0	0
Divers			42	0	0	0	0	0

(1) Lire les notes de la page 70

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

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2016 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	429 552	102 599	326 953
Citroën	195 360	45 752	149 608
C3	10 213	8 873	1 340
C4	3 692	3 180	512
NEMO	6 463		6 463
BERLINGO	84 585		84 585
JUMPY	33 699	33 699	
JUMPER	56 708		56 708
Peugeot	217 665	40 320	177 345
208	15 003	160	14 843
308	4 070	4 070	
BIPPER	6 286		6 286
PARTNER	90 355		90 355
EXPERT	36 090	36 090	
BOXER	65 861		65 861
Autres	16 527	16 527	
Groupe Renault	451 802	350 763	101 039
Renault	420 564	350 763	69 801
CLIO	34 506		34 506
KANGOO	124 282	103 750	20 532
LOGAN	1 478		1 478
TRAFIC	117 341	117 341	
MASTER	142 143	129 672	12 471
DIVERS	814		814
Dacia	31 238		31 238
DOKKER	31 238		31 238
TOTAL	881 354	453 362	427 992

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013 (3)	2014	2015	2016
Renault Trucks (1)	39 475	50 493	87 719	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933
dont Mack Trucks		15 423	34 562					
Divers (2)	17 836	4	2	0	0	0	0	0
TOTAL	57 311	50 497	87 721	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933
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 VI. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault VI a été renommée Renault Trucks.

(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.

(3) Le périmètre des véhicules industriels porte à partir de 2012 sur les facturations de 7 tonnes et plus.

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Renault Trucks (1)	2 979	2 306						
C.B.M.	105							
Heuliez (2)		231	391					
Irisbus-Renault (2)			2 547					
TOTAL	3 084	2 537	2 938					
dont production en France			2 938					
Renault Trucks (1)								
Heuliez (2)			391					
Irisbus-Renault (2)			2 547					

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault VI sont comptés dans la production d'Heuliez.

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

► FACTURATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS (EN UNITÉS)

	2012	2013	2014	2015	2016
TOTAL	52 172	43 956	38 648	46 973	47 983
plus de 16 tonnes	30 771	25 302	21 266	26 111	25 976
7 à 16 tonnes	7 460	6 993	4 436	5 487	5 957
moins de 7 tonnes	13 941	11 661	12 946	15 375	16 050

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	2013	2014	2015	2016
Moins de 3,5t		318 633	402 994	577 926	531 452	543 866	544 739	588 686	619 851
	E	281 031	128 422	55 883	61 998	61 407	52 488	46 973	54 803
	D	37 602	274 572	521 229	469 178	476 896	486 431	537 345	558 175
	EL			814	276	5 563	5 820	4 368	6 873
De 3,5t à moins de 5,1t		60 824	33 573	134 973	179 672	200 788	213 887	243 427	261 503
	E	14 675	1 961	1 724	0	0	0	0	0
	D	46 149	31 612	133 249	179 672	200 788	213 887	243 427	261 503
De 5,1t à 12t	D	25 538	6 377	13 593	2 453	nd	nd	nd	nd
De 12t à 16t	D	12 541	8 251	5 009	3 066	nd	nd	nd	nd
De 16t à 20t	D	6 909	5 518	7 304	4 484	nd	nd	nd	nd
Plus de 20t	D	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	61 407	52 488	46 973	54 803
Total diesel		144 097	343 806	710 243	680 724	nd	nd	nd	nd
Total électrique		49	0	814	276	5 563	5 820	4 368	6 873
Total GNV ou GPL				332					
TOTAL GENERAL		439 852	474 189	768 996	742 998	nd	nd	nd	nd

E : Essence. D : Diesel. EL : Electrique. G : GNV ou GPL.

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

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

	1980	1990	2000 (1)	2010	2013	2014	2015	2016
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	14 972	13 590	13 072	11 715	13 905
Peugeot	69 411	55 208	41 451	33 403	22 650	18 720	19 122	19 073
Groupe PSA (2)	103 229	78 150	70 900	48 375	36 240	31 792	30 837	32 978
Groupe Renault	30 420	56 245	60 320	48 167	34 325	37 810	40 158	35 984
Total	133 649	134 395	131 220	96 542	70 565	69 602	70 995	68 962
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	98 042	88 466	89 765	90 957	91 048
Peugeot	27 002	18 537	70 443	97 608	96 754	93 909	95 144	96 641
Groupe PSA (2)	90 178	85 794	171 275	195 650	185 220	183 674	186 101	187 689
Groupe Renault	126 779	129 335	147 670	97 142	137 447	109 070	117 863	124 282
Total	216 957	215 129	318 945	292 792	322 667	292 744	303 964	311 971
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	67 448	67 672	74 657	83 297	90 407
Peugeot	33 031	47 623	75 023	79 241	79 173	82 419	93 809	101 951
Autres					19 587	22 670	22 191	16 527
Groupe PSA (2)	56 844	79 832	136 980	146 689	166 432	179 746	199 297	208 885
Groupe Renault	40 508	84 681	104 811	148 404	157 682	189 314	224 799	259 484
Renault Trucks			8 321	0	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil	86	71	42	0	0	0	0	0
Total	97 438	164 584	250 154	295 093	324 114	369 060	424 096	468 369
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes, divers								
Groupe Renault			12 580	26 697	27 308	27 220	33 058	32 052

(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	2013	2014	2015	2016
Europe (1)	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 331 256	2 007 183	2 233 561	2 384 342	2 597 262
Union européenne (2)	946 760	1 479 316	2 261 904	1 893 455	1 469 718	1 659 147	1 871 647	2 068 564
Allemagne	202 939	277 424	337 743	299 072	237 280	266 233	266 587	339 993
Autriche	35 775	36 175	41 510	50 767	42 564	41 119	41 349	45 844
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	182 241	149 689	142 305	146 015	151 959
Danemark	4 059	13 919	30 239	27 801	39 950	46 744	49 204	56 683
Espagne	100 640	297 846	556 934	302 663	203 460	259 366	310 876	348 207
Grèce		11 458	54 270	10 744	6 039	9 015	12 132	13 350
Italie	381 626	324 952	353 616	317 851	222 666	254 347	304 829	362 678
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	108 951	87 484	95 028	106 236	90 353
Portugal	14 729	59 459	68 375	58 750	29 262	41 692	54 165	66 261
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	280 244	243 338	275 266	294 142	290 542
Suède	13 060	18 001	31 473	16 691	23 680	28 570	32 650	37 692
10 nouveaux états membres				130 576	117 872	133 722	104 417	115 165
12 puis 13 nouveaux états membres (3)				176 330	159 864	185 575	170 849	184 142
PECO/CEI (3)	23 619	31 569	164 814	206 868	288 395	375 470	258 054	262 982
Hongrie		2 040	23 887	6 156	9 599	10 725	11 031	14 585
Pologne		806	59 093	53 521	46 709	52 141	50 485	62 874
Roumanie			7 520	41 804	29 677	37 989	45 361	49 786
Russie			6 042	158 018	243 839	354 701	272 461	182 432
Suisse	51 821	43 832	45 654	50 740	38 722	37 530	43 545	41 337
Turquie		13 069	148 264	168 456	201 600	152 800	211 096	224 379
Afrique	133 213	45 675	69 865	171 484	257 752	230 637	241 078	196 459
Afrique du Sud	22 439	0	13 913	14 711	21 661	13 933	23 223	16 835
Maghreb	15 542	20 432	37 236	139 790	211 448	186 116	184 708	152 016
Nigeria	61 133	8 319	8 860	210	1 049	1 244	301	171
Amérique	145 204	29 360	230 270	559 780	703 734	458 990	426 937	490 120
Argentine	11 899	516	97 605	149 746	243 448	122 434	122 408	177 049
Brésil			80 205	320 930	349 337	274 577	210 638	186 229
Colombie	11 885	9 112	16 659	6 329	2 383	49 331	50 819	51 825
Mexique		20	1 408	24 822	10 454	8 382	10 685	7 626
Asie (1)	26 178	96 645	166 261	1 201 459	833 072	1 001 386	1 070 526	1 422 282
Japon	883	14 264	15 976	12 346	13 180	12 687	25 072	18 016
Chine		3 960	54 334	392 569	587 311	766 683	756 268	635 296
Iran	12 836	29 852	45 722	516 121	28 547	27 913	38 176	340 139
Inde				4 488	64 368	44 849	50 877	132 235
Corée du Sud				157 824	63 711	114 027	90 056	251 102
Océanie	6 290	5 761	9 984	14 079	16 827	16 793	17 929	11 188
Australie	2 398	820	2 765	9 761	11 827	11 933	13 435	6 805
TOTAL GENERAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	4 306 065	3 842 199	3 961 884	4 159 198	4 735 057
Petites collections	471 744	208 241						

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Europe (1)	88 235	174 998	379 289	357 998	368 180	434 133	456 712	513 113
Union européenne (2)	74 382	156 268	312 421	312 293	321 887	384 461	418 876	476 550
Allemagne	17 490	23 581	50 081	46 406	67 191	82 541	90 020	99 293
Autriche	2 185	3 702	4 697	6 797	6 873	6 711	7 585	8 259
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	29 330	32 353	27 736	29 267	42 443
Espagne	71	44 110	57 516	28 263	26 866	29 591	38 386	40 887
Italie	26 207	19 923	35 910	39 690	35 519	45 236	34 656	52 716
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	13 848	13 822	14 273	15 904	22 367
Portugal	2 805	14 291	34 551	18 557	9 663	13 238	15 539	18 484
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	60 997	70 458	97 429	101 797	94 776
10 nouveaux états membres				28 891	33 389	38 022	44 233	71 491
12 puis 13 nouveaux états membres (3)				33 784	40 842	49 636	55 213	85 750
PECO/CEI (3)	361	2 781	25 100	16 121	18 814	20 937	29 981	22 716
Pologne	301	97	5 624	14 258	15 429	17 487	13 563	20 223
Suisse	3 317	2 921	4 293	8 500	8 266	7 944	7 855	7 725
Afrique	75 802	18 320	16 074	27 769	41 457	40 132	27 611	24 601
Maghreb	18 334	8 588	13 509	24 690	37 558	36 911	26 466	21 779
Amérique	5 875	5 453	36 682	85 810	109 866	75 224	61 943	63 191
Asie (1)	6 930	11 302	8 260	5 632	5 562	6 634	9 512	9 018
Océanie	776	1 364	1 797	2 208	4 069	4 547	6 064	6 386
TOTAL GENERAL	178 126	213 502	444 516	480 430	530 355	571 759	563 013	617 832
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 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, etc.) 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	2012	2013	2014	2015 (1)	2016 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs employés (2)	unités	216 848	190 830						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				137 527	137 918	130 480	122 585	116 500	112 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers		3 348	2 229	1 967	1 736	1 816	1 978	2 090
Production par personne	unités		17,5	16,2	14,3	13,3	14,8	17,0	18,7
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	49 472	73 684	78 969	77 455	77 075	76 420	80 500	84 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	18 817	42 290	45 526	46 419	45 487	47 288	49 100	51 500
Part du chiffre d'affaires exporté	%	38,0%	57,4%	57,6%	59,9%	59,0%	61,9%	61,0%	60,9%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	10 650	13 282	10 112	7 622	8 288	9 643	10 500	11 000
Valeur ajoutée/chiffre d'affaires	%	21,5%	18,0%	12,8%	9,8%	10,8%	12,6%	13,0%	13,0%
Valeur ajoutée/par personne	milliers €	49	70	74	55	64	79	90	98
Charges sociales	millions €	1 860	2 153	2 302	2 377	2 176	2 030		
Charges sociales par personne	milliers €	8,6	11,3	16,7	17,2	16,7	16,6		
Rémunération	millions €	4 271	5 093	5 696	5 672	5 696	5 355		
Rémunération par personne	milliers €	19,7	26,7	41,4	41,1	43,7	43,7		
Frais de personnel	millions €	6 132	7 246	7 999	8 049	7 872	7 384		
Frais de personnel par personne	milliers €	28,3	38,0	58,2	58,4	60,3	60,2		
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	57,6%	54,6%	79,1%	105,6%	95,0%	76,6%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	3 855	5 201	1 340	-1 129	-378	1 502		
Excédent brut d'exploitation/VA	%	36,2%	39,2%	13,3%	-14,8%	-4,6%	15,6%		
Charges financières	millions €	1 170	1 178	2 862	1 287	2 058	3 104		
Charges financières/VA	%	11,0%	8,9%	28,3%	16,9%	24,8%	32,2%		
Produits financiers	millions €	1 095	2 508	2 191	2 147	2 251	3 102		
Produits financiers/VA	%	10,3%	18,9%	21,7%	28,2%	27,2%	32,2%		
Résultat financier	millions €	-74	1 330	-671	860	193	-3		
Résultat financier/VA	%	-0,7%	10,0%	-6,6%	11,3%	2,3%	0,0%		
Capacité d'autofinancement	millions €	2 918	5 499	1 078	-327	-310	2 954		
Capacité d'autofinancement/VA	%	27,4%	41,4%	10,7%	-4,3%	-3,7%	30,6%		
Résultat net comptable	millions €	969	2 851	293	nd	nd	-12		
Résultat net comptable/CA	%	2,0%	3,9%	0,4%	nd	nd	0,0%		
Investissements	millions €	3 139	3 807						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			2 078	2 324	1 913	1 850	1 800	1 900
Investissements/CA	%	6,3%	5,2%	2,6%	3,0%	2,5%	2,4%	2,2%	2,2%
Investissements/VA	%	29,5%	28,7%	20,6%	30,5%	23,1%	19,2%	17,1%	17,3%

(1) Estimations du CCFa pour les années 2015 et 2016

(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, etc.

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

	Unités	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015 (1)	2016 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprise (>20 p. jusqu'en 2007)	unités	320	243	639	687	624	764		
Effectifs employés (2)	unités	112 963	94 171						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				61 759	88 752	86 624	84 271	82 600	81 000
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	14 452	17 766	16 056	20 934	20 356	20 793	22 000	23 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	4 018	7 512	7 865	10 275	10 057	9 837		
Part du chiffre d'affaires exporté	%	27,8%	42,3%	49,0%					
Part de la production exportée (source FIEV)				51%	54%	55%	54%	55%	54%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 530	4 643	3 885	5 201	5 187	5 324		
Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT)	%	31,3%	26,1%	24,2%	24,8%	25,5%	25,6%		
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	40	49	63	59	60	63		
Charges sociales	millions €	867	902	937	1 395	1 389	1 360		
Charges sociales par personne	milliers €	7,7	9,6	15,2	15,7	16,0	16,1		
Rémunération	millions €	2 060	2 213	2 302	3 217	3 232	3 249		
Rémunération par personne	milliers €	18,2	23,5	37,3	36,3	37,3	38,5		
Frais de personnel	millions €	2 926	3 115	3 239	4 613	4 621	4 608		
Frais de personnel par personne	milliers €	25,9	33,1	52,4	52,0	53,3	54,7		
Frais de personnel/ valeur ajoutée	%	64,6%	67,1%	83,4%	88,7%	89,1%	86,6%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 337	1 206	412	264	247	409		
Excédent brut d'exploitation/VA	%	29,5%	26,0%	10,6%	5,1%	4,8%	7,7%		
Charges financières	millions €	387	440	177	140	339	250		
Charges financières/VA	%	8,5%	9,5%	4,6%	2,7%	6,5%	4,7%		
Produits financiers	millions €	213	337	217	591	355	295		
Produits financiers/VA	%	4,7%	7,3%	5,6%	11,4%	6,8%	5,5%		
Résultat financier	millions €	-174	-103	40	451	15	46		
Résultat financier/VA	%	-3,8%	-2,2%	1,0%	8,7%	0,3%	0,9%		
Capacité d'autofinancement	millions €	883	889	341	454	345	434		
Capacité d'autofinancement/VA	%	19,5%	19,2%	8,8%	8,7%	6,7%	8,2%		
Résultat net comptable	millions €	400	-92	-17	36	-154	-84		
Résultat net comptable/CA	%	2,8%	-0,5%	-0,1%	0,2%	-0,8%	-0,4%		
Investissements	millions €	899	1 024						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			413	743	708	663		
Investissements/CA	%	6,2%	5,8%	2,6%	3,6%	3,5%	3,2%		
Investissements/VA	%	19,8%	22,0%	10,6%	14,3%	13,7%	12,4%		

(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 (EN UNITÉS)

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	270 983	266 822	261 508	301 607	194 728	199 382	201 065	195 011
DS				26 539	43 589	31 746	30 257	28 081
Peugeot (1)	414 335	498 481	397 547	400 663	289 587	305 014	327 393	335 881
Dacia				104 641	89 844	102 516	97 441	110 529
Renault	759 312	639 440	602 415	497 820	337 608	353 890	382 504	407 930
Bolloré				0	658	1 170	1 191	944
Divers France	56	146	63	54	249	52	50	51
TOTAL FRANCE	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 331 324	956 263	993 770	1 039 901	1 078 427
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 033	8 047	7 608	6 353	7 334
Audi	17 455	32 762	34 937	50 936	59 147	56 395	58 734	64 686
BMW	17 239	29 580	31 576	46 074	46 742	47 682	53 558	60 521
Fiat	53 147	128 822	95 983	72 717	47 683	45 737	54 443	62 544
Ford	68 426	159 575	117 061	114 810	76 470	75 089	80 729	79 173
Honda	8 293	14 002	8 716	11 251	8 846	7 091	7 325	9 143
Hyundai		0	11 019	18 785	25 738	17 165	23 968	28 043
Infiniti				267	197	669	1 139	3 295
Jaguar	269	1 290	1 939	1 126	879	715	1 530	3 738
Jeep		3 824	3 001	1 177	1 327	2 783	8 585	9 983
Kia		0	2 631	24 056	33 503	28 186	29 146	33 684
Lada	13 069	15 758	1 867	346	59	9	3	2
Lancia	6 801	18 225	5 864	3 368	4 812	6 105	1 469	185
Land Rover	237	3 611	7 570	2 735	6 716	6 794	8 846	10 388
Lexus				1 921	2 960	3 486	4 457	5 100
Mazda	13 021	18 563	6 366	10 232	6 272	6 062	8 418	10 320
Mercedes	14 430	28 605	43 389	45 612	46 966	49 148	55 376	62 060
Mini	-	-	-	18 007	19 099	18 277	22 512	25 176
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	3 514	3 448	3 496	3 936	2 922
Nissan	17 700	25 707	31 330	54 084	62 983	68 072	74 102	69 072
Opel	32 709	113 490	133 576	94 877	59 620	61 246	64 170	68 280
Porsche	1 060	1 297	825	2 073	2 813	3 449	4 943	5 396
Rover	20 690	41 147	13 474	0	0	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	574	7	0	0	0
Seat	306	48 052	40 562	30 645	22 039	21 090	22 009	21 648
Skoda	1 636	1 825	11 570	18 533	19 341	20 412	21 759	23 620
Smart			6 645	6 408	5 267	4 149	8 107	8 980
Ssangyong		0	19	451	209	344	636	963
Subaru		0	2 312	1 146	928	731	841	851
Suzuki		0	11 355	22 070	15 485	15 835	18 506	20 528
Tesla				11	38	328	708	944
Toyota	13 095	15 839	43 698	65 390	71 693	66 774	71 755	77 696
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	146 538	141 427	139 554	144 103	143 101
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 841	11 024	12 459	13 876	15 599
TOTAL ÉTRANGER (2)	428 516	904 241	872 351	920 345	834 193	802 115	877 325	936 750
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177
dont Transit Temporaire				39 011	34 205	30 648	31 665	31 448
TOTAL FRANCE (EN %)	77,1%	60,8%	59,1%	59,1%	53,4%	55,3%	54,2%	53,5%
TOTAL ÉTRANGER (EN %)	22,9%	39,2%	40,9%	40,9%	46,6%	44,7%	45,8%	46,5%

(1) y compris Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 386 007	5 317 717	5 446 131	5 562 082	5 643 352
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,4	3,0	3,0	2,9	2,8

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION (EN UNITÉS)

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	806 398	750 371	772 709	789 073	806 052
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,9	2,0	2,1	2,1	2,0

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE (EN UNITÉS)

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	24 158	111 881	138 628	228 977	144 873	134 756	113 446	93 165
DS				14 864	29 082	21 190	15 281	13 157
Peugeot (1)	65 199	189 322	206 153	307 518	203 291	214 419	190 548	176 231
Dacia				53 737	58 334	64 895	54 326	48 735
Renault	45 862	205 374	257 909	352 530	236 972	224 489	233 998	233 354
TOTAL FRANCE (2)	135 219	506 577	602 711	957 626	672 552	659 749	607 599	564 642
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 033	8 047	7 608	6 353	7 334
Audi	17 455	32 762	34 937	50 936	59 147	56 395	58 734	64 686
BMW-Mini	17 239	29 580	31 576	46 074	46 742	47 682	53 558	60 521
Chrysler-Dodge-Jeep	53 147	128 822	95 983	72 717	47 683	45 737	54 443	62 544
Fiat-Lancia	68 426	159 575	117 061	114 810	76 470	75 089	80 729	79 173
Ford	8 293	14 002	8 716	11 251	8 846	7 091	7 325	9 143
Honda		0	11 019	18 785	25 738	17 165	23 968	28 043
Hyundai				267	197	669	1 139	3 295
Kia	269	1 290	1 939	1 126	879	715	1 530	3 738
Land Rover		3 824	3 001	1 177	1 327	2 783	8 585	9 983
Mazda		0	2 631	24 056	33 503	28 186	29 146	33 684
Mercedes	13 069	15 758	1 867	346	59	9	3	2
Mitsubishi	6 801	18 225	5 864	3 368	4 812	6 105	1 469	185
Nissan-Infiniti	237	3 611	7 570	2 735	6 716	6 794	8 846	10 388
Opel				1 921	2 960	3 486	4 457	5 100
Rover	13 021	18 563	6 366	10 232	6 272	6 062	8 418	10 320
Seat	14 430	28 605	43 389	45 612	46 966	49 148	55 376	62 060
Skoda				18 007	19 099	18 277	22 512	25 176
Suzuki	2 788	4 298	5 575	3 514	3 448	3 496	3 936	2 922
Toyota-Lexus	17 700	25 707	31 330	54 084	62 983	68 072	74 102	69 072
Volkswagen	32 709	113 490	133 576	94 877	59 620	61 246	64 170	68 280
Volvo	1 060	1 297	825	2 073	2 813	3 449	4 943	5 396
TOTAL ÉTRANGER (2)	50 815	255 477	443 774	635 547	527 177	486 909	489 525	485 776
TOTAL GENERAL	186 034	762 054	1 046 485	1 593 173	1 199 729	1 146 658	1 097 124	1 050 418
dont Transit Temporaire				34 432	31 988	27 127	27 141	22 887
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	70,8%	67,0%	63,8%	57,2%	54,8%
TOTAL FRANCE EN %	72,7%	66,5%	57,6%	60,1%	56,1%	57,5%	55,4%	53,8%
TOTAL ÉTRANGER EN %	27,3%	33,5%	42,4%	39,9%	43,9%	42,5%	44,6%	46,2%

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	53 245	80 958	77 048	70 579	61 601	63 233	59 295	62 418
DS				259	730	625	489	485
Peugeot (1)	58 986	60 813	74 950	72 228	60 469	59 197	59 649	65 771
Dacia				5 434	3 959	3 377	2 594	1 582
Renault	116 602	162 549	139 752	135 591	116 282	117 823	124 634	131 742
Divers France	256	415	40	528	807	953	905	1 348
TOTAL FRANCE	229 089	304 735	291 790	284 619	243 848	245 208	247 566	263 346
Fiat	8 326	10 139	25 253	34 659	33 021	30 757	32 071	36 626
Ford	9 099	16 080	18 110	20 437	16 929	20 273	22 534	25 567
Hyundai			588	237	299	194	195	256
Isuzu			108	1 961	2 167	1 960	2 024	2 030
Iveco	2 941	11 543	16 534	11 610	10 837	11 555	11 414	13 519
Land Rover	645	2 718	1 857	1 550	1 516	1 796	2 591	776
Mazda	579	1 067	916	482	60	63	58	73
Mercedes	5 495	11 156	23 139	19 051	18 024	17 710	18 643	19 767
Mitsubishi			3 392	2 639	1 625	1 341	1 836	1 998
Nissan	861	5 063	5 197	7 307	8 761	8 617	7 260	10 121
Opel	664	2 408	7 561	7 195	5 404	5 545	6 782	6 992
Toyota	7 112	6 099	1 771	4 013	3 932	4 669	5 210	5 322
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 249	15 563	17 552	16 375	18 359
TOTAL ÉTRANGER (2)	48 798	89 060	123 176	132 993	123 483	126 866	131 860	146 756
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	417 612	367 331	372 074	379 426	410 102
TOTAL FRANCE EN %	82,4%	77,4%	70,3%	68,2%	66,4%	65,9%	65,2%	64,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	17,6%	22,6%	29,7%	31,8%	33,6%	34,1%	34,8%	35,8%

(1) y compris Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

LES IMMATRICULATIONS

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

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Citroën	324 228	347 780	338 556	372 186	256 329	262 615	260 360	257 429
DS				26 798	44 319	32 371	30 746	28 566
Peugeot	473 321	559 294	472 497	472 891	350 056	364 211	387 042	401 652
Dacia				110 075	93 803	105 893	100 035	112 111
Renault	875 914	801 989	742 167	633 411	453 890	471 713	507 138	539 672
TOTAL FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 615 943	1 200 111	1 238 978	1 287 467	1 341 773
Fiat	61 473	138 961	121 236	107 376	80 704	76 494	86 514	99 170
Ford	77 525	175 655	135 171	135 247	93 399	95 362	103 263	104 740
Land Rover	882	6 329	9 427	4 285	8 232	8 590	11 437	11 164
Mercedes	19 925	39 761	66 528	64 663	64 990	66 858	73 086	81 827
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	61 658	71 941	77 358	76 001	82 488
Opel	33 373	115 898	141 137	102 072	65 024	66 791	70 952	75 272
Rover	20 812	41 343	13 564	0	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	31 080	22 039	21 090	22 009	21 648
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	71 324	74 968	74 929	81 422	88 118
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	159 787	156 990	157 106	160 478	161 460
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	1 053 338	957 676	928 981	1 009 185	1 083 506
TOTAL GENERAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 669 281	2 157 787	2 167 959	2 296 652	2 425 279
TOTAL FRANCE EN %	77,8%	63,3%	60,9%	60,5%	55,6%	57,1%	56,1%	55,3%
TOTAL ÉTRANGER EN %	22,2%	36,7%	39,1%	39,5%	44,4%	42,9%	43,9%	44,7%

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	10 908	12 069	10 367	11 568	12 531
Total France	18 312	20 738	20 992	10 964	12 105	10 423	11 584	12 553
DAF	1 881	3 460	4 365	4 464	5 388	4 193	4 723	5 815
Iveco	6 578	7 204	6 998	4 003	4 449	4 354	4 783	5 293
MAN	327	1 433	3 498	2 729	4 145	3 811	4 581	4 910
Mercedes	8 014	9 500	9 976	5 229	7 766	5 911	6 128	7 089
Scania	1 389	2 711	4 963	2 553	3 499	3 626	4 359	5 219
Volvo	3 724	4 647	6 739	3 938	5 507	4 912	5 219	5 789
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	23 257	31 160	27 136	30 132	34 582
TOTAL GENERAL	41 846	50 028	57 916	34 221	43 265	37 559	41 716	47 135
TOTAL FRANCE EN %	43,8%	41,5%	36,2%	32,0%	28,0%	27,8%	27,8%	26,6%
TOTAL ÉTRANGER EN %	56,2%	58,5%	63,8%	68,0%	72,0%	72,2%	72,2%	73,4%

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
TOTAL			59 056	55 591	51 418	47 227	47 336	51 231
Rapport occasion/neuf			1,0	1,6	1,2	1,3	1,1	1,1

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

	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2 016
Renault	2 126	1 692	1 633					
Divers France	107	255	367					
Kässbohrer-Setra	479	392	261					
Mercedes	554	245	602					
TOTAL GENERAL	3 558	3 160	4 320					
Groupe Iveco Bus (1)				2 412	2 902	2 483	3 197	2 917
Groupe Evobus (2)				1 433	1 933	1 964	2 050	1 646
Groupe VGF (3)				559	323	247	589	465
Bova				116	28	1	0	0
Temsa				309	229	121	146	158
Van Hool	57	250	230	169	138	93	98	126
Autres				384	768	500	644	747
TOTAL GÉNÉRAL				5 382	6 321	5 409	6 724	6 059

(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	2015
Union européenne 28 pays			530	582
Union Européenne 15 pays (1)	380	473	580	602
13 nouveaux pays entrants			345	500
Allemagne	450	529	597	593
Belgique	363	463	527	569
Espagne	276	430	580	595
France	446	520	591	598
Italie	412	541	666	706
Royaume-uni	379	474	571	587
Suède	400	445	514	540
Pologne	117	229	388	628
Turquie	27	65	124	195
Canada	559	562	585	646
Etats-Unis	708	759	803	821
Corée du sud	25	177	328	417
Japon	375	527	592	609
Argentine	173	167	181	316
Brésil	86	89	124	206
Chine	3	8	24	118
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

► **PARC AUTOMOBILE** (EN MILLIERS) (AU 1^{ER} JANVIER 2017)

	Toutes énergies	Diesel (1)
Voitures particulières (VP)		
5 CV & moins	14 769	8 122
6 CV à 10 CV	15 953	10 975
11 CV & plus	1 668	840
Total VP	32 390	19 938
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5t	3 611	3 360
De 2,5t à 3,5t	2 473	2 465
De 3,6t à 5t	16	15
TOTAL VUL jusqu'à 5t	6 100	5 840
Total véhicules légers (VP + VUL)	38 490	25 778
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t		
Porteurs		
De 5t à moins de 12t	70	70
De 12t à moins de 16t	42	42
De 16t à moins de 20t	109	109
20t & plus	110	110
Total porteurs	331	331
Tracteurs routiers	206	206
Total VI	537	537
Autocars et autobus	91	88
Total véhicules utilitaires plus de 5t	628	625
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 728	6 465
Total tous véhicules	39 118	26 403

(1) y compris hybride diesel
Source : estimations CCFA

► **MOTORISATION**

	unité	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016 (1)
Ménages non motorisés	%	29,2%	23,2%	19,7%	16,5%	16,9%	17,2%	17,1%	
Ménages motorisés	%	70,8%	76,8%	80,3%	83,5%	83,1%	82,8%	82,9%	
Ménages monomotorisés	%	54,3%	50,5%	50,7%	47,6%	48,3%	48,8%	48,4%	
Ménages bimotorisés	%	14,8%	23,0%	25,4%	30,7%	29,9%	28,9%	29,4%	
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7%	3,3%	4,2%	5,2%	5,0%	5,1%	5,1%	
Age moyen du véhicule	année		5,90	7,25	8,0	8,6	8,7	8,9	
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	5,0	5,3	5,4	5,5	
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	58,9	59,0	58,5	58,5	
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	11 755	11 282	11 083	11 245	
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 108	7 551	7 618	7 714	
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	14 542	13 959	13 574	13 821	
Trafic intérieur de voyageurs									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km		598,7	697,6	709,8	712,9	720,9	736,5	756,4
En autocars-autobus	milliards voy.-km		52,3	55,9	67,0	76,4	77,9	79,5	82,0
Trafic total	milliards voy.-km		736,6	849,5	889,8	908,6	917,0	934,7	957,0
Part du trafic routier dans le trafic total	%		88,4	88,7	87,3	86,9	87,1	87,3	87,3
Evolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%			-0,1	+0,8	+0,3	+1,1	+2,2	+2,7
En autocars-autobus	%			+2,6	+4,4	+10,8	+1,9	+2,1	+3,1

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

► **PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER** (EN MILLIERS)

	1980	1990	2000	2010	2014	2015	2016	2017
Voitures particulières								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 946	13 948	14 210	14 475	14 769
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 583	16 115	15 990	15 901	15 953
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 521	1 588	1 600	1 624	1 668
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	31 050	31 650	31 800	32 000	32 890
Dont diesel (1)	730	3 265	9 261	17 458	19 645	19 836	19 900	19 938
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5t	1 985	4 125	4 974	5 750	5 915	5 965	6 014	6 084
De 3,5t à 5t	103	20	12	10	15	15	16	16
De 5t à 20t	250	334	287	250	235	233	227	221
20t et plus	26	41	46	91	102	106	106	110
Tracteurs routiers	129	160	210	202	195	200	199	206
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	6 303	6 462	6 608	6 562	6 728
Dont diesel (1)	976	2 342	4 202	5 632	6 091	6 280	6 355	6 465
AUTOCARS-AUTOBUS	57	68	80	85	88	89	90	91
TOTAL TOUS VEHICULES	20 990	27 758	33 090	37 438	38 200	38 408	38 652	39 118
Dont diesel (1)	1 763	5 675	13 543	23 172	25 821	26 116	26 255	26 403

(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

	UNITES	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
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	6 650	6 397	6 292	6 297
Super sans plomb 95-E10	millions de litres				1 379	2 714	2 971	3 198	3 465
En % du total essences	%				12,7%	29,0%	31,7%	33,6%	35,5%
TOTAL ESSENCES	millions de litres	24 223	24 276	18 253	10 880	9 363	9 368	9 510	9 762
GAZOLE	millions de litres	11 415	20 664	32 373	39 749	40 559	40 718	41 187	41 153
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	35 638	44 940	50 627	50 629	49 922	50 086	50 697	50 915

Source : CPDP

► PRIX DES CARBURANTS A LA POMPE (MOYENNE ANNUELLE)

	UNITES	1980	1990	2000	2010	2013	2014	2015	2016
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	1,59	1,54	1,42	1,36
Taxes en %	%		71	69	60	55	56	61	64
Essences	euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,35	1,54	1,48	1,35	1,30
Taxes en %	%	57	74	69	61	56	58	63	66
Gazole	euros/litre	0,37	0,54	0,85	1,15	1,35	1,29	1,15	1,11
Taxes en %	%	46	61	62	54	49	51	59	63

Source : SOeS

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2016

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016 (1)	Variations 2016/1990	Variations 2016/2015
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143	117	23	4,2	0,8	0,8	0,8	-99%	0,3%
CO	5 919	4 254	2 596	1 463	742	395	368	-94%	-6,8%
NOx	1 224	1 106	930	750	582	472	453	-63%	-4,2%
COVNM	910	688	446	238	104	56	51	-94%	-9,3%
Plomb (en tonnes)	3 902	1 171	48	47	50	54	53	-99%	-0,7%
PM10 : particules	75	85	69	55	47	34	33	-56%	-3,7%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	110	119	126	128	122	121	122	10%	0,3%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	0,4	0,9	1,7	6,7	7,5	7,4		-0,7%

(1) Estimations pour l'année 2016.

Source : données CITEPA/Secten : mise à jour de mai 2017.

► LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS (EN MILLIONS DE TONNES DE CO₂)

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016 (1)
Transformation énergie	69	58	63	67	59	40	44
Industrie manufacturière	114	110	109	102	87	73	74
Résidentiel/Tertiaire	83	86	88	97	90	74	75
Transports	110	119	126	128	122	121	122
dont route	110	119	126	128	122	121	122
dont autres transports	6,9	7,1	7,8	6,8	6,1	6,0	6,1
Agriculture/sylviculture	11,1	11,6	12,0	12,6	12,3	12,1	11,9
TOTAL HORS UTCATF (2)	394	391	407	415	378	327	333
UTCATF (2)	-33	-39	-31	-56	-46	-43	-43
Total avec UTCATF (2)	362	352	376	359	331	284	290

(1) Estimations pour l'année 2016.

(2) UTCATF : Utilisation des Terres, Changement d'Affectation des Terres et Forêt.

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition mai 2017.

► LES ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE ET EN EUROPE (EN GRAMMES CO₂ PAR KM)

	1995	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2016/2000
FRANCE									
Essence	177	168	159	130	122	119	116	116	-52
Diesel	175	155	149	130	117	114	111	109	-46
TOTAL	176	162	152	130	117	114	111	110	-52
UNION EUROPÉENNE 15 PAYS									
TOTAL	186	171	161	141	127	122	119	118	-53

Source : ADEME (juin 2017)

LE COMMERCE EXTÉRIEUR ET LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR (EN MILLIONS D'EUROS ET EN VARIATION ANNUELLE EN %)

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile							
Exportations (FAB)														
1990	10 818	6%	846	-6%	988	7%	9 919	10%	22 571	7%	490	67%	23 060	8%
2000	19 828	12%	2 146	32%	2 328	34%	18 213	11%	42 515	14%	1 125	-6%	43 640	13%
2005	26 187	-5%	2 630	-8%	2 669	-5%	19 543	1%	51 031	-3%	1 571	0%	52 602	-3%
2010	15 241	11%	1 684	20%	2 330	29%	20 361	22%	39 616	18%	1 051	8%	40 667	18%
2015	14 975	10%	4 161	39%	2 884	13%	21 107	4%	43 128	9%	1 374	12%	44 502	9%
2016	15 589	4%	4 368	5%	3 143	9%	21 609	2%	44 709	4%	1 464	7%	46 173	4%
Importations (CAF)														
1990	9 813	7%	1 467	3%	1 564	-9%	5 596	1%	18 439	3%	638	21%	19 077	3%
2000	16 961	14%	1 997	9%	2 695	26%	11 024	11%	32 678	14%	959	-8%	33 637	13%
2005	20 671	4%	2 969	12%	3 285	6%	15 897	6%	42 822	5%	765	18%	43 587	6%
2010	22 380	7%	2 901	38%	2 440	6%	15 254	19%	42 975	13%	1 196	-1%	44 171	13%
2015	25 164	13%	3 156	5%	3 461	17%	17 985	14%	49 765	13%	1 235	10%	51 000	13%
2016	27 657	10%	3 582	14%	3 962	14%	19 209	7%	54 410	9%	1 219	-1%	55 629	9%
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
2015		-10 189		+1 005		-577		+3 123		-6 637		+139		-6 498
2016		-12 068		+786		-819		+2 401		-9 700		+245		-9 456
Taux de couverture (exportations / importations × 100)														
1990		110		58		63		177		122		77		121
2000		117		107		86		165		130		117		130
2010		68		58		95		133		92		88		92
2015		60		132		83		117		87		111		87
2016		56		122		79		112		82		120		83

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

► RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE (EN MILLIONS D'EUROS)

	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015	2016
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	21 335	30 630	32 324	35 608	35 891	35 782	36 294	36 412
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	846	1 373	1 917	2 117	2 039	2 071	2 086	2 188
Taxes sur les assurances automobiles	2 780	3 429	4 126	4 378	4 468	4 588	4 662	4 739
Taxes à la circulation (vignettes)	1 901	539	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	345	644	992	985	876	827	753	692
Taxes à l'essieu	75	223	168	172	171	170	169	167
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	317	720	1 255	1 624	1 666	1 579	1 596	1 858
Taxes sur les permis de conduire	86	14	1	1	1	3	4	
Taxes sur l'aménagement du territoire	0	442	539	535	538	571	555	512
Redevances domaniales	30	132	186	198	300	314	326	331
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)			500	600	800	700	600	561
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 028	6 232	7 780	7 521	7 003	7 319	8 108	8 969
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique et permis de conduire (VP)	2 443	4 059	5 603	5 756	5 788	5 895	6 057	
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	38 178	50 438	57 401	61 506	61 555	61 833	63 225	
dont fiscalité automobile spécifique			37 300	37 400	37 800	37 600	40 800	
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE			28 200	28 200	28 400	28 200	31 500	33 491
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (Hors TVA)		4 457	8 110	8 450	8 780	9 120	9 390	9 830
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	2 592	5 330	9 700	10 106	10 501	10 944	11 268	11 796
Dépenses totales des APU (2) pour la route			17 200	17 900	18 100	16 500	15 200	

(1) En fonction du taux d'incorporation d'agrocaburant

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

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

LES 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
75017 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)

8, rue de l'Hôtel de Ville
92200 Neuilly-sur-Seine
Tél. : 01 80 21 08 00
www.afgnv.info

Fédération Française de Carrosserie Industries et Services (FFC)

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
92300 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 41 44 94 30
www.pfa-auto.fr

Syndicat National des Loueurs de Véhicules en Longue Durée (SNLVDL)

Immeuble Arc en Ciel
Bâtiment B
17, rue de la Vanne
92120 Montrouge
Tél. : 01 85 65 11 25
www.snlvdl.com

Syndicat des Véhicules de Loisirs (UNI VDL)

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

Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

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

Union Routière de France (URF)

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

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

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

► LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'automobiles (ACEA)

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

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

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

► LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

118, bd Haussmann
75008 Paris
Tél. : 02 43 50 06 30
Télécopie : 02 43 50 06 31
www.40millionsdautomobilistes.com

ACA - Automobile Club Association

Siège : 38, avenue du Rhin CS 80049
67027 Strasbourg Cedex
Tél. 09 70 40 11 11
Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris
Tél. : 01 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)

22, avenue Jean Aicard
75011 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60
www.averre-france.org

Fondation sécurité routière

2, rue de Presbourg
75008 Paris
www.fondationsecuriteroutiere.org

Groupe d'Etudes 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.ifpennergiesnouvelles.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
77447 Marne la vallée Cedex 2
Tél. : 01 81 66 80 00
www.ifstar.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

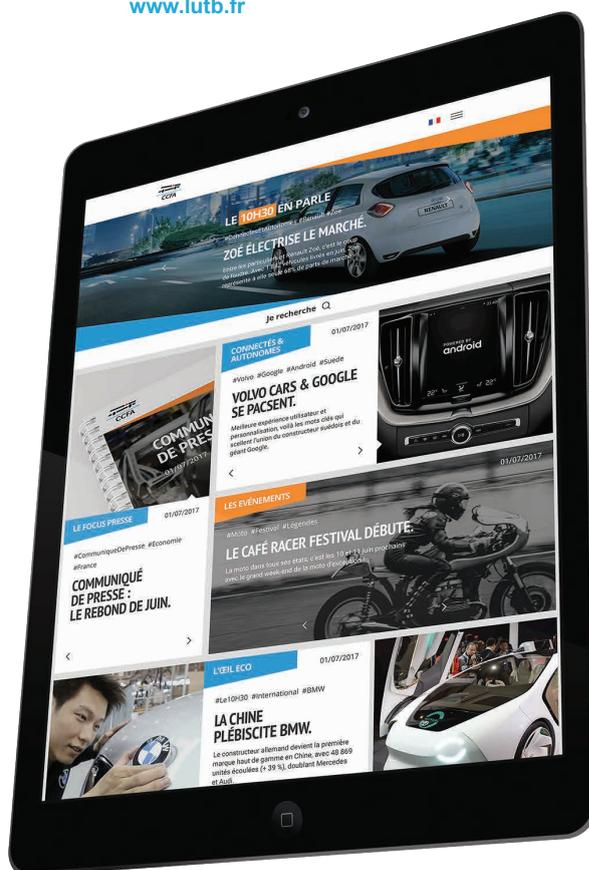
Siège social Haute-Normandie
Technopôle du Madrillet
Avenue Galilée BP 20060
76801 Saint Etienne du Rouvray Cedex
Tél. : 02 32 91 54 50
www.pole-moveo.org

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 COMMUNICATIONS,
LE CCFA ÉDITE RÉGULIÈREMENT DES BROCHURES SUR DIFFÉRENTS THÈMES AUTOMOBILES :
COMMUNIQUÉS DE PRESSE, ANALYSES DE PRESSE, ...
TOUTES CES PUBLICATIONS SONT CONSULTABLES SUR NOTRE SITE**

WWW.CCFA.FR

MONDIAL PARIS MOTOR SHOW

Le **MONDIAL PARIS MOTOR SHOW**, l'événement automobile le plus visité au monde, se tiendra du 4 au 14 octobre 2018 à Paris expo Porte de Versailles. Il proposera pour cette nouvelle édition, un agenda revisité, un contenu enrichi, de nouvelles promesses de rencontres, sur un site rénové pour un meilleur accueil des participants.

Premier salon automobile au monde par sa fréquentation (1 072 697 visiteurs en 2016) et son exposition médiatique (10 000 journalistes dont plus de 50 % en provenance de 100 pays), le **MONDIAL DE L'AUTO** est aussi la plus ancienne manifestation consacrée à la voiture rappelant le rôle pionnier de la France dans la naissance de l'automobile et de son industrie. Depuis sa création il y a 120 ans, le

Mondial est la vitrine sur l'innovation. En plein cœur de Paris, le Mondial est toujours une invitation à renouveler son rêve automobile. Aujourd'hui plus que jamais, son objectif est d'anticiper les nouveaux usages et d'accompagner les nouveaux services. Le Mondial 2018, sera ouvert au public du 4 au 14 octobre et des événements se tiendront dans la ville dès le 30 septembre.

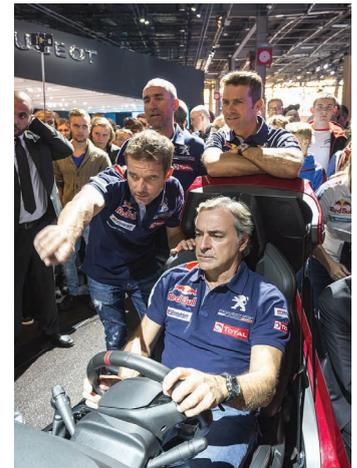
En plus du Mondial traditionnel qui va voir un Pavillon 1 très renforcé en participation des grands constructeurs automobiles, le Mondial développe une nouvelle expérience de visite pour le grand public. Parmi tous les projets, on peut citer :



crédit : Lacombe



crédit : Dubuisson



crédit : Krassovsky



crédit : Dubuisson



crédit : Lacombe

► Une Zone Supercars :
MONDIAL LIMITED
(Pavillon 1)

Pour la première fois, afin de mieux répondre aux attentes des marques de luxe, le Mondial proposera une zone spécialement aménagée, leur permettant à la fois de faire rêver le public et de recevoir leurs clients dans des conditions privilégiées.

► Le pavillon du
MONDIAL DE LA MOTO
(Pavillon 3)

Un pavillon entier sera dédié aux 2/3 roues motorisées, l'occasion d'un retour aux sources du Salon qui pendant très longtemps réunissait l'auto et la moto. Il donnera plus de visibilité à ce Salon, tant auprès des médias, que du monde politique et du visitorat. L'univers moto sera mis en valeur par un nouveau concept scénographique.

► Les nouveaux services et les nouveaux usages réunis au sein du
MONDIAL DE LA MOBILITÉ
(Pavillon 2.2)

Le véhicule est au centre des mobilités de demain... Le grand public découvrira l'ensemble de l'offre disponible dans un pavillon dédié, au travers d'une approche de divertissement sous forme d'ateliers interactifs.

► Une exposition thématique et historique (Pavillon 7.1), avec des véhicules légendaires et contemporains, qui pour la première fois associera l'automobile, la moto et la route, élargissant encore plus le rêve mondial et le passé prestigieux partagé de l'automobile.

MONDIAL PARIS MOTOR SHOW

Le **MONDIAL PARIS MOTOR SHOW** innove aussi en élargissant son discours professionnel au-delà de la filière automobile traditionnelle.

► Le « Paris de la mobilité »

Le lundi 1^{er} octobre aura lieu un forum international de « keynotes » sur l'avenir de la mobilité réunissant tous les grands acteurs : dirigeants de l'industrie automobile, leaders du numérique, décideurs politiques, économiques et chercheurs, ...



crédit : Dubuisson

► Le salon des rencontres professionnelles des technologies innovantes pour l'automobile de demain, **MONDIAL.TECH**

Le Pavillon 7.3 accueillera les professionnels pour des conférences et la découverte des innovations du futur. Il réunira le meilleur de l'offre technologique, issue des start-ups et des leaders du numérique.



crédit : Lacombe



crédit : Dubuisson



crédit : Bitton



crédit : Lacombe



crédit : Dubuisson

Le **MONDIAL PARIS MOTOR SHOW** s'est doté d'une nouvelle identité graphique pour accompagner ses évolutions.

Décidé par l'équipe d'AMC PROMOTION et imaginé par l'agence Havas Paris, le nouvel étendard de l'événement parisien, ouvert aux évolutions digitales et technologiques, se veut intemporel, sobre et élégant pour mieux se positionner par rapport aux autres salons en Europe et gagner en lisibilité à l'international. Le luxe, le style et la modernité sont les trois attributs qui ont permis de construire la nouvelle identité graphique, constituée d'un rectangle, d'une typographie et d'une localisation « Paris », en référence aux grandes maisons de luxe parisiennes. Il s'agissait aussi de proposer

une cohérence formelle entre les identités des événements et choisir un langage commun autour de l'idée de mobilité. C'est tout le rôle du « O » qui s'affiche telle une roue, en référence à la mobilité et à la vibration technologique et digitale grâce à son traité.

Le **MONDIAL PARIS MOTOR SHOW** est organisé avec l'appui du CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobiles), de la FIEV (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules), de la CSIAM (Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle), de la FFC (Fédération Française de Carrosserie Industries et Services) ...

MONDIAL PARIS MOTOR SHOW, l'histoire de la mobilité

MONDIAL DE L'AUTO

Premier salon automobile au monde par sa fréquentation (1 072 697 visiteurs en 2016) et son exposition médiatique (10 000 journalistes dont plus de 50 % en provenance de 100 pays), le Mondial de l'Auto est aussi la plus ancienne manifestation consacrée à la voiture. En 1898, le Jardin des Tuileries est le théâtre de la première exposition internationale consacrée aux grandes marques automobiles de l'époque. N'expose pas qui veut : pour y prétendre, les voitures doivent au préalable parcourir un aller-retour Paris-Versailles. Soit 40 km pour bien montrer qu'il s'agit de véritables

automobiles, capables de se déplacer par leurs propres moyens ! Trois ans plus tard, le salon prend ses quartiers au Grand Palais... pour 60 ans ! Deux guerres mondiales n'auront pas raison de l'événement qui franchit le cap du million de visiteurs en 1954. Pas question pourtant de quitter la capitale, étroitement associée à la manifestation. En 1962, le salon s'installe à la porte de Versailles. Il ne la quittera plus.

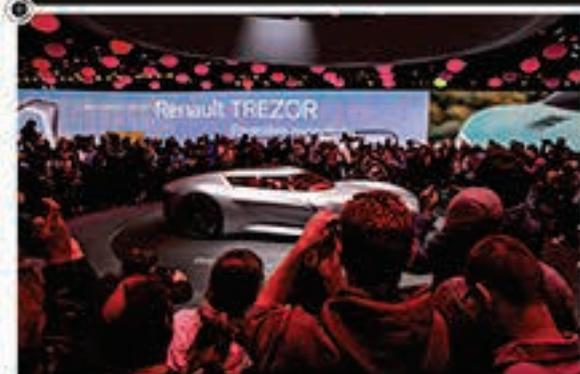
MONDIAL DE LA MOTO

C'est au Grand Palais en 1901 qu'apparaît le cycle (terme regroupant cycles et motos) dans

la dénomination du Salon annuel qui s'appelle « Exposition Internationale de l'Automobile du Cycle et des Sports ». Les motos sont exposées au Grand Palais, généralement dans les galeries du Balcon. A partir de 1974, les années paires le Salon de l'Automobile s'appelle « Salon de l'Automobile et de la Moto ». En 1993, le Salon de la Moto et le Salon du Cycle sont regroupés en un « Mondial du Deux Roues ». En 2011, à la Porte de Versailles, le Salon devient « le Salon de la Moto, Scooter, Quad de Paris ».



MONDIAL DE L'AUTO PARIS



du 4 au 14 octobre 2018

