

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2018

7,8
MILLIONS DE VÉHICULES

Produits par les groupes
français dans le monde

81 %
DE VÉHICULES

Produits par les groupes français
sont vendus hors de France

5,2
MILLIARDS D'EUROS

Budget de recherche et
développement de l'industrie
automobile en France en 2015

49
MILLIARDS D'EUROS

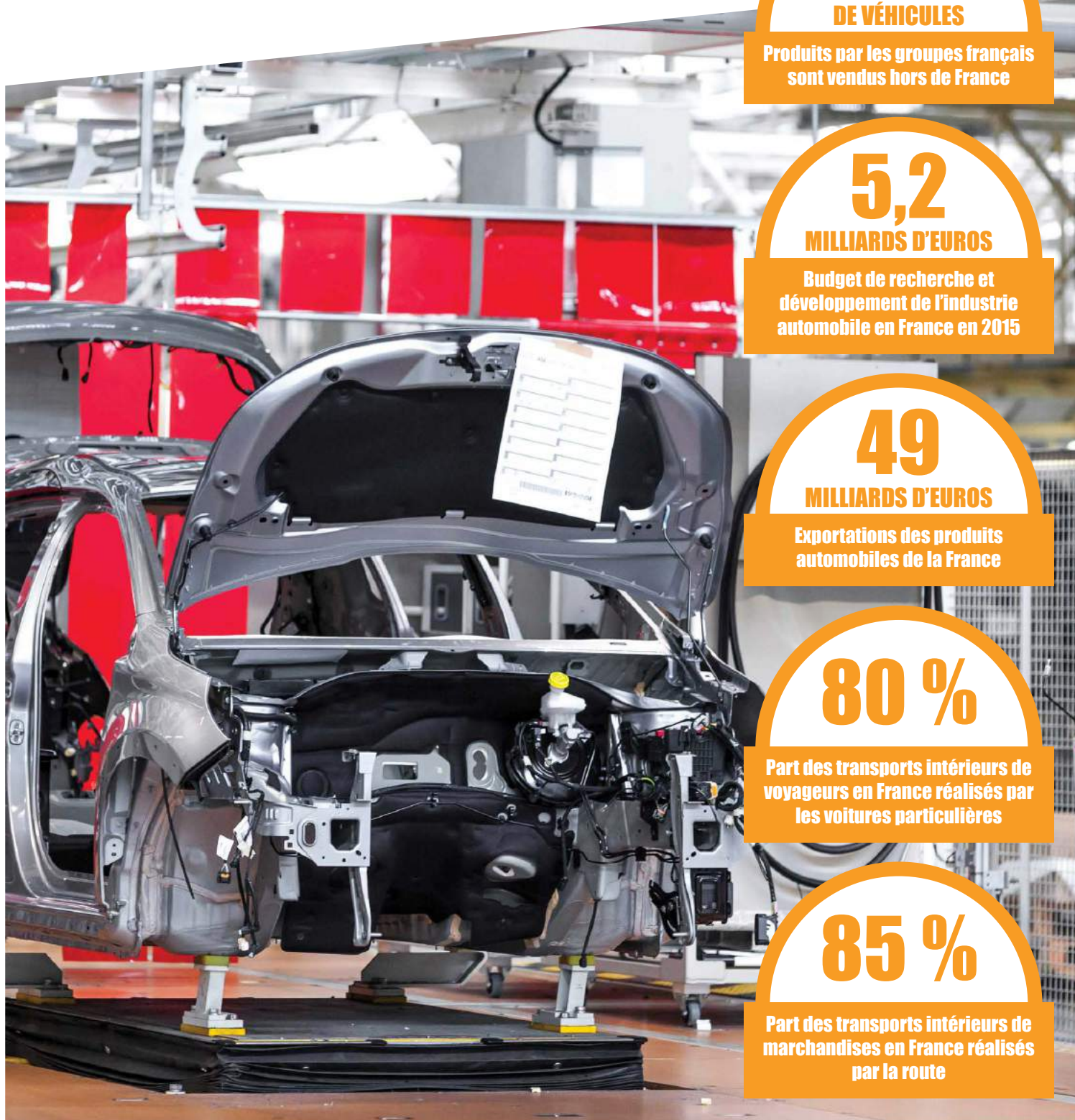
Exportations des produits
automobiles de la France

80 %

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



SOMMAIRE

Monde

Production	6
Marchés & parcs	10
Échanges	12

Europe

Marchés & parcs	14
Données sur l'industrie automobile	23

France

Les groupes français	24
Données sur l'industrie automobile	28
Compétitivité	30
Filière	32
Recherche & développement	34
Échanges	36
Marchés & parcs (dont Les véhicules utilitaires légers Nouveau)	38
Transport : voyageurs et marchandises (dont Nouveaux usages de l'automobile et La voiture autonome et connectée) ..	46
Achats d'automobiles	60
Environnement	64
Impact économique & emploi	66

Statistiques

Monde	70
Europe	73
France	82
Les adresses utiles	96

LE MOT DU PRÉSIDENT



Aux 24 Heures du Mans, avant la fin des Hunaudières, il faut bien anticiper le virage de Mulsanne... Aujourd'hui, comme dans une course, l'industrie automobile mondiale s'approche du terme d'une ligne droite et même avec des niveaux commerciaux élevés, plusieurs constructeurs ont des résultats en repli. Les constructeurs français, eux, sont très solides pour se préparer à ce phénomène cyclique, qui se produit à un moment où les défis du futur sont d'une ampleur inégale.

L'automobile répond, plus que jamais, aux besoins mondiaux de mobilité. Le marché global des véhicules a atteint un nouveau record avec **97 millions** d'unités. En 2017, les ventes des groupes français progressent, tant par leurs **résultats commerciaux** que par l'**élargissement de périmètres** (Opel-Vauxhall/PSA et AvtoVAZ/Renault). Le **renouvellement** des carrosseries automobiles par les « SUV/Crossover » se sont révélées payantes, comme celui de leurs gammes de véhicules utilitaires légers. Pour Renault Trucks, le changement complet des gammes de véhicules industriels en 2013, marque aussi un beau succès.

Cependant, l'industrie entre dans une zone de turbulences.

Sur le plan mondial, l'incertitude du format des **échanges internationaux** déclenchée par l'Administration Trump, sur l'acier et l'aluminium, les droits de douanes des véhicules et composants, l'Iran, la Russie, pèsent sur le secteur automobile. Les règles qui ont construit une structure stable des échanges sont remises en cause et aujourd'hui, les risques protectionnistes sont réels. L'Europe automobile se voit aussi menacée par l'absence de visibilité sur les conséquences du **Brexit**.

« L'affaire Volkswagen » aux États-Unis a fortement **dégradé l'image** de l'automobile européenne. Première affectée, l'industrie automobile allemande, fleuron économique d'outre-Rhin, connaît une crise sans précédent

qui touche particulièrement les sujets diesel et émissions.

Le **diesel** connaît une **décroissance brutale**. Amorcée par le succès des modèles essence, elle a été accélérée par les fraudes (ou soupçons), puis amplifiée par les restrictions de circulation. Une situation paradoxale alors que les problèmes des émissions diesel sont résolus avec Euro 6d Temp. Cette crise de confiance se répercute aussi sur le **dossier CO₂**. En plein changement de protocole d'homologation, du cycle NEDC au **WLTP**, les valeurs de consommations changent avec les niveaux de CO₂. Ceci arrive dans une période de révision d'objectifs de la Commission Européenne où des positions irréalistes sont discutées pour l'horizon 2030. Le retour à la raison est essentiel. Les constructeurs automobiles ont toujours démontré leur engagement en diminuant drastiquement les émissions, seulement c'est le marché et donc le choix des clients qui détermine leur performance. La baisse du diesel et le marché atone du véhicule électrique font planer une menace de pénalités financières majeures pour dépassement des objectifs européens 2020, de nature à affaiblir les constructeurs qui investissent dans les nouvelles technologies.

La « **neutralité technologique** » des réglementations est essentielle : les pouvoirs publics doivent définir des objectifs réalistes et les industriels trouvent les technologies pour les atteindre. Ainsi, l'électrification des chaînes de traction ne présuppose pas la fin du moteur thermique. Son acceptation par les clients est liée aux infrastructures de recharge et à son coût. Imposer des technologies, c'est mettre en péril le savoir-faire de R&D de l'industrie automobile européenne, en particulier face à une Chine ambitieuse.

Dans un contexte commercial porteur, les constructeurs français augmentent leur **production en France**. Par rapport à 2013, elle connaît une hausse de 25 %, soit 460 000 véhicules en plus. Ce rebond est lié aux efforts internes des groupes PSA et Renault, avec la réorganisation des sites et la signature d'accords d'entreprise, ainsi qu'à l'apport du CICE. Pourtant, le poids de la fiscalité de production reste toujours trop élevé en France, par rapport aux autres pays européens. Le CCFA travaille ce dossier de compétitivité avec France Industrie et le Medef.

Dans un **marché français** dynamique, la crise du diesel est bien présente. Sa part de marché se situe à 47 % dans les immatriculations de voitures particulières en 2017 (à 40 % à mi-2018). Cette chute ne sera pas sans conséquences industrielles et humaines : le Comité Stratégique de Filière (CSF) automobile, avec l'État, doit accompagner l'identification et la reconversion des bassins d'emplois menacés. L'augmentation des valeurs de CO₂, liée à l'homologation WLTP des voitures particulières au 1^{er} septembre 2018, doit être neutralisée au plan fiscal, mais, dans l'attente de l'écriture des textes, le marché pourrait être perturbé. Ceci se cumule avec la lourdeur de la fiscalité française sur l'automobile et reste un point négatif récurrent pour les ménages et le

renouvellement du parc.

Dans cette situation, à court terme positive, mais pleine d'incertitudes, les constructeurs français connaissent, à long terme, des défis et des besoins d'investissements considérables qui accompagnent des révolutions automobiles majeures.

L'**électrification des motorisations** est lancée. Cette technologie, constitue un point majeur des engagements du CSF. A ce jour plus de 20 000 points de charge sont ouverts au public français ; ils devront passer à 100 000 en 2022, pour multiplier par cinq les ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables.

La France a fait du **véhicule autonome** un grand programme industriel. Les groupes PSA et Renault, pleinement impliqués, partagent cette expérience dans le CSF. Les pouvoirs publics ont défini une feuille de route pour faciliter les tests de véhicules autonomes en France. Dans ce domaine du **numérique**, les pouvoirs publics doivent aussi bien apprécier les enjeux du partage de données des véhicules et comprendre le rôle d'architecte du constructeur. Il est indissociable de celui de protecteur des données de ses clients. Le « **véhicule étendu** » constitue un standard international développé par la filière automobile française, qui englobe véhicule et serveurs débarqués. Il a trouvé sa traduction juridique dans le cadre du CSF.

Aujourd'hui, les constructeurs français profitent du haut du cycle automobile, mais restent vigilants sur les enjeux à moyen et long terme. Les pouvoirs publics doivent assurer des conditions favorables à la résolution des problèmes et orienter l'avenir dans le bon sens. Consolidés dans leur métier traditionnel, les constructeurs français sont pleinement engagés vers la « nouvelle frontière » de l'automobile avec la voiture connectée, autonome et les services numériques.

Les constructeurs français pilotent leur course...

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 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.

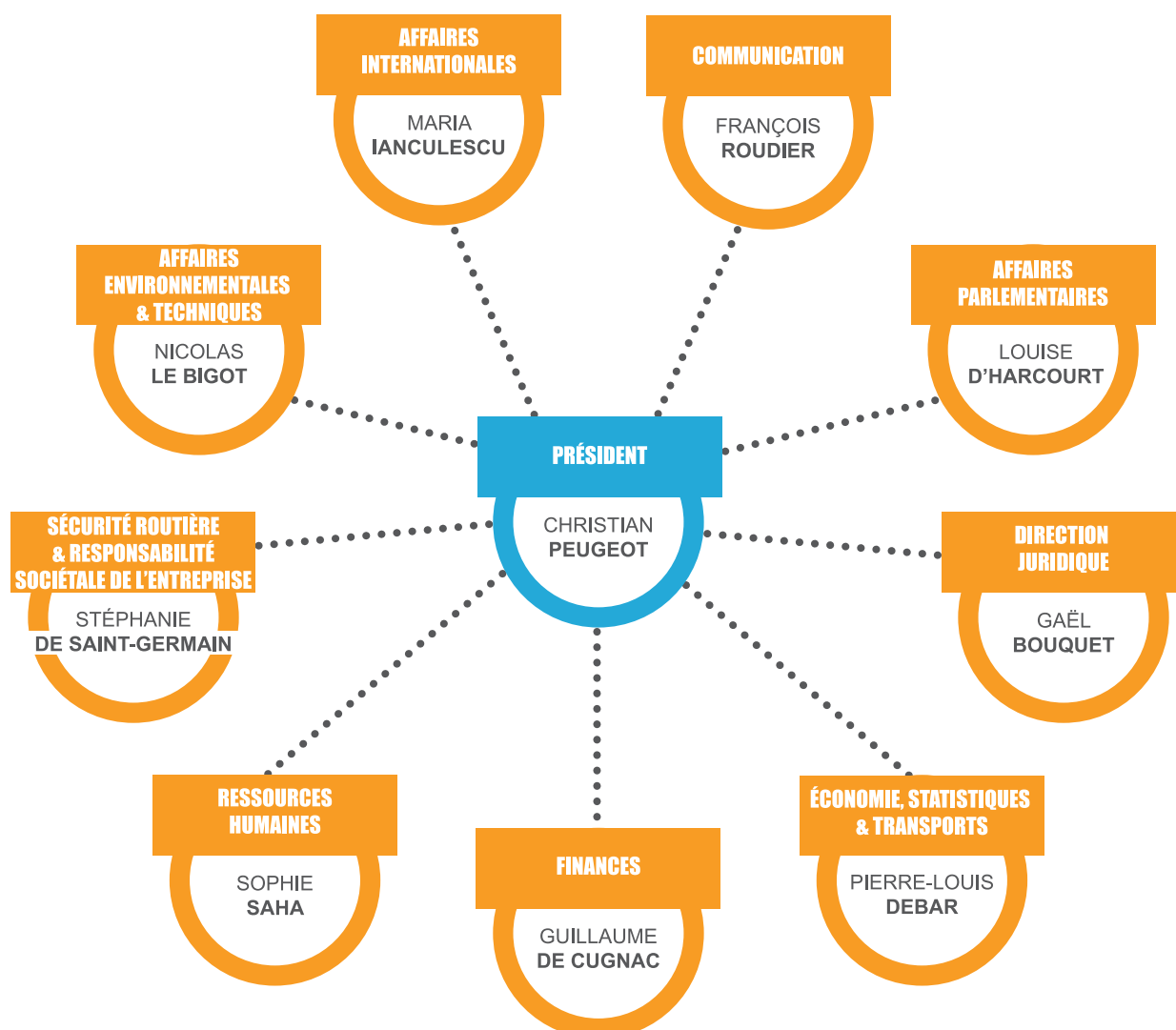
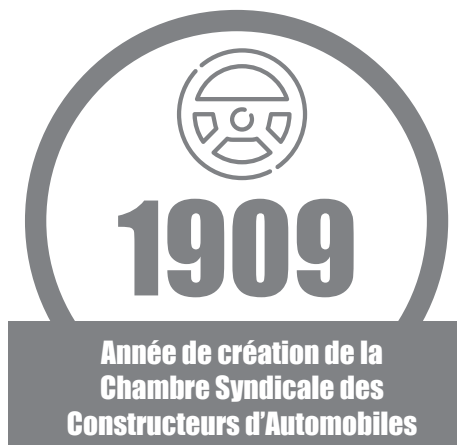
Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération Française de Carrosserie, Industries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

- FFC, Fédération des Industries Electriques Electroniques et de Communication - FIEEC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP, etc.). En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs ont mis en place la PFA, Filière Automobile & Mobilités, dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. 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, sont créés. Fin 2017, la PFA entre dans une nouvelle étape avec pour missions : l'animation de la dynamique d'innovation, l'action en faveur de la compétitivité tout au long de la filière, le travail d'anticipation en matière d'emplois et de compétences, l'expression des positions communes de la filière, la coordination de l'organisation des salons professionnels et la communication filière.

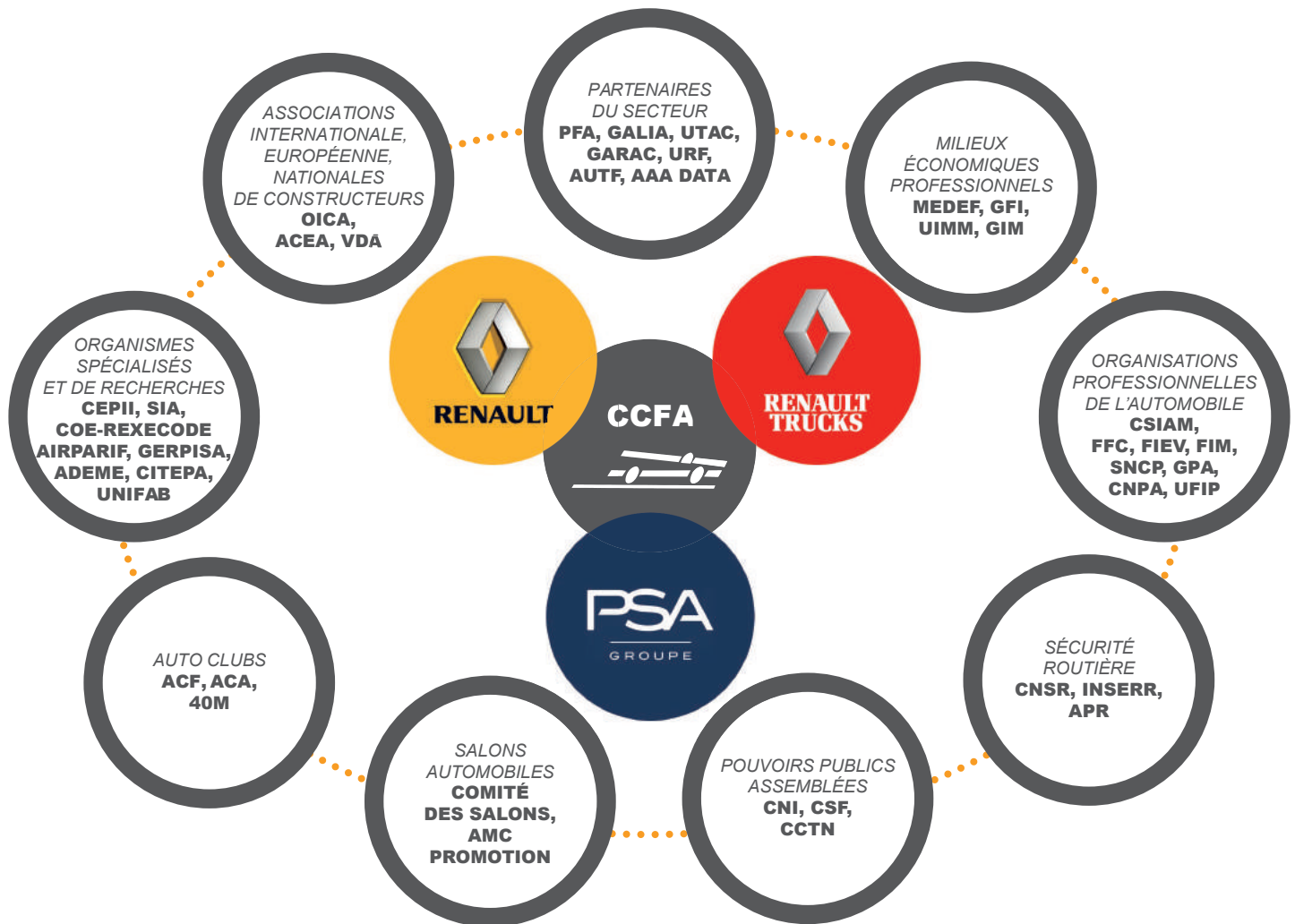
Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM). Le Comité des constructeurs est associé aux

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

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



LE CCFA ET SES PARTENAIRES



► ASSOCIATIONS INTERNATIONALE, EUROPÉENNE, NATIONALES DE CONSTRUCTEURS

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles

ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles

VDA : Verband der Automobilindustrie

► PARTENAIRES DU SECTEUR

PFA : Filière Automobile & 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

COE-Rexecode : Centre d'observation économique et de Recherche pour l'Expansion de l'économie et le Développement des Entreprises

► 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

SNCP : Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères

GPA : Groupement Plasturgie Automobile

CNPA : Conseil National des Professions de l'Automobile

UFIP : Union Française des Industries Pétrolières

► SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière

INSERR : Institut National de la Sécurité Routière et de Recherches

APR : Association Prévention Routière

UN MARCHÉ EUROPÉEN AU PLUS HAUT DEPUIS LA CRISE CONSTITUE UN PILIER SOLIDE POUR LES GROUPES FRANÇAIS

Les marchés européens, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas pendant la crise, poursuivent une reprise, entamée en 2014, offrant aux groupes français la possibilité de récupérer des volumes supplémentaires significatifs. Une diversification des débouchés hors d'Europe

permet aux groupes français de bénéficier aussi des opportunités (Chine, Inde, Turquie) et de limiter l'impact de violentes crises dans d'autres pays émergents avant leurs rebonds (Brésil, Russie, etc.). Lada a intégré le Groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 et Opel le Groupe PSA le 1^{er} août

2017. Globalement, depuis 2014, la croissance du chiffre d'affaires des groupes français est robuste et leur poids dans la construction automobile mondiale croît avec l'élargissement de leur périmètre en 2017.

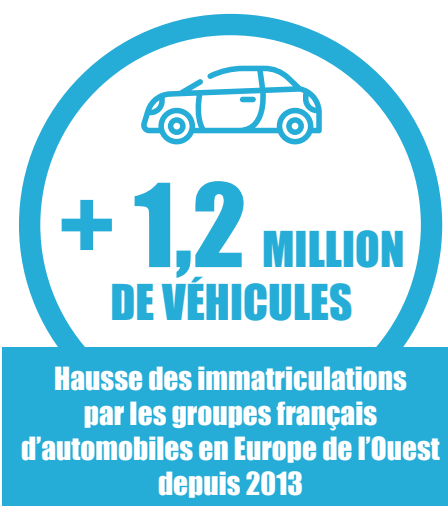
► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2016	2017	Variation 2017/2016	Variation 2017/2007
Production mondiale des groupes français	4 046	6 188	ND	ND	ND	ND
Voitures particulières	3 472	5 301	5 782	6 884	19,1%	29,9%
Véhicules utilitaires légers	507	830	881	910	3,3%	9,7%
Total véhicules légers	3 979	6 131	6 664	7 795	17,0%	27,1%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	ND	ND	ND	ND
Production des groupes français en France	2 525	2 573	1 753	1 908	8,8%	-25,9%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 300	1 436	10,5%	-33,7%
Véhicules utilitaires légers	258	352	453	471	4,0%	33,8%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 753	1 908	8,8%	-24,2%
Véhicules industriels	30	55	ND	ND	ND	ND
Livraisons hors de France	2 822	4 697	5 353	6 365	18,9%	35,5%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 735	5 695	20,3%	38,6%
Véhicules utilitaires légers	276	549	598	650	8,8%	18,4%
Total véhicules légers	2 802	4 659	5 333	6 345	19,0%	36,2%
Véhicules industriels	20	38	20	20	-0,5%	-46,7%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	3 254	3 830	17,7%	81,5%
Voitures particulières	563	1 914	3 034	3 620	19,3%	89,1%
Véhicules utilitaires légers	88	178	209	199	-4,8%	11,7%
Total véhicules légers	651	2 092	3 243	3 818	17,8%	82,5%
Véhicules industriels	8	18	11	11	3,6%	-37,9%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 478	2 606	5,1%	-0,9%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 015	2 111	4,7%	0,1%
Véhicules utilitaires légers	313	461	410	439	7,0%	-4,9%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 425	2 549	5,1%	-0,8%
Véhicules industriels	39,3	52,5	47,1	50,4	7,0%	-4,0%
Cars et bus	3,1	5,5	6,1	6,0	-1,3%	8,9%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	3 300	3 906	3 455	3 989	15,5%	2,1%
Voitures particulières	2 841	3 181	2 780	3 227	16,1%	1,4%
Véhicules utilitaires légers	432	690	652	738	13,1%	6,9%
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 432	3 964	15,5%	2,4%
Véhicules industriels	27	35	23	25	8,0%	-27,9%

En 2017, la production mondiale de véhicules légers des groupes français a atteint un nouveau niveau record. Elle est en hausse d'environ 30 % 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. Leur production a crû de 9 % en France et de 20 % hors France par rapport à 2016. Pour faire face aux enjeux de compétitivité de leurs usines, de l'internationalisation, de l'environnement et du numérique, les groupes augmentent significativement leurs investissements (+63 % entre 2014 et 2017).

En France, la circulation routière progresse depuis 2012 à un rythme plus soutenu (+1,5 % en moyenne). Une croissance économique plus dynamique et la baisse des prix des carburants jusqu'en 2016 en sont des facteurs explicatifs. Les

dépenses automobiles représentent désormais 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. Ceci contribue au renouvellement du parc. Ce dernier, que ce soit pour les voitures particulières ou les véhicules industriels, est plus efficace et plus vertueux. En 2017, la consommation de carburants en France reste proche de celle observée au début des années 2000, alors que la circulation totale a augmenté de 17 %.



UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL TOUJOURS DYNAMIQUE OFFRE DE NOUVEAU DES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE AUX GROUPES FRANÇAIS QUI CONTINUENT À ÉTENDRE LEURS IMPLANTATIONS

Le poids des groupes français dans la production mondiale de véhicules s'est élevé à 8 % en 2017 soit un point de plus par rapport à 2016 et 1,7 point supplémentaire par rapport à 2014.

	Unités	2016	2017	Variation 2017/2016
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	55,2%	56,3%	1,1 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	15,6%	18,4%	2,8 points
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	21,7%	24,4%	2,7 points
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	7,9%	8,4%	0,5 point
Poids des groupes français dans la production mondiale (Groupes PSA et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	8,0%	9,4%	1,4 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	3,9%	3,8%	-0,1 point
Total	(En pourcentage)	7,0%	8,0%	1,0 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	46,2	50,5	+ 9,5%
Importations	(En milliards d'euros)	55,8	60,0	+ 7,5%
Solde	(En milliards d'euros)	-9,6	-9,4	- 1,6%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	10,4%	10,9%	0,5 point
Importations	(En pourcentage)	10,9%	11,0%	0,1 point
Données mondiales des groupes français (Groupes PSA et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	105,3	124,0	+ 17,8%
Investissements	(En milliards d'euros)	4,1	4,6	+ 11,9%
Effectifs	(En milliers de personnes)	295	354	+ 20,1%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	216	213	
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)	2 182	2 190	
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	

En 2017, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont de nouveau progressé grâce, notamment, à la poursuite de la reprise des marchés italiens et espagnols et malgré la baisse du marché britannique. Ainsi, dans un contexte de concurrence toujours intense, la pénétration des groupes français, qui ont intégré de nouvelles marques (part de 18,4 % en 2017, contre 14,7 % en 2013) à l'intérieur de cette zone (hors France) s'accroît. Le poids des ventes européennes dans l'ensemble de celles des groupes français ne perdurera pas, du fait des différences de densité automobile, entre cette zone mature et les pays émergents. Ainsi ils produisent moins de 60 % dans leur zone d'origine en 2017, contre 80 % en 2006.

En Europe de l'Est, les marchés ont progressé dans les pays membres de l'Union européenne et ont rebondi en Russie. La robustesse de la croissance des ventes en Chine, devenue le premier marché automobile au monde depuis 2009, explique la hausse de l'ensemble du marché asiatique.

Les débouchés des groupes français, 1,5 million de véhicules en 2017, ont, à nouveau, progressé en Asie (+8 %), grâce notamment au marché iranien.

En Amérique latine, les marchés se sont redressés et l'impact s'est traduit dans les ventes des groupes français. Leurs livraisons de voitures particulières ont rebondi de 13 % en 2017 (+18 % en Argentine et +10 % au Brésil), après plusieurs années de baisse du fait du fort repli des marchés locaux.

Enfin, les débouchés des groupes français continuent à se réduire en Afrique et atteignent 213 000 véhicules, dans un marché toujours en nette baisse. Au Maghreb, où ils sont présents y compris en matière d'usines de production, l'Algérie (-5 %) a observé un recul, à l'inverse du Maroc (+4 %).

Dans les pays émergents, dont les débouchés devraient, à terme, croître, les groupes 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 partenaires en Chine et en Inde, ainsi que Renault dans ces mêmes pays) et dans divers pays en Afrique.



LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2017, la production mondiale de véhicules a progressé de 2,4 % à 97,4 millions, soit 2,3 millions d'unités supplémentaires. Elle est en croissance continue après la chute de 2009. L'Asie et l'Afrique ont crû de 3 %, l'Europe occidentale de 1 %. L'Amérique du Sud (+20 %) et l'Europe orientale (+7 %) ont fortement progressé. La croissance est plus dynamique dans les zones émergentes que dans les pays matures.

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. En 2012 et 2015, elle atteint respectivement les niveaux des 80 et 90 millions d'unités. Depuis 2000, le rythme de croissance annuelle s'élève à 3 % en moyenne.

Dans les zones matures, l'évolution du niveau de production par rapport à celui de 2007 est contrastée ; elle est en baisse en Europe occidentale (-12 %) et au Japon (-16 %), mais est en progression de 13 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 1 % en Corée du Sud.

Dans les zones ou pays émergents, et notamment en Asie, qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. En 2017, elle a progressé par rapport à 2007 de 227 % en Chine, 196 % en Indonésie, 95 % aux Philippines et 54 % en Thaïlande.



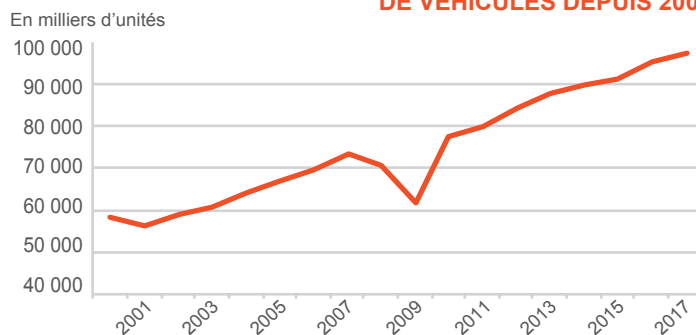
En milliers	2016	2017	Variation en %
EUROPE	21 490	22 200	3,3
EUROPE OCCIDENTALE	14 630	14 733	0,7
Allemagne	5 747	5 646	-1,8
Belgique	399	377	-5,6
Espagne	2 886	2 848	-1,3
France	2 082	2 226	6,9
Italie	1 103	1 142	3,5
Pays-Bas	90	157	75,0
Royaume-Uni	1 817	1 749	-3,7
Suède	205	226	10,0
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5 374	5 771	7,4
Turquie	1 486	1 696	14,1
AMÉRIQUE	20 822	20 658	-0,8
ALENA (1)	18 151	17 458	-3,8
Amérique du Sud	2 670	3 200	20
ASIE - OCEANIE	51 846	53 601	3,4
ASEAN (2)	4 021	4 058	0,9
Chine	28 119	29 015	3,2
Corée du Sud	4 229	4 115	-2,7
Inde	4 519	4 783	5,8
Japon	9 205	9 694	5,3
AFRIQUE	904	931	3,0
TOTAL	95 061	97 389	2,4

(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

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

Sources : OICA - Estimations CCFA juin 2018

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



En Europe occidentale, la production augmente de 1 % en 2017 par rapport à l'année précédente avec des résultats contrastés. Le Portugal (+23 %), la Suède (+10 %), la France (+7 %), l'Italie (+4 %) progressent, tandis que d'autres connaissent une baisse, comme l'Allemagne (-2 %) et l'Espagne (-1 %). En Europe de l'Est, la production s'est

redressée en Russie (+5 %).

En Amérique, la production a diminué dans l'ALENA (-4 %) mais elle a rebondi en Amérique du Sud (+20 %) après la forte chute observée auparavant (-42 % entre 2014 et 2016).

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, la production a progressé en Iran (+18 %), en Indonésie et en Chine (+3 %). Elle a augmenté au Japon (+5 %) mais s'est repliée en Corée du Sud pour la deuxième année consécutive (-3 %).

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2010 et 2017, la production mondiale de véhicules (95,3 millions) s'est accrue de 25 % soit 19,7 millions d'unités. Depuis 2010, l'industrie automobile au niveau mondial reste globalement dynamique, à l'exception de l'Amérique du Sud et de la Corée du Sud.

Dans les zones ou pays matures, la production a crû de plus 6 millions de véhicules depuis 2010, atteignant ainsi un niveau de 46 millions d'unités (+15 %). Ils représentent moins de la moitié de la production mondiale en 2017 contre 51 % en 2010. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a augmenté de 5,3 millions d'unités (+43 %), grâce notamment au Mexique,

tandis qu'en Europe occidentale, elle a progressé de 900 000 véhicules (+7 %). La production du Japon est quasi stable (soit +1 % par rapport à 2010). En revanche, celle de la Corée du Sud diminue de 4 %.

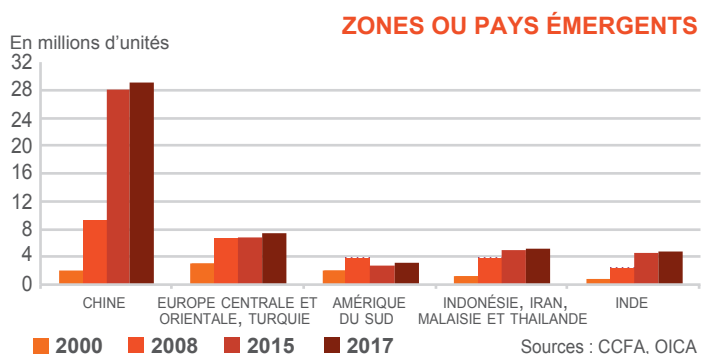
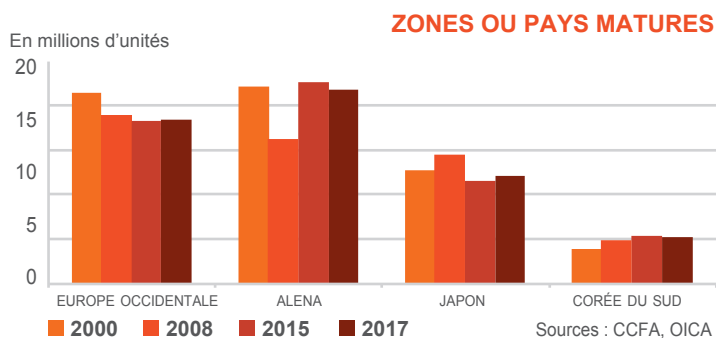
Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 13 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes :

- la Chine (+10,8 millions), qui a représenté 30 % de la production mondiale en 2017 contre 24 % en 2010 ;
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+1,4 million d'unités et une part de 8 %, soit le même niveau qu'en 2010) ;

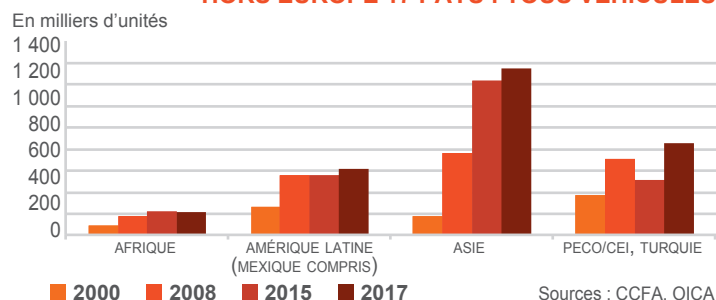
- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+710 000 unités et une part de 5 %, contre 6 % en 2010) ;

- l'Amérique du Sud (-1 million de véhicules et une part de 3 %, contre 6 % en 2010) ;
- l'Inde (+1,2 million d'unités et une part de 5 %, soit un niveau équivalent à celui de 2010).

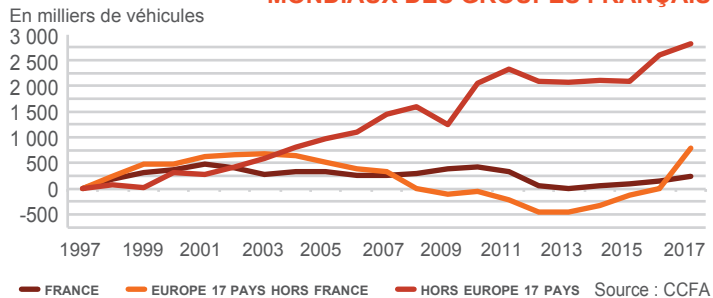
En Europe centrale et orientale, le dynamisme observé dans les nouveaux États membres de l'Union européenne contraste avec le sévère repli de la production en Russie, dont le niveau s'élevait à 1,6 million de véhicules en 2016 (-31 % par rapport à son point haut de 2012).



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

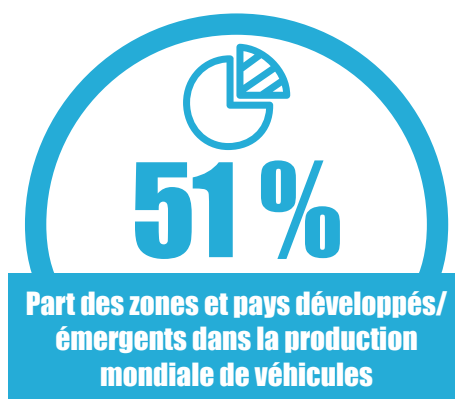


ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES GROUPES FRANÇAIS



Dans ce contexte d'évolution dynamique de la production mondiale, les groupes 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 2017, elles intègrent les volumes des marques Lada et Opel, appartenant respectivement au Groupe Renault depuis le 1^{er}

janvier 2017 et au Groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017. Elles ont augmenté par rapport à 2010, sauf en Amérique latine y compris le Mexique (-28 000 unités). Les livraisons sont donc en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+461 000 unités), en Asie (+340 000 unités), et en Afrique (+13 000 unités). En Europe, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont continué à croître (respectivement +116 000 et +147 000 unités depuis 2010), après la chute due à la crise.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

8 %

Part des groupes français dans la production mondiale d'automobiles en 2017

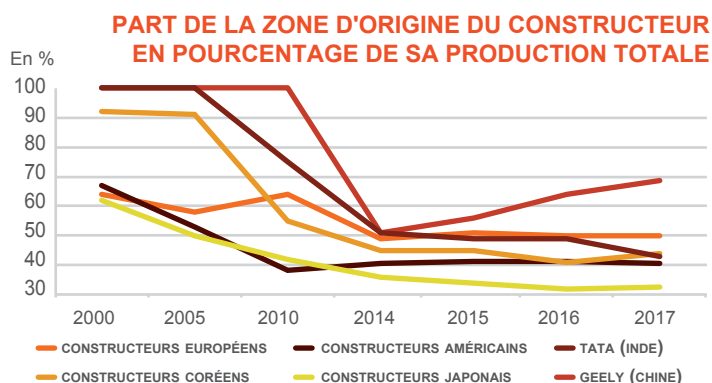
Les 10 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA et Renault, ont représenté 70 % de la production mondiale. Ils ont produit chacun plus de trois millions et demi de véhicules.

En 2017, les groupes français ont profité, en terme de volume, de la poursuite de la croissance du marché européen et de l'intégration de Lada dans le Groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 et d'Opel dans le groupe PSA le 1^{er} août ; ils ont occupé respectivement le neuvième et le dixième rang mondial. La production des groupes français a représenté 8 % de la production mondiale, niveau supérieur à celui atteint en 2013 et 2014 (6 %).

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 (44 % 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 31 et 57 %).

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2017 (1) (EN MILLIERS)

Rang	Groupe	2016	2017	% Variation
1	VOLKSWAGEN	10 312	10 590	2,7
2	TOYOTA	10 213	10 466	2,5
3	GM (2)	9 490	9 941	4,7
4	HYUNDAI	7 890	7 218	-8,5
5	FORD (2)	6 458	6 387	-1,1
6	NISSAN	5 556	5 769	3,8
7	HONDA	4 999	5 237	4,8
8	FIAT	4 681	4 601	-1,7
9	RENAULT	3 373	4 154	23,1
10	PSA	3 153	3 650	15,8
11	SUZUKI	2 945	3 302	12,1
12	DAIMLER AG	2 964	3 054	3,0
13	SAIC	2 565	2 867	11,8
14	BMW	2 360	2 506	6,2
15	GEELY	1 266	1 950	54,0
16	CHANGAN	1 716	1 616	-5,8
17	MAZDA	1 586	1 608	1,4
18	DONGFENG MOTOR	1 315	1 451	10,3
19	BAIC	1 344	1 254	-6,6
20	MITSUBISHI	1 092	1 210	10,9
21	SUBARU	1 025	1 073	4,7
22	GREAT WALL	1 094	1 041	-4,9
23	TATA	925	932	0,8
24	IRAN KHODRO	636	711	11,8
25	SAIPA	531	648	22,1
26	MAHINDRA	605	613	1,2
27	ISUZU	654	612	-6,4
28	CHERY	631	605	-4,1
29	FAW	557	593	6,4
30	GAC	385	514	33,5
31	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	651	493	-24,3
32	BYD	511	422	-17,4
33	BRILLIANCE	464	362	-22,0
34	HUNAN JIANGNAN	336	315	-6,0
35	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	200	297	48,3
36	CHONGQING LIFAN MOTOR CO.	278	214	-23,1
37	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK TRUCKS	200	212	5,9
38	SHANNXI	116	189	62,9
39	ASHOK LEYLAND	145	160	10,2
40	SOUTH EAST (FUJIAN)	115	159	39,3
41	PACCAR	140	153	9,9



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 2018

Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a augmenté de 2 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Volkswagen (+3 %), très présent dans les pays émergents, a conservé le premier rang en 2017. Le groupe Toyota, à nouveau deuxième constructeur mondial après avoir occupé la première place pendant 10 années, a vu sa production augmenter (+2 %). Celle de GM a également progressé (+5 %) et celle de Ford a

baissé (-1 %).

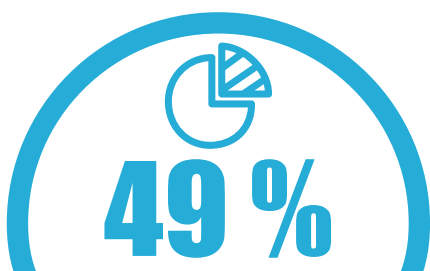
Chez les constructeurs japonais, les situations sont globalement positives. Hyundai-Kia (-9 % / 4^{ème} position), Nissan (+4 % / 6^{ème} position), Honda (+5 % / 7^{ème} position) ont gardé leur rang. Suzuki-Maruti (+12 % / 11^{ème} position) a amélioré sa position.

Les groupes européens ont accru leurs productions : les généralistes Renault (+23 %), PSA (+16 %), ainsi que les groupes allemands

spécialistes des gammes supérieures : BMW (+6 %), Daimler (+3 %). En revanche, celle de Fiat poursuit son repli (-2 %).

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes de croissance rapides. La production de SAIC, qui est le premier groupe chinois, a augmenté (+12 %), ainsi que celle de Dongfeng (+10 %) ; tandis que la production du groupe Tata est en légère hausse (+1 %).

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



49 %

Part des véhicules exportés dans la production japonaise en 2017

La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations (+16 % à 1,2 million de véhicules) comme les exportations (+31 % à 1,1 million d'unités), représentent chacune moins de 5 % de sa production.

L'Union européenne (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 diminué (-4 %) mais demeure à un niveau très élevé. La production est destinée au marché local et les exportations ne représentent que 12 % de la production. Les importations s'élèvent en revanche à 29 % de la production.

Au Japon, les exportations représentent environ 50 % de la production. Cette dernière a crû de 1 % depuis 2010. Quant aux importations, elles occupent toujours environ 6 % des immatriculations totales.

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (3)		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
2000	14 779	100	7 092	100	8 359	100
2010	15 260	103	5 084	72	8 310	99
2015	16 324	110	7 019	99	7 831	9
2017	16 973	115	5 683	80	8 348	100
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 629	18%	2 225	31%	268	3%
2010	1 900	12%	2 310	45%	186	2%
2015	2 639	16%	2 496	36%	285	4%
2017	3 612	21%	2 162	38%	305	4%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 715	18%	1 130	16%	3 796	45%
2010	3 400	22%	857	17%	4 275	51%
2015	5 494	34%	1 706	24%	3 970	51%
2017	5 595	33%	1 750	31%	4 218	51%
VEHICULES UTILITAIRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
2000	2 327	100	8 669	100	1 782	100
2010	1 819	78	7 089	82	1 319	74
2015	1 929	83	10 935	126	1 448	81
2017	1 881	81	11 775	136	1 346	76
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	242	10%	915	11%	8	0%
2010	310	17%	1 136	16%	2	0%
2015	391	20%	2 164	20%	1	0%
2017	459	24%	2 946	25%	1	0%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	248	11%	339	4%	659	37%
2010	330	18%	177	2%	566	43%
2015	445	23%	283	3%	608	42%
2017	457	24%	350	3%	487	36%

(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, CCFA, WARD'S, JAMA

► CHINE TOUS VÉHICULES

Sources : OICA, CAAM

	Production		Exportations		Importations	
	En milliers	Indice (100=2010)	En milliers	Part de la production	En milliers	Part de la production
2010	18 265	100	499	3%	-	-
2015	24 567	135	755	3%	1 103	4%
2016	28 119	154	810	3%	1 077	4%
2017	29 015	159	1 064	4%	1 247	4%

Depuis 2000, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles.

Dans l'Union européenne (28 pays), la croissance de la production de véhicules a été de 10 % par rapport à 2000 (contre environ 15 % en 2007 à 2000) et les échanges, déjà importants, ont très nettement progressé.

En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 11 % 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 plus de 60 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 12 % de la production (un tiers pour l'UE et la moitié pour le Japon) avec un poids très important pour les voitures particulières (31 % contre 3 % pour les véhicules utilitaires). En ce qui concerne les importations, le déséquilibre entre ces deux catégories de véhicules est bien moindre.

Enfin au Japon, la production de véhicules a progressé de 5 %, suite à la hausse du marché

intérieur et de celle 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 6 %, 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 59 % et de 113 %.

LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2017, le marché automobile mondial a poursuivi sa vive croissance (+3,1 % à 96,8 millions de véhicules), établissant ainsi un nouveau record pour la huitième année consécutive. Les immatriculations ont progressé dans l'ensemble des zones à l'exception de l'Afrique.

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Allemagne, Inde) ont représenté 60 % des ventes mondiales. En 2005, la Chine et l'Inde étaient respectivement à la troisième et douzième place du classement. En 2017, les ventes en Chine étaient supérieures à celles de l'ensemble des continents pris séparément (y compris l'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 46 % en 2017 contre 69 % en 2005. Mais les volumes évoluent toujours autour de 45 millions d'unités.

Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont généralement orientées à la baisse, malgré des rebonds en 2017, par rapport à des niveaux élevés. Depuis 2012, les ventes en Russie et au Brésil ont respectivement chuté de 49 % et 41 %. Le marché algérien a baissé d'environ deux tiers par rapport à son point haut de 2013.

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation 2017/2016
	2016		2017		2016		2017		2016	2017	
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
EUROPE	17 292	24,9	17 937	25,3	2 843	11,7	2 979	11,5	20 135	20 916	+3,9
Europe occidentale	13 971	20,1	14 318	20,2	2 174	8,9	2 246	8,7	16 145	16 564	+2,6
Europe centrale et orientale	3 320	4,8	3 619	5,1	669	2,7	733	2,8	3 990	4 352	+9,1
AMÉRIQUE	11 748	16,9	11 302	16,0	13 804	56,6	14 487	55,8	25 552	25 789	+0,9
ALENA (1)	8 600	12,4	7 752	10,9	12 898	52,9	13 479	51,9	21 497	21 232	-1,2
États-Unis	6 873	9,9	6 096	8,6	10 993	45,1	11 488	44,3	17 866	17 584	-1,6
Amérique Centrale et du Sud	3 148	4,5	3 550	5,0	907	3,7	1 007	3,9	4 055	4 557	+12,4
ASIE - OCÉANIE	39 488	56,8	40 747	57,5	7 416	30,4	8 157	31,4	46 904	48 904	+4,3
Chine	24 377	35,1	24 962	35,2	3 651	15,0	4 161	16,0	28 028	29 123	+3,9
Corée du Sud	1 534	2,2	1 495	2,1	289	1,2	303	1,2	1 823	1 799	-1,3
Japon	4 146	6,0	4 391	6,2	824	3,4	848	3,3	4 970	5 239	+5,4
ASEAN (2)	2 081	3,0	2 169	3,1	1 085	4,4	1 125	4,3	3 166	3 294	+4,1
Autres Asie-Océanie	7 350	10,6	7 729	10,9	1 560	6,4	1 720	6,6	8 910	9 450	+6,1
AFRIQUE	979	1,4	863	1,2	336	1,4	333	1,3	1 315	1 196	-9,1
TOTAL	69 507	100,0	70 849	100,0	24 399	100,0	25 955	100,0	93 906	96 804	+3,1
VARIATION 2017/2016	1,9%				6,4%				3,1%		

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

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

Source : OICA

Aux États-Unis, le marché a diminué, s'élevant à près de 17,6 millions de véhicules en 2017. Il est néanmoins resté à un niveau très élevé. Le marché a crû de 7 millions d'unités par rapport à son niveau de bas de cycle observé en 2009 (10,6 millions). Le marché mexicain a baissé de 5 % à 1,6 million d'unités.

En Europe occidentale, le marché poursuit le rebond entamé en 2014 pour s'établir à 16,6 millions de véhicules. Ce niveau demeure encore inférieur au record observé en 2007 (17,3 millions d'unités). En 2013, point bas du cycle, il s'élevait à 13,2 millions. Les variations par pays, symbolisant l'hétérogénéité des cycles observés dans les marchés nationaux européens, sont disparates mais néanmoins positives à l'exception des marchés du Royaume-Uni (-5 %), de l'Irlande (-10 %) et du Danemark (-1 %). Sinon, les taux de croissance s'évaluent de +2 % pour la Norvège à +16 % pour l'Islande en passant par +8 % pour les Pays-Bas. Les marchés espagnols et italiens, qui avaient été durement frappés par la crise, ont

respectivement progressé de 76 % et 54 % depuis 2013.

L'Europe centrale et orientale, a poursuivi son rebond entamé en 2016 (+9 %) après trois années de décroissance. L'évolution demeure néanmoins contrastée. Le rythme de progression des marchés des nouveaux États membres de l'Union européenne s'est établi à +11 %, soit une hausse de 69 % depuis 2012. Les marchés russe passant de -42 % en 2015 à +14 % en 2017 et ukrainien, de -51 % à +26 %, retrouvent leur dynamisme.

La Chine, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, a vu son marché croître de 4 % à 29 millions de véhicules. Devenue en 2009 le premier marché, la Chine reste le moteur de la croissance mondiale, représentant 30 % des unités vendues.

Au Japon, le marché a rebondi de 2 %, après deux années de baisse, s'élevant ainsi à 5,2 millions de véhicules. Les immatriculations en Corée du

Sud sont relativement stables autour de 1,8 million d'unités depuis 2015.

Dans la zone Asie-Océanie hors Chine - Japon - Corée du Sud, le marché fluctue autour de 12 millions de véhicules depuis 2012. Les évolutions ont été très contrastées : en hausse de 14 % en Thaïlande et de 19 % en Iran, une relative stabilité en Indonésie, mais en baisse de 16 % en Arabie Saoudite.

En Amérique du Sud, après une chute de 35 % en trois ans, le marché s'est redressé (+12 %) en 2017 à l'image du premier marché continental, le Brésil (+9 %) et également de l'Argentine (+27 %).

En Afrique, les marchés ont à nouveau fortement diminué (-9 %) : l'écart de tendance, observé ces dernières années, entre l'Algérie et le Maroc se poursuit mais à un rythme moindre, avec respectivement -5 % et +4 %.

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

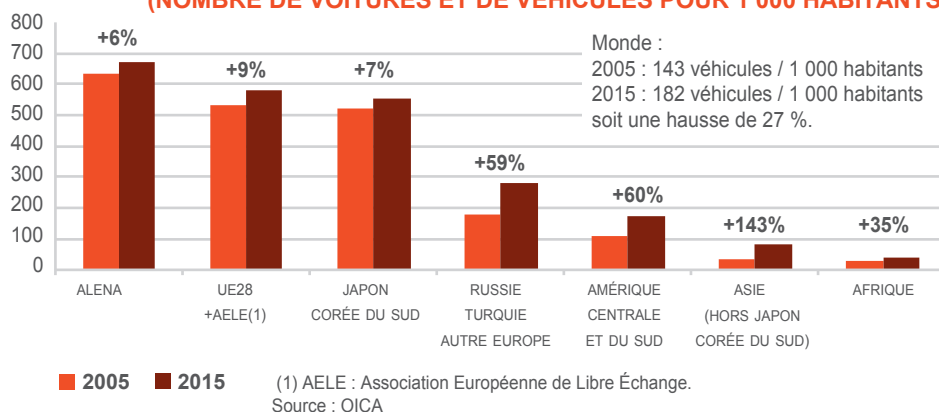
la huitième place mondiale (39 millions d'unités) derrière l'Italie.

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, Égypte, 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.



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



	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 - OCÉANIE	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	110 660	116 564	+5,3
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

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'est établi 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

Les échanges mondiaux de produits automobiles sont notamment influencés par les accords multilatéraux sous l'égide de l'OMC et, de plus en plus, par les accords bilatéraux ou régionaux qui sont signés entre zones.

En 2016, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 3 %, en s'élevant à 1 362 milliards de dollars, mais ils dépassent de 11 % le niveau de l'année 2008.

En 2016, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 9 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % de celles de produits manufacturés.

L'année 2016 a été marquée par une stabilité de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a baissé de 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, contre 66 % en 2009. En ALENA, Europe (hors CEI) et en Amérique du Sud, cette part se hisse autour de 75 % (après plusieurs années à plus de 80 % dans cette dernière région). Cependant, elle atteint à peine 30 % pour l'Asie-Océanie qui est très orientée vers l'extérieur de sa zone avec des marchés nationaux qui ne sont pas aussi ouverts (Japon, etc.).

Les soldes automobiles sont positifs dans l'Union européenne (+142 milliards de dollars), au Japon (+124 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+50 milliards de dollars). En revanche, il est fortement déficitaire, à un niveau record, aux États-Unis (-168 milliards de dollars). Il est également important en Chine (-27 milliards de dollars).

L'Union européenne (682 milliards de dollars), l'ALENA (288 milliards de dollars), le Japon (145 milliards de dollars) et la Corée du Sud (65 milliards de dollars) sont d'importants exportateurs. Les exportations chinoises croissent ces dernières années, mais sont à un niveau moindre (48 milliards de dollars).

En ne tenant pas compte des échanges intra-zone, les importations de l'Union européenne dépassent celles de la Chine, contrairement aux années précédentes (81 vs 75 milliards de dollars en 2016). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées à un nouveau niveau record (189 milliards de dollars).

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

Zones	Monde		
Pays	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS			
2010	99,7	189,8	-90,0
2015	129,5	292,9	-163,4
2016	126,3	294,6	-168,3
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2015	61,8	68,1	-6,2
2016	65,6	70,3	-4,7
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2015	654,4	496,9	157,5
2016	682,2	540,1	142,1
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,4
2015	136,7	19,4	117,2
2016	145,1	21,5	123,6
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2015	70,9	15,1	55,8
2016	65,2	15,4	49,7
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2015	49,5	73,0	-23,5
2016	48,2	75,5	-27,3
BRÉSIL			
2010	12,6	17,0	-4,4
2015	9,9	14,2	-4,4
2016	11,1	10,8	0,4

Source : OMC



► PART DU COMMERCE INTRARÉGIONAL PAR ZONES (EN POURCENTAGE DU COMMERCE TOTAL DE LA ZONE)

	2005	2010	2016
Intra Asie	24%	32%	30%
Intra Europe	78%	73%	73%
Intra Amérique du Nord	83%	76%	78%
Intra Amérique Latine	51%	79%	75%

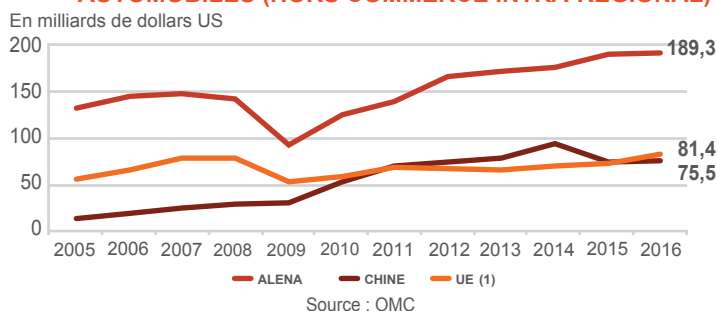
► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

	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
2015	275,7	118,3	157,5	57,4	65,6	-8,2	63,4	45,9	17,5	39,9	39,7	0,3	48,7	76,6	-27,9
2016	278,6	133,6	145,0	59,5	72,1	-12,6	68,9	48,3	20,6	41,6	47,8	-6,2	50,1	73,5	-23,3

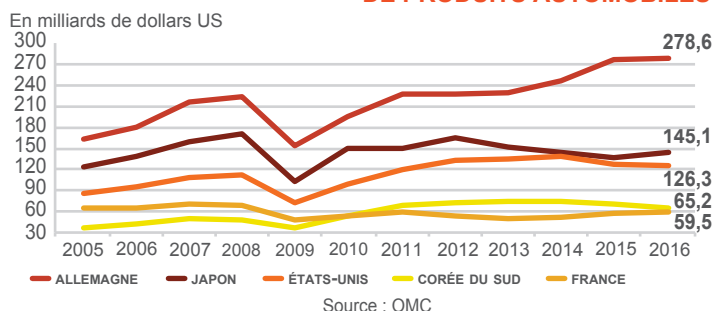
(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014. Sources : OMC, estimations CCFA à partir des données Eurostat depuis 2013

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

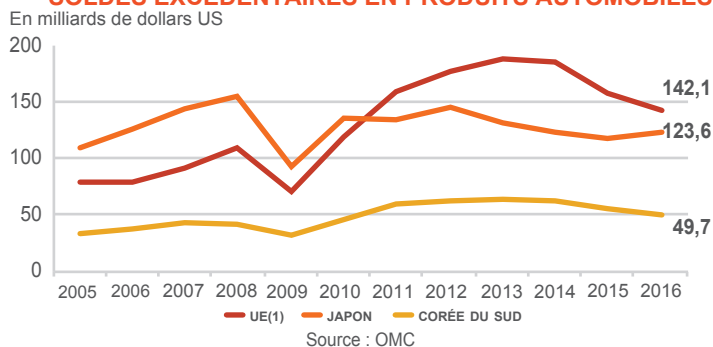
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



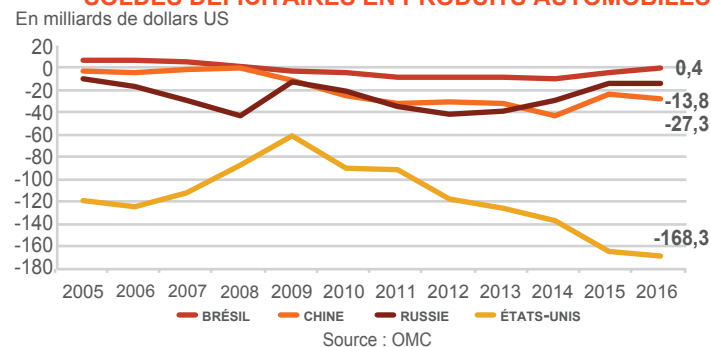
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



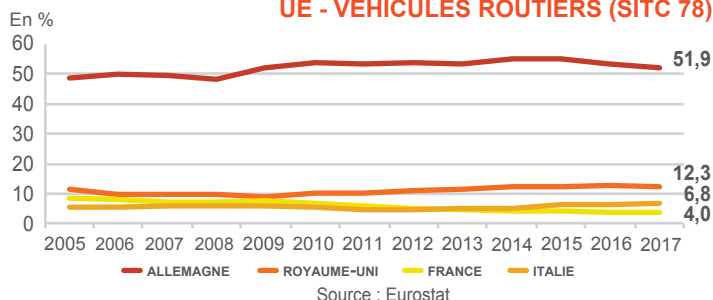
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



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 2016

(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.

Entre 2005 et 2016, 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 50 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 124 et celui de l'Union européenne de 80 à 142. 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 (-168 milliards de dollars).

A l'inverse, le solde de +9 milliards de dollars observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 5 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 51 milliards de dollars contre 2 en 2007. L'excédent de 7 milliards de dollars a également laissé la place à un solde très légèrement positif au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 27 milliards de dollars.

L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à plus de 7 milliards de dollars, suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à plus de 12.

En 2016, l'Allemagne, avec 279 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 20 % contre 18 % en 2008.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 145 milliards de dollars, dont 55 vers l'Amérique du Nord (soit 38 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2016 à 12,6 milliards de dollars. Elles sont à comparer aux 17 milliards de dollars à destination de l'UE28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 682 milliards de dollars, dont 67 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 35 milliards d'euros. Elles ont atteint 8 milliards de dollars vers la Russie, 16 milliards vers l'Afrique et 13 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 (52 % en 2017), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (environ 5 % pour chacun de ces trois pays). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Slovaquie) 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.

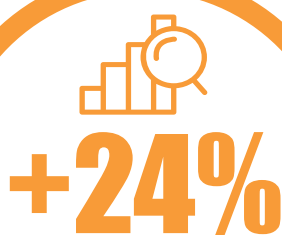
Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 295 milliards de dollars ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 168 milliards de dollars, soit un niveau supérieur aux 120 milliards observés entre 2004 et 2006.

Les importations chinoises ont rebondi en 2016 (+3 % à 75 milliards de dollars). Depuis 2005, elles ont crû de 17 % 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 Émirats Arabes Unis. Elles progressent respectivement, en moyenne annuelle, de 4 %, de 7 % et 9 %. Mais, en Russie, elles ont été divisées par 2 par rapport à 2014 à 16 milliards de dollars. Elles se sont élevées respectivement à 25 et 20 milliards de dollars en Australie et en Arabie Saoudite.

Le baisse du marché intérieur britannique a impliqué une baisse des importations, mais le solde automobile demeure nettement négatif.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS



+24%

Hausse des marchés de voitures particulières neuves en Europe de l'Ouest depuis 2013

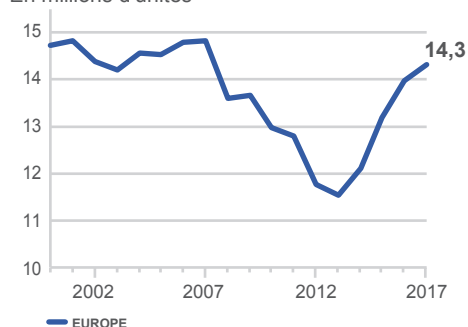
Le marché de l'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire 90 % du marché européen, a progressé pour la quatrième année consécutive (+2,5 % à 14,3 millions d'unités). Il a augmenté de 24 % depuis 2013, soit 2,6 millions d'unités supplémentaires. Cette hausse permet de combler progressivement la chute des années de crise (-3,3 millions de voitures entre 2007 et 2013). Le niveau actuel est néanmoins en repli de 3 % par rapport à celui observé en 2007.

D'autres marchés (Suisse, Danemark et Finlande) ont diminué, mais légèrement, et demeurent ainsi à des niveaux élevés. L'Allemagne et la France sont toujours en haut de cycle.

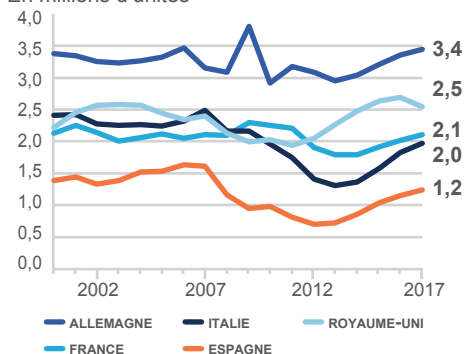
Les pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce) ont poursuivi leur croissance après le point bas de 2013 (+8 %). Ces marchés ont crû de 60 % sur cette période mais demeurent encore en recul de 23 % par rapport à 2007.

En 2017, les évolutions ont été contrastées en Europe occidentale selon les pays. Mais parmi les marchés majeurs, seul le Royaume-Uni a subi une baisse (-6 %) après une année record en 2016. L'Irlande a également connu un fort recul (-10 %).

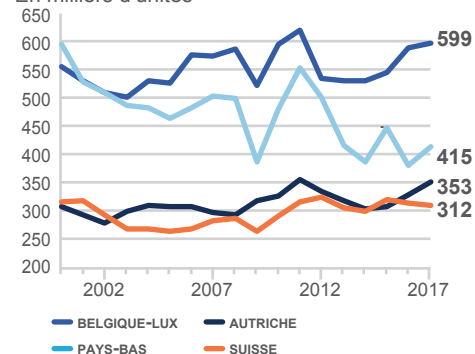
En millions d'unités



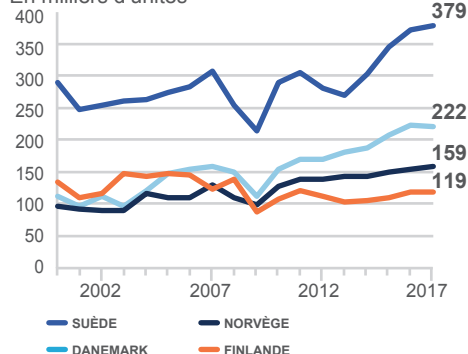
En millions d'unités



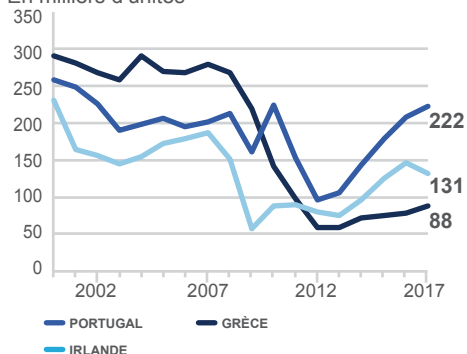
En milliers d'unités



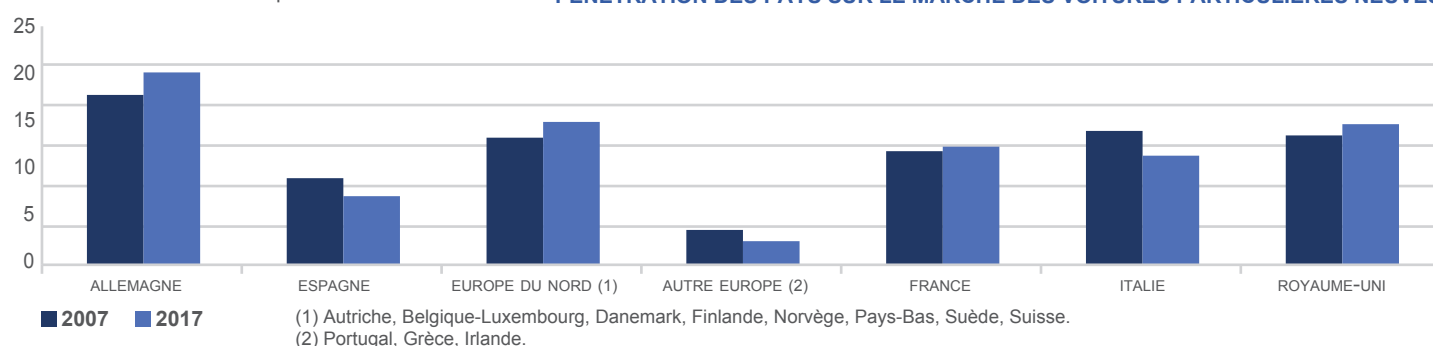
En milliers d'unités



En milliers d'unités



En % du marché ouest européen



PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 18 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent les pays de l'Association Européenne de Libre Échange - AELE : Suisse, Norvège et Islande). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables.

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 graphique 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 2017, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a progressé de plus de 2 points pour s'établir à 23 %, grâce notamment à l'intégration d'Opel dans le groupe PSA depuis le 1^{er} août.

Les groupes français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur les marques Renault (7,6 % de part de marché) et Dacia (2,6 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5 % du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais quatre marques depuis le 1^{er} août 2017 : Peugeot (6,2 %), Citroën (3,8 %), Opel/Vauxhall (2,2 %) et DS depuis 2009 (0,3 %). Cinq 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 favorable.

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

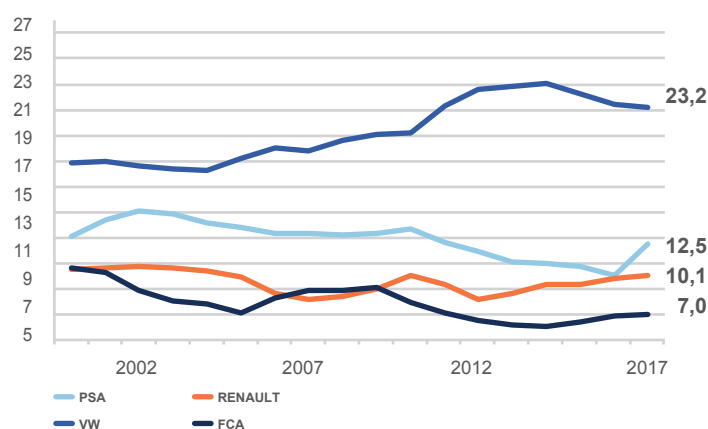


23 %

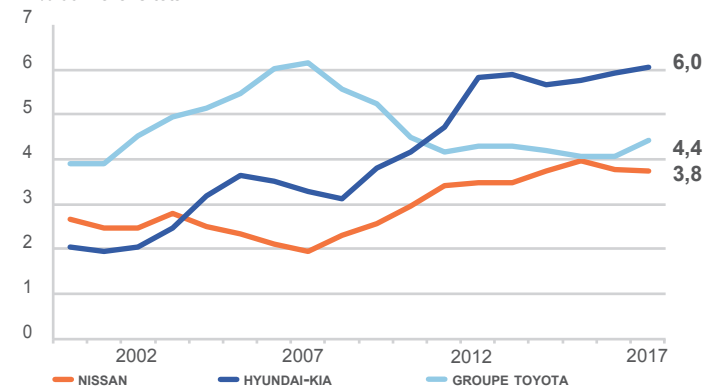
Part des voitures particulières neuves vendues en Europe de l'Ouest produites par un groupe français

► PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE

En % du marché total



En % du marché total

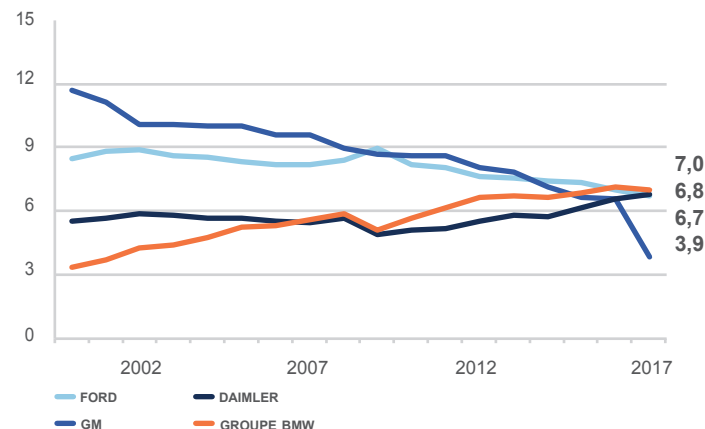


(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2018.

(2) La marque Opel appartient au groupe GM jusqu'au 31 juillet 2017 et au groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017.

Lire en page 74 pour les définitions des groupes.

En % du marché total



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 1,8 point à 23 % par rapport au niveau record de 2014.

La pénétration des groupes français PSA et Renault (23 % au total) a progressé et devient ainsi supérieure à celle 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 39 % en 2017. 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 et sans la marque Opel depuis le 1^{er} août 2017, a été de 3,9 %, soit un repli de 2,7 points. En 2017, la part de marché de Ford s'est élevée à 6,7 % soit un recul de 0,3 point. 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 7 % de pénétration contre près de 13 % en 1997 et 15 % en 1989. En 2017, la part de marché de la marque Fiat s'élevait à 5 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, mènent une stratégie d'élargissement de leur gamme et sont demeurés

à des niveaux très élevés en 2017. Daimler (Mercedes et Smart) a donc consolidé sa progression, entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, à 6,8 %. BMW, y compris la marque Mini, a légèrement diminué (7,0 %).

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 4,2 %.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistant en 1990 et de 2,1 % en 2000, avait fortement progressé pendant la crise (+3 points). Sa part de marché s'est élevée à 6 % en 2017, soit un niveau record.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2017



64 & 93

Nombres respectifs de modèles et de variantes de carrosseries proposés par les groupes français

Les groupes français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant une cinquantaine de modèles (hors intégration Opel) 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 (308, 5008, Koleos, Mégane Scenic, Captur) ou en développent des nouveaux (C3 Aircross). De plus, chaque carrosserie comprend différentes versions selon l'équipement de la voiture ce qui implique la mise sur le marché de plusieurs milliers de combinaisons possibles (plus de 8 000 selon l'ADEME).



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), C3 Air Cross, C4 Air Cross, Jumpy, Space-Tourer, Jumper	C5, C-Elysée	
	DS	DS3	DS4	DS5, DS7 Crossback	
	PEUGEOT	iOn, 108, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
	OPEL	Corsa, Adam, Meriva, Combo, Karl, Mokka, Crossland, Grandland	Astra, Zafira, Movano	Cascada, Insignia, Antara, Vivaro	
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane (Scénic), Master	Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Talisman
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
	ALPINE				A110
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, V, CLS, SLK, GLC, GLE, GLS
	SMART	Fortwo, Forfour			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Guilietta		Giulia, 4C
	FIAT	Panda, 500, Punto, Fiorino, Doblo, Qubo	Ducato, Tipo	Talento	
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
	LANCIA	Ypsilon	Delta		
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, S90, V60, XC60, XC90
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, HR-V	CR-V	
	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster, Elantra	IX 35, I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq	Genesis
	KIA	Picanto, Soul, Stonic, Venga	Rio, Cee'd, Carens, Niro	Optima, Sportage	Stinger, Sorento
MAZDA	MAZDA	2, CX-3	3, MX5, CX-5	6	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV	Lancer, Spacestar, ASX	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Micra, Note, Juke	Leaf, Pulsar, Primastar, NV200, NV300	Qashqai, X-Trail	370Z, Pathfinder, GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU			Impreza, XV, Legacy, Forester, Outback, Levorg, WRX	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Swift, SX4, Jimny, Ignis, Vitara	Baleno	Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				XE, XF, XJ, XK, F-TYPE
	LAND ROVER			RR Evoque	Discovery, Range Rover
TESLA	TESLA				Model S, Model X
TOYOTA	LEXUS		CT		GS, IS, LS, RX, NX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S	Verso, Auris, Corolla, Proace	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, Cayman, Macan, Cayenne, Panamera
	SEAT	Mii, Ibiza	Leon, Altea	Toledo, Ateca	Alhambra
	SKODA	Citigo, Yeti	Fabia, Rapid	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Up!, Polo, Caddy	Golf, Jetta, Touran,	Passat, Arteon, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Touareg

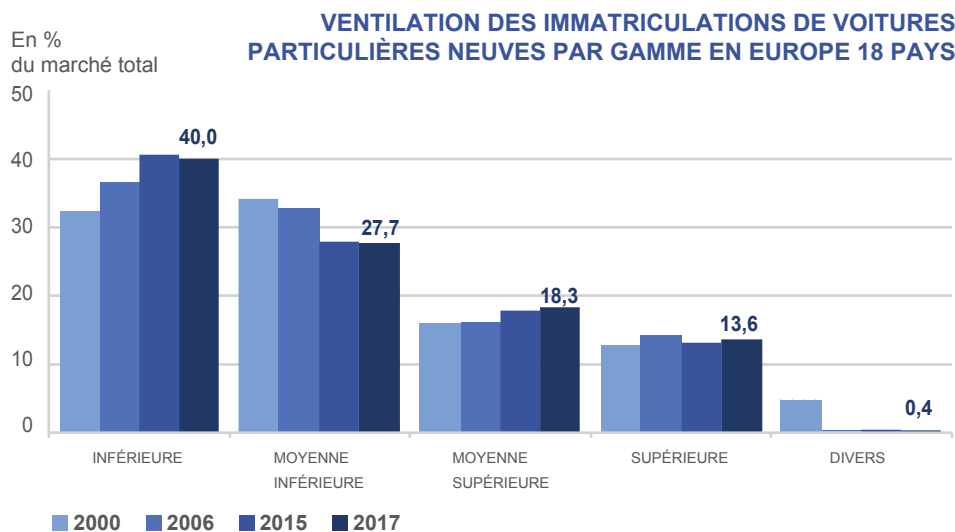
Source : CCFA

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2017, sept appartenait à un groupe français (au 31 décembre 2017).

► LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2017 (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	29	32	20	19	1	37	17	1	2	12	30
AUTRICHE	34	31	21	14	0	37	15	1	1	14	33
BELGIQUE	36	28	20	16	0	39	13	1	1	13	33
DANEMARK	47	29	17	7	0	54	17	0	0	7	21
ESPAGNE	39	33	21	8	0	50	5	1	0	8	34
FINLANDE	21	31	29	18	1	40	26	0	0	4	30
FRANCE	52	28	13	7	-	49	6	1	1	11	33
GRÈCE	59	23	14	3	0	71	1	0	0	2	25
IRLANDE	28	29	31	12	0	55	5	1	0	5	34
ITALIE	60	19	13	7	0	52	7	1	1	9	31
LUXEMBOURG	30	27	21	23	0	37	12	2	2	10	37
PAYS-BAS	47	27	15	10	1	52	15	0	1	5	26
PORTUGAL	46	31	13	10	-	53	18	1	1	5	23
ROYAUME-UNI	36	26	21	17	0	51	6	2	2	6	33
SUÈDE	17	25	25	31	2	35	25	1	1	5	34
UNION EUROPÉENNE 15 PAYS	40	28	18	13	0	46	11	1	1	9	32
ISLANDE	33	25	29	13	1	31	5	1	0	4	60
NORVÈGE	19	29	28	25	0	38	17	0	0	6	39
SUISSE	29	26	22	22	1	34	14	1	2	9	39
ENSEMBLE 18 PAYS	40	28	18	14	0	46	11	1	1	9	32



Source : CCFA

En 2017, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient à 27 % contre 30 % en 2015 et 40 % en 2000. Sur les gammes inférieures, les groupes français qui proposaient huit modèles en offrent désormais plus d'une quarantaine.

La part des gammes supérieures s'élevait à 32 % en 2017 en Europe occidentale, soit une hausse de 4 points par rapport à 2014. La progression a été identique en France mais ce ratio s'établissait à 20 %.

La part des berlines, toujours dominante, a régressé, depuis la reprise du marché européen en 2014, au profit de la catégorie « Autres » qui continue de bénéficier du développement des tout terrain, tout chemin dans la gamme inférieure (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.). Cette dernière a ainsi progressé de 10 points en trois ans et représente désormais 32 % du marché. Chaque pays européen a gardé ses

caractéristiques jusqu'en 2008, quand l'Europe du Sud privilégiait les gammes inférieure et moyenne inférieure, 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 des parts de marché légèrement supérieures (38 %) à la structure de longue période (35 %) pour la troisième année consécutive. L'Espagne et l'Italie ont également observé un accroissement de la part de la gamme économique et inférieure de près de 10 points depuis 2000.

9 DES 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant aux gammes inférieures en 2017

► CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2017

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

(1) données Opel sur ensemble de l'année 2017.
Source : CCFA

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

-5 POINTS

Baisse de la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales entre 2016 et 2017

Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscillait autour de 50 %. En 2017, elle a baissé de plus de cinq points à 44 %, en fort repli de 11 points par rapport au record de 2011. En Europe de l'Ouest hors France, elle s'est établie à 44 %, en recul de plus de 8 points par rapport à cette même année de référence. La dégradation s'est élevée à 29 points en Belgique alors qu'en Italie, cette part a légèrement progressé (+1 point).

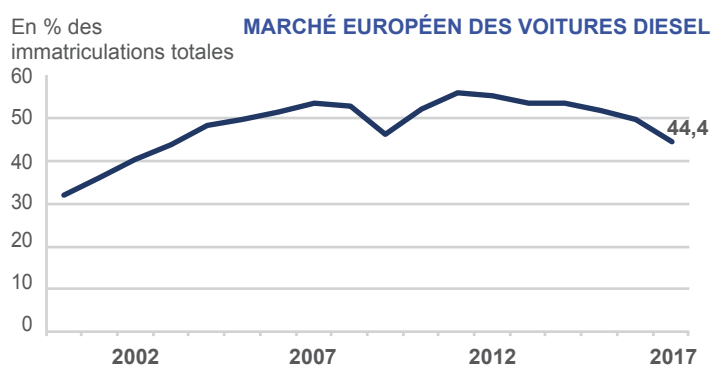
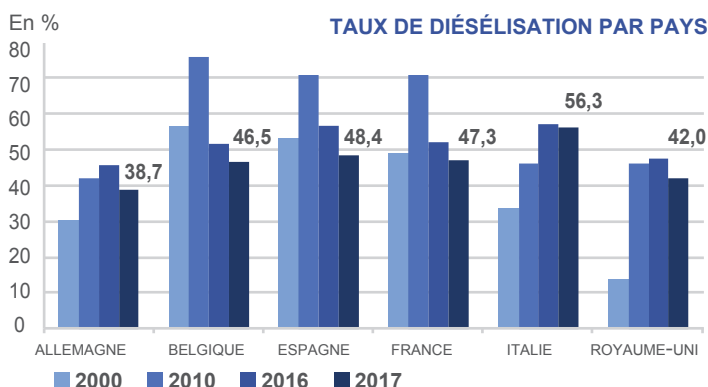
Sur ce marché de seulement 6,3 millions d'unités, la pénétration des groupes français a été de 23 % en 2017 (28 % en 2010), soit environ 1,4 million de voitures diesel neuves, le ratio est quasi identique

sur l'ensemble des autres énergies (22 % contre 19 % en 2016). Cette chute a impliqué une hausse de près de 90 % (hors intégration Opel) de leurs immatriculations de voitures à énergie essence ou autres, soit 731 000 unités supplémentaires.

Les quatre autres principaux pays d'Europe occidentale (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni) avaient observé en 2016, 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). En 2017, la part de diesel chez les particuliers avait baissé autour de 30 % en France et au Royaume-Uni.

► CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2017

	Cylindrée moyenne	Puissance moyenne	4X4	Diesel
	cm³	kW	%	%
ALLEMAGNE	1 700	111	19,8	38,7
AUTRICHE	1 598	94	23,4	49,7
BELGIQUE	1 548	93	9,6	46,5
DANEMARK	1 428	85	3,3	35,0
ESPAGNE	1 532	89	8,4	48,4
FINLANDE	1 574	100	20,3	30,6
FRANCE	1 467	86	7,3	47,3
GRÈCE	1 379	-	4,0	44,6
IRLANDE	1 563	86	5,9	65,2
ITALIE	1 485	80	10,8	56,3
LUXEMBOURG	1 821	121	28,3	54,0
PAYS-BAS	1 371	86	4,7	17,5
PORTUGAL	1 452	82	3,4	61,6
ROYAUME-UNI	1 650	105	16,2	42,0
SUÈDE	1 769	114	34,2	48,5
UNION EUROPÉENNE	1 580	97	13,8	44,8
15 PAYS				
ISLANDE	-	-	19,5	41,8
NORVÈGE	1 772	115	39,3	23,1
SUISSE	1 804	125	45,4	36,3
ENSEMBLE	1 587	97	14,8	44,4
18 PAYS				



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 153 cm³ entre 2007, point haut, et 2017. En revanche, la puissance moyenne a crû de 7 kW depuis 2013 pour s'établir à 97 kW. Les niveaux de ces indicateurs sont plus élevés en Europe du Nord.

La part des 4x4 est en hausse continue depuis 2010 ; elle s'est établie à 15 % du marché européen, soit 2,1 millions 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 20 % soit une hausse de plus de 9 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 2017, la part des ventes de voitures diesel a diminué à 44,4 % ; néanmoins les volumes ont décliné de 8 %. En Irlande et au Portugal, près de deux voitures neuves sur trois immatriculées restent des voitures diesel, mais ce ratio est en baisse d'environ 4 points par rapport à 2016. L'ensemble des pays ouest européens observent un net recul de cette part du diesel : de -1 point en Italie et au Danemark à plus de 10 points en Grèce et au Luxembourg, en passant par le Royaume-Uni (-6 points dans un marché en baisse) et l'Espagne (-8 points).

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.

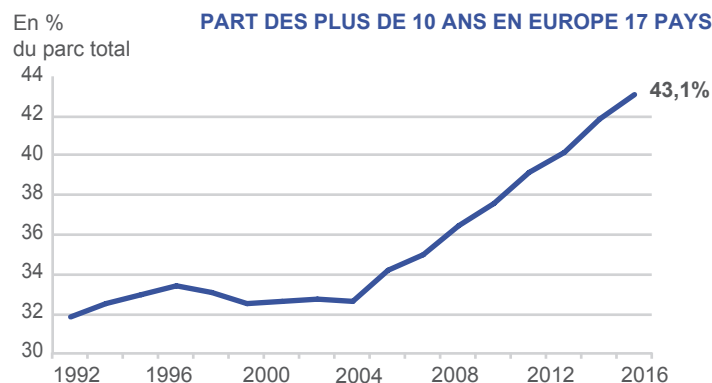
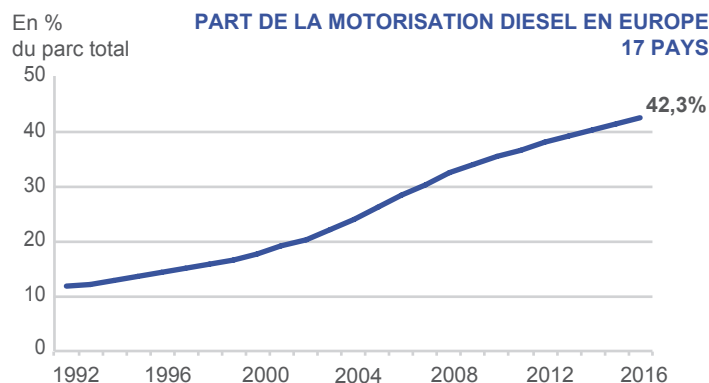
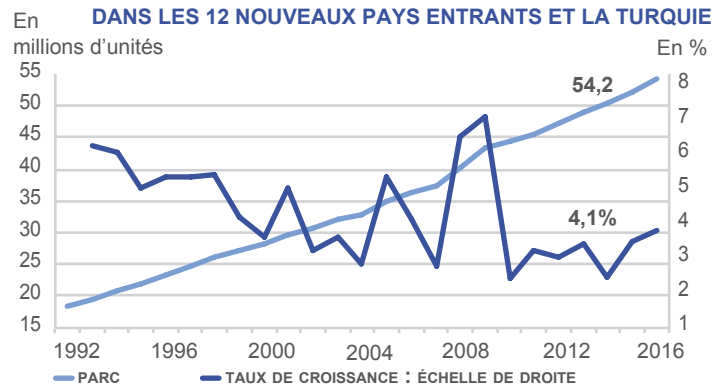
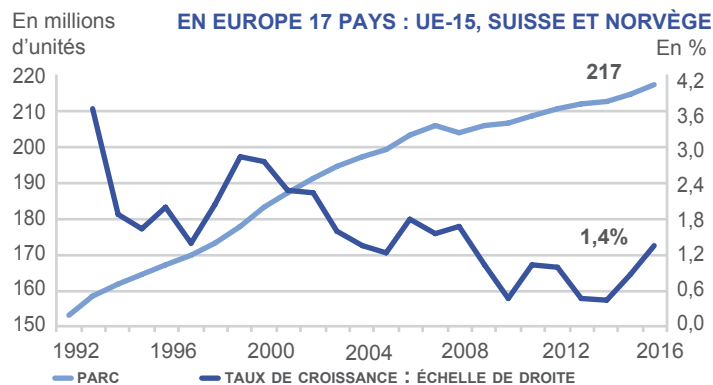
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont moins élevés (de 195 pour la Turquie à 628 pour la Pologne), la

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.

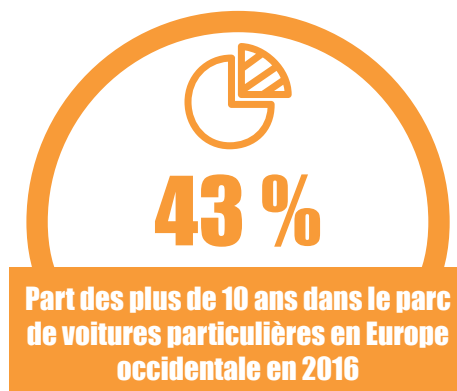
Sources nationales : organismes statistiques, ministères des transports, de l'intérieur, sources professionnelles

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

41 %

Part des groupes français dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2017

Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, a oscillé autour de 1,5 million d'unités les années suivantes. Depuis 2014, il a progressé régulièrement pour atteindre 1,9 million d'unités en 2017 (+42 % depuis 2013). Le recul est cependant encore de 137 000 unités par rapport au niveau record de 2007.

Entre 2007 et 2017, les marchés du Royaume-Uni et de l'Allemagne sont en légère hausse (respectivement 47 000 et 22 000 véhicules). Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de -23 000 pour la France, à -77 000 pour l'Espagne en passant par -43 000 unités pour l'Italie. Les progressions depuis 2013

sont spectaculaires en Europe du Sud, mais les niveaux d'avant crise ne sont pas encore retrouvés, contrairement à l'Europe du Nord. L'Europe du Sud, y compris la France, représente 45 % du marché européen contre 52 % en 2007.

En 2017, les ventes de groupe français ont progressé de 21 % à 785 000 unités, grâce notamment à l'intégration de la marque Opel dans le Groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017 ; elles ont occupé 41 % du marché. Malgré leur forte présence en Europe du Sud, les groupes français ont néanmoins pu accroître leur part de marché à un niveau record, supérieur de sept points à celui observé en 2007.

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (18 PAYS)

En millions d'unités



PÉNÉTRATION FRANÇAISE

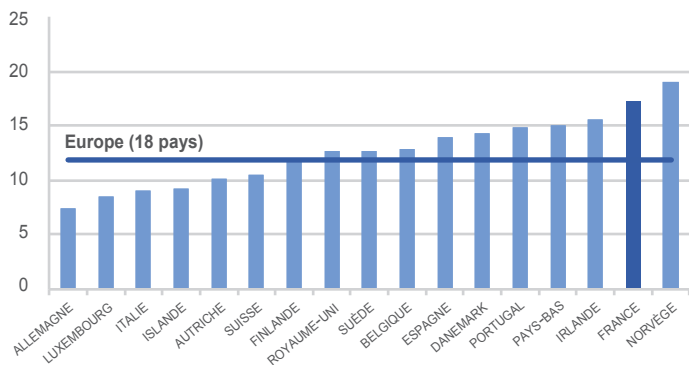
En % du marché total



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne : lire les notes de la page 74.

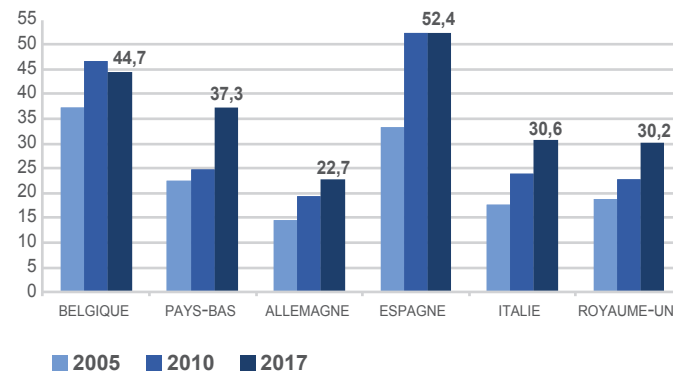
PART EN 2017 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

En %



PART DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

En %



■ 2005 ■ 2010 ■ 2017

Source : CCFA

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 2017.

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 dans des pays européens différents 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 groupes 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 groupes français peuvent s'appuyer sur une offre riche (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo). En 2017, quatre des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Kangoo, Renault Trafic).

En Espagne et en Belgique, la part de marché des groupes français a nettement dépassé 40 % en 2017. En Allemagne et en Italie, pays ayant des groupes nationaux, les pénétrations des groupes français se sont établies respectivement à 23 et 31 %, en progression par rapport à l'année 2005.

Dans de nombreux pays comme le Portugal, le Danemark ou l'Irlande, les gains de leur part de marché, depuis 2010, dépassent 8 points.

La vente totale des véhicules utilitaires légers neufs connaît une forte hausse depuis 3 ans : entre 2016 et 2017, elle a crû de +8 % en Allemagne, de +11 % en Espagne et en Belgique, ou encore +13 % au Danemark.

La France est demeurée le premier marché européen (439 000 unités) devant le Royaume-Uni (370 000 unités), l'Allemagne (275 000 unités), l'Espagne (200 000 unités) et l'Italie (195 000 unités).

LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a légèrement progressé en 2017 (+1 %). Il s'est élevé à près de 300 000 unités, contre moins de 210 000 en 2009. 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 ouest européenne, elle a diminué de 3 % à 475 000 unités. Après avoir subi la grave crise de 2009, la production est désormais plus de deux fois supérieure au creux de cette année-là, soulignant ainsi l'ampleur des fluctuations conjoncturelles dans ce secteur et l'importance de la demande extra européenne.



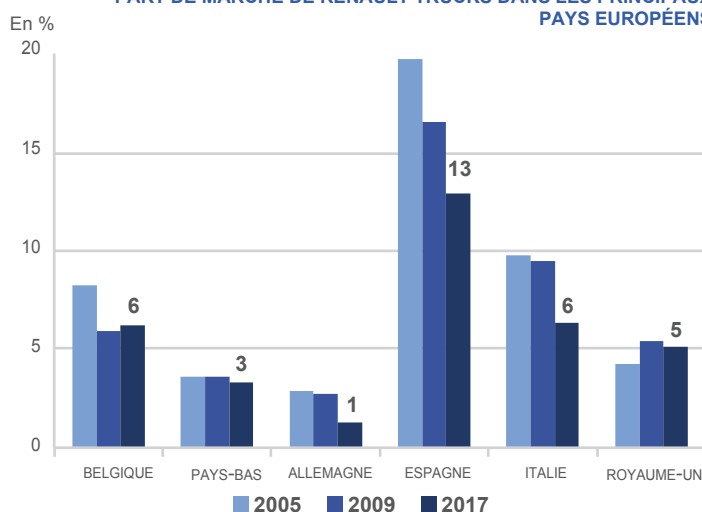
299 000

Niveau des immatriculations de véhicules industriels neufs en Europe de l'Ouest en 2017

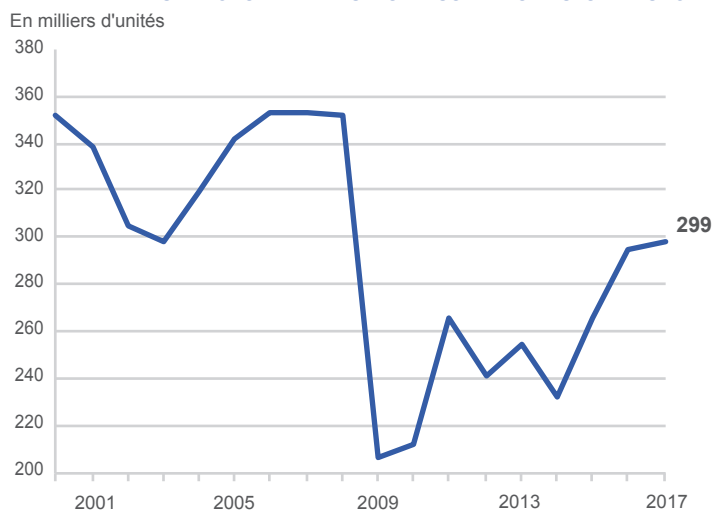
► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2005	2015	2016	2017	Variation 2017/2016
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9t	87	48	53	52	-2,1%
16t et plus	254	217	241	247	2,2%
TOTAL	342	265	295	299	1,4%
PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS					
TOTAL	453	465	490	475	5%

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

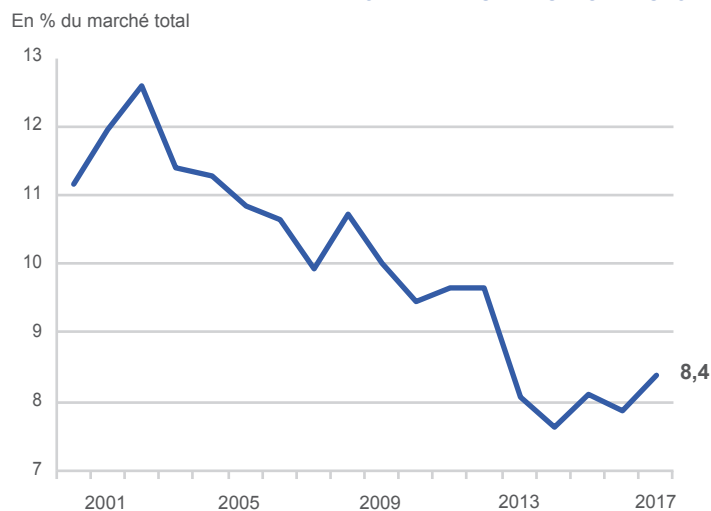


IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



Source : CCFA

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 2017, huit ans après, le marché est supérieur de 44 % contre 68 % en 2001.

La tendance favorable aux véhicules industriels lourds est lente et régulière. La part des véhicules de 16 tonnes et plus (porteurs ou tracteurs routiers), représente plus de 8 véhicules sur 10.

La part des véhicules industriels à énergie alternative (GNV, électrique, autre) est très faible (environ 1 % du marché).

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 jusqu'à 21 % en 2017. La pénétration européenne, hors France, du constructeur (4 %) est aussi en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations ont augmenté de 8 % en 2017 et sa pénétration en Europe s'élève également à 8 %. Hors Europe, Renault Trucks vend des volumes significatifs en Afrique (Maghreb) et au Moyen-Orient.

LES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT



23%

Part de marché des groupes français sur les véhicules légers neufs vendus dans les principaux pays de l'élargissement



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

	2016	2017	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES			
Voitures particulières	3 829	3 858	0,8%
Véhicules utilitaires légers	126	173	37,5%
Véhicules industriels			
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS			
Voitures particulières	1 148	1 291	12,4%
Véhicules utilitaires légers	151	156	3,4%
Véhicules industriels	69,6	67,5	-3,0%

(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 pays de l'élargissement et de ceux environnants, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important.

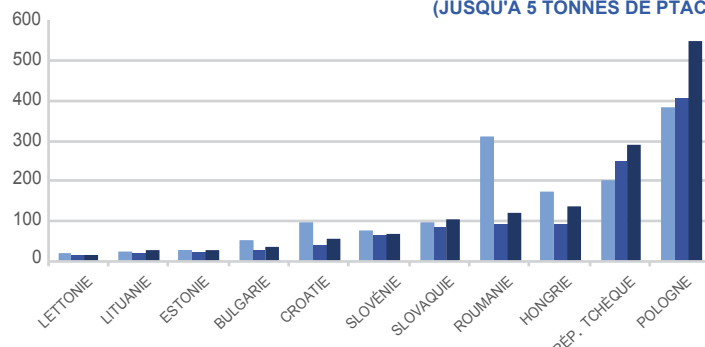
En 2017, l'activité des pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO) a progressé à l'image de celle de l'Europe occidentale suite à la croissance du marché européen.

En 2017, la production de véhicules a progressé (+2 % à 4,0 millions de véhicules) et s'est établie à un nouveau niveau record. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 11 % à 1,5 million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,5 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs se rapproche du niveau observé en 2007.

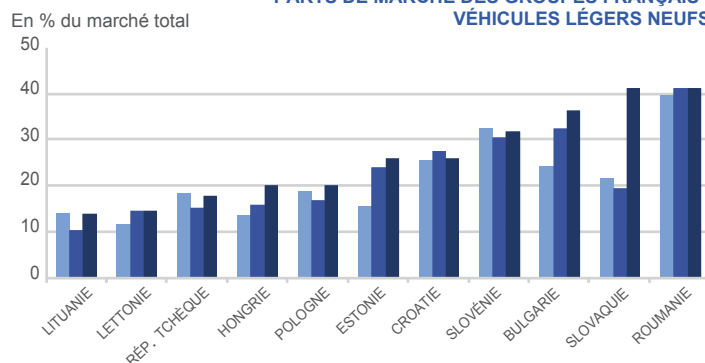
Les groupes français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : PSA en Slovaquie,

en République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays) et en Pologne avec l'intégration d'Opel dans le groupe le 1^{er} août 2017 ; Renault en Slovaquie et en Roumanie. L'ensemble de ces sites ont représenté environ 1 000 000 unités en 2017. Les immatriculations de véhicules neufs représentent des volumes encore faibles pour les groupes français avec environ 200 000 véhicules. Ces volumes devraient progresser compte tenu des faibles densités automobiles observées lorsqu'elles sont comparées à celle de l'Europe de l'Ouest.

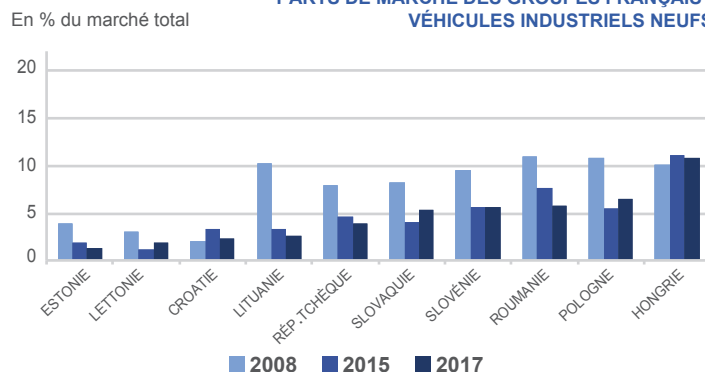
En milliers d'unités **IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)**



PARTS DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS



PARTS DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS



En 2017, le marché des véhicules neufs a fortement progressé pour la quatrième année consécutive. Les ventes ont sensiblement augmenté dans l'ensemble des pays (à l'exception de la Lettonie et de la République tchèque) et notamment en Hongrie (+15 %) et en Pologne (+17 %).

Les cylindrée et puissance moyennes des voitures particulières immatriculées dans cette zone (respectivement 1 580 cm³ et 96 kW) sont quasi identiques à celles de l'Europe occidentale. La part

de 4x4 s'élève à 12 %, soit deux points de moins qu'en Europe de l'Ouest. En revanche, le poids du diesel (28 %) est largement inférieur (-16 points). Le ratio des gammes inférieures s'élève à 65 % et celui des gammes supérieures à 34 % (contre respectivement 68 % et 32 %).

La part des voitures particulières à énergie électrique et hybride s'élevait en 2017 à respectivement 0,2 % et 2,5 % (contre 0,9 % et 4,1 % en Europe occidentale).

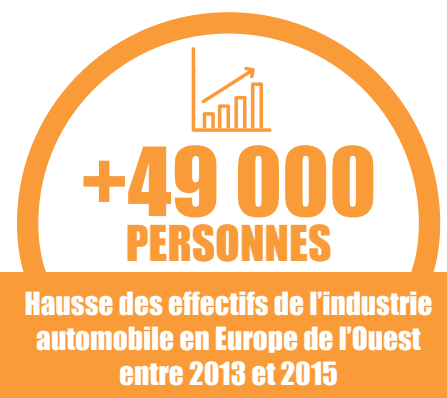
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2015, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,4 millions de personnes, dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. En Europe occidentale, un rebond a eu lieu depuis 2013 (+49 000 personnes) grâce à l'Allemagne (+36 000 personnes), l'Espagne, le Royaume-Uni (+11 000 personnes chacun) et la Suède (+4 000 personnes). Les effectifs britanniques ont même augmenté de 19 % depuis 2011. Néanmoins, depuis 2005, le nombre de personnes occupées a baissé en Europe de l'Ouest (environ -160 000 personnes) et progressé en Europe de l'Est (autour de +330 000 personnes).

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

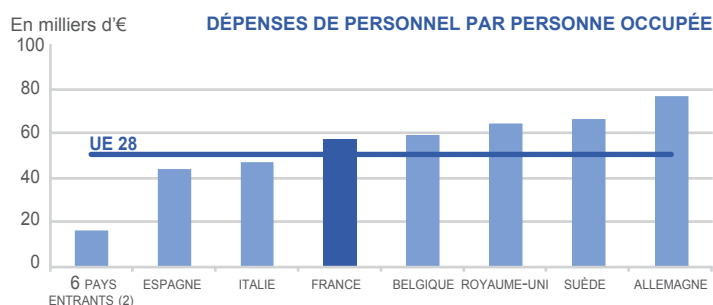
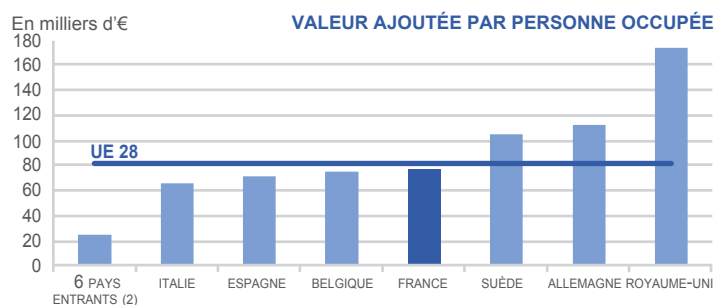
La valeur ajoutée par personne occupée a crû en France depuis 2012 mais elle demeure inférieure à la moyenne européenne et son niveau de dépenses de personnel par personne occupée est toujours supérieur à celui de l'Union européenne.

Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 29 % en France contre 18 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissait à 22 %.



► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2015 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants (2)	Royaume Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 442	851	223	674	154	143	160	70	30
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 085	533	119	145	82	68	66	48	16
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	157	44	23		18	9	10	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 200	274	81	529	53	66	84	19	9
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 032 492	462 108	110 569	141 642	92 359	66 370	68 672	36 875	15 074
Production	millions d'euros	865 230	370 792	77 803	136 519	83 011	61 475	57 164	27 410	14 431
Production/Chiffre d'affaires	%	83,8	80,2	70,4	96,4	89,9	92,6	83,2	74,3	95,7
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	200 415	94 811	17 041	16 769	26 774	10 180	10 465	7 339	2 241
Valeur ajoutée/Production	%	23,2	25,6	21,9	12,3	32,3	16,6	18,3	26,8	15,5
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	82,1	111,4	76,3	24,9	174,4	71,2	65,3	104,3	75,8
	base 100 : 6 pays entrants	330	448	307	100	701	286	263	419	305
Achats de biens et de services	millions d'euros	842 167	368 068	93 729	120 043	68 128	58 153	59 947	29 399	12 903
Part des achats dans la production	%	97,3	99,3	120,5	87,9	82,1	94,6	104,9	107,3	89,4
Dépenses de personnel	millions d'euros	123 570	65 106	12 788	10 699	9 913	6 251	7 548	4 648	1 745
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	50,6	76,5	57,3	15,9	64,6	43,7	47,1	66,0	59,0
	base 100 : 6 pays entrants	319	482	361	100	407	275	297	416	372
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	76 844	29 706	4 253	12 895	16 861	3 929	2 917	2 691	496
EBE/VA	%	38,3	31,3	25,0	76,9	63,0	38,6	27,9	36,7	22,1



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

(2) 6 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie : les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles. Sources : Eurostat et estimations CCFA

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

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

Les données rassemblées dans ce tableau proviennent des enquêtes d'entreprises nationales, harmonisées par Eurostat. Les difficultés rencontrées à la fois au niveau national et au niveau européen tant pour la collecte que pour l'homogénéisation des données, ne nous permettent pas de disposer de chiffres fiables après 2015.

L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 9 % 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 28 %.

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

En Allemagne et en Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, 53 % en France et 54 %

au Royaume-Uni, alors que cette part s'établissait autour de 22 % dans les six pays entrants. Elle était comprise à respectivement 41 et 47 % en Italie et en Espagne.

Selon l'ACEA, le ratio des emplois de l'industrie automobile par rapport à la population active était en moyenne en 2016 de 1 % dans l'Union européenne avec des disparités entre les pays. Le taux se situait entre 2 et 3,2 % en Allemagne, Slovaquie et République tchèque, contre 0,6 % au Royaume-Uni. Ceux de la France et l'Italie s'établissaient autour de 0,7%. Et celui de la Pologne était légèrement supérieure à la moyenne européenne à 1,1%.

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2017

Groupe PSA : www.psa.fr

En 2017, dans un contexte de hausse des marchés, notamment européen, et de l'intégration d'Opel le 1^{er} août 2017, les ventes du groupe PSA ont augmenté de 15 %. La croissance est très dynamique en Europe (+23 %), où le groupe occupe toujours la deuxième place (voitures particulières + véhicules utilitaires légers). En dehors de cette zone, les ventes du constructeur ont nettement progressé en Amérique Latine, mais ont fortement baissé en Asie du Sud-Est.

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. 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, Algérie, Malaisie, Ouzbékistan, etc.)

Le Groupe PSA s'appuie sur un effectif de plus de 170 000 personnes (hors Opel/Vauxhall) dans le monde, dont 68 000 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 : des technologies propres (améliorer l'efficacité et la performance environnementale de ses véhicules), des voitures autonomes et connectées (permettre l'émergence de nouveaux modèles de transport et de mobilité, tout en faisant économiser du temps et de l'énergie aux clients), et enfin des voitures attractives. Il développe également un écosystème de partenaires pour atteindre ses objectifs.

En 2017, le groupe a investi 2,4 milliards d'euros dans les investissements corporels et 2,2 milliards d'euros dans la recherche et développement.

Début 2016, le constructeur a mis en place, dans la continuité de « Back in the race », un plan de performance et de croissance organique rentable intitulé « Push to pass » pour la période 2016-2021. Les objectifs portent sur l'augmentation de la marge opérationnelle et du 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 (+9 %), grâce notamment à la vive progression des ventes sur le marché européen et de l'intégration dans les comptes le 1^{er} janvier 2017 de la marque Lada. 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 (accord signé avec Daimler en 2010, intégration de Mitsubishi en 2016). De nouvelles synergies (niveau industriel, véhicules électriques, fonctions supports, etc.) et de nouveaux projets sont mis en place. Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ (Lada), 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. Le Plan Alliance 2022 prévoit de renforcer la coopération et accélérer le partage des plateformes, moteurs et nouvelles technologies.

Les priorités du groupe en matière d'innovation sont le véhicule électrique (améliorer leur performance et leur compétitivité), le véhicule connecté (développement de systèmes de communication liant les véhicules, les infrastructures et le conducteur) et le véhicule autonome (expérimentations de technologies et de nouveaux modes de mobilité). Il développe également des partenariats (universités, entreprises partenaires, etc.)

Le Groupe Renault emploie plus de 180 000 personnes dans le monde, dont 48 000 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 2017, le Groupe Renault a investi 2,3 milliards d'euros dans les investissements corporels et, hors AvtoVAZ, 2,6 milliards d'euros dans la recherche et développement.

Fin 2017, le groupe a lancé un nouveau plan stratégique : « Drive the future – 2017-2022 ».

Les priorités de ce dernier sont : accroître la compétitivité, renforcer la présence mondiale, et construire, d'ici 2022, la mobilité de demain (électrique, connectée, autonome, partagée). Les objectifs chiffrés portent notamment sur les hausses du chiffre d'affaires et de la marge opérationnelle.

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks a progressé en 2017 dans un marché ouest européen en légère croissance. Sa pénétration s'est élevée à 8 %.

Renault Trucks assemble ses modèles de camions en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse et de Blainville-sur-Orne. 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 (devenue Arquus en 2018), spécialisée dans le matériel de mobilité protégée pour la défense et la sécurité intérieure, 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 9 500 salariés, dont les quatre cinquièmes 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 avait 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 propose 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. En 2018, le constructeur va commercialiser une gamme de véhicules 100 % électriques et implantera une ligne dédiée à ceux-ci dans l'usine de Blainville.

	Unités	Groupe PSA	Groupe Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	65 210	58 770
Investissements	millions d'euros	2 351	2 290
Résultat net	millions d'euros	2 358	5 210
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	172 927(3)	181 344
dont France	nb de personnes	68 526	47 711



Unités	Groupe PSA					Groupe Renault		
	Activité automobile : Peugeot, Citroën, Opel/Vauxhall	Équipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Autres
Chiffre d'affaires	millions d'euros	47 145	17 947	116	2	55 878	3 045	-153
Marge opérationnelle	millions d'euros	2 786	1 170			2 685	1 050	119
Investissements (2)	millions d'euros	2 351				2 285	5	
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	85 797	86 319		811	177 969	3 375	

(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.

(3) Les données sociales d'Opel/Vauxhall sont consolidées à partir de janvier 2018.

Sources : rapports d'activité des groupes PSA et Renault

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2017

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

Allemagne

- 18 Eisenach
- 19 Rüsselheim

 GROUPE PSA

 GROUPE RENAULT

Biélorussie

- 20 Minsk

Espagne

- 21 Palencia
- 22 Saragosse
- 23 Valladolid
- 24 Vigo
- 25 Villaverde

Italie

- 26 Val di Sangro

Pologne

- 27 Gliwice (Opel)

Portugal

- 28 Mangualde

République Tchèque

- 29 Kolín (Toyota)

 RENAULT TRUCKS

 SEVELSUD

Roumanie

- 30 Pitesti (Dacia)

Russie

- 31 Izhevsk (AvtoVAZ)
- 32 Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- 33 Kalouga (Volvo Trucks)
- 34 Moscou
- 35 Togliatti (AvtoVAZ)

Slovaquie

- 36 Trnava

Slovénie

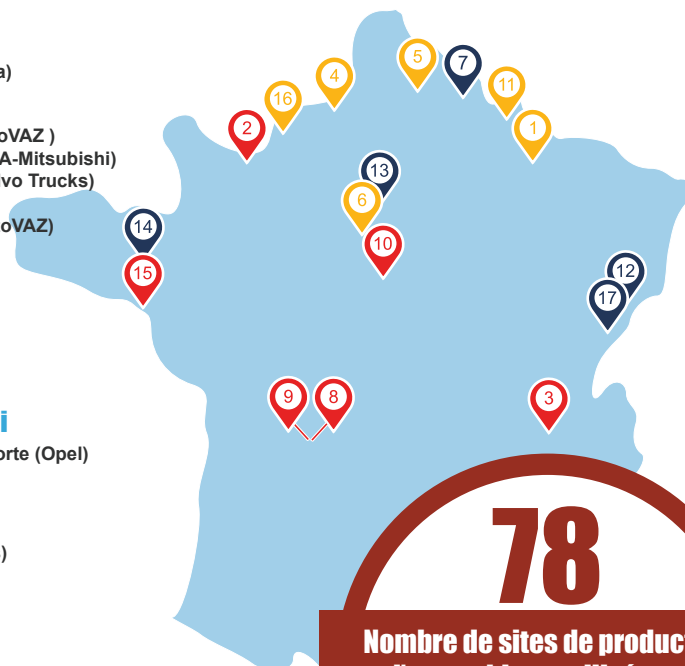
- 37 Novo Mesto

Royaume-Uni

- 38 Ellesmere Porte (Opel)
- 39 Luton (Opel)

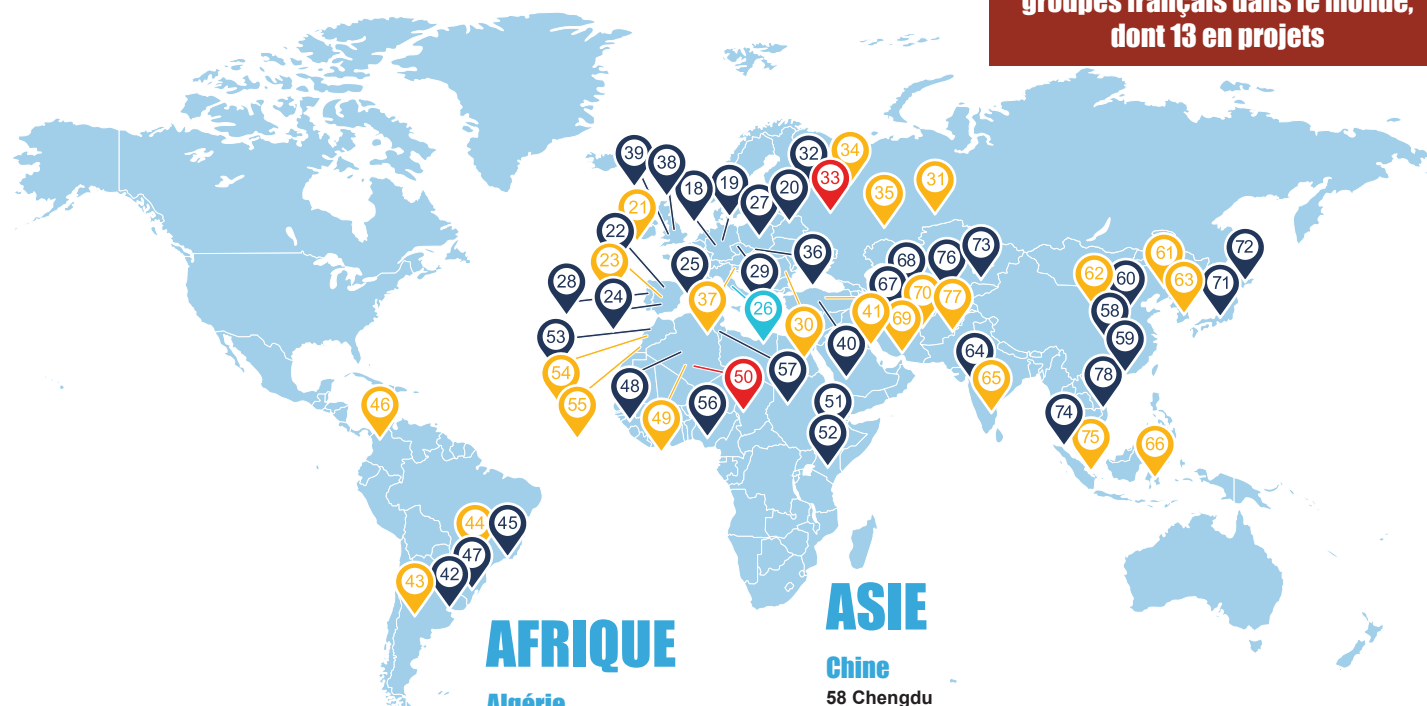
Turquie

- 40 Bursa (Tofas)
- 41 Bursa



78

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde, dont 13 en projets



AMÉRIQUE

Argentine

- 42 Buenos Aires
- 43 Santa Isabel

Brésil

- 44 Curitiba
- 45 Porto Real

Colombie

- 46 Medellin

Uruguay

- 47 Montevideo (Nordex) (projet)

AFRIQUE

Algérie

- 48 Oran (projet)
- 49 Oued Tlelat
- 50 Meftah (BSF Souarki) (projet)

Ethiopie

- 51 Wukro

Kenya

- 52 (URYSIA) (projet)

Maroc

- 53 Kenitra (projet)
- 54 Casablanca
- 55 Tanger

Nigéria

- 56 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)

Tunisie

- 57 Tunis (STAFIM) (projet)

ASIE

Chine

- 58 Chengdu
- 59 Shenzhen
- 60 Wuhan
- 61 Shenyang (Brilliance) (Projet)
- 62 Wuhan

Corée du Sud

- 63 Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- 64 Tamil Nadu (CK Birla) (projet)
- 65 Chennai (Renault-Nissan)

Indonésie

- 66 (Indomobil)

Iran

- 67 Kashan (SAIPA) (projet)
- 68 Téhéran (Iran Khodro) (projet)
- 69 Téhéran (Iran Khodro)
- 70 Téhéran (Pars Khodro)

Japon

- 71 Mizushima (Mitsubishi)
- 72 Okazaki (Mitsubishi)

Kazakhstan

- 73 Koustanaï

Malaisie

- 74 Gurun
- 75 Tan Chong Motors (projet)

Ouzbékistan

- 76 Jizzakh
- (SC Uzavtosanoat) (projet)

Pakistan

- 77 Karachi (Al -Futtaim) (projet)

Vietnam

- 78 Chulai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS



236 MILLIONS

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

En 2017, la production mondiale des groupes français continue sa croissance (+17 % à 7,8 millions de véhicules) ; elle atteint ainsi un nouveau niveau record grâce notamment à l'intégration de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 et celle d'Opel dans le Groupe PSA le 1^{er} août 2017. Depuis 1996, la production s'est accrue de 106 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3,5 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, puis, par la suite, à ceux hors d'Europe. Les groupes ont développé leurs capacités de production dans cette dernière zone, qui représentait en 2017 environ 30 % de l'ensemble.

La production de voitures particulières s'est élevée à 6,9 millions de voitures, soit un nouveau niveau record après ceux des années 2010, 2011 et 2016 ; celle des véhicules utilitaires légers

s'est établie à 910 000 véhicules, soit le niveau le plus élevé, devant celui de 2016 avec 29 000 unités supplémentaires (Lada ne produisant pas de véhicules utilitaires légers). Par rapport à 2007, la production a crû de 30 % pour les voitures particulières (soit +1,6 millions d'unités), et elle a également progressé de 10 % pour les véhicules utilitaires (soit +80 000 unités).

Les groupes français possèdent une grande diversité de sites : les usines historiques (Sochaux, Flins), celles de grande taille (Vigo, Pitesti), celles produisant un seul type de modèle (Kolin, Novo Mesto) ou une grande diversité (Mulhouse, Togliatti), celles des véhicules utilitaires légers ou leurs dérivés (Hordain, Batilly).

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

GROUPE PSA	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2017
Peugeot : iOn / Citroën : C-ZERO	Mizushima (Japon) (Mitsubishi)
Peugeot : 108 / Citroën : C1	Kolin (Rép. tchèque) (TPCA)
Citroën : E-Mehari	Rennes (France)
Peugeot : 206, 207	Téhéran (Iran) (Iran Khodro)
Peugeot : 208	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Porto Real (Brésil)
Citroën : C3 / DS : DS3	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Porto Real (Brésil)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée, C3-XR	Vigo (Espagne), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 308	Sochaux (France), Buenos Aires (Argentine), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 2008	Mulhouse (France), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Chengdu (Chine) (DPCA)
Peugeot : 5008	Sochaux (France), Chengdu (Chine) (DPCA)
Citroën : C4 / DS : DS4	Mulhouse (France), Vigo (Espagne), Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan, Shenzhen (Chine) (DPCA, CAPSA)
Citroën : C4 Cactus	Madrid (Espagne)
Peugeot : 4008 / Citroën : C4 Air Cross	Okazaki (Japon) (Mitsubishi)
Citroën : C5 / DS : DS5	Rennes-la-Janaïs (France), Sochaux (France), Wuhan, Shenzhen (Chine) (DPCA, CAPSA)
DS : DS6	Shenzhen (Chine) (CAPSA)
DS : DS7 Crossback	Mulhouse (France)
Peugeot : 405	Téhéran (Iran) (Iran Khodro)
Peugeot : 408	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA)
Peugeot : 508	Rennes-la-Janaïs (France), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : Partner / Citroën : Nemo	Bursa (Turquie) (Tofas)
Peugeot : Partner / Citroën : Berlingo	Vigo (Espagne), Mangualde (Portugal), Buenos Aires (Argentine)
Peugeot : Expert / Citroën : Jumpy	Hordain (France)
Peugeot : Traveller / Citroën : Spacetourer	Hordain (France)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper	Italie (Sevelsud)
Opel : Nouvelle Astra	Ellesmere Port (Royaume-Uni)
Opel : Vivaro	Luton (Royaume-Uni)
Opel : Corsa, Adam	Eisenach (Allemagne)
Opel : Astra, Nouvelle Astra, Cascada	Gliwice (Pologne)
Opel : Zafira, Insignia, Nouvelle Insignia	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Corsa, Meriva, Mokka, Crossland / Citroën : C3 Aircross	Saragosse (Espagne)
Opel : Grandland	Sochaux (France) (PSA)

Source : Groupe PSA

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2017
Renault : Twingo	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil)
Renault : Clio	Flins (France), Dieppe (France), Bursa (Turquie), Novo Mesto (Slovénie)
Renault : ZOE	Flins (France)
Renault : Captur	Valladolid (Espagne)
Renault : Sandero	Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Togliatti (Russie) (AvtoVAZ)
Renault : Logan	Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Oran (Algérie), Togliatti (Russie) (AvtoVAZ), Téhéran (Iran) (Iran Khodro, Pars Khodro)
Renault : Kadjar	Palencia (Espagne), Wuhan (Chine) (DRAC)
Renault : Koleos	Busan (Corée du Sud) (RSM), Wuhan (Chine) (DRAC)
Renault : Duster	Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Chennai (Inde), Moscou (Russie)
Renault : Fluence	Bursa (Turquie), Cordoba (Argentine)
Renault : Mégane	Douai (France), Palencia (Espagne), Bursa (Turquie)
Renault : Espace	Sandouville (France)
Renault : Talisman	Douai (France)
Renault : Kangoo, Kangoo ZE	Maubeuge (France), Cordoba (Argentine)
Renault : Master	Batilly (France), Curitiba (Brésil)
Renault : Trafic	Sandouville (France)
Dacia : Logan	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Sandero	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Duster	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Lodgy	Tanger (Maroc)
Dacia : Dokker	Tanger (Maroc)
RSM : Fluence	Busan (Corée du Sud)
RSM : Latitude	Busan (Corée du Sud)
RSM : Koleos	Busan (Corée du Sud)
RSM : Talisman	Busan (Corée du Sud)
RSM : SM7	Busan (Corée du Sud)
RSM : Rogue (Nissan)	Busan (Corée du Sud)
Lada : XRAY, Largus, Kalina, Granta, Priora, 4X4	Togliatti (Russie) (AvtoVAZ)
Lada : Granta, Vesta	Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)

Source : Groupe Renault



LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES FRANÇAIS

En 2017, les ventes hors de France des groupes français ont progressé plus vivement (+19 %, soit +1,1 million d'unités) que leurs débouchés nationaux (+7 %, soit +73 000 unités), suite notamment à l'intégration de Lada dans le Groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 et d'Opel dans le Groupe PSA le 1^{er} août 2017.

La part du marché français dans les débouchés des groupes français s'est élevée à 19 % : 17 % pour les voitures particulières, 29 % pour les véhicules utilitaires légers et 41 % 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, l'Asie et l'Amérique du Sud.

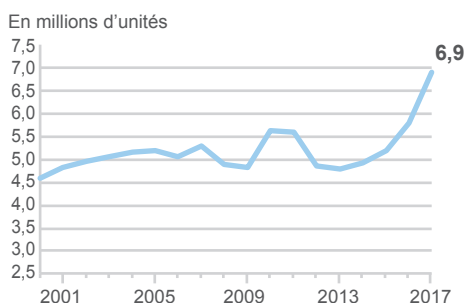
Les marchés étrangers ont représenté 81 % des débouchés des groupes français, contre deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

Les livraisons hors Union européenne s'établissaient à environ 53 % des débouchés totaux des groupes français en 2017, 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 en 2016 et 2017. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.



► PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

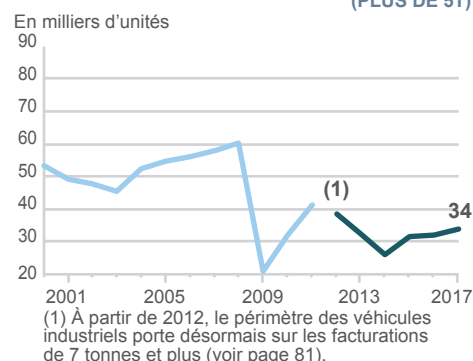
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

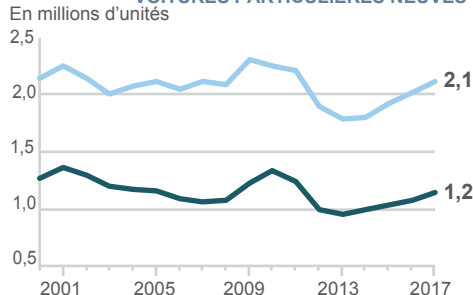


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

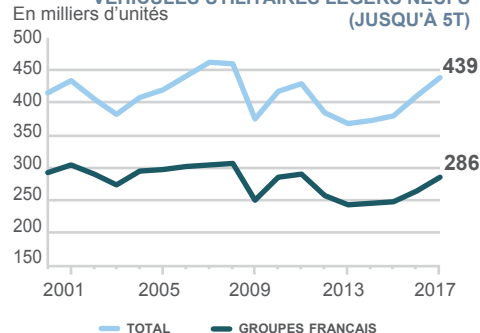


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

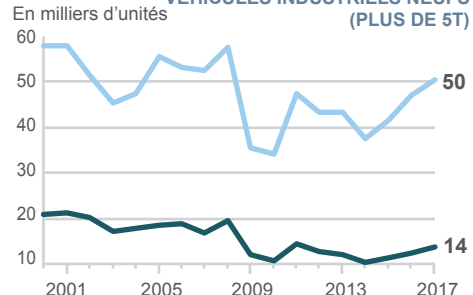
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

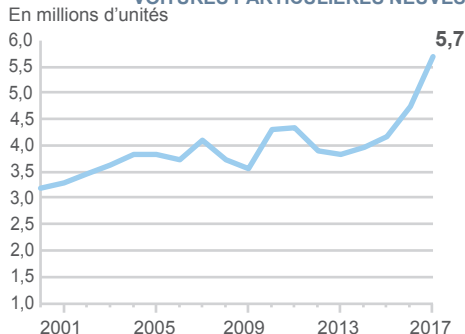


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

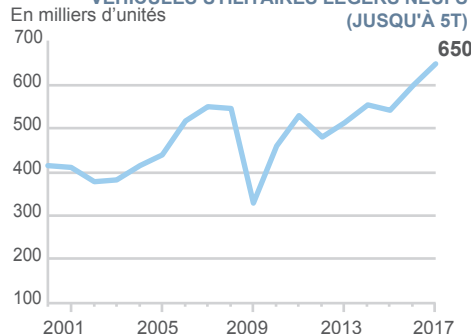


► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

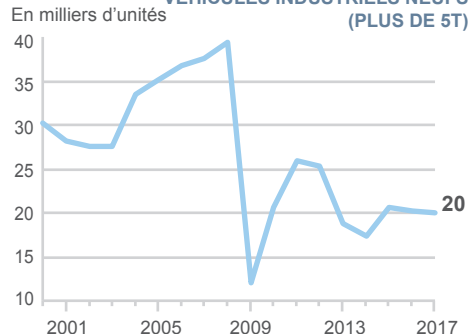
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



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

et 4,6 millions de voitures en 2000. En 2017, les immatriculations en France s'établissaient à 2,1 millions d'unités, tandis que la production de ces mêmes constructeurs atteignait 6,9 millions d'unités.

De 2009 à 2015, l'impact de la crise dans les pays où les groupes français sont fortement

implantés avait impacté leurs livraisons de voitures particulières hors de France. En 2017, elles ont progressé (+20 % à 5,7 millions d'unités) à l'image de celles des véhicules utilitaires légers (+9 % à 650 000 unités). En revanche, celles des véhicules industriels ont légèrement baissé (-1 %).

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

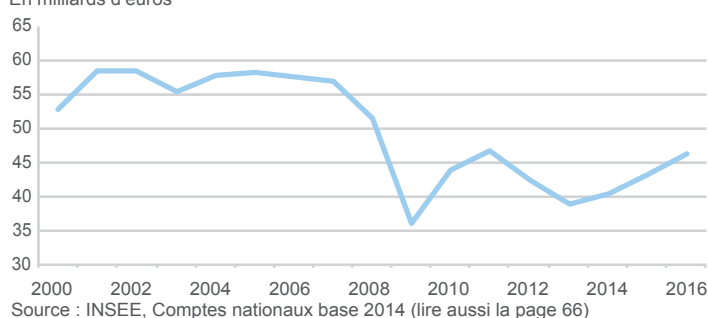
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année, depuis la crise de 2009, 2,6 % de son chiffre d'affaires. Dans le périmètre de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires), l'industrie automobile a représenté 4 % des investissements corporels en 2015 (7 % en 2009).

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

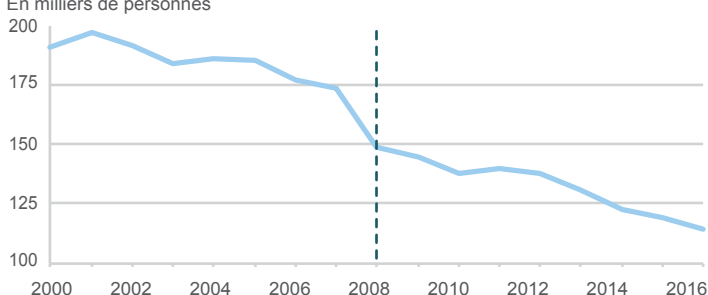
de l'économie numérique, l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (lire les pages suivantes) pour lesquels les pôles de compétitivité automobiles sont particulièrement bien adaptés.

La valeur ajoutée par employé (en euros 2015) s'est élevée à 105 000 euros en 2016, soit un niveau record, grâce à la croissance du marché européen qui accroît les débouchés et aux efforts internes des constructeurs.

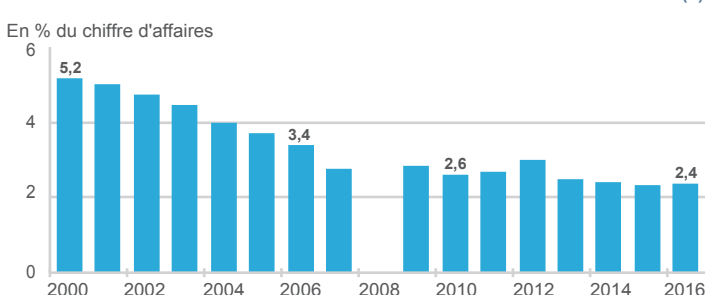
LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE
En milliards d'euros



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)
En milliers de personnes



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)
En % du chiffre d'affaires

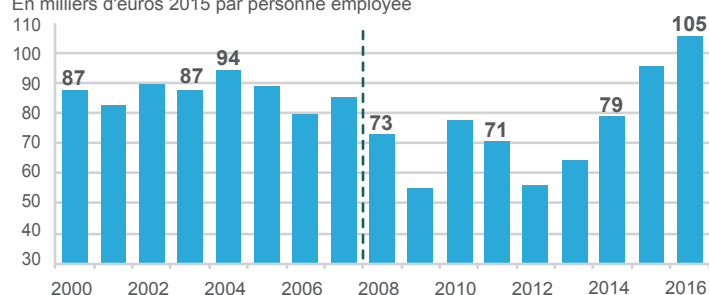


(1) Estimations du CCFA pour 2016 : lire aussi les pages 88 et 89 (notamment pour des changements de concept).

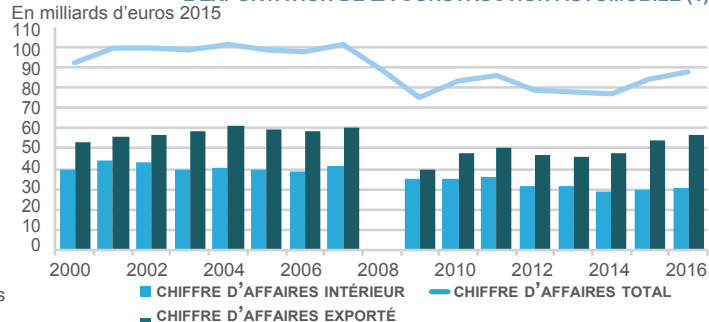
Source : SESSI, INSEE à partir de 2008



VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)
En milliers d'euros 2015 par personne employée



CHIFFRE D'AFFAIRES INTERIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES A L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)
En milliards d'euros 2015



L'INSEE, produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Une importante rénovation de ces enquêtes a été opérée, avec le nouveau système d'informations ESANE. En outre, une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (lire les pages 88 et 89).

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 67).

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 fortement : en 2016 la hausse s'élevait à près de 90 % par rapport

à quatre 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 environ 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 64 %, contre environ 34 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

4,1

Unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale générée 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
Bourgogne-Franche-Comté	45 000		nd	2015	INSEE Bourgogne-Franche-Comté, Analyses n° 33, mai 2018
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
Haute-Normandie	8 070	18 900	nd	2010	Insee Haute-Normandie, Aval n° 122, septembre 2012
Sud Alsace (Mulhouse) et Nord Franche-Comté	9 400	3 500	2 345	2007	Insee Alsace, Chiffres pour l'Alsace n° 2, mars 2009
Nord Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	Insee Franche-Comté - L'essentiel n° 113 - mai 2009
Lorraine	près de 20 000 personnes		nd	2006	Insee Lorraine, Economie Lorraine n° 148, L'industrie automobile en Lorraine : des positions à consolider, novembre 2008
Seine-Aval	11 200	3 300	3 600	2006	Insee Ile de France - 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
Multiplieurs	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 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.

Diverses publications des INSEE régionaux montrent le poids de l'industrie automobile en matière d'emplois directs, indirects et induits. Une étude de l'INSEE Bourgogne-Franche-Comté montre la présence, en 2015, de 45 000 salariés hors intérim dans la filière automobile, dont 14 570 dans la construction automobile et 14 820 dans la fabrication d'équipements automobiles. Les effectifs du noyau de la filière automobile (constructeurs, équipementiers) se situent dans une large fourchette selon les régions : de 1 400 salariés en Provence-Alpes-Côte d'Azur à 46 700 en Île-de-France. Le nombre de ces emplois a baissé de 24% en moyenne en France métropolitaine depuis 2008 (de -11 % en Occitanie à -40 % en Bretagne).

Selon la DARES, l'industrie automobile a employé, en 2015, 24 200 intérimaires (en équivalent temps plein), dont 3 800 en Île-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 Île-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) 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 2017. 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, etc.), l'UIMM et les autres organisations professionnelles, et les pôles de compétitivité.

► EFFECTIFS SALARIÉS DU NOYAU DE LA FILIÈRE (EN MILLIERS)

	2008	2015
Île-de-France	60 600	46 700
Auvergne-Rhône-Alpes	54 300	44 000
Grand Est	51 200	40 200
Hauts-de-France	45 400	32 900
Bourgogne-Franche-Comté	34 600	28 200
Normandie	27 600	20 100
Pays de la Loire	20 800	16 800
Nouvelle-Aquitaine	15 400	9 600
Bretagne	14 600	8 800
Centre-Val de Loire	13 000	8 200
Occitanie	7 600	6 800
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 600	1 400
France métropolitaine	346 700	263 700

Source : Insee Bourgogne-Franche-Comté, Analyses n° 33

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Dans un marché mondial très concurrentiel, les groupes 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, dans les nouvelles mobilités, etc. Afin de faire face à ces révolutions actuelles, les investissements demeurent importants (cf. pages 24, 88 et 89).

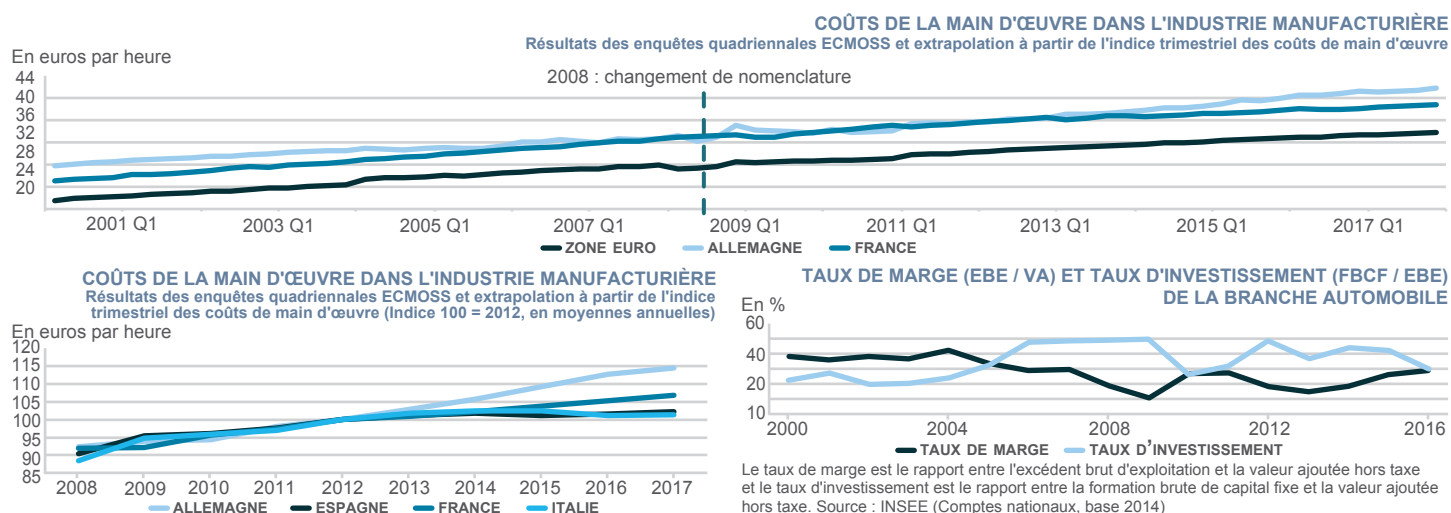
En France, après la crise, le gouvernement a mis en place une politique favorisant la compétitivité ; les constructeurs ont actionné également tous les leviers internes pour le développement de leur activité et le maintien des sites industriels et de recherche en France. L'ensemble de ces actions a eu des résultats, mais l'outil industriel français conserve une compétitivité économique dégradée.

L'INSEE définit les impôts de production, comme tous les impôts que les entreprises supportent du fait de leurs activités de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et des services produits ou vendus. Ils représentent, en 2016, 3,2 % du PIB en France contre 1,5 % en Italie et 0,5 % en Allemagne (source : Conseil National de l'Industrie – CNI). Le CNI estime également que plus de 20 % des recettes de trois (cotisation foncière des entreprises – CFE, cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises – CVAE, contribution sociale de solidarité des sociétés – C3S) des cinq

principaux impôts sur la production proviennent de l'industrie qui représente, en 2017, 14 % de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie (source : INSEE). L'industrie est un secteur très exposé à la concurrence internationale et dont la capacité d'investissement, selon le CNI, permet de renforcer la compétitivité hors prix.

3,2 %

Part des impôts de production dans le PIB en France contre 0,5 % en Allemagne



La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché.

Les constructeurs généralistes européens ont commencé à se redresser à partir de 2014, suite au rebond de 4 millions de véhicules légers supplémentaires immatriculés depuis le point bas de 2013. 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 groupes français, contre une fourchette comprise entre 5 et 8 % pour les groupes allemands. En 2017, elle s'élevait en moyenne à 7 % pour les groupes français, soit des niveaux élevés. Ces derniers se rapprochent des constructeurs allemands qui ont des marges importantes grâce aux 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.

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 Comité de suivi du CICE, la masse salariale éligible au CICE s'établissait, en 2016, 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 78 %, concernaient des secteurs non industriels.

De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange

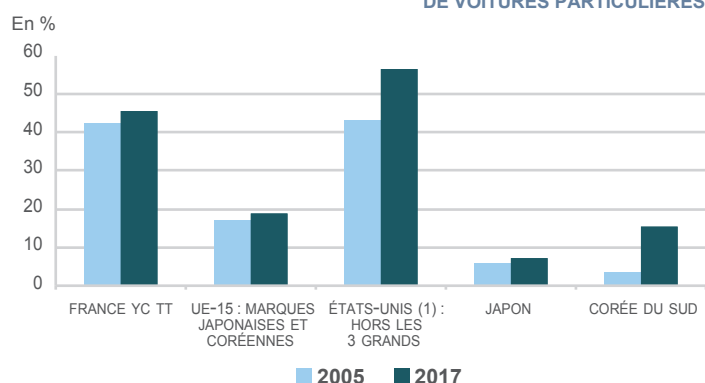
en raison de la part significative et de plus en plus importante de la production en dehors de la zone euro.

De 2002 à 2014, 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. Ces derniers ont toutefois représenté les deux tiers des débouchés extérieurs totaux en 2017, contre 47 % en 2002. En 2017, l'euro est en moyenne à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 par rapport au dollar et au won.

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

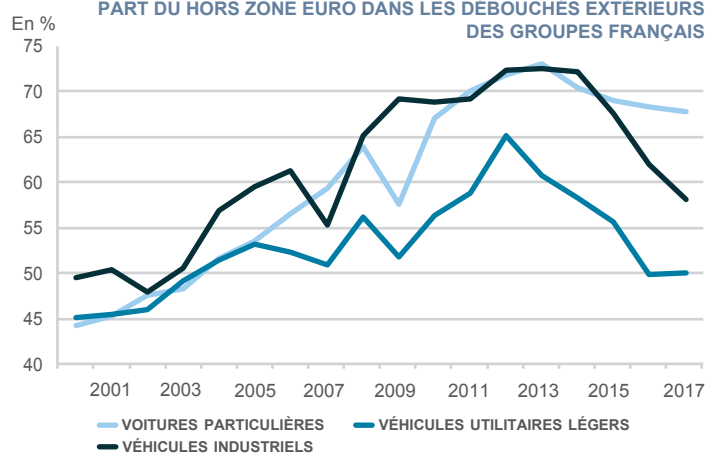
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

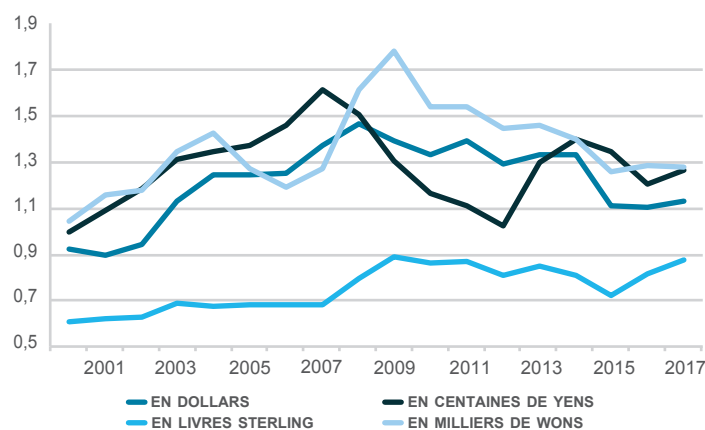


PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



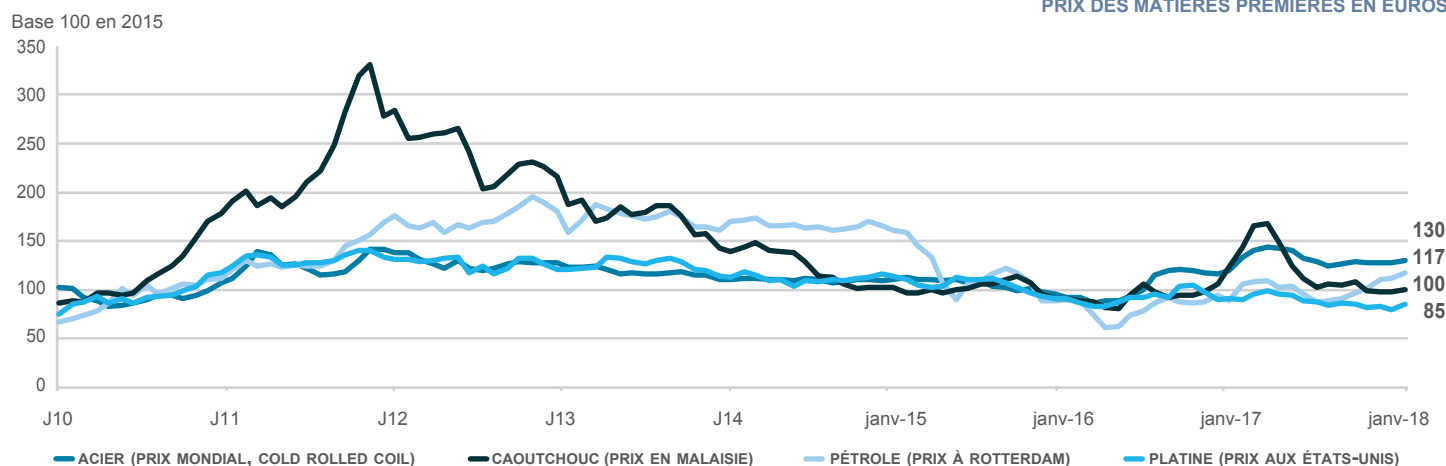
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



Source : BCE

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



2/3

Part du hors zone euro dans les débouchés extérieurs des groupes 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 et début 2017, sans toutefois atteindre les sommets observés après la crise. Ils ont à nouveau baissé courant 2017. En outre, le prix des matières premières lors de l'achat par l'entreprise

utilisatrice peut être notamment impacté par la politique commerciale de la zone géographique concernée.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE



2018

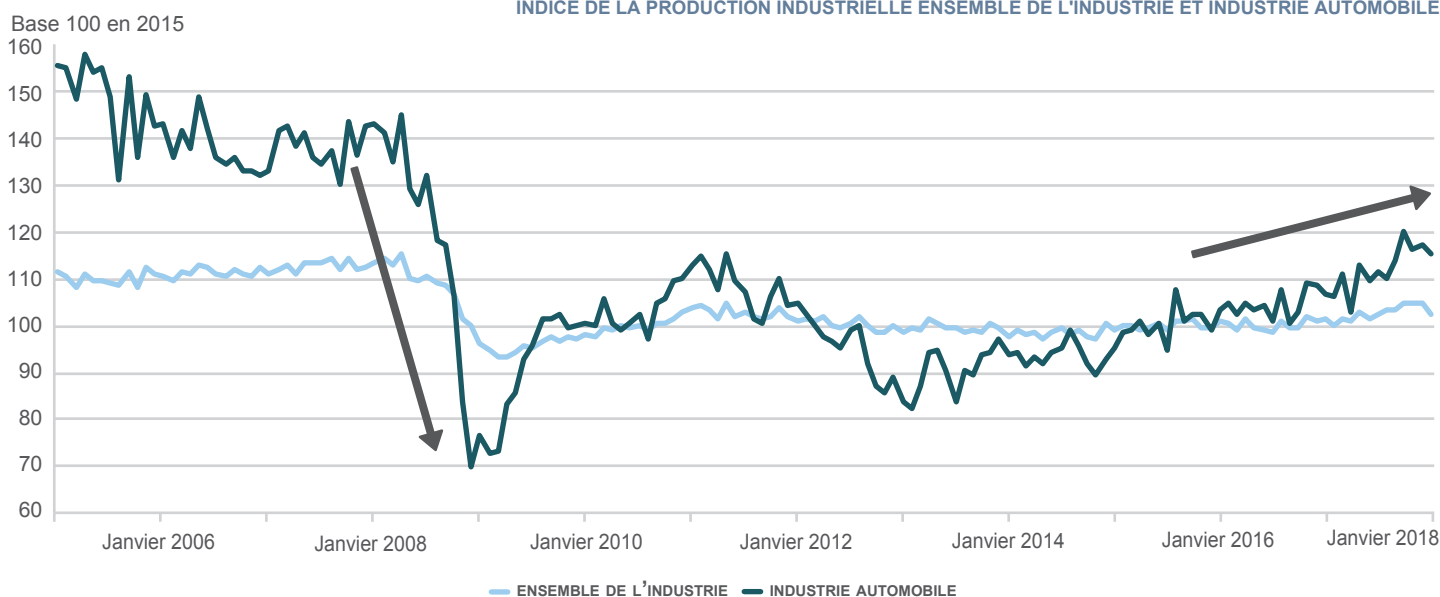
**Signature du contrat
de filière 2018-2022**

Suite aux amplitudes fluctuations du marché automobile européen, l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France mesuré par l'INSEE (base 100 en 2015) a connu plusieurs périodes distinctes. La première a commencé lors du déclenchement de la crise, où l'indice a fortement chuté, en passant de plus de 140 début 2008 à 70 à la fin de cette même année. Puis, il a fluctué autour de 100. Ensuite, dans un contexte où l'indice a progressé de 24 % entre 2013 et début 2018 et dans un environnement comprenant trois révolutions : technologique, numérique et sociétale, la PFA, Filière Automobile et Mobilités a débuté une nouvelle étape fin 2017.

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 groupes 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. Un nouveau contrat de filière a été signé au printemps 2018.

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



La crise financière et économique a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile, de l'amont en partant des fournisseurs à l'aval jusqu'à la vente/entretien de véhicules, en passant par le transport de marchandises, les fabricants de biens d'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. Par ailleurs, la PFA travaille en partenariat avec les pôles de compétitivité. Elle est également partie prenante du CSF Automobile. La PFA est entrée fin 2017 dans une nouvelle étape. Ses missions portent sur l'animation de la dynamique d'innovation, l'action en faveur de la compétitivité tout au long de la filière, le travail d'anticipation en matière d'emplois et de compétences, l'expression des positions communes de la filière, la coordination de l'organisation des salons professionnels et la communication filière.

Le CSF Automobile a été créé en 2010 au sein de l'actuel CNI, suite aux États Généraux de l'Industrie conclus la même année, qui comprend désormais 15 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 mai 2018, un nouveau contrat de filière a été signé pour la période 2018-2022. Il comporte quatre projets structurants : être acteur de la transition énergétique et écologique, créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle pour offrir de nouveaux services de mobilité, anticiper l'évolution des besoins en compétence et emplois, et renforcer la compétitivité de la filière automobile.

LES FONDS D'INTERVENTION, LE CRÉDIT D'IMPOT 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 capitaliste 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	À l'origine : fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2014.
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 détenue 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€. 2018 : prolongation de 4 ans avec une capacité d'investissement de 135 millions d'euros.
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 groupes français avaient apporté 400 millions d'euros en plus des 200 millions d'euros par le FSI, il a investi avec le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) dans plusieurs entreprises fournisseurs de l'industrie automobile.

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 avaient 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 : l'électrification des véhicules, la délégation de conduite et la connectivité, la mobilité et l'énergie partagées et, un centre de formation. Il regroupe environ 50 membres et partenaires : 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 2014 de 59 % du montant total du CIR, soit 3,4 milliards d'euros. L'industrie automobile était le quatrième secteur industriel bénéficiaire du CIR, à hauteur de 6 % soit 323 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

12 %

Part de l'industrie automobile dans le budget total de recherche et développement des entreprises en 2015

En 2015, l'industrie automobile était la deuxième branche, en matière de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 5,2 milliards d'euros, soit 12 % 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. Depuis, elles oscillent autour de 4 milliards d'euros. Elles représentent environ 40 % 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 plus de 28 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.

Selon l'ACEA, les dépenses d'innovation de l'automobile en Europe s'élevaient à 50 milliards d'euros en 2015.

► RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2015 (1)

	DIRDE (2)	DERDE (3)	Budget Total		Dont financement public (4)	
	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	3 571	4 697	8 268	19,1%	1 090	37,2%
Industrie automobile	4 368	809	5 176	12,0%	33	1,1%
Industrie pharmaceutique	3 023	1 428	4 451	10,3%	47	1,6%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	2 148	570	2 718	6,3%	268	9,2%
Activités informatiques et services d'information	2 161	181	2 341	5,4%	115	3,9%
Industrie chimique	1 819	486	2 305	5,3%	125	4,3%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 696	258	1 954	4,5%	334	11,4%
Composants, cartes électronique, ordinateurs, équipements périphériques	1 475	192	1 668	3,9%	146	5,0%
Fab. d'équipements électriques	1 024	542	1 566	3,6%	29	1,0%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 167	210	1 378	3,2%	46	1,6%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 073	197	1 270	2,9%	38	1,3%
Fab. pds métalliques, sf machines & équipements	812	349	1 161	2,7%	s	s
Autres branches	7 420	1 637	9 057	20,9%	659	22,5%
TOTAL	31 756	11 557	43 314	100,0%	2 931	100,0%

(1) Données semi-définitives.

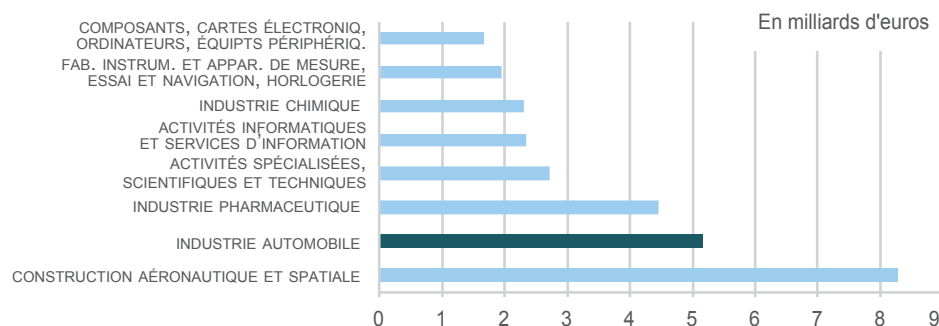
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(3) DERDE : Dépenses extérieures de recherche et développement.

(4) hors crédits d'impôt recherche.

s : secret statistique.

BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2015 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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

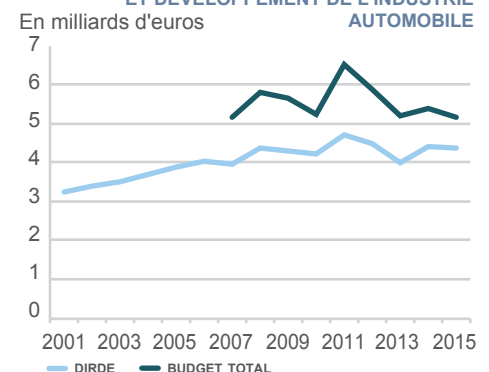
Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche) mène des enquêtes sur les dépenses de R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie. À partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. Le budget total de R&D se décompose en dépenses intérieures (DIRDE), qui correspondent aux travaux effectués en France, quelle que soit l'origine des fonds, et en dépenses extérieures (DERDE), correspondant aux travaux de R&D confiés à d'autres entreprises ou à des

organismes publics de recherche ; une partie de ces dernières dépenses peut être réalisée à l'étranger. Les DERDE ont une volatilité nettement plus forte que celle des DIRDE. Elles ont légèrement fléchi ces dernières années.

En 2015, 18 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

32 000 personnes, en équivalent temps plein, (dont 19 000 chercheurs) faisaient partie des

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



effectifs de R&D de la branche automobile en 2015. Ces effectifs ont diminué de 3 % par rapport à 2003, en revanche ceux des chercheurs a crû de 37 %.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2017 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.

Des entreprises peuvent appartenir à plusieurs pôles ayant des spécialités différentes afin d'obtenir des savoir-faire (exemple : compétences logicielles pour le véhicule autonome).

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 2015

	Mov'eo	Véhicule du Futur	CARA (ex LUTB)	iD4CAR
A vocation	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	201	204	128	87
Dont PME	149	135	71	57
Dont ETI	25	47	34	22
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de salariés) (1)	28 028	47 686	20 355	18 375
Intentions de financements de projets collaboratifs de R&D des principaux organismes publics financeurs (2) (en milliers €)	4 642	8 833	3 852	4 406
Nombre de projets liés aux principaux organismes publics financeurs	7	1	4	6

(1) Les informations relatives aux effectifs salariés sont calculées à partir des données 2014.

(2) Principaux organismes publics financeurs : Fonds unique interministériel (FUI), Collectivités locales (cofinancements FUI uniquement), Bpifrance (programme ISI), Projets de recherche et développement structurants pour la compétitivité (PSPC), Agence Nationale de la Recherche.

Sources : DGE - Enquête annuelle auprès des pôles, bases de données de l'INSEE

En 2017, 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 du plan de septembre 2013. Mov'eo est donc impliqué dans la solution de la mobilité écologique avec notamment le véhicule autonome et/ou connecté et le lancement en 2017 d'un projet visant à faire de la vallée de la Seine un site d'expérimentation de ce dernier.

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 thèmes : l'innovation, l'excellence industrielle au service des entreprises (pilotee par l'association du pôle PerfoEST qui est l'ARIA de l'Alsace - Franche-Comté - Bourgogne) 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. En 2017, 28 PME de la filière automobiles étaient accompagnées dans le cadre du programme de PerfoEST sur l'usine du futur.

L'ambition du pôle CARA (cara.eu) est d'accompagner les mutations des systèmes de transports en milieu urbain et, de représenter et animer la filière automobile et véhicules industriels en région Auvergne-Rhône-Alpes. Fin 2017, le pôle de compétitivité LUTB Transport & Mobility Systems et l'Automotive Cluster de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont pris le nom de CARA. Ce dernier coordonne des activités structurantes pour la région : constructeurs, opérateurs de transport, centres de recherche. L'activité s'articule autour de cinq programmes de recherche : motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système de transport intelligent, modélisation et gestion des mobilités.

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire), le pôle iD4CAR (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 joue également le rôle d'une ARIA sur son périmètre géographique depuis début 2017.

Des pôles autres que ceux spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière. Ces pôles travaillent sur les matériaux, caoutchouc, plastique, mécanique ou la mobilité. Elastopole, pôle à vocation nationale spécialisé dans la chimie et les matériaux, comprenant les régions Centre-Val de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et Île-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 avec cinq secteurs cibles dont les équipements automobiles. En 2015, 13 % des salariés des établissements membres de ce pôle travaillaient pour l'industrie automobile. De plus, les enjeux de l'innovation selon I-Trans sont : réduire la consommation énergétique, limiter les impacts environnementaux, développer la performance et la fiabilité, renforcer la sécurité et la sûreté et, développer le design.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2017 a été marquée par une croissance plus dynamique du commerce mondial (+3 %) et également de l'économie européenne. Dans cet environnement, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 49 milliards d'euros, soit plus de 10 milliards d'euros supplémentaires depuis 2013 pour l'activité des sites industriels français. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire... Il représente plus de 10 % des exportations totales. En 2016, 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, débouché naturel des sites industriels français, s'est traduite par une très forte hausse des exportations (+9 %) ; quant aux importations, elles ont progressé (+8 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules légers neufs en provenance d'Allemagne (8,7 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, nettement diminué (-31 % à 1,6 milliards d'euros), mais les exportations ont progressé de 4 % à 22 milliards d'euros. L'excédent s'explique notamment par la production sur les sites hors de

France des groupes français, qui s'appuient sur des approvisionnements français, par exemple en matière de groupes motopropulseurs (plus de 3 milliards d'euros d'exportations).

49

MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits automobiles de la France en 2017

► LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens (1)	Part de l'automobile
EXPORTATIONS (FAB)									
2010	15,2	1,7	2,3	20,4	39,6	1,1	40,7	389,7	10,4%
2016	15,6	4,4	3,1	21,6	44,7	1,5	46,2	443,0	10,4%
2017	18,4	4,7	3,3	22,5	48,9	1,6	50,5	464,0	10,9%
Variation 2017/2016 en %	+17,9	+8,0	+5,9	+4,0	+9,4	+10,0	+9,4	+4,7	-
IMPORTATIONS (CAF)									
2010	22,4	2,9	2,4	15,3	43,0	1,2	44,2	458,0	9,6%
2016	27,6	3,7	4,0	19,3	54,5	1,2	55,8	509,2	10,9%
2017	29,5	4,1	4,1	20,9	58,6	1,3	60,0	544,2	11,0%
Variation 2017/2016 en %	+7,2	+11,7	+4,1	+8,2	+7,6	+5,6	+7,5	+6,9	-
SOLDES									
2010	-7,1	-1,2	-0,1	+5,1	-3,4	-0,1	-3,5	-68,2	-
2016	-12,0	+0,7	-0,8	+2,3	-9,8	+0,2	-9,6	-66,2	-
2017	-11,1	+0,6	-0,8	+1,6	-9,7	+0,3	-9,4	-80,2	-

(1) Non compris le matériel militaire.

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 2016

Rang	Entreprise (1)
2	Renault SAS
4	Peugeot Citroën Automobile SA
14	Renault Trucks
22	Automobiles Peugeot

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

Source : Douanes



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. Elles étaient ensuite dans une fourchette comprise entre 39 et 45 milliards. Mais, elles sont en croissance régulière depuis 2014 pour atteindre 49 milliards d'euros en 2017.

Les exportations de voitures particulières représentaient plus de 25 milliards d'euros en 2004-2005, avant de baisser très fortement à 13,7 milliards 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 groupes

français sont fortement présents. Elles ont crû à 18 milliards d'euros en 2017 grâce au dynamisme du marché européen. Les difficultés de compétitivité et la crise ont impacté la production en France de voitures à faible valeur unitaire.

Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers sont en croissance continue grâce à la production de nouveaux fourgons en France et au développement de celle pour des partenaires par les groupes français. Elles s'élèvent désormais à 4,7 milliards d'euros, soit un nouveau niveau record. Celles des véhicules industriels ont, elles, observé deux

nouvelles années de baisse en 2012 et 2013. Elles s'établissaient à 3,3 milliards d'euros en 2017. Les importations des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels ont augmenté, mais à un rythme moindre qu'en 2016. Le solde des premiers, qui était structurellement déficitaire, est néanmoins devenu excédentaire depuis 2015.

Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté de 4 % tandis que les importations augmentaient de 8 %. Le solde s'est ainsi détérioré pour la quatrième année consécutive (1,6 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 les quatre autres principaux marchés de l'Union européenne. En 2017, la Belgique (3,1 milliards d'euros) est très légèrement en tête devant l'Allemagne. Le Royaume-Uni occupe la cinquième place avec 370 millions d'euros. L'Algérie est au dixième rang avec 370 millions d'euros.

Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne avec 1,1 milliard d'euros devant la Belgique (800 millions d'euros)

et le Royaume-Uni (559 millions d'euros). Entre 2010 et 2017, la valeur des exportations des cinq premiers pays destinataires a plus que triplé, pour s'élever à 3,1 milliards d'euros. En 2017, le montant de ces exportations de véhicules utilitaires légers a atteint le niveau record de 4,7 milliards d'euros.

Une hausse des exportations de véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes de près de 50 % a eu lieu depuis 2013, malgré un marché européen en repli en 2017. Les exportations vers l'Allemagne ont progressé de 40 % et celles vers l'Espagne et le Royaume-Uni ont doublé.

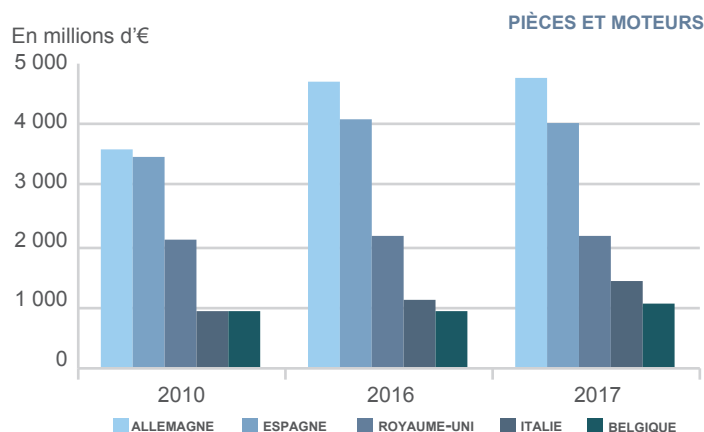
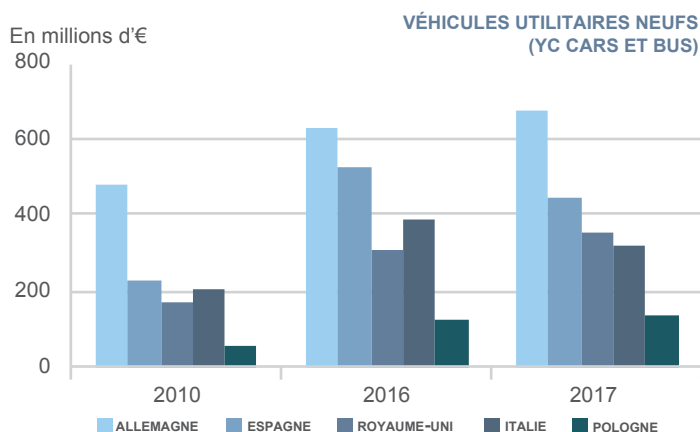
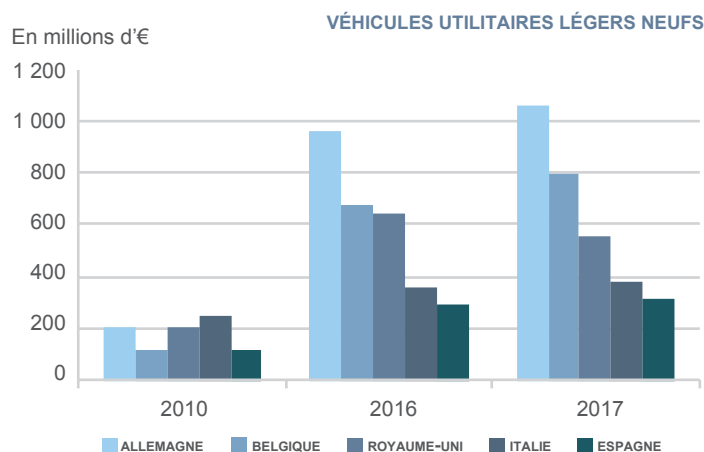
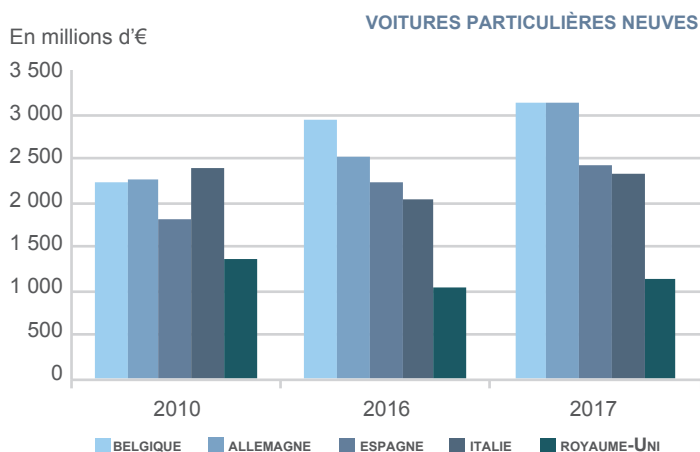
Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté par rapport à 2010. Les cinq premières destinations sont européennes. L'Allemagne est

en tête avec 4,7 milliards d'euros. Les exportations vers le Royaume-Uni sont quasi stables par rapport l'année précédente, mais ont reculé de 9 % depuis 2015. La Chine (492 millions d'euros) et le Brésil (379 millions d'euros) se situent respectivement au onzième et quinzième rang. Ce dernier pays a observé un rebond de son marché après quatre années de chute.

Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (7,9 milliards d'euros), du Royaume-Uni (2,0 milliards d'euros) et du Japon (1,3 milliard d'euros) sont élevées. En ce qui concerne les véhicules industriels, les importations d'Allemagne s'élèvent à 1,4 milliard d'euros. L'ensemble des importations citées ont diminué par rapport à 2016.



► 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.)

En 2017, la part de marché des voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel a poursuivi son fort repli, soit -28 % par rapport au record de 2012 ce qui représente 386 000 unités. Ce ratio s'est ainsi élevé à 47 % (-5 points par rapport à 2016) alors qu'il était supérieur à celui des autres motorisations depuis 2001. 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, annonces 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 ; depuis, cette dernière a fluctué autour de 51% pendant 4 années, avant de baisser nettement en 2016 et surtout en 2017 pour s'élever désormais à 44 %.

Les motorisations hybrides et électriques émergent en France, avec une part de marché respective de 3,9 et 1,2 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent pour les moteurs électriques (0,9 % du marché) alors que celui des hybrides s'est accéléré en 2017 (+1,2 point à 4,1 %), grâce notamment à l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni. Le ratio des voitures à énergie électrique est de 0,2 % en Europe de l'Est et proche de 0 % en Grèce.

-26 POINTS

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

► LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	Variation 2017/2016 en %
PRODUCTION							
En unités	1 648 448	2 328 108	2 178 408	2 066 449	1 979 607	2 026 239	+2,4
En % de la production totale	35,8%	45,0%	38,8%	39,9%	34,2%	29,4%	
EXPORTATIONS							
En unités	975 038	1 500 989	1 346 022	1 452 186	1 492 686	1 588 324	+6,4
En % des exportations totales	33,7%	39,1%	31,3%	34,9%	32,4%	34,4%	
IMMATRICULATIONS							
En unités	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 097 124	1 050 418	998 116	-5,0
En % des immatriculations totales	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	52,1%	47,3%	
PARC							
En unités	9 980 000	14 348 000	18 165 000	19 900 000	19 937 000	19 811 000	-0,6
En % du parc total	35,6%	47,7%	58,0%	62,2%	61,6%	60,6%	

► IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	2010		2015		2016		2017	
	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché	Unités	Part de marché
Electriques	184	0,0%	17 268	0,9%	21 751	1,1%	24 910	1,2%
Hybrides	9 655	0,4%	61 619	3,2%	58 389	2,9%	81 559	3,9%
dont non rechargeables	-	-	56 030	2,9%	50 960	2,5%	69 691	3,3%
dont rechargeables	-	-	5 589	0,3%	7 429	0,4%	11 868	0,6%

Source : CCFA

En 2017, la France est désormais à la quatrième place sur le marché européen de la motorisation diesel de voitures particulières neuves, avec un million d'immatriculations, derrière l'Allemagne (1,3 million d'unités), l'Italie et le Royaume-Uni (1,1 million d'unités chacun).

Au niveau du parc en France, 61 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2018 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de près de 2 points depuis le point haut de 2014.

En Europe de l'Ouest, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves diminue (-5 points à 44 %) soit 6,3 millions d'unités. En 2017, hors Europe, la part de marché des voitures diesel

est de plus de 40 % en Inde, soit une stabilité par rapport à 2016, mais en recul de 18 points en cinq ans, et elle a crû d'environ 20 points en Corée du Sud depuis 2011 pour s'établir à 38 % en 2017.

En 2017, 2 millions de voitures diesel ont été produites par les groupes français, soit une hausse de 2 % par rapport à 2016 (-16 % par rapport au niveau record de 2004), contre une augmentation de 28 % de celle des autres motorisations. Les groupes français fournissent également des moteurs diesel à d'autres marques suite à des accords de coopération.

En 2017, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées

à 81 600 unités, soit une progression de 40 % (+60 % pour les hybrides rechargeables). Celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 15 % pour atteindre 24 900 unités. L'essor de ces ventes est soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Pour répondre aux besoins de ce type de voitures, 8 320 stations de recharge ouvertes au public, représentant 22 308 points de recharges, étaient installées en France au 1^{er} janvier 2018 selon l'AVERE. Les groupes français ont développé des produits (Renault Zoé, Citroën C-Zéro, Peugeot iOn). Le marché français est le deuxième marché ouest européen des voitures à énergie électrique, derrière celui de la Norvège.

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, ZOE), 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 % (40 % en moyenne en Europe occidentale en 2017).

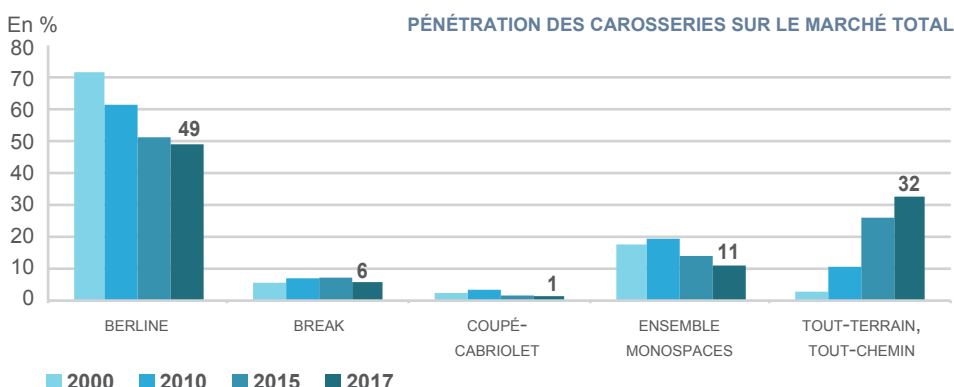
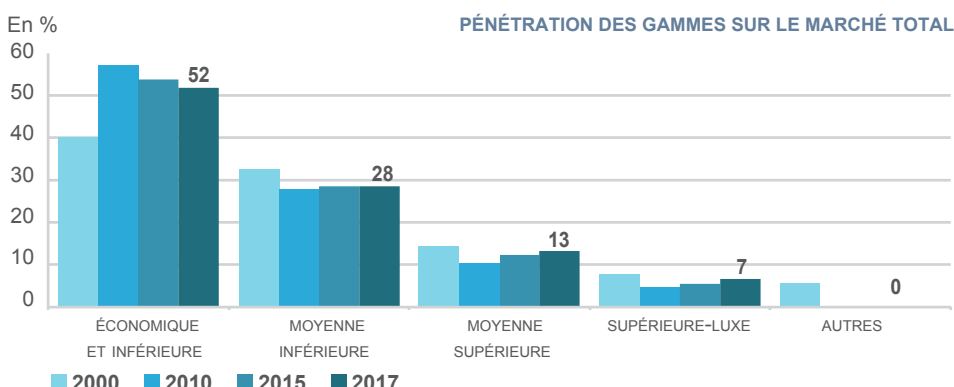
► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2017

Rang	Marque (1)	Modèle	% marché
1	Renault	Clio	5,6
2	Renault	Megane	4,7
3	Peugeot	208	4,6
4	Citroën	C3	3,8
5	Peugeot	3008	3,5
6	Renault	Captur	3,3
7	Peugeot	2008	3,2
8	Peugeot	308	3,1
9	Dacia	Sandero	2,9
10	Citroën	C4	2,8
11	Fiat	500	2,0
12	Renault	Twingo	1,8
13	Volkswagen	Polo	1,8
14	Volkswagen	Golf	1,8
15	Dacia	Duster	1,8
16	Renault	Kadjar	1,5
17	Toyota	Yaris	1,5
18	Nissan	Qashqai	1,3
19	Mini	Mini	1,3
20	Volkswagen	Tiguan	1,2
21	Opel	Corsa	1,1
24	Ford	Fiesta	1,0
22	Peugeot	5008	0,9
23	Opel	Mokka	0,8
25	Peugeot	108	0,8
26	Citroën	C4 Cactus	0,8
27	Ford	Focus	0,8
28	Toyota	C-HR	0,8
29	Renault	ZOE	0,7
30	Ford	KUGA	0,7

(1) Données Opel sur l'ensemble de l'année 2017
Source : CCFA

Les tout-terrain, tout-chemin ont poursuivi leur forte croissance (+23 points depuis 2010 à 32 %) en s'appuyant sur l'offre dans les gammes moyennes (C3 Aircross, DS7, 3008, 5008, Kadjar, Koleos). En revanche, sur la même période, les berlines (-10 points à 51 %) et les monospaces (-8 points à 11 %) 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 2017 contre 15 % en 2010. Elles ont notamment bénéficié de la demande des entreprises et les groupes français peuvent s'appuyer sur des modèles récents (Espace, Talisman).



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2015		2016		2017	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Economique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 031 441	53,8	1 052 155	52,2	1 091 792	51,7
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	545 819	28,5	558 923	27,7	601 368	28,5
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	235 633	12,3	264 265	13,1	278 439	13,2
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	104 333	5,4	139 834	6,9	139 149	6,6
Autres	117 256	5,5	96	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 917 226	100,0	2 015 177	100,0	2 110 748	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2015		2016		2017	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	979 415	51,1	1 029 860	51,1	1 034 379	49,0
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	134 934	7,0	126 368	6,3	118 330	5,6
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	24 836	1,3	26 411	1,3	25 028	1,2
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	269 015	14,0	258 144	12,8	232 103	11,0
dont monospace compact	241 190	11,3	233 363	10,4	163 826	8,5	157 785	7,8	146 825	7,0
Tout-terrain, tout-chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	494 728	25,8	559 116	27,7	681 574	32,3
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	14 298	0,7	15 278	0,8	19 334	0,9
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 917 226	100,0	2 015 177	100,0	2 110 748	100,0

Source : CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

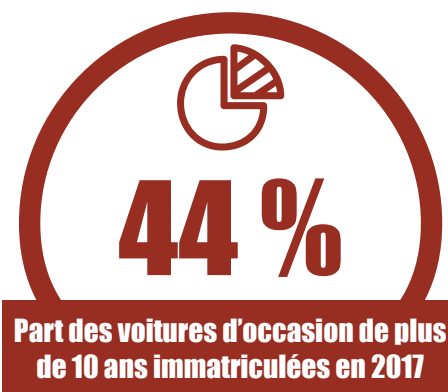
En 2017, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont atteint un nouveau record à 5,7 millions d'unités (+0,6 %). Elles dépassent les 5 millions d'unités par an depuis 2000.

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 17 % des voitures changent de main chaque année. Depuis 2012, le rapport occasion/neuf oscille autour du niveau très élevé de 2,8, au-

delà des niveaux observés lors des précédentes périodes de recul du marché des voitures neuves en 1993 et en 1997 (2,5).

En 2015, les ménages conservaient en moyenne leur véhicule près de cinq ans et demi (contre cinq en 2010 et quatre en 1995).

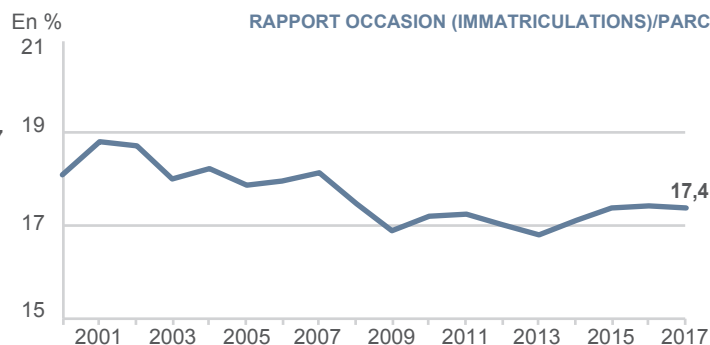
La part des immatriculations de voitures d'occasion de plus de 10 ans s'est élevée à 44 % en 2016, contre 37 % en 2010, suite à l'accroissement de la durée de vie des voitures.



► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2015	2016	2017
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	1 917	2 015	2 111
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 562	5 643	5 679
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,9	2,8	2,7
Voitures de moins de cinq ans	% VO	40	40	37	33	32	33
-Voitures de moins d'un an	% VO	12	10	8	8	8	9
-Voitures de moins d'un an	% VN	29	25	19	23	23	25
Voitures de cinq ans à 9 ans	% VO	-	25	26	24	24	23
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	22	21	24	24	23
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	13	15	19	20	21
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	2 996	3 558	3 745	3 759	3 669
	% VO	-	55,7	66,1	67,3	66,6	64,6
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 060	30 100	31 300	32 000	32 390	32 700
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	18,1%	17,9%	17,2%	17,4%	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. Ces derniers 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 2017, la demande en voitures neuves a augmenté de 4,7 % pour atteindre le seuil de 2,1 millions d'unités, et celle en voitures d'occasion a progressé de 0,6 % à 5,7 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf diminue légèrement à 2,7. 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 (67 % en 2017 contre 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 6 points par rapport à l'avant-crise, pour s'établir à 21 % en 2017.

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 518 000 immatriculations, soit 25 % du marché du neuf, niveau supérieur de 2 points à la moyenne 2012-2016, mais surtout plus élevé que pendant

les années de la prime à la casse où les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs. De 2001 à 2009, la part des moins d'un an dans l'ensemble des immatriculations de voitures particulières d'occasion a régulièrement diminué, avant d'évoluer autour de 8 % depuis 2010 (12 % en 2001).

La part du diesel dans les voitures d'occasion s'est élevée à moins de 65 % en 2017, soit un recul de près de 4 points depuis 2012, dont la moitié depuis 2016.

En 2017, 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 60 % en 2017. Lors de l'achat, leur kilométrage moyen s'élevait à environ 68 000 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)

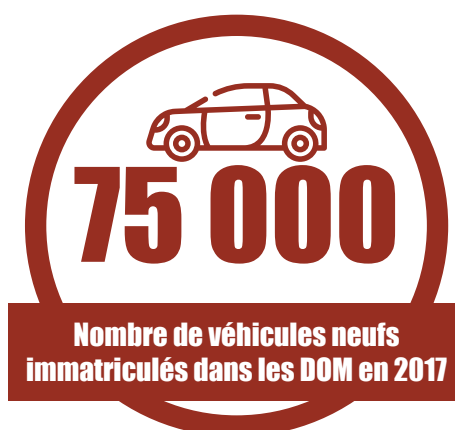
Les marchés annuels de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ont poursuivi leur net rebond avec une hausse de 14 % en 2017 à 75 000 unités, c'est-à-dire le niveau record de 2007. Ils oscillaient autour de 60 000 unités en 2013 et 2014, soit un repli de 20 % par rapport à 2007. A l'image de la métropole, la part du marché du diesel décroît ; elle est passée de 64 % en 2012 à 40 % en 2017. Celle des voitures électriques s'élève à 0,6 %.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,1 %) qu'en France métropolitaine (2,2 %), compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (16,2 % contre 16,8 % en métropole).

Les groupes français font face à une concurrence

intense sur le marché des véhicules particuliers. Leur part de marché était de 45 % puis elle a évolué autour de 51 % avant d'atteindre 53 % en 2017 grâce notamment à l'intégration d'Opel dans le groupe PSA à partir du 1^{er} août de cette même année. 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 nette progression à 32 % en 2017, est supérieure à celle observée en métropole.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion se sont élevées à 123 000 unités en 2017 en hausse de 28 % par rapport au creux observé en 2009 (96 000 unités) mais en repli de 5 % par rapport à 2016. Après avoir oscillé autour de 2,3 entre 2012 et 2016, le rapport occasion/neuf recule à 2.



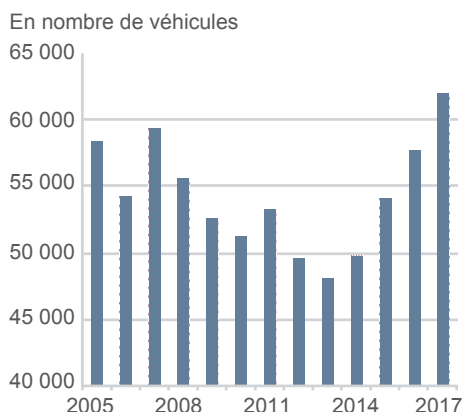
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2016	2017	Variation 2017/2000	Variation 2017/2016
GUADELOUPE	13 691	13 438	13 409	14 160	16 063	17,3%	13,4%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	4 671	4 858	20,5%	4,0%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	14 197	14 580	1,1%	2,7%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 064	1 221	-	14,8%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	23 701	25 306	17,9%	6,8%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	57 793	62 028	15,7%	7,3%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	129 117	122 968	ND	-4,8%

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2016	2017	Variation 2017/2000	Variation 2017/2016
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 214	2 283	2 538	-5,5%	11,2%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 138	1 333	16,6%	17,1%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 133	2 212	-6,6%	3,7%
MAYOTTE (1)	-	-	230	272	326	-	19,9%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	5 390	5 729	10,2%	6,3%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	11 216	12 138	6,5%	8,2%

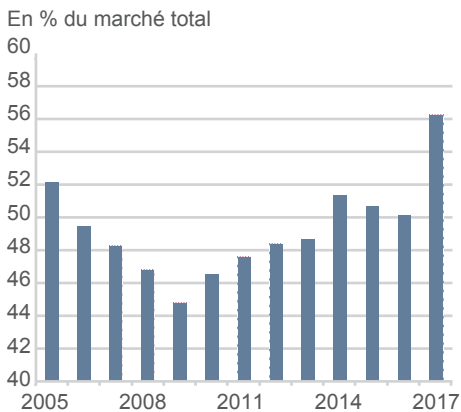
VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2016	2017	Variation 2017/2000	Variation 2017/2016
GUADELOUPE	146	135	97	128	131	-10,3%	2,3%
GUYANE	66	85	50	76	80	21,2%	5,3%
MARTINIQUE	187	84	128	165	126	-32,6%	-23,6%
MAYOTTE (1)	-	-	48	94	66	-	-29,8%
RÉUNION	362	293	434	456	391	8,0%	-14,3%
TOTAL DOM	761	597	757	919	794	4,3%	-13,6%

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

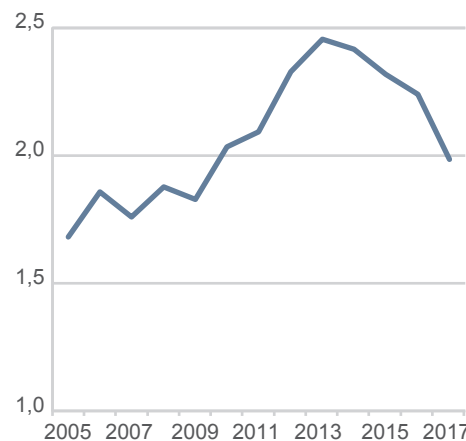
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)



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



VOITURES PARTICULIÈRES : RAPPORT OCCASION/NEUF

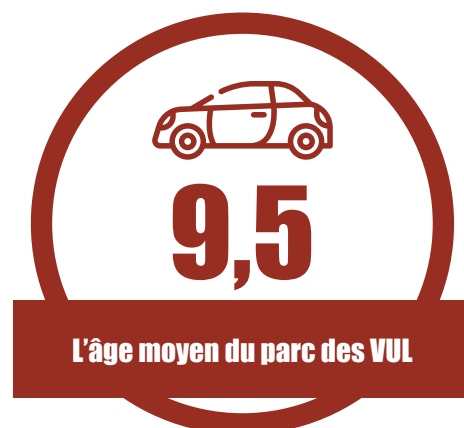


LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En 2017, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs sont de nouveau dynamiques (+7,0 % après +8,1 %) et dépassent le niveau d'avant crise de 2008 avec 440 000 unités. Cette hausse permet de stabiliser l'âge moyen du parc autour de 9,5 ans en 2017 (il était à 8,5 ans en 2010).

Les véhicules diesel sont prépondérants (95,7 % du parc), en augmentation depuis 10 ans (+11 points depuis 2008). Cependant, depuis 3 ans, une très légère diminution des immatriculations neuves de diesel est observée au profit de l'essence et de l'électrique.

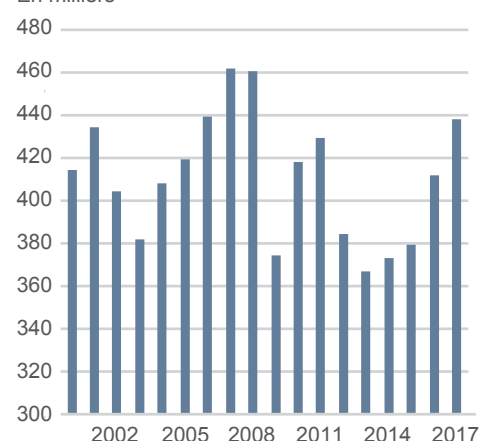
Le parc de véhicules utilitaires légers neufs en 2017 atteint 6,17 millions d'unités (+1,1 %). La part du parc de véhicules de moins de 5 ans augmente pour la première fois depuis 2008, passant de 30 % à 31 % ; 42 % du parc a plus de 10 ans.



► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2016		2017	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
DÉRIVÉ VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	86 170	21,0	84 671	19,3
FOURGONNETTE	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	104 741	25,5	108 895	24,8
FOURGON	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	160 559	39,2	181 647	41,4
MINIBUS- MINICAR	867	0,2	525	0,1	621	0,2	534	0,1	350	0,1
PICKUP	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	17 232	4,2	20 690	4,7
TOUT-TERRAIN/CHEMIN	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	9 345	2,3	9 161	2,1
AUTRES	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	31 521	7,7	33 231	7,6
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	410 102	100,0	438 645	100,0

IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE



RAPPORT OCCASION/NEUF



► RÉPARTITION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR TONNAGE

	2005	2010	2017
< 1,5T	2,9%	4,3%	0,7%
1,5T À < 2,5T	56,3%	52,2%	45,1%
2,5T À 3,5T	40,5%	43,0%	53,8%
> 3,5T À 5T	0,2%	0,5%	0,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Les véhicules utilitaires légers sont définis comme des véhicules de moins de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. Dans de nombreux secteurs (agriculture, bâtiment, services, etc.), ils servent également à aller et venir sur son lieu de travail, aux transferts entre les sites, au transport du matériel. Ils se déclinent en différentes catégories : dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout-terrain, tout-chemin.

En 2017, les ventes de fourgons continuent leur forte progression (+33 % depuis 2010) pour atteindre plus de 40 % des immatriculations neuves. Les pick-up connaissent une forte progression, plus particulièrement depuis 2015 (+60 % depuis 2015), mais ne représentent encore que 2,1% des ventes. Alors que les dérivés utilitaires des voitures particulières représentaient un tiers des immatriculations en 2000, elles ne correspondent plus qu'à 19 %.

Les véhicules utilitaires légers de 2,5 à 3,5 tonnes

sont majoritaires depuis 2016 dans les nouvelles immatriculations ; leur part atteint 54 % des ventes en 2017 (+17 points depuis 15 ans) alors que celle des véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes est passée de 59 % en 2002 à 45 % en 2017. Depuis 2010, les ventes des véhicules de 2,5 à 3,5 tonnes ont crû de +31 % alors que les ventes de toutes les autres catégories ont reculé.

En 2017, les immatriculations des véhicules utilitaires légers d'occasion retrouvent un niveau élevé autour de 798 000 unités (+8,1 %). Cependant, le rapport occasion/neuf reste en dessous de 2 pour la deuxième année consécutive, du fait de la hausse des ventes des véhicules neufs, niveau bien inférieur à celui observé pour les voitures particulières. Effectivement, pour une voiture particulière neuve, il s'échange entre 2 à 3 voitures d'occasion (2,7 en 2017).

Spécificité française, 8 % des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires neufs sont effectués par des particuliers qui privilégient les pick-up et les fourgons dans leurs achats ;

40 % du parc était maintenu par les particuliers en 2011, selon une enquête du SDES. L'âge moyen de leurs véhicules est plus élevé que celui des professionnels (respectivement, en 2011, 13,1 ans contre 6,6 ans).

Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules intensément utilisés : ils parcourent chaque année plus de 16 000 km/an contre 13 000 km/an en moyenne pour une voiture particulière (Source : Bilan de la circulation du CGDD). Alors que les particuliers parcourent moins de kilomètres avec leur véhicule utilitaire léger (autour de 10 000 km par an), certains secteurs en sont des utilisateurs très intensifs et atteignent 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. Ces véhicules sont essentiellement utilisés en agglomération urbaine ou sur la route (hors autoroute). Les parcours de plus de 150 km ne représentaient que 10 % des kilomètres parcourus en 2010 par les professionnels.

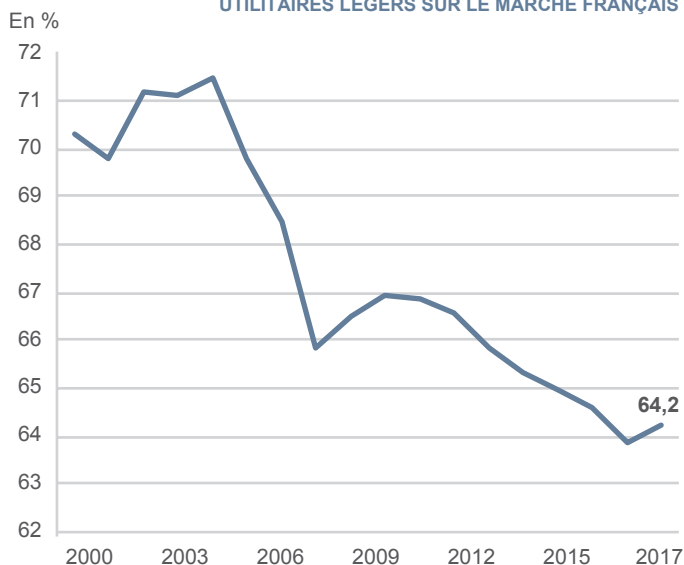
LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

Les groupes français sont traditionnellement plus présents sur le marché des véhicules utilitaires légers que sur celui des voitures particulières. Avec l'ouverture des marchés en Europe, comme pour les voitures particulières, leur part de marché a diminué en France, mais a crû chez nos voisins européens. En 2017, les ventes de groupes français représentent 64 % du marché total des véhicules utilitaires légers en France, en baisse depuis 2005 (-6 points).

Les groupes français sont des constructeurs de référence et produisent sur leurs sites également pour leurs partenaires (Renault pour Fiat, Nissan et Daimler ; PSA pour Toyota). La production en France, entièrement réalisée par les groupes français, représente 2 % de la production mondiale soit 479 000 unités en 2017, dont 81 000 unités pour les partenaires, soit 17 % de la production.



TAUX DE PÉNÉTRATION DES MARQUES FRANÇAISES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS

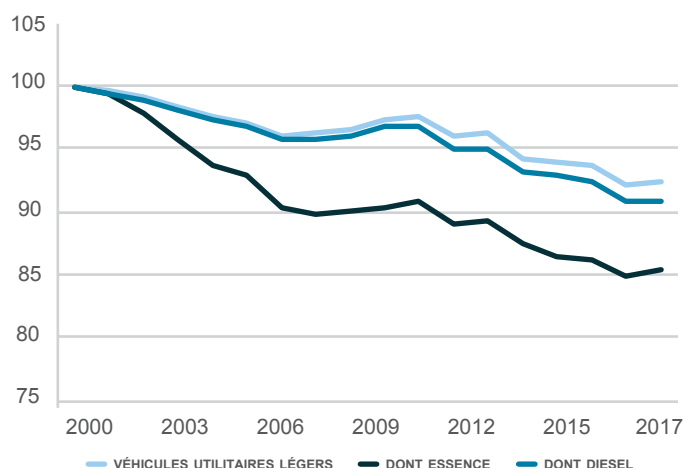


► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN 2017

Marque	Modèle	2017	Part de marché
RENAULT	KANGOO	39 359	9,0%
RENAULT	CLIO	31 051	7,1%
CITROËN	BERLINGO	26 591	6,1%
RENAULT	MASTER	26 363	6,0%
RENAULT	TRAFIC	25 915	5,9%
FIAT	DUCATO	25 240	5,8%
PEUGEOT	PARTNER	21 549	4,9%
PEUGEOT	EXPERT	17 293	3,9%
PEUGEOT	208	15 474	3,5%
CITROËN	JUMPY	14 718	3,4%

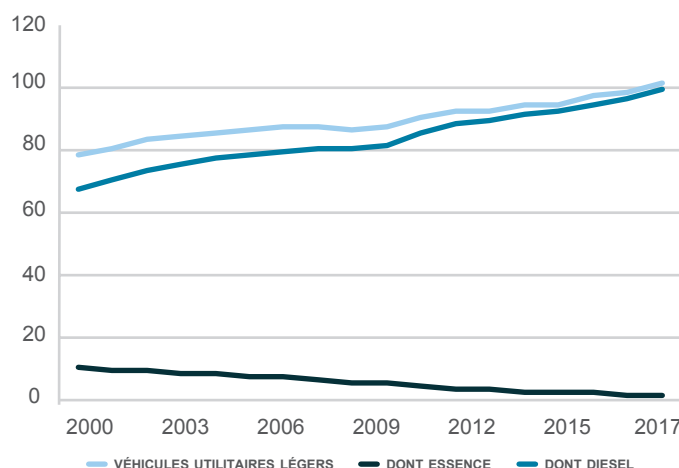
Source : CCFA

CONSOMMATION CO₂ EN G/KM DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS BASE 100 EN 2000



Sources : MTES/SDES, calculs CCFA

CIRCULATION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FRANCE (MILLIARDS DE VÉHICULES/KM)



La production de véhicules utilitaires légers représente désormais 21 % de la production totale de véhicules légers en France (contre 16 % en 2013). Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules à plus forte valeur ajoutée, qui peuvent être plus facilement produits en France.

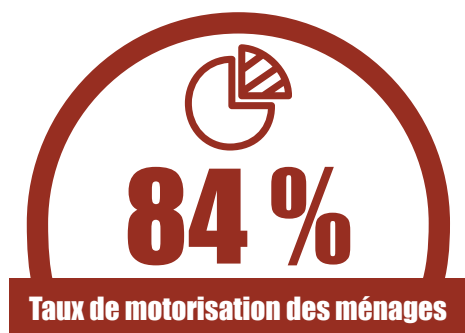
Grâce au succès des ventes de leurs modèles (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner), les groupes français sont particulièrement présents sur le segment des fourgonnettes (87 %

des ventes de ce marché) ainsi que celui des dérivés VP (83 %) (Renault Clio, Peugeot 208), alors que le marché des pick-up est dominé par les groupes étrangers (97 % de part de ce marché). Concernant le marché le plus important, le segment fourgon, la concurrence est plus marquée : les groupes français en représentent 60 %, en hausse de +2 points depuis 2010.

Dans un contexte de hausse de la circulation (+30 % depuis 2000), du parc (+21 %) et de la

taille des véhicules, la hausse de rejets de CO₂ a été contenue à 20 %. L'amélioration de l'efficacité énergétique a permis de diminuer les émissions de CO₂ en g/km de 8 %. Le parc de véhicules utilitaires légers électrique, bien que faible - il est estimé à 40 000 unités au 1^{er} janvier 2018 - progresse (+38 %).

LA MOTORISATION DES MÉNAGES



En 2017, les ménages multimotorisés ont représenté 39 % de l'ensemble des ménages, contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980 ; cette part est en légère augmentation depuis deux ans (+1 point).

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

65 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés. Dans d'autres agglomérations françaises, les taux restent plus proches de 80 %.

62 % des ménages modestes (moins de 15 000 euros par an) sont équipés d'au moins une voiture. 83 % des ménages âgés entre 65 et 74 ans, ainsi que 75 % des plus de 75 ans, sont motorisés. La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continue d'augmenter.

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

Le taux de détention du permis de conduire chez les individus âgés de moins de 25 ans ne fléchit pas : il se situe autour de 65 % chez les 18-21 ans et autour de 85 % chez les 22-25 ans.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
SELON LA CATEGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	100,0	92,1	88,0	92,4
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,2	91,1	90,9	89,7
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	83,7	84,1	83,2	86,1
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	87,6	89,8	88,0	89,1
Employés	78,3	75,9	77,5	80,9	82,5	80,1	80,7
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	89,1	91,2	90,9	91,6
Inactifs	54,6	65,8	70,9	72,8	77,1	77,6	78,6
dont retraités	59,4	70,9	76,0	76,2	80,1	80,6	81,1
SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE							
Communes rurales	82,1	88,6	91,1	92,4	92,7	92,9	93,4
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6	84,7	86,1	88,4	90,2	91,1	89,7
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3	80,0	84,2	83,7	87,1	87,8	86,9
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2	75,1	76,6	78,5	80,8	81,4	82,3
Agglomération parisienne	77,0						
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	61,5	63,6	59,7	64,7
SELON LA CATEGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	67,6	69,4	69,2	73,0	71,6	73,3
Banlieue	-	79,3	80,5	80,9	83,2	82,1	82,5
Périurbain	-	88,5	89,8	91,2	91,6	92,5	92,2
Rural	-	85,3	90,4	92,6	94,8	94,4	94,5
SELON L'AGE DU CHEF DE MENAGE							
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	63,3	64,9	74,0	73,8
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	82,3	83,9	82,5	85,7
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	87,5	88,0	87,3	87,3
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	86,1	88,1	84,7	85,8
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,7	86,9	85,1	85,2
65 à 74 ans	-						83,2
Plus de 75 ans	-	61,9	69,0	70,8	76,2	78,6	74,8
ENSEMBLE	76,5	78,4	80,3	81,2	83,5	82,9	83,9
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME	-	-	40,4	40,7	41,5	41,9	42,4

Sources : INSEE jusqu'en 1993, KANTAR TNS PARC AUTO à partir de 1994

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins. Après plusieurs années de baisse, la hausse observée en 2016 du taux de motorisation est confirmée en 2017 (+1 point depuis 2015).

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 augmentent en 2017 (+1 point par rapport à 2016) : 83 % d'entre eux étaient motorisés en 2017, contre 75 % en 1995. Après une légère baisse en 2016, ce ratio renoue avec la hausse dans les agglomérations marseillaise (84 %) et lyonnaise (81 %) ; il se

maintient à un niveau élevé dans l'agglomération parisienne (65 %) grâce à la remontée de la multi-motorisation ; il diminue légèrement dans l'agglomération lilloise (79 %), tout en restant à un niveau élevé.

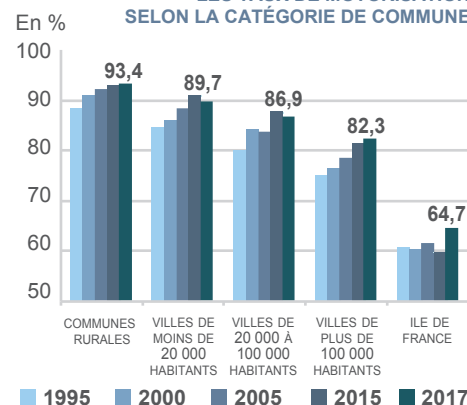
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses ainsi que les ouvriers et les exploitants agricoles constituent des catégories très multimotorisées. Leur taux de motorisation s'élève en moyenne à plus de 90 %.

- Les catégories des employés et des inactifs (dont retraités) sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'accroît régulièrement (respectivement +3,2 et +7,7 points).

Depuis 2010, la proportion de ménages « démotorisés » progresse chaque année au rythme de 2 à 3 %. Cependant, cette hausse semble s'être stoppée en 2017 autour de 57 % des ménages non motorisés. Le changement

de situation familiale (deuil, divorce, etc.), le coût d'acquisition et d'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, 14 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années, part qui reste stable dans le temps.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATEGORIE DE COMMUNE



LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Après avoir fléchi régulièrement jusqu'en 2014, l'utilisation quotidienne de la voiture se stabilise : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 74 % en 2017, contre 79 % en 2000.

La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse toujours 50 %. En 2017, 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 leurs véhicules de plus en plus longtemps ; la durée de détention d'une voiture du parc s'élève à 5,6 années en 2017 contre 4,4 ans en 2000 et 4,1 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 125 700 km (+15 000 km depuis 2000) ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, fléchit à 77 800 km (-5 000 km depuis 2000).



► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2017
Parc total	millions	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1	35,1
Age moyen du parc	année	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9	9,1
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5	5,6
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE								
Groupe Renault	%	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,3	27,5
Groupe PSA (1)	%	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5	39,9
Marques étrangères	%	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,2	32,6
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE								
2 & 3 CV	%	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	49,2	51,9
4 & 5 CV	%	38,4	38,9	40,5				
6 & 7 CV	%	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	39,0	35,5
8 CV & plus	%	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	11,8	12,6
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME								
Petites voitures	%	39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3	49,2
Moyenne inférieure	%	20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2	29,1
Moyenne supérieure	%	26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	7,9	7,1
Haut de gamme	%	8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,0	2,7
Divers	%	5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6	14,0
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5	41,6
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%	0,0	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8	41,7
Super plombé - ARS	%	0,0	28,8	11,9				
Gazole	%	0,0	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2	58,3
Kilométrage au compteur	km	69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590	105 810
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9	73,6
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2	53,0

Note : À partir de 2007, les années ne sont pas directement comparables aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.

(1) À partir de 2017, Opel est intégré au groupe PSA.

Sources : INSEE jusqu'en 1993, KANTAR TNS PARC AUTO à partir de 1994

L'enquête PARC AUTO, menée par KANTAR TNS 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 4 % de l'ensemble.

Le poids du parc des véhicules de plus de 5 ans s'est élevé en 2017 à 68 % et celui des plus de 10 ans atteint un nouveau niveau record (33 %). L'âge moyen du parc s'est établi à 9,1 années, en progression sous l'effet du vieillissement du parc des voitures diesel (8,8 années en moyenne soit +2 ans en 10 ans). Celui pour l'essence a diminué d'un an depuis 2014, pour atteindre 9,4 années.

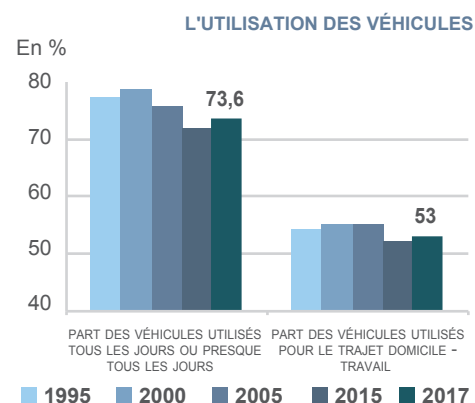
La part des foyers multi motorisés équipés exclusivement de voitures âgées de 5 ans et plus s'est établie à 47 % en 2017, contre 43 % en 2010.

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 2 et 5 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure

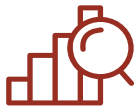
sont très appréciées et leur part dans le parc est demeurée élevée par rapport à celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2017 respectivement 49 % et 29 % du parc, contre 7 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure. La part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4, connaît une forte progression (+3,4 points depuis 2015).

Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés. En 2017, la majorité des véhicules (80 %) bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux continuent de progresser ; désormais plus de la moitié des voitures du parc possèdent un limiteur de vitesse (54 % en 2017, contre 48 % en 2015) ; un tiers sont équipées d'un système de freinage d'urgence (36 %), d'un radar de recul (35 %) ou encore d'un correcteur électronique de trajectoire (31 %). L'équipement en système de connectivité embarquée et en « Stop&Start » se développe et représente respectivement 36 % et 21 % du parc. Le taux d'équipement est bien plus élevé sur 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 l'agglomération parisienne, cette fréquence n'est que de 50 % et tend à diminuer dans Paris intramuros et la première couronne. À l'inverse, dans les autres grandes agglomérations, l'utilisation s'intensifie : près de 7 ménages sur 10 utilisent régulièrement leur voitures en 2017.



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



+1 %

Hausse des transports intérieurs de voyageurs tous modes exprimés en voyageurs-kilomètres en 2017

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 2017 : 80 % pour la voiture particulière et 6 % pour les autobus, autocars et tramways.

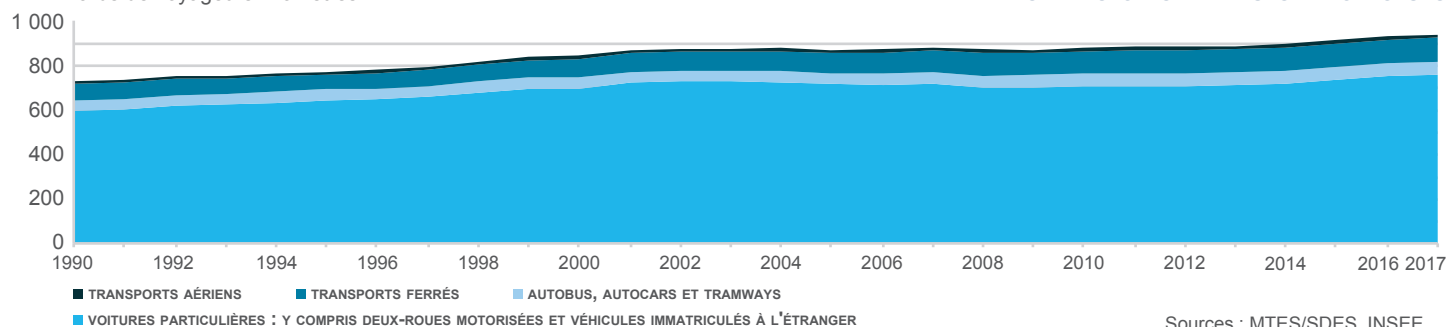
La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger permettent d'assurer la mobilité porte à porte. Ils répondent aux contraintes individuelles multiples (personnes âgées, enfants, handicapés, transport d'objets lourds ou encombrants) et fournissent une réponse adaptée dans les zones d'habitation 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 2017, le transport intérieur de voyageurs a

connu une croissance de 1 %, soit un rythme équivalent à sa moyenne annuelle depuis 2010, après deux années de croissance plus soutenue (+1,9 %). Cette décélération est liée à celle de la mobilité en voitures particulières, qui après avoir fortement augmenté en 2015 et 2016 (+2,2 % et + 2,4 %) pour atteindre un niveau record, s'est mécaniquement ralenti en 2017 (+0,4 %), freiné aussi sans doute par la hausse du prix des carburants.

Le transport collectif augmente fortement en 2017 (+3,4 %), mais de manière contrastée selon les modes. Le transport collectif routier baisse de 1,3 %, probablement impacté par l'augmentation du prix des carburants et le report des voyageurs étrangers vers l'aérien et le ferroviaire. Le transport ferroviaire rebondit (+6,4 %), après un creux en 2016, stimulé notamment par la politique commerciale de la SNCF centrée sur de nouvelles offres et des prix bas. Enfin le transport aérien progresse de 4 %, probablement en lien avec l'installation de nouvelles compagnies à bas prix et le retour des touristes étrangers.

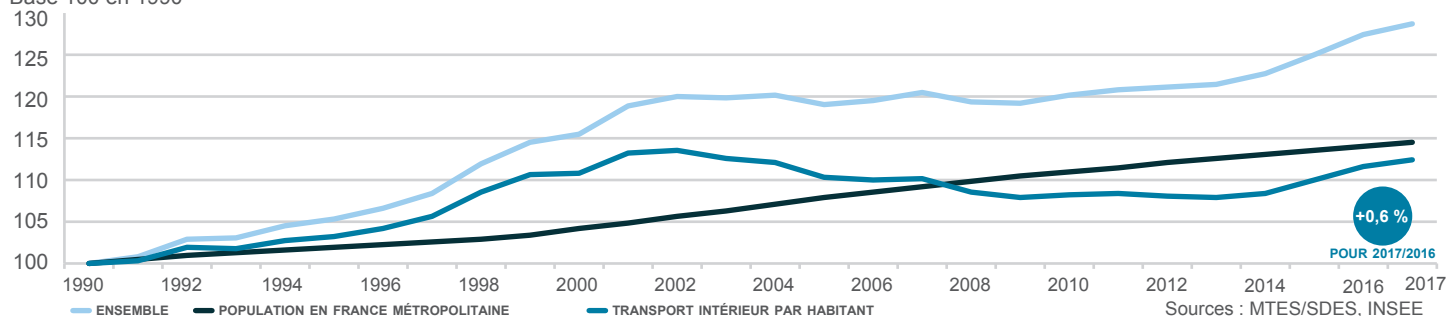
En milliards de voyageurs-kilomètres



Sources : MTES/SDES, INSEE

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Base 100 en 1990



Sources : MTES/SDES, INSEE

ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

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 continuellement entre 1990 et 2002 (+1,1 % par an). Puis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse moyenne de -0,5 % a été observée entre 2002 et 2013. Enfin, depuis 2014, le transport intérieur de voyageurs par habitant croît en moyenne d'1 % par an, principalement en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, notamment en 2015 et 2016.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

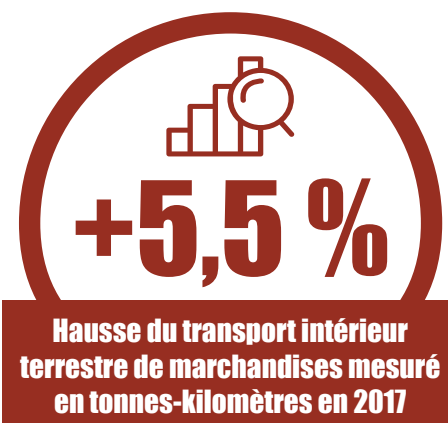
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. A ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire, 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 : 50 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres en 2017.

Entre 2010 et 2015, le transport routier de

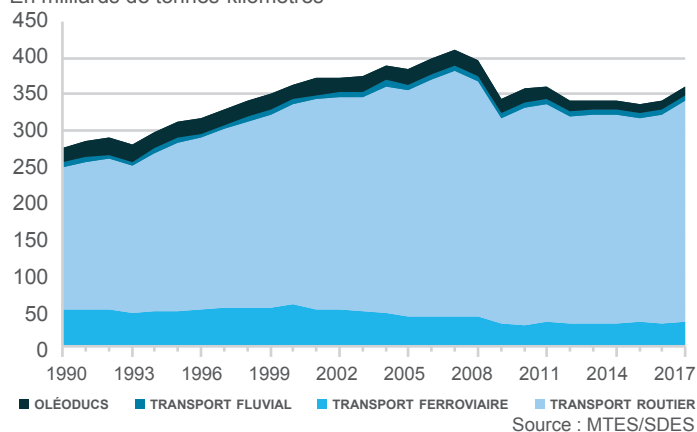
marchandises a reculé de 1,3 % en moyenne annuelle, en lien avec le recul de l'activité du pavillon français (-2,6 % / an), alors que le pavillon étranger augmentait de 0,8 % chaque année. En 2016, il rebondit de 2,5 % et sa croissance s'accélère en 2017 (+6,5 %) grâce à la hausse du pavillon étranger (+5,6 %), mais aussi du pavillon français (+7,5 %), consécutive à la reprise économique. L'activité reste cependant inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008.

Le transport ferroviaire repart en hausse en 2017 (+2,7 %), après une année de baisse en 2016 (-4,9 %). Entre 2011 et 2017, le transport ferroviaire de marchandises a reculé de 0,4 % par an en moyenne et sa part de marché n'est plus aujourd'hui que de 9,3 %. De même, le transport fluvial baisse de 1,8 % en 2017, après une chute de 8,4 % en 2016, soit un recul de 2,6 % par an en moyenne depuis 2011.

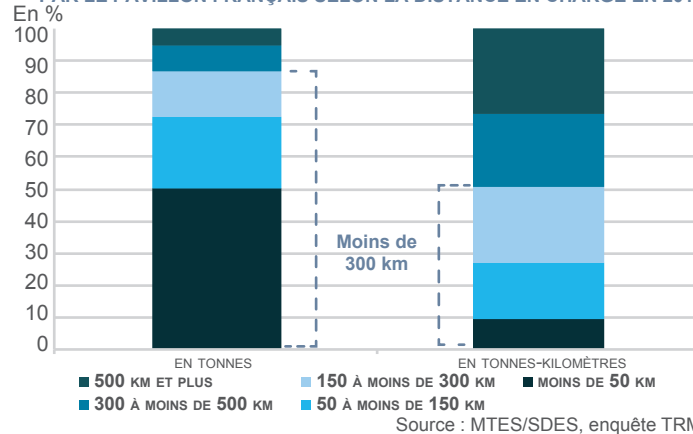


LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE

En milliards de tonnes-kilomètres



RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2017



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 (TRM) du ministère des Transports montre aussi la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : 50 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 50 % des tonnes-kilomètres à moins de 300 kilomètres.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE



Si la circulation avait augmenté en moyenne de 2 % par an entre 1990 et 2004, celle-ci est restée quasi stable jusqu'en 2012 (+0,2 % par an). Depuis cette date, elle progresse de nouveau à un rythme plus soutenu (+1,2 % en moyenne). Après une accélération en 2015 (+2,2 %) et 2016 (+2,5 %), elle croît de 1,1 % en 2017.

Dans un contexte de prix des carburants plus élevés et de niveau de circulation record, la circulation des voitures particulières et des bus et cars est en légère hausse en 2017 (respectivement +0,5 % et +0,1 %). Cette quasi stabilité résulte notamment d'une baisse du parcours moyen par véhicule. La circulation des cars et bus étrangers baisse fortement (-8 %).

En revanche, la circulation des véhicules utilitaires légers et des poids lourds immatriculés en France s'accroît en 2017 (respectivement +3,3 % et +1,8 %) sous l'effet de la reprise de l'activité économique. De même, la circulation des poids lourds étrangers continue à croître (+5 % après +3,4 % en 2016) avec la reprise de la croissance européenne.

Fin 2017, plus de 40 % 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	2017	Variation annuelle moyenne en %		
							05/90	17/05	17/16
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)	milliers de véh.	28 106	33 464	38 562	38 888	39 312	+1,7	+0,8	+1,1
Voitures		23 280	27 770	31 900	32 170	32 520	+1,7	+0,7	+1,1
essence (et autres énergies)		19 760	18 150	12 032	12 269	12 665	-1,4	-2,1	+3,2
diesel		3 520	9 621	19 868	19 900	19 855	+9,6	+3,2	-0,2
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	6 019	6 081	6 152	+1,8	+0,9	+1,2
essence (et autres énergies)		2 279	1 302	312	278	265	-5,3	-11,4	-4,7
diesel		1 944	3 761	5 707	5 802	5 887	+5,8	+2,4	+1,5
Poids lourds (>5t)		535	551	550	544	547	+0,4	-0,4	+0,6
Bus & cars		68	81	93	93	94	+1,5	+0,9	+0,3
KILOMETRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km								
Voitures		13,4	13,5	13,0	13,3	13,2	-0,1	+0,0	-0,6
essence		11,9	10,7	8,5	8,6	8,9	-1,3	-0,9	+3,4
diesel		21,3	18,8	15,7	16,1	15,9	-1,5	-0,5	-1,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	16,2	16,3	16,6	+0,5	+0,5	+2,2
essence		9,9	8,3	7,6	7,7	7,9	-1,4	-0,2	+2,0
diesel		20,2	18,0	16,7	16,7	17,0	-1,0	-0,2	+2,0
Poids lourds (>5t)		36,1	41,2	30,8	31,9	32,5	+0,8	-2,0	+1,8
Bus et cars		31,0	30,2	36,8	37,6	37,5	+0,2	+1,5	-0,2
CONSUMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km								
Voitures essence		8,68	8,12	7,42	7,27	7,31	-0,7	-0,6	+0,6
Voitures gazole		6,73	6,74	6,16	6,06	6,07	-0,1	-0,7	+0,2
VUL essence		9,39	9,29	8,03	7,87	7,91	-0,6	-0,8	+0,5
VUL gazole		9,77	9,67	8,93	8,78	8,79	-0,3	-0,6	+0,1
Poids lourds gazole		36,23	36,62	33,90	33,87	34,06	-0,0	-0,5	+0,6
Bus et cars gazole		32,00	32,99	30,20	31,22	31,40	+0,1	-0,3	+0,6
CONSUMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)	millions de litres								
Essence		24 110	18 729	9 773	10 416	11 005	-3,1	-2,8	+5,7
Gazole		17 977	30 779	38 622	39 274	39 611	+4,7	+0,9	+0,9
Total		42 086	49 508	48 395	49 690	50 617	+1,3	-0,1	+1,9
CIRCULATION TOTALE	milliards de véh-km	420	518	585	600	606	+1,9	+0,8	+1,1
Véhicules légers (hors deux-roues motorisés)		389	476	541	555	560	+1,8	+0,9	+1,0
PL marchandises		22,4	29,5	26,5	27,3	28,1	+2,4	-1,2	+2,9
TRAFFICS ROUTIERS									
Voyageurs en véhicules particuliers (1)	milliards de voyageurs-km	598,7	697,6	736,5	754,3	757,3	+1,2	+0,5	+0,4
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	46,4	49,7	58,5	58,9	58,1	0,5	1,3	-1,4
Marchandises	milliards de tonnes-km	197,0	276,9	281,6	288,6	307,6	3,2	-0,2	6,5

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

Sources : MTES/SDES/CCTN

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 2017, le parc de véhicules immatriculés en France a crû de 1,1 %, soit à un rythme plus soutenu que celui observé ces dernières années (+0,7 % en moyenne annuelle depuis 2011), mais inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.

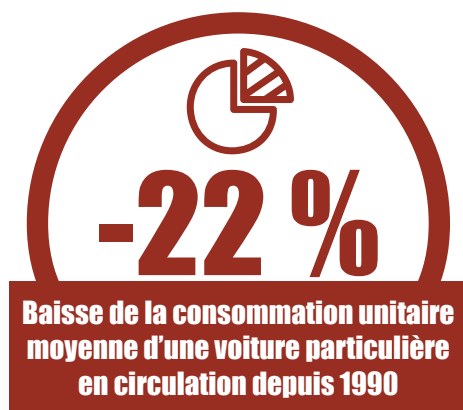
Le recul de la motorisation diesel est confirmé en 2017. Globalement, pour les véhicules légers, sa part dans le parc diminue de 0,6 point, celle dans la circulation de 1,1 point pour atteindre 78,3 %. Concernant le parc essence, quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans plomb 95-E10, qui représente 39 % des livraisons totales d'essence.

En 2017, la baisse observée depuis dix ans de la consommation unitaire moyenne des voitures est stoppée. L'amélioration continue des performances techniques ne compense plus l'impact du renouvellement de l'essence dans les immatriculations et de l'attrait pour les SUV. Entre 2006 et 2016, la consommation

unitaire moyenne des voitures diesel avait baissé de 7,6 % et celle des voitures essence de 6 %.

Quant au parc poids lourds, il renoue avec la croissance en 2017 (+0,6 %) après 15 ans de recul. La norme Euro VI, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2014, peut expliquer la hausse de la consommation en carburant des poids lourds. Un autre facteur expliquant cette hausse est également l'augmentation régulière du PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) des poids lourds.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂



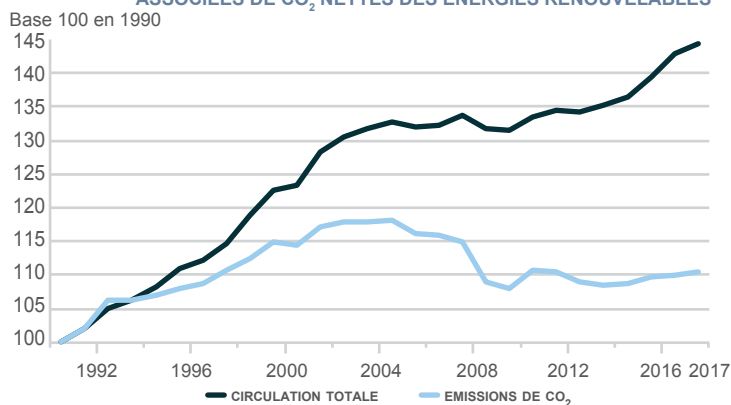
Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 44 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, n'ont, quant à elles, crû que de 10 %.

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). En 2017, cette tendance à la baisse s'est interrompue, notamment en raison de l'augmentation de la part des véhicules essence

dans les immatriculations depuis 2013 et dans le parc depuis 2016.

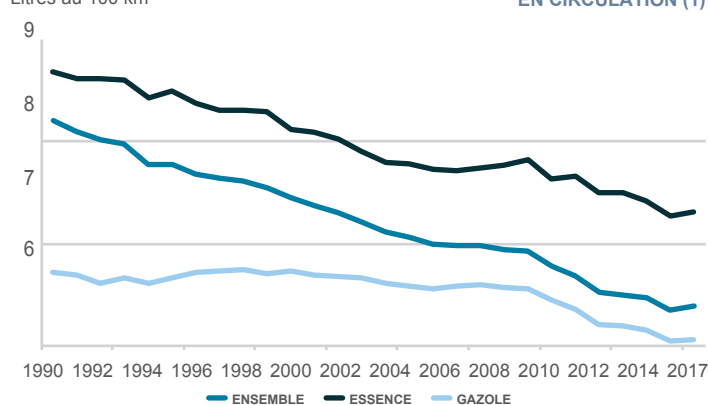
Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. La quantité de CO₂ émise par un véhicule industriel lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises sur un kilomètre a encore baissé de 3 % entre 2016 et 2017 et de 32 % depuis 1990. Ces progrès s'expliquent essentiellement par l'amélioration de la performance des véhicules (meilleur rendement des moteurs, accroissement de la taille des véhicules permettant la massification), l'optimisation de la logistique (hausse du taux de remplissage, baisse des retours à vide) et la diffusion des bonnes pratiques en matière d'éco-conduite.

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



Sources : CITEPA, MTES/SDES/CCTN

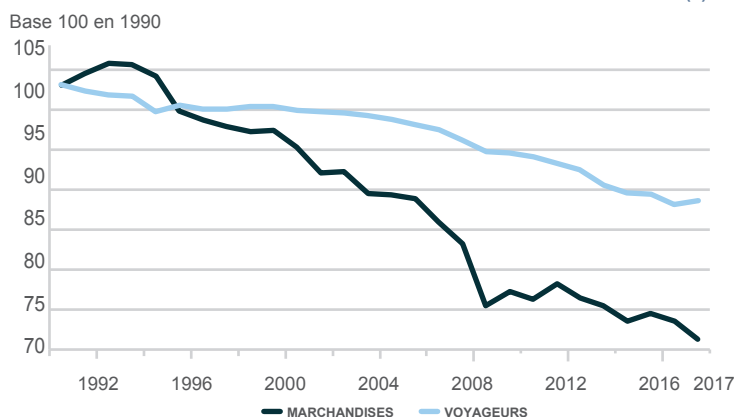
CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



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

Sources : MTES/SDES/CCTN

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



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

Sources : MTES/SDES, calculs CCFA



La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur une 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 reprise de la croissance économique.

En 2017, 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 2016, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 56,6 % pour les voitures, 20,1 % pour les véhicules utilitaires légers, 22 % 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, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et la location entre particuliers.

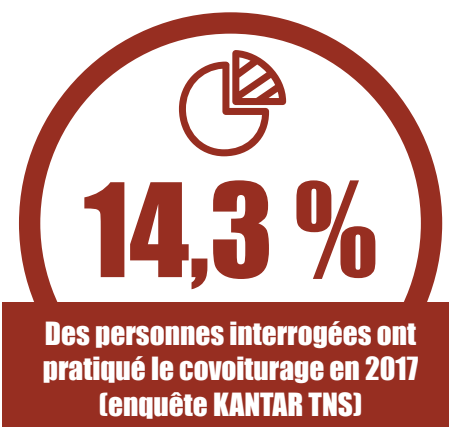
Comme le montrent les enquêtes, la principale motivation de recours à la voiture partagée est le coût. Le partage d'un véhicule personnel permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien, et

de répondre ainsi aux contraintes de pouvoir d'achat des ménages.

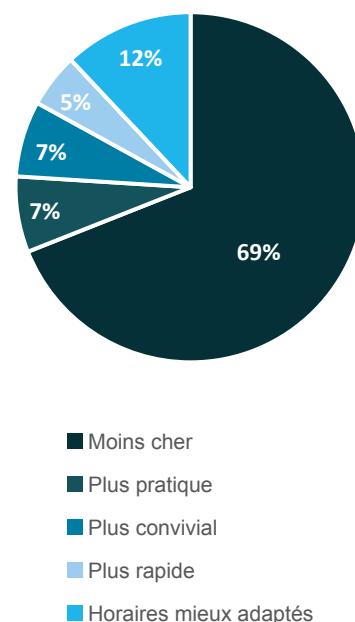
La voiture partagée permet aussi d'offrir, en zone dense, un complément aux transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés), tout en améliorant le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

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 à travers des coopérations industrielles, des prises de participation dans des sociétés liées à la mobilité et le développement de services d'autopartage.

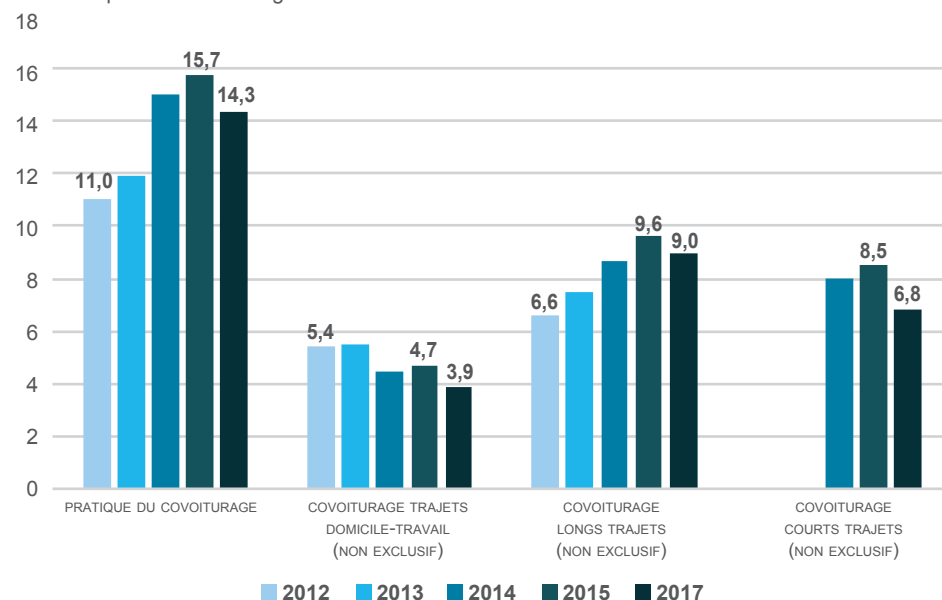


MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE



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

En % des personnes interrogées



Source : Enquête KANTAR TNS PARC AUTO

Source : 6t/ADEME

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. L'enquête KANTAR TNS PARC AUTO 2018 indique que 3,9 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile travail au cours des 12 derniers mois, 9 % pour des trajets supérieurs à 100 km et 6,8 % pour des trajets inférieurs à 100 km. Au total, 14,3 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours de l'année 2017, soit un chiffre légèrement inférieur à celui de 2015 (15,7 %).

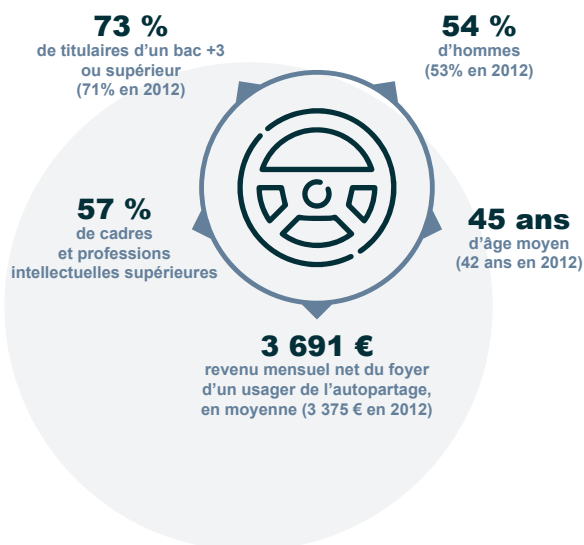
La dernière étude réalisée en 2015 pour l'ADEME montre que le covoiturage devient peu à peu une solution de transport à part entière, avec un âge moyen du covoitreur qui augmente (33 ans) et une pratique qui n'est plus exclusivement celle des jeunes urbains, mais qui touche également les communes rurales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

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 PARC AUTO, la part des longs trajets organisés avec une structure de mise en relation est passée de 25 % en 2012 à 59 % en 2017. A l'inverse, 93 % des trajets domicile travail et 82 % 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 mais des acteurs investissent sur ce segment.

Les entreprises s'impliquent aussi de plus en plus dans le cadre des Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE), afin de faciliter la mise en relation de leurs salariés. Des opérateurs de mobilité ou des collectivités locales sont aussi impliqués via la fourniture d'informations ou la mise à disposition d'aires de covoiturage.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN 2016



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

LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN 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, 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.

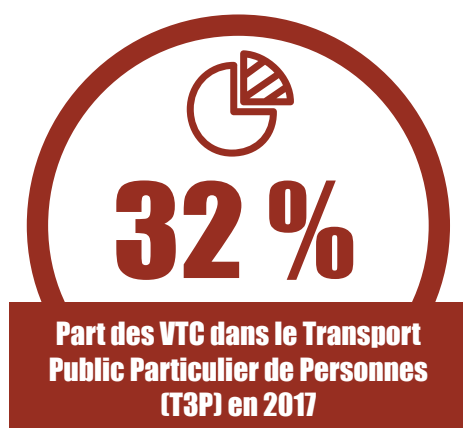
Il existe également des services dits en « free-floating », qui consistent à mettre à disposition des véhicules à l'intérieur d'une zone délimitée d'une agglomération, plus généralement en centre urbain dense, sans que les points de prise ou de dépôt de véhicules soient limités à des stations. Les groupes français ont développé des offres à l'étranger, en particulier à Madrid, avec des partenaires locaux.

En France, un nombre croissant de villes s'équipent de système de voitures en libre-service. La dernière Enquête Nationale sur

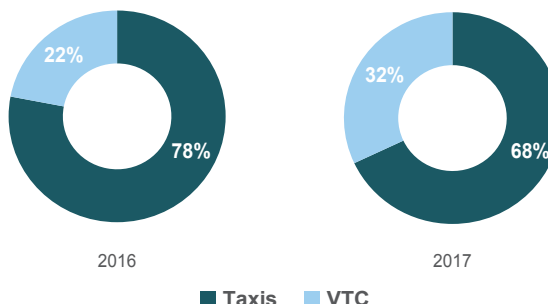
l'Autopartage (6t/Ademe) recense 26 services d'autopartage en boucle ou en trace directe en 2016. Le service Autolib' mis en place en 2011 à Paris et dans plus de 90 communes de l'agglomération parisienne a atteint en janvier 2017, 109 000 abonnés actifs (abonnement d'un an) pour 3 946 véhicules électriques en service dans 1 097 stations. Mais ce type de service s'adresse à une minorité d'utilisateurs qui, selon l'Enquête Nationale sur l'Autopartage (2016), 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.

Le modèle économique de ces nouvelles offres reste fragile et celles-ci entrent également en concurrence avec de nouveaux services comme ceux proposés par les VTC.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE



PART DES TAXIS ET DES VTC DANS L'OFFRE DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (T3P)



Note : Données provisoires pour le nombre de taxis en 2017.

Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD, juillet 2018

LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

L'activité des VTC appartient au transport public particulier de personnes (T3P), défini par le code des transports, qui regroupe également les taxis et les véhicules motorisés à deux ou trois roues, couramment appelés motos-taxis.

Depuis leur arrivée en France au début des années 2010, les services de VTC ont contribué à élargir l'offre de mobilité en proposant un service de transport de personnes avec commande préalable. Cependant, leur développement rapide a posé de nombreuses questions sur leur légalité et sur la concurrence qu'ils pouvaient faire aux taxis, conduisant les pouvoirs publics à revoir la réglementation en vigueur.

A l'origine, le statut de VTC est hérité du statut de « voiture de grande remise » et de la profession de « Grand Remisier », chauffeurs de voiture de tourisme de luxe. En 2009, ce régime a été transformé par la loi Novelli, qui a dérégulé l'activité et a créé le statut de véhicule de tourisme avec chauffeur. Les lois Thévenoud (2014) et Grandguillaume (2018) ont permis de fixer une nouvelle réglementation applicable aux VTC, désormais appelées « voitures de transport avec chauffeur », et de préciser les contours du métier.

Ainsi aujourd'hui, l'activité des VTC est soumise à des conditions d'installation et d'exploitation particulières qui la distinguent de l'activité des taxis.

- Le véhicule utilisé doit répondre à certaines exigences « haut de gamme » en lien avec son passé de voiture de tourisme de luxe. Il doit ainsi avoir entre quatre et neuf places (chauffeur compris), être en circulation depuis moins de six ans (hors véhicule de collection) et remplir certaines caractéristiques techniques (taille, puissance).
- Le chauffeur doit obtenir une carte professionnelle VTC, après avoir passé un examen suite à une formation VTC, et s'inscrire au registre national des exploitants de VTC.
- La réservation du véhicule par le client est obligatoire. Le véhicule ne peut donc ni stationner, ni circuler sur la voie publique en

quête de clients, ni être hélé par un client dans la rue, la prise en charge immédiate sur la voie publique étant réservée aux taxis. La maraude électronique au moyen d'applications de géolocalisation permettant aux clients de localiser les véhicules disponibles est interdite aux VTC et est réservée aux taxis.

- Le prix de la course est totalement libre, contrairement aux tarifs des taxis, qui sont réglementés et fixés par arrêté.

L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, créé en 2017 et chargé d'établir un état des lieux du secteur, a dressé un premier bilan de l'activité. Il indique que le nombre de VTC inscrits au registre s'élevait à 15 000 VTC en 2016 (soit 22 % de l'offre de T3P) et a bondit à 26 000 en 2017 pour 56 000 taxis, soit 32 % de l'offre de transport public particulier de personnes (T3P). Cette augmentation est la conséquence de la loi Granguillaume, obligeant les chauffeurs à s'inscrire au registre avant le 31 décembre pour poursuivre leur activité. L'observatoire indique également que l'offre de VTC est la plus élevée en Ile-de-France, qui regroupe 80 % de l'offre nationale, contre un tiers de l'offre des taxis.

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 ainsi de rentabiliser la possession et l'entretien de leur véhicule lorsque celui-ci est à l'arrêt.

Selon l'enquête KANTAR TNS PARC AUTO, 10 % des foyers ayant eu recours à une location en 2017 (soit 7 % de l'échantillon) ont loué auprès d'un particulier, ce qui constitue une activité encore très marginale au sein de la population et plus de 96 % des personnes interrogées n'ont ni l'intention de mettre à disposition leur véhicule, ni l'intention d'en louer un par le biais d'une plateforme de location entre particuliers.

Une enquête annuelle menée par le CNPA indique pourtant que cette activité représente 6 % du total des locations courte durée (exprimé en nombre de jours) en 2016, contre 3 % l'année précédente, et que 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.



LE VÉHICULE CONNECTÉ ET AUTONOME



51
Autorisations

**Expérimentation de véhicules à
délégation de conduite délivrées
entre fin 2014 et fin 2017**

Les nouvelles technologies permettent l'utilisation de fonctionnalités de délégation de conduite pour différents types de véhicules et différents usages ; véhicules particuliers, de transport collectifs, transport de fret ou de logistique.

Le véhicule connecté est fondé sur la communication et le partage d'informations entre véhicules, ainsi qu'entre véhicules et l'infrastructure routière ou les infrastructures de communication. Il est équipé de systèmes avancés d'assistance (ADAS) en vue d'améliorer la sécurité et le confort des conducteurs, ainsi que la gestion des infrastructures et l'environnement. Plusieurs projets nationaux ou européens comme SCOOP@F, Intercor et C Roads par exemple, sont en cours de fonctionnement.

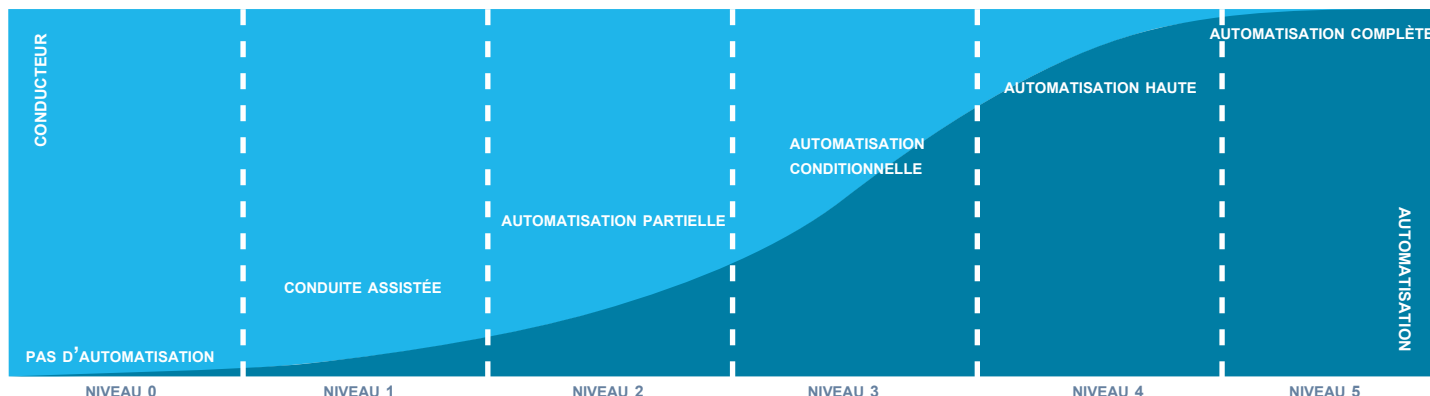
On considère comme autonome un véhicule doté de systèmes d'intelligence embarquée (capteurs) permettant de soulager la tâche de conduite dans

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.

Dans l'échelle de gradation des niveaux d'automatisation, qui va de 1 à 5, des véhicules de niveau 1 et 2 sont déjà disponibles sur le marché.

Les enjeux de développement du véhicule connecté et autonome sont multiples : améliorer la sécurité routière, fluidifier le trafic, promouvoir une conduite économe, développer des services commerciaux connexes. Les évolutions technologiques de la connectivité et l'autonomie des véhicules doivent également permettre de faciliter la mobilité avec le développement de nouvelles offres de services de mobilité qui accompagneront la transition écologique.

LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



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

NIVEAU D'AUTOMATISATION	DEGRÉ DE SURVEILLANCE	LIMITES
NIVEAU 0 Pas d'automatisation	Totale	Pas de limite.
NIVEAU 1 Conduite assistée	Le conducteur doit surveiller le système en permanence.	Le système n'est pas capable de détecter les limites de l'ensemble de ses capacités. Responsabilité du conducteur.
NIVEAU 2 Automatisation partielle	Le conducteur doit surveiller le système en permanence.	Les activités non liées à la conduite ne sont pas permises. Lorsque le système identifie ses limites, le conducteur doit être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule.
NIVEAU 3 Automatisation conditionnelle	Le conducteur n'a pas à surveiller le système en permanence. Les activités non liées à la conduite sont permises de manière limitée.	Le système identifie la limite de ses performances, cependant il n'est pas capable de ramener seul le système dans un état de risque minimum pour toutes les situations. En conséquence, le conducteur doit être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule dans un laps de temps déterminé. Les situations d'urgence peuvent être prises en compte par le système, à condition qu'il puisse être relayé par un conducteur humain.
NIVEAU 4 Automatisation haute	Le conducteur n'a pas à surveiller le système en permanence. Les activités non liées à la conduite sont permises en permanence durant le cas d'usage.	Le système identifie la limite de ses performances et peut automatiquement faire face à toute situation survenant lors du cas d'usage. Au terme du cas d'urgence, le conducteur doit être en mesure de reprendre le contrôle du véhicule.
NIVEAU 5 Automatisation complète	Le conducteur n'est pas requis.	Le système identifie la limite de ses performances et peut automatiquement faire face à toute situation survenant lors du trajet complet.

Source : Rapport sur la stratégie nationale du développement des véhicules autonomes, mai 2018

Enjeux et usages

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. Son acceptabilité par les utilisateurs dépendra cependant de la prise en compte des enjeux fondamentaux d'amélioration de la sécurité routière, d'optimisation des infrastructures, de réduction des impacts environnementaux et d'amélioration de la mobilité.

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

Le soutien des pouvoirs publics au développement du véhicule autonome et connecté

Le Gouvernement a engagé une démarche ambitieuse pour le développement du véhicule autonome avec l'objectif d'un leadership français. La stratégie nationale sur le véhicule automatisé, présentée dans le rapport d'Anne Marie Idrac de mai 2018 « Développement des véhicules autonomes - Orientations stratégiques pour l'action publique », fixe les orientations de développement du véhicule autonome pour les prochaines années, en mettant l'accent sur l'exigence liée à la sécurité avant un déploiement commercial. Par ailleurs, la filière automobile, rassemblant les acteurs du secteur, a aussi conclu avec l'État un contrat stratégique de filière qui comporte un programme spécifique concernant le développement du véhicule autonome et qui a pour objet de favoriser les expérimentations à grande échelle.

Concernant les expérimentations, les pouvoirs publics français proposent d'adopter des mesures pour les autoriser dans des conditions sécurisées, avec possibilité d'inattention du conducteur ou d'absence du conducteur. Ces expérimentations des véhicules « hautement automatisés » (niveau 4 et 5) sont indispensables pour garantir la sécurité du déplacement et l'acceptabilité des usagers et du public.

Un cadre de régulation est également prévu pour permettre la circulation, d'ici 2022, des véhicules autonomes et assurer les conditions d'accès aux données du véhicule connecté, nécessaires au développement d'offres de service de mobilité.

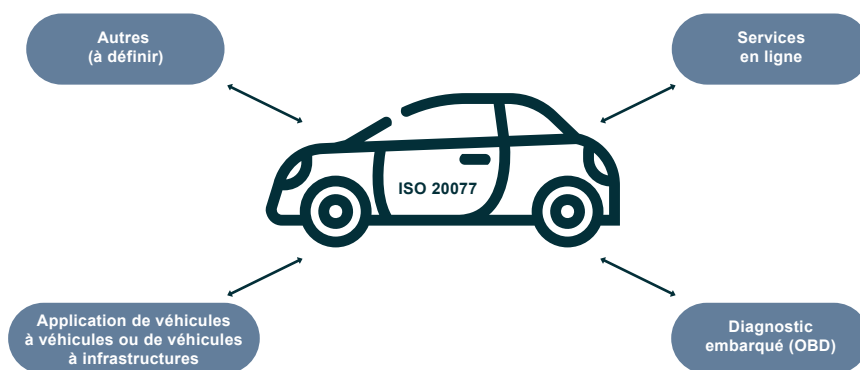
La feuille de route du Gouvernement pour le déploiement des fréquences 5G, publiée le 16 juillet 2018, constitue également un axe fort en faveur du développement de l'usage du véhicule connecté et autonome.

Par ailleurs, le cadre juridique international et européen, en particulier la Convention de Vienne de 1968 (voir encadré ci-dessous), est en cours d'adaptation, afin de permettre un développement des véhicules autonomes. Certaines de ses dispositions ne sont en effet plus adaptées aux niveaux technologiques actuels et aux exigences imposées par l'innovation et les nouvelles mobilités.

Aux termes de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968, seuls peuvent être autorisés à circuler sur les routes les véhicules à délégation de conduite pouvant être « neutralisés ou désactivés par le conducteur », dès lors que la convention prévoit :

- que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur (§ 8.1) ; que tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule (§ 8.5), et que le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite (§ 8.6) ;
- et que tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes circonstances, maître de son véhicule (§ 13.1).

LE VÉHICULE ÉTENDU (EXVE) ET SES INTERFACES NORMALISÉES



Source : ACEA

Le cadre général des expérimentations

En France, l'ordonnance du 3 août 2016 soumet à autorisation préalable du ministre chargé des transports, la circulation, à titre expérimental, de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite sur une voie ouverte à la circulation publique. En application du décret du 28 mars 2018 et de l'arrêté du 18 avril 2018, les demandeurs d'autorisation sont tenus de présenter un dossier qui détaille les modalités de mise en œuvre et des conditions de sécurisation des expérimentations qu'ils entendent mener.

Le programme d'expérimentations

Un programme d'expérimentations a été mis en place avec la préoccupation de rationaliser les retours d'expérience et leur déploiement sur le territoire. Elles seront déployées graduellement : (i) d'abord avec des conducteurs professionnels, (ii) puis avec des conducteurs ordinaires sous supervision de conducteurs professionnels, (iii) puis finalement avec des conducteurs ordinaires, sans supervision, que ces expérimentations concernent des expérimentations de navettes, de robot véhicules, de voitures particulières ou de transport de marchandises. Le dernier type d'expérimentations concernera les véhicules hautement automatisés et sera réalisé avec conducteur, mais sans superviseur ou sans superviseur prêt à reprendre le contrôle, mais avec superviseur expérimental à distance.

Les expérimentations des véhicules « hautement automatisés » (niveaux 4 et 5) sont indispensables pour garantir la sécurité du déplacement et l'acceptabilité des usagers et du public. Ces expérimentations, destinées à être déployées en phase finale, sont nécessaires pour : (i) démontrer et valider techniquement la sécurité du véhicule autonome ; (ii) préparer les futures réglementations, en vue de l'homologation des véhicules ; (iii) évaluer les effets socio-économiques attendus du déploiement des véhicules autonomes. En réalité, l'évaluation de la sécurité du véhicule hautement automatisé repose sur les seules expérimentations, compte tenu de l'impossibilité d'établir des comparaisons fiables avec d'autres modes de transports (ferroviaire, aérien), significativement moins sujets aux aléas extérieurs.

Quelques exemples d'expérimentations

« EVRA »

Un appel à projets pour l'expérimentation du véhicule routier autonome (EVRA), visant

à soutenir des projets d'expérimentation de cas d'usages des véhicules autonomes, commercialisables d'ici 2022 (niveau 3), sera finalisé d'ici la fin de l'année. Il vise à créer un écosystème de déploiement des véhicules automatisés (consortium associant constructeurs, opérateurs de transport, collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures, laboratoires de recherche) avec une vision partagée des enjeux et des résultats (notion de bien commun).

SYMBIOZ

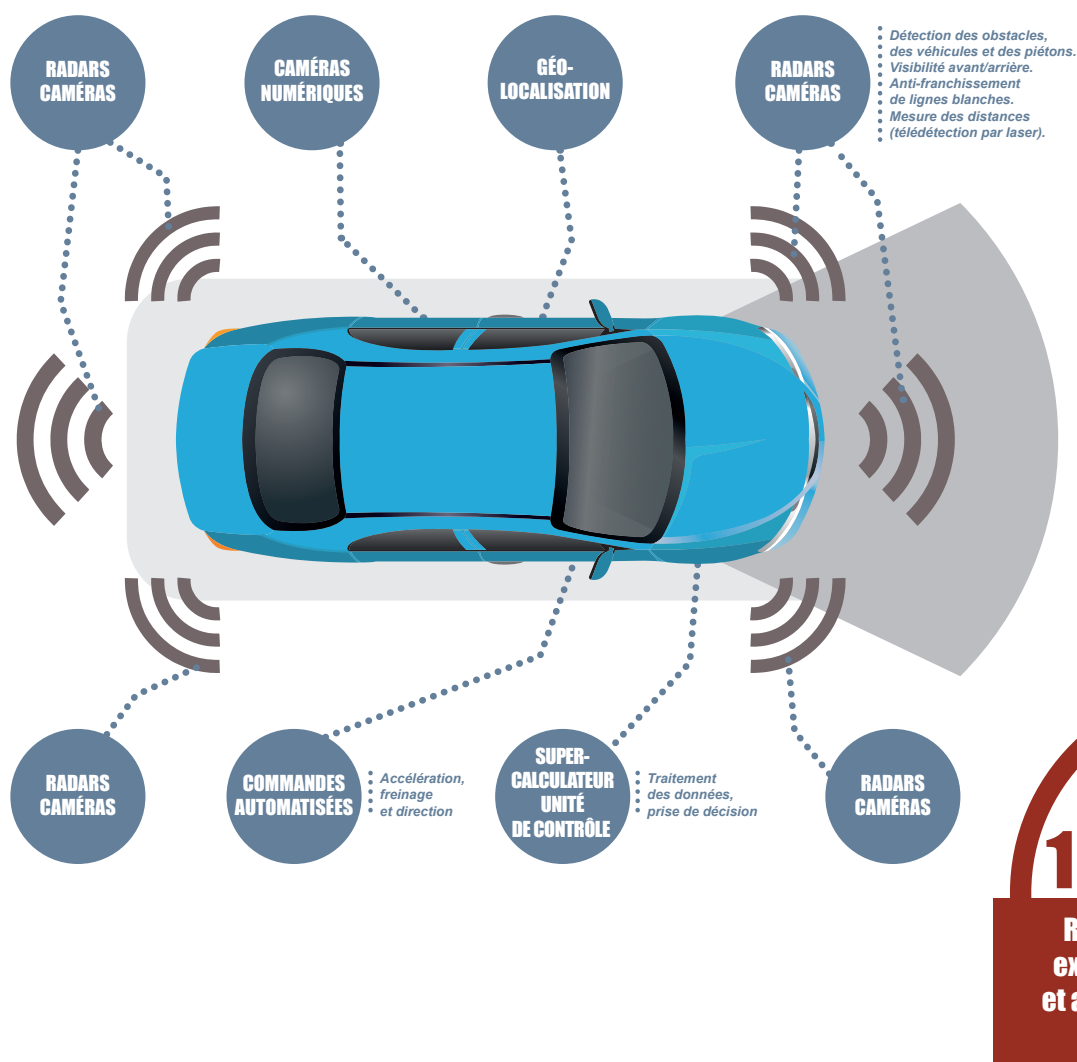
Le Groupe Renault et le groupe Sanef ont lancé un projet pilote en juin 2016 afin d'étudier le comportement des véhicules autonomes à l'approche des barrières de péage et des zones de travaux. Cette expérimentation en cours se déroule en Normandie, sur l'autoroute A13, grâce à l'infrastructure connectée, avec le prototype Renault SYMBIOZ (véhicule autonome, électrique et connecté, doté d'une capacité de conduite autonome de niveau 4, également appelé « Mind off ») dans le flot habituel de circulation, avec passage de péage en mode autonome.

SCOOP

Il s'agit d'un projet européen de déploiement pilote de systèmes de transport intelligents coopératifs, c'est-à-dire basés sur l'échange d'informations entre véhicules connectés et entre le véhicule et la route. Les véhicules sont équipés de capteurs qui détectent des événements (route glissante, choc, freinage brusque...) et d'unités embarquées, qui transmettent l'information aux véhicules en amont (V2V) ainsi qu'au gestionnaire (V2I) via des unités en bord de route. Le gestionnaire peut aussi transmettre des informations (chantiers...) aux unités embarquées dans les véhicules (I2V). Le projet rassemble de nombreux partenaires publics et privés autour du Ministère en charge des transports, qui en assure la coordination : des collectivités locales, des gestionnaires routiers, les constructeurs automobiles PSA et Renault, des universités et des centres de recherche. SCOOP vise à déployer 3 000 véhicules sur 2 000 km de routes répartis en cinq sites : Ile-de-France, A4, Isère, rocade de Bordeaux, et Bretagne. Un des objectifs de SCOOP est d'améliorer la sécurité routière, mais aussi la sécurité des agents d'exploitation qui interviennent sur les routes pour des travaux et d'autres opérations d'exploitation, de rendre la gestion de trafic plus efficace et contribuer aux réductions d'émissions, d'optimiser les coûts de gestion de l'infrastructure, de préparer le véhicule du futur et de développer de nouveaux services.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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



Premiers tests grandeur nature de voitures connectées en 5G

Sur le circuit de Monthéry, des constructeurs, dont PSA, Qualcomm et Savari, ont fait plusieurs démonstrations de la technologie C-V2X et ses différentes applications possibles. PSA a fourni des voitures tandis que Qualcomm a fourni la plateforme de communication 5G et Savari le logiciel de communication C-V2X. 6 applications différentes ont été présentées : l'anticipation d'un freinage d'urgence, le risque de collision à l'approche d'une intersection ou d'un virage, la présence d'un véhicule lent ou à l'arrêt, le changement d'état d'un feu tricolore et l'anticipation d'un piéton traversant la voie.

Les constructeurs automobiles français travaillent également ensemble au sein de l'institut VEDECOM (recherche avancée), de l'IRT SystemX (architecture électronique et cybersécurité) et de l'UTAC CERAM, qui sera en mesure de réaliser des expérimentations sur piste connectée avec une reconstitution des conditions de conduites sur autoroute et en milieu urbain.

La question de l'accès aux données

L'utilisation des véhicules connectés et autonomes est soumise à un ensemble de règles qui évoluent progressivement. Celles concernant la gestion des données liées au 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. A ce titre, le règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD), entré en vigueur en mai 2018, permet de renforcer la protection des données personnelles des usagers. De plus, la régulation européenne sur la cybersécurité et les systèmes de transport intelligents coopératifs constituent également des apports significatifs. Ce dispositif est complété par des règles du droit « souple » avec la normalisation (ISO) et le pack de conformité de la CNIL sur les véhicules connectés

Le « Véhicule étendu » (ExVe) est un concept que les constructeurs automobiles, accompagnés des grands équipementiers et des distributeurs indépendants, ont souhaité normaliser au niveau international (ISO) depuis 2014. Ce concept traduit la préoccupation de prendre en considération l'extension du champ d'action du véhicule, désormais très connecté (services de mobilités, diagnostic entretien réparation, divertissements...), avec les impacts qu'une telle extension suppose en termes d'intégrité et de sécurité du système.

Les normes du véhicule étendu mettent en place un système permettant une gestion cohérente, responsable et interopérable des données du véhicule :

- Cohérente, parce qu'elles établissent un standard commun que toute entreprise devra respecter et parce qu'elles évitent une multiplication de systèmes techniques d'accès hétérogènes, qui conduirait à une multiplication des risques en termes de sécurité des biens et des personnes.
- Responsable, parce qu'elles limitent la compromission des prestations du véhicule (direction, freinage, ...) sur l'ensemble des situations de vie rencontrées, quelles que soient les sollicitations externes, incluant celles à des fins de malveillance (problématique de cyber sécurité).
- Interopérable parce que l'établissement d'un standard appliqué et porté au niveau international permet des systèmes de gestions de données transfrontières compatibles entre eux.

Le développement des véhicules connectés et autonomes constitue ainsi un nouveau challenge pour le secteur automobile. Comme souligné par le rapport de Cédric Villani de mars 2018 « Donner un sens à l'intelligence artificielle », l'accélération de l'intelligence artificielle a une place clé dans l'écosystème et doit contribuer à l'innovation et à la transformation numérique du secteur en le structurant autour des grands enjeux de mobilité du futur.

LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Après deux années de baisse, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) augmente fortement en 2017 (+3,3 %). Sur l'ensemble de la période 2009-2017, les prix ont ainsi augmenté de 14 %.

Dans le transport routier de personnes, on assiste à une forte hausse des prix en 2017 (+3,1 %) après le ralentissement observé en 2016. Après une période de « guerre des prix » avec l'ouverture à la concurrence du transport régulier par autocars (dit cars Macron), on observe en 2017 une forte concentration des acteurs et un ajustement à la hausse des tarifs. Enfin, les prix dans le transport aérien sont également en hausse en 2017. Cette augmentation est en lien avec le renchérissement du prix des carburants et du niveau des taxes et redevances aéroportuaires.

Sur les cinq dernières années, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière très différenciée : de +9 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à -2 % pour les véhicules personnels, en passant par une baisse de 5 % pour le transport aérien et une hausse de 6 % pour le transport ferroviaire.

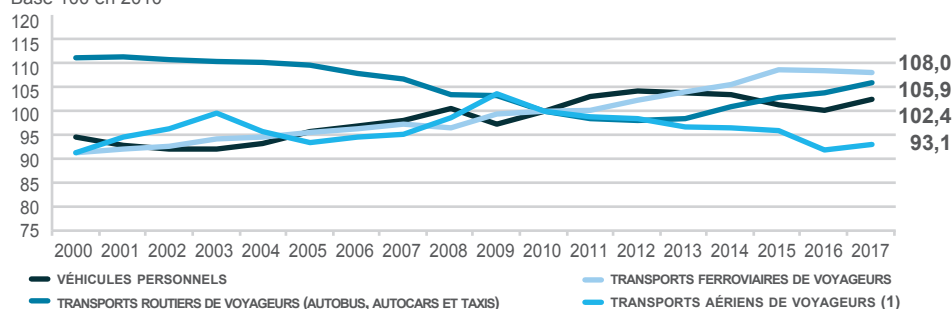


► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS (EN %)

	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	0,03%	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%
2017	3,3%	0,65%	3,1%	4,1%	0,6%	2,4%

INDICE DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Base 100 en 2010



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



Les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs retracent les évolutions de prix toutes taxes comprises. Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'aéroports sont incluses ; de même pour les autres modes, les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de mesures sociales, de subventionner une partie des frais liés 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 2017, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de 11 %, 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 12 % ; il convient de se rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

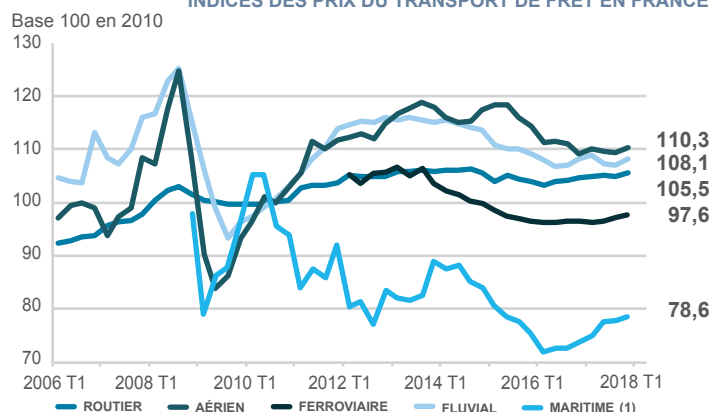
LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2017, les prix du transport de fret remontent dans tous les secteurs, par rapport aux niveaux moyens observés en 2016, à l'exception du fret aérien, où les prix ont reculé jusqu'au 3^{ème} trimestre, mais beaucoup moins fortement qu'auparavant (-0,9 % en 2017). Dans le secteur fluvial, les prix se sont stabilisés en 2017 (+0,3 %) après trois années de baisse. Même tendance pour le fret ferroviaire où après 3 ans de recul, les prix remontent légèrement en 2017 (+0,6 %), en lien avec le rebond des prix dans le transport national (+1 % contre -1,6 % en 2016), tandis que ceux de l'international stagnent (+0,2 %). Enfin, dans le transport routier de marchandises, les prix augmentent de 1 % en 2017, en particulier du fait de l'augmentation du transport de fret interurbain (+1,8 %) tandis que le fret de proximité stagne (+0,2 %) et que le transport à l'international progresse de 0,8 %.

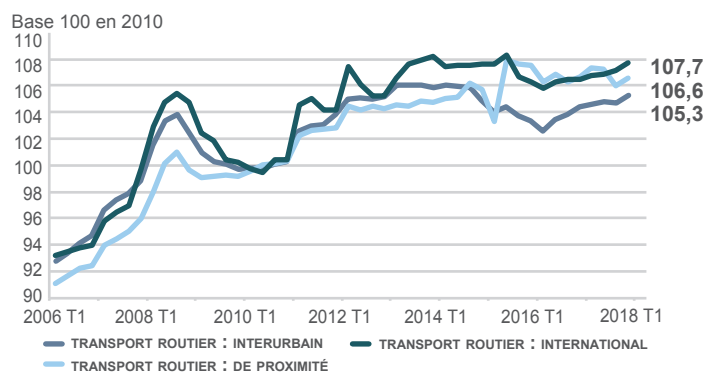
Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 1,1 % par an, allant de +1,4 % pour le transport de proximité à +1 % pour l'interurbain. Sur la même période, l'indice des prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+0,1 % par an), variant de +0,4 % 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 -1,3 % principalement dû à un recul des prix du ferroviaire national (-1,7 %), tandis que ceux du ferroviaire international ont progressé de 1 %. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, les nouveaux opérateurs, se sont développés et représentent aujourd'hui 40 % des volumes transportés, soit un niveau comparable à celui de l'Allemagne.



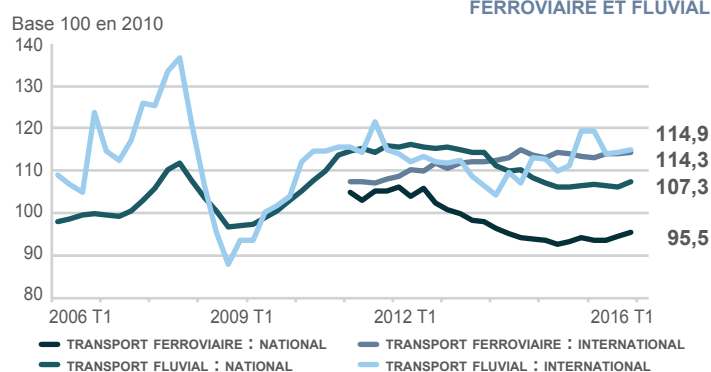
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER



INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : FERROVIAIRE ET FLUVIAL



(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 : MTES/SDES

Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SDES 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 59).

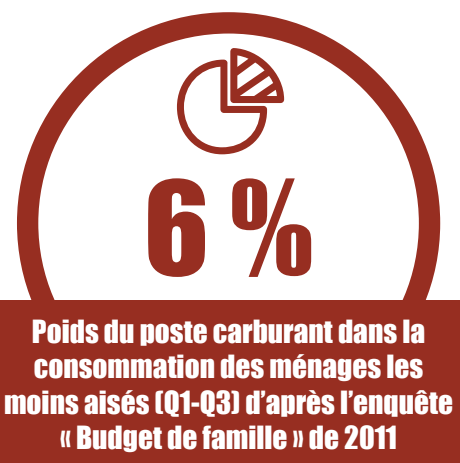
LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

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 %). De même, les ménages ruraux dépensent une part plus grande de leur budget pour ce poste.

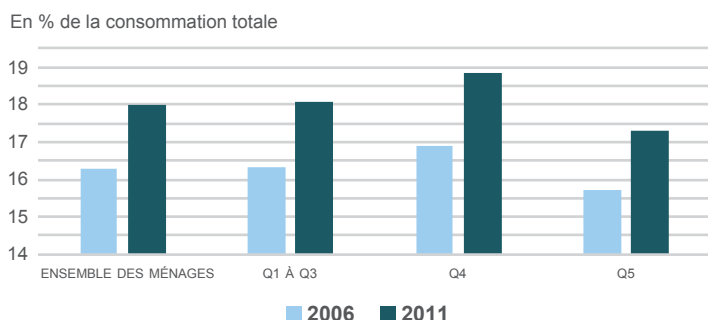
Entre 2006 et 2011, on observe des changements de répartition entre le poste achats de voitures neuves (VN), qui augmente de 0,7 point, et le poste achats de voitures d'occasion (VO), qui baisse de 0,2 point, pouvant s'expliquer en partie par des achats effectués avec l'aide d'une prime à la casse en 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).

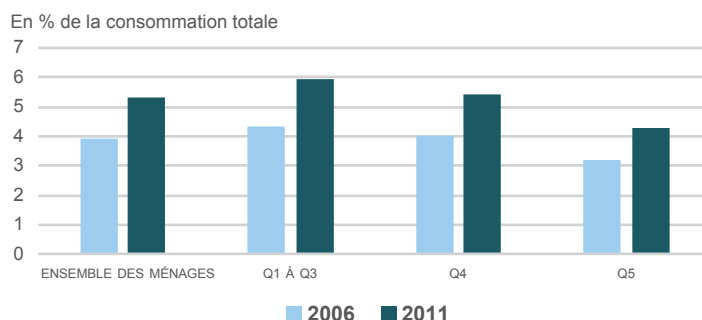
D'après les données d'Eurostat, les ménages français dépensent une part plus importante de leur budget pour le poste automobile que leurs voisins européens (+0,7 point par rapport à la moyenne de la zone Euro). Cette différence résulte notamment du poids plus important du sous poste « achat de véhicules » (+2 points) dans leur budget ; c'est le troisième plus important ratio après ceux du Luxembourg et de la Finlande. Concernant les autres postes du budget automobile, il y a peu de différence entre les pays européens, à l'exception du poste « entretien et réparation », pour lequel les ménages français consacrent une part moins importante de leur budget (-0,5 point par rapport à la moyenne de la zone Euro).



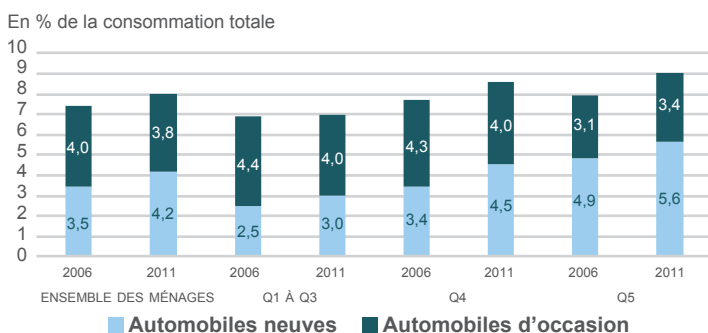
BUDGET AUTOMOBILE : COMPARAISON ENTRE 2006 ET 2011



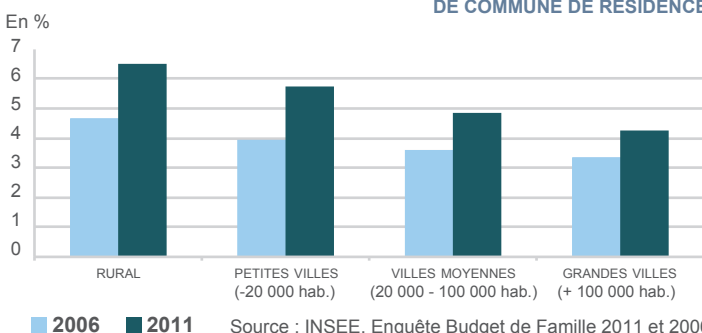
POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2006 ET 2011



POIDS DU POSTE ACHAT AUTOMOBILES EN 2006 ET 2011



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



Source : INSEE, Enquête Budget de Famille 2011 et 2006

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.

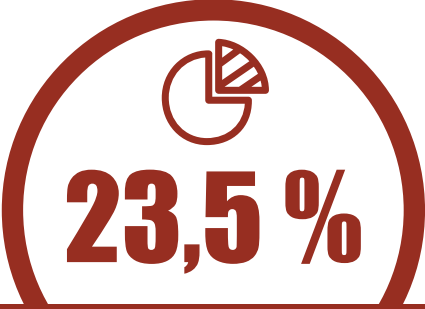
Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au 5^{ème} quintile, c'est-à-dire 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 liées au 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 % pour les ménages des communes rurales qui bénéficient moins de transports collectifs.

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



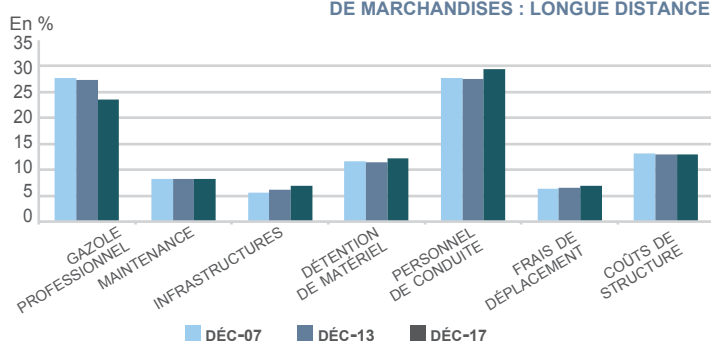
23,5 %

Part du gazole professionnel dans l'indice CNR des coûts du transport routier de marchandises longue distance en 2017

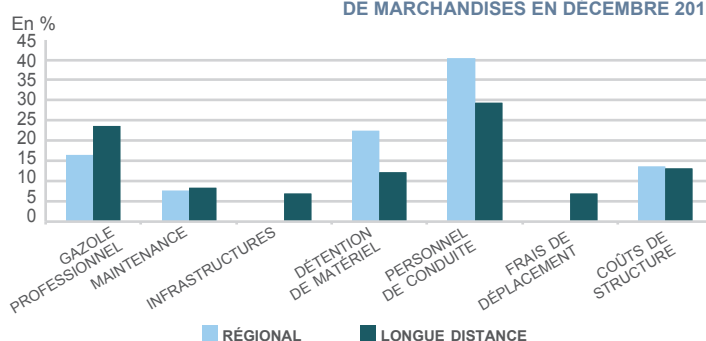
Selon le Comité National Routier (CNR), les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional ont augmenté en 2017 respectivement de 2,2 % et 1,9 %, après être restés stables en 2016. Cette hausse s'explique clairement par la remontée des prix du pétrole et donc du coût du gazole professionnel, qui a impacté plus fortement le transport longue distance que le transport régional.

Ainsi depuis fin 2015, la part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance est repartie à la hausse (+2,8 points) et s'élève à 23,5 % fin 2017. A l'inverse, la part du personnel de conduite a reculé d'un point depuis 2016. La part de la détention de matériel dans le transport de marchandises de longue distance est restée stable en 2017, après avoir légèrement baissé l'an dernier.

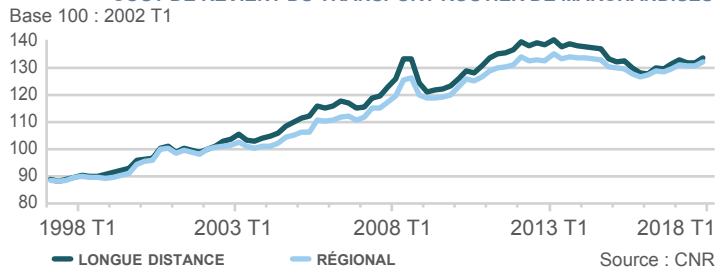
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2017



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.

La structure des coûts de revient issue de l'enquête annuelle du CNR dépend à la fois de l'évolution de chacune des composantes mais aussi des conditions d'exploitation associée (kilométrages effectués, nombre d'heures travaillées). Ainsi, un poste peut voir son poids dans la structure varier différemment de ce que l'évolution de son coût unitaire peut laisser penser. Ici nous nous intéressons essentiellement à l'évolution de la structure des coûts car elle reflète mieux la réalité vécue par les transporteurs.

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 et 2017, le rebond observé sur les prix du gazole a fait remonter cette part à 23,5 %.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est restée stable en 2017 à 12,2 %, après avoir baissé entre 2007 et 2012 (11 % fin 2011) puis avoir remonté entre 2014 et 2016 avec le renchérissement du prix des véhicules neufs, lié à l'entrée en application de la norme environnementale EURO VI au 1^{er} janvier 2014 (10 % environ) et aux nouveaux équipements de sécurité obligatoires. 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 la légère baisse de prix observée sur les semi-remorques. En outre, en 2017, les taux d'intérêt restent à des niveaux historiquement bas. En revanche, le coût des assurances automobiles qui entrent également

dans le poste « matériel » a crû de +1,7 % en 2017.

Après plusieurs années de baisse, l'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparations des véhicules, augmente en 2017. Les prix des pneumatiques sont orientés à la hausse et la maintenance sur les véhicules de norme Euro VI, en vigueur depuis 4 ans, semble plus onéreuse que pour les générations précédentes (exemple : échappement avec filtrage des particules). Malgré cela, le poids du poste maintenance reste stable en 2017, à 8,2 % du coût total. Enfin, le poste « infrastructures » continue d'augmenter en 2017 (+0,2 %), pour atteindre à 6,7 % du coût total.

Dans le transport régional, la part du personnel de conduite continue de baisser en 2017 pour s'établir à 40,3 % fin décembre. La détention de matériel, second poste de dépense, stagne en 2017 à 22,3 % des coûts. 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 2 points depuis cette date pour s'établir à 16,3 % en 2017. Enfin, les coûts de maintenance réparation stagnent en 2017 pour s'établir à 7,5 % du total.

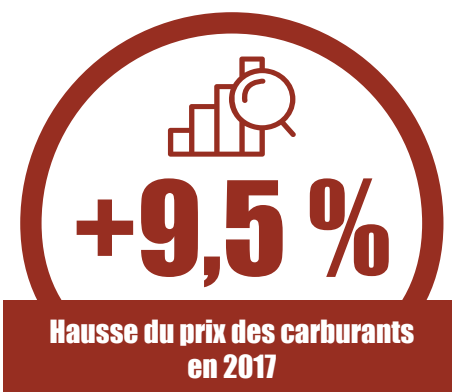
LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2017, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 1 %, soit au même rythme que l'inflation. Cette hausse, qui intervient après une année 2016 de léger recul des prix, peut s'expliquer en partie par la sévèrification du malus écologique, qui était resté inchangé en 2016, tandis que les bonus ont, comme en 2016, été revus à la baisse.

En 2017, l'augmentation des cours du pétrole brut a entraîné un très fort rebond des prix des carburants qui ont augmenté de 9,5 % après avoir baissé de 19 % entre 2012 et 2016. L'indice des prix réels, c'est-à-dire déflaté de l'indice général des prix à la consommation, a quant à lui

augmenté de 8,4 % en 2017, après une baisse de 21 % sur la période 2012-2016.

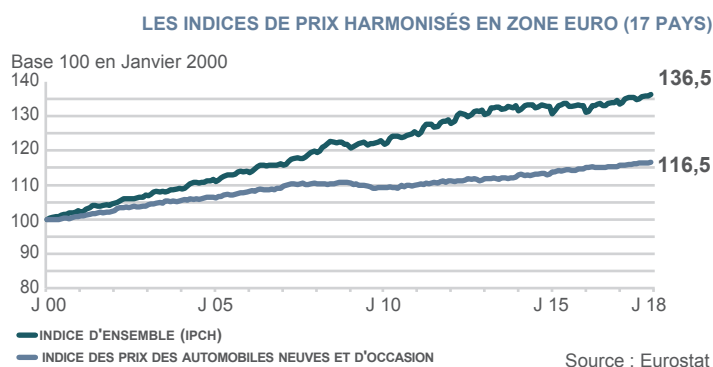
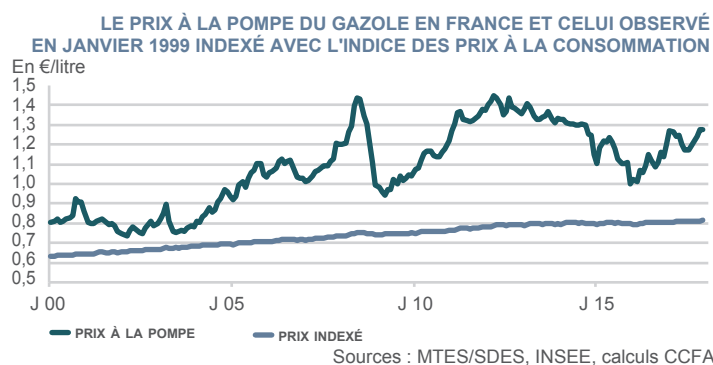
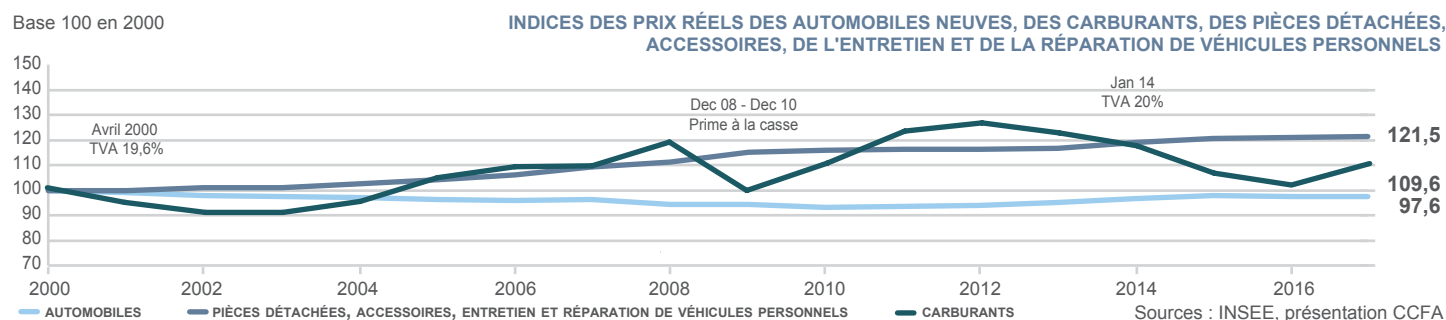
L'indice des prix des pièces détachées, accessoires et de l'entretien-réparation de véhicules a augmenté de 1,4 % en 2017, après une hausse de 0,4 % en 2016. Comme en 2015 et 2016, le coût horaire de la main d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels progresse plus vite (+1,7 %) que les autres composantes de l'indice que sont les prix des pneumatiques et des accessoires pour véhicules, qui baissent respectivement de 1,2 % et 2,3 %.



► 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
2015	0,0%	1,1%	1,5%	-9,8%
2016	0,2%	-0,3%	0,4%	-4,5%
2017	1,0%	1,0%	1,4%	9,5%

Sources : 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.

Entre 1992 et 2010, le prix réel des voitures neuves a décru 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, la sévèrification des barèmes du bonus-malus écologique, la mise en œuvre de nouvelles normes renchérissant les dispositifs de dépollution et l'apport de nouveaux éléments destinés à améliorer la sécurité routière contribuent à la croissance des prix depuis 2011.

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 2017, l'indice général des prix a gagné 33 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 16 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

9,2 %

Part des dépenses liées
à l'automobile dans les dépenses
de consommation
des ménages en 2017

En 2017, le revenu disponible brut des ménages progresse de 2,6 % en valeur (après +1,7 % en 2016). Parallèlement, le prix de la dépense de consommation finale accélère nettement (+1,3 % en 2017, contre -0,1 % en 2016) du fait notamment du rebond des prix des hydrocarbures. Le pouvoir d'achat du revenu disponible brut ralentit donc en 2017 (+1,3 % après +1,8 %, en 2016) et les dépenses de consommation des ménages décèlent nettement en volume (+1 % après +2,1 % en 2016).

Les achats de véhicules restent dynamiques en 2017 (+4,2 %) même si leur croissance ralentit un peu par rapport à 2016 (+7,1 %). Ce sont principalement les dépenses en automobiles neuves qui progressent moins rapidement, passant de +6,4 % à +2,4 % en 2017, pour

s'établir à 26,6 milliards d'euros, soit 3,5 milliards de plus qu'en 2014. Celles en voitures d'occasion augmentent toujours à un rythme soutenu (+7,8 % en 2017 contre 8,5 % en 2016) et s'élèvent désormais à 14,9 milliards d'euros.

La part des achats de véhicules dans la consommation des ménages remonte à 2,9 % en 2017, après un point bas à 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.

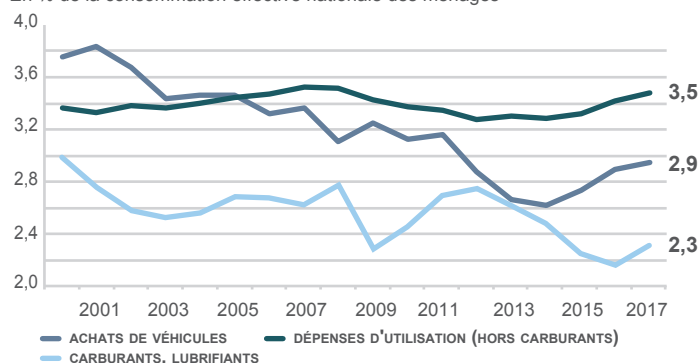
En 2017, les achats de carburants des ménages rebondissent fortement (+9,8 %), en lien avec l'augmentation des prix, et atteignent 36,9 milliards d'euros.

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

	Unités	2000		2010		2016 (1)		2017 (1)		variation 2017/2016
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	37,5	3,8%	44,2	3,1%	45,1	2,9%	46,9	2,9%	+4,2%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)		33,7	3,4%	39,1	2,8%	39,8	2,6%	41,5	2,6%	+4,2%
dont automobiles neuves		24,5	2,4%	28,3	2,0%	26,0	1,7%	26,6	1,7%	+2,3%
dont automobiles d'occasion		9,2	0,9%	10,9	0,8%	13,8	0,9%	14,9	0,9%	+7,8%
Caravanes, motocycles, cycles		3,8	0,4%	5,0	0,4%	5,2	0,3%	5,4	0,3%	+3,6%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	63,5	6,4%	82,5	5,8%	86,9	5,6%	92,3	5,8%	+6,3%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		24,3	2,4%	34,2	2,4%	37,3	2,4%	39,1	2,5%	+4,7%
dont fabrication d'équipements automobiles		11,1	1,1%	16,9	1,2%	19,0	1,2%	20,0	1,3%	+5,2%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		9,2	0,9%	11,9	0,8%	13,0	0,8%	13,6	0,9%	+5,2%
Carburants et lubrifiants		29,9	3,0%	34,8	2,5%	33,6	2,2%	36,9	2,3%	+9,8%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		9,3	0,9%	13,5	1,0%	15,9	1,0%	16,3	1,0%	+2,8%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	3,9	0,4%	6,1	0,4%	7,5	0,5%	7,7	0,5%	+2,4%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	105,0	10,5%	132,8	9,4%	139,4	8,9%	147,0	9,2%	+5,4%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	15,3	1,5%	24,1	1,7%	27,6	1,8%	29,3	1,8%	+6,3%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	1 000	100%	1 415	100%	1 558	100%	1 593	100%	+2,2%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	24 140		27 113		28 538		28 776		+0,8%
Consommation automobile par ménage	euros	4 348		4 897		4 886		5 108		+4,5%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 414		5 864		5 894		6 161		+4,5%

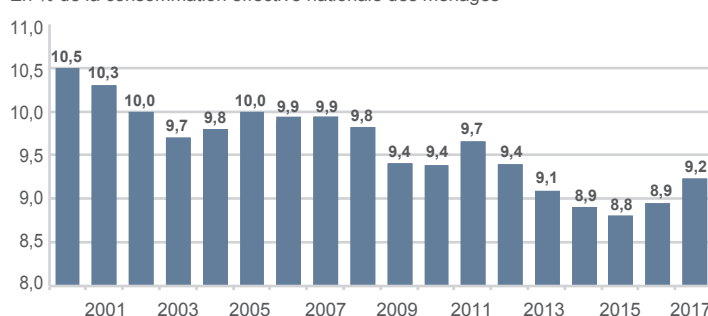
COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 2000 À 2017

En % de la consommation effective nationale des ménages



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

En % de la consommation effective nationale des ménages



(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans. Source : INSEE - La consommation des ménages, 2017 - base 2014

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 58), les ménages ont dépensé en 2017, 147 milliards d'euros (+5,4 %) 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 9,2 % en 2017.

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 neufs pèse sur le coefficient budgétaire qui n'est plus que de 2,9 % en 2017 contre 4,6 % en 1990. Les achats de voitures particulières neuves ne représentent plus que 64 % des achats d'automobiles, contre

82 % en 1990.

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

Enfin, les dépenses en péages, stationnement, locations et auto-écoles s'élèvent désormais à 16,3 milliards d'euros, en hausse de 2,8 % en 2017.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2017, le crédit à la consommation a crû pour la 3^{ème} année consécutive, tiré par la faiblesse des taux d'intérêt et la bonne tenue des achats automobiles. Plus de 60 % des voitures achetées neuves par les ménages sont payées à crédit dont plus de la moitié financées par location.

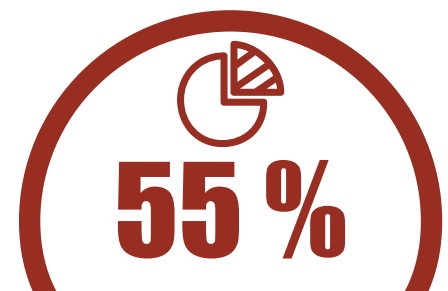
Les modalités de financement des achats d'automobiles neuves par les particuliers se sont sensiblement modifiées au cours des quatre dernières années, favorisant les formules locatives au détriment du crédit classique (ou crédit automobile affecté). Depuis 2013, le nombre de crédits affectés à l'achat d'un véhicule neuf a baissé de 31 % alors que les formules locatives ont augmenté de 175 %.

Ainsi, dans l'achat à crédit, la location devient le mode de financement dominant (55 % des achats à crédit) devant le crédit automobile affecté (37 %) et le prêt personnel (32 %). Au sein de la location, la Location avec Option d'Achat (LOA) domine largement (94 % du financement par location),

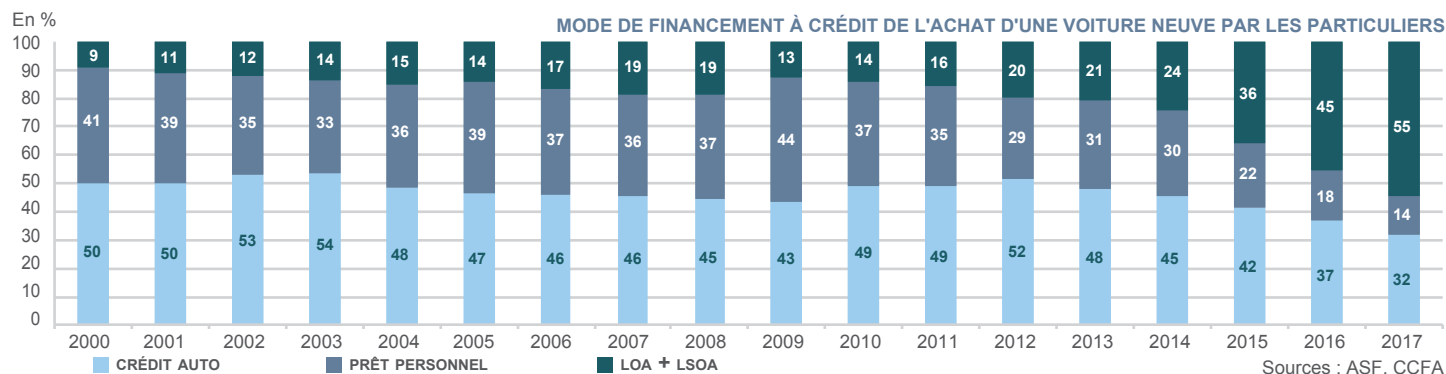
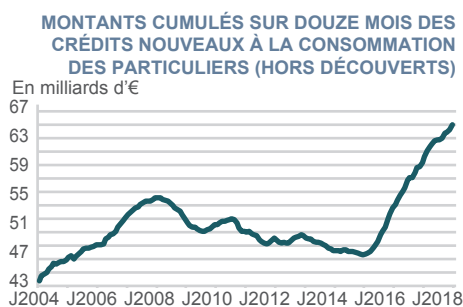
tandis que la Location Sans Option d'Achat (LSOA) reste marginale.

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 (+15 % entre 2013 et 2017).

Le financement de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) est resté dynamique en 2017 avec un nombre de dossiers de financement (641 000) en hausse de 7 % par rapport à 2016. Depuis 2013, la LSOA dominée par la LLD (Location Longue Durée), a progressé de 34 % contre 24 % pour la LOA. Elle représente désormais 60 % des dossiers de financement des entreprises contre 37 % pour la LOA.



Part de la location avec ou sans option d'achat dans le financement à crédit des voitures achetées neuves par les ménages en France en 2017



Les acheteurs de voitures, neuves ou d'occasion, ont recours à un financement s'ils ne peuvent ou ne veulent pas acheter comptant.

Quatre possibilités de financement s'offrent à eux :

- les prêts personnels ou bancaires accordés par une banque ou un établissement de crédit. L'emprunteur est libre d'utiliser son crédit comme il l'entend.
- 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. Il est utilisé pour un achat déterminé.
- la location avec option d'achat (LOA) appelée aussi leasing, location avec promesse de vente ou crédit-bail ; il s'agit d'un crédit à la consommation qui permet d'avoir la disposition d'une voiture contre le paiement de mensualités pendant la

période du bail, qui peut aller jusqu'à quatre-vingt-quatre mois, soit sept ans ; l'option d'achat peut être levée en cours de bail ou à son terme.

• la location sans option d'achat (LSOA) regroupe la location financière et la location longue durée. Ce sont des opérations sans possibilité pour le locataire de devenir propriétaire à l'issue du contrat.

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 et de 12 % en 2016, ils ont encore augmenté de 9 % en 2017 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 2017, avec un nombre de dossiers de crédit pour l'achat d'un véhicule neuf en hausse de 7 %. Le nombre de dossiers de LOA et de LSOA a encore crû fortement en 2017 (respectivement +23 % et +31 % par rapport à 2016) au détriment des financements classiques affectés, en recul de 31 %.

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 sont restés dynamiques en 2017 et le nombre de dossiers de financement a atteint 641 000. En outre, le Syndicat National des Loueurs de Voitures en Longue Durée (SNLVLD) indique que le nombre de mises à la route de véhicules légers en LLD a progressé de 4,8 % en 2017 pour atteindre un niveau historique de 508 648 véhicules.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2017, un chiffre d'affaires (CA) de 92 milliards d'euros, en hausse de 5,9 %, après avoir augmenté de 7,3 % en 2016. Depuis 2013, le chiffre d'affaires a cru de 25 %, ce qui représente un montant de 18 milliards d'euros. La reprise des immatriculations de voitures particulières neuves et des véhicules utilitaires légers, qui s'observe depuis 4 ans, et les ventes, bien orientées sur les segments de gamme supérieure et luxe en 2016 et 2017, expliquent ces bons résultats.

L'entretien-réparation de véhicules, qui connaissait une baisse régulière depuis 2009 (-2 % par an entre 2009 et 2015), a redémarré fortement en 2016 (+3,9 %) et 2017 (+4,4 %) pour atteindre un chiffre d'affaire de 22 milliards d'euros. L'activité bénéficie de la poursuite du vieillissement du parc automobile (9 ans en 2017 contre 8,2 en 2010),

liée à l'amélioration de la qualité des véhicules.

Les ventes du commerce de détail d'équipements automobiles profitent également de cette tendance et bondissent de 9,8 % en 2017, après une hausse de 3,4 % en 2016.

Selon l'INSEE-Esane, entre 2012 et 2015, le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée au coût des facteurs) du commerce de véhicules automobiles s'établissait à 9 % 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.

La 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 2016, les 10 plus grands groupes de distribution ont vendu plus de 350 000 VN, soit 15 % des volumes vendus, pour un CA de 12,2 milliards d'euros hors taxes. Les 100 plus grands groupes ont franchi la barre symbolique du million de véhicules neufs vendus, soit 42 % des volumes, pour un CA de 35,9 milliards d'euros hors taxes.

► 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

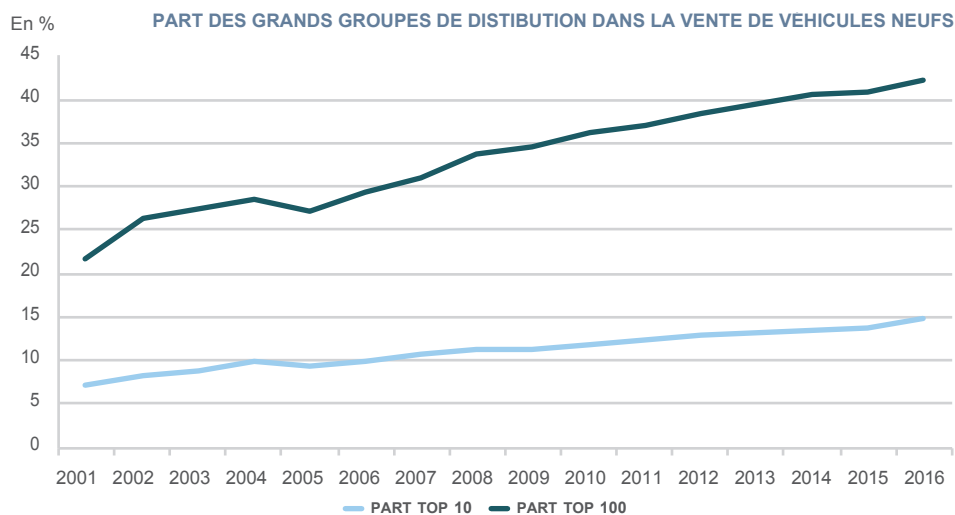
Sources : CNPA, CCFA



► CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS (EN MILLIARDS D'EUROS COURANTS TTC)

Activités	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (p)	Variation 2017-2016
Commerce de véhicules automobiles	77,0	80,9	75,9	73,8	75,5	81,0	86,9	92,0	5,9%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,9	20,8	20,6	20,5	20,5	20,4	21,2	22,1	4,4%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,7	7,4	7,9	8,1	8,0	7,7	7,9	8,7	9,8%
Commerce et réparation de motocycles	4,1	4,1	3,8	3,7	3,8	3,7	3,8	4,0	4,2%
Commerce de détail de carburants	14,6	16,3	18,3	17,6	16,8	15,1	14,5	15,5	7,0%
TOTAL	123,3	129,6	126,4	123,7	124,6	127,8	134,3	142,3	6,0%

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



L'automobile demande un service très particulier : pendant toute sa durée de vie, elle nécessite d'être suivie à tout moment et en tout lieu pour être entretenue ou réparée dans les meilleures conditions afin de maintenir ses qualités initiales. Selon l'enquête KANTAR TNS PARC AUTO, une voiture du parc a en moyenne deux opérations d'entretien-réparation par an.

La coopération entre les constructeurs, leurs distributeurs et leurs réparateurs agréés reste donc très étroite pour assurer, en plus de l'entretien et de la réparation, le service de garantie, la sécurité des utilisateurs, la préservation de

l'environnement, la disponibilité des pièces de rechanges et l'information sur les évolutions techniques.

Pour garantir un haut niveau de qualité de la vente et de l'après-vente, les réseaux de distribution 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).

92
MILLIARDS D'EUROS

Chiffre d'affaire TTC en 2017, nouvelle année record du commerce de véhicules automobiles en France selon l'INSEE

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

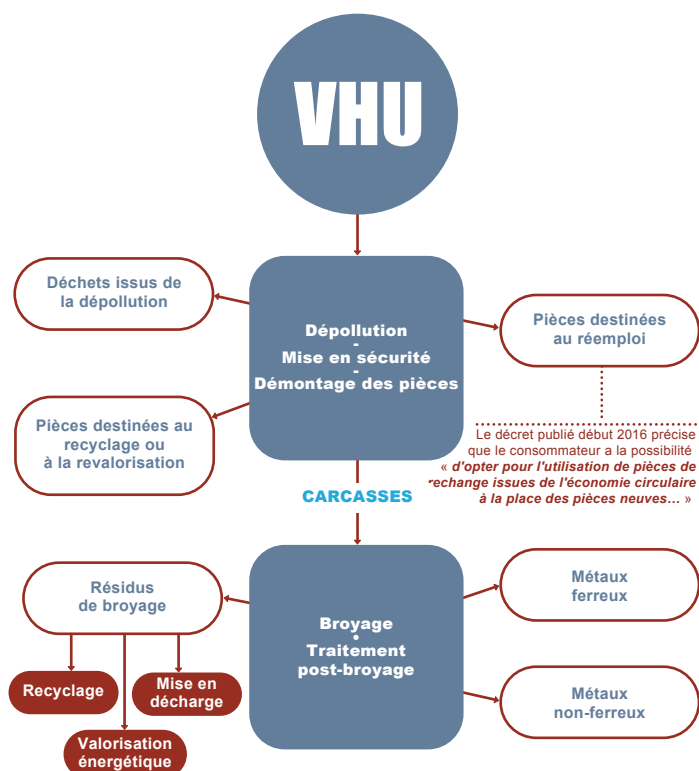
Selon l'Ademe, l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement.

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

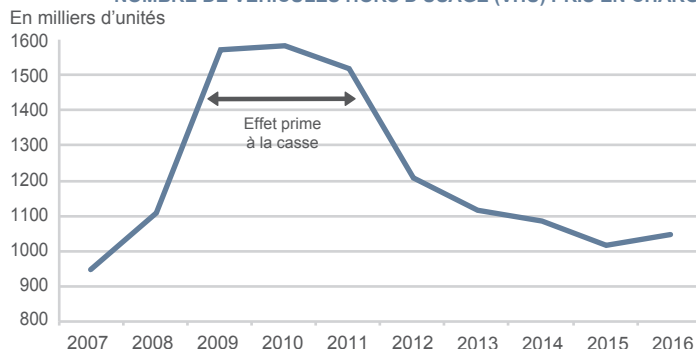
Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur remet à un tiers pour destruction. Environ 1 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2016, contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007. L'Ademe mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU qui a progressé de 13 points depuis 2010. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui de valorisation énergétique.



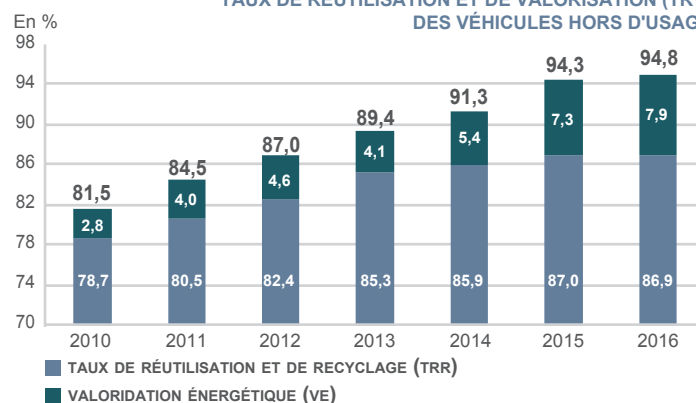
► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



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



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



Source : ADEME

En France, environ 1 million de véhicules hors d'usage ont été pris en charge par la filière en 2016 et traités par près de 1 700 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à près de 18 ans en 2016.

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 européenne du 18 septembre 2000. Depuis 2015, l'objectif est de 95 % de réutilisation et valorisation, dont 85 % de recyclage et réutilisation. Certains sites dépassent d'ores et déjà ce niveau.

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. La masse moyenne d'une voiture particulière est d'environ une tonne (source : Ademe).

Certaines parties consommables (huiles, batteries, etc.) des véhicules sont également recyclées au cours de la vie du véhicule. De plus, les constructeurs automobiles prévoient d'utiliser une part croissante de matières issues du recyclage, notamment certains plastiques comme le polypropylène.

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.

En 2016, 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 168 000 tonnes (-8 % par rapport à 2015). Le rendement du recyclage des accumulateurs au plomb a atteint 81 %.

La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 452 000 tonnes en 2016, soit une hausse de 10 %. Le taux de collecte a atteint 100 % grâce à une hausse de 4 points. Le taux de valorisation des pneus était 94 %. Environ 46 % de ces pneumatiques étaient destinés en 2016 à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 25 % à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 18 % à la réutilisation (14 % pour la revente d'occasion et 4 % pour le rechapage), 9 % aux travaux publics.

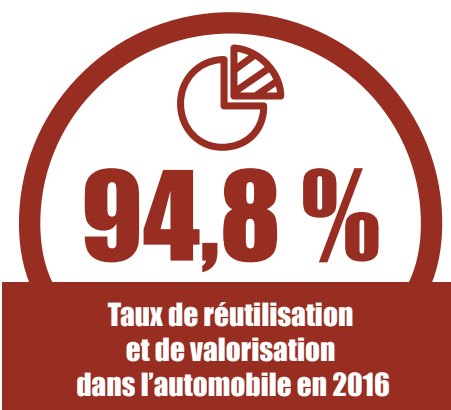
Le rechapage est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. Entre 2013 et 2016, le rechapage des pneus des poids lourds a été divisé par deux dans un contexte où leurs importations, en provenance notamment d'Asie, progressaient de plus de 20 %.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

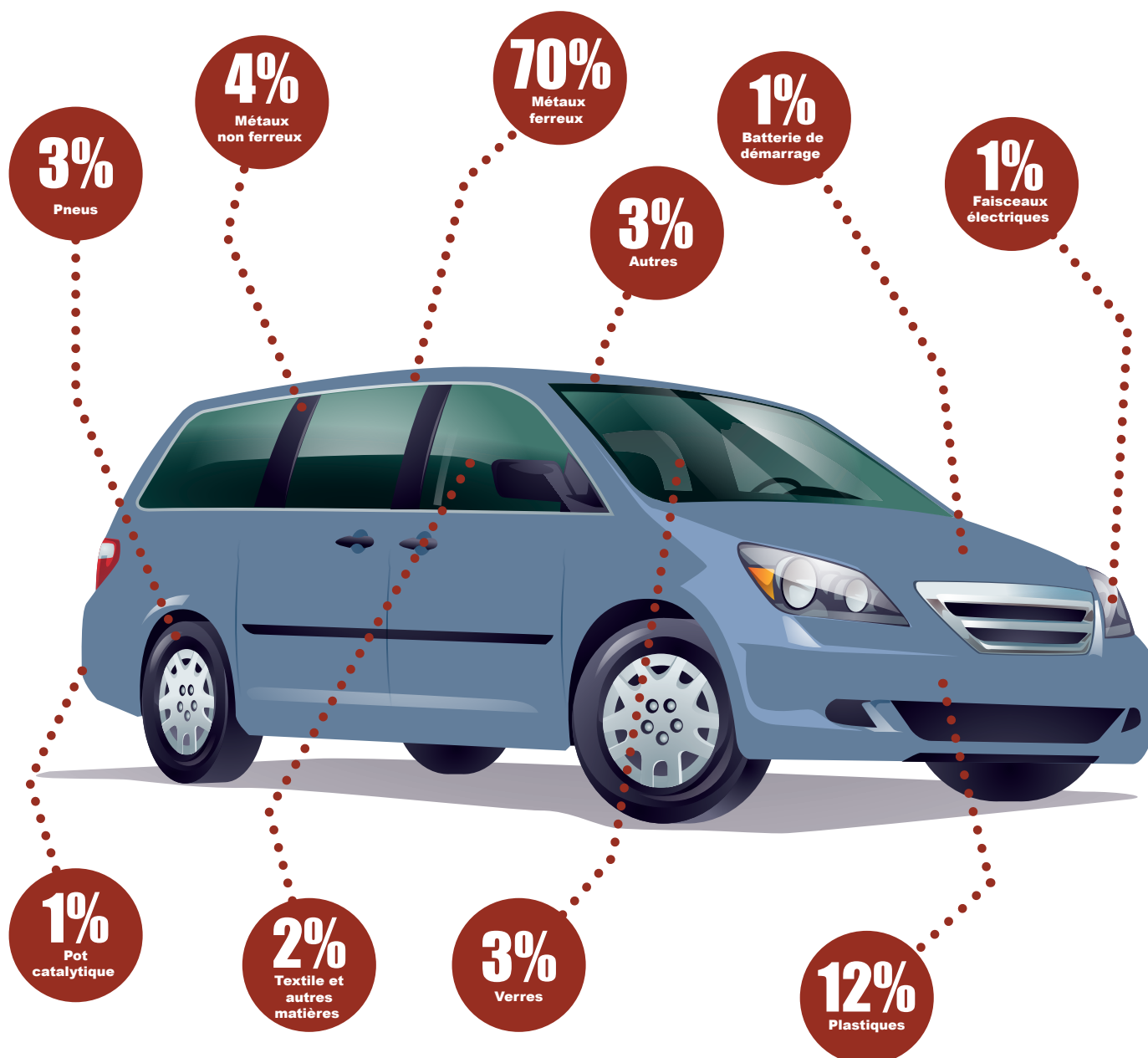
La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 vise à favoriser le marché des pièces issues de l'économie circulaire, en imposant aux professionnels de l'entretien ou réparation d'informer les consommateurs de la possibilité d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories 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 60 broyeurs agréés (données 2016, Ademe). Ceux-ci broient le véhicule afin de séparer les différentes matières qui le composent. Ces dernières, quand elles sont triées, peuvent être à nouveau utilisées pour fabriquer d'autres produits (recyclage). Si les composants ne sont ni réutilisés ni recyclés, ils peuvent être valorisés énergétiquement (chaleur, cogénération).



► COMPOSITION D'UN VHU EN 2014



LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



+19 %

**Hausse des achats totaux
de la branche automobile
entre 2013 et 2016**

La production de la branche automobile s'est élevée à 60 milliards d'euros en 2016, soit une hausse de 6 % par rapport à l'année précédente ; elle est 16 % au-dessus de son niveau de 2013 (51 milliards d'euros), dernière année de baisse du marché européen.

Dans la nouvelle base 2014, 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 3 fois sa valeur ajoutée (VA). En 2016, ils ont atteint 46 milliards d'euros, profitant, avec une structure stable, à de nombreux secteurs de l'économie.

Depuis 2010, la VA varie autour de 13 milliards d'euros, soit un niveau proche du milieu des années 2000. En 2016, elle a été quasi stable après une hausse de 5 % l'année précédente.

Gage des productions futures dans une industrie fortement capitaliste, le taux d'investissement (rapport FBCF/VA) est globalement maintenu à un niveau élevé dans cette période (voir le graphique de la page 30) où les marchés européens se rapprochent de leur niveau d'avant crise, alors même que le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) a progressé pour la troisième année consécutive.

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

		2000	2005	2010	2014	2015	2016 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	73,3	72,4	71,6
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	19,0	18,6	18,7
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,5	3,3	3,5
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,4	3,4
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	12,0	11,8	11,8
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	37,9	37,4	36,7
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,6	16,2	15,8
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	9,5	9,6	9,6
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,2	4,3	4,4
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	2,9	2,8	2,7
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,4	1,3
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,1	2,0	1,9
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,2	1,2
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,7
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	1,1	1,1	1,1
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5
Information et communication	%	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4
Activités financières et d'assurance	%	0,8	0,7	0,9	1,1	1,1	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	2,1	2,2	2,1
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,7	2,9	3,0	3,2
activités de services administratifs et de soutien	%	3,4	3,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,5	2,3	2,4
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	14,0	14,1	14,0
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	26,7	27,6	28,4
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	52,9	56,5	59,6
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	43,9	40,3	43,2	46,3
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	75,4	76,2	76,6	77,7
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,2	13,0	14,4	12,6	13,2	13,3
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	24,6	23,8	23,4	22,3
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	4,9	5,7	5,9
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	39,1	43,0	44,4

(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. Depuis la 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 2014 hors années avant 2010 : base 2010)

Les achats totaux de la branche automobile, qui représentent plus de trois quarts de sa production, sont effectués à 28 % à la branche elle-même et pour les 72 % restants aux autres branches.

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 37 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques

demeurent les premiers fournisseurs (16 % des achats totaux, en recul léger mais régulier).

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 2014, 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 ...

Dans le contrat stratégique de filière 2018-2022 de l'automobile (cf. page 32), le nombre de salariés est estimé à 400 000 personnes et le chiffre d'affaires à 155 milliards d'euros.

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

► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ (EN MILLIERS D'« ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN »)

Filière	Effectifs
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
Carrossiers ou aménageurs	19
Équipements électriques	18
Produits chimiques	16
Produits en verre	5
Textiles	2
Produits pétroliers raffinés	1
Articles en cuir	0

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

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 et 230 000 dans la périphérie (cf. définitions ci-dessus). 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 les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élevaient en 2017 à 70 000 salariés pour un chiffre d'affaires de 18,7 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 environ 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 (autour de 80 % selon la FIEV).

En 2016, parmi les autres fournisseurs de l'automobile, près d'un cinquième des activités de la plasturgie et des équipements électroniques concernaient 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. De plus, selon l'Observatoire de l'Intérim, l'industrie automobile (hors fournisseurs) représentait en 2015 plus de 4 % des volumes d'emplois (en équivalent temps plein).

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 matière de chiffre d'affaires. Pour exprimer le poids industriel total de la filière automobile, il convient d'ajouter à ces fournisseurs automobiles 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 66).

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 2017, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 213 000 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).

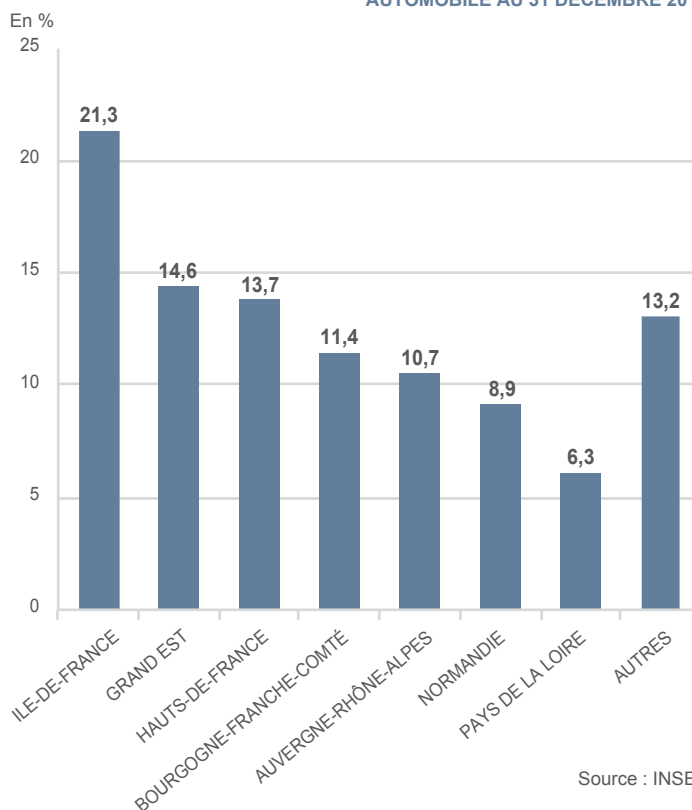
L'impact de la crise et du déficit de compétitivité a lourdement pesé sur les activités industrielles automobiles, y compris celles en amont. Cependant, il s'atténue avec la hausse du marché. Concernant l'usage, les métiers y sont par nature moins sensibles, par leurs liens avec le parc automobile qui continue de progresser ; néanmoins, le nombre d'emplois a légèrement fléchi avec la crise, mais depuis quelques années un palier semble avoir été atteint.



► **EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2017**
(EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2017
Activités de production	510
Total matières premières et services	297
Industrie manufacturière et énergétique	160
Services	137
Industrie automobile	213
Construction automobile	112
Équipements, accessoires	79
Carrosserie, remorques, caravanes	22
Usage de l'automobile	530
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.	92
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	29
Sport, presse, édition, divers	9
Transports	1 150
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 006
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	33
Construction, entretien des routes et activités connexes	111
Total des emplois induits par l'automobile	2 190

**RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE AU 31 DÉCEMBRE 2015**



Source : INSEE

Sources : CCFA, DGE, INSEE, SDES, FNTF, URF

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 510 000 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 88-89), 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 530 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, location, etc.), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs, etc.). 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 environ 1,2 million de personnes. Quant aux activités de transport, qui touchent celles de transports pour compte d'autrui et

pour compte propres, elles ont retrouvé le dynamisme d'avant crise et le volume d'emplois a progressé significativement en 2017. Du côté des infrastructures, les contraintes budgétaires des collectivités publiques, qui ont réduit depuis trois ans de 25 % leurs dépenses affectées à la route, ont impacté l'activité et l'emploi.

Selon les données de l'INSEE, au 31 décembre 2015, l'Île 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 (15 %), les Hauts de France (14 %), la Bourgogne-Franche-Comté et l'Auvergne-Rhône-Alpes (11 % chacun), la Normandie (9 %), ainsi que les Pays de la Loire (6 %).

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2018

7,8
MILLIONS DE VÉHICULES

Produits par les groupes
français dans le monde

81 %
DE VÉHICULES

Produits par les groupes français
sont vendus hors de France

5,2
MILLIARDS D'EUROS

Budget de recherche et
développement de l'industrie
automobile en France en 2015

49
MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits
automobiles de la France

80 %

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

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)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	17 460 101	18 048 921	18 545 798	19 054 909	19 627 929
EUROPE OCCIDENTALE	14 778 879	14 217 571	12 110 446	11 441 467	11 895 029	12 636 580	13 058 080	13 116 884
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 439 904	5 604 026	5 708 138	5 746 808	5 645 581
Belgique	912 233	895 109	528 996	465 504	481 636	369 172	354 003	332 979
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	1 754 668	1 898 342	2 218 980	2 354 117	2 291 492
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 458 220	1 499 464	1 555 000	1 636 000	1 753 000
Italie	1 422 284	725 528	573 169	388 465	401 317	663 139	712 971	742 642
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	nd	29 178	57 019	87 609	155 000
Portugal	178 509	137 602	114 563	109 698	117 744	115 468	99 200	126 426
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 509 762	1 528 148	1 587 677	1 722 698	1 671 166
Suède	259 959	288 659	177 084	161 080	154 174	188 987	205 374	226 000
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	2 914 269	4 616 540	5 385 030	5 420 453	5 118 191	5 045 941	5 368 139
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	633 604	733 439	791 027	950 888	1 142 906
AMERIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	10 394 353	9 986 532	9 394 539	8 778 776	8 190 677
ALENA	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 106 013	7 082 340	7 019 427	6 712 992	5 682 703
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	965 191	913 533	888 565	803 230	749 458
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 368 835	4 253 098	4 162 808	3 916 584	3 033 216
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 771 987	1 915 709	1 968 054	1 993 178	1 900 029
AMERIQUE DU SUD	1 650 283	2 272 391	3 143 737	3 288 340	2 904 192	2 375 112	2 065 784	2 507 974
Argentine	238 921	182 761	508 401	506 539	363 711	308 756	241 315	203 700
Brésil (1)	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 722 979	2 502 293	2 017 639	1 778 464	2 269 468
ASIE-OCEANIE	13 573 073	20 249 215	32 408 358	37 192 510	39 246 258	40 125 960	43 884 300	45 015 022
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	18 084 169	19 928 505	21 143 351	24 420 744	24 806 687
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 122 604	4 124 116	4 135 108	3 859 991	3 735 399
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 155 694	3 162 372	3 408 849	3 707 348	3 952 550
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	8 189 323	8 277 070	7 830 722	7 873 886	8 347 836
AFRIQUE	213 444	319 598	356 872	403 821	483 206	604 130	673 685	706 296
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	265 257	277 491	341 025	335 539	321 358
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	65 450 785	67 764 917	68 670 427	72 391 670	73 539 924

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 411 036	2 380 686	2 672 648	2 434 598	2 571 856
EUROPE OCCIDENTALE	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 498 118	1 588 914	1 794 888	1 571 867	1 616 288
Allemagne	394 697	407 523	353 576	278 318	303 522	325 226	nd	nd
Belgique	121 061	31 406	26 306	38 000	35 195	40 081	45 424	44 023
Espagne	666 515	654 332	474 387	408 670	504 636	514 221	531 805	556 843
France	468 551	436 047	305 250	282 000	322 000	417 000	454 279	479 000
Italie	316 031	312 824	265 017	269 741	296 547	351 084	390 334	399 568
Pays-Bas (2)	52 234	65 627	46 107	29 183	2 232	2 252	2 280	2 280
Portugal	68 215	83 458	44 166	44 318	43 765	41 158	43 896	49 118
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	88 110	70 731	94 479	93 924	78 219
Suède	41 384	50 570	40 000	45 897	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	420 988	354 766	309 991	327 692	402 743
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	491 930	437 006	567 769	535 039	552 825
AMERIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	10 687 053	11 235 931	11 567 600	12 042 894	12 467 014
ALENA	9 325 214	9 795 192	7 069 234	9 395 102	10 340 526	10 935 086	11 438 330	11 775 486
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 414 643	1 480 621	1 394 742	1 567 426	1 450 331
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	6 697 597	7 407 604	7 943 180	8 263 717	8 156 769
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 282 862	1 452 301	1 597 164	1 607 187	2 168 386
AMERIQUE DU SUD	436 584	693 486	1 050 646	1 291 951	895 405	632 514	604 564	691 528
Argentine	100 711	136 994	208 139	284 468	253 618	217 901	231 461	268 458
Brésil (1)	329 519	519 023	797 038	989 401	644 093	411 782	377 892	430 204
ASIE-OCEANIE	4 497 938	5 878 721	8 600 629	8 654 614	8 212 631	7 863 313	7 962 121	8 585 574
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	4 032 656	3 803 095	3 423 899	3 698 050	4 208 747
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	398 825	400 816	420 849	368 518	379 514
Inde	283 403	374 563	725 531	742 731	682 485	751 736	811 993	830 346
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 440 858	1 497 595	1 447 516	1 330 927	1 345 910
AFRIQUE	115 305	199 195	158 204	221 834	236 402	232 291	229 883	224 987
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	280 656	288 592	274 633	263 465	268 593
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	21 974 537	22 065 650	22 335 852	22 669 496	23 849 431

(1) À partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD.

(2) 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 2017

► 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	3 752	1 531	13 819	1 392	5	314	5 383	1 647	27 841
BMW	405	0	1 650	0	0	0	397	53	2 506
FCA	2 325	560	1 321	329	0	0	32	34	4 601
DAIMLER AG (véhicules légers)	287	1	1 685	2	0	0	457	117	2 549
PSA	1	144	2 601	22	5	50	382	444	3 650
RENAULT	1	390	1 827	871	0	264	75	725	4 154
VOLKSWAGEN (véhicules légers)	732	435	4 735	166	0	0	4 041	273	10 382
Constructeurs américains	6 473	847	1 582	462	0	519	5 100	923	15 906
FORD	3 041	323	1 101	393	0	0	923	607	6 387
GM	3 270	524	422	69	0	519	4 176	316	9 298
NAVISTAR	68	0	0	0	0	0	0	0	68
PACCAR	94	0	59	0	0	0	0	0	153
Constructeurs japonais	6 103	413	1 415	382	9 584	122	4 498	6 761	29 278
HONDA	1 851	115	164	29	818	0	1 442	818	5 237
ISUZU	0	0	0	0	234	0	0	379	612
MAZDA	186	0	0	0	971	0	315	136	1 608
MITSUBISHI	0	0	0	0	580	0	0	631	1 210
NISSAN	1 760	47	599	38	1 020	122	1 506	677	5 769
SUBARU	363	0	0	0	710	0	0	0	1 073
SUZUKI	0	0	185	0	988	0	92	2 038	3 302
TOYOTA	1 942	250	468	315	4 265	0	1 143	2 083	10 466
Constructeurs coréens	844	183	697	461	0	3 174	1 183	678	7 218
Hyundai-Kia	844	183	697	461	0	3 174	1 183	678	7 218
Constructeurs chinois	0	0	612	0	0	0	4 206	0	4 817
GEELY	0	0	612	0	0	0	1 339	0	1 950
SAIC	0	0	0	0	0	0	2 867	0	2 867
Constructeurs indiens	0	0	532	0	0	0	0	400	932
TATA	0	0	532	0	0	0	0	400	932
TOUS CONSTRUCTEURS CITÉS CI-DESSUS	17 172	2 973	18 657	2 695	9 589	4 131	20 369	10 409	85 994

► 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	13%	5%	50%	5%	0%	1%	19%	6%	100%
BMW	16%		66%				16%	2%	100%
FCA	51%	12%	29%	7%			1%	1%	100%
DAIMLER AG	11%		66%				18%	5%	100%
PSA		4%	71%	1%	0%		10%	12%	100%
RENAULT		9%	44%	21%		6%		17%	100%
VOLKSWAGEN	7%	4%	46%	2%			39%	3%	100%
Constructeurs américains	41%	5%	10%	3%	0%	3%	32%	6%	100%
FORD	48%	5%	17%	6%			14%	9%	100%
GM	35%	6%	5%	1%		6%	45%	3%	100%
NAVISTAR	100%								100%
PACCAR	61%		39%						100%
Constructeurs japonais	21%	1%	5%	1%	33%	0%	15%	23%	100%
FUJI	34%				66%				100%
HONDA	35%	2%	3%	1%	16%		28%	16%	100%
ISUZU					38%		0%	62%	100%
MAZDA	12%	0%			60%		20%	8%	100%
MITSUBISHI	0%	0%			48%			52%	100%
NISSAN	31%	1%	10%	1%	18%		26%	12%	100%
SUZUKI		0%	6%		30%		3%	62%	100%
TOYOTA	19%	2%	4%	3%	41%		11%	20%	100%
Constructeurs coréens	12%	3%	10%	6%	0%	44%	16%	9%	100%
Hyundai-Kia	12%	3%	10%	6%		44%	16%	9%	100%
Constructeurs chinois	0%	0%	13%	0%	0%	0%	87%	0%	100%
GEELY			31%				69%	0%	100%
SAIC							100%		100%
Constructeurs indiens	0%	0%	57%	0%	0%	0%	0%	43%	100%
TATA			57%			0%		43%	100%
TOUS CONSTRUCTEURS CITÉS CI-DESSUS	20%	3%	22%	3%	11%	5%	24%	12%	100%

Sources : OICA, estimations CCFA juillet 2018

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	2 952 431	3 036 773	3 206 042	3 351 607	3 442 100
Belgique	515 204	480 088	547 340	486 065	482 939	501 066	539 519	546 533
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	722 689	890 125	1 094 077	1 147 007	1 235 327
France	2 133 884	2 067 789	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 109 890
Italie	2 415 600	2 237 272	1 961 580	1 304 648	1 360 578	1 575 737	1 824 968	1 969 140
Pays-Bas	597 640	465 160	482 531	417 036	387 553	449 350	382 825	414 599
Pologne	-	-	315 855	289 913	327 709	354 975	416 123	485 199
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 264 737	2 476 435	2 633 503	2 692 786	2 539 297
Union eur. (15 pays)	14 312 087	14 111 682	12 559 450	11 097 843	11 692 967	12 772 785	13 481 105	13 824 142
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015)	14 725 982	14 486 530	12 981 443	11 547 879	12 139 111	13 261 258	13 971 468	14 318 192
Eur. centrale et orientale	2 551 000	3 368 221	3 515 830	4 387 120	4 005 631	3 149 305	3 320 351	3 619 153
Russie			1 912 794	2 649 181	2 333 067	1 282 740	1 239 680	1 393 400
Turquie	456 696	438 597	509 784	664 655	587 331	725 596	756 938	722 876
Canada	849 132	842 322	694 349	755 615	760 449	712 322	661 088	639 272
Etats-Unis	8 846 625	7 667 066	5 635 432	7 585 341	7 689 110	7 516 826	6 872 729	6 096 111
Mexique	603 010	714 047	503 748	698 217	745 250	892 194	1 065 912	1 016 880
Argentine	224 950	290 648	489 304	684 379	432 696	480 952	525 757	662 980
Brésil	1 188 818	1 440 696	2 856 540	3 040 783	2 794 687	2 123 009	1 676 722	1 844 394
Chine	-	-	13 757 794	17 927 730	19 707 677	21 210 339	24 376 902	24 961 948
Corée du Sud	1 057 620	944 451	1 237 482	1 243 868	1 359 834	1 533 670	1 533 813	1 495 468
Inde	-	-	2 387 197	2 553 979	2 570 736	2 772 270	2 966 637	3 227 701
Indonésie	-	-	541 475	880 032	863 268	755 566	834 920	824 901
Iran	-	-	1 410 403	691 709	1 106 700	1 055 400	1 320 300	1 592 282
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 562 282	4 699 591	4 215 889	4 146 459	4 391 100
Malaisie	-	-	543 594	576 657	588 348	591 275	514 545	519 690
Thaïlande	-	-	346 644	663 746	411 402	356 063	328 053	401 537
Australie	-	-	592 122	899 965	883 949	924 154	927 274	915 219
Afrique du Sud	-	-	337 130	450 561	439 264	412 670	361 289	369 599
MONDE	38 689 767	44 015 119	55 602 157	63 421 088	65 698 868	66 325 833	69 506 882	70 849 466

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	314 804	295 627	282 157	305 287	319 945	333 783	357 260	369 146
Belgique	66 125	75 083	60 157	61 074	62 316	70 458	78 335	87 579
Espagne	335 684	430 611	132 104	100 261	139 657	182 982	200 337	215 763
France	477 204	480 122	457 215	416 917	415 042	427 866	463 295	495 052
Italie	268 057	246 894	202 573	116 166	132 430	150 342	225 324	221 263
Pays-Bas	114 354	80 771	59 781	64 399	62 777	71 828	86 585	93 772
Pologne	-	-	49 356	63 284	64 767	77 464	88 427	90 945
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	330 976	366 590	427 903	430 969	415 885
Union eur. (15 pays)	2 245 881	2 305 341	1 646 742	1 561 706	1 690 915	1 882 620	2 089 507	2 157 824
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015)	2 310 844	2 374 724	1 711 882	1 635 430	1 763 448	1 962 508	2 173 752	2 245 638
Eur. centrale et orientale	579 060	847 773	595 752	764 958	668 830	662 918	669 258	733 042
Russie	-	-	194 341	349 469	259 329	158 183	164 784	208 870
Turquie	199 825	319 940	251 129	228 469	220 155	285 598	250 919	257 518
Canada	736 951	787 820	889 039	1 024 908	1 129 938	1 227 195	1 322 657	1 437 728
Etats-Unis	8 965 048	9 777 263	6 136 787	8 298 102	9 154 354	10 328 798	10 993 044	11 487 731
Mexique	302 944	452 600	344 606	402 325	431 055	497 280	581 811	553 884
Argentine	81 995	112 042	163 098	279 538	181 152	163 069	183 725	237 423
Brésil	302 288	273 948	658 524	726 587	703 325	445 967	373 599	394 521
Chine	-	-	4 304 142	4 056 349	3 791 324	3 451 263	3 651 273	4 160 583
Corée du Sud	372 840	244 332	273 891	299 696	302 034	300 116	289 228	303 328
Inde	-	-	653 193	687 323	606 269	652 566	702 640	789 838
Indonésie	-	-	223 235	349 779	332 141	275 856	213 215	235 993
Iran	-	-	232 440	113 041	180 900	166 600	128 200	126 283
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	813 231	863 297	830 621	823 801	847 788
Malaisie	-	-	61 562	79 136	78 139	75 402	65 579	71 406
Thaïlande	-	-	453 713	666 926	470 430	443 569	440 735	471 969
Australie	-	-	443 452	236 262	229 281	231 254	250 859	273 458
Afrique du Sud	-	-	155 777	200 184	205 240	205 079	186 117	189 589
MONDE	18 723 143	21 945 086	19 392 043	22 171 600	22 625 420	23 380 189	24 398 752	25 954 924

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)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE FRANÇAIS								
Citroën+DS	453 604	546 021	586 769	-	-	-	-	-
Peugeot	593 349	805 490	622 644	-	-	-	-	-
Groupe PSA	1 046 953	1 351 511	1 209 413	932 595	936 425	1 012 098	940 081	957 442
Renault	601 495	966 687	812 306	-	-	-	-	-
Dacia	-	9 824	132 548	-	-	-	-	-
Renault Samsung Motors	-	86	24 141	-	-	-	-	-
Groupe Renault	601 495	976 597	968 995	915 527	898 864	1 054 351	1 039 526	1 068 797
Total diesel (1)	1 648 448	2 328 108	2 178 408	1 848 122	1 835 289	2 066 449	1 979 607	2 026 239
Total essence + diesel + autres	4 598 617	5 177 852	5 610 340	4 794 079	4 920 471	5 182 320	5 782 453	6 883 000
Part du diesel	35,8%	45,0%	38,8%	38,6%	37,3%	39,9%	34,2%	29,4%
ALLEMAGNE								
Mercedes	278 772	365 403	363 443	400 324	412 462	420 050	-	-
Opel	288 651	361 112	236 982	143 919	157 576	114 241	-	-
Volkswagen-Audi-Seat	847 652	1 112 321	1 095 790	1 210 951	1 289 215	1 344 161	-	-
Ford	179 130	372 133	347 553	206 654	216 980	272 502	-	-
BMW	194 794	345 998	448 604	522 549	519 080	547 713	-	-
Total diesel	1 788 999	2 556 967	2 502 419	2 514 363	2 635 285	2 744 586	2 681 647	2 352 091
Total essence + diesel + autres	5 131 918	5 344 098	5 552 330	5 439 904	5 604 026	5 708 138	5 746 808	5 645 584
Part du diesel	34,9%	47,8%	45,1%	46,2%	47,0%	48,1%	46,7%	46,7%
ESPAGNE								
Total diesel	681 262	481 923	1 000 000	885 850	1 004 877	1 217 898	1 171 691	948 425
Total essence + diesel + autres	2 445 421	2 182 176	1 913 513	1 719 700	1 871 985	2 202 348	2 313 409	2 243 202
Part du diesel	27,9%	22,1%	52,3%	51,5%	53,7%	55,3%	50,6%	42,3%
ITALIE								
Alfa Romeo	77 532	92 589	60 095	39 249	32 493	30 437	50 692	57 397
Fiat	223 889	267 801	138 598	60 206	69 632	115 418	113 226	107 247
Lancia	40 891	37 932	40 759	6 339	1 745	-	-	-
Jeep	-	-	-	-	18 593	49 767	63 927	59 149
Divers	0	164	1 449	-	-	5 410	9 300	9 222
Total diesel	342 312	398 486	240 901	105 794	122 463	201 032	237 145	233 015
Total essence + diesel + autres	1 422 243	725 528	573 169	388 465	401 317	663 139	712 971	742 642
Part du diesel	24,1%	54,9%	42,0%	27,2%	30,5%	30,3%	33,3%	31,4%
ROYAUME-UNI								
Honda	596	46 823	35 908	54 800	51 728	62 773	-	-
Jaguar-Land Rover	69 775	126 758	137 824	212 041	213 349	246 542	-	-
Mini	0	15 656	34 752	29 529	31 280	39 437	-	-
Nissan	54 396	43 307	173 050	201 379	233 884	254 800	-	-
Opel	125 880	77 225	35 206	42908	25205	9008	-	-
Peugeot	37 432	56 431	0	0	0	0	-	-
Toyota	38 931	90 045	55 599	49 468	44 879	49 624	-	-
Autres	57 413	8 352	1 814	924	1 376	1 171	-	-
Total diesel	384 423	464 597	474 153	591 049	601 701	663 355	-	-
Total essence + diesel	1 641 317	1 594 101	1 274 070	1 439 290	1 439 258	1 489 372	-	-
Part du diesel	23,4%	29,1%	37,2%	41,1%	41,8%	44,5%	-	-

(1) Y compris divers.

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE (1) + AELE (2) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (3)	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	2 111	1 849	1 471	1 345	1 395	1 480	1 472	1 886
	13,6%	13,4%	11,7%	10,9%	10,7%	10,4%	9,7%	12,1%
GROUPE RENAULT	1 635	1 416	1 057	1 092	1 234	1 350	1 511	1 607
	10,5%	10,2%	8,4%	8,9%	9,5%	9,5%	10,0%	10,6%
Groupe FCA	1 085	1 080	801	741	766	871	993	1 046
	7,0%	7,8%	6,4%	6,0%	5,9%	6,1%	6,6%	6,7%
Groupe Ford	1 269	1 128	949	919	960	1 031	1 048	1 043
	8,2%	8,2%	7,6%	7,5%	7,4%	7,3%	6,9%	6,7%
General Motors	1 590	1 196	1 011	968	923	943	994	600
	10,2%	8,6%	8,1%	7,9%	7,1%	6,6%	6,6%	3,8%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 114	3 090	3 307	3 516	3 638	3 712
	19,5%	21,6%	24,8%	25,1%	25,5%	24,8%	24,1%	23,8%
Daimler	830	676	667	689	714	839	953	1 011
	5,3%	4,9%	5,3%	5,6%	5,5%	5,9%	6,3%	6,5%
Groupe BMW	772	753	801	795	833	936	1 031	1 043
	5,0%	5,4%	6,4%	6,5%	6,4%	6,6%	6,8%	6,7%
Nissan	361	407	436	424	481	560	561	575
	2,3%	2,9%	3,5%	3,4%	3,7%	3,9%	3,7%	3,7%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	548	543	563	603	649	730
	5,5%	4,5%	4,4%	4,4%	4,3%	4,3%	4,3%	4,7%
Autres marques japonaises	911	718	537	558	604	695	754	766
	5,8%	5,2%	4,3%	4,5%	4,7%	4,9%	5,0%	4,9%
Hyundai-Kia	569	614	773	767	773	854	937	985
	3,7%	4,4%	6,2%	6,2%	6,0%	6,0%	6,2%	6,3%
Volvo	249	231	231	231	255	285	290	301
	1,6%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%
Groupe Tata	128	100	128	139	146	179	232	237
	0,8%	0,7%	1,0%	1,1%	1,1%	1,3%	1,5%	1,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	23	20	32	46	55	67
	1,1%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%
TOTAL UE + AELE	15 572	13 832	12 546	12 322	12 987	14 189	15 118	15 609
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	-8,0%	-1,8%	5,4%	9,3%	6,7%	3,4%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE (1) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (3)	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	389	344	307	303	330	354	380	461
	18,1%	21,9%	20,8%	20,7%	20,3%	19,5%	18,9%	22,1%
GROUPE RENAULT	331	266	240	233	258	299	328	337
	15,4%	17,0%	16,3%	15,9%	15,9%	16,5%	16,3%	16,1%
Groupe FCA	284	233	197	195	207	229	270	265
	13,2%	14,9%	13,4%	13,3%	12,8%	12,7%	13,4%	12,7%
Groupe Ford	235	171	164	171	215	268	319	331
	10,9%	10,9%	11,1%	11,7%	13,2%	14,8%	15,8%	15,9%
General Motors	153	78	76	75	84	104	106	58
	7,1%	5,0%	5,2%	5,1%	5,2%	5,7%	5,3%	2,8%
Groupe Volkswagen	212	185	213	208	225	218	243	250
	9,9%	11,8%	14,4%	14,2%	13,9%	12,0%	12,1%	12,0%
Daimler	166	140	140	148	159	172	186	198
	7,7%	8,9%	9,5%	10,1%	9,8%	9,5%	9,2%	9,5%
Nissan	103	43	48	45	47	50	66	68
	4,8%	2,7%	3,3%	3,1%	2,9%	2,7%	3,3%	3,3%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	34	31	38	41	40	52
	3,0%	2,5%	2,3%	2,1%	2,3%	2,3%	2,0%	2,5%
Autres marques japonaises	81	38	25	27	30	37	41	40
	3,8%	2,4%	1,7%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%	1,9%
Hyundai-Kia	52	6	4	4	3	4	7	6
	2,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	27	29	27	30	35	26	22
	3,6%	1,7%	1,9%	1,8%	1,9%	1,9%	1,3%	1,0%
TOTAL UE + AELE	2 149	1 569	1 476	1 467	1 627	1 813	2 011	2 089
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	-12,6%	-0,6%	10,9%	-9,8%	10,9%	3,8%

(1) pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page 77.

(2) AELE (Association Économique de Libre Échange) : Islande (inclus dans le tableau à partir de 2015) + Norvège + Suisse.

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

Regroupement des constructeurs utilisé :

Groupe PSA = Peugeot + Citroën + DS + Opel/Vauxhall (à partir du 1^{er} août 2017).

Groupe Renault = Renault + Dacia+Lada (à partir du 1^{er} janvier 2017).

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

Groupe Ford = Ford Europe + Ford Etats-Unis + divers Ford.

General Motors = Opel/Vauxhall (jusqu'au 31 juillet 2017) + 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 01/01/2018.

LES IMMATRICULATIONS

► **IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2017** (CF. NOTE PAGE 74) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	Total	Groupe PSA (1)	dont Citroën et DS (2)	dont Peugeot	Groupe Renault	dont Renault	Groupe Fiat (y compris Chrysler)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 441	224	56	71	199	136	108	1 251	247	312	365	330	176
	100%	6,5%	1,6%	2,1%	5,8%	4,0%	3,1%	36,3%	7,2%	9,1%	10,6%	9,6%	5,1%
Autriche	353	27	8	12	29	20	22	120	21	22	20	43	29
	100%	7,8%	2,2%	3,3%	8,2%	5,6%	6,1%	33,8%	5,9%	6,1%	5,5%	12,1%	8,3%
Belgique	547	81	27	42	70	51	22	114	24	50	39	58	34
	100%	14,8%	4,9%	7,7%	12,8%	9,3%	4,1%	20,9%	4,5%	9,1%	7,2%	10,7%	6,1%
Danemark	222	40	13	22	18	15	3	55	12	7	10	46	18
	100%	18,2%	5,9%	10,0%	8,1%	6,5%	1,4%	24,9%	5,6%	3,0%	4,5%	20,7%	8,1%
Espagne	1 235	183	68	88	148	102	67	266	62	61	58	183	118
	100%	14,8%	5,5%	7,1%	12,0%	8,2%	5,5%	21,6%	5,1%	4,9%	4,7%	14,8%	9,6%
Finlande	119	6	1	2	6	5	1	32	8	5	7	28	10
	100%	5,2%	1,1%	2,0%	5,3%	3,9%	1,2%	27,3%	7,1%	4,5%	5,5%	24,0%	8,1%
France	2 111	617	223	367	534	417	89	262	84	88	76	216	67
	100%	29,2%	10,6%	17,4%	25,3%	19,7%	4,2%	12,4%	4,0%	4,2%	3,6%	10,2%	3,2%
Grèce	88	13	4	7	4	4	8	15	4	5	5	24	5
	100%	14,6%	4,7%	7,4%	4,9%	4,0%	9,1%	17,0%	4,4%	5,4%	5,1%	26,8%	6,1%
Irlande	131	6	1	4	12	8	1	32	12	5	5	30	19
	100%	4,4%	1,0%	3,0%	9,1%	6,3%	0,7%	24,2%	9,3%	4,0%	3,7%	22,6%	14,6%
Italie	1 971	217	81	104	192	134	561	258	134	86	93	212	109
	100%	11,0%	4,1%	5,3%	9,7%	6,8%	28,5%	13,1%	6,8%	4,3%	4,7%	10,8%	5,5%
Luxembourg	53	6	2	3	5	4	3	15	2	6	5	4	3
	100%	10,9%	3,5%	5,7%	9,2%	7,7%	5,1%	28,2%	4,5%	11,2%	9,3%	7,9%	4,9%
Pays-Bas	414	59	15	31	45	41	14	84	24	25	18	65	37
	100%	14,3%	3,7%	7,5%	10,9%	9,8%	3,4%	20,4%	5,8%	6,0%	4,2%	15,7%	9,0%
Portugal	222	37	11	21	37	30	13	37	9	17	19	29	9
	100%	16,7%	5,1%	9,5%	16,5%	13,6%	6,0%	16,6%	3,9%	7,8%	8,7%	13,0%	4,0%
Royaume-Uni	2 541	214	61	82	94	69	63	535	287	244	191	421	190
	100%	8,4%	2,4%	3,2%	3,7%	2,7%	2,5%	21,1%	11,3%	9,6%	7,5%	16,6%	7,5%
Suède	379	21	6	12	21	16	9	103	12	24	20	55	32
	100%	5,5%	1,5%	3,3%	5,5%	4,2%	2,3%	27,2%	3,1%	6,5%	5,2%	14,6%	8,3%
Union eur. (15 pays)	13 827	1 751	577	868	1 414	1 050	984	3 181	944	956	929	1 745	856
	100%	12,7%	4,2%	6,3%	10,2%	7,6%	7,1%	23,0%	6,8%	6,9%	6,7%	12,6%	6,2%
Islande	21	1	0	0	2	1	1	3	1	0	1	9	4
	100%	2,9%	1,0%	1,9%	7,6%	4,6%	2,4%	12,4%	4,4%	1,5%	2,4%	41,4%	20,5%
Norvège	159	9	2	5	4	4	0	41	7	14	11	41	8
	100%	5,7%	1,3%	3,3%	2,3%	2,2%	0,3%	25,6%	4,3%	8,9%	6,8%	26,1%	5,3%
Suisse	312	24	8	10	22	14	19	93	14	30	28	46	13
	100%	7,6%	2,5%	3,3%	7,2%	4,4%	5,9%	29,7%	4,4%	9,7%	9,1%	14,6%	4,2%
Europe (18 pays) (3)	14 319	1 785	587	884	1 442	1 068	1 004	3 317	965	1 000	969	1 841	882
	100%	12,5%	4,1%	6,2%	10,1%	7,5%	7,0%	23,2%	6,7%	7,0%	6,8%	12,9%	6,2%
Bulgarie	33	3	0	2	8	4	1	7	2	1	0	6	2
	100%	8,9%	1,3%	5,8%	23,4%	12,7%	2,6%	22,6%	5,8%	3,4%	1,4%	19,6%	7,0%
Croatie	51	5	2	2	7	5	2	15	4	1	1	8	4
	100%	9,0%	3,6%	4,1%	13,5%	9,1%	3,6%	29,4%	7,0%	2,9%	2,9%	15,0%	7,9%
Estonie	26	2	1	1	3	2	0	6	1	1	1	8	3
	100%	9,3%	3,6%	4,2%	12,2%	8,4%	1,3%	24,3%	2,2%	2,0%	2,0%	30,7%	11,2%
Hongrie	116	7	1	2	13	6	4	23	11	3	4	33	8
	100%	6,4%	0,9%	1,5%	11,2%	4,9%	3,6%	20,2%	9,8%	2,5%	3,3%	28,5%	7,2%
Lettonie	17	2	0	1	1	0	0	4	1	1	0	5	2
	100%	9,7%	2,3%	5,1%	5,2%	2,5%	1,6%	23,7%	6,9%	3,2%	2,6%	29,5%	10,7%
Lituanie	26	1	0	1	2	1	6	6	1	1	0	6	2
	100%	4,4%	1,0%	2,1%	6,8%	4,6%	23,4%	24,7%	2,7%	2,7%	1,7%	22,8%	6,3%
Pologne	488	38	10	14	50	28	19	138	29	18	17	103	44
	100%	7,9%	2,1%	2,8%	10,2%	5,7%	3,8%	28,2%	6,0%	3,6%	3,5%	21,2%	8,9%
Rép. tchèque	272	17	6	9	26	11	4	123	17	8	9	27	31
	100%	6,4%	2,1%	3,2%	9,5%	4,1%	1,6%	45,1%	6,1%	3,0%	3,1%	10,0%	11,3%
Roumanie	105	6	1	2	38	8	2	21	8	3	4	12	7
	100%	5,8%	1,0%	1,8%	35,9%	7,3%	1,9%	20,3%	7,7%	2,6%	4,0%	11,2%	6,7%
Slovaquie	96	10	4	5	9	4	2	31	2	4	4	16	14
	100%	10,9%	3,7%	5,3%	9,0%	4,4%	2,1%	32,5%	2,5%	3,9%	3,7%	16,2%	14,6%
Slovénie	63	8	3	3	10	8	3	21	2	2	1	7	4
	100%	13,1%	4,9%	5,4%	16,6%	13,0%	4,2%	32,9%	3,7%	3,9%	2,3%	11,2%	6,6%
11 nouveaux pays entrants	1 291	101	28	41	165	77	43	396	78	42	42	231	120
	100%	7,8%	2,2%	3,2%	12,8%	6,0%	3,3%	30,6%	6,0%	3,3%	3,3%	17,9%	9,3%
Europe (29 pays)	15 609	1 885	615	925	1 607	1 146	1 046	3 712	1 043	1 043	1 011	2 071	1 002
	100%	12,1%	3,9%	5,9%	10,3%	7,3%	6,7%	23,8%	6,7%	6,7%	6,5%	13,3%	6,4%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

(2) soit respectivement 569 446 unités pour Citroën et 45 868 DS sur le périmètre Europe (29 pays).

(3) Europe (18 pays) : UE (15 pays) et AELE (Islande, Norvège et Suisse).

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.

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	1 930	2 012	1 776	1 282	1 332	1 423	1 410	1 785
	13,1%	13,8%	13,7%	11,1%	11,0%	10,8%	10,1%	12,5%
GROUPE RENAULT	1 559	1 442	1 305	1 005	1 128	1 230	1 369	1 442
	10,6%	9,9%	10,1%	8,7%	9,3%	9,3%	9,8%	10,1%
FCA	1 575	951	1 035	716	740	841	959	1 004
	10,7%	6,5%	8,0%	6,2%	6,1%	6,4%	6,9%	7,0%
Groupe Ford	1 248	1 210	1 063	873	902	966	975	965
	8,5%	8,3%	8,2%	7,6%	7,5%	7,3%	7,0%	6,7%
General Motors	1 720	1 539	1 119	906	860	878	919	554
	11,7%	10,6%	8,6%	7,9%	7,1%	6,7%	6,6%	3,9%
Groupe Volkswagen	2 776	2 743	2 757	2 862	3 032	3 202	3 277	3 317
	18,8%	18,9%	21,3%	24,8%	25,1%	24,3%	23,5%	23,2%
Daimler	811	819	662	672	694	815	919	969
	5,5%	5,6%	5,1%	5,8%	5,7%	6,2%	6,6%	6,8%
Groupe BMW	499	761	735	775	808	906	995	1 000
	3,4%	5,2%	5,7%	6,7%	6,7%	6,9%	7,1%	7,0%
Nissan	392	342	384	400	453	524	527	538
	2,7%	2,4%	3,0%	3,5%	3,7%	4,0%	3,8%	3,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	793	582	497	506	539	572	632
	3,9%	5,5%	4,5%	4,3%	4,2%	4,1%	4,1%	4,4%
Autres marques japonaises	701	820	651	504	542	624	666	671
	4,8%	5,6%	5,0%	4,4%	4,5%	4,7%	4,8%	4,7%
Hyundai-Kia	303	530	539	679	686	760	829	865
	2,1%	3,6%	4,2%	5,9%	5,7%	5,8%	5,9%	6,0%
Volvo	230	243	222	221	245	274	276	286
	1,6%	1,7%	1,7%	1,9%	2,0%	2,1%	2,0%	2,0%
Groupe Tata	112	125	97	135	142	174	226	230
	0,8%	0,9%	0,7%	1,2%	1,2%	1,3%	1,6%	1,6%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	207	47	18	32	43	50	62
	2,1%	1,4%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	14 738	14 536	12 975	11 545	12 102	13 198	13 970	14 319
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-1,4%	-5,0%	-1,9%	4,8%	9,1%	5,8%	2,5%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE (1)

(EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	349	370	326	281	307	329	352	430
	18,1%	18,4%	22,1%	20,6%	20,4%	19,6%	18,9%	22,3%
GROUPE RENAULT	272	296	251	215	237	274	300	307
	14,1%	14,7%	17,0%	15,8%	15,7%	16,3%	16,1%	15,9%
FCA	275	256	214	174	184	201	238	234
	14,2%	12,8%	14,5%	12,8%	12,2%	12,0%	12,8%	12,1%
Groupe Ford	180	225	161	161	200	251	299	311
	9,3%	11,2%	10,9%	11,8%	13,3%	15,0%	16,1%	16,1%
General Motors	92	146	75	72	79	96	99	54
	4,8%	7,3%	5,1%	5,3%	5,2%	5,7%	5,3%	2,8%
Groupe Volkswagen	202	189	170	194	210	202	227	233
	10,5%	9,4%	11,6%	14,2%	13,9%	12,1%	12,2%	12,0%
Daimler	178	152	133	140	150	164	177	189
	9,2%	7,6%	9,0%	10,3%	9,9%	9,8%	9,5%	9,8%
Nissan	100	101	41	43	45	48	63	65
	5,2%	5,1%	2,8%	3,2%	3,0%	2,9%	3,4%	3,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	62	37	28	35	38	36	46
	3,6%	3,1%	2,5%	2,1%	2,3%	2,3%	1,9%	2,4%
Autres marques japonaises	102	85	36	25	28	35	38	38
	5,3%	4,2%	2,4%	1,9%	1,9%	2,1%	2,1%	1,9%
Hyundai-Kia	44	48	5	3	3	4	6	6
	2,3%	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%
Autres marques	69	76	26	26	29	34	25	21
	3,6%	3,8%	1,8%	1,9%	1,9%	2,0%	1,4%	1,1%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	1 931	2 004	1 475	1 364	1 506	1 674	1 860	1 932
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	3,8%	11,1%	-0,8%	10,4%	11,2%	11,1%	3,9%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2018 (lire la page 74).

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	2012	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	99	73	64	63	63	57	61	101
	9,5%	8,5%	8,2%	8,1%	7,1%	5,7%	5,3%	7,8%
GROUPE RENAULT	193	112	90	87	106	120	141	165
	18,7%	13,0%	11,5%	11,3%	11,9%	12,1%	12,3%	12,8%
Groupe FCA	50	45	30	25	26	30	34	43
	4,8%	5,3%	3,9%	3,2%	3,0%	3,0%	3,0%	3,3%
Groupe Ford	59	65	48	46	58	65	73	78
	5,7%	7,5%	6,2%	6,0%	6,6%	6,6%	6,3%	6,0%
General Motors	132	76	67	61	63	64	75	46
	12,7%	8,9%	8,5%	7,9%	7,2%	6,5%	6,5%	3,6%
Groupe Volkswagen	257	226	227	228	273	314	361	396
	24,8%	26,4%	28,9%	29,4%	30,9%	31,7%	31,4%	30,6%
Daimler	11	13	14	17	20	24	35	42
	1,1%	1,6%	1,8%	2,2%	2,2%	2,5%	3,0%	3,3%
Groupe BMW	11	17	21	21	24	30	37	42
	1,0%	2,0%	2,7%	2,7%	2,7%	3,0%	3,2%	3,3%
Nissan	19	23	28	24	28	36	34	38
	1,8%	2,6%	3,6%	3,1%	3,1%	3,6%	3,0%	2,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	47	41	47	57	65	77	98
	5,8%	5,5%	5,2%	6,0%	6,5%	6,5%	6,7%	7,6%
Autres marques japonaises	91	67	50	53	61	71	89	95
	8,7%	7,9%	6,4%	6,9%	6,9%	7,2%	7,7%	7,4%
Hyundai-Kia	39	75	86	89	88	95	108	120
	3,8%	8,7%	10,9%	11,4%	9,9%	9,5%	9,4%	9,3%
Volvo	7	9	9	9	10	12	14	15
	0,6%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Groupe Tata	2	3	3	4	4	4	6	7
	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	5	1	3	3	5	6
	0,7%	0,7%	0,6%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	1 035	857	783	777	885	991	1 148	1 291
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	-6,9%	-0,8%	13,9%	12,0%	15,9%	12,4%

► 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	2012	2013	2014	2015	2016	2017
GROUPE PSA	20	18	20	22	23	26	27	31
	13,6%	19,5%	20,0%	21,2%	19,3%	18,4%	18,1%	19,9%
GROUPE RENAULT	35	15	16	18	21	26	29	30
	24,4%	16,3%	16,3%	17,1%	17,8%	18,4%	19,0%	19,3%
Groupe FCA	21	19	20	21	23	28	32	31
	14,7%	19,8%	19,6%	20,1%	19,6%	20,4%	21,1%	20,0%
Groupe Ford	14	10	10	10	14	18	20	20
	9,8%	10,1%	10,1%	10,2%	11,5%	12,8%	13,2%	13,0%
General Motors	8	3	3	3	5	8	7	4
	5,2%	3,2%	3,3%	3,4%	4,5%	5,8%	4,6%	2,7%
Groupe Volkswagen	21	14	16	14	15	16	15	17
	14,7%	14,9%	15,5%	13,6%	13,1%	11,6%	10,1%	10,9%
Daimler	10	7	7	7	8	9	10	10
	6,8%	7,9%	7,1%	7,2%	6,7%	6,4%	6,6%	6,6%
Nissan	2	2	2	2	2	2	3	3
	1,4%	2,5%	2,2%	1,9%	1,5%	1,2%	2,0%	1,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	3	3	3	3	4	6
	1,6%	2,2%	3,0%	2,8%	2,8%	2,2%	2,7%	3,7%
Autres marques japonaises	3	2	2	2	2	2	3	2
	2,3%	2,1%	1,7%	1,7%	1,8%	1,7%	1,7%	1,2%
Hyundai-Kia	5	1	0	0	1	1	1	1
	3,2%	0,7%	0,2%	0,1%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	1	1
	2,5%	0,8%	1,0%	0,8%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	145	95	100	103	118	139	151	156
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	-7,3%	2,5%	14,8%	17,5%	8,9%	3,4%

(1) Nouveaux pays entrants dans l'UE hors Chypre et Malte, y compris Croatie.

(2) Hors Bulgarie en 2005.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2018 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	3 378 343	3 318 259	2 916 259	2 952 431	3 036 835	3 206 042	3 351 607	3 441 261
Autriche	309 427	307 915	328 563	319 035	303 318	308 555	329 604	353 320
Belgique	515 204	480 088	547 340	486 065	482 939	501 066	539 519	546 558
Danemark	112 688	146 881	153 583	181 896	188 612	206 999	222 895	221 591
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	722 689	855 308	1 034 232	1 147 009	1 234 931
Finlande	134 646	147 949	107 346	103 314	106 259	108 844	118 912	118 529
France	2 133 884	2 117 561	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748
Grèce	290 222	269 728	141 501	58 696	71 222	75 804	78 873	88 083
Irlande	230 989	171 741	88 445	74 364	96 284	124 804	146 649	131 356
Italie	2 415 600	2 237 272	1 961 578	1 304 573	1 360 452	1 575 614	1 825 608	1 970 387
Luxembourg	41 896	48 517	49 726	46 624	49 793	46 473	50 561	52 775
Norvège	97 376	109 907	127 754	142 151	144 202	150 686	154 603	158 650
Pays-Bas	597 640	465 160	482 527	416 733	387 571	448 925	382 514	414 538
Portugal	257 834	206 488	223 464	105 921	142 826	178 503	207 330	222 129
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 264 737	2 476 435	2 633 503	2 692 786	2 540 617
Suède	290 529	274 301	289 684	269 558	303 948	345 108	372 318	379 393
Suisse	316 519	264 941	292 453	305 928	300 110	321 669	315 295	311 996
Union européenne (1)	14 312 087	14 161 454	12 554 546	11 097 092	11 657 687	12 711 698	13 481 362	13 826 216
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	14 725 982	14 536 302	12 974 753	11 545 171	12 101 999	13 198 061	13 969 733	14 318 186

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

(2) Y compris l'Islande à partir de 2015.

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	1 023 997	1 404 479	1 220 675	1 400 556	1 449 919	1 534 990	1 535 436	1 330 148
	30,3%	42,2%	41,9%	47,4%	47,8%	47,9%	45,8%	38,7%
Autriche	191 402	199 908	167 106	180 847	172 382	179 821	188 819	175 456
	61,9%	64,9%	50,9%	56,7%	56,8%	58,3%	57,3%	49,7%
Belgique	290 301	348 630	415 728	314 844	299 149	299 357	279 528	254 115
	56,3%	72,6%	76,0%	64,8%	61,9%	59,7%	51,8%	46,5%
Danemark	14 898	35 356	72 670	58 119	59 524	64 095	80 325	77 573
	13,2%	24,1%	47,3%	32,0%	31,7%	31,0%	36,0%	35,0%
Espagne	734 256	1 036 789	693 905	479 318	565 409	647 108	650 569	597 334
	53,1%	67,8%	70,7%	66,3%	66,1%	62,6%	56,7%	48,4%
Finlande	-	25 110	44 574	38 372	41 299	38 857	39 637	36 255
		17,0%	41,5%	37,1%	38,9%	35,7%	33,3%	30,6%
France	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 199 729	1 146 658	1 097 124	1 050 418	998 116
	49,0%	69,2%	70,8%	67,0%	63,8%	57,2%	52,1%	47,3%
Grèce	2 006	4 189	5 661	33 993	45 383	47 792	42 991	39 022
	0,7%	1,6%	4,0%	57,9%	63,7%	63,0%	54,5%	44,3%
Irlande	23 259	36 953	55 016	53 838	70 463	88 618	102 610	85 675
	10,1%	21,5%	62,2%	72,4%	73,2%	71,0%	70,0%	65,2%
Italie	812 203	1 308 548	901 310	703 122	747 024	872 493	1 040 194	1 109 181
	33,6%	58,5%	45,9%	53,9%	54,9%	55,4%	57,0%	56,3%
Luxembourg	21 110	36 561	37 403	34 230	35 825	32 694	32 661	28 474
	50,4%	75,4%	75,2%	73,4%	71,9%	70,4%	64,6%	54,0%
Norvège	8 761	43 146	95 733	74 693	70 190	61 482	47 622	36 613
	9,0%	39,3%	74,9%	52,5%	48,7%	40,8%	30,8%	23,1%
Pays-Bas	134 426	123 990	98 477	103 518	105 013	129 804	72 526	72 639
	22,5%	26,7%	20,4%	24,8%	27,1%	28,9%	19,0%	17,5%
Portugal	62 417	131 731	149 046	76 575	102 044	121 650	135 103	136 218
	24,2%	63,8%	66,7%	72,3%	71,2%	68,2%	65,2%	61,3%
Royaume-Uni	313 149	897 887	936 448	1 127 758	1 240 858	1 275 411	1 285 383	1 067 489
	14,1%	36,8%	46,1%	49,8%	50,1%	48,4%	47,7%	42,0%
Suède	18 325	26 527	147 802	165 717	179 090	198 956	191 510	183 723
	6,3%	9,7%	51,0%	61,5%	58,9%	57,7%	51,4%	48,4%
Suisse	29 466	75 247	88 760	113 255	111 073	124 898	124 204	113 007
	9,3%	28,4%	30,4%	37,0%	37,0%	38,8%	39,4%	36,2%
Europe (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	7 198 347	6 723 487	6 158 484	6 441 303	6 821 827	6 907 793	6 349 987
Part du diesel en Europe	32,1%	49,5%	51,8%	53,3%	53,2%	51,7%	49,4%	44,3%
Variation annuelle	+10,7%	+2,2%	+6,9%	-5,2%	+4,6%	+5,9%	+1,3%	-8,1%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

LES IMMATRICULATIONS

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

	ÉNERGIE	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	électrique	0	160	5 800	8 262	12 319	11 163	24 294
		0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,4%	0,3%	0,7%
	hybride	3 559	10 174	25 330	26 476	32 714	47 055	83 373
		0,1%	0,3%	0,9%	0,9%	1,0%	1,4%	2,4%
Autriche	électrique	0	112	654	1 281	1 677	3 829	5 433
		0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,5%	1,2%	1,5%
	hybride	460	1 248	2 595	2 360	3 514	4 711	8 296
		0,1%	0,4%	0,8%	0,8%	1,1%	1,4%	2,3%
Belgique	électrique	0	47	500	1 165	1 358	2 048	2 712
		0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%
	hybride	471	4 073	6 283	8 350	10 711	16 892	24 273
		0,1%	0,7%	1,3%	1,7%	2,1%	3,1%	4,4%
Danemark	électrique	2	50	533	1 637	4 468	1 320	692
		0,0%	0,0%	0,3%	0,9%	2,2%	0,6%	0,3%
	hybride	5	148	1 099	1 233	2 657	6 243	8 192
		0,0%	0,1%	0,6%	0,7%	1,3%	2,8%	3,7%
Espagne	électrique	0	69	811	1 076	1 461	2 143	4 106
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%
	hybride	908	6 253	10 152	12 458	20 547	27 688	58 353
		0,1%	0,6%	1,4%	1,5%	2,0%	2,4%	4,7%
France	électrique	6	184	8 779	10 561	17 268	21 751	24 910
		0,0%	0,0%	0,5%	0,6%	0,9%	1,1%	1,2%
	hybride	2 857	9 655	46 745	43 143	61 619	58 385	81 548
		0,1%	0,4%	2,6%	2,4%	3,2%	2,9%	3,9%
Italie	électrique	28	112	864	1 100	1 452	1 377	1 965
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
	hybride	1 132	4 841	15 156	21 488	26 262	38 868	66 337
		0,1%	0,2%	1,2%	1,6%	1,7%	2,1%	3,4%
Norvège	électrique	7	355	7 882	18 090	25 779	24 222	33 025
		0,0%	0,3%	5,5%	12,5%	17,1%	15,7%	20,8%
	hybride	337	3 144	9 827	10 774	15 704	38 154	49 786
		0,3%	2,5%	6,9%	7,5%	10,4%	24,7%	31,4%
Pays-Bas	électrique	0	96	2 618	2 913	3 204	3 988	7 961
		0,0%	0,0%	0,6%	0,8%	0,7%	1,0%	1,9%
	hybride	2 940	16 099	43 639	26 749	56 261	30 020	20 655
		0,6%	3,3%	10,5%	6,9%	12,5%	7,8%	5,0%
Royaume-Uni	électrique	0	167	2 512	6 697	9 934	10 264	13 597
		0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%
	hybride	5 766	22 148	30 203	45 148	64 692	79 506	106 328
		0,2%	1,1%	1,3%	1,8%	2,5%	3,0%	4,2%
Suède	électrique	1	9	435	1 240	2 880	2 945	4 217
		0,0%	0,0%	0,2%	0,4%	0,8%	0,8%	1,1%
	hybride	1 947	3 628	5 823	10 421	14 478	23 896	34 647
		0,7%	1,3%	2,2%	3,4%	4,2%	6,4%	9,1%
Suisse	électrique	13	199	1 177	1 804	3 777	3 372	4 726
		0,0%	0,1%	0,4%	0,6%	1,2%	1,1%	1,5%
	hybride	1 413	4 210	7 225	6 949	8 400	10 494	11 717
		0,5%	1,4%	2,4%	2,3%	2,6%	3,3%	3,8%
Europe occidentale (y compris les pays non présentés) (1)	électrique	57	1 611	32 990	56 778	87 206	90 181	131 100
		0,0%	0,0%	0,3%	0,5%	0,7%	0,6%	0,9%
	hybride	23 210	90 198	208 934	222 109	333 028	404 241	583 264
		0,2%	0,7%	1,8%	1,8%	2,5%	2,9%	4,1%

(1) Y compris l'Islande à partir de 2015.

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	212 290	202 372	202 446	217 966	236 422	243 305	263 495	275 050
Autriche	27 243	28 878	28 130	30 849	31 320	33 013	36 104	40 348
Belgique	54 090	62 672	56 006	56 734	56 886	65 179	72 421	80 933
Danemark	33 092	58 076	16 848	24 532	29 133	33 177	37 493	37 081
Espagne	299 246	387 203	116 770	85 855	114 247	155 400	172 796	199 565
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 194	11 359	11 986	14 181	16 054
France	414 966	420 065	417 612	367 331	372 074	379 428	410 102	438 654
Grèce	23 008	23 374	10 935	3 534	5 066	5 756	5 767	6 769
Irlande	41 474	37 073	10 486	11 016	16 752	23 837	28 203	24 207
Italie	225 517	207 067	177 887	101 858	119 460	134 265	201 146	194 817
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	3 325	3 600	4 016	4 614	4 908
Norvège	31 627	37 021	30 422	32 293	30 717	34 394	37 180	37 453
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	50 756	51 929	57 921	70 654	73 636
Portugal	152 836	66 774	45 756	18 222	26 290	30 996	35 007	38 715
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	278 957	329 761	380 996	383 193	369 788
Suède	31 854	35 098	38 543	37 690	42 223	45 124	52 002	55 640
Suisse	24 121	22 428	26 507	31 938	31 688	34 297	34 066	36 890
Union européenne (1)	1 875 488	1 944 595	1 417 662	1 299 819	1 446 522	1 605 761	1 788 972	1 858 337
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 364 050	1 508 927	1 674 452	1 860 218	1 932 680

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	96 830	88 364	75 014	82 233	81 057	85 002	87 695	88 071
Autriche	8 508	8 235	5 138	7 320	6 706	7 151	7 829	8 041
Belgique	11 061	11 657	7 133	7 400	7 638	8 188	9 497	9 952
Danemark	4 597	5 902	2 682	4 233	3 628	4 687	5 033	4 950
Espagne	33 700	39 753	13 215	12 900	15 896	22 043	24 340	24 286
Finlande	3 072	3 492	2 368	3 076	2 168	2 400	2 924	3 182
France	57 918	55 281	34 221	43 265	37 559	41 714	47 134	50 419
Grèce	1 633	1 589	1 081	317	335	439	276	426
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 553	1 743	1 867	2 511	2 275
Italie	38 388	35 313	17 532	13 324	11 952	15 020	23 548	23 936
Luxembourg	1 451	1 394	803	966	1 020	1 089	1 232	1 234
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 688	4 657	4 366	5 060	5 097
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	13 057	10 195	13 547	15 148	14 491
Portugal	7 403	4 588	3 116	2 201	3 071	3 956	4 783	5 155
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	49 796	35 033	44 364	46 715	45 501
Suède	5 549	5 688	4 605	4 698	5 089	5 289	6 340	6 662
Suisse	4 733	3 817	3 388	3 503	4 426	4 079	4 165	4 605
Union européenne (1)	343 475	332 626	205 297	246 339	223 090	256 755	285 005	288 581
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	351 772	341 395	211 811	254 530	232 173	265 383	294 512	298 674

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 088	5 034	5 476	6 070	6 026
Autriche	706	565	733	688	871	878	1 008	1 215
Belgique	974	754	909	626	982	778	593	715
Danemark	419	315	450	288	330	269	202	298
Espagne	2 738	3 655	2 119	1 506	1 830	2 537	3 202	3 448
Finlande	-	252	300	225	436	330	407	347
France	4 320	4 776	5 382	6 321	5 409	6 724	6 059	5 979
Grèce	374	575	325	25	43	44	91	67
Irlande	121	271	47	163	206	313	362	339
Italie	4 152	4 514	3 931	2 401	1 800	2 163	2 509	2 944
Luxembourg	108	147	173	167	156	247	196	235
Norvège	427	708	1 052	910	697	660	1 148	723
Pays-Bas	949	1 134	524	587	649	332	817	871
Portugal	806	620	418	155	170	199	278	300
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 648	3 373	3 931	4 245	3 706
Suède	1 071	1 021	1 302	1 080	1 207	1 172	1 158	1 141
Suisse	491	457	476	534	568	689	607	641
Union européenne (1)	26 918	28 120	24 513	22 968	22 496	25 393	27 197	27 631
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	27 836	29 285	26 041	24 412	23 761	26 776	29 055	29 032

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

(2) Y compris l'Islande à partir de 2015.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgarie	-	-	15 646	20 718	21 186	24 256	28 216	32 902
Croatie	62 009	70 541	38 587	27 802	33 962	35 715	44 106	50 769
Estonie	10 600	19 640	10 295	19 694	21 135	21 033	22 997	25 618
Hongrie	133 233	198 982	43 476	56 139	67 476	77 171	96 555	116 265
Lettonie	7 300	16 602	6 365	10 636	12 452	13 766	16 357	16 698
Lituanie	6 158	10 467	7 970	12 163	14 461	17 071	20 284	25 836
Pologne	478 752	235 522	333 490	288 998	325 371	352 378	418 033	487 593
République tchèque	148 592	151 699	169 580	164 746	192 314	230 857	259 693	271 595
Roumanie	64 432	215 554	106 333	57 710	70 172	81 162	94 919	105 083
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	66 000	72 252	77 979	88 165	96 105
Slovénie	67 665	59 324	61 142	51 585	53 959	59 664	58 963	62 522
Total nouveaux pays UE (1)	907 400	749 361	818 330	776 191	884 740	991 052	1 148 288	1 290 986

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgarie	-	-	3 211	3 346	4 208	4 875	4 321	5 157
Croatie	3 360	7 671	2 845	5 309	5 240	6 909	8 359	8 535
Estonie	1 500	2 944	1 406	2 943	3 296	3 962	4 423	4 834
Hongrie	26 686	20 479	9 337	11 573	16 066	17 719	21 545	20 200
Lettonie	900	1 753	649	2 380	2 688	2 473	2 324	2 337
Lituanie	1 270	3 371	1 044	1 967	2 160	2 533	3 003	3 410
Pologne	33 653	35 985	42 852	42 532	47 643	55 207	57 135	59 057
République tchèque	14 786	16 024	11 318	11 768	13 346	17 595	19 472	19 529
Roumanie	14 789	35 842	10 404	10 046	11 399	13 471	15 269	16 898
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	5 094	5 661	7 321	7 499	7 584
Slovénie	6 274	6 897	4 744	6 072	6 373	6 686	7 782	8 742
Total nouveaux pays UE (1)	90 900	101 881	91 918	103 030	118 080	138 751	151 132	156 283

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgarie	-	-	18 857	24 064	25 394	29 131	32 537	38 059
Croatie	65 369	78 212	41 432	33 111	39 202	42 624	52 465	59 304
Estonie	12 100	22 584	11 701	22 637	24 431	24 995	27 420	30 452
Hongrie	159 919	219 461	52 813	67 712	83 542	94 890	118 100	136 465
Lettonie	8 200	18 355	7 014	13 016	15 140	16 239	18 681	19 035
Lituanie	7 428	13 838	9 014	14 130	16 621	19 604	23 287	29 246
Pologne	512 405	271 507	376 342	331 530	373 014	407 585	475 168	546 650
République tchèque	163 378	167 723	180 898	176 514	205 660	248 452	279 165	291 124
Roumanie	79 221	251 396	116 737	67 756	81 571	94 633	110 188	121 981
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	71 094	77 913	85 300	95 664	103 689
Slovénie	73 939	66 221	65 886	57 657	60 332	66 350	66 745	71 264
Total nouveaux pays UE (1)	998 300	851 242	910 248	879 221	1 002 820	1 129 803	1 299 420	1 447 269

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Bulgarie (2)	-	-	1 000	1 300	1 300	1 500	1 700	1 900
Croatie	612	1 463	599	708	994	1 044	1 464	1 479
Estonie	400	927	502	1 034	910	934	979	1 207
Hongrie	2 900	4 400	2 408	5 263	5 177	6 045	5714	6238
Lettonie	1 000	1 284	520	1 323	954	1 372	1663	1670
Lituanie	1 000	2 297	1 355	3 456	2 373	3 633	6055	7205
Pologne	7 464	11 079	11 611	19 748	17 884	23 226	27300	28329
République tchèque	6 400	8 200	5 750	8 787	10 199	12 416	12629	10725
Roumanie	3 113	5 019	2 686	3 491	4 168	6 485	8260	6360
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	4 131	4 063	4 637	4783	4588
Slovénie	1 876	1 635	985	1 255	1 607	2 025	2 537	2 521
Total nouveaux pays UE (1)	22 800	33 500	29 700	50 500	49 600	63 300	73 000	72 300

(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 GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 261 890	1 176 273	1 153 855	1 135 894	1 054 146
DS	-	-	-	-	115 835	103 342	85 218	51 473
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 552 416	1 602 350	1 702 393	1 915 220	2 126 674
Opel	-	-	-	-	-	-	-	400 324
Autres	-	-	-	19 587	22 670	22 191	16 527	17 125
Groupe PSA	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 833 893	2 917 128	2 981 781	3 152 859	3 649 742
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 128 489	2 091 282	2 255 701	2 664 073	2 792 190
Alpine	-	-	-	-	-	-	-	117
Dacia	55 183	172 021	341 090	443 879	517 537	570 533	612 728	690 170
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	132 307	153 150	206 418	234 147	264 020
Lada	-	-	-	-	-	-	-	407 092
Groupe Renault (1)	2 426 316	2 616 818	2 716 286	2 704 675	2 761 969	3 032 652	3 510 948	4 153 589
C.B.M.	-	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks (2)	96 040	63 961	31 874	nd	nd	nd	nd	nd
dont Mack Trucks	34 562	-	-	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	44	27	0	0	0	0	0	0
Unic	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (3)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (3)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL (4)	5 402 776	6 056 172	6 353 338	5 538 568	5 679 097	6 014 433	6 663 807	7 794 624

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	192 238	205 376	180 462	169 728	177 494	185 969	195 360	204 000
Peugeot	186 917	187 300	210 252	198 577	195 048	208 075	217 665	230 862
Opel	-	-	-	-	-	-	-	35 635
Autres	-	-	-	19 587	22 670	22 191	16 527	17 125
Groupe PSA	379 155	392 676	390 714	387 892	395 212	416 235	429 552	487 622
Renault	312 801	401 785	302 706	335 987	341 427	387 670	420 564	397 037
Dacia	12 580	19 871	17 704	20 610	21 987	28 208	31 238	34 484
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	356 597	363 414	415 878	451 802	431 521
C.B.M.	-	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks (2)	96 040	63 961	31 874	nd	nd	nd	nd	nd
dont Mack Trucks	34 562	-	-	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	44	27	0	0	0	0	0	0
Unic	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (3)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (3)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL (4)	803 558	878 320	742 998	744 654	758 626	832 113	881 354	910 440

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
CONSTRUCTEURS ÉTRANGERS								
Bugatti	-	5	0	-	-	-	-	-
Fiat	10 377	8 304	888	-	-	-	-	-
Heuliez-Opel	-	37 390	0	0	0	0	0	0
Lancia	2 265	5 713	1 561	-	-	-	-	-
Smart	101 365	77 015	97 373	98 239	87 195	93 357	90 725	84 368
Toyota	0	180 643	158 512	192 166	226 208	228 033	237 851	233 506
Voitures particulières	114 007	309 070	258 334	290 405	313 403	321 390	328 576	317 874
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	39 428	20 680	19 450	-	-	-	-	-
Véhicules industriels (Scania)	10 710	9 391	9 594	nd	nd	nd	nd	nd
Irisbus-Heuliez	-	291	451	nd	nd	nd	nd	nd
Irisbus	-	2 869	2 473	nd	nd	nd	nd	nd
Evobus	535	527	551	nd	nd	nd	nd	nd
Cars et bus	535	3 687	3 475	nd	nd	nd	nd	nd
Total véhicules étrangers	164 680	342 828	290 853	nd	nd	nd	nd	nd
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS								
Total véhicules français (4)	3 183 681	3 206 180	1 938 528	1 445 489	1 502 806	1 656 470	1 753 473	1 907 845
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS								
Total tous véhicules (4)	3 348 361	3 549 008	2 229 381	1 735 894	1 816 209	1 977 860	2 082 049	2 225 719

Source : CCFA

(1) 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.

(2) 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.

(3) Depuis le 01/01/1999, Renault VI (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autobus à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

(4) Hors double compte. Cf. page 84.

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	972 073	998 779	967 886	940 534	850 146
DS	-	-	-	120 089	115 835	103 342	85 218	51 473
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 353 839	1 407 302	1 494 318	1 697 555	1 895 812
Opel	-	-	-	-	-	-	-	364 689
Groupe PSA	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 446 001	2 521 916	2 565 546	2 723 307	3 162 120
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 792 337	1 749 855	1 868 031	2 243 509	2 395 149
Alpine	-	-	-	-	-	-	-	117
Dacia	42 603	152 150	323 386	423 269	495 550	542 325	581 490	655 686
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	132 307	153 150	206 418	234 147	264 020
Lada	-	-	-	-	-	-	-	407 092
Groupe Renault (1)	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 348 078	2 398 555	2 616 774	3 059 146	3 722 064
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	4 794 079	4 920 471	5 182 320	5 782 453	6 884 184
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 163 730	1 180 381	1 241 794	1 300 111	1 436 389
Citroën	504 323	605 988	468 398	236 463	220 516	204 040	186 831	55 047
DS	-	-	-	117 222	89 013	80 980	70 468	45 363
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	496 762	563 618	607 150	648 536	884 415
Opel	-	-	-	-	-	-	-	28 820
Groupe PSA	1 599 079	1 761 280	1 190 612	850 447	873 147	892 170	905 835	1 013 645
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	313 283	307 234	349 624	394 276	422 627
Alpine	-	-	-	-	-	-	-	117
Groupe Renault (1)	1 166 724	1 042 611	475 185	313 199	307 234	349 624	394 276	422 744

(1) Lire les notes de la page 82.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2017 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	3 162 120	1 013 645	2 148 475
Citroën	850 146	55 047	795 099
C-ZERO	1 167	0	1 167
C1	54 415	0	54 415
C3, C3 Aircross	337 013	2 403	334 610
C4, C4 Aircross	235 255	35 339	199 916
E-MEHARI	81	81	0
C-ELYSEE	86 467	0	86 467
C5, C5 Aircross	36 317	3 462	32 855
C6	6 064	0	6 064
NEMO	871	0	871
BERLINGO	78 698	0	78 698
SPACETOURER	13 764	13 762	2
Divers	34	0	34
DS	51 473	45 363	6 110
DS3	28 542	28 542	
DS4	11 644	10 449	1 195
DS5	7 307	5 368	1 939
DS6	2 976	0	2 976
DS7	1 004	1 004	0
Peugeot	1 895 812	884 415	1 011 397
ION	868	0	868
108	54 512	0	54 512
206	176 572	0	176 572
208	311 083	192 686	118 397
2008	232 871	198 307	34 564
301	63 797		63 797
308	226 516	172 076	54 440
3008	230 612	212 592	18 020
5008	89 550	65 693	23 857
405	266 645	0	266 645
408	72 073	0	72 073
4008	53 030	0	53 030
508	21 213	20 565	648
BIPPER	1 207	0	1 207
PARTNER	71 113	0	71 113
TRAVELLER	14 963	14 960	3
Divers	9 187	7 536	1 651
Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Opel	364 689	28 820	335 869
CORSA, ADAM, COMBO, MOKKA, CROSSLAND	188 594	0	188 594
ASTRA, ZAFIRA	94 705	0	94 705
CASCADA, INSIGNIA	45 335	0	45 335
GRANDLAND	28 820	28 820	0
Divers	7 235	-	7 235
Groupe Renault	3 722 064	422 744	3 299 320
Renault	2 395 149	422 627	1 972 522
TWINGO	82 639	0	82 639
CLIO	437 119	67 529	369 590
KWID	141 346	0	141 346
KADJAR	152 758	0	152 758
CAPTUR	321 507	0	321 507
ZOE	29 670	29 670	0
LOGAN / SANDERO	408 288	0	408 288
DUSTER	156 130	0	156 130
MEGANE	276 529	109 197	167 332
FLUENCE	55 883	0	55 883
KOLEOS	47 832	0	47 832
TALISMAN	29 536	29 536	0
ESPACE	18 202	18 202	0
KANGOO	66 509	63 472	3 037
DIVERS	171 201	105 021	66 180
Alpine	117	117	0
ALPINE	117	117	-
Dacia	655 686	0	655 686
LOGAN / SANDERO	351 315	0	351 315
DUSTER	205 565	0	205 565
DOKKER	57 345	0	57 345
LODGY	41 461	0	41 461
Renault Samsung Motors	264 020	0	264 020
ROGUE	122 437	0	122 437
SM3 / FLUENCE	7 603	0	7 603
SM5 / LATITUDE	7 071	0	7 071
QM5 (KOLEOS)	72 049	0	72 049
SM6	48 537	0	48 537
SM7	6 323	0	6 323
Lada	407 092	0	407 092
GRANDA, KALINA, LARGUS, VESTA	282 938	0	282 938
PRIORA, 4X4	54 690	0	54 690
Divers	69 464	0	69 464
Total	6 884 184	1 436 389	5 447 795

NB : Renault a aussi produit 3 367 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	192 238	205 376	180 462	169 728	177 494	185 969	195 360	204 000
Peugeot	186 917	187 300	210 252	198 577	195 048	208 075	217 665	230 862
Opel	-	-	-	-	-	-	-	35 635
Autres	-	-	-	19 587	22 670	22 191	16 527	17 125
Groupe PSA (1)	379 155	392 676	390 714	387 892	395 212	416 235	429 552	487 622
Renault (2)	312 801	401 785	302 706	335 987	341 427	387 670	420 564	397 041
Dacia	12 580	19 871	17 704	20 610	21 987	28 208	31 238	34 484
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	356 597	363 414	415 878	451 802	431 525
Renault Trucks (1)	8 321	9 460	0	0	0	0	0	0
Divers	42	24	0	0	0	0	0	0
TOTAL (3)	712 899	823 816	711 124	744 489	758 626	832 113	881 354	910 440
dont production en France (3)	370 538	361 521	243 029	281 759	322 425	414 676	453 362	471 456
Citroën	53 561	58 223	42 882	38 793	40 680	41 471	45 752	40 876
Peugeot	67 629	68 166	38 514	30 656	33 201	39 058	40 320	58 073
Opel	-	-	-	-	-	-	-	8 707
Autres	-	-	-	19 587	22 670	22 191	16 527	16 747
Groupe PSA (1)	121 190	126 389	81 396	89 036	96 551	102 720	102 599	124 403
Renault	240 985	225 648	161 633	192 723	225 874	311 956	350 763	355 760
Groupe Renault (1)	240 985	225 648	161 633	192 723	225 874	311 956	350 763	355 760
Renault Trucks (1)	8 321	9 460	0	0	0	0	0	0
Divers	42	24	0	0	0	0	0	0

(1) Lire les notes de la page 74.

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

(3) Hors la production en double compte d'Opel en 2017.

Source : CCFA

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2017 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	487 622	124 403	363 219
Citroën	204 000	40 876	163 124
C3	8 934	416	8 518
C4	2 966	2 636	330
NEMO	5 695	0	5 695
BERLINGO	87 255	0	87 255
JUMPY	38 333	37 824	509
JUMPER	60 817	0	60 817
Peugeot	230 862	58 073	172 789
208	14 664	9 921	4 743
308	3 979	3 979	0
BIPPER	6 639	0	6 639
PARTNER	92 951	0	92 951
EXPERT	44 696	44 173	523
BOXER	67 933	0	67 933
Opel	35 635	8 707	26 928
CORSA	952	0	952
ASTRA	42	0	42
COMBO	5 865	0	5 865
MOVANO	8 189	8 189	0
VIVARO	20 587	518	20 069
Autres	17 125	16 747	378
Groupe Renault	431 525	355 760	75 765
Renault	397 041	355 760	41 281
KANGOO	126 400	100 767	25 633
LOGAN	3 657	0	3 657
TRAFIC	127 218	127 218	0
MASTER	136 288	127 771	8 517
DIVERS	3 478	4	3 474
Dacia	34 484	0	34 484
DOKKER	34 484	0	34 484
TOTAL (1)	901 733	471 456	438 984

(1) Hors la production double compte d'Opel en 2017.

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2010	2012 (1)	2013	2014	2015	2016	2017
Renault Trucks (1)	87 719	31 874	38 231	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026
dont Mack Trucks	34 562	-	-	-	-	-	-	-
Divers (2)	2	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	87 721	31 874	38 231	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026
dont production en France	44 402	29 702	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks	44 400	29 702	-	-	-	-	-	-
Divers	2	0	-	-	-	-	-	-

(1) 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)

	2000	2010	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Renault Trucks (1)	-	-	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (1)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (1)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2 938	-	-	-	-	-	-	-
dont production en France	2 938	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks (1)	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (1)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (1)	2 547	-	-	-	-	-	-	-

(1) Depuis le 01/01/1999, Renault VI (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autobus à Irisbus qui est rattachée à Iveco.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL	52 172	43 956	38 648	46 973	47 983	49 930
16t et plus	30 771	25 302	21 266	26 111	25 976	28 327
7 à <16t	7 460	6 993	4 436	5 487	5 957	5 699
<7t	13 941	11 661	12 946	15 375	16 050	15 904

► GAMME DES VÉHICULES DE RENAULT TRUCKS

Tonnage	Modèles
16t et plus	T, K, C, D, D Wide
7 à <16t	D
<7t	Master, Maxity

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

		2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017 (1)
Moins de 3,5t		577 926	670 654	531 452	543 866	544 739	588 686	619 851	642 355
	E	55 883	39 019	61 998	61 407	52 488	46 973	54 803	86 109
	D	521 229	631 499	469 178	476 896	486 431	537 345	558 175	549 195
	EL	814	136	276	5 563	5 820	4 368	6 873	7 051
De 3,5t à moins de 5,1t		134 973	153 162	179 672	200 788	213 887	243 427	261 503	268 085
	E	1 724	719	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	152 443	179 672	200 788	213 887	243 427	261 503	268 085
	EL	-	-	-	-	-	-	-	-
De 5,1t à 12t	D	13 593	11 820	2 453	nd	nd	nd	nd	nd
De 12t à 16t	D	5 009	5 685	3 066	nd	nd	nd	nd	nd
De 16t à 20t	D	7 304	7 115	4 484	nd	nd	nd	nd	nd
Plus de 20t	D	6 255	9 647	5 543	nd	nd	nd	nd	nd
Tracteurs routiers	D	20 998	20 237	16 328	nd	nd	nd	nd	nd
Autocars - Autobus		2 938	-	-	-	-	-	-	-
	D	2 606	-	-	-	-	-	-	-
	G	332	-	-	-	-	-	-	-
	EL	-	-	-	-	-	-	-	-
Total essence		57 607	39 738	61 998	61 407	52 488	46 973	54 803	86 109
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	5 563	5 820	4 368	6 873	7 051
Total GNV ou GPL		332	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GENERAL		768 996	878 320	742 998	nd	nd	nd	nd	nd

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

(1) Hors la production en double compte d'Opel en 2017.

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	26 227	14 972	13 590	13 072	11 715	13 905	11 900
Peugeot	41 451	38 133	33 403	22 650	18 720	19 122	19 073	18 643
Opel	-	-	-	-	-	-	-	6 859
Groupe PSA	70 900	64 360	48 375	36 240	31 792	30 837	32 978	37 402
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	34 325	37 810	40 158	35 984	3 657
Total	131 220	119 369	96 542	70 565	69 602	70 995	68 962	41 059
Camionnettes								
Citroën	100 832	97 954	98 042	88 466	89 765	90 957	91 048	92 950
Peugeot	70 443	70 480	97 608	96 754	93 909	95 144	96 641	99 590
Opel	-	-	-	-	-	-	-	0
Groupe PSA	171 275	168 434	195 650	185 220	183 674	186 101	187 689	192 540
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	137 447	109 070	117 863	124 282	126 400
Total	318 945	286 838	292 792	322 667	292 744	303 964	311 971	318 940
Fourgons								
Citroën	61 957	81 195	67 448	67 672	74 657	83 297	90 407	99 150
Peugeot	75 023	78 687	79 241	79 173	82 419	93 809	101 951	112 629
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	-	28 776
Autres	-	-	-	19 587	22 670	22 191	16 527	17 125
Groupe PSA	136 980	159 882	146 689	166 432	179 746	199 297	208 885	257 680
Renault	104 811	228 372	148 404	157 682	189 314	224 799	259 484	263 506
Renault Trucks	8 321	9 460	0	0	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil	42	24	0	0	0	0	0	0
Total (1)	250 154	397 738	295 093	324 114	369 060	424 096	468 369	512 479
4x4								
Peugeot	-	-	-	-	-	-	-	-
Pick-ups, camionnettes, divers								
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	27 308	27 220	33 058	32 052	37 962

(1) Hors la production en double compte d'Opel en 2017.

Source : CCFA

LES LIVRAISONS DES GROUPES FRANÇAIS HORS DE FRANCE

À partir de 2005, les livraisons de Dacia hors de France sont incluses dans le périmètre, puis celles du Renault Trafic à partir de 2006, et enfin celles de Renault Samsung Motors en 2007 (180 973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays. Lada est intégrée au Groupe Renault à partir du 1^{er} janvier 2017 et Opel au Groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017.

► VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 007 183	2 233 561	2 384 342	2 597 262	3 353 245
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 469 718	1 659 147	1 871 647	2 068 564	2 489 355
Allemagne	337 743	365 860	299 072	237 280	266 233	266 587	339 993	461 107
Autriche	41 510	48 779	50 767	42 564	41 119	41 349	45 844	56 045
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	149 689	142 305	146 015	151 959	172 589
Danemark	30 239	34 477	27 801	39 950	46 744	49 204	56 683	55 913
Espagne	556 934	577 439	302 663	203 460	259 366	310 876	348 207	400 650
Grèce	54 270	32 681	10 744	6 039	9 015	12 132	13 350	13 658
Italie	353 616	377 100	317 851	222 666	254 347	304 829	362 678	449 591
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	87 484	95 028	106 236	90 353	109 383
Portugal	68 375	66 524	58 750	29 262	41 692	54 165	66 261	75 075
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	243 338	275 266	294 142	290 542	316 137
Suède	31 473	43 062	16 691	23 680	28 570	32 650	37 692	40 759
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	276 433	176 330	159 864	185 575	170 849	184 142	357 494
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	288 395	375 470	258 054	262 982	569 893
Hongrie	23 887	26 926	6 156	9 599	10 725	11 031	14 585	21 486
Pologne	59 093	47 521	53 521	46 709	52 141	50 485	62 874	90 486
Roumanie	7 520	122 930	41 804	29 677	37 989	45 361	49 786	59 706
Russie	6 042	42 637	158 018	243 839	354 701	272 461	182 432	519 984
Suisse	45 654	41 231	50 740	38 722	37 530	43 545	41 337	43 394
Turquie	148 264	142 160	168 456	201 600	152 800	211 096	224 379	250 603
Afrique	69 865	103 130	171 484	257 752	230 637	241 078	196 459	197 313
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	21 661	13 933	23 223	16 835	12 836
Maghreb	37 236	42 881	139 790	211 448	186 116	184 708	152 016	165 621
Nigeria	8 860	6 159	210	1 049	1 244	301	171	489
Amérique	230 270	314 505	559 780	703 734	458 990	426 937	490 120	552 775
Argentine	97 605	70 099	149 746	243 448	122 434	122 408	177 049	208 607
Brésil	80 205	144 030	320 930	349 337	274 577	210 638	186 229	204 726
Colombie	16 659	36 499	6 329	2 383	49 331	50 819	51 825	42 000
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 454	8 382	10 685	7 626	12 863
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	833 072	1 001 386	1 070 526	1 422 282	1 535 988
Japon	15 976	16 323	12 346	13 180	12 687	25 072	18 016	19 291
Chine	54 334	143 756	392 569	587 311	766 683	756 268	635 296	459 825
Iran	45 722	304 326	516 121	28 547	27 913	38 176	340 139	600 958
Inde	-	-	4 488	64 368	44 849	50 877	132 235	128 365
Corée du Sud	-	-	157 824	63 711	114 027	90 056	251 102	134 242
Océanie	9 984	16 698	14 079	16 827	16 793	17 929	11 188	22 099
Australie	2 765	11 872	9 761	11 827	11 933	13 435	6 805	15 639
TOTAL GENERAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	3 842 199	3 961 884	4 159 198	4 735 057	5 695 129

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	368 180	434 133	456 712	513 113	571 410
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	321 887	384 461	418 876	476 550	524 665
Allemagne	50 081	40 760	46 406	67 191	82 541	90 020	99 293	112 336
Autriche	4 697	6 206	6 797	6 873	6 711	7 585	8 259	10 441
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	32 353	27 736	29 267	42 443	48 768
Espagne	57 516	71 185	28 263	26 866	29 591	38 386	40 887	46 465
Italie	35 910	29 706	39 690	35 519	45 236	34 656	52 716	54 582
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	13 822	14 273	15 904	22 367	23 711
Portugal	34 551	25 410	18 557	9 663	13 238	15 539	18 484	20 097
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	70 458	97 429	101 797	94 776	102 984
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	51 099	33 784	40 842	49 636	55 213	85 750	71 801
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	18 814	20 937	29 981	22 716	32 318
Pologne	5 624	9 039	14 258	15 429	17 487	13 563	20 223	26 483
Suisse	4 293	5 934	8 500	8 266	7 944	7 855	7 725	8 557
Afrique	16 074	22 597	27 769	41 457	40 132	27 611	24 601	15 388
Maghreb	13 509	18 345	24 690	37 558	36 911	26 466	21 779	13 685
Amérique	36 682	33 328	85 810	109 866	75 224	61 943	63 191	64 842
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	5 562	6 634	9 512	9 018	11 200
Océanie	1 797	1 967	2 208	4 069	4 547	6 064	6 386	5 979
TOTAL GENERAL	444 516	474 532	480 430	530 355	571 759	563 013	617 832	670 038

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

(2) Union européenne : 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.

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 SSSI, 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.

À partir de 2016, l'INSEE se base 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. Depuis 2012, les données ci-dessous proviennent de cette nouvelle source. Les évolutions entre l'ancien et le nouveau périmètre sont ici mineures.

	Unités	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016 (1)	2017 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs employés (2)	unités	190 830	185 061						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				137 527	130 480	122 585	118 952	114 000	112 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	3 549	2 229	1 736	1 816	1 978	2 082	2 226
Production par personne	unités	17,5	19,2	16,2	13,3	14,8	16,6	18,3	19,9
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	86 944	78 969	77 075	76 420	83 969	88 000	97 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	51 988	45 526	45 487	47 288	54 290	57 000	63 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	59,8%	57,6%	59,0%	61,9%	64,7%	64,8%	64,9%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	14 481	10 112	8 288	9 643	11 332	12 000	12 900
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	16,7%	12,8%	10,8%	12,6%	13,5%	13,6%	13,3%
Valeur ajoutée par personne	milliers €	70	78	74	64	79	95	105	115
Charges sociales	millions €	2 153	2 546	2 302	2 176	2 030	2 072		
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	13,8	16,7	16,7	16,6	17,4		
Rémunération	millions €	5 093	6 216	5 696	5 696	5 355	5 186		
Rémunération par personne	milliers €	26,7	33,6	41,4	43,7	43,7	43,6		
Frais de personnel	millions €	7 246	8 761	7 999	7 872	7 384	7 258		
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	47,3	58,2	60,3	60,2	61,0		
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	60,5%	79,1%	95,0%	76,6%	64,0%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	4 613	1 340	-378	1 502	3 293		
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	31,9%	13,3%	-4,6%	15,6%	29,1%		
Charges financières	millions €	1 178	900	2 862	2 058	3 104	2 337		
Charges financières / VA	%	8,9%	6,2%	28,3%	24,8%	32,2%	20,6%		
Produits financiers	millions €	2 508	2 029	2 191	2 251	3 102	2 523		
Produits financiers / VA	%	18,9%	14,0%	21,7%	27,2%	32,2%	22,3%		
Résultat financier	millions €	1 330	1 128	-671	193	-3	186		
Résultat financier / VA	%	10,0%	7,8%	-6,6%	2,3%	0,0%	1,6%		
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	4 236	1 078	-310	2 954	3 291		
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	29,3%	10,7%	-3,7%	30,6%	29,0%		
Résultat net comptable	millions €	2 851	1 086	293	nd	-12,1	1 244		
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	1,2%	0,4%	nd	0,0%	1,5%		
Investissements	millions €	3 807	3 214						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			2 078	1 913	1 850	1 959	2 100	2 100
Investissements / CA	%	5,2%	3,7%	2,6%	2,5%	2,4%	2,3%	2,4%	2,2%
Investissements / VA	%	28,7%	22,2%	20,6%	23,1%	19,2%	17,3%	17,5%	16,3%

(1) Estimations du CCFA à partir de données industrielles et INSEE.

(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 sur 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	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016 (1)	2017 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprise (>20p. jusqu'en 2007)	unités	243	204	639	624	764	611		
Effectifs employés (2)	unités	94 171	85 928						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				61 759	86 624	84 271	81 309	79 000	79 000
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	19 889	16 056	20 356	20 793	22 157	24 000	26 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	8 291	7 865	10 057	9 837	11 159		
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	41,7%	49,0%					
Part de la production exportée (source FIEV)				51%	55%	54%	55%	54%	54%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	4 869	3 885	5 187	5 324	5 664	6 000	6 400
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,5%	24,2%	25,5%	25,6%	25,6%	25,0%	24,6%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	57	63	60	63	70	76	81
Charges sociales	millions €	902	1 009	937	1 389	1 360	1 357		
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	11,7	15,2	16,0	16,1	16,7		
Rémunération	millions €	2 213	2 374	2 302	3 232	3 249	3 186		
Rémunération par personne	milliers €	23,5	27,6	37,3	37,3	38,5	39,2		
Frais de personnel	millions €	3 115	3 383	3 239	4 621	4 608	4 543		
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	39,4	52,4	53,3	54,7	55,9		
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	69,5%	83,4%	89,1%	86,6%	80,2%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	1 121	412	247	409	818		
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	23,0%	10,6%	4,8%	7,7%	14,4%		
Charges financières	millions €	440	253	177	339	250	301		
Charges financières / VA	%	9,5%	5,2%	4,6%	6,5%	4,7%	5,3%		
Produits financiers	millions €	337	285	217	355	295	661		
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,9%	5,6%	6,8%	5,5%	11,7%		
Résultat financier	millions €	-103	32	40	15	46	360		
Résultat financier / VA	%	-2,2%	0,7%	1,0%	0,3%	0,9%	6,4%		
Capacité d'autofinancement	millions €	889	834	341	345	434	1 188		
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	17,1%	8,8%	6,7%	8,2%	21,0%		
Résultat net comptable	millions €	-92	83	-17	-154	-84	702		
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	0,4%	-0,1%	-0,8%	-0,4%	3,2%		
Investissements	millions €	1 024	687						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			413	708	663	856		
Investissements / CA	%	5,8%	3,5%	2,6%	3,5%	3,2%	3,9%		
Investissements / VA	%	22,0%	14,1%	10,6%	13,7%	12,4%	15,1%		

(1) Estimations de la FIEV et du CCFA à partir de données industrielles et INSEE.

(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.

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	261 508	271 273	301 607	194 728	199 382	201 065	195 011	201 373
DS	-	-	26 539	43 589	31 746	30 257	28 081	21 323
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	-	27 016
Peugeot	397 547	362 157	400 663	289 587	305 014	327 393	335 881	366 872
Alpine	-	-	-	-	-	-	-	7
Dacia	-	-	104 641	89 844	102 516	97 441	110 529	117 865
Renault	602 415	524 415	497 820	337 608	353 890	382 504	407 930	416 577
Bolloré	-	-	0	658	1 170	1 191	944	56
Divers France	63	148	54	249	52	50	51	101
GROUPE FRANÇAIS	1 261 533	1 157 993	1 331 324	956 263	993 770	1 039 901	1 078 427	1 151 190
Alfa Romeo	12 774	13 845	13 033	8 047	7 608	6 353	7 334	9 208
Audi	34 937	44 283	50 936	59 147	56 395	58 734	64 686	65 690
BMW	31 576	40 462	46 074	46 742	47 682	53 558	60 521	61 309
Fiat	95 983	46 154	72 717	47 683	45 737	54 443	62 544	68 196
Ford	117 061	103 587	114 810	76 470	75 089	80 729	79 173	84 382
Honda	8 716	8 879	11 251	8 846	7 091	7 325	9 143	8 491
Hyundai	11 019	27 389	18 785	25 738	17 165	23 968	28 043	29 570
Infiniti	-	-	267	197	669	1 139	3 295	1 985
Jaguar	1 939	2 112	1 126	879	715	1 530	3 738	3 541
Jeep	3 001	3 522	1 177	1 327	2 783	8 585	9 983	10 892
Kia	2 631	18 067	24 056	33 503	28 186	29 146	33 684	37 235
Lada	1 867	1 671	346	59	9	3	2	0
Lancia	5 864	4 414	3 368	4 812	6 105	1 469	185	34
Land Rover	7 570	6 932	2 735	6 716	6 794	8 846	10 388	9 079
Lexus	-	-	1 921	2 960	3 486	4 457	5 100	5 390
Mazda	6 366	11 437	10 232	6 272	6 062	8 418	10 320	11 778
Mercedes	43 389	54 628	45 612	46 966	49 148	55 376	62 060	68 007
Mini	-	12 613	18 007	19 099	18 277	22 512	25 176	26 431
Mitsubishi	5 575	6 752	3 514	3 448	3 496	3 936	2 922	2 378
Nissan	31 330	40 806	54 084	62 983	68 072	74 102	69 072	71 492
Opel (1)	133 576	106 454	94 877	59 620	61 246	64 170	68 280	45 548
Porsche	825	2 375	2 073	2 813	3 449	4 943	5 396	5 457
Rover	13 474	1 980	0	0	0	0	0	0
Saab	3 265	2 701	574	7	0	0	0	0
Seat	40 562	32 738	30 645	22 039	21 090	22 009	21 648	24 714
Skoda	11 570	15 042	18 533	19 341	20 412	21 759	23 620	26 799
Smart	6 645	12 646	6 408	5 267	4 149	8 107	8 980	8 162
Ssangyong	19	3 969	451	209	344	636	963	669
Subaru	2 312	1 462	1 146	928	731	841	851	721
Suzuki	11 355	21 110	22 070	15 485	15 835	18 506	20 528	25 043
Tesla			11	38	328	708	944	1 368
Toyota	43 698	87 406	65 390	71 693	66 774	71 755	77 696	88 662
Volkswagen	152 868	135 975	146 538	141 427	139 554	144 103	143 101	139 360
Volvo	6 777	11 089	11 841	11 024	12 459	13 876	15 599	16 219
TOTAL ÉTRANGER (2)	872 351	909 796	920 345	834 193	802 115	877 325	936 750	959 558
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 067 789	2 251 669	1 790 456	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748
dont Transit Temporaire	-	-	39 011	34 205	30 648	31 665	31 448	31 762
GROUPE FRANÇAIS EN %	59,1%	56,0%	59,1%	53,4%	55,3%	54,2%	53,5%	54,5%
TOTAL ÉTRANGER EN %	40,9%	44,0%	40,9%	46,6%	44,7%	45,8%	46,5%	45,5%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

(2) Y compris divers.

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 317 717	5 446 131	5 562 082	5 643 348	5 678 598
Rapport occasion/neuf	2,4	2,6	2,4	3,0	3,0	2,9	2,8	2,7

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	750 371	772 709	789 073	806 052	798 347
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,0	2,1	2,1	2,0	1,8

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.

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	138 628	182 569	228 977	144 873	134 756	113 446	93 165	85 109
DS	-	-	14 864	29 082	21 190	15 281	13 157	9 031
Peugeot	206 153	258 712	307 518	203 291	214 419	190 548	176 231	178 061
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	-	9 126
Dacia	-	-	53 737	58 334	64 895	54 326	48 735	51 174
Renault	257 909	357 094	352 530	236 972	224 489	233 998	233 354	220 723
GROUPES FRANÇAIS (2)	602 711	798 437	957 626	672 552	659 749	607 599	564 642	553 224
Alfa Romeo	7 444	27 196	8 432	5 145	4 273	2 995	3 307	4 726
Audi	25 901	76 476	45 201	48 513	45 192	44 445	46 529	41 495
BMW-Mini	21 065	4 470	50 906	54 094	53 289	57 145	60 739	54 330
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	22 129	2 863	1 203	2 462	7 183	7 345	7 969
Fiat-Lancia	38 337	27 196	28 240	15 686	13 199	16 935	18 384	18 066
Ford	58 896	76 476	89 334	44 174	40 861	41 986	39 398	38 902
Honda	413	4 470	5 029	5 051	4 111	4 364	4 709	3 205
Hyundai	5 510	22 129	13 174	18 472	10 592	15 069	16 572	13 230
Kia	1 200	10 597	15 428	19 948	17 327	15 870	17 322	16 548
Land Rover	5 656	6 560	2 637	6 524	6 473	8 192	9 879	8 731
Mazda	3 204	6 061	6 768	5 221	4 792	4 802	4 466	4 353
Mercedes	30 007	44 079	41 460	41 355	43 542	47 646	50 748	53 274
Mitsubishi	3 227	4 793	3 102	2 828	1 953	2 053	1 905	1 062
Nissan-Infiniti	15 533	23 454	35 092	47 899	48 843	46 879	44 310	43 815
Opel (1)	63 726	75 944	63 751	32 343	31 738	29 335	27 444	16 232
Rover	7 480	1 482	0	0	0	0	0	0
Seat	27 861	26 378	25 462	14 467	11 696	10 683	8 478	7 456
Skoda	7 741	12 381	14 781	12 601	13 870	12 930	12 773	13 908
Suzuki	3 165	11 969	9 263	4 649	3 947	4 359	4 038	2 448
Toyota-Lexus	12 282	54 560	35 744	23 546	20 332	17 879	11 141	6 582
Volkswagen	89 487	106 909	118 702	99 149	91 387	80 893	75 422	68 608
Volvo	4 786	10 247	11 614	10 332	11 545	12 747	13 541	13 602
TOTAL ÉTRANGER (2)	443 774	630 600	635 547	527 177	486 909	489 525	485 776	444 892
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 429 037	1 593 173	1 199 729	1 146 658	1 097 124	1 050 418	998 116
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	31 988	27 127	27 141	22 887	20 180
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,1%	70,8%	67,0%	63,8%	57,2%	52,1%	47,3%
GROUPES FRANÇAIS EN %	57,6%	55,9%	60,1%	56,1%	57,5%	55,4%	53,8%	55,4%
TOTAL ÉTRANGER EN %	42,4%	44,1%	39,9%	43,9%	42,5%	44,6%	46,2%	44,6%

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	77 048	73 166	70 579	61 601	63 233	59 295	62 418	68 979
DS	-	-	259	730	625	489	485	259
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	-	3 232
Peugeot	74 950	73 778	72 228	60 469	59 197	59 649	65 771	73 628
Dacia	-	-	5 434	3 959	3 377	2 594	1 582	1 492
Renault	139 752	140 059	135 591	116 282	117 823	124 634	131 742	137 927
Divers France	40	10 076	528	807	953	905	1 348	896
GROUPES FRANÇAIS	291 790	297 079	284 619	243 848	245 208	247 566	263 346	286 413
Fiat	25 253	12 497	34 659	33 021	30 757	32 071	36 626	36 693
Ford	18 110	19 695	20 437	16 929	20 273	22 534	25 567	28 810
Hyundai	588	1 380	237	299	194	195	256	227
Isuzu	108	1 370	1 961	2 167	1 960	2 024	2 030	1 858
Iveco	16 534	15 721	11 610	10 837	11 555	11 414	13 519	14 356
Land Rover	1 857	1 256	1 550	1 516	1 796	2 591	776	463
Mazda	916	635	482	60	63	58	73	76
Mercedes	23 139	18 973	19 051	18 024	17 710	18 643	19 767	19 890
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 625	1 341	1 836	1 998	1 858
Nissan	5 197	9 746	7 307	8 761	8 617	7 260	10 121	10 111
Opel (1)	7 561	12 617	7 195	5 404	5 545	6 782	6 992	4 339
Toyota	1 771	2 587	4 013	3 932	4 669	5 210	5 322	6 927
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	15 563	17 552	16 375	18 359	21 080
TOTAL ÉTRANGER (2)	123 176	122 986	132 993	123 483	126 866	131 860	146 756	152 241
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	367 331	372 074	379 426	410 102	438 654
GROUPES FRANÇAIS EN %	70,3%	70,7%	68,2%	66,4%	65,9%	65,2%	64,2%	65,3%
TOTAL ÉTRANGER EN %	29,7%	29,3%	31,8%	33,6%	34,1%	34,8%	35,8%	34,7%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.
(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.

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Citroën	338 556	344 439	372 186	256 329	262 615	260 360	257 429	270 352
DS	-	-	26 798	44 319	32 371	30 746	28 566	21 582
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	-	30 248
Peugeot	472 497	435 935	472 891	350 056	364 211	387 042	401 652	440 500
Alpine	-	-	-	-	-	-	-	7
Dacia	-	-	110 075	93 803	105 893	100 035	112 111	119 357
Renault	742 167	664 474	633 411	453 890	471 713	507 138	539 672	554 504
GROUPE FRANÇAIS	1 553 323	1 455 072	1 615 943	1 200 111	1 238 978	1 287 467	1 341 773	1 437 603
Fiat	121 236	58 651	107 376	80 704	76 494	86 514	99 170	104 889
Ford	135 171	123 282	135 247	93 399	95 362	103 263	104 740	113 192
Land Rover	9 427	8 188	4 285	8 232	8 590	11 437	11 164	9 542
Mercedes	66 528	73 601	64 663	64 990	66 858	73 086	81 827	87 897
Nissan-Infiniti	36 527	50 552	61 658	71 941	77 358	76 001	82 488	81 603
Opel (1)	141 137	119 071	102 072	65 024	66 791	70 952	75 272	49 887
Rover	13 564	1 982	0	0	0	0	0	0
Seat	42 230	33 024	31 080	22 039	21 090	22 009	21 648	24 714
Toyota-Lexus	45 469	89 993	71 324	74 968	74 929	81 422	88 118	100 979
Volkswagen	166 687	146 018	159 787	156 990	157 106	160 478	161 460	160 440
TOTAL ÉTRANGER	995 527	1 032 782	1 053 338	957 676	928 981	1 009 185	1 083 506	1 111 799
TOTAL GÉNÉRAL	2 548 850	2 487 854	2 669 281	2 157 787	2 167 959	2 296 652	2 425 279	2 549 402
TOTAL FRANCE EN %	60,9%	58,5%	60,5%	55,6%	57,1%	56,1%	55,3%	56,4%
TOTAL ÉTRANGER EN %	39,1%	41,5%	39,5%	44,4%	42,9%	43,9%	44,7%	43,6%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. Ainsi, les immatriculations de cette marque sont présentées chez PSA sur la période allant du 01/08/2017 au 31/12/2017.

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	12 069	10 367	11 568	12 531	13 954
GROUPE FRANÇAIS	20 992	18 465	10 964	12 105	10 423	11 584	12 553	13 963
DAF	4 365	6 321	4 464	5 388	4 193	4 723	5 815	6 118
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 449	4 354	4 783	5 293	5 417
MAN	3 498	4 545	2 729	4 145	3 811	4 581	4 910	5 058
Mercedes	9 976	9 325	5 229	7 766	5 911	6 128	7 089	7 526
Scania	4 963	4 417	2 553	3 499	3 626	4 359	5 219	5 512
Volvo	6 739	5 870	3 938	5 507	4 912	5 219	5 789	6 321
TOTAL ÉTRANGER	36 924	36 819	23 257	31 160	27 136	30 132	34 582	36 465
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	55 284	34 221	43 265	37 559	41 716	47 135	50 428
TOTAL FRANCE EN %	36,2%	33,4%	32,0%	28,0%	27,8%	27,8%	26,6%	27,7%
TOTAL ÉTRANGER EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,0%	72,2%	72,2%	73,4%	72,3%

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
TOTAL	59 056	55 975	55 591	51 418	47 227	47 336	51 231	53 275
Rapport occasion/neuf	1,0	1,0	1,6	1,2	1,3	1,1	1,1	1,1

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Renault	1 633	-	-	-	-	-	-	-
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-	-	-	-	-	-	-
Groupe Iveco Bus (1)	-	2 459	2 412	2 902	2 483	3 197	2 917	2 419
Groupe Evobus (2)	-	888	1 433	1 933	1 964	2 050	1 646	1 672
Groupe VGF (3)	-	404	559	323	247	589	465	458
Bova	-	198	116	28	1	0	0	0
Temsa	-	301	309	229	121	146	158	235
Van Hool	230	238	169	138	93	98	126	108
Yutong	-	-	-	23	82	96	118	127
Autres	-	237	384	768	500	644	747	1 087
TOTAL GÉNÉRAL	-	4 773	5 382	6 321	5 409	6 724	6 059	5 979

(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) À partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.

Sources : estimations CCFA, puis OICA à partir de 2005

► MOTORISATION

	unité	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017 (1)
Ménages non motorisés	%	19,7%	18,8%	16,5%	16,9%	17,2%	17,1%	16,6%	16,1%
Ménages motorisés	%	80,3%	81,2%	83,5%	83,1%	82,8%	82,9%	83,4%	83,9%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	46,4%	47,6%	48,3%	48,8%	48,4%	48,0%	47,5%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	29,4%	30,7%	29,9%	28,9%	29,4%	30,3%	31,1%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,4%	5,2%	5,0%	5,1%	5,1%	5,2%	5,3%
Age moyen du véhicule	année	7,25	7,71	8,0	8,6	8,7	8,9	9,0	9,1
Durée de détention moyenne	année	4,43	4,73	5,0	5,3	5,4	5,5	5,6	5,6
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	59,9	58,9	59,0	58,5	58,5	58,7	58,7
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 960	12 240	11 750	11 540	11 710	12 020	11 950
Kilométrage moyen essence	km	11 690	10 090	8 440	7 860	7 930	8 030	8 160	8 440
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	16 330	14 720	14 130	13 740	13 990	14 540	14 340
Trafic intérieur de voyageurs									
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	697,6	717,2	709,8	712,9	720,9	736,5	754,3	757,3
En autocars-autobus	milliards voy.-km	49,7	50,3	54,4	56,1	57,6	58,5	58,9	58,1
Trafic total	milliards voy.-km	845,0	871,7	879,5	889,2	897,7	915,0	932,6	941,7
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,0	86,9	86,5	86,7	86,9	87,3	87,3
Evolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%	-0,0	-0,1	+0,8	+0,3	+1,1	+2,2	+2,4	+0,4
En autocars-autobus	%	+2,7	+0,4	+1,9	+1,1	+2,7	+1,6	+0,7	-0,1

(1) Provisoire.

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTES/SDES

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Voitures particulières								
Jusqu'à 5 cv	10 572	12 040	12 946	13 948	14 210	14 475	14 769	14 964
6 à 10 cv	15 723	16 519	16 583	16 115	15 990	15 901	15 953	16 038
Plus de 10 cv	1 186	1 341	1 521	1 588	1 600	1 624	1 668	1 698
TOTAL VP	27 480	29 900	31 050	31 650	31 800	32 000	32 390	32 700
Dont diesel (1)	9 261	13 590	17 458	19 645	19 836	19 900	19 938	19 811
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5t	4 974	5 489	5 750	5 915	5 965	6 014	6 084	6 155
De 3,5t à 5t	12	12	10	15	15	16	16	16
De 5t à 20t	287	274	250	235	233	227	221	217
20t et plus	46	68	91	102	106	106	110	116
Tracteurs routiers	210	215	202	195	200	199	206	207
TOTAL VU (hors autocars et autobus)	5 529	6 057	6 303	6 462	6 608	6 562	6 637	6 710
Dont diesel (1)	4 202	5 030	5 632	6 091	6 280	6 355	6 377	6 443
AUTOCARS-AUTOBUS	80	82	85	88	89	90	91	92
TOTAL TOUS VEHICULES	33 090	36 039	37 438	38 200	38 408	38 652	39 118	39 502
Dont diesel (1)	13 543	18 700	23 172	25 821	26 116	26 255	26 403	26 342

(1) Y compris hybride diesel.

Source : estimations CCFA

► PARC AUTOMOBILE (EN MILLIERS) (AU 1^{ER} JANVIER 2018)

	Toutes énergies	Diesel	Autres (1)
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	14 964	8 038	6 926
6 CV à 10 CV	16 038	10 928	5 110
11 CV & plus	1 698	845	853
Total VP	32 700	19 811	12 889
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	3 589	3 334	255
De 2,5t à 3,5t	2 566	2 556	10
De 3,6t à 5t	16	15	1
TOTAL VUL jusqu'à 5t	6 171	5 905	266
Total véhicules légers (VP + VUL)	38 871	25 716	13 155
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5t à moins de 12t	70	70	-
De 12t à moins de 16t	41	41	-
De 16t à moins de 20t	106	106	-
20t & plus	116	116	-
Total porteurs	333	333	-
Tracteurs routiers	207	207	-
Total VI	540	538	2
Autocars et autobus	92	89	3
Total véhicules utilitaires plus de 5t	631	626	5
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 802	6 531	271
Total tous véhicules	39 502	26 342	13 160

(1) Essentiellement essence et électrique pour les véhicules légers, GNV pour les véhicules industriels, électrique et GNV pour les autocars et autobus.

(2) La distinction diesel n'est possible qu'au niveau du total VI.

Source : estimations CCFA

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2017

	1990	2000	2005	2010	2015	2016	2017 (1)	Variations 2017/1990	Variations 2017/2016
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,4	23,0	4,2	0,8	0,8	0,8	0,8	-99%	0,3%
CO	5 887	2 593	1 466	729	376	349	323	-95%	-7,4%
NOx	1 222	927	746	583	506	486	465	-62%	-4,3%
COVNM	924	449	239	106	58	53	48	-95%	-10,2%
Plomb (en tonnes)	3 901	48	47	50	52	53	53	-99%	0,3%
PM10 : particules	58	52	38	31	19	17	15	-74%	-12,9%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	110	126	128	122	121	121	122	10%	0,4%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	2	7	7	8	8	-	0,4%

(1) Estimations pour l'année 2017.

Source : données CITEPA/Secten

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

	1990	2000	2005	2010	2015	2016	2017 (1)
Transformation énergie	69	64	67	59	40	43	47
Industrie manufacturière	108	106	100	84	73	70	71
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Résidentiel/Tertiaire	86	88	99	94	75	77	78
Agriculture/sylviculture	12	13	12	12	12	12	12
Transports	117	134	135	128	127	127	128
dont route	110	126	128	122	121	121	122
dont autres transports	6,9	7,8	6,9	6,2	5,9	6,0	6,0
TOTAL HORS UTCATF (2)	393	406	415	379	328	330	338
UTCATF (2)	-33	-31	-56	-46	-49	-44	-44
Total avec UTCATF (2)	360	375	359	333	280	286	294

(1) Estimations pour l'année 2017.

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

Source : données CITEPA/Secten

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2017/2000
FRANCE								
Essence	168	159	130	119	116	116	117	-51
Diesel	155	149	130	114	111	109	110	-45
TOTAL FRANCE	162	152	130	114	111	110	111	-51
UNION EUROPÉENNE								
Italie	161	149	134	119	115	114	113	-48
Espagne	162	150	140	120	115	114	115	-47
Royaume-Uni	180	169	145	125	121	120	121	-59
Allemagne	179	170	152	132	128	126	127	-52
MOYENNE UE 15 PAYS	171	161	141	122	119	118	119	-52

Source : ADEME (juin 2018)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Consommation de carburants									
Essence ordinaire	millions de litres	-	-	-	-	-	-	-	-
Super plombé - ARS -	millions de litres	3 924	433	-	-	-	-	-	-
Super sans plomb	millions de litres	14 329	14 097	9 501	6 650	6 397	6 292	6 297	6 201
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	2 714	2 971	3 198	3 465	3 938
En % du total essences	%	-	-	12,7	29,0	31,7	33,6	35,5	38,8
Total essences	millions de litres	18 253	14 529	10 880	9 363	9 368	9 510	9 762	10 139
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	40 559	40 718	41 187	41 156	41 054
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	50 627	51 273	50 629	49 922	50 086	50 697	50 918	51 193

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
PRIX DES CARBURANTS A LA POMPE (moyenne annuelle)									
Essence ordinaire TTC	euros/litre	-	-	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	-	-	-	-	-	-	-	-
Super plombé-ARS	euros/litre	1,17	1,27	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	71	67	-	-	-	-	-	-
Super sans plomb 98	euros/litre	1,11	1,20	1,38	1,59	1,54	1,42	1,36	1,44
Taxes en %	%	69	65	60	55	56	61	64	62
Essences	euros/litre	1,12	1,18	1,35	1,54	1,48	1,35	1,30	1,38
Taxes en %	%	69	67	61	56	58	63	66	59
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,35	1,29	1,15	1,11	1,23
Taxes en %	%	62	57	54	49	51	59	63	61

Source : DGEC

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

	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	35 891	35 782	36 294	36 412	39 239
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 039	2 071	2 086	2 188	2 245
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 468	4 588	4 662	4 730	4 842
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	876	827	753	692	638
Taxes à l'essieu	223	205	168	171	170	169	167	100
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 666	1 579	1 596	1 858	1850 (3)
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	1	3	4	4	-
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	538	571	555	512	516
Redevances domaniales	132	154	186	300	314	326	331	351
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)	-	20	500	800	700	600	600	600
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 232	7 238	7 780	7 003	7 319	8 108	8 826	-
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 059	4 783	5 603	5 788	5 885	6 076	6 322	-
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	50 438	55 071	57 401	61 555	61 823	63 244	64 658	-
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 200	37 300	37 800	37 600	40 800	42 900	-
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 900	28 200	28 400	28 200	31 500	33 491	35 477
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (Hors TVA)	4 457	6 410	8 110	8 780	9 120	9 390	9 830	10 170
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	10 501	10 944	11 268	11 796	12 204
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	15 800	17 200	18 100	16 300	15 100	13 300	-

(1) En fonction du taux incorporation d'agrocarburant.

(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.

(3) Estimation.

Sources : Direction générale des impôts, CCFA, URF, MTES/SDES, Commission des Comptes des Transports de la Nation

LES ADRESSES UTILES

► LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Groupe PSA

7, rue Henri Ste Claire Deville - 92563 Rueil-Malmaison
Tél. : 01 55 94 81 00
www.groupe-psa.fr

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 69 09 60 00
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'Équipements 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

Groupe 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

Groupe 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 (SNLVLD)

Immeuble Arc en Ciel
Bâtiment B
17, rue de la Vanne
92120 Montrouge
Tél. : 01 85 65 11 25
www.snlvld.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 Montlhéry cedex
Tél. : 01 69 80 17 00
Télécopie : 01 69 80 17 17
www.utac.com

► LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'automobiles (ACEA)

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

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

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

► LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

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

ACA - 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.ffsa.org

La Prévention Routière

4, rue Ventadour
75001 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00
Télécopie : 01 42 27 98 03
www.preventionroutiere.asso.fr

Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA)

79, rue Jean-Jacques Rousseau
92158 Suresnes cedex
Tél. : 01 41 44 93 70
Télécopie : 01 41 44 93 79
www.sia.fr

LES ORGANISMES DE RECHERCHE 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.avere-france.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

ID4CAR

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 Énergies 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.ifsttar.fr

CARA

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.cara.eu

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

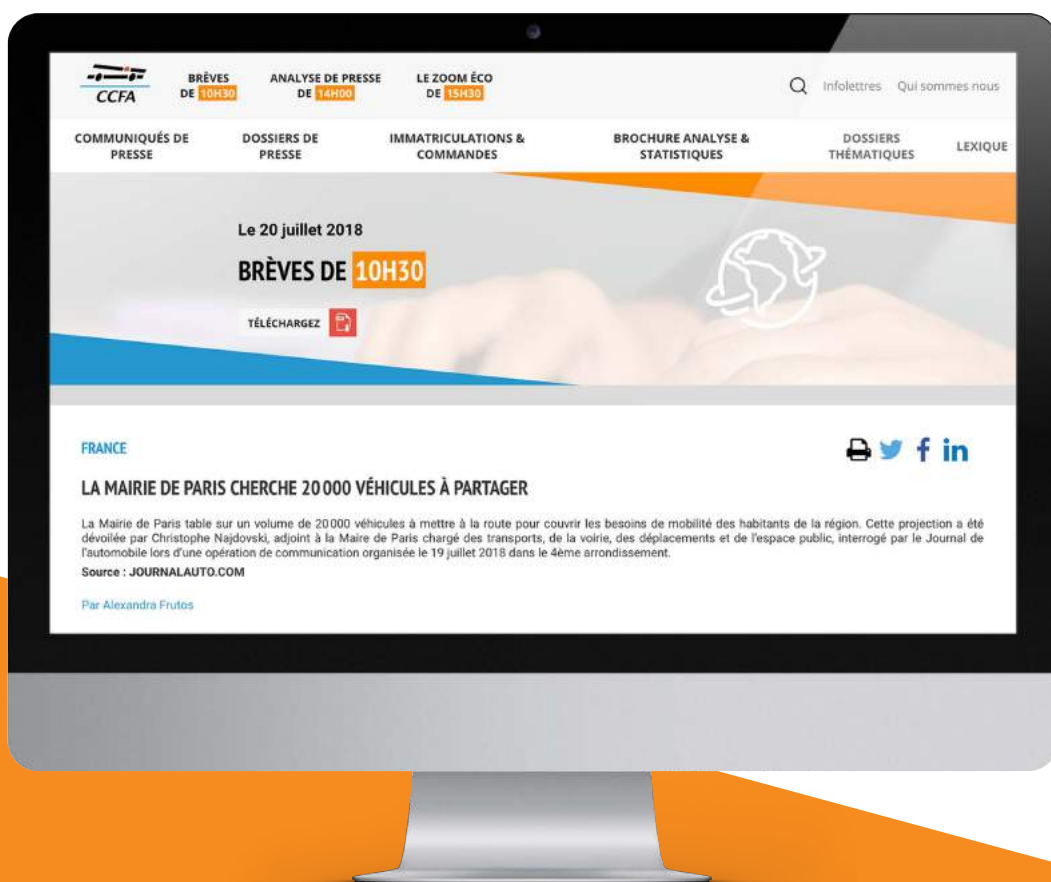
Tél. : 03 89 32 76 44

Télécopie : 03 89 32 76 45

www.vehiculedufutur.com

LE SITE INTERNET DU CCFA APPORTE DES INFORMATIONS QUOTIDIENNES SUR LE MONDE AUTOMOBILE

WWW.CCFA.FR



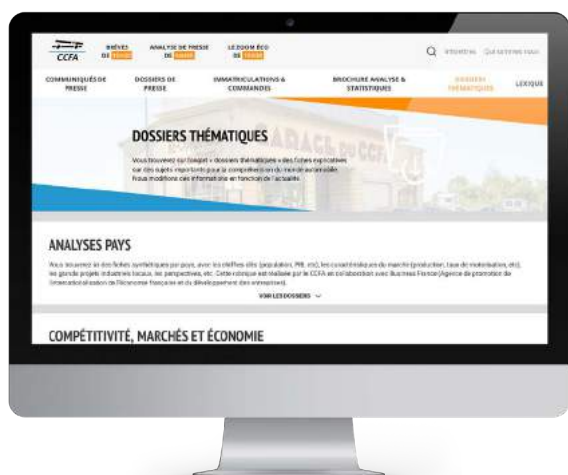


TOUS LES MOIS, IL DONNE UNE VISION TRÈS PRÉCISE DU MARCHÉ FRANÇAIS

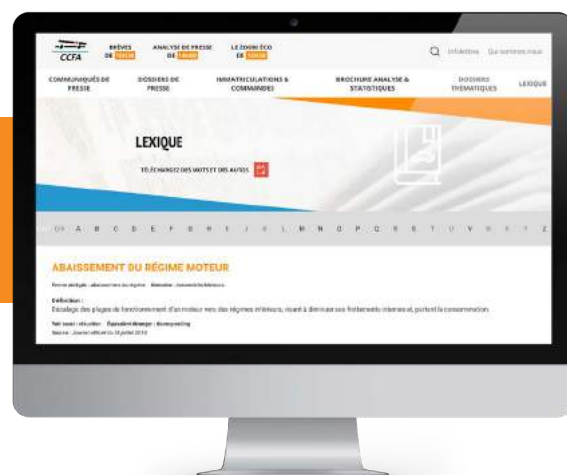
LES DONNÉES CHIFFRÉES SONT FACILEMENT ACCESSIBLES



LES DOSSIERS THÉMATIQUES PERMETTENT D'AVOIR, SUR DES SUJETS COMPLEXES, UNE INFORMATION PÉDAGOGIQUE



LE LEXIQUE REPREND TOUTE LA TERMINOLOGIE AUTOMOBILE





MONDIAL
PARIS MOTOR SHOW