

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2019

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

51

MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits
automobiles de la France

81%

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	38
Transport : voyageurs et marchandises	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



La situation de l'industrie automobile est assez contrastée. Les chiffres clés indiquent que la voiture reste le **choix privilégié** des consommateurs : 96 millions de véhicules produits dans le monde, 14 millions d'emplois directs ou indirects en Europe, 85 % des ménages motorisés en France ; pourtant, **l'avenir est incertain** : crises économiques dans certains pays, émergence de tensions commerciales et géopolitiques, des contraintes environnementales plus sévères en Europe, etc., autant d'interrogations sur la fin d'un haut de cycle de l'industrie automobile. Malgré tout, les constructeurs français, Renault, PSA et Renault Trucks possèdent de nombreux atouts.

En 2018, le marché mondial a connu un léger recul de -1 %, expliqué essentiellement par la baisse de 3 % du **marché chinois** alors qu'on observe, par ailleurs, une stabilité à haut niveau en Europe et aux États-Unis. Dans ce contexte, les constructeurs français ont produit **près de 8 millions de voitures**, soit plus de 8 % de la production automobile mondiale (contre 6 % en 2014). Cette augmentation a été possible grâce à la croissance interne des marques historiques et à l'acquisition de nouvelles marques qui ont élargi le périmètre des groupes français (Opel pour PSA, Lada et Jinbei/Huasong pour Renault).

Sur le premier semestre 2019, la tendance est tout autre, avec une **baisse estimée de 7 %**. Depuis le début de l'année, la conjoncture économique et les tensions géopolitiques affectent les conditions de l'activité automobile. De grands groupes automobiles annoncent des résultats semestriels en baisse. Les zones géographiques hors d'Europe sont, dans certains pays, moins dynamiques (Chine ou États-Unis), ou bien en retournement brutal dans d'autres, là où les constructeurs français sont historiquement présents (Turquie, Argentine, Iran, etc.). Les perspectives économiques s'assombrissent en Europe. La perspective du **Brexit** met en péril tout l'équilibre du marché du Royaume-Uni. Les marchés en forte baisse du sud de l'Europe ne favorisent pas les ventes sur des zones importantes pour les constructeurs français. Le marché français se maintient à un **niveau élevé**, avec, toutefois, des écarts mensuels notables liés aux changements de normes ou de politiques financières (prime à la conversion, bonus/malus, etc.). L'impact de

la réglementation CO₂ pour 2020 est aussi déjà perceptible en 2019 : les constructeurs suppriment de leurs gammes les modèles trop émissifs en CO₂.

Les objectifs d'émissions de **CO₂ en Europe** s'annoncent comme l'échéance la plus périlleuse de l'industrie automobile européenne. Avec une première échéance fin 2020 (moyenne de 95 g de CO₂/km), les objectifs ont encore été durcis avec une baisse complémentaire de 37,5 % entre 2021 et 2030. Dans ce contexte, le pilotage de la performance CO₂ par les constructeurs automobiles français est essentiel et le CCFA les appuie sur le sujet. La tendance de la courbe des émissions de CO₂ est repartie à la hausse (112 g de CO₂ relevés en France mi-2019) du fait de la baisse des immatriculations de véhicules diesel et du report vers les véhicules essence. Les attaques irrationnelles sur le diesel devraient donner lieu à une étude demandée par le Ministère de l'Économie, en vue d'accorder la vignette Crit'Air 1 aux véhicules diesel récents (**Euro 6D Temp**). Cette motorisation, possédant les mêmes caractéristiques d'émissions (particules et NOx) que l'essence, tout en émettant moins de CO₂.

Dans ce contexte CO₂, les constructeurs français seront au rendez-vous pour introduire, dès la fin 2019, plusieurs **modèles électrifiés**, même si la plus grande incertitude règne encore sur la capacité d'achat des clients. L'ACEA a révélé que les ventes de voitures électriques ne décollent pas en Europe et encore moins dans les pays de l'Union européenne à faibles revenus. Trois leviers, pourtant indispensables au décollage du marché, restent fragiles :

- Manque de visibilité sur les **incitations financières** : l'engagement des pouvoirs publics semble maintenu pour les 100 % électriques, mais encore incertain pour les hybrides rechargeables.
- Insuffisance des points de recharge : le CCFA est très engagé pour favoriser l'accessibilité des prises de recharge aux copropriétaires. Les syndicats de copropriété ne respectent pas assez le « **droit à la prise** », qui est pourtant obligatoire. Sans équipement des parkings urbains, il est impossible d'atteindre les niveaux de véhicules électrifiés attendus dans le contrat Stratégique de Filière.
- Insuffisance des **incitations à l'usage** : les mesures prises par certaines collectivités comme la gratuité de la carte grise ou du stationnement résidentiel restent marginales.

Le CCFA se mobilise auprès des pouvoirs publics pour la promotion des véhicules électrifiés, dont le déploiement sera conditionné par le réseau des bornes de recharge et les incitations à l'usage mises en place.

Tant dans le futur de la motorisation que dans le domaine des **véhicules autonomes et connectés**, l'investissement des constructeurs français est très avancé. Il est à noter que les essais de véhicules autonomes sur route sont maintenant facilités. Le CCFA participera à la présentation de ces technologies à l'Exposition Universelle de Dubaï en 2020.

Le manque de compétitivité du « site France » perdure, malgré une volonté des pouvoirs publics d'aller dans la bonne direction. En R&D, les constructeurs français ont un besoin impératif de mesures comme le **Crédit Impôt Recherche** pour maintenir leurs activités en France. En production, le CCFA soutient activement les initiatives de réduction de la **fiscalité de la production**, initiées par France Industrie, qui proposent de réduire la fiscalité excessive, en commençant par la suppression de la Cotisation Foncière des Entreprises (CFE).

La voiture demeurera **une solution essentielle** parmi les offres de mobilité proposées. Toutes les études et tous les sondages marquent la primauté de sa place dans les transports. Elle est aussi préférée car elle pallie les limites des transports collectifs (disparition du maillage des territoires, infrastructure vieillie et trop coûteuse, manque de fiabilité et de sécurisation). L'Automobile est, plus que jamais, partie prenante de l'avenir du transport en commun ! On observe, d'ailleurs, que les nouvelles mobilités se structurent autour de la voiture, comme l'autopartage ou le covoiturage.

Pour la mobilité du quotidien, gage d'activité économique et garantie de la liberté de mouvement, les constructeurs français proposent les produits et les solutions les plus adaptés aux besoins actuels et aux enjeux de demain.

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.

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

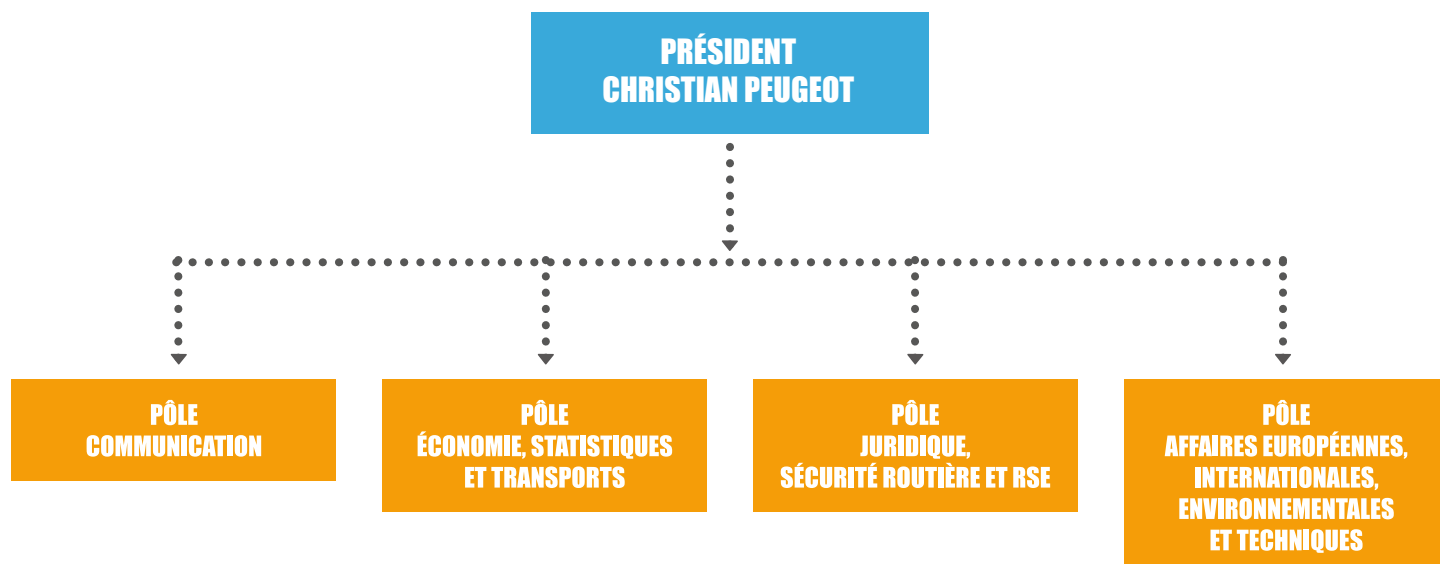
Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération Française de Carrosserie, Industries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

Electroniques et de Communication - FIEEC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Fédération Forge Fonderie, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP, 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.

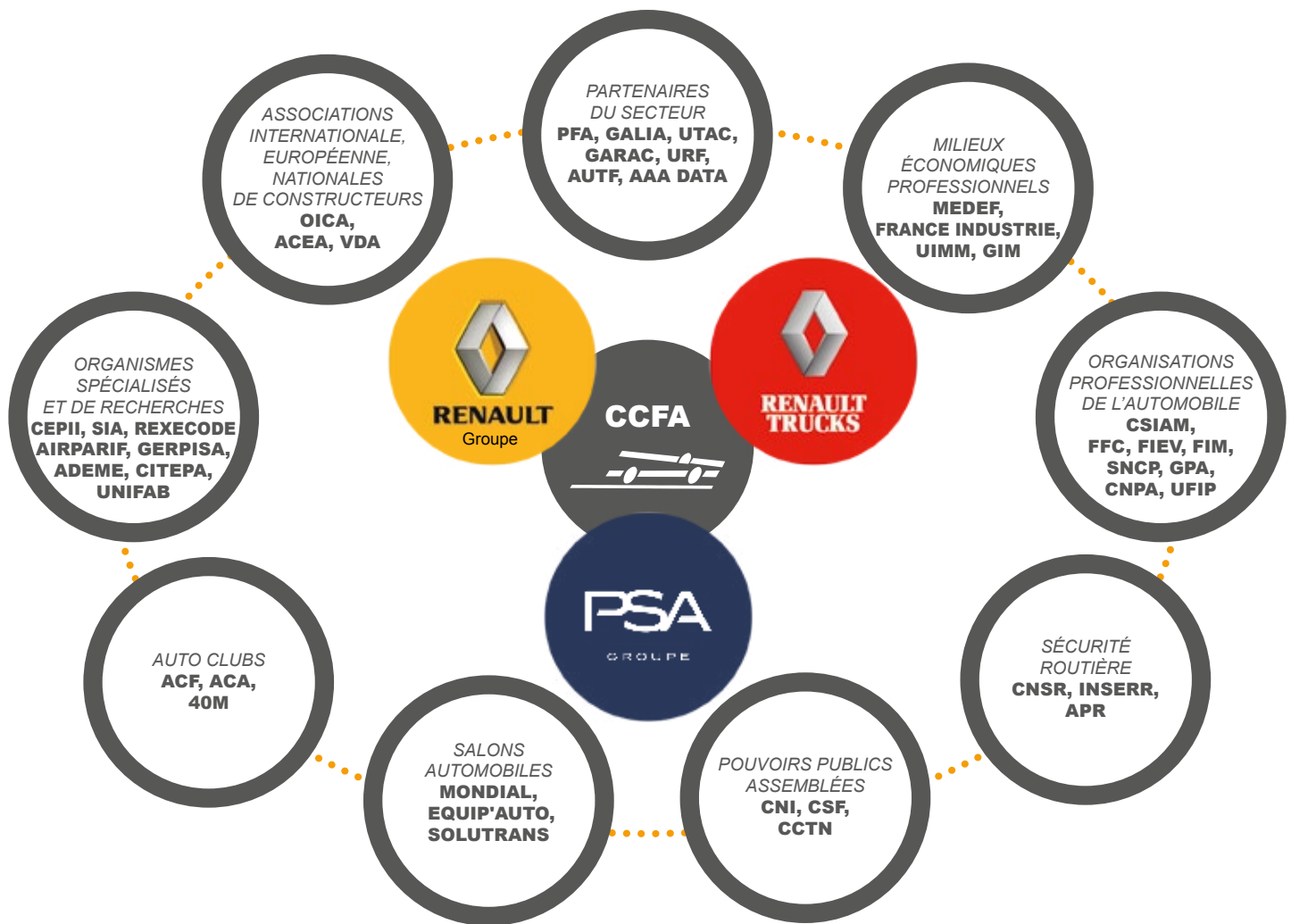
Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

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 Motorcycle 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

REXECODE : Centre 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

FRANCE INDUSTRIE : Représentation de

l'Industrie en France

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 Motorcycle

FFC : Fédération Française de la Carrosserie

FIEV : Fédération des Industries d'Equipements 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 et de limiter l'impact de crises dans certains pays émergents (Chine, Turquie, Iran, Argentine). L'accroissement des périmètres des groupes constitue un facteur significatif. Lada a intégré le Groupe Renault le 1^{er} janvier 2017,

puis Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018 ; 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 la poursuite de l'élargissement de leur périmètre en 2018.

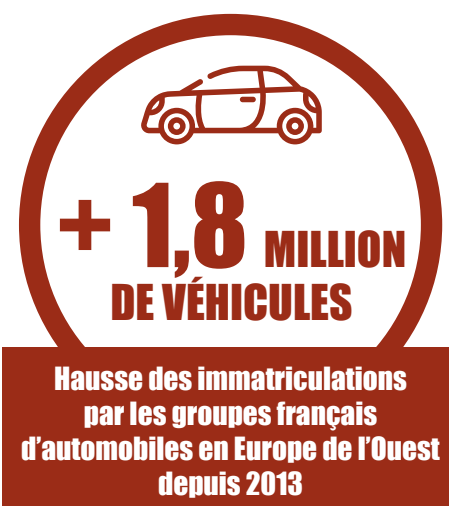
► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2017	2018	Variation 2018/2017	Variation 2018/2007
Production mondiale des groupes français	4 046	6 188	ND	ND	ND	ND
Voitures particulières	3 472	5 301	6 884	6 912	0,4%	30,4%
Véhicules utilitaires légers	507	830	940	1 052	12,0%	26,8%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 824	7 965	1,8%	29,9%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	-	-	ND	ND
Production des groupes français en France	2 525	2 573	1 908	1 937	1,5%	-24,7%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 436	1 441	0,3%	-33,5%
Véhicules utilitaires légers	258	352	471	496	5,2%	40,8%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 908	1 937	1,5%	-23,1%
Véhicules industriels	30	55	-	-	ND	ND
Livraisons hors de France	2 822	4 697	6 353	6 557	3,2%	39,6%
Voitures particulières	2 526	4 110	5 695	5 707	0,2%	38,9%
Véhicules utilitaires légers	276	549	638	828	29,7%	50,7%
Total véhicules légers	2 802	4 659	6 333	6 535	3,2%	40,3%
Véhicules industriels	20	38	20	22	10,4%	-41,2%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	3 813	3 508	-8,0%	66,2%
Voitures particulières	563	1 914	3 617	3 177	-12,2%	66,0%
Véhicules utilitaires légers	88	178	187	320	70,8%	79,4%
Total véhicules légers	651	2 092	3 804	3 497	-8,1%	67,1%
Véhicules industriels	8	18	9	11	22,1%	-39,8%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 606	2 534	-2,8%	-3,6%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 111	2 173	3,0%	3,0%
Véhicules utilitaires légers	313	461	439	459	4,7%	-0,5%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 549	2 474	-3,0%	-3,8%
Véhicules industriels	39,3	52,5	50,4	54,3	7,6%	3,3%
Cars et bus	3,1	5,5	6,0	5,8	-2,3%	6,4%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays	3 300	3 906	3 992	4 612	15,5%	2,2%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 230	3 777	16,9%	1,5%
Véhicules utilitaires légers	432	690	738	808	9,6%	6,9%
Total véhicules légers	3 273	3 871	3 967	4 585	15,6%	2,5%
Véhicules industriels	27	35	25	26	5,2%	-27,9%

En 2018, 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 2 % en France et également hors France par rapport à 2017. Pour faire face aux enjeux de compétitivité de leurs usines, de l'internationalisation, de l'environnement et du numérique, les constructeurs augmentent significativement leurs investissements (+81 % entre 2014 et 2018).

En France, la circulation routière progresse depuis 2012 à un rythme plus soutenu (+1,3 % 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 10 % de la consommation des ménages, après une moyenne de 9 % entre 2010 et 2017, et 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 2018, 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 %.



DANS UN MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL CONTRASTÉ, LES GROUPES FRANÇAIS ONT TOUJOURS DES OPPORTUNITÉS DE CROISSANCE ET CONTINUENT À ÉTENDRE LEURS IMPLANTATIONS

Le poids des groupes français dans la production mondiale de véhicules s'est élevé à 8 % en 2018, soit 0,2 point de plus par rapport à 2017 et deux points par rapport à 2014.

	Unités	2017	2018	Variation 2018/2017
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	56,4%	62,5%	6,2 points
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	18,5%	22,1%	3,7 points
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	24,4%	28,3%	3,9 points
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,4%	8,6%	0,2 point
Poids des groupes français dans la production mondiale (Groupes PSA et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,4%	9,7%	0,3 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,0%	4,3%	0,3 point
Total	(En pourcentage)	8,1%	8,3%	0,2 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	50,8	52,7	+ 3,8%
Importations	(En milliards d'euros)	60,3	64,7	+ 7,3%
Solde	(En milliards d'euros)	-9,5	-12,0	+ 26,0%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	11,0%	10,9%	0,0 point
Importations	(En pourcentage)	11,3%	11,5%	0,3 point
Données mondiales des groupes français (Groupes PSA et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	124,0	131,4	+ 6,0%
Investissements	(En milliards d'euros)	4,6	5,1	+ 10,9%
Effectifs	(En milliers de personnes)	354	394	+ 11,2%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	213	205	-
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)	2 190	2 200	-
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	-

En 2018, 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 à l'intérieur de la zone Europe hors France, s'accroît (22,1 % en 2018, contre 14,7 % en 2013). 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 2018, contre 80 % en 2006.

En Europe de l'Est, les marchés ont progressé dans les pays membres de l'Union européenne et ont crû pour la deuxième année consécutive en Russie. Le poids du marché chinois et son rythme de variation expliquent les évolutions de l'ensemble du marché asiatique. Ce dernier s'est replié en 2018 après une longue période de croissance.

Les débouchés asiatiques des groupes français (1,1 million de véhicules en 2018) ont nettement

décru (-29 %), après une croissance continue depuis 2013, suite à la baisse des marchés chinois et iraniens.

En Amérique latine, les marchés ont poursuivi leur redressement malgré le recul du marché argentin et l'impact s'est traduit dans les ventes des groupes français. En 2018, leurs livraisons de voitures particulières ont augmenté pour la troisième année consécutive (+2 %, dont +15 % au Brésil), après plusieurs années de baisse, du fait du fort repli des marchés locaux.

Enfin, les débouchés des groupes français ont crû (+26 %) en Afrique, après plusieurs années de repli, et atteignent 279 000 véhicules, dans un marché en fort redressement. Au Maghreb, où ils sont présents y compris en matière d'usines de production, l'Algérie (+26 %) a nettement rebondi et le Maroc a poursuivi sa croissance (+5 %).

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 2018, la production mondiale de véhicules a diminué de 1,1 % à 96,1 millions, soit un recul d'un million d'unités. Elle était en croissance continue après la chute de 2009 jusqu'en 2017. Elle était en hausse en Afrique (+11 %), en Europe centrale et Orientale (+9 %) et en Amérique du Sud (+4 %). Elle diminue dans les autres zones.

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 (-15 %) et au Japon (-16 %), quasi stable en Corée du Sud (-1 %), et en hausse de 13 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique).

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 2018, elle a progressé par rapport à 2007 de 213 % en Chine, 226 % en Indonésie et 68 % en Thaïlande. En Europe centrale et orientale, elle a progressé de plus de 150 %, mais baissé de 9 % en Amérique du Sud.



96,1 MILLIONS

Niveau le plus élevé du nombre de véhicules produits dans le monde après le record de 2017

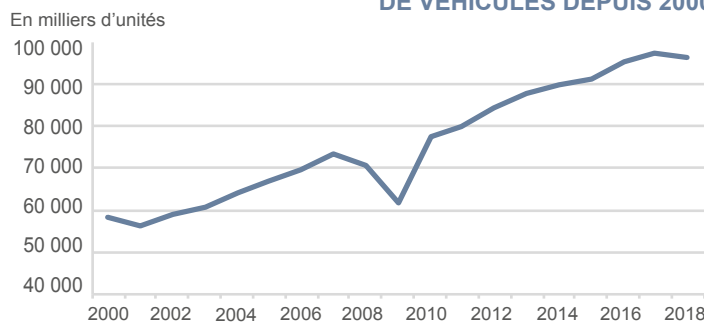
En milliers	2017	2018	Variation (%)
EUROPE	22 020	21 838	-0,8
EUROPE OCCIDENTALE	14 741	14 231	-3,5
Allemagne	5 646	5 120	-9,3
Belgique	377	308	-18,2
Espagne	2 848	2 820	-1,0
France	2 226	2 270	2,0
Italie	1 142	1 060	-7,2
Pays-Bas	157	197	25,3
Royaume-Uni	1 749	1 604	-8,3
Suède	226	291	28,8
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5 583	6 056	8,5
Turquie	1 696	1 550	-8,6
AMÉRIQUE	20 715	20 813	0,5
ALENA (1)	17 479	17 436	-0,2
Amérique du Sud	3 236	3 377	4,4
ASIE - OCEANIE	53 555	52 449	-2,1
ASEAN (2)	3 991	4 313	8,1
Chine	29 015	27 809	-4,2
Corée du Sud	4 130	4 029	-2,4
Inde	4 792	5 175	8,0
Japon	9 691	9 729	0,4
AFRIQUE	897	999	11,4
TOTAL	97 187	96 099	-1,1

(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

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

Sources : OICA - Estimations CCFA juin 2019

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



En Europe occidentale, la production diminue de 3 % en 2018 par rapport à l'année précédente, avec des baisses dans les pays majeurs : Allemagne (-9 %), Royaume-Uni (-8 %), Italie (-7 %) et l'Espagne (-1 %). Elle progresse uniquement en France (+2 %). En Europe de l'Est, la production, grâce notamment à la forte progression en Russie (+14 %), pèse en volume plus lourd que celle en Allemagne.

En Amérique, la production est relativement stable en ALENA, mais elle a augmenté en Amérique du Sud pour la deuxième année consécutive (+4 %), 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, les évolutions de

la production sont contrastées. Elle a progressé, en Indonésie (+10 %), en Thaïlande (+9 %) ou en Inde (+8 %). Elle a baissé en Chine pour la première fois depuis le début de la période de forte croissance automobile. Elle est quasi stable au Japon et elle s'est repliée en Corée du Sud, pour la troisième année consécutive (-2 %).

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2010 et 2018, la production mondiale de véhicules (96,1 millions) s'est accrue de 24 %, soit 18 millions d'unités. Depuis 2010, l'industrie automobile reste globalement dynamique au niveau mondial, 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 de 5 millions de véhicules depuis 2010, atteignant ainsi un niveau de 45 millions d'unités (+13 %). Ils représentent moins de la moitié de la production mondiale en 2018, 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

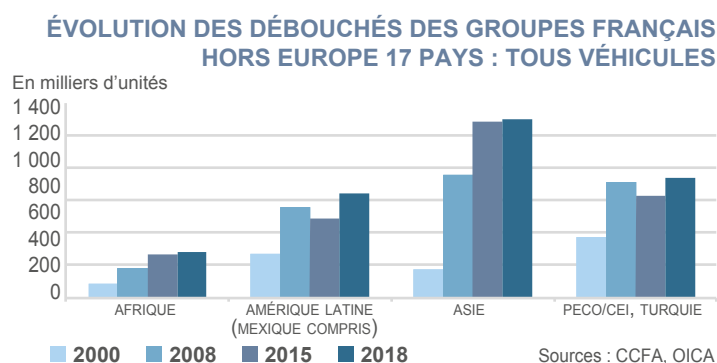
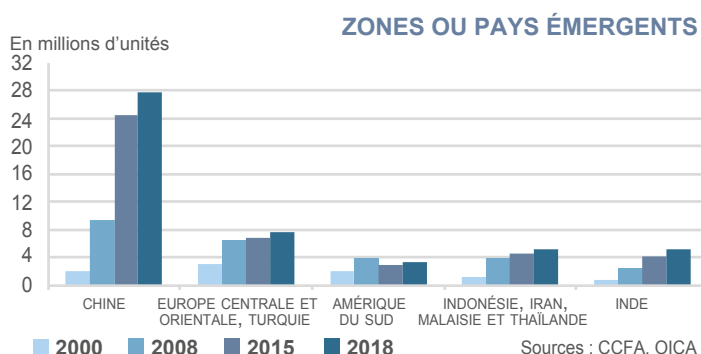
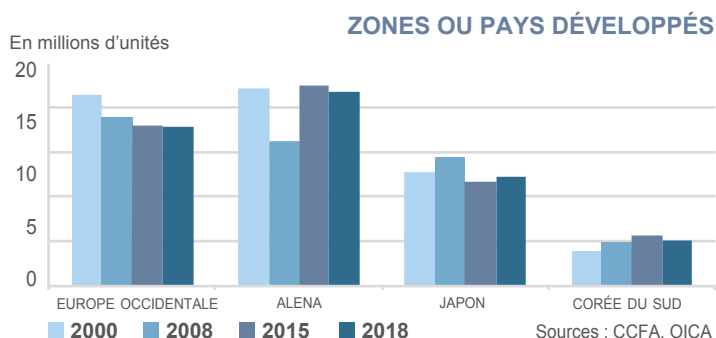
et, en Europe occidentale, elle a progressé de 410 000 véhicules (+3 %). La production du Japon est en légère hausse (soit +1 % par rapport à 2010). En revanche, celle de la Corée du Sud diminue de 6 %.

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 12,5 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes :

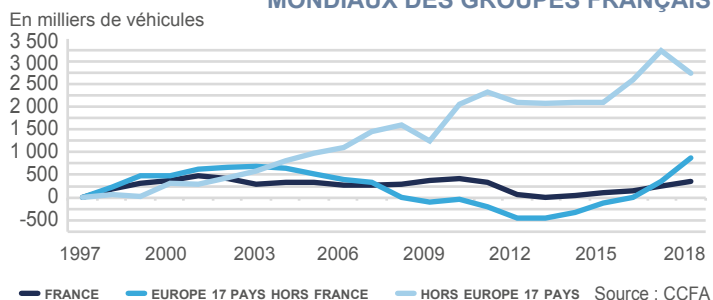
- la Chine (+9,5 millions), qui a représenté 29 % de la production mondiale en 2018, contre 24 % en 2010 ;
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+1,5 million d'unités et une part de 8 %, soit le même niveau qu'en 2010) ;

- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+660 000 unités et une part de 5 %, contre 6 % en 2010) ;
- l'Amérique du Sud (-820 000 véhicules et une part de plus de 3 %, contre 6 % en 2010) ;
- l'Inde (+1,6 million d'unités et une part de 5 %, soit un niveau équivalent à celui de 2010).

En Europe centrale et orientale (6,1 millions d'unités), le dynamisme observé dans les nouveaux États membres de l'Union européenne contraste avec le sévère repli, ces dernières années, de la production en Russie, dont le niveau s'élevait à 1,8 million de véhicules en 2018 (-21 % par rapport à son point haut de 2012).

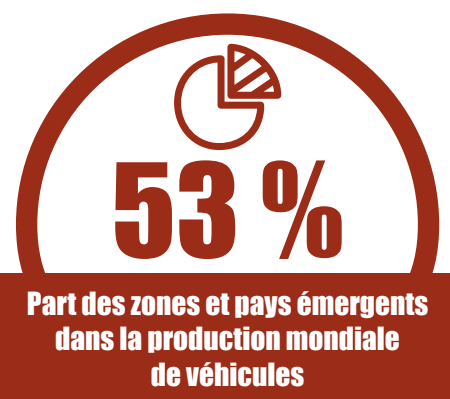


ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 1997 DES DÉBOUCHÉS MONDIAUX DES GROUPES FRANÇAIS

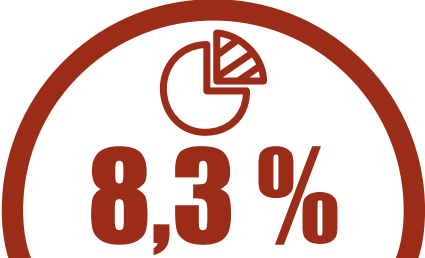


Dans ce contexte d'évolution dynamique de la production mondiale, les groupes français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes. Après avoir progressé entre 2000 et 2008, les livraisons hors de l'Europe 17 pays avaient fléchi en 2009, puis étaient reparties sensiblement à la hausse les années suivantes. Les intégrations de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017, puis de Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018, et enfin d'Opel au sein du groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017

impactent fortement les volumes de livraisons. Elles ont globalement augmenté par rapport à 2010, sauf en Asie (-107 000 unités), et sont en quasi stabilité en Amérique latine y compris le Mexique (-7 000 unités). Les livraisons sont donc en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+346 000 unités) et en Afrique (+80 000 unités). En Europe, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont continué à croître (respectivement +201 000 et +181 000 unités depuis 2010), après la chute due à la crise.



LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES



8,3 %

Part des groupes français dans la production mondiale d'automobiles en 2018

Les 10 premiers constructeurs, dont les groupes français Renault et PSA, ont représenté 70 % de la production mondiale. Les constructeurs français ont produit à eux deux près de 8 millions de véhicules et occupent respectivement les neuvième et dixième rangs.

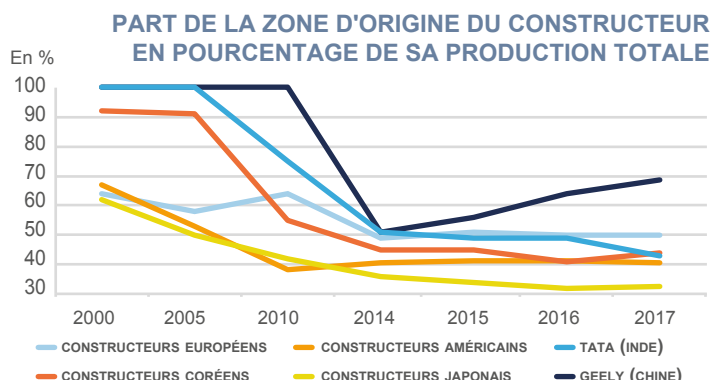
En 2018, les groupes français ont profité, en terme de volume, de la poursuite de leur croissance internes basée notamment sur le haut niveau du marché européen et de leur croissance externes marquée en 2018 par de l'intégration de Jinbei/Huasong dans le Groupe Renault le 1^{er} janvier 2018 et d'Opel dans le groupe PSA en année complète. La production des constructeurs français a représenté 8,3 % de la production mondiale, niveau très supérieur à celui

observé 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 % en 2017).

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2018 (1) (EN MILLIERS)

Rang	GROUPE	2017	2018	% Variation
1	VOLKSWAGEN	10 590	10 834	2,3
2	TOYOTA	10 466	10 567	1,0
3	GM (2)	9 600	8 384	-12,7
4	HYUNDAI-KIA	7 218	7 275	0,8
5	FORD (2)	6 607	6 651	0,7
6	NISSAN	5 769	5 654	-2,0
7	HONDA	5 237	5 357	2,3
8	FCA	4 740	4 842	2,2
9	RENAULT	4 154	4 120	-0,8
10	PSA	3 650	3 868	6,0
11	SUZUKI	3 302	3 437	4,1
12	DAIMLER AG	3 273	3 352	2,4
13	SAIC	2 867	2 848	-0,6
14	BMW	2 506	2 542	1,4
15	GEELY	1 950	2 177	11,6
16	MAZDA	1 608	1 597	-0,7
17	CHANGAN	1 616	1 419	-12,2
18	MITSUBISHI	1 210	1 271	5,0
19	TATA	1 158	1 221	5,5
20	DONGFENG MOTOR	1 451	1 122	-22,7
21	GREAT WALL	1 041	1 053	1,2
22	BAIC	1 254	1 022	-18,6
23	SUBARU	1 073	1 019	-5,0
24	CHERY	605	731	20,7
25	ISUZU	612	626	2,3
26	MAHINDRA	527	577	9,5
27	GAC	514	554	7,8
28	FAW	593	532	-10,2
29	BYD	422	529	25,6
30	IRAN KHODRO	711	500	-29,7
31	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	493	464	-5,9
32	SAIPA	648	450	-30,6
33	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	297	313	5,7
34	BRILLIANCE	362	302	-16,6
35	HUNAN JIANGNAN	315	257	-18,6
36	TESLA	101	255	151,9
37	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	212	226	6,9
38	ASHOK LEYLAND	175	197	12,9
39	SHANNXI	189	182	-3,7
40	PACCAR	153	182	18,6



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, Rapport annuel, estimations CCFA juillet 2019

Après une longue période de croissance, la production mondiale a reculé de 1 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Volkswagen (+2 %), très présent dans les pays émergents, a conservé le premier rang en 2018. Le groupe Toyota, dont la production a légèrement progressé, conserve sa deuxième place. Celle de GM, impactée par l'évolution de son périmètre, désormais sans Opel, recule, malgré de bons résultats sur le continent nord américain. La production de Ford augmente faiblement.

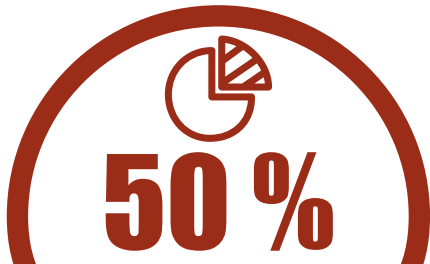
Chez les constructeurs japonais, les situations sont contrastées. Le dynamisme demeure, mais est plus modéré chez Hyundai-Kia (+1 %), Honda (+2 %), Suzuki-Maruti (+4 %) et Mitsubishi (+5 %). En revanche, la production de Nissan fléchit (-2 %).

Du côté des groupes européens, la situation est également contrastée, avec des hausses comme chez PSA (+6 %), Volkswagen (+2 %), Fiat (+2 %), Daimler (+2 %) et BMW (+1 %). En revanche, celle de Renault, qui se situe à très haut niveau, recule légèrement (-2 %).

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde), qui avaient des rythmes de croissance rapides, connaissent en général plutôt une stabilité comme SAIC (-0,6 %), voire des baisses, comme Dongfeng ou BAIC. Certains groupes réussissent néanmoins à continuer de croître, comme Geely (+12 %) ou Tata (+5 %).

Pour les constructeurs de véhicules lourds, la conjoncture mondiale est restée bien orientée et le groupe Volvo (y compris Renault Trucks) a connu une hausse de près de 7 %.

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



50 %

Part des véhicules exportés dans la production japonaise en 2018

La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations et les exportations, avec des volumes autour d'un million d'unités ces dernières années, représentent chacune 5 % de la production.

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

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production est stable et demeure à un niveau très élevé. La production est destinée au marché local et les exportations ne représentent que 13 % de la production. Les importations s'élèvent en revanche à 30 % 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 autour de 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	94
2018	16 393	111	5 028	71	8 358	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%
2018	3 721	21%	1 906	38%	292	3%
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%
2018	5 427	33%	1 825	36%	4 358	52%
VÉHICULES 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
2018	1 853	80	12 408	143	1 370	77
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%
2018	459	25%	3 339	27%	18	1%
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%
2018	467	25%	479	4%	460	34%

(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 depuis 1991, Ward's à partir de 1999, 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	728	3%	1 103	4%
2017	29 015	159	891	3%	1 247	4%
2018	27 809	152	1 041	4%	nd	nd

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 7 % par rapport à 2000 (contre environ 15 % entre 2000 et 2007) 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 67 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 13 % de la production (un tiers pour l'UE et la moitié pour le Japon) avec un poids très important pour les voitures particulières (36 %, contre 4 % 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 baissé de 4 % depuis 2000, mais est supérieure à sa moyenne 2010-2018 suite au dynamisme du

marché intérieur et 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 2018, elles en étaient supérieures uniquement de 8 %, en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.

En Chine, la production a nettement progressé depuis 2010, soit une hausse de 52 %. Les exportations avaient augmenté de 109 % entre 2010 et 2018, mais ne représentent qu'un faible volume.

LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2018, les marchés automobiles mondiaux se sont stabilisés à 95 millions de véhicules (-1 %), après une vive croissance durant huit années consécutives. En Europe (-0,3 %) et en Amérique (+1 %), les immatriculations évoluent peu et se situent à haut niveau. En Asie, la hausse ininterrompue depuis 2005 cesse et les ventes baissent de 2 % environ. En revanche, en Afrique, les immatriculations ont progressé de près de 9 %.

Depuis 2005, le marché automobile mondial a augmenté de 44 % et le centre de gravité du marché s'est déplacé de l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord (56 % du marché mondial en 2005 et désormais 39 % en 2018) vers l'Asie. Cette zone pèse désormais près de 50 % des ventes mondiales (31 % en 2005), grâce notamment aux évolutions en Chine et en Inde. Les cinq premiers marchés mondiaux en 2018 - Chine (29,5 %), États-Unis (18,6 %), Japon (5,5 %), Inde (4,6 %) et Allemagne (4 %) - ont représenté ensemble deux tiers des marchés mondiaux.

Les marchés automobiles sont fortement corrélés à la conjoncture économique, les phénomènes cycliques expliquant donc 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.

Dans les principales zones industrialisées, où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, leur part de marché mondial continue de décliner. Ainsi, depuis 2005, la part de l'Europe occidentale s'est contractée de 26 % à 17 %, de l'ALENA de 31 % à 22 %. Pourtant, les volumes des immatriculations évoluent toujours autour de 45 millions d'unités.

Dans les zones émergentes, les reculs de la Chine et de la Turquie ont été partiellement compensés par les bons résultats observés en Inde, au Brésil et en Russie.

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation 2018/2017
	2017		2018		2017		2018		2017	2018	
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	
EUROPE	17 974	25,4	17 912	26,1	2 781	11,1	2 786	10,6	20 755	20 698	-0,3
Europe occidentale	14 320	20,3	14 210	20,7	2 088	8,4	2 164	8,2	16 408	16 374	-0,2
Europe centrale et orientale	3 654	5,2	3 702	5,4	693	2,8	622	2,4	4 347	4 324	-0,5
AMÉRIQUE	11 283	16,0	10 560	15,4	14 170	56,8	15 152	57,5	25 453	25 712	+1,0
ALENA (1)	7 704	10,9	6 764	9,8	13 416	53,7	14 344	54,4	21 120	21 108	-0,1
États-Unis	6 080	8,6	5 304	7,7	11 470	45,9	12 398	47,0	17 551	17 701	+0,9
Amérique Centrale et du Sud	3 579	5,1	3 796	5,5	754	3,0	809	3,1	4 334	4 604	+6,3
ASIE - OCÉANIE	40 594	57,4	39 297	57,2	7 720	30,9	8 113	30,8	48 315	47 410	-1,9
Chine	24 718	35,0	23 710	34,5	4 161	16,7	4 371	16,6	28 879	28 081	-2,8
Corée du Sud	1 527	2,2	1 525	2,2	303	1,2	302	1,1	1 830	1 827	-0,2
Inde	3 229	4,6	3 395	4,9	830	3,3	1 005	3,8	4 059	4 400	+8,4
Japon	4 386	6,2	4 391	6,4	848	3,4	881	3,3	5 234	5 272	+0,7
ASEAN (2)	2 576	3,6	2 695	3,9	906	3,6	928	3,5	3 482	3 623	+4,0
Autres Asie-Océanie	4 158	5,9	3 581	5,2	672	2,7	627	2,4	4 831	4 208	-12,9
AFRIQUE	843	1,2	921	1,3	295	1,2	314	1,2	1 137	1 236	+8,6
TOTAL	70 695	100,0	68 690	100,0	24 966	100,0	26 365	100,0	95 661	95 056	-0,6
Variation 2018/2017	-2,8%				5,6%				-0,6%		

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

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

Source : OICA

Aux États-Unis, le marché a enregistré une croissance en 2018 de près de 1 %, s'élevant à 17,7 millions de véhicules. C'est un niveau de haut de cycle, plus élevé de 7 millions d'unités que celui observé durant la crise en 2009 (10,6 millions). Le marché mexicain a continué de se contracter avec 7 % de baisse des ventes à 1,4 million d'unités immatriculées.

En Europe occidentale, le marché, en croissance depuis 2014, a diminué de 0,2 % en 2018 pour s'établir à 16,4 millions de véhicules. Ce niveau reste élevé par rapport à la période après la crise de 2008 ou du bas du cycle en 2013, où les ventes évoluaient autour de 13 millions. Les situations sont contrastées avec des hausses en Allemagne (+0,3 %), en France (+3,3 %) et en Espagne (+9 %), et des reculs dans les pays scandinaves, au Royaume-Uni (-6 %), et en Italie (-3 %).

La progression en Europe centrale et orientale, qui représente 4,5 % du marché mondial, s'est

atténuée en 2018 (-0,5 %). Le taux de croissance des nouveaux États membres de l'Union européenne a ralenti à +8 %, après cinq années de forte croissance. Le marché turc a chuté encore de 34 %, après deux années consécutives de contraction du marché. Le marché russe a continué d'augmenter de 10 % en 2018, mais reste loin de son niveau avant la crise (3,2 millions des véhicules). Le marché ukrainien est stable à un niveau six fois inférieur à celui de 2008.

En Chine, après plusieurs années de forte croissance, le marché s'établit en 2018 à 28 millions de véhicules - un recul de 2,8 %. Cependant, la Chine reste le pilier de croissance, réalisant 29,5 % des ventes mondiales. Au Japon, la croissance du marché a ralenti à +0,7 %, après une année de forte hausse (+5,3 %) en 2017, 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, hormis la Chine, le Japon et la Corée du Sud, le marché fluctue autour de 12 millions de véhicules depuis 2012. Les évolutions ont été très contrastées, avec des hausses (Vietnam, +16 %) et des baisses (Arabie Saoudite, -16 %).

En Amérique du Sud, le marché poursuit son redressement (+6,3 %) en 2018, soutenu par le dynamisme du marché brésilien (+13,6 %) et des autres pays à l'exception de l'Argentine (-10 %).

En Afrique, après trois années consécutives de contraction, le marché rebondit de 8,6 % en 2018. Les ventes ont augmenté en Algérie (+25,8 %), en Egypte (+43 %) au Maroc (+5 %) et en Afrique du Sud (+0,9 %). Malgré la forte croissance, la part de l'Afrique dans le marché mondial a progressivement diminué depuis 2014 de 1,9 % à 1,3 %.

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.



	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
États-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
Inde	26 510	28 860	+8,9
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.

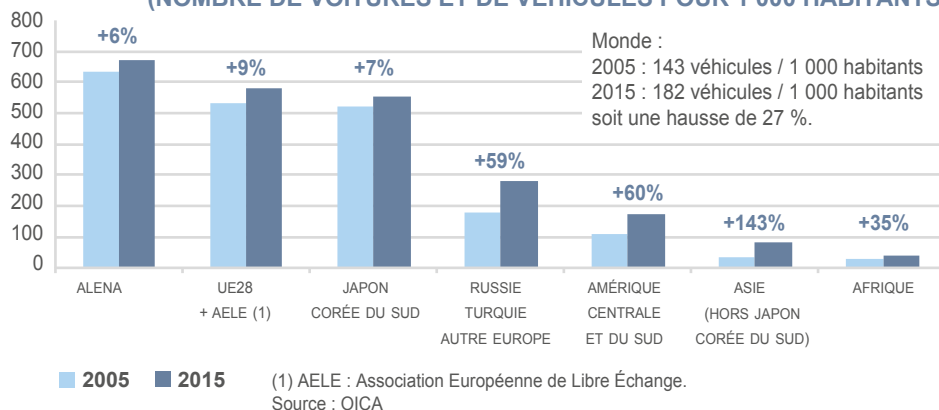
(2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.
Source : OICA

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).



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



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 2017, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobiles sont stables, selon l'OMC, en s'élevant à 1 363 milliards de dollars, mais ils dépassent de 10 % le niveau de l'année 2008.

En 2017, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 8 % des exportations mondiales de marchandises et 11 % de celles de produits manufacturés.

L'année 2017 a été marquée par une légère baisse de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a augmenté de 3 %.

Face à des marchés à hauts niveaux en Union européenne et en ALENA, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial s'était stabilisée autour de 60 % de 2011 à 2016, avant de croître à 67 % en 2017, soit un niveau proche de celui de 2009 (66 %). En ALENA et en Europe (hors CEI), cette part se hisse autour de 75 %. En Amérique du Sud, ce ratio, après deux années autour de 75 %, progresse pour s'élever à 79 % ; il s'établissait à plus de 80 % entre 2011 et 2014. Cependant, il 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 (+150 milliards de dollars), au Japon (+127 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+48 milliards de dollars). En revanche, ils sont fortement déficitaires, à un niveau record, aux États-Unis (-169 milliards de dollars). Ils sont

également déficitaires en Chine (-29 milliards de dollars).

L'Union européenne (739 milliards de dollars), l'ALENA (308 milliards de dollars), le Japon (150 milliards de dollars) et la Corée du Sud (64 milliards de dollars) sont d'importants exportateurs. Les exportations chinoises croissent ces dernières années, mais sont à un niveau moindre (54 milliards de dollars).

En ne tenant pas compte des échanges intra-zone, les importations de l'Union européenne dépassent celles de la Chine pour la deuxième année consécutive (94, contre 83 milliards de dollars en 2017), contrairement aux années précédentes. Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées à un nouveau niveau record (194 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
2017	135,0	303,5	-168,5
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2015	61,8	68,1	-6,2
2017	63,4	76,0	-12,5
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2015	654,4	496,9	157,5
2017	738,6	588,2	150,4
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,4
2015	136,7	19,4	117,2
2017	150,0	22,6	127,4
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2015	70,9	15,1	55,8
2017	64,1	16,0	48,1
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2015	49,5	73,0	-23,5
2017	54,3	83,5	-29,1
BRÉSIL			
2010	12,6	17,0	-4,4
2015	9,9	14,2	-4,4
2017	14,7	12,1	2,6

Source : OMC



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

	2005	2010	2016	2017
Intra Asie	24%	32%	30%	31%
Intra Europe	78%	73%	73%	72%
Intra Amérique du Nord	83%	76%	78%	77%
Intra Amérique Latine	51%	79%	75%	79%

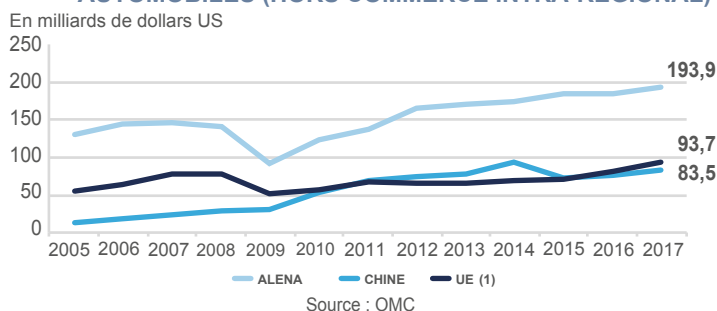
► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

	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	115,0	160,7	57,4	65,6	-8,2	63,4	45,9	17,5	39,9	39,7	0,3	48,7	76,6	-27,9
2017	306,6	137,2	169,4	65,5	78,4	-12,9	67,6	51,0	16,6	45,6	52,4	-6,8	51,2	71,0	-19,8

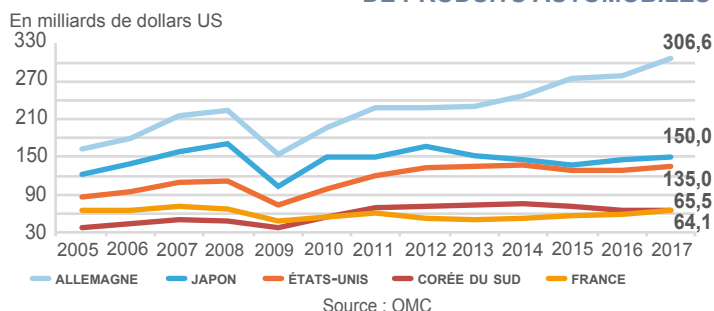
(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014. Sources : OMC, estimations CCFA à partir des données Eurostat depuis 2013

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

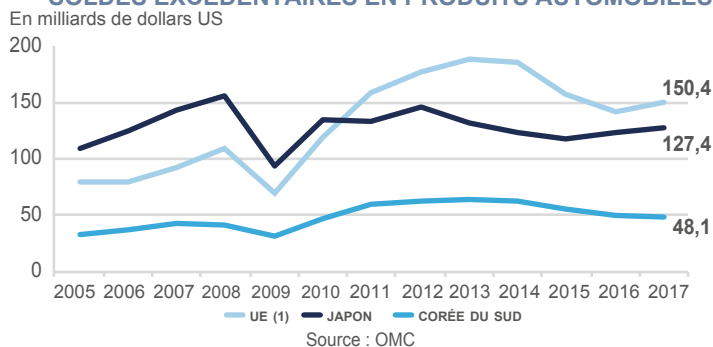
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



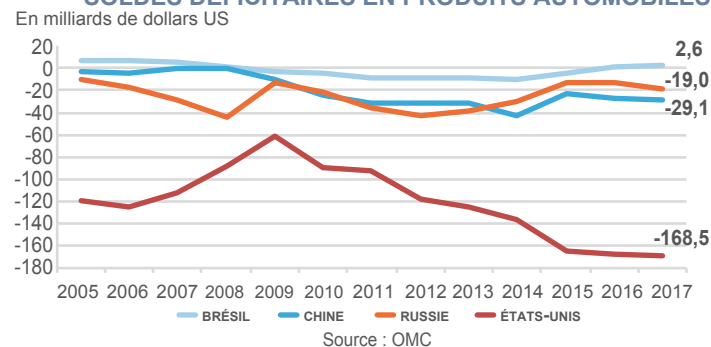
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



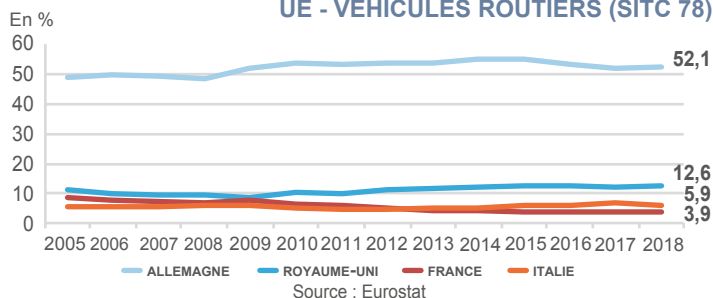
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



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



5 %

Part de la France dans les échanges mondiaux en produits de l'industrie automobile en 2017

(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 2017, 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 48 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 127 et celui de l'Union européenne de 80 à 150. 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 (-169 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 13 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALNA. Le Mexique a observé un excédent de 59 milliards de dollars, contre 2 en 2007. L'excédent de 7 milliards de dollars a été divisé par deux au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 29 milliards de dollars.

L'excédent de l'Inde est passé de 1 à plus de 7 milliards de dollars, suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à près de 14.

En 2017, l'Allemagne, avec 307 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de 22 % contre 18 % en 2008.

Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 150 milliards de dollars, dont 61 vers l'Amérique

du Nord (soit 41 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2017 à 14 milliards de dollars. Elles sont à comparer aux 18 milliards de dollars à destination de l'UE28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 739 milliards de dollars, dont 66 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 41 milliards d'euros. Elles ont atteint 10 milliards de dollars vers la Russie, 17 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 2018), devant le Royaume-Uni (13 %), l'Italie, l'Espagne et la France (environ 5 % pour chacun de ces trois pays). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Slovaquie) s'est élevée à 9 %.

La France a représenté 5 % des exportations mondiales avec 66 milliards de dollars (y compris les échanges intra-UE), contre près de 8 % en 2004.

La baisse du marché intérieur britannique a impliqué un recul des importations, mais le solde automobile demeure nettement négatif en 2017, à 20 milliards de dollars, contre 28 en 2015, qui était

un niveau record. Après une très forte hausse des échanges entre 2010 et 2015, les exportations ont depuis augmenté de 5 %, tandis les importations diminuaient de 7 %.

Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 304 milliards de dollars ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 169 milliards de dollars, soit un montant supérieur aux 120 milliards observés entre 2004 et 2006.

Les importations chinoises ont augmenté à nouveau en 2017 (+11 % à 83 milliards de dollars). Depuis 2005, elles ont crû de 16 % 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'ALNA (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 5 %, de 2 % et 7 %. Mais, en Russie, elles ont baissé de plus de 30 % par rapport à 2014, malgré une reprise en 2017, à 22 milliards de dollars. Elles se sont élevées à 29 milliards de dollars en Australie soit un quasi doublement depuis 2005 ; ce pays a cessé d'avoir des sites de production de véhicules légers depuis fin 2017.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS



+23 %

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 légèrement diminué (-0,8 %), après quatre années consécutives de hausse. Il a augmenté de 2,7 millions d'unités supplémentaires depuis le point bas de 2013. Cette hausse permet de combler progressivement la chute des années de crise (-3,3 millions de voitures entre 2007 et 2013). Le niveau actuel est néanmoins en repli de 4 % par rapport à celui observé en 2007.

En 2018, les évolutions ont été contrastées en Europe occidentale selon les pays. Le Royaume-Uni a subi une baisse (-7 %) pour la deuxième année de suite, après avoir atteint un niveau record en 2016. Les autres marchés d'Europe

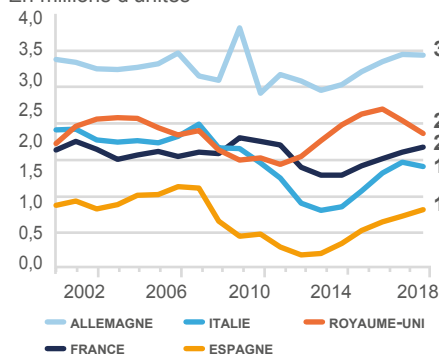
du Nord, à l'exception des Pays-Bas, sont dans une situation comparable. L'Allemagne (malgré un léger recul) et la France sont toujours en haut de cycle, proches de leurs niveaux d'avant crise.

Les pays d'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce) ont globalement poursuivi leur croissance après le point bas de 2013 (+1 %), malgré le repli de l'Italie (-3 %). Ces marchés ont crû de 60 % sur cette période, mais demeurent encore en recul de 22 % par rapport à 2007.

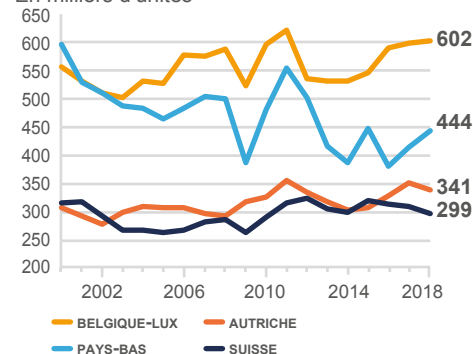
En millions d'unités



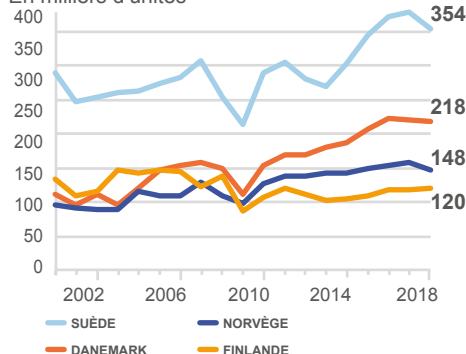
En millions d'unités



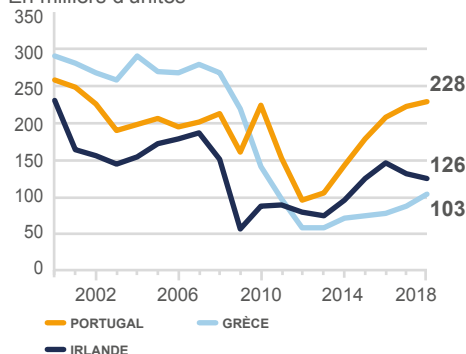
En milliers d'unités



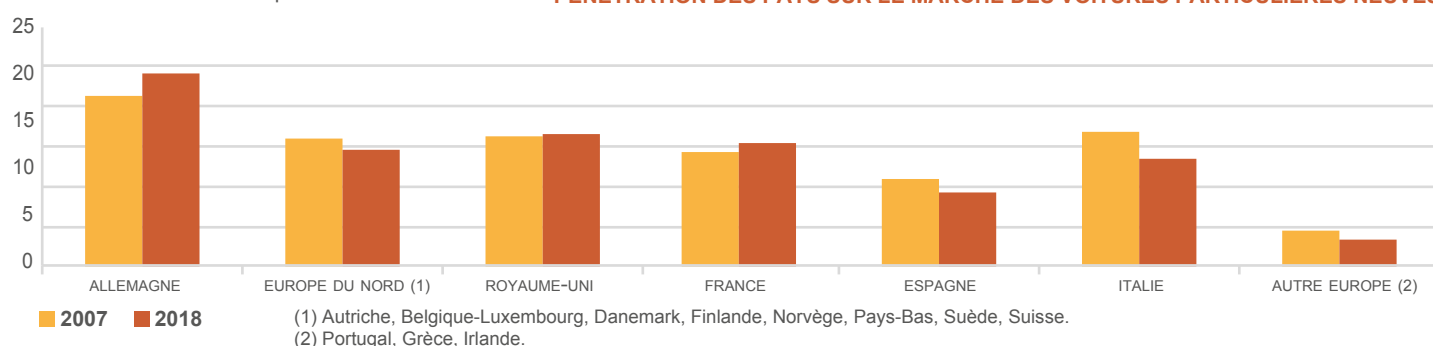
En milliers d'unités



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 Echange (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 graphe ci-dessus en ajoutant l'Allemagne et le Royaume-Uni) a subi

une baisse de seulement 5 % pendant la crise, alors qu'elle atteignait plus de 50 % pour l'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce).

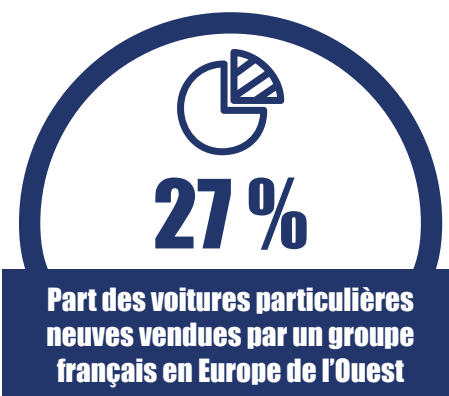
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2018, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a progressé de 4 points pour s'établir à 27 %, grâce notamment à l'intégration d'Opel dans le groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017.

Les groupes français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur les marques Renault (7,2 % de part de marché) et Dacia (2,9 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5% du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais quatre marques : Peugeot (6,5 %), Citroën (4,0 %), Opel/Vauxhall (5,7 %) et DS (0,3 %).

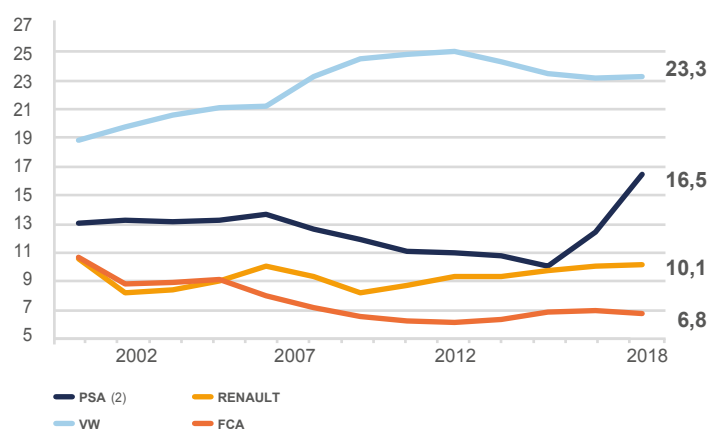
Cinq grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules, ont chacun détenu environ 6 % du marché ou plus. L'évolution du marché vers les gammes supérieures ne leur a pas été favorable.

La part de marché du constructeur Volkswagen est en très légère hausse après trois années consécutives de baisse.

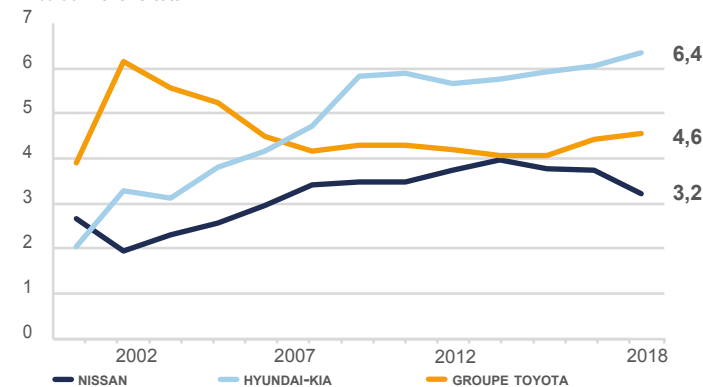


► PÉNÉTRATION DES GROUPE (1) EN EUROPE

En % du marché total



En % du marché total

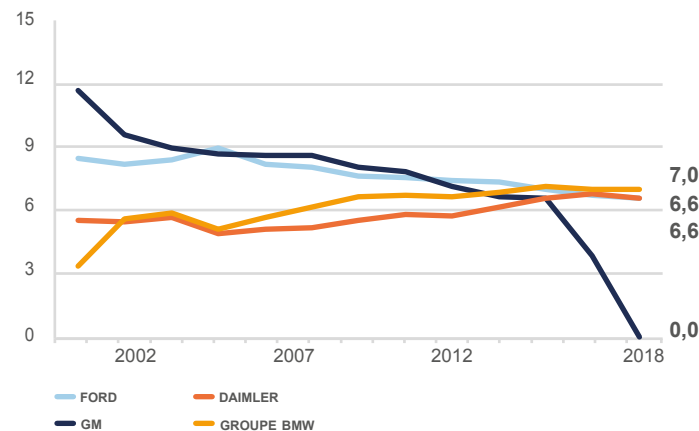


(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2019.

(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 (27 % 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 40 % en 2018. La marque Opel bénéficie de ses nouveaux modèles et confirme sa part de marché au dessus de 5 %. La part de la marque Dacia progresse régulièrement chaque année et représente un volume de plus de 410 000 unités, celle de DS émerge.

En 2018, la part de marché de Ford s'est élevée à 6,6 %, soit un recul de 0,2 point. Au milieu des années 1990, la pénétration de ces deux groupes américains était d'environ 12 % chacun.

Le groupe Fiat, y compris les marques du groupe Chrysler, était en baisse de 0,2 point à 7 % de pénétration, contre près de 13 % en 1997 et 15 % en 1989. En 2018, la part de marché de la marque Fiat s'élevait à 4,7 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, mènent une stratégie d'élargissement de leur gamme et sont demeurés à des niveaux très élevés en 2018. Daimler (Mercedes-Benz et smart) est demeuré à un niveau élevé, après sa progression entamée en

1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, à 6,6 %. BMW, y compris la marque Mini, est resté stable (7 %).

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

La pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, avait fortement progressé pendant la crise (+3 points). Sa part de marché s'est élevée à 6,4 % en 2018, soit un nouveau niveau record.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2018



65 & 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 (3008, 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, C4-Cactus, Nemo, Berlingo, E-Mehari	C4, C3 Air Cross, C5 Air Cross, Jumpy, SpaceTourer, Jumper	C-Elysée	
	DS	DS3, DS3 Crossback	DS4	DS5, DS7 Crossback	
	PEUGEOT	iOn, 108, 208, 2008, Bipper, Partner, Rifter	308, 3008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
	OPEL	Corsa, Adam, Combo, Karl, Mokka, Crossland, Grandland	Astra, Ampera, 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
Groupe BMW	BMW	i3	Série 1, Série 2	Série 4, X1, X2	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X4, X5, X6, X7, Z4, i8
	MINI	Mini			
Groupe DAIMLER	MERCEDES-BENZ	Citan	Classes A, B, CLA, Vito	GLA	Classes C, E, S, SL, SLC, V, CLS, SLK, GLC, GLE, GLS, GT
	SMART	fortwo, forfour			
Groupe FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Guilietta		Giulia, 4C, Stelvio
	FIAT	Panda, 500, Punto, Fiorino, Doblo, Qubo	Ducato, Tipo	Talento	
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
	LANCIA	Ypsilon			
FORD EUROPE	FORD	Ka (+), Fiesta, T. Courier, T. Connect, Ecosport	Focus, Kuga, Transit, Transit Custom	Mondeo	Mustang, Galaxy, Edge
GEELY	VOLVO			V40, XC40	S60, S90, V60, XC60, XC90
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, HR-V	CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	i10, i20, ix20, Kona	i30, Veloster, Elantra	i40, Santa Fe, Tucson, Ioniq	Genesis
	KIA	Picanto, Soul, Stonic, Venga	Rio, Cee'd, Pro 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	350Z, 370Z, Pathfinder, GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU			Impreza, Legacy, Forester, Outback, Levorg	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Celerio, Swift, SX4, Jimny, Ignis, Vitara	Baleno	Grand Vitara	
Groupe TATA	JAGUAR			E-Space	E-Space, F-Space, XE, XF, XJ, F-Type, I-Pace
	LAND ROVER			RR Evoque	Discovery, Range Rover
TESLA	TESLA				Model 3, Model S, Model X
TOYOTA	LEXUS		CT		GS, IS, LS, RX, NX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris	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, E-Tron
	PORSCHE				911, Cayman, Macan, Cayenne, Panamera
	SEAT	Mii, Ibiza, Arona	Leon, Altea	Toledo, Ateca	Alhambra, Tarraco
	SKODA	Citigo	Fabia, Rapid	Octavia, Karoq	Superb, Kodiaq
	VOLKSWAGEN	Up!, Polo, Caddy	Golf, Jetta, Touran	Passat, Arteon, Tiguan, Transporter	Sharan, Touareg

Source : CCFA

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

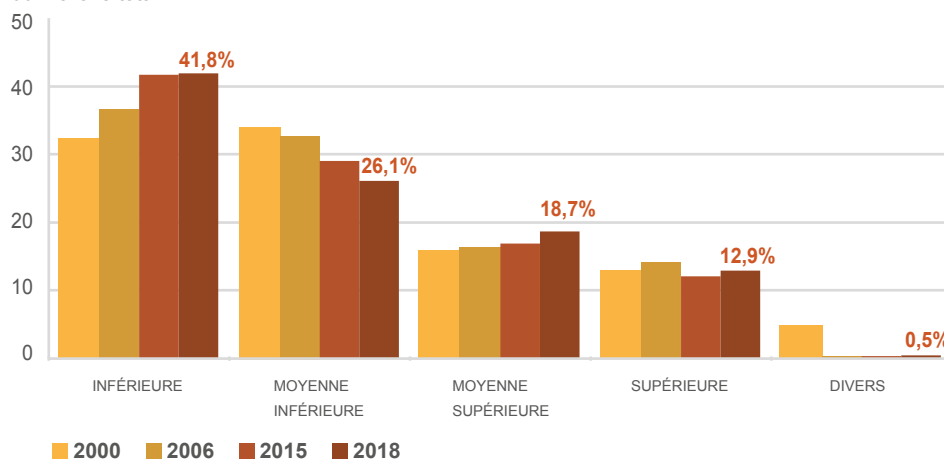
Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe en 2018, sept appartenait à un groupe français.

► LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2018 (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	31	30	20	18	1	37	16	1	2	10	33
AUTRICHE	37	29	22	13	0	34	14	1	1	11	40
BELGIQUE	38	26	21	14	0	37	12	1	1	10	39
DANEMARK	43	29	19	9	0	47	18	0	0	7	28
ESPAGNE	41	31	21	7	0	47	4	0	0	6	42
FINLANDE	25	28	29	16	1	40	22	0	0	3	34
FRANCE	55	27	13	6	-	50	4	0	1	8	37
GRÈCE	62	21	15	3	0	67	1	0	0	1	30
IRLANDE	30	28	30	12	0	49	5	0	0	3	42
ITALIE	60	18	15	7	0	48	6	0	0	6	39
LUXEMBOURG	30	27	21	23	0	35	10	2	2	8	44
PAYS-BAS	49	25	15	11	0	53	13	0	0	4	30
PORTUGAL	49	29	13	9	0	50	15	1	1	4	30
ROYAUME-UNI	38	24	21	17	0	48	5	2	2	4	39
SUÈDE	18	23	27	30	0	32	27	1	1	3	37
UNION EUROPÉENNE 15 PAYS	42	26	19	13	0	44	10	1	1	7	37
ISLANDE	33	22	30	15	1	30	4	0	0	3	64
NORVÈGE	22	30	24	23	0	42	13	0	0	4	40
SUISSE	31	24	23	22	1	32	13	1	2	8	44
ENSEMBLE 18 PAYS	42	26	19	13	0	44	10	1	1	7	37

VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMME EN EUROPE 18 PAYS

En %
du marché total



Source : CCFA

En 2018, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient à 26 %, 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 2018 en Europe occidentale, soit une hausse de 4 points par rapport à 2014. La progression a été de 2 points (contre 4 en 2017) à 18 % en France. En revanche, le ratio de la gamme moyenne inférieure, qui est riche en berlines, a diminué de 4 points sur cette même période.

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 15 points depuis 2014 et représente désormais 37 % du marché.

Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008, quand l'Europe du Sud privilégiait les gammes inférieure et moyenne inférieure, alors que l'Europe du Nord donnait toujours sa préférence aux gammes supérieures et aux breaks. Mais, en 2009, les succès de la gamme inférieure et des berlines, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni, ont réduit le contraste entre les différentes régions. Cette tendance a perduré depuis 2010 à l'exception de l'Allemagne, où les gammes supérieures ont des parts de marché légèrement supérieures (38 %) à la moyenne depuis 2009 (36 %) pour la quatrième année consécutive. L'Espagne et l'Italie ont également observé un accroissement de la part de la gamme économique et inférieure d'environ 10 points depuis 2000.

9 DES 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenait aux gammes inférieures en 2018

► CLASSEMENT DES 15 PREMIERS MODÈLES EN 2018

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	3,3%
Fiat 500	2	2,2%
Renault Clio	3	2,2%
Volkswagen Polo	4	2,0%
Ford Fiesta	5	1,8%
Volkswagen Tiguan	6	1,8%
Ford Focus	7	1,6%
Peugeot 208	8	1,6%
Renault Megane	9	1,6%
Mini Mini	10	1,5%
Nissan Quashqai	11	1,5%
Opel Corsa	12	1,4%
Renault Captur	13	1,4%
Citroën C3	14	1,4%
Peugeot 3008	15	1,4%
Dacia Sandero		1,3%
Peugeot 2008		1,2%
Peugeot 308		1,0%
Dacia Duster		1,0%
Opel Astra		0,9%
Opel Mokka		0,8%
Citroën C3 Aircross		0,8%
Renault Kadjar		0,7%
Opel Crossland		0,6%
Citroën C4		0,6%
Renault Twingo		0,6%
Peugeot 5008		0,5%

Source : CCFA

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES



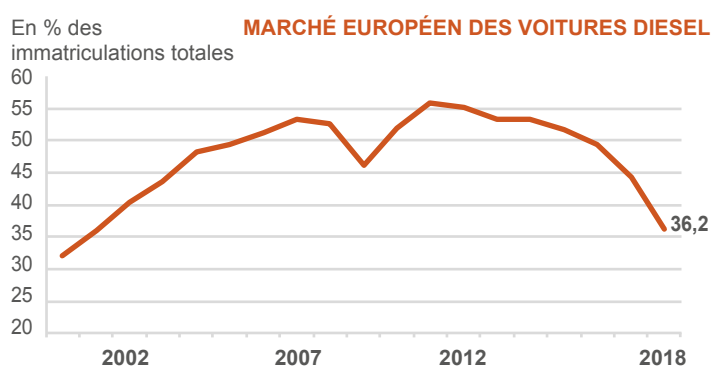
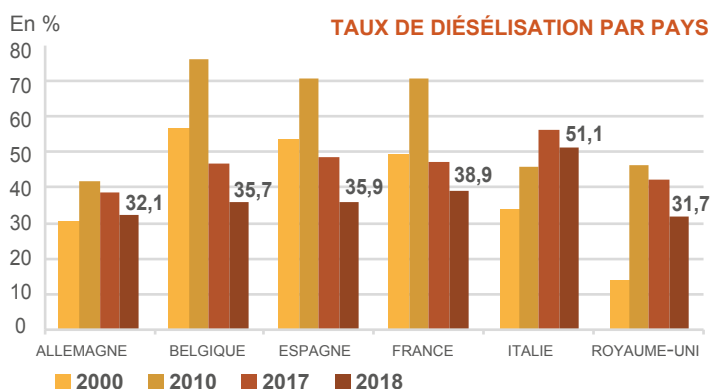
Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscillait autour de 50 %. Entre 2016 et 2018, elle a baissé de 13 points à 36 %, en fort repli de 19 points par rapport au record de 2011. En Europe de l'Ouest hors France, elle s'est également établie à 36 %, en recul de 16 points par rapport à cette même année de référence. La dégradation s'est élevée à 40 points en Belgique. Seule la Grèce a vu cette part croître mais en partant d'un niveau très bas (+26 points à 36 %).

Sur ce marché de seulement 5,1 millions d'unités, la pénétration des groupes français a été de 26 % en 2018 (28 % en 2010), désormais comparable à celle des autres énergies.

Les quatre autres principaux pays d'Europe occidentale (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni) ont 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 2018, la part de diesel chez les particuliers était désormais comprise entre 20 et 25 % dans ces marchés, sauf en Italie où elle s'élevait à environ 40 %.

► CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2018

	Cylindrée moyenne	Puissance moyenne	4X4	Diesel
	cm³	kW	%	%
ALLEMAGNE	1 668	112	19,5	32,1
AUTRICHE	1 564	97	22,9	40,9
BELGIQUE	1 507	94	9,8	35,7
DANEMARK	1 461	91	5,5	33,1
ESPAGNE	1 483	90	8,1	35,9
FINLANDE	1 546	100	19,6	23,7
FRANCE	1 415	86	6,3	38,9
GRÈCE	1 355	-	4,1	35,7
IRLANDE	1 525	87	6,2	54,4
ITALIE	1 473	81	12,0	51,1
LUXEMBOURG	1 798	124	30,3	47,4
PAYS-BAS	1 351	87	7,2	13,1
PORTUGAL	1 427	83	4,4	53,4
ROYAUME-UNI	1 610	107	17,0	31,7
SUÈDE	1 744	117	35,8	37,1
UNION EUROPÉENNE 15 PAYS	1 544	98	13,9	36,6
ISLANDE	-	-	24,1	38,6
NORVÈGE	1 770	118	38,7	17,4
SUISSE	1 804	129	47,9	29,7
ENSEMBLE 18 PAYS	1 551	98	14,9	36,2



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, renforcement de l'énergie essence), la cylindrée moyenne des voitures particulières neuves en Europe a baissé de 189 cm³ entre 2007, point haut, et 2018. En revanche, la puissance moyenne a crû de 8 kW depuis 2013 pour s'établir à 98 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 19 %, soit une hausse 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 légère baisse en

2018, la part des ventes de voitures diesel a diminué à 36,2 %. La situation reste néanmoins contrastée en termes de niveau et de variation. En Irlande, en Italie et au Portugal, plus de la moitié des voitures neuves immatriculées restent des voitures diesel, même si ce ratio est en baisse de 8 points en moyenne par rapport à 2017. Le recul est de 2 points au Danemark, quand il dépasse 10 points en Espagne, en Suède, en Belgique et au Royaume-Uni.

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.

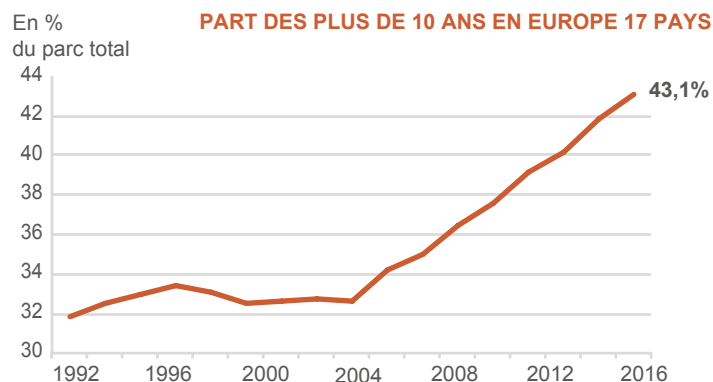
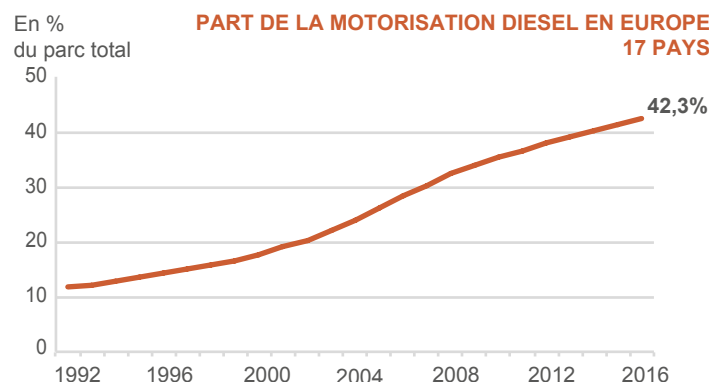
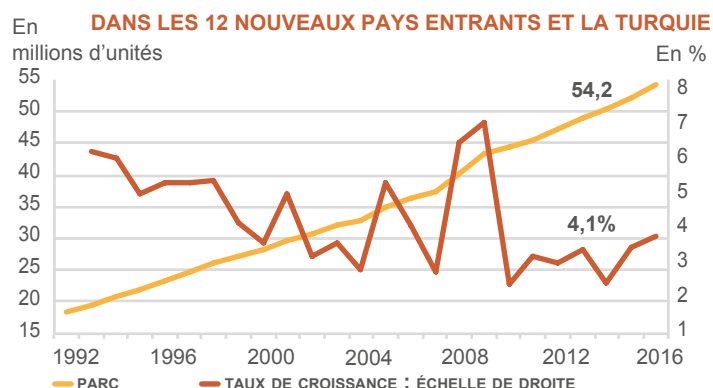
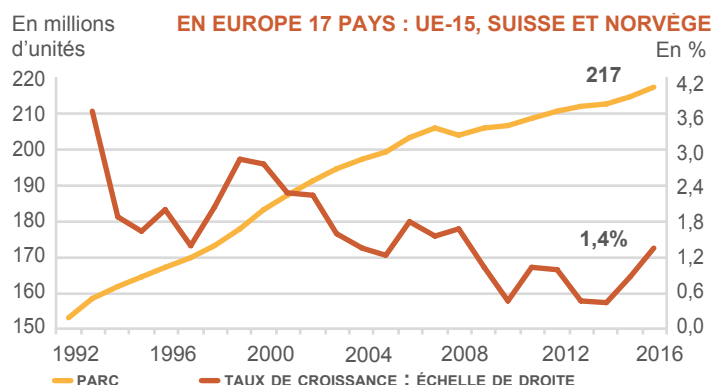
Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont moins élevés (de 195 pour la Turquie à 628 pour la Pologne), la

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.

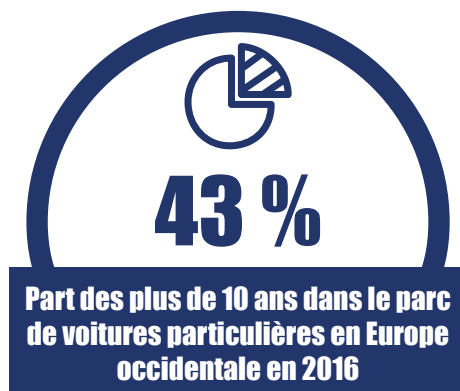
Sources nationales : organismes statistiques, ministères des transports et de l'intérieur, sources professionnelles

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

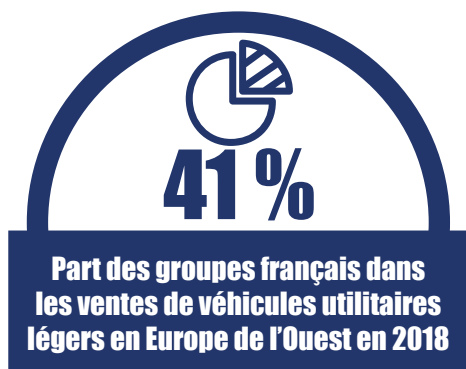
Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale a crû de plus de 1 point par an depuis et s'est élevée à 42 % au 1^{er} janvier 2016. Dans cinq pays, cette motorisation demeure majoritaire : Autriche, Belgique, Espagne, France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

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

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



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE



Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, a oscillé autour de 1,5 million d'unités les années suivantes. A partir de 2014, il a progressé régulièrement pour atteindre 2 millions d'unités en 2018 (+45 % depuis 2013). Le recul est désormais de moins de 90 000 unités par rapport au niveau record de 2007.

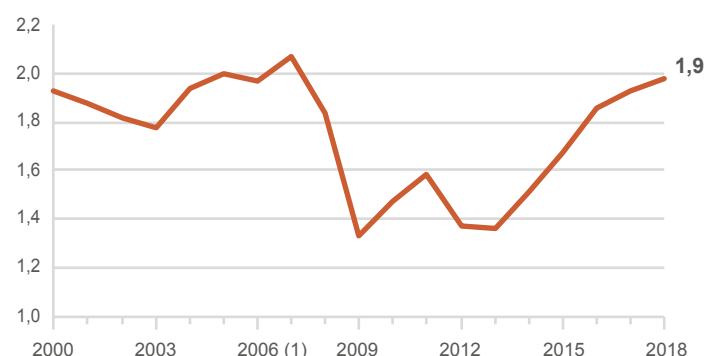
Entre 2007 et 2018, les marchés de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont en légère hausse (respectivement +62 000 et +19 000 véhicules). Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volume s'étagent de -2 000 pour la France à -61 000 pour l'Espagne, en passant par -55 000 unités pour l'Italie. Les 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 46 % du marché européen contre 52 % en 2007.

En 2018, les ventes des groupes français ont progressé de 3 % à 808 000 unités, grâce notamment à l'intégration de la marque Opel dans le Groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017 ; elles se sont élevées à 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.

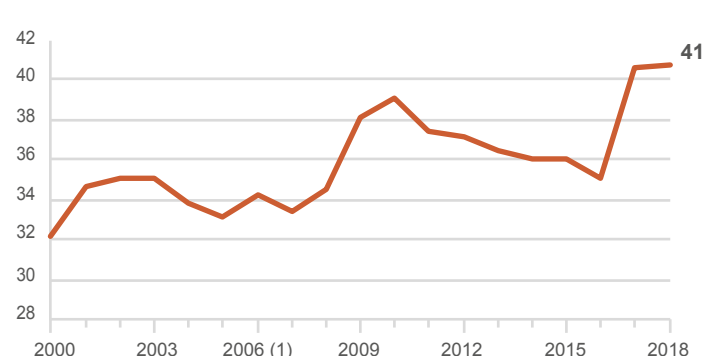
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (18 PAYS)

En millions d'unités



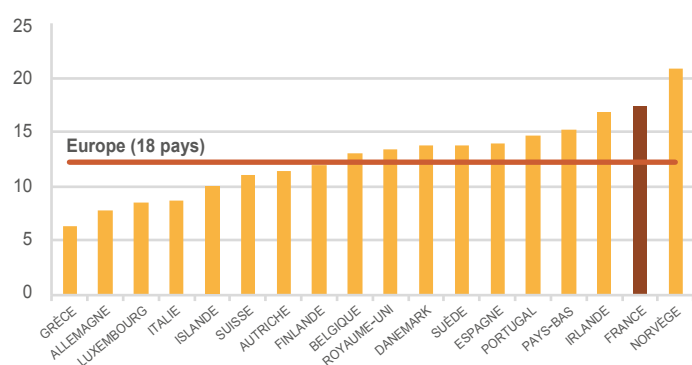
PÉNÉTRATION FRANÇAISE

En % du marché total



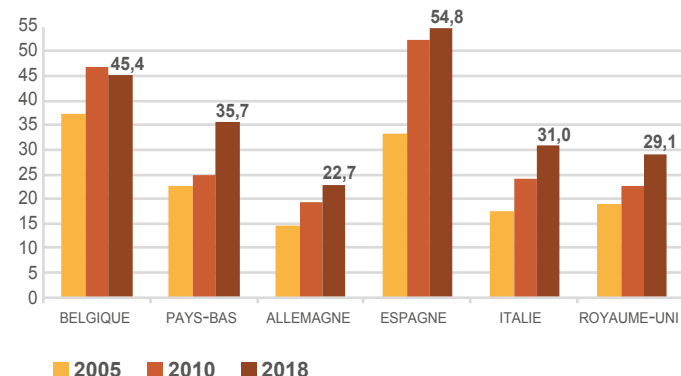
PART EN 2018 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

En %



PART DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

En %



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 6 % en Grèce à 21 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 12 % en 2018. Cette segmentation n'est pas en phase avec les catégories de la Commission européenne, qui sépare les véhicules selon leur usage : transports de passagers (catégorie M) ou transports de marchandises (catégorie N) (cf. pages 42 et 43 pour la France).

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 constructeurs français peuvent s'appuyer sur une offre riche (Citroën Berlingo, Opel Combo, Peugeot Partner ainsi que Renault Kangoo). En 2018, cinq des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Kangoo, Renault Trafic et Renault Master).

En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2018. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des groupes français se sont établies respectivement à 23 et 31 %, en progression par rapport à 2017. Dans de nombreux pays comme le Portugal ou l'Irlande, les gains de leur part de marché, depuis 2010, dépassent 8 points.

La France est demeurée le premier marché européen (459 000 unités) devant le Royaume-Uni (367 000 unités), l'Allemagne (290 000 unités), l'Espagne (215 000 unités) et l'Italie (183 000 unités).

LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a légèrement progressé en 2018 (+2,3 %). Il s'est élevé à plus de 300 000 unités, contre moins de 210 000 en 2009. Depuis 2014, le marché croît continuellement (+7,1%), signe que la crise de 2009 est achevée. Mais contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 semble aboutir à un nouvel équilibre, à un niveau inférieur.

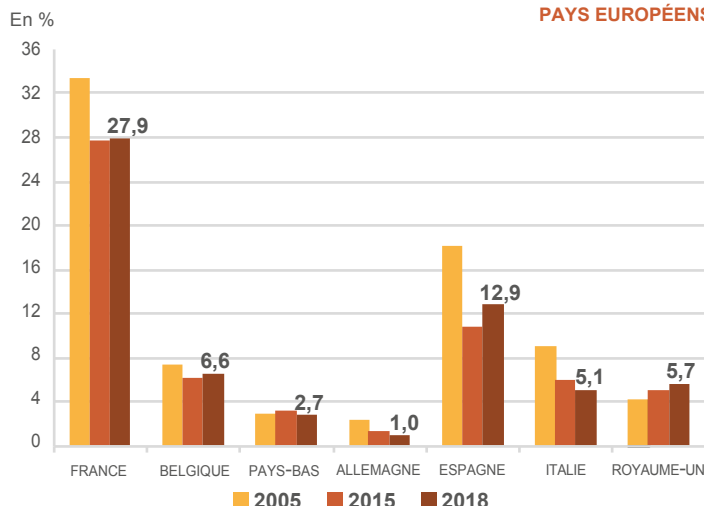
En France, en revanche, où le marché est l'un des plus dynamiques en Europe (+9,6 % en moyenne depuis 4 ans), les immatriculations ont retrouvé en 2018 leur niveau d'avant crise (54 284 unités en 2018, contre 52 537 en 2007



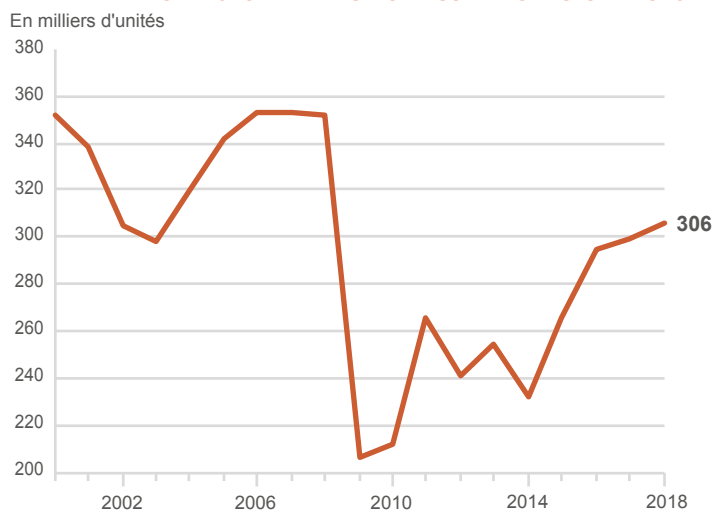
► LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2005	2015	2017	2018	Variation 2018/2017
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9t	87	48	52	51	-1,3%
16t et plus	254	217	247	255	3,4%
TOTAL	342	265	299	306	2,3%

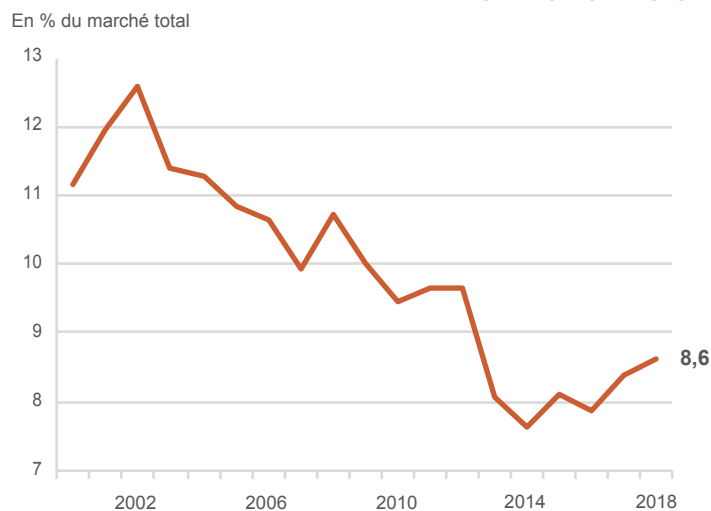
PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



PART DE MARCHÉ 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 et 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. Le marché français, cependant, a retrouvé en 2018 son niveau moyen des années 2006-2008 avec 54 284 unités, en hausse de

7,6 % par rapport à 2017.

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) reste très faible (environ 1 % du marché), mais la transition énergétique est un sujet de préoccupation croissant pour les acteurs du secteur (objectifs de réduction des émissions de CO₂, logistique urbaine et restrictions de circulation en ville).

En France, le marché du GNV poursuit sa croissance, même s'il ne représente que 1,8 % des immatriculations, mais l'offre de véhicules lourds à énergie alternative va prochainement s'étendre aux

véhicules électriques, qui seront très pertinents pour répondre aux exigences environnementales en zone urbaine.

Le développement international de Renault Trucks a été affecté par la chute des marchés d'Europe du Sud (Espagne et Italie), dont le poids en Europe de l'Ouest, est passé, hors France, de 27 % à 13 % entre 2007 et 2014 avant de rebondir à 18 % en 2018.

Globalement, le taux de pénétration de Renault Trucks en Europe remonte depuis 2016 pour s'élever à 8,7 % en 2018, contre 7,9 % en 2016. En France, le taux de pénétration remonte également depuis cette date pour s'établir à 27,8 % en 2018. Hors Europe, Renault Trucks vend des volumes significatifs en Afrique (Maghreb) et au Moyen-Orient.

LES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT



25 %

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

En 2018, la production de véhicules a progressé (+5 % à plus de 4 millions de véhicules) et s'est établie à un nouveau niveau record. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 8 % à 1,6 million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,4 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs a dépassé le niveau observé en 2007 (+5 %).

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 un million d'unités en 2018. Les immatriculations de véhicules neufs représentent des volumes de près de 420 000 unités en 2018 pour les groupes français. Ces volumes devraient progresser, compte tenu des faibles densités automobiles observées, lorsqu'elles sont comparées à celle de l'Europe de l'Ouest.



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

(EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2017	2018	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES			
Voitures particulières	3 702	3 881	4,8 %
Véhicules utilitaires légers	173	206	18,8 %
Véhicules industriels			
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS			
Voitures particulières	1 291	1 397	8,2 %
Véhicules utilitaires légers	156	173	10,6 %
Véhicules industriels	68,3	73,7	7,8 %

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

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

En 2018, 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. Le rythme de progression des véhicules utilitaires légers et les véhicules

industriels s'est accéléré (+10 %, contre +2 % en 2017).

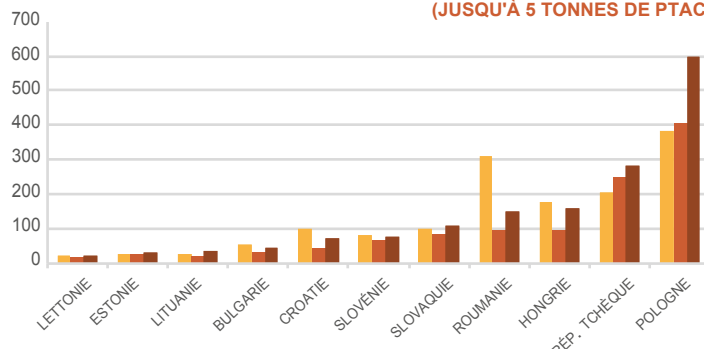
En 2018, le marché des véhicules neufs a fortement augmenté pour la cinquième année consécutive. Les ventes ont sensiblement crû dans l'ensemble des pays (à l'exception de la République tchèque), notamment en Hongrie (+17 %) et en Pologne (+9 %).

Les cylindrée et puissance moyennes des voitures particulières immatriculées dans cette zone (respectivement 1 550 cm³ et 99 kW) sont quasi

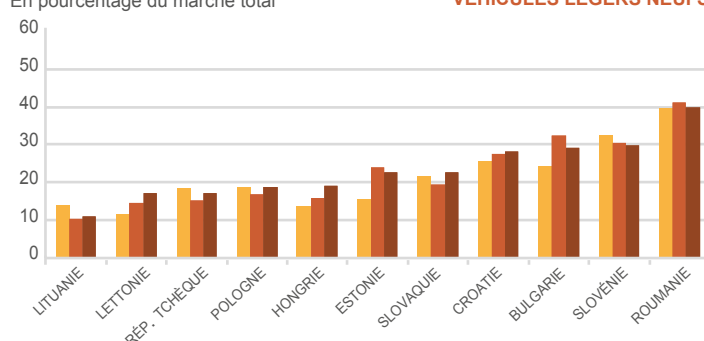
identiques à celles de l'Europe occidentale. La part de 4X4 s'élève à 13 %, soit deux points de moins qu'en Europe de l'Ouest. En revanche, le poids du diesel (24 %) est largement inférieur (-12 points). Le ratio des gammes inférieures s'élève à 66 % et celui des gammes supérieures à 34 % (contre respectivement 68 % et 32 %).

La part des voitures particulières à énergie électrique et hybride s'élevait en 2018 à respectivement 0,3 % et 3,2 % (contre 1,4 % et 5,3 % en Europe occidentale).

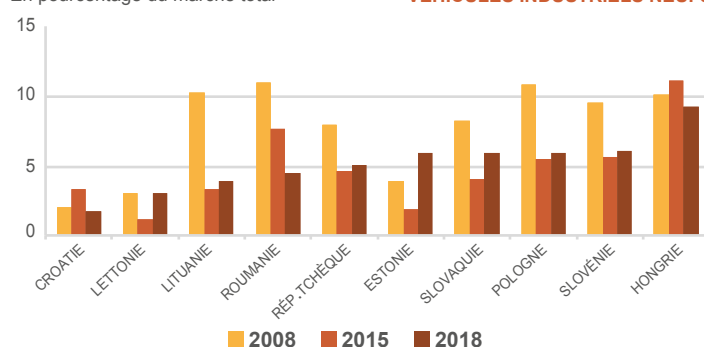
En milliers d'unités **IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)**



En pourcentage du marché total **PARTS DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS**



En pourcentage du marché total **PARTS DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS**



L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2016, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,5 millions de personnes, dont 44 % dans la construction de véhicules automobiles. En Europe occidentale, un rebond a eu lieu depuis 2013 (+66 000 personnes) grâce à l'Allemagne (+39 000 personnes), l'Espagne, le Royaume-Uni (environ 20 000 personnes) et la Suède (+8 000 personnes). Les effectifs britanniques ont même augmenté de 25 % depuis 2011. Néanmoins, depuis 2005, le nombre de personnes occupées a baissé en Europe de l'Ouest (environ -140 000 personnes) et progressé en Europe de l'Est (près de +370 000 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 pour rejoindre la moyenne européenne en 2016, soit 85 euros, contre 51 euros en 2012. Mais 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 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissant à 21 %.

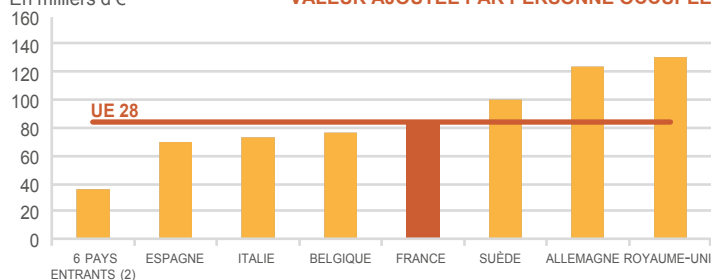


► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2016 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants (2)	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	milliers	2 492	854	213	706	161	154	162	74	28
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 093	537	111	151	78	72	67	50	15
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	162	44	24	-	19	10	10	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 237	274	78	555	64	72	85	20	8
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 082 643	482 028	117 953	150 427	92 495	69 351	74 999	39 725	15 064
Production	millions d'euros	901 080	384 016	83 886	145 088	79 226	64 088	62 516	29 776	14 280
Production/Chiffre d'affaires	%	83,2	79,7	71,1	96,5	85,7	92,4	83,4	75,0	94,8
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	210 664	105 639	18 028	25 714	21 024	10 772	11 866	7 401	2 170
Valeur ajoutée/Production	%	23,4	27,5	21,5	17,7	26,5	16,8	19,0	24,9	15,2
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	84,5	123,7	84,5	36,4	130,3	70,0	73,2	100,0	77,0
	base 100 : 6 pays entrants	232	340	232	100	358	192	201	275	211
Achats de biens et de services	millions d'euros	880 557	377 431	100 258	126 730	72 088	60 239	65 180	32 230	12 921
Part des achats dans la production	%	97,7	98,3	119,5	87,3	91,0	94,0	104,3	108,2	90,5
Dépenses de personnel	millions d'euros	126 003	65 878	12 746	11 762	9 488	6 679	7 720	4 979	1 683
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	50,6	77,2	59,7	16,7	58,8	43,4	47,6	67,3	59,7
	base 100 : 6 pays entrants	304	463	359	100	353	261	286	404	359
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	84 661	39 760	5 282	13 952	11 536	4 093	4 145	2 657	487
EBE/VA	%	40,2	37,6	29,3	54,3	54,9	38,0	34,9	35,9	22,4

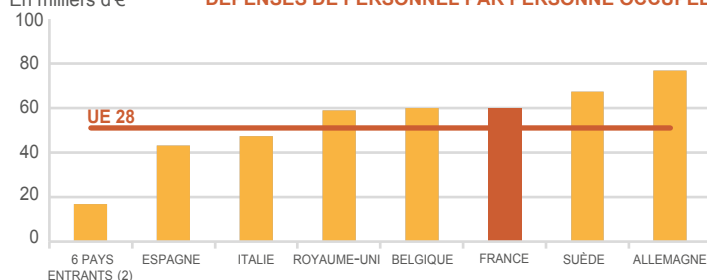
En milliers d'€

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



En milliers d'€

DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



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

(2) 6 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovaquie. 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 2016.

L'Allemagne regroupait 34 % 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 Slovaquie) 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, 52 % en France et 48 %

au Royaume-Uni, alors que cette part s'établissait autour de 21 % 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 0,5 % 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 2018

Groupe PSA : www.groupe-psa.com

En 2018, dans un contexte de légère baisse des marchés, notamment européen, et de l'intégration d'Opel, les ventes du groupe PSA ont augmenté de 7 %. La croissance est très dynamique en Europe (+31 %), où le groupe occupe toujours la deuxième place (VP+VUL). En dehors de cette zone, les ventes du constructeur ont progressé en Inde-Pacifique, mais ont fortement baissé en Amérique Latine et 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 implanté plusieurs usines de production ou d'assemblage, ou a des projets, dans des marchés ayant un potentiel de développement (Maroc, Inde, Iran, Algérie, Malaisie, Ouzbékistan, etc.).

Le Groupe PSA s'appuie sur un effectif de plus de 211 000 personnes dans le monde. En France, les salariés sont répartis sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de production de moteurs et de mécaniques ; centres de R&D ; siège social, etc.). 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 vitesses), 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 toujours des voitures attractives. Il développe également un écosystème de partenaires pour atteindre ses objectifs.

En 2018, le groupe a investi 2,5 milliards d'euros dans les investissements corporels et 2,5 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, qui a été actualisée pour la partie 2019-2021 avec Opel/Vauxhall. 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, les véhicules d'occasion et les services de mobilité sont également des priorités de ce plan

Groupe Renault : www.renault.com

Les ventes mondiales de Renault ont augmenté (+3 %), grâce notamment à une légère hausse des ventes sur le marché européen et de l'intégration dans les comptes, le 1^{er} janvier 2018, des marques Jinbei et Huasong. 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, à l'exception de l'Afrique et de l'Inde.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été 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 la performance et la 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 49 000 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 2018, le Groupe Renault a investi 2,6 milliards d'euros dans les investissements corporels et 3,5 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 grâce à l'internationalisation, 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 2019 dans un marché ouest européen en hausse de 2 %. Sa pénétration s'est élevée à 9 %.

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 de l'Europe occidentale, dont l'Arabie Saoudite (cf. page ci-contre).

Composante du groupe Volvo qui emploie 105 000 personnes dans le monde, Renault Trucks compte environ 9 000 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, électricité) 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. Renault Trucks a également développé des pièces de rechange renouvelées et homologuées. En 2019, le constructeur va accroître la commercialisation, entamée en 2018, d'une gamme de véhicules 100 % électriques et a implanté une ligne dédiée à ceux-ci dans l'usine de Blainville.

	Unités	Groupe PSA	Groupe Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	74 027	57 419
Investissements	millions d'euros	2 510	2 636
Résultat net	millions d'euros	3 295	3 451
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	211 013	183 002
dont France	nb de personnes	68 526 (3)	48 603



	Unités	Groupe PSA					Groupe Renault		
		Activité automobile : Peugeot, Citroën, OPV	Équipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Autres
Chiffre d'affaires	millions d'euros	58 551	15 418	55	3	-	54 211	3 208	-
Marge opérationnelle	millions d'euros	4 476	1 263	-	-19	-	2 406	1 204	-
Investissements (2)	millions d'euros	2 510	-	-	-	-	2 621	15	-
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	117 333	92 884	-	796	-	179 465	3 537	-

(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) Donnée 2017.

Sources : rapports d'activité des groupes PSA et Renault

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2018

EUROPE

France

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

Allemagne

- 18 Eisenach (Opel)
- 19 Rüsselheim (Opel)

 GROUPE PSA

 GROUPE RENAULT

Biélorussie

- 20 Minsk

Espagne

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

Italie

- 27 Val di Sangro

Pologne

- 28 Gliwice (Opel)

Portugal

- 29 Mangualde

République Tchèque

- 30 Kolín (PSA-Toyota)

 RENAULT TRUCKS

 SEVELSUD

Roumanie

- 31 Pitesti (Dacia)

Russie

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

Slovaquie

- 36 Trnava

Slovénie

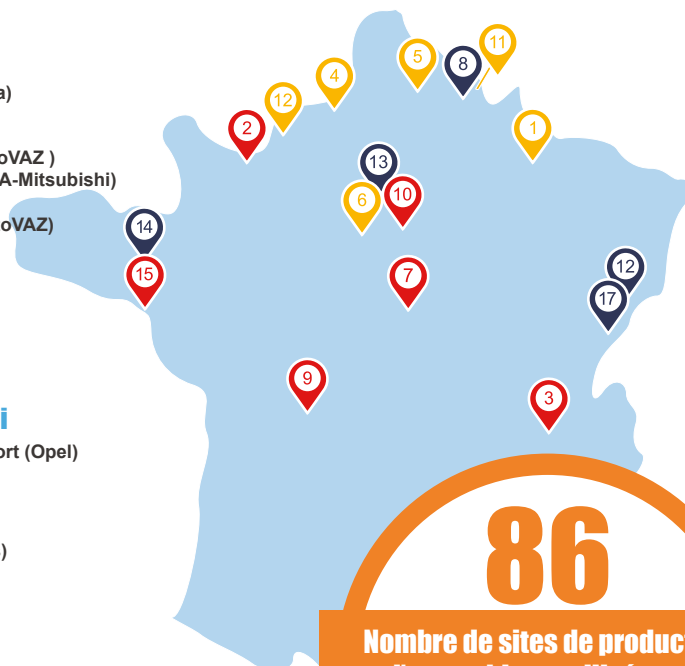
- 37 Novo Mesto

Royaume-Uni

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

Turquie

- 40 Bursa (Tofas)
- 41 Bursa



86

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde, dont 8 en projets

AMÉRIQUE

Argentine

- 42 Buenos Aires
- 43 Santa Isabel

Brésil

- 44 Curitiba
- 45 Porto Real

Colombie

- 46 Medellín

États-Unis

- 47 Orion (General Motors)

Mexique

- 48 Cuernavaca (Nissan)

Uruguay

- 49 Montevideo (Nordex)

AFRIQUE

Algérie

- 50 Oran (projet)
- 51 Oued Tlalat
- 52 Meftah (BSF Souarki) (projet)

Ethiopie

- 53 Wukro (MIE)

Kenya

- 54 Thika (URYSIA)
- 55 (projet)

Maroc

- 56 Kenitra (projet)
- 57 Casablanca
- 58 Tanger

Nigéria

- 59 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)

Tunisie

- 60 Tunis (STAFIM)

Arabie Saoudite

- 61 KAEC

ASIE

Chine

- 62 Chengdu (DPCA)
- 63 Shenzhen (CAPSA)
- 64 Wuhan (DPCA)

- 65 Wuhan (DFPV2)
- 66 Wuhan (Dongfeng)
- 67 Shenyang (RBJAC)
- 68 Wuhan (DRAC)

Corée du Sud

- 69 Changwon (General Motors)
- 70 Bupyeong (General Motors)
- 71 Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- 72 Tamil Nadu (CK Birla) (projet)
- 73 Chennai (Renault-Nissan)

Indonésie

- 74 (Indomobil)

Iran

- 75 Kashan (SAIPA)
- 76 Téhéran (Iran Khodro)
- 77 Téhéran (Iran Khodro)
- 78 Téhéran (Pars Khodro)

Japon

- 79 Mizushima (Mitsubishi)
- 80 Okazaki (Mitsubishi)

Kazakhstan

- 81 Kostanaï

Malaisie

- 82 Gurun
- 83 (Tan Chong Motors) (projet)

Ouzbékistan

- 84 Jizzakh
- (SC Uzavtosanoat) (projet)

Pakistan

- 85 Karachi (Al-Futtaim) (projet)

Vietnam

- 86 Chulai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS



**244
MILLIONS**

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

En 2018, la production mondiale des groupes français continue sa progression à très haut niveau (+2 % à 8 millions de véhicules). Le développement s'effectue via la croissance interne et par des opérations extenes, grâce notamment à l'intégration de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017, puis celles de Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018 ; et celle d'Opel dans le Groupe PSA le 1^{er} août 2017, ce qui renforce sa présence européenne. Depuis 1996, la production s'est accrue de 110 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3 % grâce, tout d'abord, à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, puis, par la suite, à ceux hors d'Europe. Les groupes ont développé leurs capacités de production dans cette dernière zone.

La production de voitures particulières s'est élevée à 6,9 millions de voitures, soit un nouveau niveau record après celui de 2017 ; celle des véhicules

utilitaires légers s'est établie à 1 100 000 véhicules, soit le niveau le plus élevé, devançant celui de 2017, avec 113 000 unités supplémentaires (Lada ne produisant pas de véhicules utilitaires légers). Par rapport à 2007 soit avant la crise, la production a crû de 30 % pour les voitures particulières (soit +1,6 million d'unités), et elle a également progressé de 27 % pour les véhicules utilitaires (soit +223 000 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), celles de partenariat (Val di Sangro, Chennai) et celles de petite taille.

► LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE PAR MODÈLE

GROUPE PSA	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2018
Peugeot : i0n / Citroën : C-ZERO	Mizushima (Japon) (Mitsubishi)
Peugeot : 108 / Citroën : C1	Kolin (Rép. tchèque) (TPCA)
Citroën E-Mehari	Rennes (France)
Peugeot : 206, 208	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine) (DPCA), Iran (IKAP)
Citroën : C3, C3 Aircross, DS : DS3, DS3 Crossback	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Saragosse (Espagne), Porto Real (Brésil), Iran (SCC)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée, C3-XR	Vigo (Espagne), Wuhan (Chine) (DPCA), Iran (IKAP)
Peugeot : 308	Sochaux (France), Buenos Aires (Argentine), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 2008	Mulhouse (France), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine) (DPCA), Iran (IKAP)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 4008	Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 5008	Rennes (France), Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA)
Citroën : C4, C4 Aircross / DS : DS4	Mulhouse (France), Vigo (Espagne), Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzhen (Chine) (CAPSA)
Citroën : C4 Cactus	Madrid (Espagne), Porto Real (Brésil)
Citroën : C5, C5 Aircross / DS : DS5	Rennes-la-Janaïs (France), Sochaux (France), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzhen (Chine) (CAPSA)
DS : DS6	Shenzhen (Chine) (CAPSA)
DS : DS7 Crossback	Mulhouse (France), Shenzhen (Chine) (CAPSA)
Peugeot : 408	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 508	Mulhouse (France), Rennes-la-Janaïs (France), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : Partner / Citroën : Berlingo / Opel : Combo	Vigo (Espagne), Mangualde (Portugal), Buenos Aires (Argentine)
Peugeot : Expert / Citroën : Jumpy	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA)
Peugeot : Traveller / Citroën : Spacetourer	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper	Italie (Sevelsud)
Opel : Astra	Ellesmere Port (Royaume-Uni)
Opel : Vivaro	Luton (Royaume-Uni)
Opel : Corsa, Adam	Eisenach (Allemagne)
Opel : Astra, Cascada	Gliwice (Pologne)
Opel : Zafira, Insignia	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Corsa, Mokka, Crossland X	Saragosse (Espagne)
Opel : Grandland X	Sochaux (France)
Opel : Viva, Mokka	Changwon, Bupyeong (Corée du Sud)

Source : Groupe PSA

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2018
Alpine : A110	Dieppe (France)
Renault : Twingo	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil)
Renault : Clio	Flins (France), Dieppe (France), Bursa (Turquie), Novo Mesto (Slovénie), Oran (Algérie)
Renault : ZOE	Flins (France)
Renault : Captur	Valladolid (Espagne), Moscou (Russie), Curitiba (Brésil), Chennai (Inde)
Renault : Sandero	Oran (Algérie), Cordoba (Argentine), Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Togliatti (Russie) (AvtoVAZ), Téhéran (Iran) (Iran Khodro, Pars Khodro)
Renault : Logan	Oran (Algérie), Cordoba (Argentine), Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), 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 : Lodgy	Chennai (Inde)
Renault : Dokker	Cordoba (Argentine)
Renault : Fluence	Bursa (Turquie)
Renault : Mégane	Douai (France), Palencia (Espagne), Bursa (Turquie)
Renault : Espace	Douai (France)
Renault : Talisman	Douai (France)
Renault : Kangoo, Kangoo ZE	Maubeuge (France)
Renault : Master, Master ZE	Batilly (France), Curitiba (Brésil)
Renault : Trafic	Sandouville (France)
Dacia : Logan	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc)
Dacia : Sandero	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc)
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 : Vesta	Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)

Source : Groupe Renault

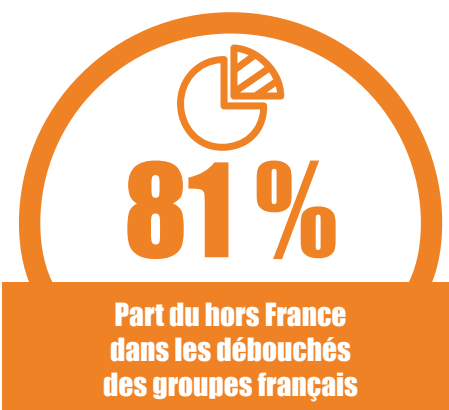
LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES FRANÇAIS

En 2018, les débouchés hors de France des groupes français demeurent quasi stables, à des niveaux records dans un marché mondial en baisse. Au cours des dernières années, l'intégration de Lada dans le groupe Renault, le 1^{er} janvier 2017, puis de Jinbei et Huasong, le 1^{er} janvier 2018, et enfin d'Opel au sein du groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017, se traduit par de nouveaux volumes de ventes hors France, qui ont compensé les reculs observés en 2018 notamment en Iran, en Chine ou en Turquie.

Les ventes en France progressent régulièrement depuis 2012, mais la part du marché français dans les débouchés des groupes français n'est désormais plus que de 19 %.

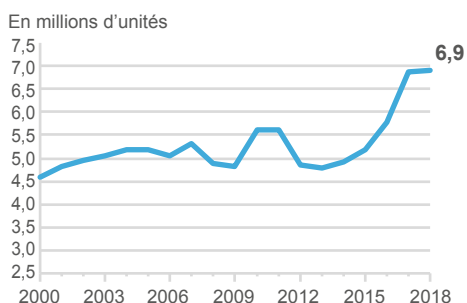
Les marchés étrangers ont représenté 73 % des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

Les livraisons (cf. page 87) hors Union européenne s'établissent à environ 46 % des débouchés totaux des groupes français en 2018, soit un niveau inférieur à celui des années 2010 à 2013. La poursuite du redressement partiel des marchés d'Europe du Sud, l'intégration d'Opel et la baisse d'une partie des marchés mondiaux ont impliqué une baisse de ce ratio de 7 points par rapport à 2017. Ce dernier s'élevait cependant à moins de 30 % en 2000.

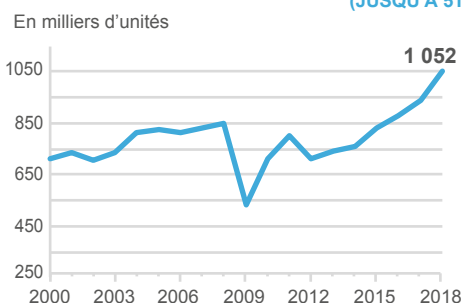


► PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

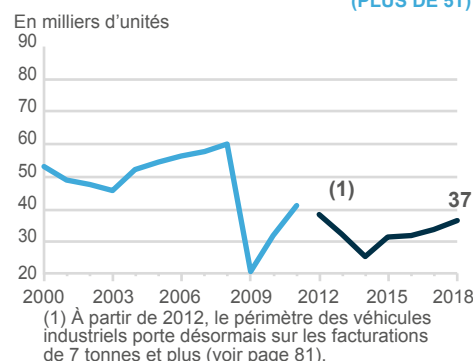
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

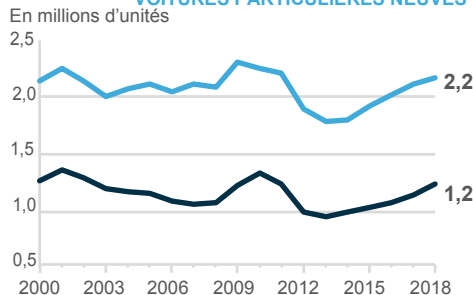


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

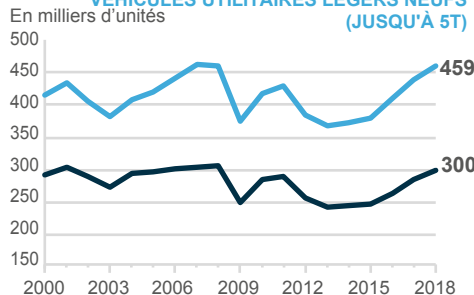


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

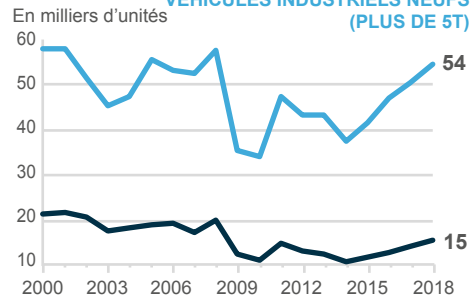
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



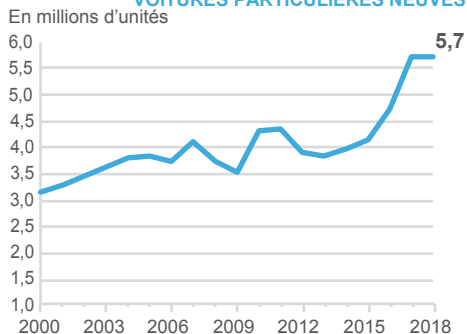
VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



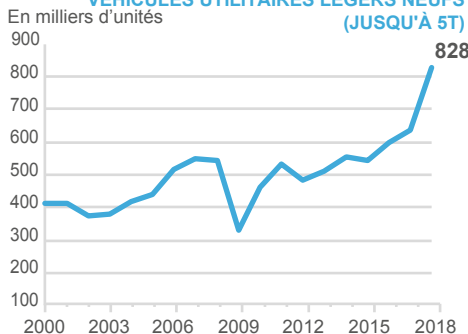
— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

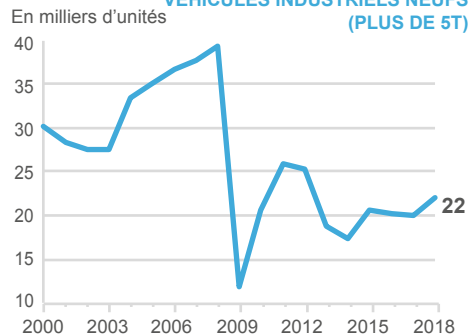
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



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 2018, les immatriculations en France s'établissaient à 2,2 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 touché leurs livraisons de voitures particulières hors de France. En 2018, par rapport au point bas de 2013, elles ont progressé de 49 % à 5,7 millions d'unités. Celles des véhicules utilitaires légers ont crû de 62 % à 828 000 unités, et celles des véhicules industriels de 17 % à 22 000 unités.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

2,5 %

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

À la croisée de nombreuses et diverses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année, depuis la crise de 2009, 2,5 % de son chiffre d'affaires. Dans le périmètre de l'industrie (y compris les industries extractives et les industries alimentaires), l'industrie automobile a représenté 6 % des investissements corporels en 2016 (7 % en 2009).

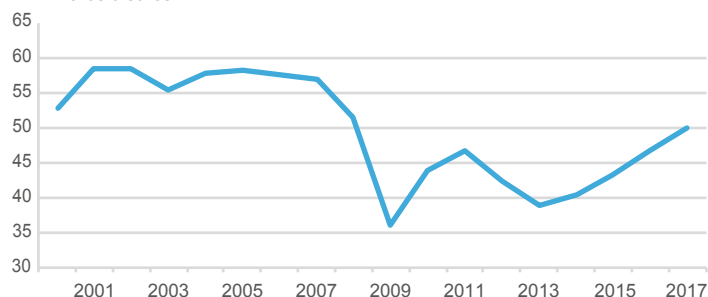
Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière, nouvelles mobilités, etc.) et du développement

de l'économie numérique, l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou la recherche et le 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 115 000 euros en 2017, soit un niveau record, contre 55 000 en 2012, 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

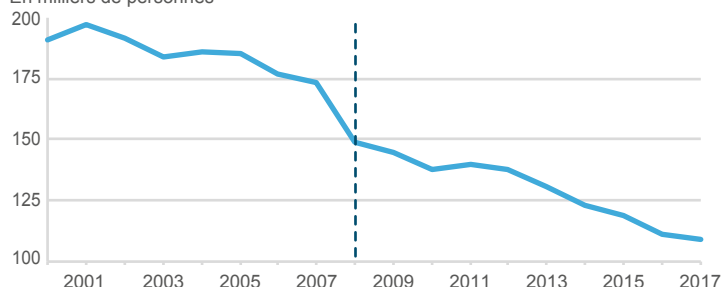
En milliards d'euros



Source : INSEE, Comptes nationaux base 2014 (lire aussi la page 66)

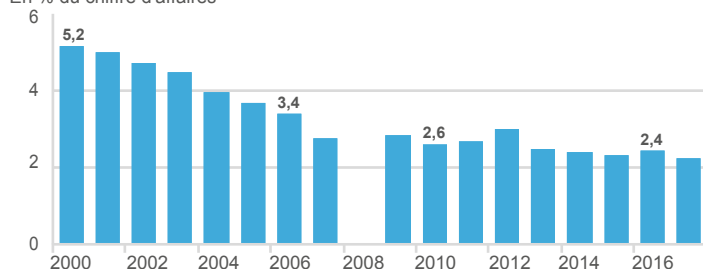
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En milliers de personnes



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En % du chiffre d'affaires



(1) Estimations du CCFA pour 2017 : lire aussi les pages 88 et 89 (notamment pour des changements de concept).
Source : SESSI, INSEE à partir de 2008



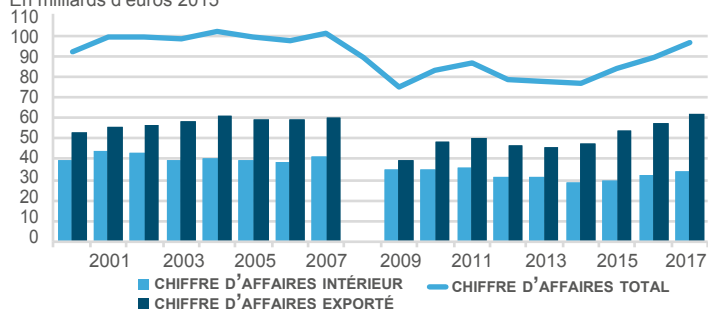
VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

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, 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).

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. En 2017, elle a plus que doublé par rapport au point bas de 2012. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré

2,5 % en moyenne de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit environ 2 milliards d'euros. La recherche et le 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 38 % 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 Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	INSEE Franche-Comté - L'essentiel n° 113 - mai 2009
Sud Alsace (Mulhouse) et Nord Franche-Comté	9 400	3 500	2 345	2007	INSEE Alsace, Chiffres pour l'Alsace n°2, mars 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
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
Île-de-France	73 200		nd	2018	IAU IdF - L'automobile en Île-de-France, mai 2019
Seine-Aval	11 200	3 300	3 600	2006	INSEE Île-de-France (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
Haute-Normandie	8 070	18 900	nd	2010	INSEE Haute-Normandie, Aval n° 122, septembre 2012

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

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

Source : INSEE - Note de conjoncture - Mars 2012

La 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 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).

L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France estime qu'en 2018 la filière automobile comprend dans cette région environ 73 000 salariés répartis dans 1 600 établissements ; 57 % des effectifs travaillent chez les constructeurs-carrossiers, 13 % chez les équipementiers, 19 % chez les fournisseurs industriels et 11 % dans les services technologiques (bureaux d'études et Société de Services et d'Ingénierie

en Informatique).

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. Leur nombre s'élevait à 15 500 en 2013.

Les activités 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 2018. 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, voire elles les intègrent. Elles sont en phase avec le développement de la politique industrielle au niveau des régions ou des territoires.

► 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, etc. 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, 28, 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.

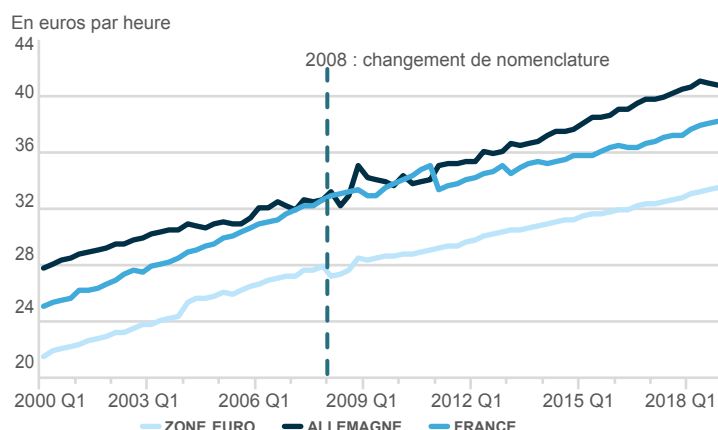
L'INSEE définit les impôts de production, comme tous les impôts que les entreprises supportent du fait de leurs activités de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et des services produits ou vendus. Ils représentent, en 2016, 3,2 % du PIB en France, contre 1,5 % en Italie 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, cotisation sociale de solidarité des sociétés - C3S) des cinq

principaux impôts sur la production proviennent de l'industrie qui représente, en 2018, 13 % de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie (source : INSEE). L'industrie est un secteur très exposé à la concurrence internationale et sa capacité d'investissement, selon le CNI, permet de renforcer la compétitivité hors prix.

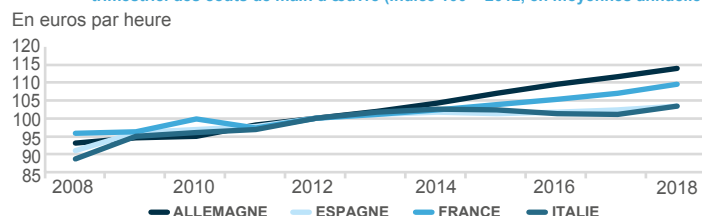
3,2 %

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

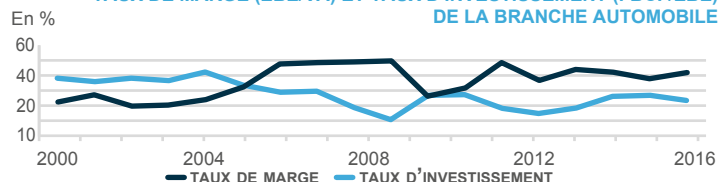
COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre



COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre (Indice 100 = 2012, en moyennes annuelles)



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



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe.
Source : INSEE (Comptes nationaux, base 2014)

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.

L'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents mondiaux pour continuer à se développer. La marge opérationnelle (résultat opérationnel / chiffre d'affaires) est un des outils permettant de mesurer cette performance des groupes automobiles. Elle a atteint, pour les groupes français, 7 % en 2018, soit un niveau beaucoup plus élevé que pendant la crise où elle évoluait autour de 1. Ce rétablissement est nécessaire pour pouvoir investir de manière conséquente face aux nombreux enjeux actuels. 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, etc. 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. A partir de 2019, le CICE est transformé en allègement pérenne de cotisations sociales employeurs.

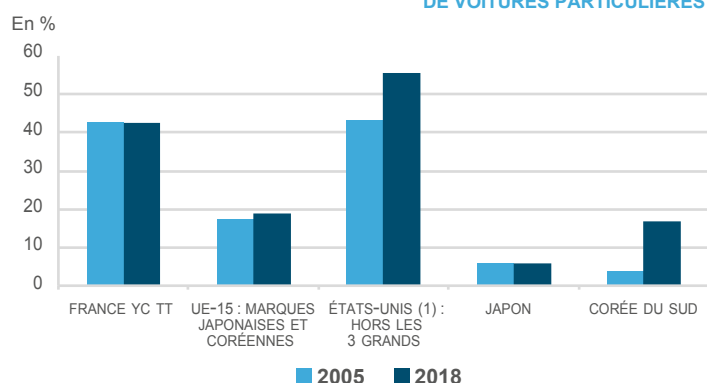
De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes

de l'échange en raison de la part significative et de plus en plus importante de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a toutefois représenté les deux tiers des débouchés extérieurs totaux en 2017, contre 47 % en 2002. En 2018, 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

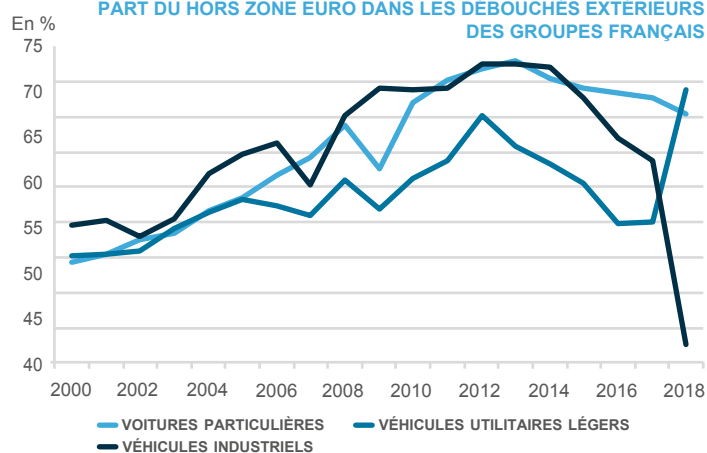
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

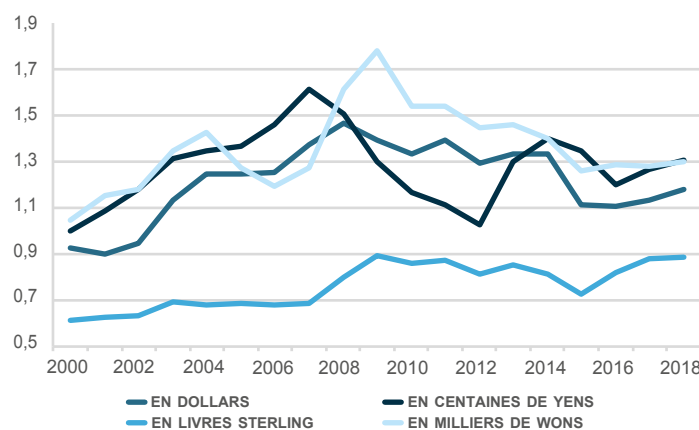


PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



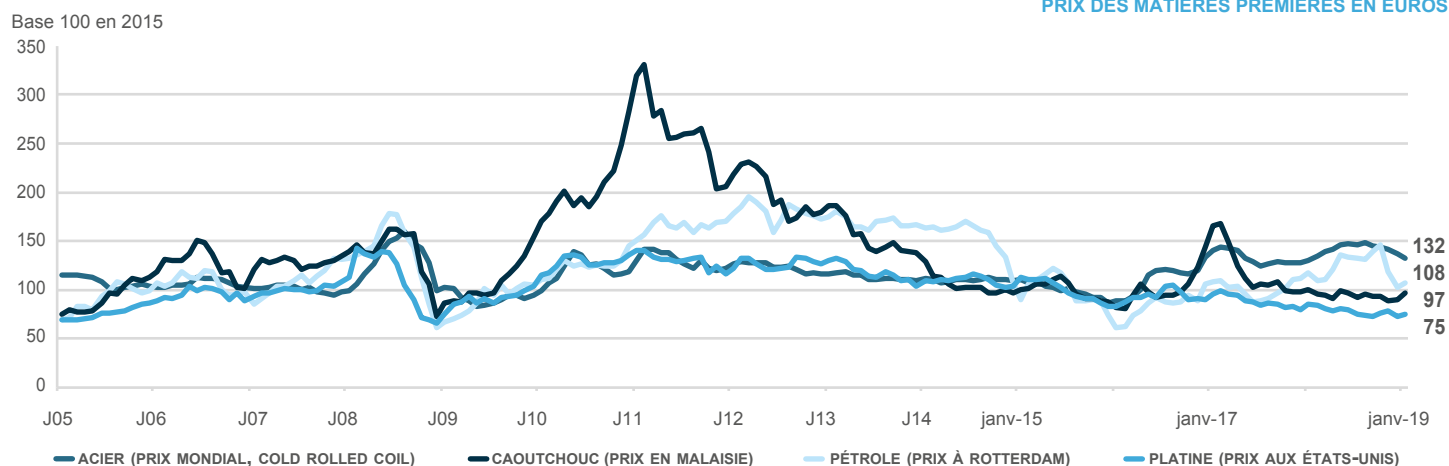
Source : CCFA

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 sont demeurés à un niveau relativement bas en 2018. 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

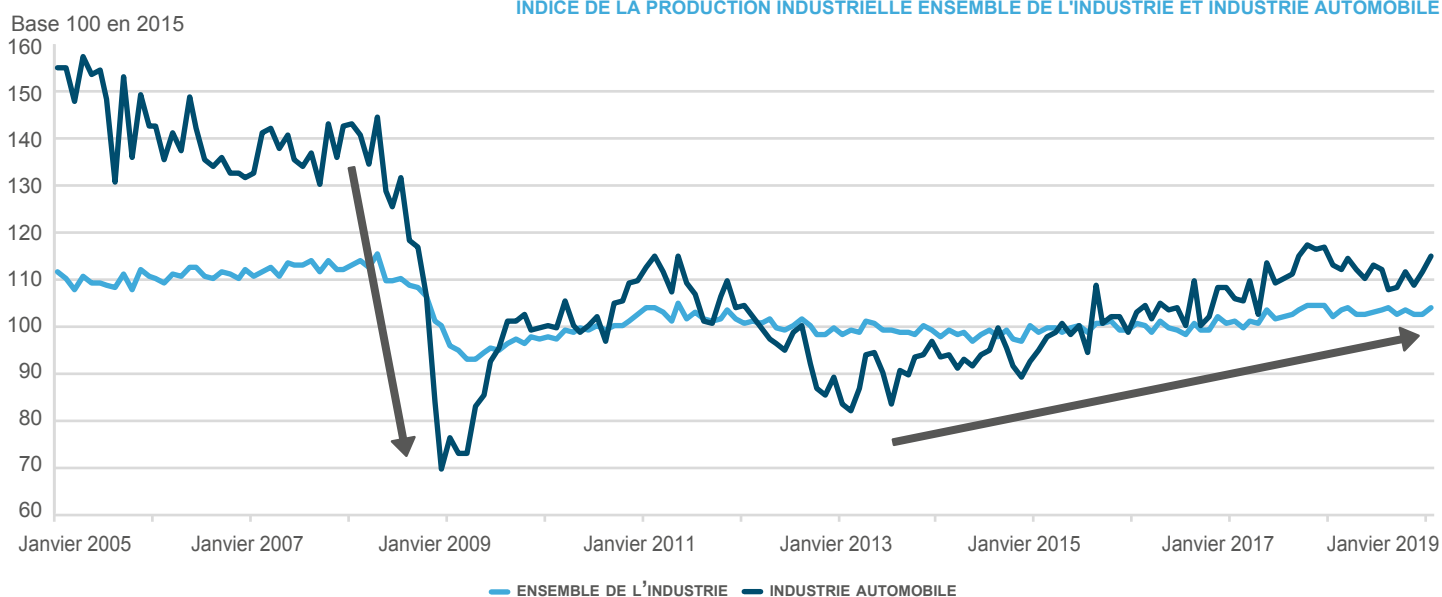
**Signature du contrat
de filière 2018-2022**

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 38 % entre 2013 et début 2019 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



Source : données CVS-CJO par l'INSEE

La crise financière et économique a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile, en partant des fournisseurs (amont) jusqu'à la vente/entretien de véhicules (aval), 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.). 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 compétences et emplois, et renforcer la compétitivité de la filière automobile. En 2018, le CSF s'est plus particulièrement mobilisé pour faire face aux impacts industriels de la forte baisse du diesel en Europe ou pour faciliter et préparer l'émergence de la mobilité électrifiée en France.



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

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, etc.), amortis sur de longues périodes. De plus, lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des travaux sur plusieurs années dans les centres de recherche, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement, notamment dans le cadre de la transition énergétique. Les constructeurs doivent également répondre aux nouveaux enjeux liés au numérique (voiture autonome et connectée). L'industrie automobile est une industrie capitalistique qui, globalement, a des besoins de financement importants.

Durant la crise financière, cette particularité a pesé sur l'industrie automobile et les pouvoirs

publics ont mis en place des instruments à vocation structurelle, favorisant le financement de long terme. Créé en 2009 sous le nom de Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles et devenu en 2015 Fonds d'Avenir Automobile (FAA), sa mission est de contribuer au développement et à la consolidation des équipementiers stratégiques pour la filière automobile, afin de faire émerger des équipementiers de plus grande taille, avec une rentabilité plus importante et capables de nouer des partenariats durables avec les constructeurs. L'organisation est toujours basée sur deux fonds : rang 1 et rang 2 (cf. tableau ci-dessous). Dans un contexte de financement des entreprises plus aisé et de forte innovation, la PFA et Bpifrance ont lancé un accélérateur automobile, doté de 6 millions d'euros. L'objectif est d'accompagner, pendant 24 mois, 150 PME à fort potentiel.



► LES FONDS D'INVESTISSEMENT

FSI et FMEA	Objectifs et dotations
Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (créé en novembre 2008) et devenu Bpifrance Participations en 2013 dans le cadre de la création de Bpifrance	A l'origine : fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2014.
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA) (créé en janvier 2009 et devenu Fonds Avenir Automobile en Janvier 2015)	Prendre des participations minoritaires dans des acteurs de la filière automobile, porteurs de projets industriels créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie. Le montant des investissements est compris entre 5 et 60 millions d'euros. Dotation initiale de 600 millions d'euros détenu à parité par les Groupe PSA, Renault et le FSI (aujourd'hui Bpifrance Participations).
FAA (depuis janvier 2015)	Objectifs et dotations
Fonds Avenir Automobile (FAA) de Rang 1	600 millions d'euros répartis à parts égales entre les trois souscripteurs (Bpifrance, Renault, PSA) pour accompagner les projets de fournisseurs de Rang 1 en investissant des montants compris entre 5 et 60 M€
Fonds Avenir Automobile (FAA) de Rang 2	50 millions d'euros réunis par 5 équipementiers automobiles de référence (Bosch, Faurecia, Valeo, Hutchinson et Plastic Omnium) et le FAA Rang 1, spécifiquement dédiés aux fournisseurs automobiles de Rang 2 en investissant des montants compris entre 1 et 5 M€

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 est d'environ 30 millions d'euros par an. 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. Dans un contexte de forte concurrence, y compris dans les activités de recherche et développement, cette mesure compense partiellement le déficit de compétitivité de générale de l'économie française.

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

13 %

Part de l'industrie automobile dans le total des dépenses intérieures de recherche et développement des entreprises en 2016

En 2016, l'industrie automobile était la première branche en matière de dépenses intérieures de recherche et développement (DIRDE) au sein des entreprises en France. Elles se sont élevées à 4,1 milliards d'euros, soit 13 % de l'ensemble des DIRDE 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 un tiers de la valeur ajoutée brute de la branche.

Les constructeurs doivent investir actuellement, non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires, notamment vis-à-vis

de l'environnement, mais aussi pour faire face au développement croissant du numérique vers le véhicule connecté et autonome et vers les services de mobilité.

En cumul sur les 5 derniers exercices, le secteur a investi plus de 21 milliards d'euros de dépenses intérieures de recherche et développement. 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 54 milliards d'euros en 2016.

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

	DIRDE en 2016 (2)		DERDE (3) en 2015	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 111	13%	809	28%
Construction aéronautique et spatiale	3 467	11%	4 697	160%
Industrie pharmaceutique	3 018	9%	1 428	49%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	2 442	8%	570	19%
Activités informatiques et services d'information	2 261	7%	181	6%
Industrie chimique	1 791	6%	486	17%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 626	5%	258	9%
Composants, cartes électronique, ordinateurs, équipements périphériques	1 482	5%	192	7%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 286	4%	210	7%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 183	4%	197	7%
Fab. d'équipements électriques	1 073	3%	542	19%
Fab. d'équipements de communication	935	3%	135	5%
Autres branches	7 508	23%	659	22%
TOTAL	32 181	100%	2 931	100%

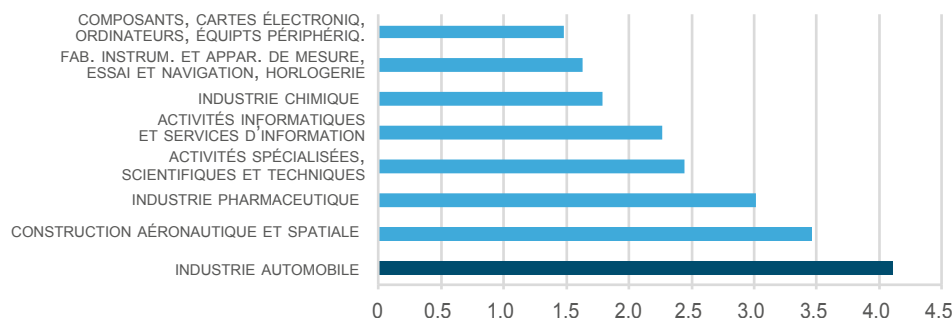
(1) Données semi-définitives.

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

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

DÉPENSES INTÉRIEURES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2016 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

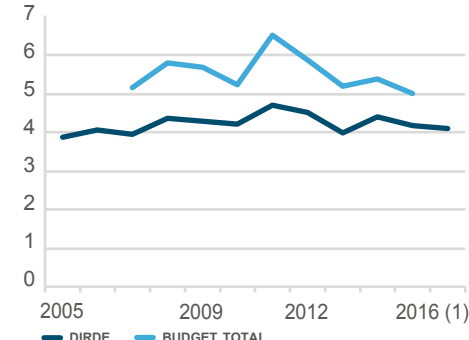
En milliards d'euros



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

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

En milliards d'euros



Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'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 (donnée non disponible par branche en 2016).

En 2015, 19 % 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 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 ont crû de 37 %.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2018 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 vont être dans une phase IV sur la période 2019-2022.

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 2018, 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 Île-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. 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 fusionne avec l'ARIA Normandie et le Réseau Automobilité & Véhicules en Île-de-France (RAVI) pour créer la Mobility Valley.

Le pôle Véhicule du Futur (www.vehiculedufutur.com) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction avec l'Allemagne et la Suisse. Sa mission s'articule autour de trois thèmes : l'innovation, l'excellence industrielle au service des entreprises (pilotée 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 hydrogènes avec le plan DINAMHySE en 2019, dans le cadre du Grand Plan d'Investissement, le recyclage et les services de mobilité. PerfoEst se rapproche également des ARIA Champagne et Lorraine depuis plusieurs années.

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 et architecture des véhicules, l'intelligence des systèmes embarqués, les véhicules et les usages innovants, les technologies de l'information et de la communication et la mobilité durable. 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. Il a aussi pour projet d'intensifier sa structuration dans le Grand Ouest.

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, est 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 2018 a été marquée par un ralentissement de la croissance économique (notamment en Europe) et commerciale dans le Monde. Dans cet environnement, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 51 milliards d'euros, soit plus de 12 milliards d'euros supplémentaires depuis 2013 pour l'activité des sites industriels français. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs aux côtés de l'aéronautique, de l'agro-alimentaire... Il représente 11 % des exportations totales.

L'accélération de la croissance du marché européen, débouché naturel des sites industriels français, s'est traduite par une forte hausse des exportations

(+4 %) ; quant aux importations, elles ont progressé (+7 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules légers neufs en provenance d'Allemagne (7,8 milliards d'euros). Le solde de la branche automobile industrielle s'est ainsi établi à -12,3 milliards d'euros.

Le solde historiquement excédentaire du poste « pièces et moteurs » est devenu déficitaire (-1,5 milliards d'euros) après deux années de forte baisse de l'excédent. Les exportations demeurent à un niveau élevé, mais ont diminué de 4 % à 22 milliards d'euros. Les exportations des moteurs s'élèvent toujours à plus de 3 milliards d'euros.

Le Royaume-Uni représente 8 % des exportations de la branche automobile industrielle française, il est ainsi le cinquième pays destinataire. Le solde est excédentaire grâce notamment aux pièces et moteurs.

51

MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits automobiles de la France en 2018

► 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	18,5	4,7	3,4	22,5	49,2	1,6	50,8	464,0	11,0%
2018	20,1	5,1	4,3	21,6	51,1	1,7	52,7	482,3	10,9%
Variation 2018/2017 en %	+8,6	+7,6	+25,1	-4,1	+3,9	+2,3	+3,8	+3,9	-
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	29,6	4,2	4,2	21,1	59,1	1,2	60,3	535,5	11,3%
2018	30,9	4,6	4,7	23,1	63,3	1,4	64,7	560,8	11,5%
Variation 2018/2017 en %	+4,5	+10,0	+13,4	+9,2	+7,2	+11,5	+7,3	+4,7	-
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	-0,7	+1,4	-9,9	+0,4	-9,5	-71,5	-
2018	-10,9	+0,5	-0,4	-1,5	-12,3	+0,3	-12,0	-78,5	-

► LES ÉCHANGES AUTOMOBILES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN 2018 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Tous véhicules	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle
EXPORTATIONS (FAB)	2,4	1,9	4,3
IMPORTATIONS (CAF)	1,9	0,8	2,7
SOLDE	+0,5	+1,1	+1,6

(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

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, grâce notamment au dynamisme du marché européen, pour atteindre 51 milliards d'euros en 2018.

Après 2009, les exportations de voitures particulières 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 de 29 % depuis 2016 à 20 milliards d'euros, grâce au dynamisme du marché européen. Les difficultés de compétitivité et la crise ont modifié la production en France, qui s'oriente vers des voitures à plus forte valeur ajoutée, au détriment de celles de gamme inférieure.

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 5,1 milliards d'euros, soit

un nouveau niveau record. Les exportations des véhicules industriels ont, quant à elles, observé une croissance depuis 2013, avec un fort bond en 2018. Les importations des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels ont à nouveau nettement augmenté, en phase avec les hauts niveaux du marché français. Le solde des premiers, qui était structurellement déficitaire, est néanmoins devenu excédentaire depuis 2015.

Les exportations de pièces et moteurs ont diminué de 4 %, tandis que les importations augmentaient de 9 %. Le solde est devenu ainsi négatif (1,5 milliards d'euros) après quatre années de détérioration.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens, dont le Royaume-Uni, cinquième pays destinataire. Ils comprennent néanmoins des pays émergents d'Europe de l'Est ou d'Afrique du Nord.

En ce qui concerne les voitures particulières, les débouchés sont essentiellement européens, avec notamment les quatre autres principaux marchés de l'Union européenne. En 2018, la Belgique (3,6 milliards d'euros) est en tête devant l'Allemagne. Le Royaume-Uni occupe la cinquième place avec 1,4 milliard d'euros. L'Algérie est au treizième rang avec 242 millions d'euros.

Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne avec 1,2 milliard d'euros, devant la Belgique (780 millions d'euros)

et le Royaume-Uni (510 millions d'euros). En 2018, le montant des exportations de véhicules utilitaires légers a atteint le niveau record de 5,1 milliards d'euros.

Les exportations des véhicules industriels et des cars et bus ont augmenté de plus de 80 % depuis 2010 (+25 % en 2018 par rapport à 2017). Les exportations vers l'Allemagne ont progressé de 90 % et celles vers l'Espagne et le Royaume-Uni ont plus que doublé (+160 % en moyenne).

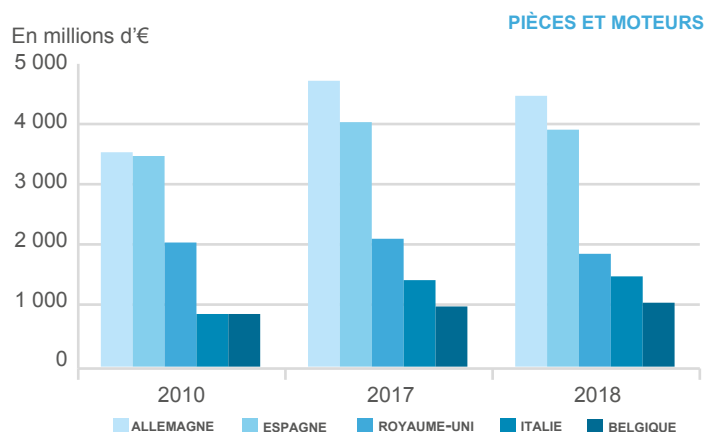
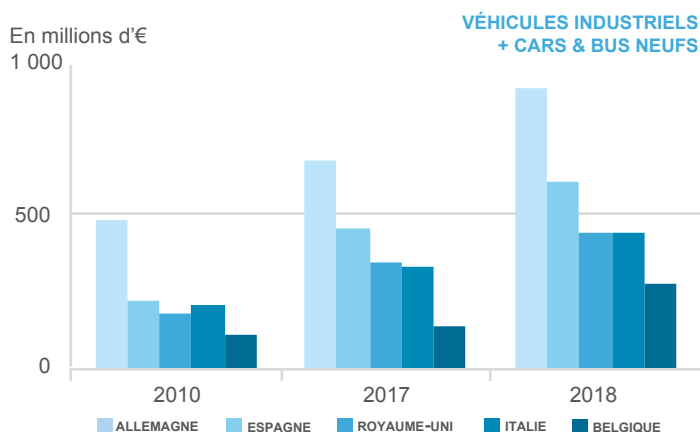
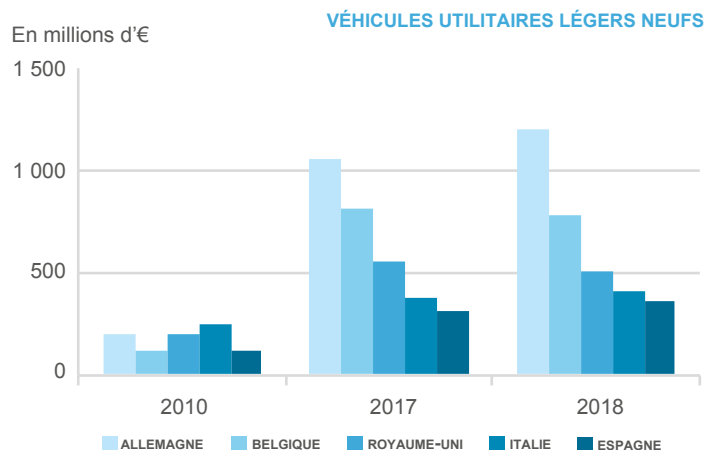
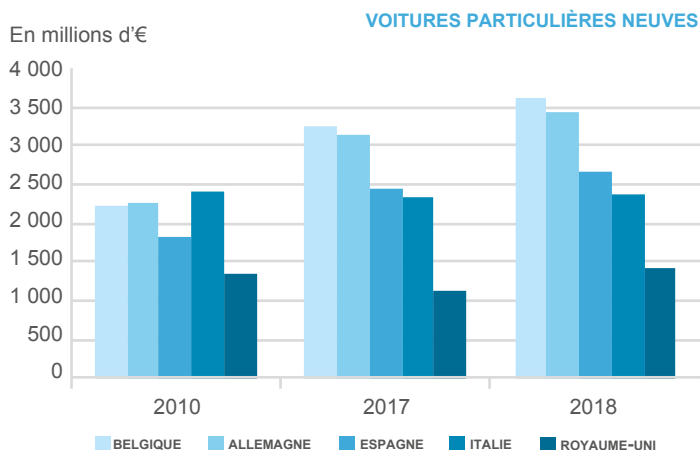
Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté par rapport à 2010. Les cinq premières destinations sont européennes. L'Allemagne est en tête avec 4,5 milliards d'euros. Les exportations vers le Royaume-Uni ont reculé de 20 % depuis 2015, avec une accélération du repli en 2018

(-12 %). La Chine (416 millions d'euros, -16 % par rapport à 2017) et le Brésil (373 millions d'euros, -2 % par rapport à 2017) se situent respectivement au douzième et quatorzième rang.

Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (6,9 milliards d'euros), du Royaume-Uni (1,7 milliard d'euros) et du Japon (1,2 milliard d'euros) sont élevées. Elles ont diminué par rapport à 2017. En ce qui concerne les véhicules industriels, les importations d'Allemagne, en nette hausse en 2018, s'élèvent à 1,9 milliard d'euros.



► PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE



Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

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

En 2018, les ventes des voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur fort repli, soit -15 % par rapport à 2017 et surtout -39 % par rapport au record de 2012, soit 540 000 unités en moins par rapport à 2012. Ce ratio s'est ainsi élevé à 39 % (-8 points par rapport à 2017 ; -34 points par rapport à 2012). 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 États-Unis, annonces des municipalités en France sur les Zones à Faibles Emissions, 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 depuis 2016 pour s'élever désormais à 36 % en 2018.

Les motorisations hybrides et électriques émergent en France, avec une part de marché respective de 4,9 et 1,4 %. En Europe de l'Ouest, le développement est devenu aussi rapide pour les moteurs électriques (1,4 % du marché) alors que celui des hybrides s'est encore accéléré en 2018 (+1,3 point à 5,3 %), grâce notamment à l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni. Le ratio des voitures à énergie électrique est de 0,3 % en Europe de l'Est et 0,1 % en Grèce.

-34 POINTS

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

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIES

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	Variation 2018/2017 en %
IMMATRICULATION							
Essence							
En unités	-	-	648 657	741 215	1 006 163	1 191 249	+18,4
En % des immatriculations totales	51,0%	30,8%	28,8%	38,7%	47,7%	54,8%	-
Diesel							
En unités	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 097 124	998 116	844 830	-15,4
En % des immatriculations totales	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	47,3%	38,9%	-
Électrique							
En unités	-	-	184	17 268	24 910	31 059	+24,7
En % des immatriculations totales	-	-	0,0%	0,9%	1,2%	1,4%	-
Hybride							
En unités	-	-	9 655	61 619	81 559	106 343	+30,4
En % des immatriculations totales	-	-	0,4%	3,2%	3,9%	4,9%	-
dont non rechargeables							
En unités	-	-	-	56 030	69 691	91 815	+31,7
En % des immatriculations totales	-	-	0,0%	2,9%	3,3%	4,2%	-
dont rechargeables							
En unités	-	-	-	5 589	11 868	14 528	+22,4
En % des immatriculations totales	-	-	0,0%	0,3%	0,6%	0,7%	-
PARC							
Essence et autres énergies							
En unités	18 080 000	15 572 000	13 135 000	12 100 000	12 889 000	13 516 000	+4,9
En % du parc total	64,4%	52,3%	42,0%	37,8%	39,4%	40,9%	-
Diesel							
En unités	9 980 000	14 348 000	18 165 000	19 900 000	19 811 000	19 504 000	-1,5
En % du parc total	35,6%	47,7%	58,0%	62,2%	60,6%	59,1%	-

Source : CCFA

En 2018, la France est désormais à la troisième place sur le marché européen de la motorisation diesel de voitures particulières neuves, avec 845 000 immatriculations, derrière l'Allemagne (1,1 million d'unités), l'Italie (976 000 unités) et devant le Royaume-Uni (748 000 unités). En Europe de l'Ouest, la baisse de la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves s'accélère (-8 points à 36 %) soit 5,1 millions d'unités.

Au niveau du parc en France, 59 % des voitures en circulation au 1er janvier 2019 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de plus de 3 points depuis le point haut de 2014.

En 2018, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 106 000 unités, soit une progression de 30 % (+22 % pour les hybrides rechargeables). Celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 25 %, pour atteindre 31 000 unités. L'essor de ces ventes est notamment soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Afin de faire émerger ce nouveau « marché », un bonus est maintenu au fil des années. Près de 25 000 points de recharges, étaient installés en France fin 2018 selon l'AVERE. Les groupes français ont développé des produits (Renault Zoé, Citroën C-Zéro, Peugeot iOn) et investissent pour renouveler/élargir en 2019 leurs offres avant l'entrée en vigueur du suivi de CO₂ en Europe, qui

pourrait se traduire par des pénalités financières significatives en cas de non atteinte de l'objectif. Le marché français est le troisième marché ouest européen des voitures à énergie électrique, derrière ceux de la Norvège et de l'Allemagne.

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. Bien qu'en baisse depuis 2010, sa part reste supérieure à plus de 50 % (40 % en moyenne en Europe occidentale en 2018).

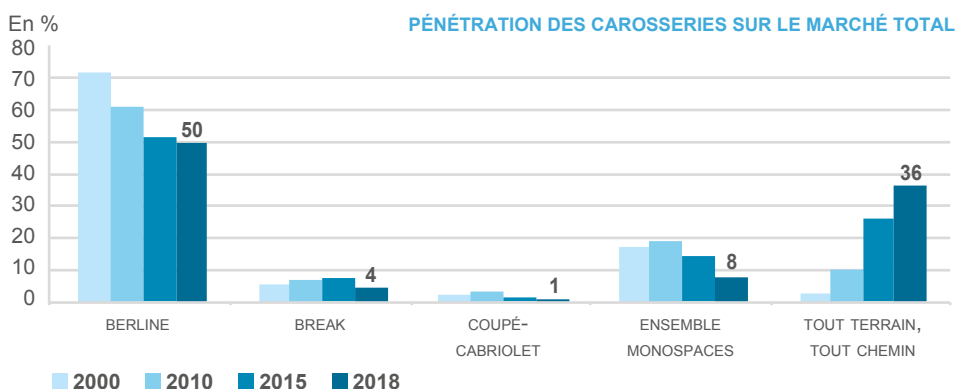
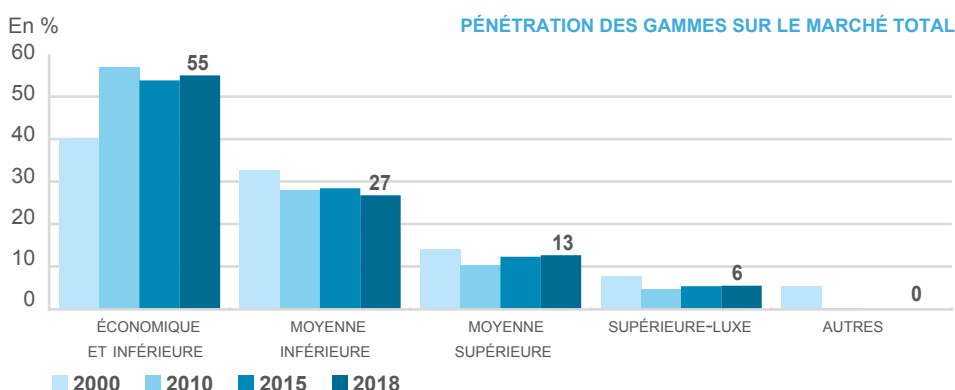
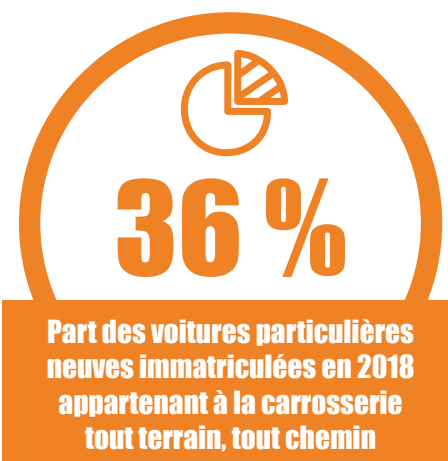
► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2018

Rang	Marque (1)	Modèle	% marché
1	RENAULT	CLIO	5,7
2	PEUGEOT	208	4,7
3	RENAULT	MEGANE	4,0
4	PEUGEOT	3008	3,9
5	CITROËN	C3	3,6
6	DACIA	SANDERO	3,2
7	RENAULT	CAPTUR	3,1
8	PEUGEOT	2008	3,0
9	PEUGEOT	308	2,9
10	DACIA	DUSTER	2,4
11	FIAT	500	2,2
12	RENAULT	TWINGO	2,1
13	CITROËN	C3 AIRCR.	2,0
14	VOLKSWAGEN	POLO	1,7
15	TOYOTA	YARIS	1,7
16	CITROËN	C4	1,7
17	VOLKSWAGEN	GOLF	1,5
18	PEUGEOT	5008	1,4
19	MINI	MINI	1,3
20	RENAULT	KADJAR	1,3
21	OPEL	CORSA	1,2
24	VOLKSWAGEN	TIGUAN	1,2
22	FORD	FIESTA	1,2
23	NISSAN	QASHQAI	1,1
25	PEUGEOT	108	1,0
26	TOYOTA	C-HR	0,9
27	CITROËN	C4 CACTUS	0,9
28	CITROËN	C1	0,8
29	RENAULT	ZOE	0,8
30	VOLKSWAGEN	T-ROC	0,8

Source : CCFA

L'année 2018 est marquée par une rupture de tendance avec une nette progression de la part de la gamme économique et inférieure (+3 points par rapport à 2017 à 55 %) alors que celle des gammes supérieures baisse (-2 points à 18 %) malgré une demande des entreprises assez dynamique ces dernières années.

Les tout terrain, tout chemin ont poursuivi leur forte croissance (+27 points depuis 2010 à 36 %) en s'appuyant sur l'offre dans les gammes moyennes (C3 Aircross, DS7, 3008, 5008, Kadjar, Koleos). En revanche, sur la même période, les monospaces (-11 points à 8 %), les breaks (-2 points à 4 %) et les coupés-cabriolets (-2 points à 1 %) ont perdu leur attrait. Quant aux berlines, en forte baisse depuis 2000 (de 72 % en 2000 à 61 % en 2010), leur part semble se stabiliser autour de 51 % depuis 2015.



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2016		2017		2018	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Economique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 052 155	52,2	1 091 792	51,7	1 195 321	55,0
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	558 923	27,7	601 368	28,5	582 054	26,8
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	264 265	13,1	278 439	13,2	275 894	12,7
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	139 834	6,9	139 149	6,6	120 212	5,5
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	2 015 177	100,0	2 110 748	100,0	2 173 481	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2016		2017		2018	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 029 860	51,1	1 034 952	49,0	1 079 757	49,7
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	126 368	6,3	118 337	5,6	95 388	4,4
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	26 411	1,3	25 230	1,2	19 933	0,9
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	258 144	12,8	232 103	11,0	172 007	7,9
dont monospace compact	241 190	11,3	233 363	10,4	157 785	7,8	146 825	7,0	111 038	5,1
Tout terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	559 116	27,7	680 792	32,3	788 187	36,3
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	15 278	0,8	19 334	0,9	18 209	0,8
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 015 177	100,0	2 110 748	100,0	2 173 481	100,0

Source : CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

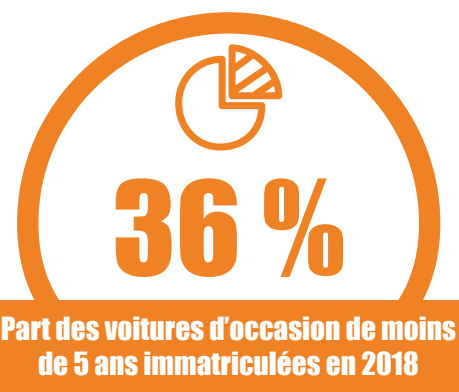
En 2018, les immatriculations de voitures particulières d'occasion restent à un niveau élevé avec 5,6 millions d'unités, en légère baisse (-0,8 %) par rapport à 2017, où elles avaient atteint un nouveau record à 5,7 millions d'unités. Elles dépassent les 5 millions d'unités par an depuis 2000.

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 17 % des voitures changent de main chaque année. Après avoir fortement augmenté jusqu'en

2016, le rapport occasion/neuf a diminué à 2,6 en 2018.

En 2018, les ménages conservaient en moyenne leur véhicule près de cinq ans et demi (contre cinq en 2010 et quatre en 1995).

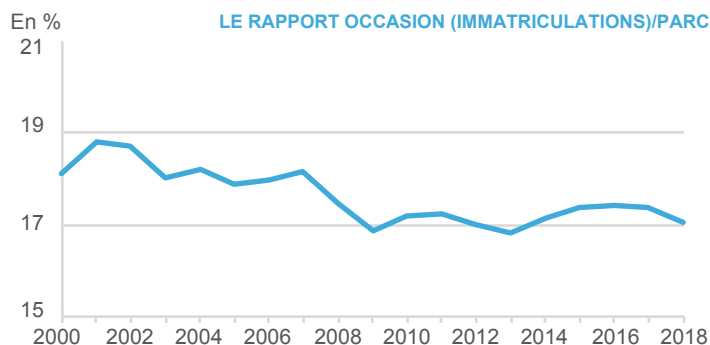
Les incitations au renouvellement du parc ont contribué à la hausse de la part des immatriculations des voitures d'occasions de moins de 5 ans (36 % en 2018 contre 32 % en 2016) et la baisse de celles de plus de 10 ans (42 % contre 44 % en 2016).



► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2015	2017	2018
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	1 917	2 111	2 173
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 562	5 679	5 632
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,9	2,7	2,6
Voitures de moins de cinq ans	% VO	40	40	37	33	33	36
-Voitures de moins d'un an	% VO	12	10	8	8	9	10
-Voitures de moins d'un an	% VN	29	25	19	23	25	26
Voitures de cinq ans à 9 ans	% VO	-	25	26	24	23	22
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	22	21	24	23	22
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	13	15	19	21	20
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	2 996	3 558	3 745	3 669	3 538
	% VO	-	55,7	66,1	67,3	64,6	62,8
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 060	30 100	31 300	32 000	32 700	33 020
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	18,1%	17,9%	17,2%	17,4%	17,4%	17,1%

Source : CCFA



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

Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 5 ans. Ils représentent environ 60 % du marché total.

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2018, la demande en voitures neuves a continué à augmenter pour atteindre 2,2 millions d'unités (+3 % en 2018, après +4,7 % en 2017), et celle en voitures d'occasion a légèrement diminué de 0,8 % après une légère hausse de 0,6 % en 2017. Le rapport occasion/neuf diminue légèrement à 2,6. 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 conversion, 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 (65 % en 2018 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 5 points par rapport à l'avant-crise. Elle s'est établie à 20 % en 2018 et fluctue peu depuis 2015.

Les voitures d'occasion de moins d'un an peuvent être rapprochées du marché du neuf. En effet, il s'agit souvent de voitures immatriculées d'abord par un professionnel de l'automobile (voiture de démonstration ou voiture de location), vendues ensuite aux particuliers. Elles ont représenté 559 000 immatriculations, soit 26 % du marché du neuf. Elles progressent chaque année pour

atteindre 10 % des immatriculations des voitures d'occasion en 2018. 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 % entre 2010 et 2016 (12 % en 2001). Lors des années de la prime à la casse, les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs.

La part du diesel dans les voitures d'occasion s'est élevée à 63 % en 2018, soit un recul de près de 4,5 points depuis 2015, reflétant ainsi les évolutions observées sur le marché du neuf.

En 2018, 59 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion, contre 51 % en 1991. En ce qui concerne les voitures achetées en 2018, cette part s'est élevée à 62 %. 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.

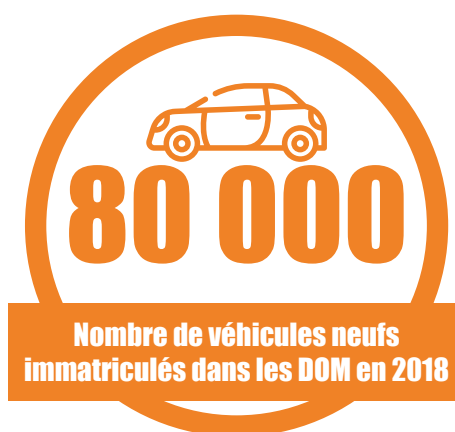
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

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 nette progression, soit +6 % à près de 80 000 unités, c'est-à-dire un nouveau niveau record après celui de 2007 égalisé en 2017. 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 34 % en 2018. Celle des voitures électriques s'élève à 0,8 %.

La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,0 %) qu'en France métropolitaine (2 %), compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (17 %).

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 54 % en 2018, grâce notamment à l'intégration d'Opel dans le groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017. Ils occupent 57 % du marché des véhicules utilitaires légers (en hausse de 3 points par rapport à 2014), ce qui reste plus faible qu'en métropole (environ les deux tiers du marché). Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks, recule de 6 points à 26 % en 2018.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion se sont élevées à 123 000 unités en 2018, en hausse de 28 % par rapport au creux observé en 2009 (96 000 unités). Après avoir oscillé autour de 2,3 entre 2012 et 2016, le rapport occasion/neuf a reculé à 1,9.



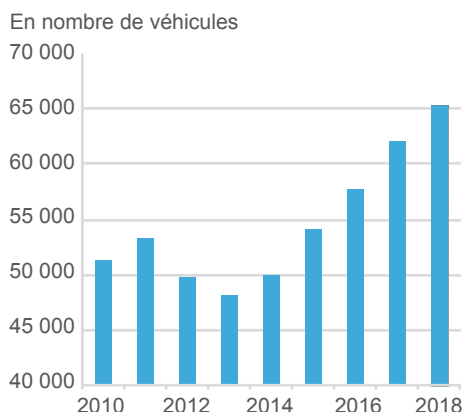
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2017	2018	Variation 2018/2010	Variation 2018/2017
GUADELOUPE	13 691	13 438	13 409	16 063	16 962	26,2%	5,6%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	4 858	5 373	22,6%	10,6%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	14 580	15 358	16,8%	5,3%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 221	1 335	-	9,3%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	25 306	26 174	29,0%	3,4%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	62 028	65 202	27,2%	5,1%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	122 968	123 247	ND	0,2%

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2017	2018	Variation 2018/2010	Variation 2018/2017
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 214	2 538	3 067	28,1%	20,8%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 333	1 517	22,4%	13,8%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 212	2 362	17,2%	6,8%
MAYOTTE (1)	-	-	230	326	396	-	21,5%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	5 729	6 175	48,2%	7,8%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	12 138	13 517	37,7%	11,4%

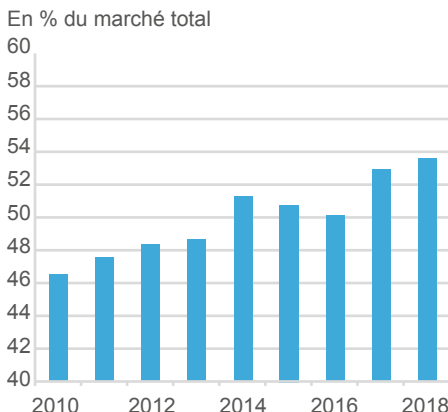
VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2017	2018	Variation 2018/2010	Variation 2018/2017
GUADELOUPE	146	135	97	131	171	26,7%	30,5%
GUYANE	66	85	50	80	90	5,9%	12,5%
MARTINIQUE	187	84	128	126	173	106,0%	37,3%
MAYOTTE (1)	-	-	48	66	57	-	-13,6%
RÉUNION	362	293	434	391	344	17,4%	-12,0%
TOTAL DOM	761	597	757	794	835	39,9%	5,2%

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

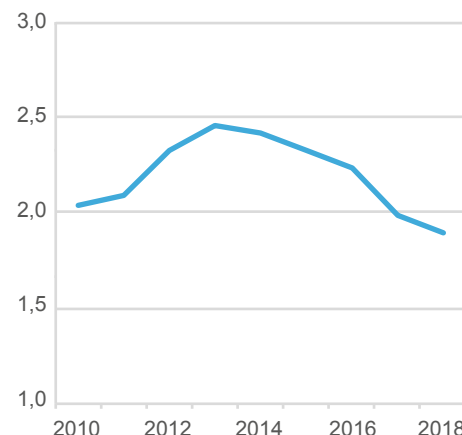
IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)



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



VOITURES PARTICULIÈRES : RAPPORT OCCASION/NEUF

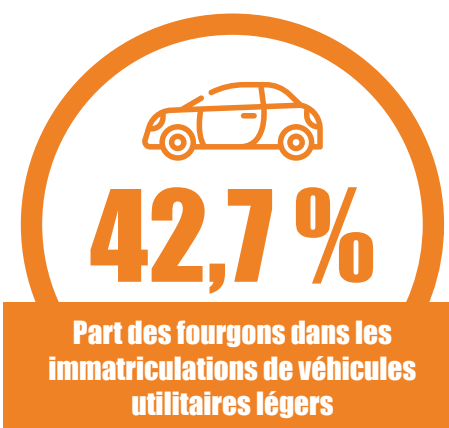


LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En 2018, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs demeurent dynamiques (+5,0 %, après deux années de forte croissance) et sont proches du niveau record des années 2007 et 2008, avec 459 000 unités. Cette hausse permet de stabiliser à nouveau l'âge moyen du parc autour de 9,5 ans en 2018 (il était à 8,5 ans en 2010).

Les véhicules diesel, toujours prépondérants (94 % du parc), augmentent depuis 2008 (+9 points). Cependant, depuis 4 ans, une 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 2018 atteint 6,25 millions d'unités (+1,3 %). La part du parc de véhicules de moins de 5 ans augmente pour la deuxième fois consécutive, après une succession de baisses depuis 2008, passant de 31 % à 32 %. 43 % du parc a plus de 10 ans.

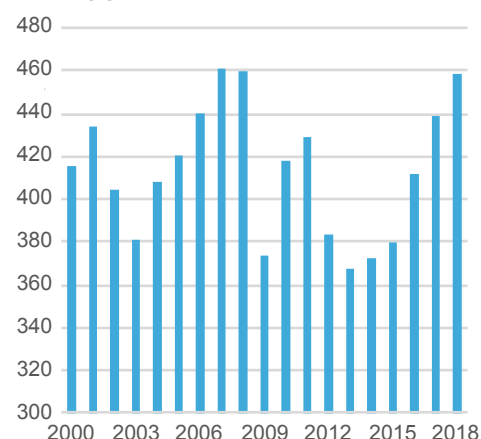


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2017		2018	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
DÉRIVÉ VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	84 671	19,3	79 153	17,2
FOURGONNETTE	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	108 895	24,8	110 423	24,1
FOURGON	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	181 647	41,4	196 059	42,7
MINIBUS- MINICAR	867	0,2	525	0,1	621	0,2	350	0,1	388	0,1
PICKUP	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	20 690	4,7	22 485	4,9
TOUT TERRAIN, TOUT CHEMIN	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	9 161	2,1	10 609	2,3
AUTRES	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	33 231	7,6	40 022	8,7
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	438 645	100,0	459 139	100,0

IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En milliers



RAPPORT OCCASION/NEUF



Source : CCFA

► RÉPARTITION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR TONNAGE

	2005	2010	2018
< 1,5T	2,9%	4,3%	0,8%
1,5T À < 2,5T	56,3%	52,2%	42,3%
2,5T À 3,5T	40,5%	43,0%	56,6%
> 3,5T À 5T	0,2%	0,5%	0,4%
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 2018, les ventes de fourgons continuent leur forte progression (+43 % depuis 2010) pour atteindre plus de 40 % des immatriculations neuves. Les pick-up connaissent une forte progression, plus particulièrement depuis 2015 (+75 %), mais ne représentent encore que 2,3 % des ventes. Alors que les dérivés utilitaires des voitures particulières représentaient un tiers des immatriculations en 2000, elles ne correspondent plus qu'à 17 %.

Les véhicules utilitaires légers de 2,5 à 3,5 tonnes sont majoritaires depuis 2016 dans les nouvelles

immatriculations ; leur part atteint 57 % des ventes en 2018 (+21 points depuis 2002), alors que celle des véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes est passée de 59 % à 42 % sur la même période. Depuis 2010, les ventes des véhicules de 2,5 à 3,5 tonnes ont crû de +44 %, alors que les ventes de toutes les autres catégories ont reculé.

En 2018, les immatriculations des véhicules utilitaires légers d'occasion demeurent à un niveau élevé autour de 791 000 unités, malgré une baisse de 1 %. Cependant, le rapport occasion/neuf reste en dessous de 2 pour la troisième 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 et 3 voitures d'occasion (2,6 en 2018).

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 ;

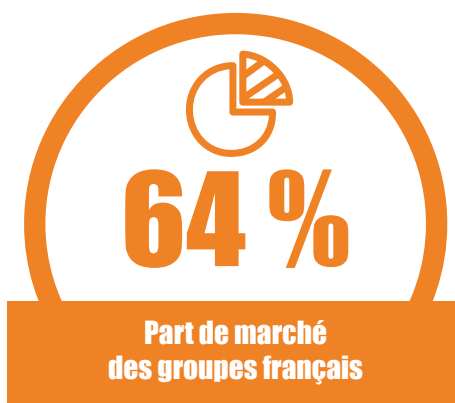
40 % du parc était détenu par les particuliers en 2011, selon une enquête du SDES. L'âge moyen de leurs véhicules est plus élevé que celui des professionnels (respectivement, en 2011, 13,1 ans contre 6,6 ans).

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.

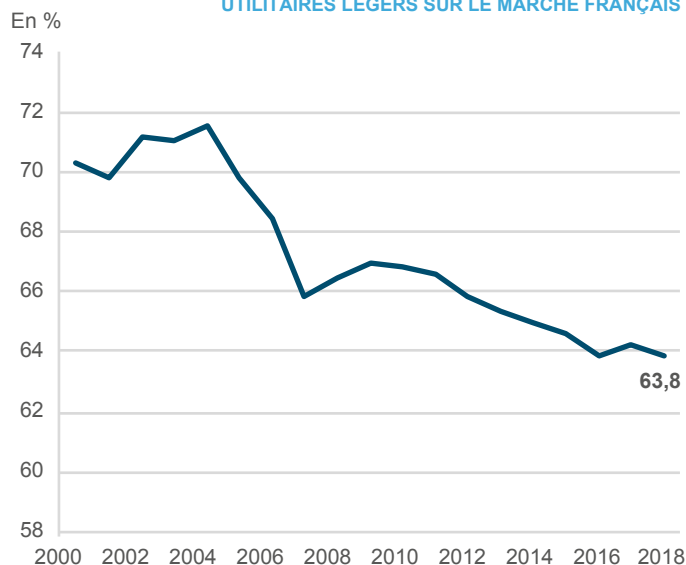
LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

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 2018, les ventes de groupes français représentent 64 % du marché total des véhicules utilitaires légers en France, en baisse depuis 2005 (-6 points). En Europe hors France, leur part de marché est importante et se consolide d'année en année, elle passe de 24 % en 2011 à 31 % (cf. page 20).

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 496 000 unités en 2018, dont 80 000 unités pour les partenaires, soit 16 % de la production.



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

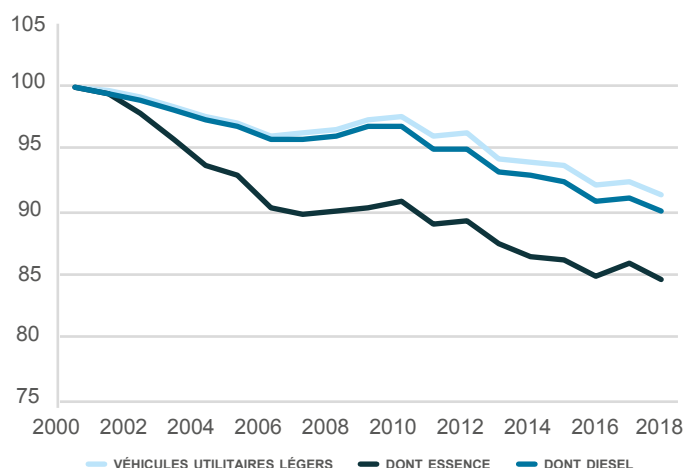


► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN 2018

Marque	Modèle	2018	Part de marché
RENAULT	KANGOO	40 615	8,8%
RENAULT	MASTER	29 136	6,3%
RENAULT	CLIO	28 192	6,1%
RENAULT	TRAFIC	26 793	5,8%
CITROËN	BERLINGO	26 338	5,7%
FIAT	DUCATO	25 028	5,5%
PEUGEOT	PARTNER	22 807	5,0%
PEUGEOT	EXPERT	20 888	4,5%
CITROËN	JUMPY	16 729	3,6%
PEUGEOT	208	14 013	3,1%

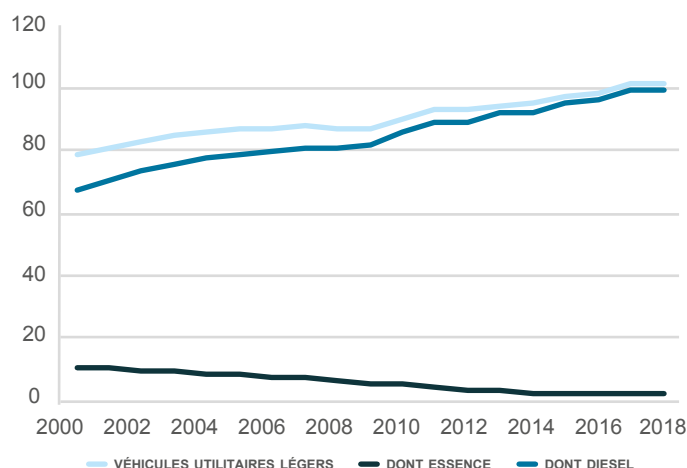
Source : CCFA

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)



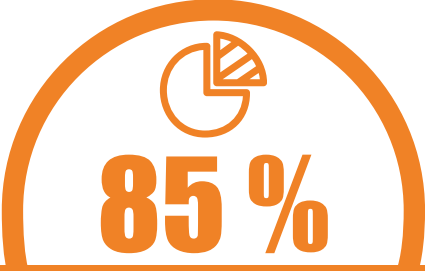
La production de véhicules utilitaires légers représente désormais 26 % de la production totale de véhicules légers en France (contre 16 % en 2013). Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules à plus forte valeur ajoutée, qui peuvent être plus facilement produits en France.

Grâce au succès des ventes de leurs modèles (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Opel Combo), les groupes français sont

particulièrement présents sur le segment des fourgonnettes (82 % des ventes de ce marché) ainsi que celui des dérivés VP (87 %) (Renault Clio, Peugeot 208), alors que le marché des pick-up (par exemple Renault Alaskan) est dominé par les groupes étrangers (96 % de part de ce marché). Concernant le marché le plus important, le segment fourgon, la concurrence est plus marquée : les groupes français en représentent 61 %, en hausse de 5 points depuis 2010.

Dans un contexte de hausse de la circulation (+29 % depuis 2000), du parc (+22 %) et de la taille des véhicules, la hausse de rejets de CO₂ a été contenue à 18 %. L'amélioration de l'efficacité énergétique a permis de diminuer les émissions de CO₂ en g/km de 9 %. Le parc de véhicules utilitaires légers électrique, bien que faible (il est estimé à 43 000 unités au 1^{er} janvier 2019), progresse significativement.

LA MOTORISATION DES MÉNAGES



85 %

Taux de motorisation des ménages

En 2018, les ménages multimotorisés ont représenté 37 % de l'ensemble des ménages, contre 30 % en 2000, 26 % en 1990 et 16 % en 1980. Les ménages ayant 3 voitures ou plus représentent 7 % de l'ensemble des ménages.

94 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule.

68 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés. Dans d'autres agglomérations françaises, les taux restent plus proches de 80 %.

66 % des ménages modestes (moins de 15 000 euros par an) sont équipés d'au moins une voiture.

84 % des ménages âgés entre 65 et 74 ans ainsi que 76 % des plus de 75 ans sont motorisés. La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continuent d'augmenter.

73 % 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. Il s'élève à près de 90 % pour les plus de 75 ans.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	100,0	92,1	88,0	95,8
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,2	91,1	90,9	88,1
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	83,7	84,1	83,2	87,6
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	87,6	89,8	88,0	88,9
Employés	78,3	75,9	77,5	80,9	82,5	80,1	81,0
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	89,1	91,2	90,9	91,0
Inactifs	54,6	65,8	70,9	72,8	77,1	77,6	80,8
dont retraités	59,4	70,9	76,0	76,2	80,1	80,6	83,0
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE							
Communes rurales	82,1	88,6	91,1	92,4	92,7	92,9	93,5
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6	84,7	86,1	88,4	90,2	91,1	92,1
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3	80,0	84,2	83,7	87,1	87,8	88,8
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2	75,1	76,6	78,5	80,8	81,4	81,9
Agglomération parisienne	77,0	-	-	-	-	-	-
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	61,5	63,6	59,7	67,6
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	67,6	69,4	69,2	73,0	71,6	74,4
Banlieue	-	79,3	80,5	80,9	83,2	82,1	83,6
Périurbain	-	88,5	89,8	91,2	91,6	92,5	92,9
Rural	-	85,3	90,4	92,6	94,8	94,4	95,8
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE							
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	63,3	64,9	74,0	72,6
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	82,3	83,9	82,5	87,2
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	87,5	88,0	87,3	88,0
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	86,1	88,1	84,7	84,9
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,7	86,9	85,1	88,5
65 à 74 ans	-	-	-	-	-	-	83,8
Plus de 75 ans	-	61,9	69,0	70,8	76,2	78,6	75,9
ENSEMBLE	76,5	78,4	80,3	81,2	83,5	82,9	84,9
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME	-	-	40,4	40,7	41,5	41,9	42,9

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, une progression est en cours depuis 2015 (+2 points).

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 2018, 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 demeure stable en 2018, il s'élève à 82 %, contre 75 % en 1995. Il augmente de 3 points dans l'agglomération parisienne, à 68 %, mais baisse significativement dans les agglomérations marseillaise (-9 points à 75 %), lyonnaise (-7 points à 74 %) et lilloise (-5 points à

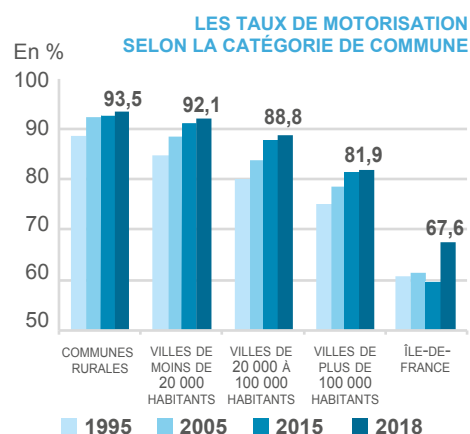
74 %) tout en se maintenant à des niveaux élevés.

• 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 +3,5 et +10 points).

De 2010 à 2015, la proportion de ménages « démotorisés » a progressé chaque année au rythme de 2 à 3 %. Cependant, cette hausse se stabilise autour de 56 % depuis 2016. 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, 12 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années, part qui reste relativement stable dans le temps.



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 73 % en 2018, contre 79 % en 2000.

La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse toujours 50 %. En 2018, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 15 %. Quant aux trajets liés à l'éducation, 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 2018, 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 105 000 kilomètres, soit 12 000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 35 000 kilomètres de plus qu'en 1990. Le kilométrage moyen au compteur d'une voiture diesel, qui roule davantage chaque année, progresse et atteint 128 600 km (+18 000 km depuis 2000) ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, fléchit à 74 200 km (-8 000 km depuis 2000).



► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2018
Parc total	millions	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1	35,5
Âge 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	28,0
Groupe PSA (1)	%	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5	36,2
Marques étrangères	%	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,2	35,8
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE								
2 & 3 CV	%	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	49,2	51,2
4 & 5 CV	%	38,4	38,9	40,5	43,3	44,4	49,2	51,2
6 & 7 CV	%	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	39,0	35,7
8 CV & plus	%	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	11,8	8,9
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME								
Petites voitures	%	39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3	48,4
Moyenne inférieure	%	20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2	25,6
Moyenne supérieure	%	26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	7,9	6,5
Haut de gamme	%	8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,0	2,5
Divers	%	5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6	17,1
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5	41,5
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%	0,0	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8	44,0
Super plombé - ARS	%	0,0	28,8	11,9	-	-	-	-
Gazole	%	0,0	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2	56,0
Kilométrage au compteur	km	69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590	104 830
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9	72,5
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2	51,9

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

(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 2018 à 67 % et celui des plus de 10 ans atteint un nouveau niveau record (34 %). 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 de l'essence a diminué d'un an depuis 2014, pour atteindre 9,1 années.

La part des foyers multi motorisés équipés exclusivement de voitures âgées de 5 ans et plus s'est établie à 47 % en 2018, contre 43 % en 2010.

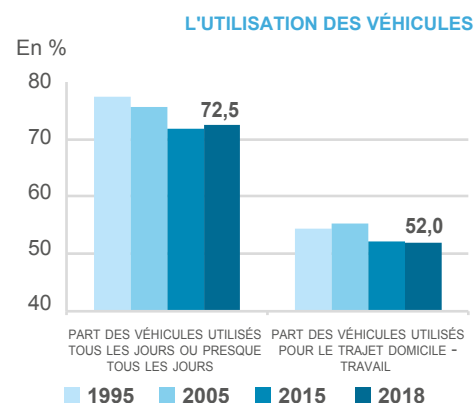
Les puissances fiscales les plus courantes

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 2018 respectivement 48 % et 26 % 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 (doublement de la part à 13 % depuis 2015).

L'âge moyen élevé du parc implique un faible taux d'équipement en matière de boîtes automatiques et d'ecalls. En 2018, ce ratio s'élevait à respectivement 13 % (contre 9 % en 2016) et 4 % (contre 3 % en 2016). Cette part est plus importante dans les foyers multi motorisés, avec 18 % et 7 %.

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 2018.



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Stabilité des transports intérieurs de voyageurs tous modes exprimés en voyageurs-kilomètres en 2018

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.

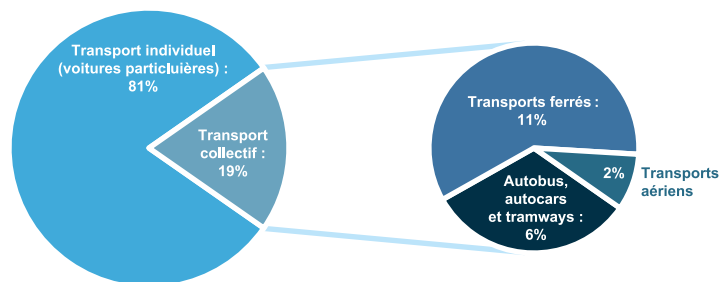
Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route est prépondérante dans les déplacements de personnes et sa part reste stable en 2018 : 81 % pour la voiture particulière et 6 % pour les autobus, autocars et tramways.

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.

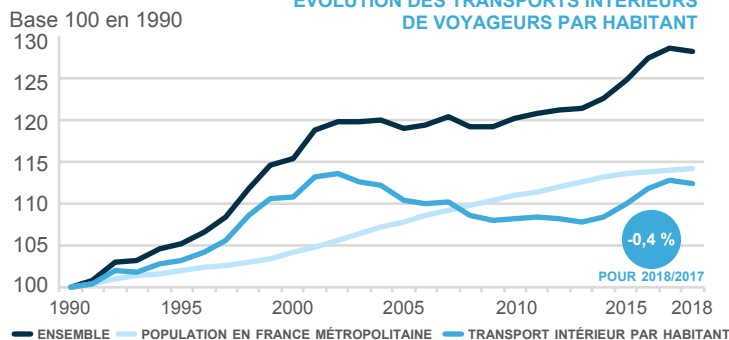
Après deux années de croissance soutenue (+1,8 % en 2015 et +2 % en 2016) et un ralentissement en 2017 (+1 %), le transport intérieur de voyageurs a connu un léger repli en 2018 (-0,2 %). Celui-ci est lié, d'une part, à la stagnation de la mobilité en voitures particulières (+0 % en 2018), sans doute freinée depuis 2 ans par la hausse du prix des carburants, et d'autre part, à la baisse du transport ferroviaire, touché par les grèves du deuxième trimestre 2018.

Le transport collectif recule de 1,2 % en 2018, principalement impacté par la baisse du transport ferroviaire (-2,6 %), tandis que le transport collectif routier stagne à +0,5 %. Les autocars Macron progressent fortement (+19 %), mais ne représentent que 5 % du transport collectif routier. Enfin le transport aérien poursuit sa croissance (+3 %), portée par l'installation des compagnies à bas prix et le retour des touristes étrangers.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEUR PAR MODE EN 2018

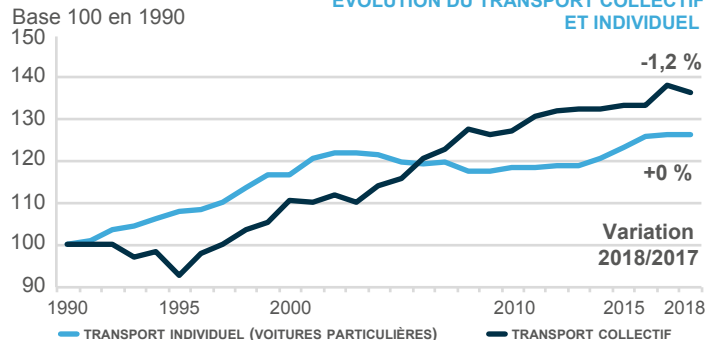


ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS PAR HABITANT



Sources : MTES/SDES, INSEE

ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF ET INDIVIDUEL



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, etc.) 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. Depuis 2014, le transport intérieur de voyageurs par habitant croît à nouveau, en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, mais cette croissance s'est ralentie en 2017 et stoppée en 2018.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

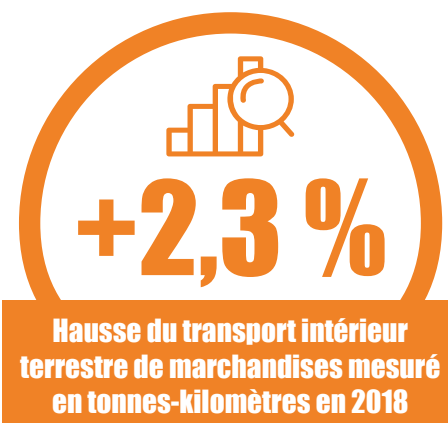
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. A ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire, s'ajoute aussi la notion du temps.

Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Sa part dans le transport de marchandises reste stable (autour de 85 % des tonnes-kilomètres réalisées) et les distances inférieures à 300 kilomètres prédominent, rendant plus difficile le report modal : 53 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres en 2018.

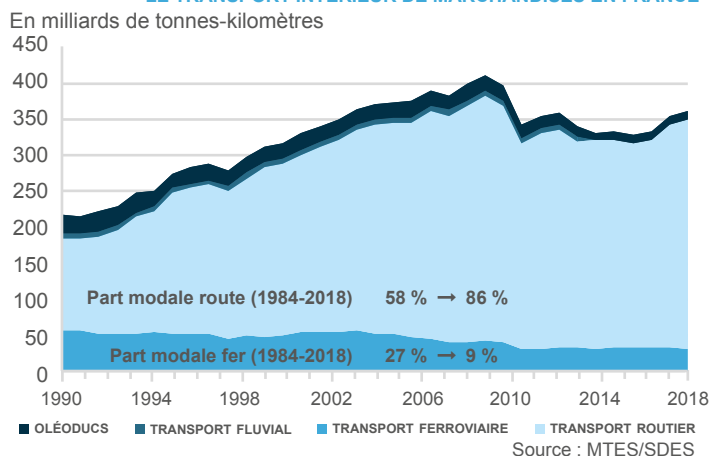
Entre 2010 et 2015, le transport routier de marchandises a reculé de 1,3 % en moyenne annuelle, en lien avec le recul de l'activité du

pavillon français (-2,6 % / an), alors que le pavillon étranger augmentait de 0,8 % chaque année. A partir de 2016, la reprise économique alimente la croissance, qui s'accélère en 2017 (+6,7 %) grâce au dynamisme du pavillon étranger, mais aussi du pavillon français. En 2018, cette croissance se poursuit (+2,9 %) ainsi que la bonne tenue des pavillons français et étrangers. Sur la période 2015-2018, le transport routier de marchandises croît en moyenne de 4 % par an, mais le niveau d'activité reste cependant inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008.

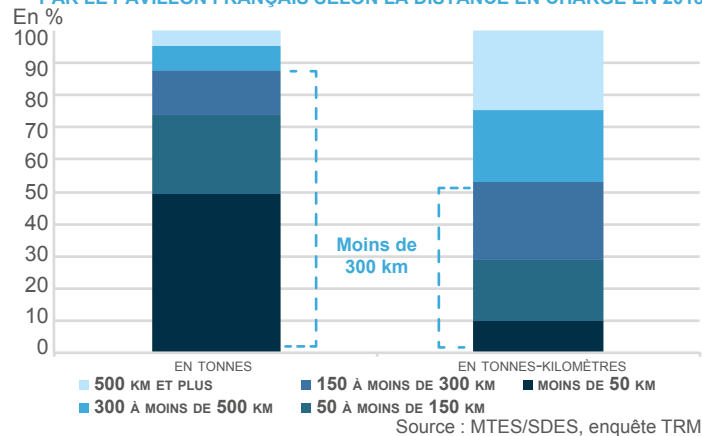
Le transport ferroviaire de marchandises, qui avait progressé en 2017 (+2,7 %), recule fortement en 2018 (-4,2 %), touché par les grèves du second semestre. Depuis 2011, il recule de 0,9 % par an en moyenne et sa part de marché est tombée sous la barre des 9 % en 2018 (8,7 %). De même, le transport fluvial est en recul de 2,3 % par an en moyenne depuis 2011 et stagne à très bas niveau en 2018.



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2018



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.

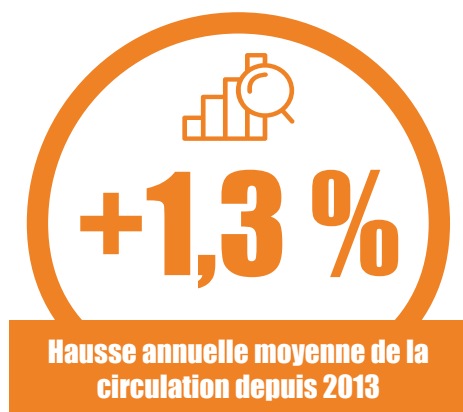
En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, ce qui est synonyme d'investissements importants, généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisés à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne

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 86 % 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 : 49 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 53 % 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 (+1,3 % en moyenne). Après une accélération en 2015 (+2,2 %) et 2016 (+2,5 %), elle croît plus modérément en 2017 (+1,1 %) et reste stable en 2018.

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, qui était en légère hausse en 2017 (respectivement +0,5 % et +0,1 %), ne progresse plus. Cette quasi stabilité s'explique notamment par la baisse du parcours moyen par véhicule.

La circulation des véhicules utilitaires légers et des poids lourds immatriculés en France qui était très dynamique en 2017 (respectivement +3,3 % et +1,8 %), sous l'effet de la reprise de l'activité économique, est également affectée (respectivement -0,3 % et +0,7 %).

Fin 2018, près de 50 % du parc de voitures particulières répond aux normes Euro 5 ou Euro 6. Pour les poids lourds, le pourcentage du parc respectant les normes Euro V ou Euro VI dépasse 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	2005	2015	2017	2018	Variation annuelle moyenne en %		
								2005/1990	2018/2005	2018/2017
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)	milliers de véh.	28 106	33 464	36 204	38 562	39 312	39 514	+1,7	+0,7	0,5
Voitures		23 280	27 770	30 000	31 900	32 520	32 688	+1,7	+0,7	0,5
Essence (et autres énergies)		19 760	18 150	16 031	12 032	12 665	13 146	-1,4	-1,5	3,8
Diesel		3 520	9 621	13 969	19 868	19 855	19 542	+9,6	+2,6	-1,6
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 549	6 019	6 152	6 178	+1,8	+0,8	0,4
Essence (et autres énergies)		2 279	1 302	1 001	312	265	262	-5,3	-9,8	-1,2
Diesel		1 944	3 761	4 548	5 707	5 886	5 916	+5,8	+2,0	0,5
Poids lourds (>5t)		535	551	570	550	547	554	+0,4	-0,2	1,3
Bus & cars		68	81	85	93	94	94	+1,5	+0,8	0,8
KILOMETRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km									
Voitures		13,4	13,5	13,1	13,0	13,2	13,1	-0,1	-0,0	-0,6
Essence		11,9	10,7	9,9	8,5	8,9	9,0	-1,3	-0,7	0,6
Diesel		21,3	18,8	16,9	15,7	15,9	15,9	-1,5	-0,5	-0,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,7	16,2	16,6	16,5	+0,5	+0,4	-0,8
Essence		9,9	8,3	8,0	7,6	7,9	8,1	-1,4	+0,1	3,2
Diesel		20,2	18,0	17,4	16,7	17,0	16,8	-1,0	-0,3	-0,9
Poids lourds (>5t)		36,1	41,2	40,6	30,8	32,5	32,3	+0,8	-1,8	-0,7
Bus et cars		31,0	30,2	31,8	36,8	37,5	37,4	+0,2	+1,2	-0,5
CONSUMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km									
Voitures essence		8,68	8,12	7,78	7,42	7,31	7,18	-0,7	-0,6	-1,8
Voitures gazole		6,73	6,74	6,59	6,16	6,07	6,01	-0,1	-0,7	-1,0
VUL essence		9,39	9,29	8,62	8,03	7,91	7,77	-0,6	-0,8	-1,8
VUL gazole		9,77	9,67	9,35	8,93	8,79	8,71	-0,3	-0,5	-1,0
Poids lourds gazole		36,23	36,62	36,17	34,50	34,06	33,72	-0,0	-0,5	-1,0
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,60	31,81	31,40	31,09	+0,1	-0,4	-1,0
CONSUMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)	millions de litres									
Essence		24 110	18 729	15 034	9 773	10 458	10 678	-3,1	-2,6	2,1
Gazole		17 977	30 779	35 906	38 622	39 253	38 604	+4,7	+0,6	-1,7
Total		42 086	49 508	50 940	48 395	49 711	49 282	+1,3	-0,3	-0,9
CIRCULATION TOTALE	milliards de véh.-km	420	518	554	585	606	606	+1,9	+0,7	0,0
Véhicules légers (hors deux-roues motorisés)		389	476	507	541	560	560	+1,8	+0,8	0,0
PL marchandises		22,4	29,5	32,1	26,5	28,1	28,3	+2,4	-1,0	0,8
TRAFFICS ROUTIERS										
Voyageurs en véhicules particuliers (1)	milliards de voyageurs-km	598,7	697,6	717,2	736,5	757,3	757,1	+1,2	+0,4	0,0
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	46,4	49,7	50,3	58,5	58,1	58,5	+0,5	+1,2	0,7
Marchandises	milliards de tonnes-km	197,0	276,9	314,1	281,6	308,1	317,3	+3,2	+0,1	3,0

(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 2018, le parc de véhicules immatriculés en France a crû de 0,7 %, soit à un rythme proche de celui de ces dernières années (+0,5 % en moyenne annuelle depuis 2011), mais inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.

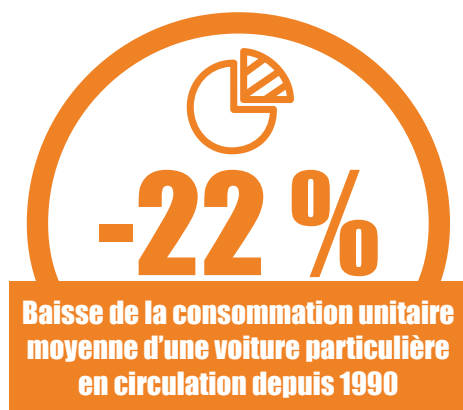
Le recul de la motorisation diesel est confirmé en 2018. Globalement, pour les véhicules légers, sa part dans le parc diminue pour s'établir à environ 66 %. Elle diminue également dans la circulation de 1,2 point, pour atteindre 77 %. Concernant le parc essence, plus de quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans plomb 95-E10, qui représente 43 % des livraisons totales d'essence.

Depuis 2017, la baisse observée depuis dix ans de la consommation unitaire moyenne des voitures diminue. L'amélioration continue des performances techniques compense plus difficilement 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 depuis 2017 (+1,9 % sur 2 ans), après 15 ans de recul. La norme Euro VI, entrée en vigueur au 1er janvier 2014, peut expliquer le ralentissement de la baisse de la consommation en carburant des poids lourds. Un autre facteur expliquant ce mouvement est l'augmentation régulière du PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) moyen du parc de poids lourds.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂



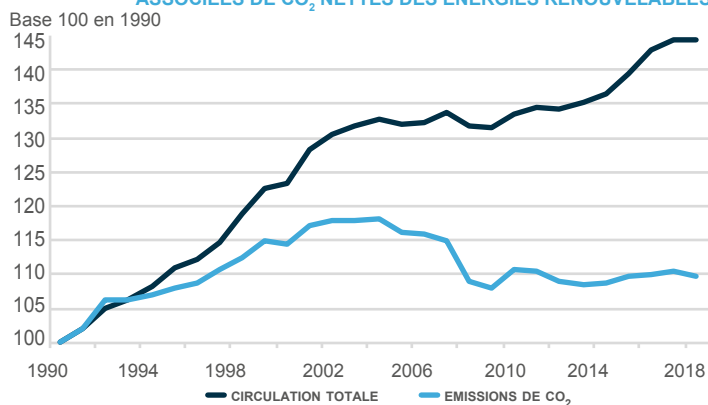
Depuis 1990, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 44,4 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, n'ont, quant à elles, crû que de 9,6 %.

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 depuis 1990 est de 22 %. Cette tendance à la baisse se produit grâce à la diésélisation du parc automobile, des efforts des constructeurs et des conducteurs et à l'impact du système bonus/malus instauré en 2008. La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, en raison notamment de l'augmentation, depuis 2013, de la part des véhicules essence, plus énergivores (en 2018, 7,2 l d'essence, contre 6 l de gazole au

100 km). La baisse se poursuit principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence, plus importants que pour le diesel. En 2018, la consommation des voitures essence a diminué de 1,8 %, contre -0,9 % pour le diesel.

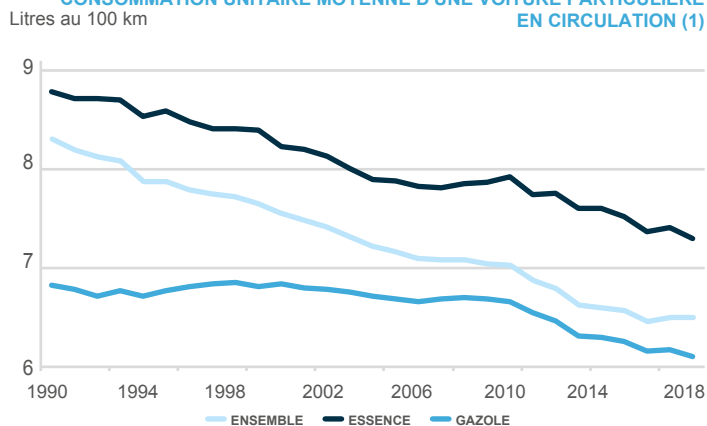
Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. La quantité de CO₂ émise par un véhicule industriel, lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises sur un kilomètre, a baissé de 32 % depuis 1990. Ces progrès s'expliquent 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

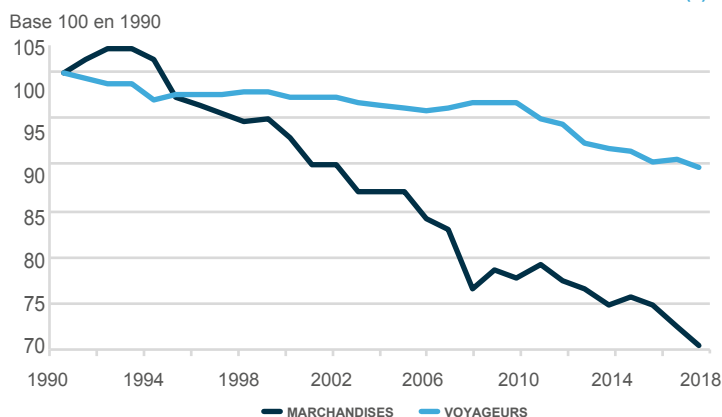
CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



(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. Depuis 2012, on assiste à une hausse du taux de croissance du parc de 0,6 % en moyenne. Le kilométrage annuel moyen, quant à lui, est en

baisse, dans un contexte de ralentissement du cycle.

En 2018, les nouvelles estimations du Centre Interprofessionnel d'Etudes de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 121 millions de tonnes. Après 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.

En 2017, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le rapport Secten 2019 du CITEPA, à 55 % pour les voitures, 20 % pour les véhicules utilitaires légers et 24 % pour les poids lourds, bus et cars.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

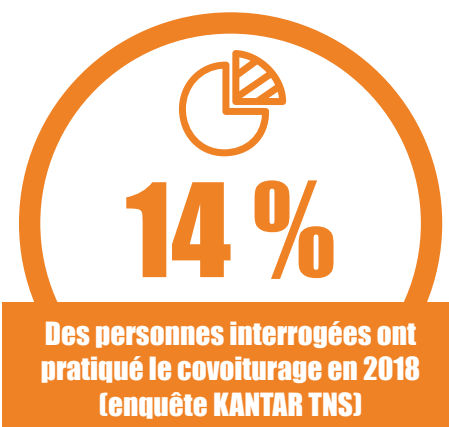
L'évolution de la technologie, les contraintes économiques et la prise de conscience face aux enjeux environnementaux ont favorisé, dans plusieurs secteurs, le développement de nouvelles tendances de consommation et de modes de vie, qui privilégient l'usage au détriment de la propriété des biens.

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. Il s'agit en particulier du covoiturage, de l'autopartage et de la location entre particuliers.

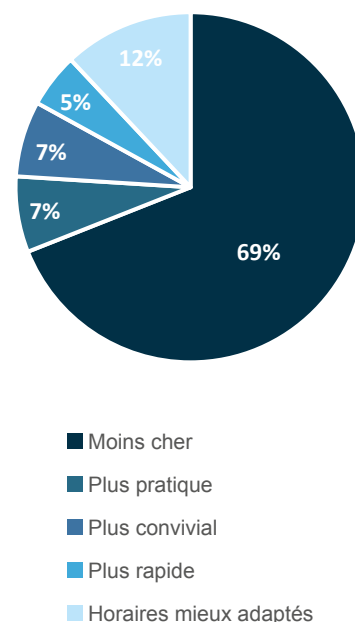
La voiture partagée permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien des véhicules et d'accroître, en zone péri-urbaine et rurale, l'offre de transport, à moindre coût pour la collectivité. En zone dense, c'est aussi un complément aux transports collectifs (charges à transporter, horaires décalés) qui améliore le taux de remplissage des véhicules, avec des effets positifs sur l'environnement et la consommation d'énergie.

Parmi les évolutions, on observe également une croissance forte des voitures de transport avec chauffeur (VTC) et le développement de nouveaux services autour de la mobilité (information voyageurs, calculs d'itinéraires, billettique, aide au stationnement).

Les groupes automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent désormais comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités nouvelles dédiées à ces activités (RCI Mobility, Free2Move) et en proposant toute une palette de nouveaux services : locations courtes, autopartage pour les entreprises ou les particuliers, « free-floating », mais aussi services de location avec chauffeur (taxis, VTC) et plateformes MAAS (Mobility As A Service) qui combinent informations multimodales et outils de billettique. Ils ont aussi investi dans des sociétés en lien avec la mobilité et les services connectés par exemple : acquisition de TravelCar pour PSA, investissements dans Karhoo et Yuso pour Renault.

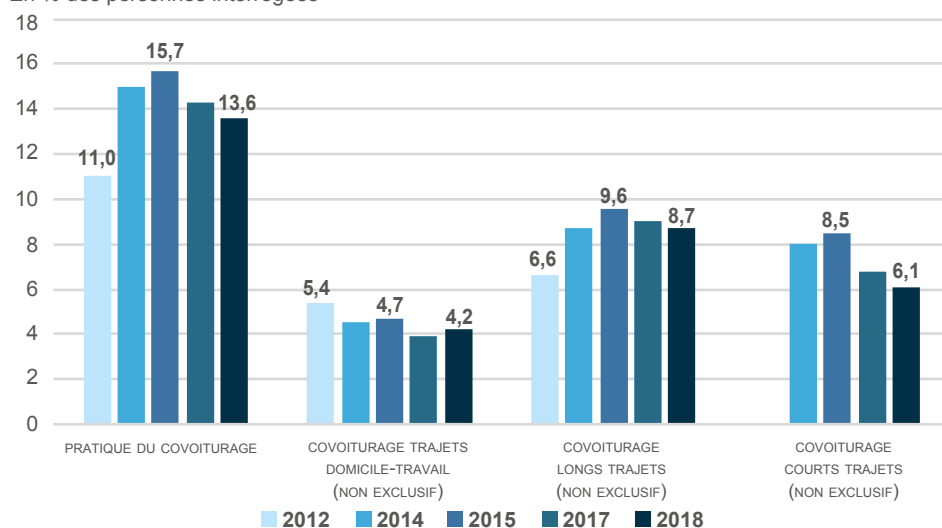


MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE



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

En % des personnes interrogées



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

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 2019 indique que 4,2 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail au cours des 12 derniers mois, 8,7 % pour des trajets supérieurs à 100 km et 6,1 % pour des trajets inférieurs à 100 km. Au total, 13,6 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours de l'année 2018, soit un chiffre légèrement inférieur à celui de 2017 (14,3 %).

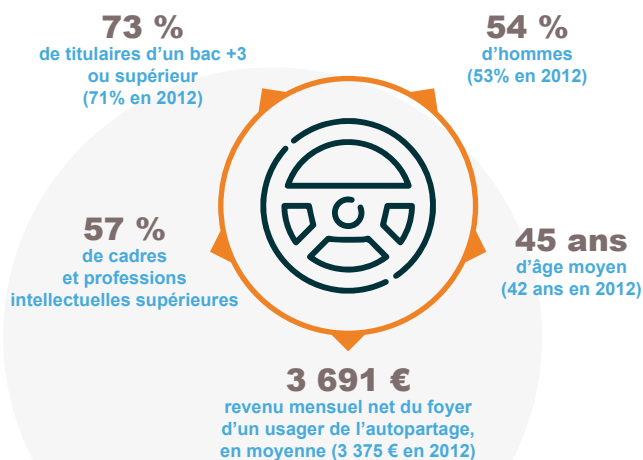
La dernière étude réalisée en 2015 pour l'ADEME montre que le covoiturage devient peu à peu une solution de transport à part entière, avec un âge moyen du covoitreur qui augmente (33 ans) et une pratique qui n'est plus exclusivement celle des jeunes urbains, mais qui touche également les communes rurales 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 63,1 % en 2018. A l'inverse, 92,6 % des trajets domicile-travail et 80,1 % 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

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

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

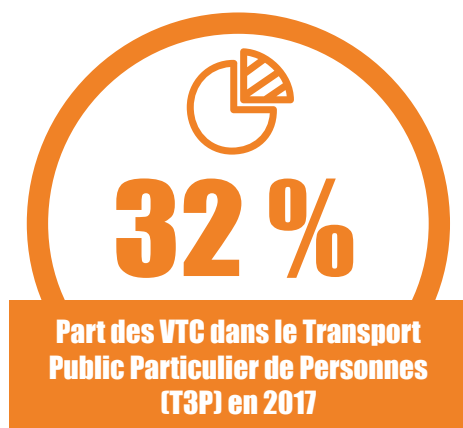
Les groupes automobiles français ont développé des services d'autopartage sur ces différents segments. En France, Renault Mobility propose de l'autopartage en boucle avec des véhicules électriques (Nice) et thermiques. Ailleurs en Europe, Renault s'allie avec d'autres acteurs pour offrir des services d'autopartage (Zity à Madrid) ou équiper des flottes d'autopartage en véhicules électriques (Fetch Car Sharing à Amsterdam, Aimo à Stockholm, etc.). Côté PSA,

l'application Free2Move propose des services d'autopartage électriques ou thermiques opérés par le groupe à Madrid et Lisbonne (Emov), mais aussi aux États-Unis (Free2Move Washington DC) et en Chine (Free2Move Carsharing). Enfin, les deux constructeurs français proposent des véhicules 100 % électriques en free-floating à Paris (Free2Move Paris, Moov'in Paris).

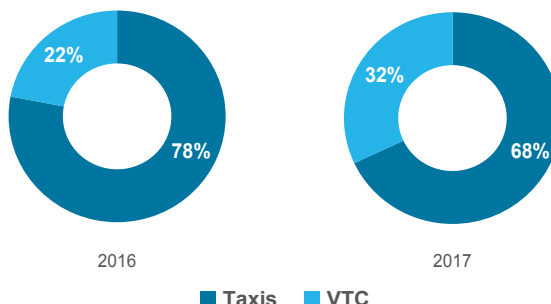
Les utilisateurs de ces différents services d'autopartage sont, d'après l'Enquête Nationale sur l'Autopartage (2016), plus âgés (45 ans en moyenne), plus diplômés (73 % sont titulaires d'un bac +3 ou supérieur) et plus aisés financièrement que la moyenne de la population des grandes villes dans lesquelles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

Enfin, le modèle économique de ces nouvelles offres reste fragile et celles-ci sont également en concurrence avec les services 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)



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 ». Il doit 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 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. La maraude électronique est interdite et reste 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 bondi 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 Grandguillaume, 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 Île-de-France, qui regroupe 80 % de l'offre nationale, contre un tiers de l'offre des taxis.

En août 2017, le groupe Renault a fait l'acquisition de Marcel, un opérateur de VTC en Île-de-France. En septembre 2018, Marcel a lancé e.co, la première gamme de VTC 100 % électrique, avec un parc de 150 ZOE, à fin décembre 2018.

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, 7 % des foyers ayant eu recours à une location en 2018 (soit 6 % de l'échantillon) ont loué auprès d'un particulier, ce qui constitue une activité encore très marginale au sein de la population.

Une enquête 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 groupe PSA a acquis en février 2019, une startup française, TravelCar, qui propose des solutions de parking et de location entre particuliers dans les aéroports.



LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ



90
Autorisations

d'expérimentation de véhicules à délégation de conduite (véhicules particuliers et navettes) délivrées en France entre fin 2014 et mi-2018, dont 23 en 2017

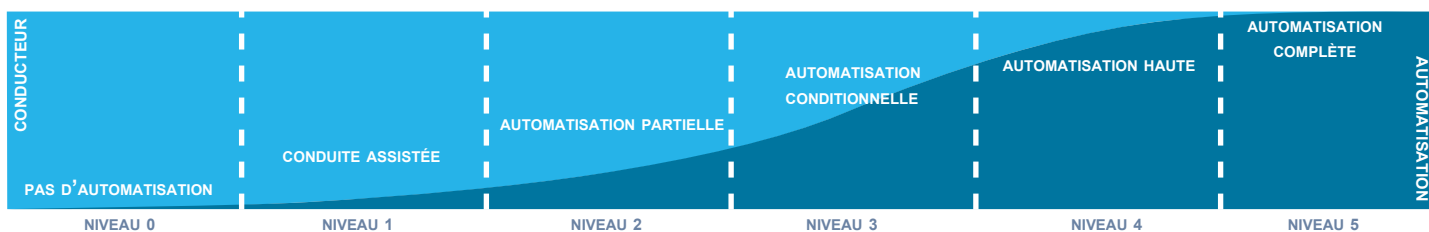
Les véhicules connectés intègrent des systèmes de connectivité sans fil permettant la communication et le partage d'informations entre véhicules, ainsi qu'entre les véhicules et l'infrastructure routière ou de communication. Différents types de services sont ainsi rendus possibles aux utilisateurs de véhicules : musique stockée sur son smartphone via le Bluetooth, film stocké dans le Cloud grâce à la 4G LTE, informations de distance avec une connectivité radar, données de géolocalisation avec les systèmes GNSS, mais aussi info-traffic en temps réel, ou encore calcul de la consommation d'énergie.

De plus, le développement des systèmes électroniques avancés d'assistance et d'aide à la conduite (ADAS) intégrés dans les véhicules permettent de percevoir l'environnement immédiat des véhicules au travers de capteurs. Ils ont pour effet de rendre la conduite plus facile ou plus sûre pour le conducteur avec, par exemple, l'aide au stationnement (« ParkingAssist »), les essuie-

glaces automatiques, ou le contrôle automatique des phares (orientation, zone, intensité). Certains dispositifs de sécurité (par exemple adaptation intelligente de la vitesse, systèmes d'avertissement en cas de somnolence et de perte d'attention du conducteur, systèmes avancés d'avertissement en cas de distraction du conducteur) seront à terme rendus obligatoires par la réglementation européenne. Le déploiement progressif des technologies connectées doit aboutir à une automatisation croissante pour arriver, à terme, à la voiture autonome.

Un véhicule autonome (ou selon la terminologie française à délégation totale ou partielle) est un véhicule intégrant des dispositifs permettant au conducteur de déléguer tout ou partie des fonctions de conduite automatisées. Dans l'échelle de gradation des niveaux d'automatisation, qui va de 1 à 5 selon un classement international, des véhicules de niveau 1 et 2 sont déjà disponibles sur le marché.

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

Les enjeux liés au développement du véhicule connecté et autonome sont multiples : améliorer la sécurité routière et la cybersécurité, 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 dans les territoires, avec le développement de nouvelles offres de services de mobilité par l'écosystème automobile.

En 2020, les constructeurs prévoient le déploiement de plusieurs cas d'usage de niveau 3 : conduite autonome en situation d'embouteillage (« traffic jam Chauffeur ») ou sur autoroute (« Highway Chauffeur ») et stationnement automatisé. Le déploiement de transport de plusieurs personnes

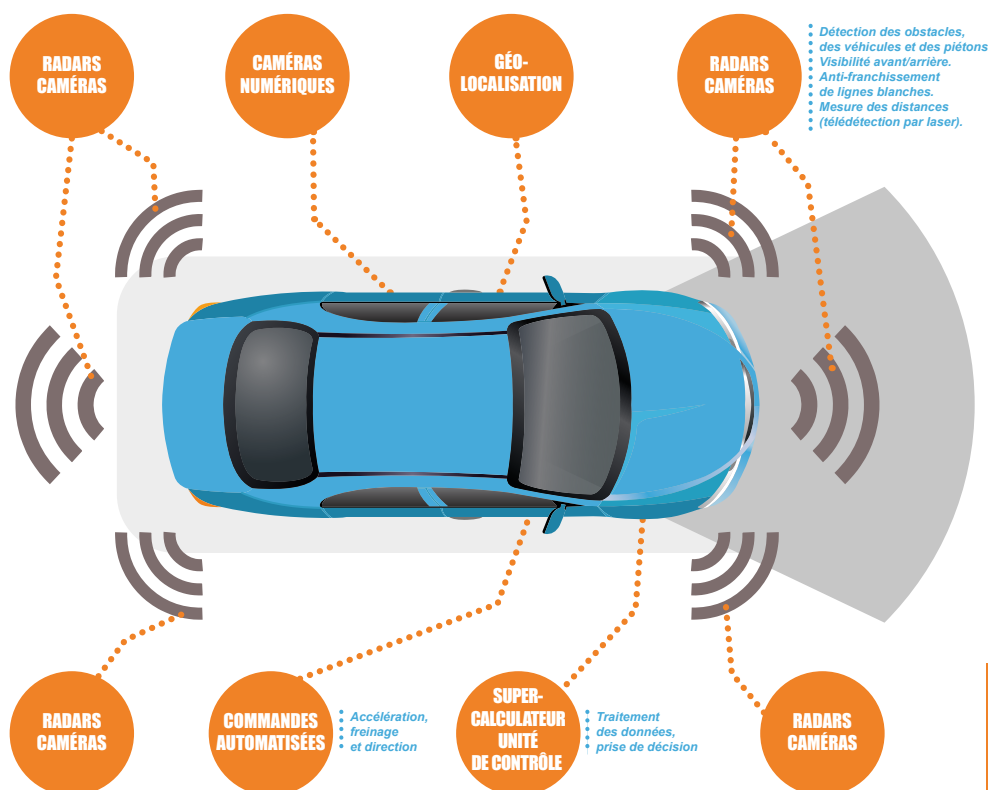
par robot-taxi (sans chauffeur) sur des trajets bien définis est aussi envisagé.

Connecté à l'infrastructure et aux autres véhicules, le véhicule automatisé est destiné à avoir des effets positifs sur la sécurité et l'environnement : optimisation des temps de parcours et de la consommation de carburant, amélioration de la sécurité routière par une meilleure anticipation des événements routiers présentant un risque. Il doit également apporter un confort accru à son utilisateur qui pourra utiliser son temps de transport à d'autres tâches que la conduite. Son acceptabilité par les utilisateurs est cependant soumise à des enjeux fondamentaux de sécurité, d'optimisation des infrastructures, de réduction des impacts environnementaux, mais aussi d'emploi et d'activité des territoires.

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

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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



plus de **200 000 km**
parcourus par les différents
véhicules sans aucun accident
matériel ou corporel

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

Le Gouvernement français a engagé une démarche ambitieuse pour le développement du véhicule autonome avec l'objectif d'un leadership français, en s'appuyant sur trois principes : sécurité, progressivité et acceptabilité. Le premier bilan de la Stratégie nationale sur le véhicule automatisé d'avril 2019 a montré des avancées très positives, avec des évolutions législatives pour faciliter les expérimentations et le renforcement de la coopération des écosystèmes. Les pouvoirs publics, avec le soutien du CCFA et des constructeurs, ont établi un régime juridique applicable aux expérimentations, à la fois plus souple et dont le périmètre est suffisamment large (article 43 de la loi PACTE du 22 mai 2019).

Un programme spécifique d'expérimentations à grande échelle (Projet EVRA-SAM) pour le développement du véhicule autonome est actuellement en cours. Il aura pour objet de documenter la sécurité et l'acceptabilité sociale du véhicule hautement automatisé.

Les actions publiques de l'État vont se poursuivre pour développer l'innovation technique et réglementaire en matière de validation de la sécurité, développer l'action des autorités locales et poursuivre les travaux internationaux concernant les règles de conduite (Convention de Vienne) et d'homologation.

Un cadre juridique (règles de responsabilité, adaptation du code de la route, interaction avec les forces de l'ordre, formation à la conduite) 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 (article 13 de la loi d'orientation sur les mobilités actuellement encore en projet)

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.

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).

Les expérimentations et tests de véhicules connectés et autonome

Le cadre général

En France, le cadre de régulation des expérimentations a été établi par l'ordonnance du 3 août 2016, qui 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. Ce cadre a été complété par la loi du 22 mai 2019, dite Pacte, qui prévoit d'autoriser les expérimentations des véhicules des plus hauts niveaux d'automatisation avec un régime de responsabilité adapté et par le Projet de loi d'orientation des mobilités visant le cadre de circulation des véhicules autonomes.

Le programme

Un programme d'expérimentations a été mis en place, en lien avec les pouvoirs publics, avec l'objectif de rationaliser les retours d'expérience (cas d'usage) et leur déploiement sur le territoire. En avril 2019, le Gouvernement a présenté une liste de 16 expérimentations autorisées de véhicules autonomes, tant dans le transport collectif qu'individuel, dans le fret comme dans la logistique, en conditions réelles, étalées sur tout le territoire (zones rurales et urbaines).

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.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

Quelques exemples

EVRA-SAM

Un appel à projets pour l'expérimentation du véhicule routier autonome (EVRA), a été lancé pour des expérimentations à grande échelle de véhicules autonomes commercialisables dans les prochaines années dans le domaine de la mobilité individuelle, collective, de fret ou de logistique. 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 pour la production de connaissances partagées (bien commun). Les projets retenus (SAM et ENA) permettent de regrouper des expérimentations dans des conditions variées de véhicules ou de navettes.

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, etc.) 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, etc.) 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 : Île-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.

Les centres d'essais pour véhicules autonomes et connectés

Un centre d'essai pour voitures autonomes et connectées TEQMO vient d'être inauguré en juin 2019 par l'UTAC à Monthéry, en présence des pouvoirs publics et des partenaires intéressés : Renault, PSA, mais aussi Orange, Ericsson, Colas, Bouygues Telecom, Nokia, Valeo et Vedecom. Composé de 12 km de pistes d'essais associées à des laboratoires modernes (environnement, sécurité, endurance), l'UTAC et TEQMO deviennent ainsi un outil majeur pour le développement du véhicule autonome et connecté, en créant une solution française face aux concurrents à l'international. Par ailleurs, Transpolis, auquel est associé Renault Trucks, est une ville-laboratoire, située dans l'Ain, dédiée à la mobilité urbaine.

LE VÉHICULE ÉTENDU (EXVE) ET SES INTERFACES NORMALISÉES



Source : ACEA

La question de l'accès aux données des véhicules

L'utilisation accrue des véhicules automatisés va accroître les données produites pour des usages variés, avec un impact important pour le développement des services de mobilité. Les règles concernant la gestion des données liées au véhicule automatisé, qui peut échanger des informations avec son environnement, constituent un sujet majeur pour le respect de la vie privée des personnes. 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. Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit également des règles de mise à disposition de certaines données pour des autorités publiques ou gestionnaires d'infrastructures,

les constructeurs pour améliorer la sécurité des véhicules ou entre acteurs privés.

En outre, 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 le pack de conformité de la CNIL sur les véhicules connectés en cours d'évolution et la normalisation technique (ISO).

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, etc.) sur l'ensemble des situations de vie rencontrées, quelles que soient les sollicitations externes, incluant celles à des fins de malveillance (problématique de cybersécurité).
- 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.

Les technologies connectées et la conduite autonome préparent de nouveaux scénarios de mobilité et la mise en place d'un écosystème élargi dans lequel les constructeurs automobiles ont une place déterminante. Le développement de l'intelligence artificielle a une place clé pour contribuer à l'innovation et à la transformation numérique et écologique du secteur automobile.

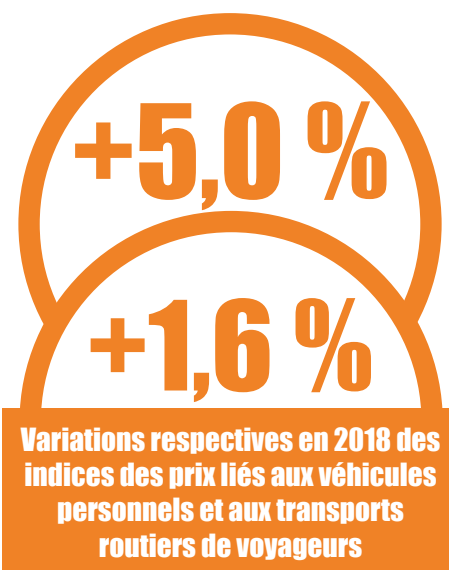
LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Pour la deuxième année consécutive, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) augmente fortement (+5 %), en lien avec l'augmentation des prix des carburants. Sur l'ensemble de la période 2009-2018, les prix ont ainsi augmenté de 20 %.

Dans le transport routier de personnes, la forte hausse des prix observée en 2017 (+3,1 %) s'est ralentie en 2018 (+1,6 %), notamment grâce à la décélération des prix dans le transport par autocars. On observe également un ralentissement des prix dans le transport aérien (+0,7 % en 2018, après +2,6 % en 2017) et dans le transport ferroviaire (+0,3 % après +0,7 %).

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 -5 % dans le transport aérien, tandis que les prix pour les véhicules personnels et le transport ferroviaire ont augmenté de 2 %.

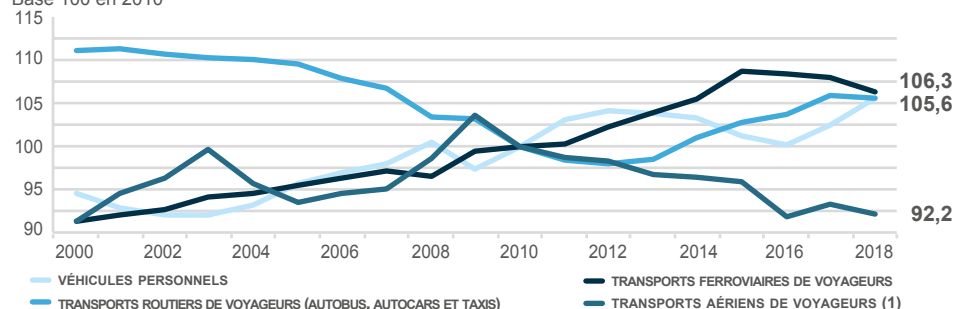


► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS (EN %)

	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)
2010	4,3%	2,1%	-1,7%	-3,0%	1,4%	-2,1%
2011	5,2%	2,3%	0,5%	-0,3%	2,0%	0,8%
2012	3,0%	4,0%	1,5%	0,5%	3,8%	1,5%
2013	0,5%	2,6%	1,4%	0,8%	2,6%	-0,7%
2014	0,0%	2,0%	3,1%	2,7%	3,8%	0,2%
2015	-2,0%	3,1%	1,8%	2,2%	1,0%	-0,6%
2016	-0,9%	0,0%	1,2%	1,6%	0,2%	-4,0%
2017	3,3%	0,7%	3,1%	4,1%	0,6%	2,6%
2018	5,0%	0,3%	1,6%	1,5%	1,8%	0,7%

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 plus fortes et contrastées : entre 2003 et 2018, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de 15 %, dépassant nettement son niveau de l'année 2000. Celui des transports ferroviaires a crû de 13 %, 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 2018, les prix du transport de fret s'accroissent dans tous les secteurs par rapport à 2017, à l'exception du fret aérien, où les prix ont reculé par rapport au niveau moyen observé en 2017. Les secteurs fluvial et ferroviaire voient leurs prix progresser de 3,2 % en 2018, après une quasi stagnation en 2017, succédant à trois années de recul. Sur ces deux segments, les prix sont tirés par ceux du transport national, qui progressent de plus de 4 %, tandis que les prix de l'international augmentent moins fortement pour le ferroviaire (+1,8 %), voire reculent pour le fluvial (-1,1 %). Enfin, dans le transport routier de marchandises, les prix augmentent de 2,1 % en 2018, du fait de l'augmentation des prix dans le transport de fret interurbain et international (+2,5 %), tandis que le fret de proximité stagne (+0,6 %).

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de

1,2 % par an, allant de +1,3 % pour le transport de proximité à +1,1 % pour l'interurbain. Sur la même période, l'indice des prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+0,4 % par an), variant de +0,3 % pour l'international à +1 % pour le national.

Dans le transport ferroviaire, l'indice des prix n'est diffusé que depuis 2014, avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Sur la période d'observation, on constate un recul de -0,8 %, principalement dû à un recul des prix du ferroviaire national (-1 %), tandis que ceux du ferroviaire international ont progressé de 1,3 %. 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.

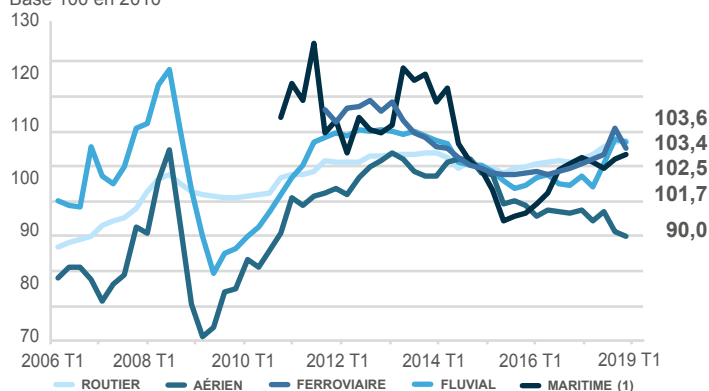
+2,1%

+3,2%

Hausses respectives des indices de prix du transport de fret routier et ferroviaire en 2018

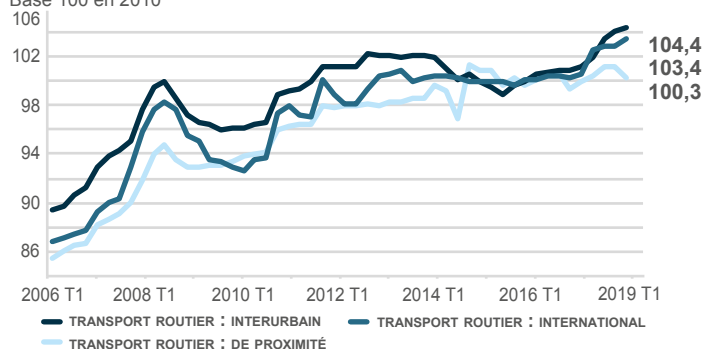
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE

Base 100 en 2010



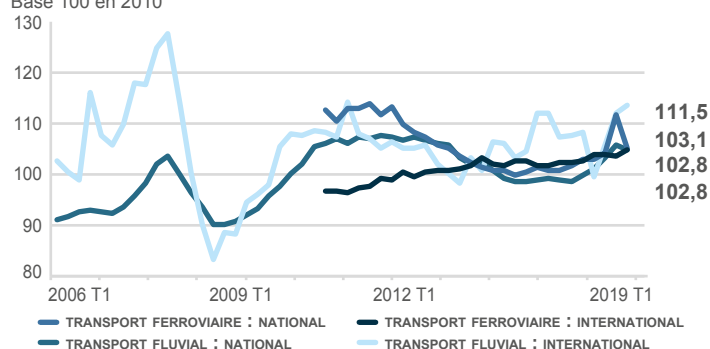
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

Base 100 en 2010



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

Base 100 en 2010



(1) Entre 2006 et 2011, 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, 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 volatil, 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).

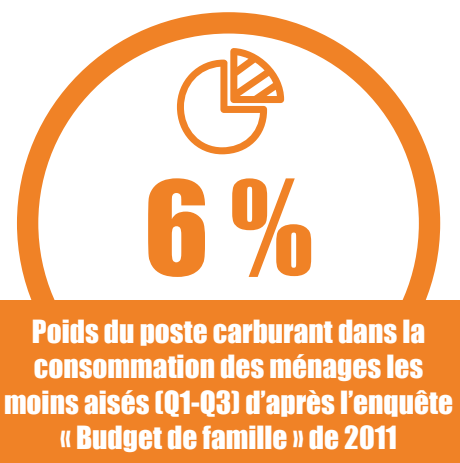
LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

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, avec 5,2 % du total, et 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. Avec une pression sur le budget carburant ces deux dernières années, liée à l'augmentation des prix du pétrole, la situation des ménages en 2018 est proche de celle observée en 2011.

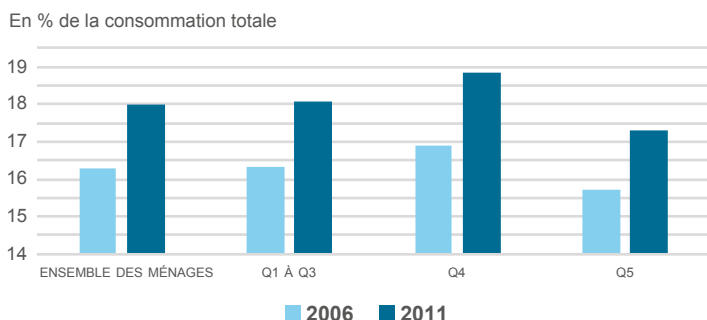
Entre 2006 et 2011, on observe des changements de répartition entre le poste « achats de voitures neuves » (VN), qui augmente de 0,7 point, et le poste « achats de voitures d'occasion » (VO), qui baisse de 0,2 point, pouvant s'expliquer en partie

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).

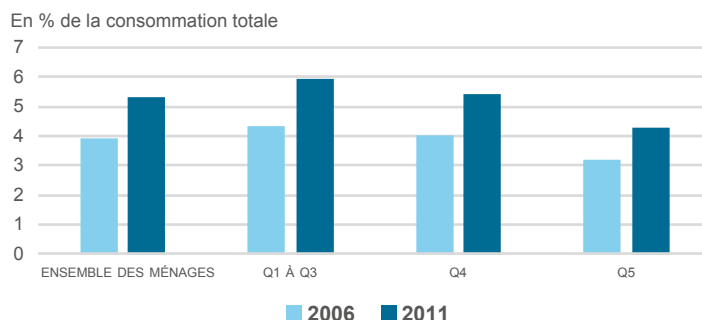
D'après les données d'Eurostat, les ménages français dépensent une part plus importante de leur budget pour le poste automobile que leurs voisins européens (+0,7 point par rapport à la moyenne de la zone Euro). Cette différence résulte notamment du poids plus important du sous poste « achat de véhicules » (+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).



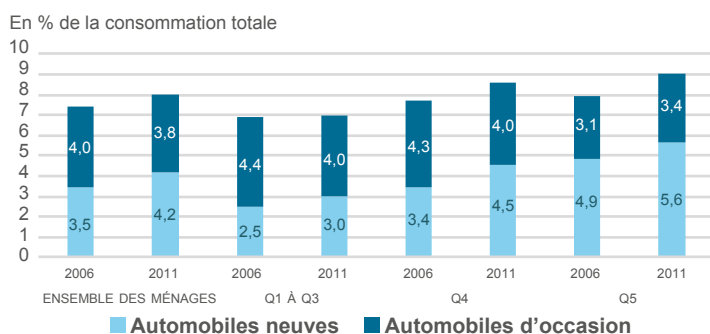
BUDGET AUTOMOBILE : COMPARAISON ENTRE 2006 ET 2011



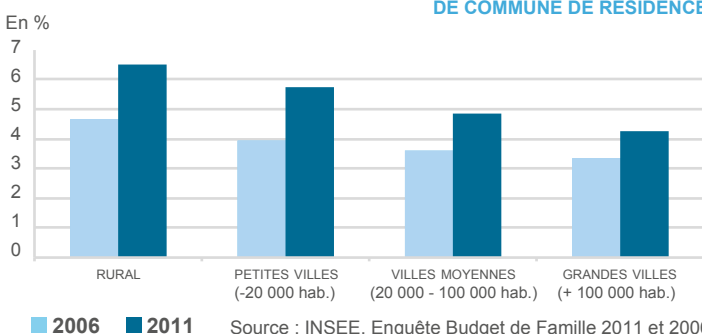
POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2006 ET 2011



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



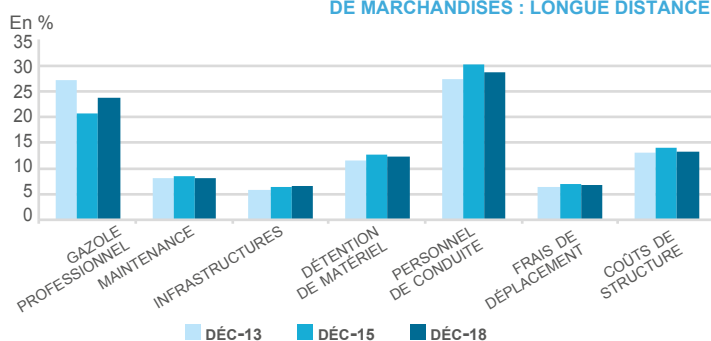
12 %

Part de la détention de matériel
dans l'indice CNR des coûts du
transport routier de marchandises
longue distance en 2018

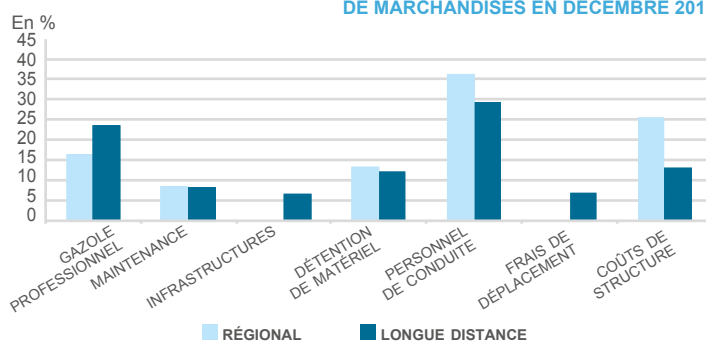
Selon le Comité National Routier (CNR), les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional ont augmenté en 2018 respectivement de 4,1 % et 3,6 %, soit une hausse deux fois plus importante qu'en 2017. Cette hausse s'explique clairement par la remontée des prix du pétrole 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 (+3 points) et s'élève à 23,7 % fin 2018. A l'inverse, la part du personnel de conduite a reculé de 1,6 point sur la même période. La part de la détention de matériel dans le transport de marchandises de longue distance demeure quasi stable depuis 2016.

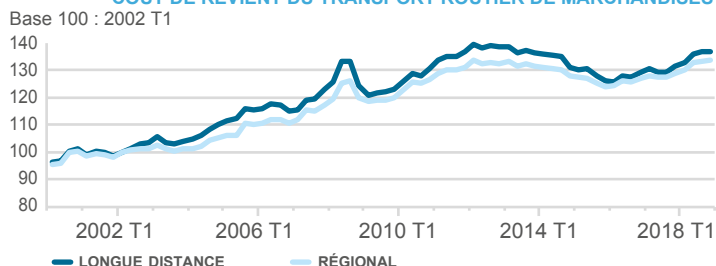
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2018



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. Le CNR prend désormais en compte, dans le calcul de ses indices, le CICE depuis 2013,

année de son entrée en vigueur, afin de les rendre comparables avec la période post 2019. Le CICE est en effet transformé à partir du 1^{er} janvier 2019 en un allègement pérenne des cotisations sociales employeurs.

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 2013, autour de 29 %. Second poste de dépenses, le ratio du gazole professionnel s'est élevé à 27 % du coût de revient en 2013 avant de diminuer de 7 points jusqu'en 2015, puis de croître à nouveau pour osciller à environ 23 % les trois années suivantes.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est restée stable, à un niveau légèrement supérieur à 12 % depuis 2016, après deux années de hausse, suite au 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 2018, 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 5 % en 2018.

L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparation des véhicules, demeure stable à 8,2 % depuis 2016. Les prix des pneumatiques ont été orientés à la hausse entre 2013 et 2015, avant de se rapprocher de leur niveau de départ 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). Enfin, le poste « infrastructures » a faiblement augmenté en 2018 (+0,1 point), pour atteindre 6,6 % du coût total.

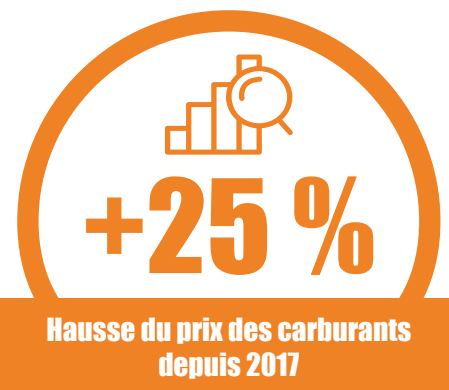
Dans le transport régional, la part du personnel de conduite poursuit sa légère baisse entamée en 2015, pour s'établir à 36,1 % fin décembre 2018. Le poids du gazole professionnel arrive en deuxième position dans le prix de revient du transport régional. Après avoir baissé entre 2013 et 2015 (-4 points), il est remonté de plus de 2 points depuis cette date pour s'établir à 16,8 % en 2018. La détention de matériel, troisième poste de dépenses, stagne en 2018 à 13,4 % des coûts. Enfin, les coûts de maintenance réparation ont reculé de 0,2 point à 8,2 % du total.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2018, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 1,9 %, soit quasiment au même rythme que l'inflation, après une augmentation de 1 % en 2017. Cette hausse peut s'expliquer en partie par la sévrisation du malus écologique, le durcissement des réglementations qui se traduit par davantage de technologies dans les véhicules.

En 2018, les cours du pétrole brut ont continué leur progression entamée l'année précédente, entraînant à la hausse les prix des carburants. Ajoutée à cette augmentation celle de la fiscalité, les prix ont crû de 13,9 % en 2018, après avoir augmenté de 9,5 % en 2017.

L'indice des prix des pièces détachées, des accessoires et de l'entretien-réparation de véhicules a augmenté de 2,4 % en 2018, après une hausse de 1,4 % en 2017. Comme depuis 2015, le coût horaire de la main d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels progresse plus vite (+2,5 %) que les autres composantes de l'indice que sont les prix des pneumatiques et des accessoires pour véhicules (qui ont évolué respectivement de -0,3 % et +1,7 %).



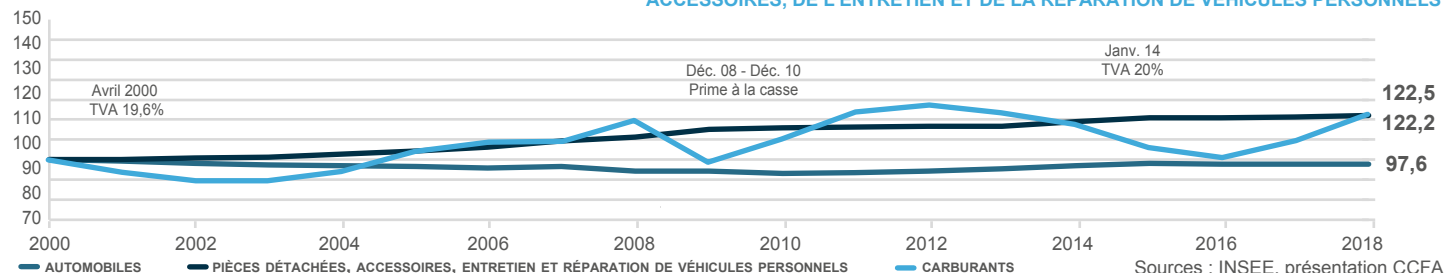
► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2014	0,5%	2,1%	2,5%	-4,0%
2015	0,0%	1,1%	1,5%	-9,8%
2016	0,2%	-0,3%	0,4%	-4,5%
2017	1,0%	1,0%	1,4%	9,5%
2018	1,8%	1,9%	2,4%	13,9%

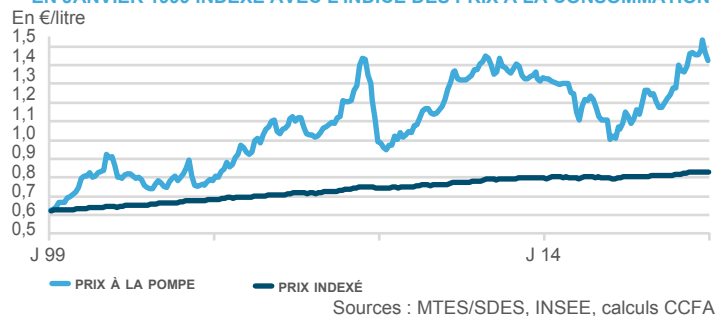
Sources : INSEE, calculs CCFA

Base 100 en 2000

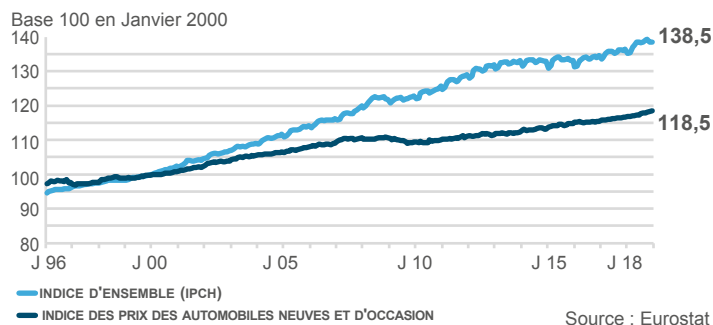
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



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



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



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 (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 décliné régulièrement, sous l'effet continu de la

concurrence et ponctuel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). Néanmoins, la sévrisation 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 liée, comme en France, à l'intensité de la concurrence et à la contrainte sur le pouvoir d'achat des ménages. En 2018, l'indice général des prix a gagné 36 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 17 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

9,8 %

Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2018

En 2018, le revenu disponible brut des ménages progresse de 2,7 % en valeur (après +2,2 % en 2017), mais l'indice du prix de la dépense de consommation finale s'accroît nettement (+1,5 % en 2018, contre +0,8 % en 2017). Ainsi, la croissance du pouvoir d'achat des ménages ralentit pour la deuxième année consécutive (+1,2 % en 2018, après +1,4 % en 2017) et les dépenses de consommation des ménages décélèrent en volume (+0,9 %, après +1,4 % en 2017).

Les achats de véhicules restent dynamiques en 2018 (+2,5 %), même si leur croissance a été divisée par deux par rapport à 2017 (+5,2 %). Cela s'explique par la stagnation des dépenses en automobiles neuves (+0,4 % en 2018) et par la décélération forte des dépenses en automobiles d'occasion (+4,4 % en 2018, contre +10,5 % en

2017). Ainsi en 2018, les dépenses en automobiles neuves s'établissent à 26,7 milliards d'euros, contre 16 milliards d'euros pour celles en automobile d'occasion.

La part des achats de véhicules dans la consommation des ménages remonte à 3,1 % en 2018, 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.

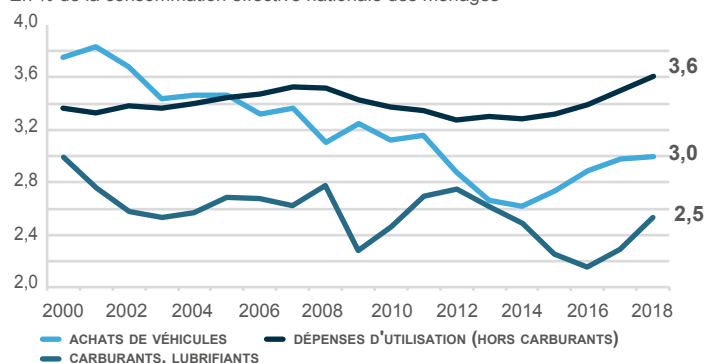
En 2018, les achats de carburants des ménages rebondissent fortement pour la deuxième année consécutive, en lien avec l'augmentation des prix, et atteignent 41,3 milliards d'euros, contre 33,6 milliards d'euros deux ans plus tôt.

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

	Unités	2000		2010		2017 (1)		2018 (1)		variation 2018/2017
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	37,5	3,8%	44,2	3,1%	47,5	3,0%	48,7	3,1%	+2,5%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)		33,7	3,4%	39,1	2,8%	41,9	2,6%	42,7	2,7%	+1,9%
dont automobiles neuves		24,5	2,4%	28,3	2,0%	26,6	1,7%	26,7	1,7%	+0,4%
dont automobiles d'occasion		9,2	0,9%	10,9	0,8%	15,3	1,0%	16,0	1,0%	+4,4%
Caravanes, motocycles, cycles		3,8	0,4%	5,0	0,4%	5,6	0,4%	6,1	0,4%	+7,7%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	63,5	6,4%	82,5	5,8%	92,4	5,8%	100,0	6,3%	+8,3%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		24,3	2,4%	34,2	2,4%	39,5	2,5%	41,9	2,6%	+5,9%
dont fabrication d'équipements automobiles		11,1	1,1%	16,9	1,2%	20,3	1,3%	21,7	1,4%	+6,8%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		9,2	0,9%	11,9	0,8%	13,7	0,9%	14,6	0,9%	+6,8%
Carburants et lubrifiants		29,9	3,0%	34,8	2,5%	36,5	2,3%	41,3	2,6%	+13,0%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		9,3	0,9%	13,5	1,0%	16,4	1,0%	16,9	1,1%	+3,2%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	3,9	0,4%	6,1	0,4%	7,8	0,5%	7,9	0,5%	+1,1%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	105,0	10,5%	132,8	9,4%	147,8	9,3%	156,7	9,8%	+6,0%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	15,3	1,5%	24,1	1,7%	29,2	1,8%	30,0	1,9%	+2,5%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	1 000	100%	1 415	100%	1 595	100%	1 629	100%	+2,1%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	24 140		27 113		28 730		28 952		+0,8%
Consommation automobile par ménage	euros	4 348		4 897		5 144		5 413		+5,2%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 414		5 864		6 131		6 451		+4,0%

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 2000 À 2018

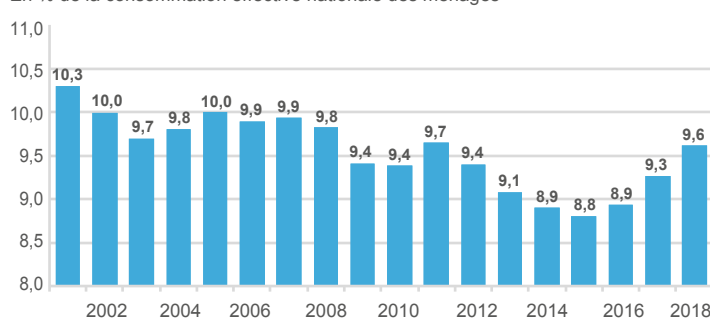
En % de la consommation effective nationale des ménages



(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans. Source : INSEE - La consommation des ménages, 2018 - base 2014

DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

En % de la consommation effective nationale des ménages



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 56), les ménages ont dépensé en 2018, 157 milliards d'euros (+6 %) pour leurs transports individuels. Cette somme a représenté 84 % 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 9,6 % en 2018.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules », qui inclut désormais la taxe sur les certificats d'immatriculation, 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 3 % en 2018, contre 4,6 % en 1990. Les achats de voitures particulières neuves ne représentent plus que 63 %

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 16,9 milliards d'euros, en hausse de 3,2 % en 2018.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2018, le crédit à la consommation a crû pour la 4^{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.

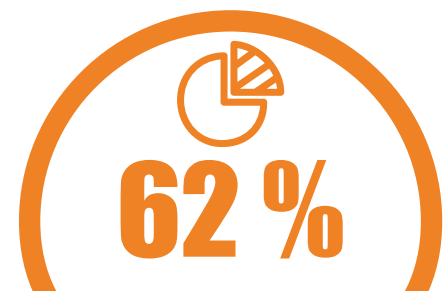
Les modalités de financement des achats d'automobiles neuves par les particuliers se sont sensiblement modifiées au cours des quatre dernières années, favorisant les formules locatives au détriment du crédit classique (ou crédit automobile affecté). Depuis 2013, le nombre de crédits affectés à l'achat d'un véhicule neuf a baissé de 31 %, alors que le nombre d'opérations locatives a été multiplié par plus de 3.

Ainsi, dans l'achat à crédit, la location devient le mode de financement dominant (62 % des achats à crédit), devant le crédit automobile affecté (31 %) et le prêt personnel (8 %). Au sein de la location, la Location avec Option d'Achat (LOA) domine largement (90 % du financement par location), tandis que la Location

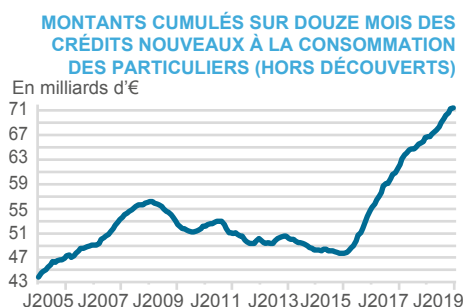
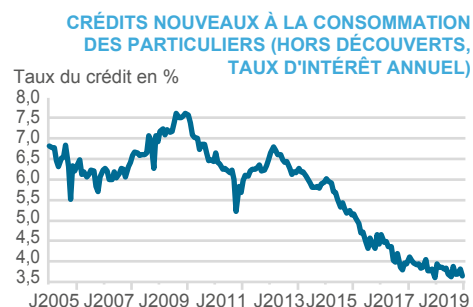
Sans Option d'Achat (LSOA) reste marginale.

Pour les véhicules d'occasion achetés par les ménages, l'achat au comptant reste le principal mode de financement (près de 60 %). Cependant, le recours au crédit classique pour l'achat d'automobiles d'occasion est en hausse (+22 % entre 2013 et 2018) et les formules locatives se développent aussi depuis 2016 (+110 % en 2 ans). Ainsi, plus de 400 000 dossiers de financement de véhicule d'occasion ont été enregistrés en 2018.

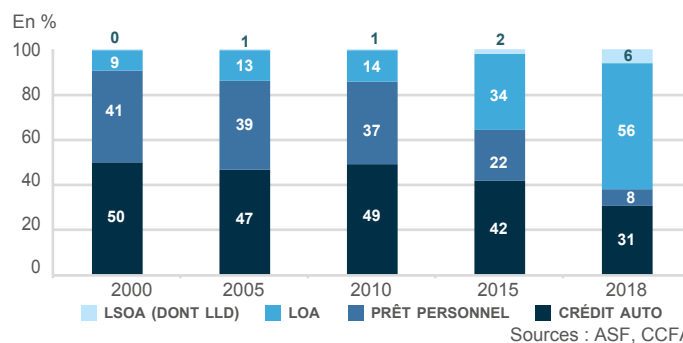
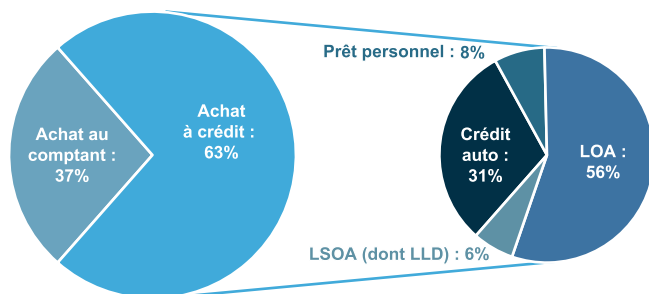
Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) est en hausse en 2018, avec 663 000 dossiers de financement, mais est moins dynamique qu'en 2017 (+2 % au lieu de +9 %). Depuis 2013, la LSOA dominée par la LLD (Location Longue Durée), a progressé de 39 %, contre 28 % 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 2018



MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2018



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 12 % en 2016 et de 8 % en 2017, ils ont encore augmenté de 8 % en 2018 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 2018, avec un nombre de dossiers de crédit pour l'achat d'un véhicule neuf en hausse de 10 %. Le nombre de dossiers de LOA et de LSOA a encore crû fortement en 2018 (respectivement +13 % et +32 % par rapport à 2017), tandis que les financements classiques affectés ont stagné en 2018.

Le renouvellement des parcs et l'engouement des flottes pour les SUV ont contribué au maintien de la demande de véhicules de la part des entreprises. Les achats de véhicules par les entreprises sont restés dynamiques en 2018 et le nombre de dossiers de financement a atteint 663 000. En outre, le Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités (ex-SNLVLD) indique que le nombre de mises à la route de véhicules légers en LLD a progressé de 7,6 % en 2018, pour atteindre un niveau historique de 548 133 véhicules. Fin 2018, le parc en LLD est toujours en forte croissance (+6,7 % par rapport à 2017) et atteint désormais 1 448 178 unités.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Avec le ralentissement des immatriculations, la croissance du chiffre d'affaires du commerce de véhicules automobiles ralentit en 2018 (+2,5 % contre +5,9 % en 2017). Mais la bonne tenue des immatriculations de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers, ainsi que les bons résultats des segments de gamme supérieure et luxe, maintiennent la croissance du chiffre d'affaires, qui atteint 94 milliards d'euros en 2018, soit un gain de 20 milliards d'euros depuis 2013 (+28 %).

L'entretien-réparation de véhicules, qui connaissait une baisse régulière depuis 2009 (-2 % par an entre 2009 et 2015), est en croissance pour la troisième année consécutive (+5 % en 2018 après +4,4 % en 2017). Depuis 2015, le chiffre d'affaires a progressé de près de 3 milliards d'euros. L'activité bénéficie de la poursuite du

vieillessement du parc automobile (9 ans en 2018 contre 8,2 en 2010), liée à l'amélioration de la qualité des véhicules.

En revanche, les ventes du commerce de détail d'équipements automobiles progressent beaucoup moins rapidement en 2018 (+2,8 %), après une forte hausse de près de 10 % en 2017.

Selon l'INSEE-Esane, entre 2012 et 2016, le taux de marge moyen (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée au coût des facteurs) du commerce de véhicules automobiles s'établissait à 11,2 % et le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) à 11%. Pour l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, le taux de marge s'élevait à 17,4 % et le taux d'investissement à 10 %.

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, les 10 plus grands groupes de distribution vendaient chaque année en moyenne plus de 1 000 VN supplémentaires et les 100 plus importants plus de 300 VN par an. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme.

En 2017, les 10 plus grands groupes de distribution ont vendu plus de 368 000 VN, soit 14,5 % des volumes vendus. Les 100 plus grands groupes ont, quant à eux, vendu 1,1 million de véhicules, soit 43,4 % des volumes, pour un CA de 39,2 milliards d'euros hors taxes, en hausse de 9 % par rapport à l'an dernier.

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2018

MARQUES	Réseau primaire
Renault	659
Peugeot	453
Citroën	453
Marques françaises	1 565
Ford	242
Opel	235
Fiat	188
Volkswagen	308
BMW	153
Mercedes-Benz	172
Marques japonaises	1 027
Marques coréennes	386
Autres marques	2 102
TOTAL	6 378

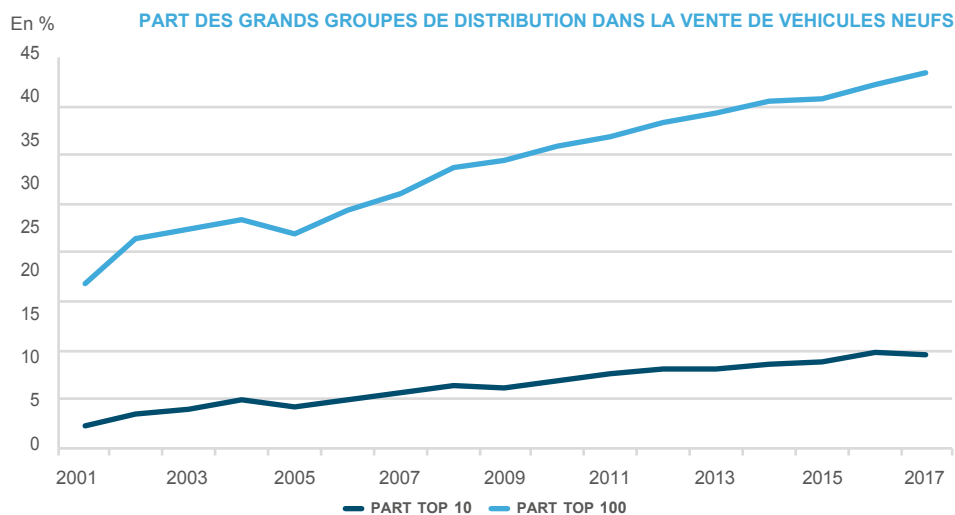
Sources : CNPA, CCFA



► 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 (sd)	2018 (p)	Variation 2018/2017
Commerce de véhicules automobiles	76,9	80,7	75,7	73,7	75,4	80,8	86,7	91,8	94,1	2,5%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,5	20,4	20,2	20,1	20,1	20,0	20,8	21,7	22,8	5,0%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	7,2	7,6	7,8	7,8	7,4	7,7	8,4	8,7	2,8%
Commerce et réparation de motocycles	4,0	4,1	3,8	3,6	3,7	3,6	3,8	3,9	4,0	1,3%
Commerce de détail de carburants	15,6	17,5	19,5	18,8	17,9	16,2	15,5	16,6	17,8	7,3%
TOTAL	123,5	129,8	126,8	124,1	124,9	128,0	134,4	142,4	147,3	3,4%

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 Parc Auto de Kantar TNS, une voiture du parc à disposition des ménages 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 2017 : 14 500 MRA - Mécaniciens Réparateurs Automobiles, 1 270 centres autos et 860 centres de réparation rapide).

94
MILLIARDS D'EUROS

Chiffre d'affaire TTC du commerce de véhicules automobiles en France en 2018 selon l'INSEE

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

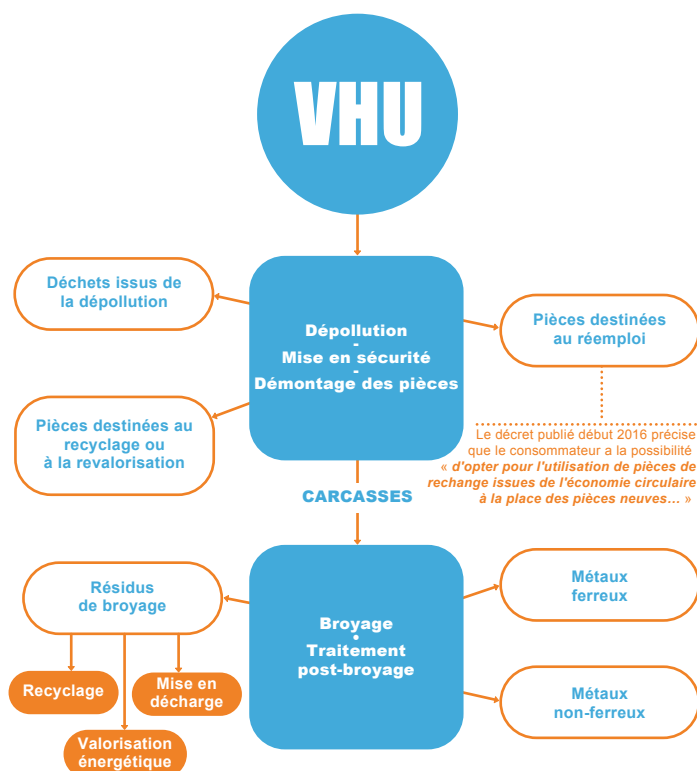
Selon l'Ademe, l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement.

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

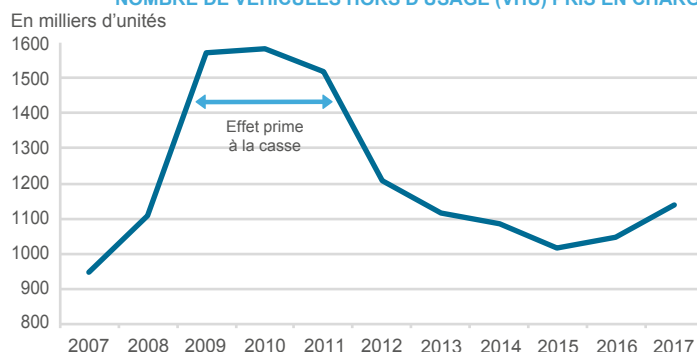
Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur remet à un tiers pour destruction. Plus d'un million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2017, contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007. L'Ademe 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.



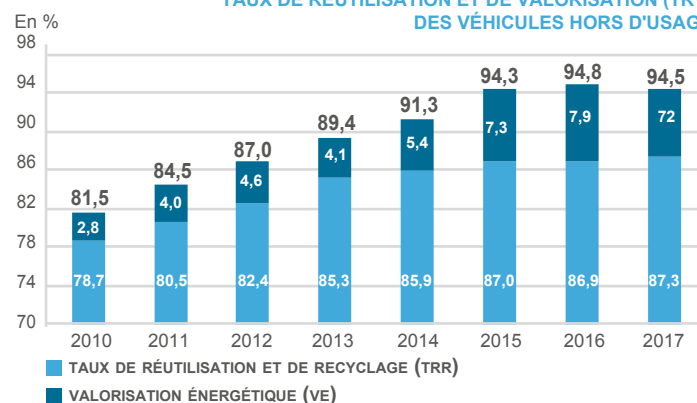
► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



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, plus d'un million de véhicules hors d'usage ont été pris en charge par la filière en 2017 et traités par environ 1 700 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à 18 ans et demi en 2017.

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. Selon le CNPA, le marché de la pièce d'occasion se structure rapidement et représente aujourd'hui environ 400 millions d'euros de chiffre d'affaires.

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 2017, la décomposition matière d'un VHU fait apparaître notamment : 80 % de métaux (métaux ferreux : 75 %, métaux non ferreux : 4 % et faisceaux électriques : 1 %), 13 % de plastiques, 3 % de verre et 2 % de textile. 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 2017, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de

démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a rebondi (+1 %) après avoir atteint l'année précédente son niveau le plus bas depuis 2009, soit 170 000 tonnes. Le rendement du recyclage des accumulateurs au plomb a atteint 85 %.

La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 436 000 tonnes en 2017, soit une baisse de 6 % par rapport au point haut de l'année précédente. Le taux de collecte s'est élevé à 96 %. Le taux de valorisation des pneus était de 98 %. Environ 42 % de ces pneumatiques étaient destinés en 2017 à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 33 % à la valorisation matière dont les deux tiers à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 17 % à la réutilisation (13 % pour la revente d'occasion et 4 % pour le rechapage), 4 % aux travaux publics.

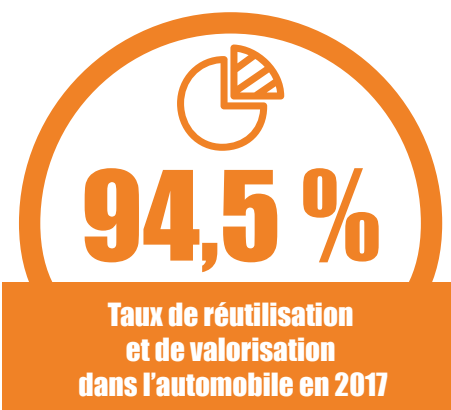
Le rechapage est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. Entre 2013 et 2017, le rechapage des pneus des poids lourds a été divisé par trois dans un contexte où leurs importations, en provenance notamment d'Asie, avaient progressé de plus de 20 % jusqu'en 2016.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

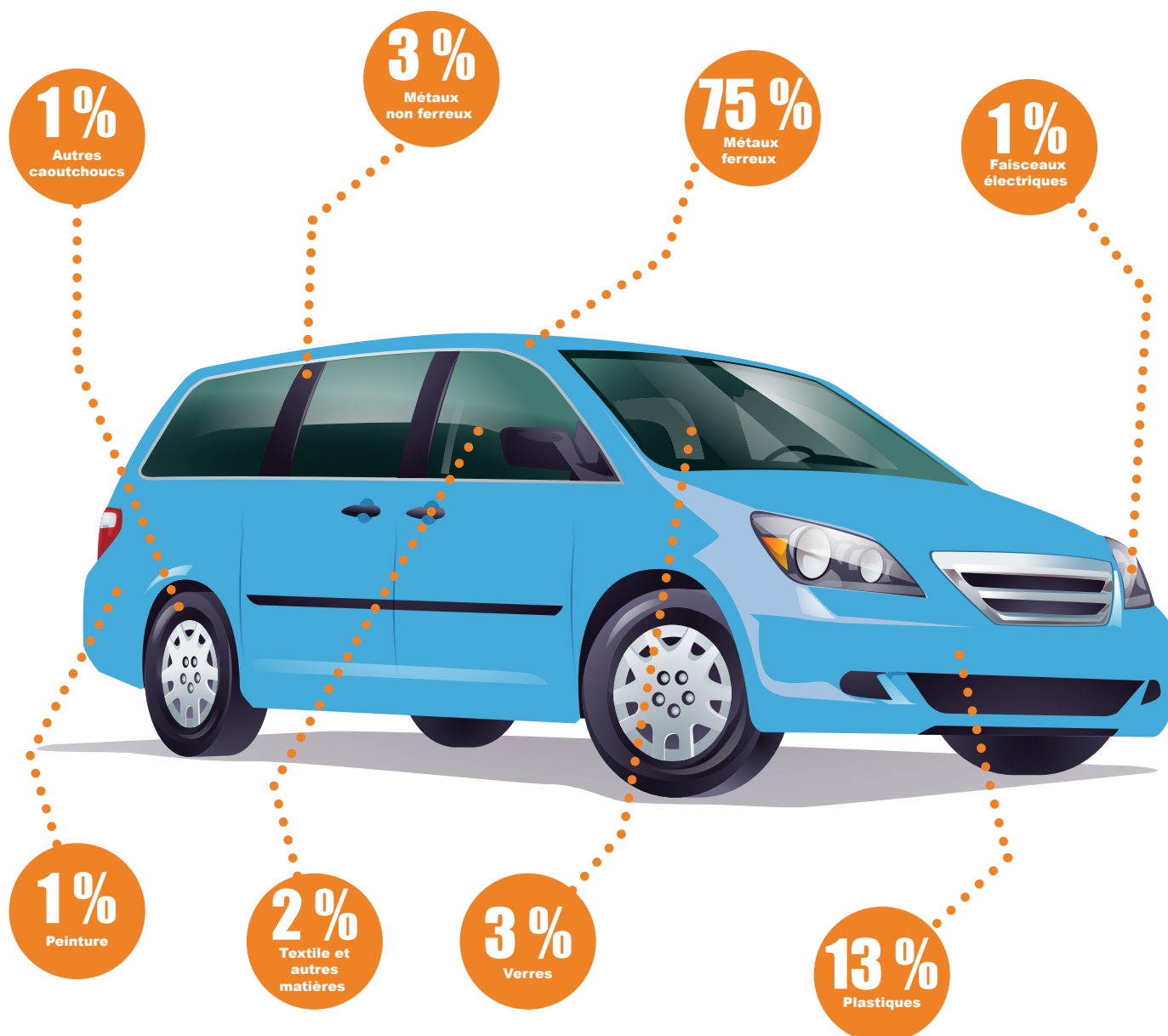
La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 vise à favoriser le marché des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), en imposant aux professionnels de l'entretien ou réparation d'informer les consommateurs de la possibilité d'opter pour l'utilisation, pour certaines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

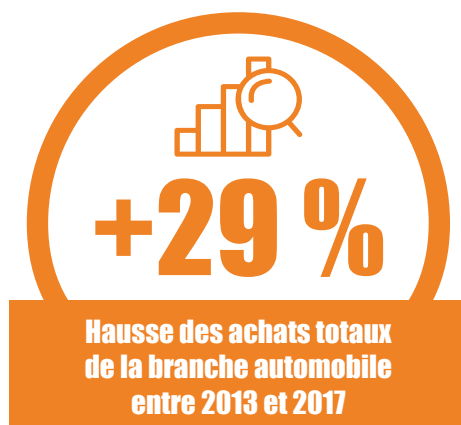
La mise sur le marché des véhicules par les producteurs (constructeurs et importateurs) se fait via un réseau de distributeurs. En fin de vie, le véhicule doit être remis à un centre VHU agréé pour qu'il soit traité selon un cahier des charges précis permettant le respect des règles sanitaires et environnementales. 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 57 broyeurs agréés (donnée 2017, 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 2017



LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



La production de la branche automobile s'est élevée à 63 milliards d'euros en 2017, soit une hausse de 5 % par rapport à l'année précédente ; elle est 29 % 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 près de 4 fois sa valeur ajoutée (VA). En 2017, ils ont atteint 50 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.

Gage des productions futures dans une industrie fortement capitalistique, 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. En 2017, le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) décroît, mais demeure à un niveau élevé par rapport à 2013.

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

		2000	2005	2010	2015	2016	2017 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	72,4	73,3	72,1
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	18,6	19,0	19,2
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,3	3,7	3,8
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,6	3,5
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	11,8	11,8	12,0
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	37,4	37,7	36,4
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,2	16,4	15,6
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	9,6	9,6	9,6
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,4	4,2
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	2,8	2,8	2,6
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,9	1,8
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,4	1,4
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,0	1,9	1,8
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,2	1,1
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	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	1,2	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	1,0	1,0
Activités immobilières	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Soutien aux entreprises	%	7,7	7,7	7,3	7,5	7,8	7,7
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,2	2,2	2,2
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,7	3,0	3,2	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	2,3	2,5	2,4
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	14,1	14,5	14,3
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	27,6	26,7	27,9
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	56,5	60,1	63,4
En pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Achats totaux (2)	milliards € courants	57,1	62,6	43,9	43,2	46,7	50,1
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	75,4	76,6	77,6	79,0
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,2	13,0	14,4	13,2	13,5	13,3
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	24,6	23,4	22,4	21,0
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	5,7	5,8	5,5
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	43,0	43,4	41,6

(1) Ces données sont provisoires.

(2) Achats totaux (consommation intermédiaire) : valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. La répartition des achats par branche est exprimée en volume. 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, contre 23 % en 2012, et pour les 72 % restants aux autres branches.

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 36 % 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 et l'industrie mécanique.

La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française.

L'évolution de la construction automobile française entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs, tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux, etc.

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, estimait 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 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 2018 à 71 000 salariés, pour un chiffre d'affaires de 19 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.

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 de revient de la fabrication d'un véhicule (autour de 85 % selon la FIEV).

Ces dernières années, 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 2018, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 205 000 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).

Après la crise, le déficit de compétitivité a continué de peser 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. Ces évolutions intègrent déjà les premiers impacts de la transition écologique et numérique qui va modifier des métiers et des compétences.

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2018

(EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2018
Activités de production	498
Total matières premières et services	293
Industrie manufacturière et énergétique	158
Services	135
Industrie automobile	205
Construction automobile	105
Équipements, accessoires	79
Carrosserie, remorques, caravanes	21
Usage de l'automobile	526
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.	90
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	28
Sport, presse, édition, divers	8
Transports	1 176
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 031
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	32
Construction, entretien des routes et activités connexes	113
Total des emplois induits par l'automobile	2 200

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

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 500 000 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.

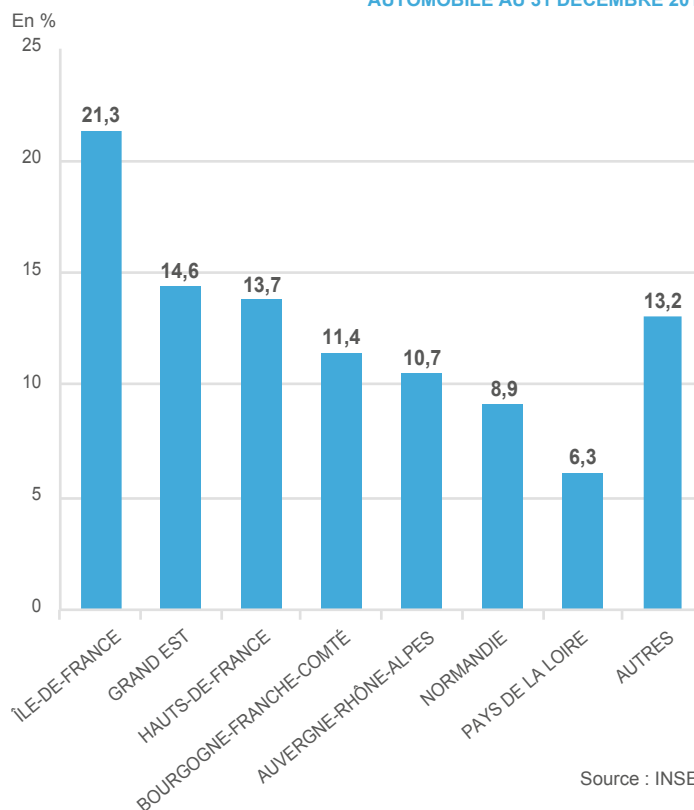
L'usage de l'automobile a concerné 526 000 emplois, qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, location, etc.), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs, etc.). Ces chiffres correspondent à la fois aux salariés, 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 à nouveau significativement en 2018. Du côté des infrastructures, la reprise des commandes des collectivités publiques 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 %).

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



Source : INSEE

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES 2019

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

51

MILLIARDS D'EUROS

Exportations des produits
automobiles de la France

81 %

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	2014	2015	2016	2017	2018
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	18 048 921	18 545 798	19 054 909	19 457 054	19 241 586
EUROPE OCCIDENTALE	14 778 879	14 217 571	12 110 446	11 895 029	12 636 580	13 058 080	13 132 328	12 586 190
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 604 026	5 708 138	5 746 808	5 645 584	5 120 409
Belgique	912 233	895 109	528 996	481 636	369 172	354 003	332 979	265 958
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	1 898 342	2 218 980	2 354 117	2 291 492	2 267 396
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 499 464	1 555 000	1 636 000	1 754 200	1 763 300
Italie	1 422 284	725 528	573 169	401 317	663 139	712 971	742 642	670 932
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	29 178	57 019	87 609	155 000	197 000
Portugal	178 509	137 602	114 563	117 744	115 468	99 200	126 426	234 151
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 528 148	1 587 677	1 722 698	1 671 166	1 519 440
Suède	259 959	288 659	177 084	154 174	188 987	205 374	226 000	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	2 914 269	4 616 540	5 420 453	5 118 191	5 045 941	5 181 820	5 628 935
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	733 439	791 027	950 888	1 142 906	1 026 461
AMÉRIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	9 986 532	9 394 539	8 778 776	8 236 350	7 650 006
ALENA	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 082 340	7 019 427	6 712 992	5 691 163	5 027 675
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	913 533	888 565	803 230	751 048	655 896
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 253 098	4 162 808	3 916 584	3 033 216	2 795 971
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 915 709	1 968 054	1 993 178	1 906 899	1 575 808
AMÉRIQUE DU SUD	1 650 283	2 272 391	3 143 737	2 904 192	2 375 112	2 065 784	2 545 187	2 622 331
Argentine	238 921	182 761	508 401	363 711	308 756	241 315	203 694	208 573
Brésil (1)	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 502 293	2 017 639	1 778 464	2 307 443	2 386 758
ASIE-OCÉANIE	13 573 073	20 249 215	32 408 358	39 246 258	40 125 960	43 884 300	44 937 856	43 432 201
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	19 928 505	21 143 351	24 420 744	24 806 687	23 529 423
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 124 116	4 135 108	3 859 991	3 735 399	3 661 730
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 162 372	3 408 849	3 707 348	3 961 327	4 064 774
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	8 277 070	7 830 722	7 873 886	8 347 836	8 358 220
AFRIQUE	213 444	319 598	356 872	483 206	604 130	673 685	671 782	747 788
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	277 491	341 025	335 539	321 358	321 097
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	67 764 917	68 670 427	72 391 670	73 303 042	71 071 581

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 380 686	2 672 648	2 434 598	2 563 228	2 596 065
EUROPE OCCIDENTALE	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 588 914	1 794 888	1 571 867	1 608 788	1 647 576
Allemagne	394 697	407 523	353 576	303 522	325 226	nd	nd	nd
Belgique	121 061	31 406	26 306	35 195	40 081	45 424	44 023	42 535
Espagne	666 515	654 332	474 387	504 636	514 221	531 805	556 843	552 169
France	468 551	436 047	305 250	322 000	417 000	454 279	471 500	506 300
Italie	316 031	312 824	265 017	296 547	351 084	390 334	399 568	389 136
Pays-Bas (2)	52 234	65 627	46 107	2 232	2 252	2 280	nd	nd
Portugal	68 215	83 458	44 166	43 765	41 158	43 896	49 118	60 215
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	70 731	94 479	93 924	78 219	84 888
Suède	41 384	50 570	40 000	nd	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	354 766	309 991	327 692	401 615	427 080
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	437 006	567 769	535 039	552 825	523 689
AMÉRIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	11 235 931	11 567 600	12 042 894	12 478 652	13 163 322
ALENA	9 325 214	9 795 192	7 069 234	10 340 526	10 935 086	11 438 330	11 787 657	12 408 395
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 480 621	1 394 742	1 567 426	1 442 955	1 364 944
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	7 407 604	7 943 180	8 263 717	8 156 769	8 518 734
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 452 301	1 597 164	1 607 187	2 187 933	2 524 717
AMÉRIQUE DU SUD	436 584	693 486	1 050 646	895 405	632 514	604 564	690 995	754 927
Argentine	100 711	136 994	208 139	253 618	217 901	231 461	269 714	258 076
Brésil (1)	329 519	519 023	797 038	644 093	411 782	377 892	429 359	493 051
ASIE-OCÉANIE	4 497 938	5 878 721	8 600 629	8 212 631	7 863 313	7 962 121	8 528 632	9 016 877
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	3 803 095	3 423 899	3 698 050	4 208 747	4 279 773
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	400 816	420 849	368 518	394 276	367 104
Inde	283 403	374 563	725 531	682 485	751 736	811 993	830 904	1 109 871
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 497 595	1 447 516	1 330 927	1 342 838	1 370 308
AFRIQUE	115 305	199 195	158 204	236 402	232 291	229 883	224 777	251 405
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	288 592	274 633	263 465	268 593	289 757
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	22 065 650	22 335 852	22 669 496	23 795 289	25 027 669

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	3 036 773	3 206 042	3 351 607	3 441 262	3 435 778
Belgique	515 204	480 088	547 340	482 939	501 066	539 519	546 558	549 632
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	890 125	1 094 077	1 147 007	1 234 932	1 321 438
France	2 133 884	2 118 042	2 251 669	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481
Italie	2 415 600	2 244 108	1 961 580	1 360 578	1 575 737	1 824 968	1 970 497	1 910 025
Pays-Bas	597 640	465 196	482 531	387 553	449 350	382 825	414 306	443 531
Pologne	-	207 007	315 855	327 709	354 975	416 123	486 352	531 889
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 476 435	2 633 503	2 692 786	2 540 617	2 367 147
Union eur. (15 pays)	14 312 087	14 170 958	12 559 450	11 692 967	12 772 785	13 481 105	13 828 253	13 744 976
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015) (1)	14 725 982	14 565 695	12 984 549	12 148 648	13 261 258	13 971 468	14 320 223	14 210 016
Eur. centrale et orientale	2 551 000	3 340 760	3 515 314	4 005 631	3 149 305	3 320 351	3 654 058	3 702 320
Russie	-	1 520 225	1 912 794	2 333 067	1 282 740	1 239 680	1 448 700	1 606 676
Turquie	456 696	438 597	509 784	587 331	725 596	756 938	722 759	486 321
Canada	849 132	847 436	694 349	760 449	712 322	661 088	639 824	577 711
États-Unis	8 846 625	7 659 983	5 635 432	7 689 110	7 516 826	6 872 729	6 080 229	5 303 580
Mexique	603 010	714 010	503 748	745 250	892 194	1 065 912	984 262	883 043
Argentine	224 950	290 648	522 591	432 696	480 952	525 757	663 550	610 943
Brésil	1 188 818	1 439 822	2 856 540	2 794 687	2 123 009	1 676 722	1 856 450	2 101 884
Chine	-	3 971 101	13 757 794	19 707 677	21 210 339	24 376 902	24 718 321	23 709 782
Corée du Sud	1 057 620	893 159	1 237 482	1 359 834	1 533 670	1 533 813	1 526 660	1 525 150
Inde	-	1 106 863	2 387 197	2 570 736	2 772 270	2 966 637	3 229 109	3 394 756
Indonésie	-	364 319	541 475	863 268	755 566	834 920	833 681	878 595
Iran	-	730 000	1 410 403	1 106 700	1 055 400	1 320 300	1 361 456	912 563
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 699 591	4 215 889	4 146 459	4 386 378	4 391 160
Malaisie	-	410 892	543 594	588 348	591 275	514 545	514 680	533 201
Thaïlande	-	178 291	346 644	411 402	356 063	328 053	665 871	729 709
Australie	-	789 096	827 407	883 949	924 154	927 274	915 658	873 713
Afrique du Sud	-	419 868	337 130	439 264	412 670	361 289	361 289	365 242
MONDE	38 689 767	45 404 638	55 809 158	65 700 287	66 327 133	69 512 720	70 694 834	68 690 468

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	314 804	295 627	282 157	319 945	333 783	357 260	369 146	386 282
Belgique	66 125	71 413	60 157	62 316	70 458	78 335	87 084	89 812
Espagne	335 684	430 611	132 104	139 657	182 982	200 337	199 661	242 058
France	477 204	480 141	457 215	415 042	427 866	463 295	438 654	459 140
Italie	268 057	251 328	202 573	132 430	150 342	225 324	221 263	211 756
Pays-Bas	114 354	80 787	59 781	62 777	71 828	86 585	73 633	79 339
Pologne	-	48 100	50 722	64 767	77 464	88 427	90 945	101 395
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	366 590	427 903	430 969	369 788	367 129
Union eur. (15 pays)	2 245 881	2 304 191	1 646 742	1 690 915	1 882 620	2 089 507	2 005 197	2 085 615
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015) (1)	2 310 844	2 376 384	1 712 171	1 764 541	1 962 508	2 173 752	2 087 531	2 164 004
Eur. centrale et orientale	579 060	780 487	596 654	668 830	662 918	669 258	693 287	621 547
Russie	-	286 400	194 341	259 329	158 183	164 784	208 870	214 644
Turquie	199 825	276 615	251 129	220 155	285 598	250 919	257 518	155 220
Canada	736 951	782 706	889 039	1 129 938	1 227 195	1 322 657	1 398 975	1 407 281
États-Unis	8 965 048	9 784 346	6 136 787	9 154 354	10 328 798	10 993 044	11 470 292	12 397 822
Mexique	302 944	454 498	344 606	431 055	497 280	581 811	546 236	538 415
Argentine	81 995	112 042	175 813	181 152	163 069	183 725	198 782	162 698
Brésil	302 288	274 822	658 524	703 325	445 967	373 599	316 288	366 550
Chine	-	1 787 088	4 304 142	3 791 324	3 451 263	3 651 273	4 160 583	4 370 795
Corée du Sud	372 840	252 071	273 891	302 034	300 116	289 228	303 328	301 991
Inde	-	333 592	653 193	606 269	652 566	702 640	830 346	1 005 380
Indonésie	-	169 598	223 235	332 141	275 856	213 215	235 993	274 194
Iran	-	127 500	232 440	180 900	166 600	128 200	67 716	47 065
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	863 297	830 621	823 801	847 788	880 907
Malaisie	-	140 150	61 562	78 139	75 402	65 579	61 956	65 513
Thaïlande	-	514 215	453 713	470 430	443 569	440 735	340 191	357 220
Australie	-	199 173	208 167	229 281	231 254	250 859	273 458	247 683
Afrique du Sud	-	197 538	155 777	205 240	205 079	186 117	186 117	186 984
MONDE	18 723 143	20 513 294	19 149 816	22 625 333	23 380 189	24 398 752	24 965 772	26 365 470

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

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-Benz	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	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	2 111	1 849	1 345	1 395	1 480	1 472	1 886	2 499
	13,6%	13,4%	10,9%	10,7%	10,4%	9,7%	12,1%	16,0%
GROUPE RENAULT	1 635	1 416	1 092	1 234	1 350	1 516	1 612	1 621
	10,5%	10,2%	8,9%	9,5%	9,5%	10,0%	10,3%	10,4%
Groupe FCA	1 085	1 080	741	766	871	993	1 044	1 017
	7,0%	7,8%	6,0%	5,9%	6,1%	6,6%	6,7%	6,5%
Groupe Ford	1 269	1 128	919	960	1 031	1 049	1 043	1 009
	8,2%	8,2%	7,5%	7,4%	7,3%	6,9%	6,7%	6,5%
General Motors	1 590	1 196	968	923	943	994	600	4
	10,2%	8,6%	7,9%	7,1%	6,6%	6,6%	3,8%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 090	3 307	3 516	3 641	3 712	3 726
	19,5%	21,6%	25,1%	25,5%	24,8%	24,1%	23,8%	23,9%
Groupe Daimler	830	676	689	714	839	954	1 011	983
	5,3%	4,9%	5,6%	5,5%	5,9%	6,3%	6,5%	6,3%
Groupe BMW	772	753	795	833	936	1 032	1 043	1 033
	5,0%	5,4%	6,5%	6,4%	6,6%	6,8%	6,7%	6,6%
Nissan	361	407	424	481	560	561	575	497
	2,3%	2,9%	3,4%	3,7%	3,9%	3,7%	3,7%	3,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	543	563	603	651	730	758
	5,5%	4,5%	4,4%	4,3%	4,3%	4,3%	4,7%	4,9%
Autres marques japonaises	911	718	558	604	695	754	766	800
	5,8%	5,2%	4,5%	4,7%	4,9%	5,0%	4,9%	5,1%
Hyundai-Kia	569	614	767	773	854	937	985	1 033
	3,7%	4,4%	6,2%	6,0%	6,0%	6,2%	6,3%	6,6%
Volvo	249	231	231	255	285	290	301	322
	1,6%	1,7%	1,9%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	2,1%
Groupe Tata	128	100	139	146	179	233	237	236
	0,8%	0,7%	1,1%	1,1%	1,3%	1,5%	1,5%	1,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	20	32	46	41	65	70
	1,1%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%
TOTAL UE + AELE	15 572	13 832	12 322	12 987	14 189	15 118	15 610	15 607
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	-1,8%	5,4%	9,3%	6,7%	3,4%	10,0%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE (1) + AELE (2) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (3)	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	389	344	303	330	354	380	461	533
	18,1%	21,9%	20,7%	20,3%	19,5%	18,9%	22,1%	24,7%
GROUPE RENAULT	331	266	233	258	299	328	338	349
	15,4%	17,0%	15,9%	15,9%	16,5%	16,3%	16,2%	16,2%
Groupe FCA	284	233	195	207	229	270	265	266
	13,2%	14,9%	13,3%	12,8%	12,7%	13,4%	12,7%	12,3%
Groupe Ford	235	171	171	215	268	319	332	355
	10,9%	10,9%	11,7%	13,2%	14,8%	15,8%	15,9%	16,5%
General Motors	153	78	75	84	104	106	58	0
	7,1%	5,0%	5,1%	5,2%	5,7%	5,3%	2,8%	0,0%
Groupe Volkswagen	212	185	208	225	218	243	251	267
	9,9%	11,8%	14,2%	13,9%	12,0%	12,1%	12,0%	12,4%
Groupe Daimler	166	140	148	159	172	186	198	201
	7,7%	8,9%	10,1%	9,8%	9,5%	9,2%	9,5%	9,3%
Nissan	103	43	45	47	50	66	68	62
	4,8%	2,7%	3,1%	2,9%	2,7%	3,3%	3,3%	2,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	31	38	41	40	52	56
	3,0%	2,5%	2,1%	2,3%	2,3%	2,0%	2,5%	2,6%
Autres marques japonaises	81	38	27	30	37	41	40	40
	3,8%	2,4%	1,9%	1,9%	2,0%	2,1%	1,9%	1,9%
Hyundai-Kia	52	6	4	3	4	7	6	5
	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	27	27	30	35	26	20	24
	3,6%	1,7%	1,8%	1,9%	1,9%	1,3%	0,9%	1,1%
TOTAL UE + AELE	2 149	1 569	1 467	1 627	1 813	2 011	2 089	2 157
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	-0,6%	10,9%	-9,8%	10,9%	3,9%	3,3%

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

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

Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-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.

Groupe 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 01/01/2019.

LES IMMATRICULATIONS

► **IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2018** (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	Groupe Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 436	355	59	68	206	132	108	1 247	252	319	363	320	183
	100%	10,3%	1,7%	2,0%	6,0%	3,8%	3,1%	36,3%	7,3%	9,3%	10,6%	9,3%	5,3%
Autriche	341	38	8	11	28	19	22	116	20	21	18	42	28
	100%	11,2%	2,3%	3,3%	8,3%	5,5%	6,3%	34,0%	5,8%	6,2%	5,2%	12,4%	8,3%
Belgique	550	102	25	43	70	50	25	114	24	48	37	61	37
	100%	18,6%	4,6%	7,8%	12,7%	9,2%	4,5%	20,8%	4,3%	8,8%	6,8%	11,0%	6,7%
Danemark	218	46	14	21	14	12	3	57	13	9	11	43	16
	100%	21,0%	6,6%	9,4%	6,6%	5,7%	1,4%	26,2%	6,1%	3,9%	5,2%	19,9%	7,2%
Espagne	1 321	252	73	99	148	96	81	297	63	62	59	195	136
	100%	19,1%	5,5%	7,5%	11,2%	7,3%	6,1%	22,5%	4,8%	4,7%	4,4%	14,7%	10,3%
Finlande	120	11	2	3	5	3	2	33	9	5	6	30	10
	100%	9,2%	1,5%	2,5%	4,3%	2,6%	1,2%	27,3%	7,3%	4,0%	5,1%	24,7%	8,6%
France	2 173	699	238	390	548	407	100	259	83	85	73	216	78
	100%	32,2%	10,9%	17,9%	25,2%	18,7%	4,6%	11,9%	3,8%	3,9%	3,4%	9,9%	3,6%
Grèce	103	21	5	8	6	4	9	18	4	4	5	27	9
	100%	20,0%	5,2%	8,1%	5,3%	4,0%	8,5%	17,4%	4,0%	4,3%	4,4%	25,8%	8,3%
Irlande	126	12	1	6	11	7	1	32	11	5	4	47	19
	100%	9,2%	0,9%	4,5%	8,6%	5,7%	0,7%	25,2%	9,0%	3,9%	3,3%	37,5%	15,2%
Italie	1 911	289	86	109	187	125	502	277	130	78	86	209	104
	100%	15,1%	4,5%	5,7%	9,8%	6,6%	26,3%	14,5%	6,8%	4,1%	4,5%	11,0%	5,4%
Luxembourg	53	7	2	3	5	4	3	14	2	6	5	4	3
	100%	13,1%	3,5%	6,0%	8,7%	7,1%	5,6%	27,1%	4,7%	11,3%	9,5%	7,9%	4,9%
Pays-Bas	444	83	15	32	43	38	12	94	25	27	17	69	42
	100%	18,7%	3,3%	7,1%	9,7%	8,7%	2,7%	21,2%	5,6%	6,2%	3,9%	15,5%	9,4%
Portugal	228	49	14	23	38	31	16	29	10	17	20	33	243
	100%	21,6%	5,9%	10,1%	16,5%	13,7%	7,2%	12,7%	4,2%	7,4%	8,6%	14,4%	106,6%
Royaume-Uni	2 367	313	55	81	86	62	53	499	254	240	180	373	188
	100%	13,2%	2,3%	3,4%	3,7%	2,6%	2,2%	21,1%	10,7%	10,1%	7,6%	15,7%	8,0%
Suède	354	21	4	11	17	13	10	97	10	23	19	54	28
	100%	5,9%	1,3%	3,0%	4,9%	3,8%	2,9%	27,4%	2,8%	6,6%	5,4%	15,3%	7,9%
Union eur. (15 pays)	13 745	2 298	601	906	1 412	1 006	947	3 184	910	949	903	1 723	1 124
	100%	16,7%	4,4%	6,6%	10,3%	7,3%	6,9%	23,2%	6,6%	6,9%	6,6%	12,5%	8,2%
Islande	18	1	0	0	1	1	0	2	1	0	0	7	4
	100%	4,4%	1,0%	2,3%	7,3%	3,8%	1,5%	11,6%	3,9%	1,5%	2,0%	41,3%	21,0%
Norvège	148	10	2	5	4	4	1	34	5	13	6	44	9
	100%	6,8%	1,2%	3,4%	2,9%	2,7%	0,4%	22,7%	3,4%	9,0%	4,4%	29,5%	6,4%
Suisse	299	29	7	10	21	13	18	86	15	30	28	42	14
	100%	9,6%	2,4%	3,2%	7,1%	4,3%	6,2%	28,6%	5,1%	10,0%	9,2%	14,0%	4,6%
Europe (18 pays) (3)	14 210	2 338	610	921	1 439	1 023	966	3 305	931	993	938	1 815	1 151
	100%	16,5%	4,3%	6,5%	10,1%	7,2%	6,8%	23,3%	6,6%	7,0%	6,6%	12,8%	8,1%
Bulgarie	38	4	1	2	8	4	1	9	2	1	1	8	3
	100%	11,8%	3,1%	5,2%	20,5%	10,2%	3,4%	24,2%	4,3%	3,3%	1,9%	20,6%	7,0%
Croatie	60	11	2	3	9	6	3	18	2	2	1	9	5
	100%	18,3%	4,1%	5,5%	14,4%	9,7%	4,2%	29,2%	3,9%	3,0%	2,4%	15,6%	8,2%
Estonie	26	3	1	1	4	3	0	6	0	0	0	8	3
	100%	12,7%	4,0%	4,8%	14,3%	10,5%	1,1%	23,0%	1,7%	1,8%	1,7%	31,1%	10,3%
Hongrie	137	15	1	2	15	6	5	27	14	3	4	41	10
	100%	11,0%	1,0%	1,7%	11,2%	4,7%	3,8%	19,4%	10,0%	2,5%	3,3%	29,8%	7,4%
Lettonie	17	2	1	1	1	0	0	5	1	1	0	5	1
	100%	13,2%	3,3%	5,6%	6,3%	2,9%	1,2%	27,6%	5,6%	3,1%	1,9%	28,9%	8,5%
Lituanie	32	2	0	1	2	1	10	7	1	1	0	7	2
	100%	5,6%	0,9%	2,3%	6,5%	4,3%	30,6%	22,0%	2,4%	1,8%	1,0%	22,7%	5,7%
Pologne	531	61	11	16	51	26	19	156	31	17	21	208	16
	100%	11,5%	2,1%	2,9%	9,5%	4,9%	3,6%	29,3%	5,9%	3,3%	4,0%	39,1%	3,1%
Rép. tchèque	261	24	7	11	25	10	3	117	13	6	7	29	31
	100%	9,0%	2,6%	4,1%	9,6%	3,8%	1,3%	44,6%	4,9%	2,5%	2,7%	11,1%	11,8%
Roumanie	131	12	2	3	48	11	3	25	10	3	4	15	7
	100%	9,5%	1,2%	2,3%	36,3%	8,1%	1,9%	18,8%	7,4%	2,3%	3,4%	11,8%	5,4%
Slovaquie	98	15	4	6	10	4	2	32	2	3	3	55	15
	100%	15,0%	4,0%	6,2%	9,8%	4,1%	2,1%	32,2%	2,5%	3,1%	3,2%	56,4%	14,9%
Slovénie	65	12	3	4	10	8	4	21	2	2	2	7	5
	100%	18,0%	5,0%	5,8%	15,7%	12,8%	6,5%	32,6%	3,0%	2,5%	2,3%	11,2%	7,3%
11 nouveaux pays entrants	1 397	161	33	50	182	80	51	421	78	40	45	393	97
	100%	11,6%	2,4%	3,6%	13,0%	5,7%	3,6%	30,1%	5,6%	2,8%	3,2%	28,2%	7,0%
Europe (29 pays)	15 607	2 499	643	971	1 621	1 103	1 017	3 726	1 009	1 033	983	2 209	1 248
	100%	16,0%	4,1%	6,2%	10,4%	7,1%	6,5%	23,9%	6,5%	6,6%	6,3%	14,2%	8,0%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017.

(2) Soit respectivement 598 014 unités pour Citroën et 45 435 DS sur le périmètre Europe (29 pays).

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

LES IMMATRICULATIONS

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

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	1 930	2 012	1 776	1 332	1 423	1 410	1 785	2 338
	13,1%	13,8%	13,7%	11,0%	10,8%	10,1%	12,5%	16,5%
GROUPE RENAULT	1 559	1 442	1 305	1 128	1 230	1 369	1 445	1 439
	10,6%	9,9%	10,1%	9,3%	9,3%	9,8%	10,1%	10,1%
Groupe FCA	1 575	951	1 035	740	841	959	1 001	966
	10,7%	6,5%	8,0%	6,1%	6,4%	6,9%	7,0%	6,8%
Groupe Ford	1 248	1 210	1 063	902	966	975	965	931
	8,5%	8,3%	8,2%	7,5%	7,3%	7,0%	6,7%	6,6%
General Motors	1 720	1 539	1 119	860	878	919	554	4
	11,7%	10,6%	8,6%	7,1%	6,7%	6,6%	3,9%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 743	2 757	3 032	3 202	3 277	3 317	3 305
	18,8%	18,9%	21,3%	25,1%	24,3%	23,5%	23,2%	23,3%
Groupe Daimler	811	819	662	694	815	919	969	938
	5,5%	5,6%	5,1%	5,7%	6,2%	6,6%	6,8%	6,6%
Groupe BMW	499	761	735	808	906	995	1 000	993
	3,4%	5,2%	5,7%	6,7%	6,9%	7,1%	7,0%	7,0%
Nissan	392	342	384	453	524	527	538	458
	2,7%	2,4%	3,0%	3,7%	4,0%	3,8%	3,8%	3,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	793	582	506	539	572	632	647
	3,9%	5,5%	4,5%	4,2%	4,1%	4,1%	4,4%	4,6%
Autres marques japonaises	701	820	651	542	624	666	671	691
	4,8%	5,6%	5,0%	4,5%	4,7%	4,8%	4,7%	4,9%
Hyundai-Kia	303	530	539	686	760	829	865	903
	2,1%	3,6%	4,2%	5,7%	5,8%	5,9%	6,0%	6,4%
Volvo	230	243	222	245	274	276	286	304
	1,6%	1,7%	1,7%	2,0%	2,1%	2,0%	2,0%	2,1%
Groupe Tata	112	125	97	142	174	226	230	227
	0,8%	0,9%	0,7%	1,2%	1,3%	1,6%	1,6%	1,6%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	207	47	32	43	50	62	66
	2,1%	1,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	14 738	14 536	12 975	12 102	13 198	13 970	14 319	14 210
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-1,4%	-5,0%	4,8%	9,1%	5,8%	2,5%	-0,8%

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	349	370	326	307	329	352	430	496
	18,1%	18,4%	22,1%	20,4%	19,6%	18,9%	22,3%	25,0%
GROUPE RENAULT	272	296	251	237	274	300	307	313
	14,1%	14,7%	17,0%	15,7%	16,3%	16,1%	15,9%	15,8%
Groupe FCA	275	256	214	184	201	238	234	234
	14,2%	12,8%	14,5%	12,2%	12,0%	12,8%	12,1%	11,8%
Groupe Ford	180	225	161	200	251	299	311	331
	9,3%	11,2%	10,9%	13,3%	15,0%	16,1%	16,1%	16,7%
General Motors	92	146	75	79	96	99	54	0
	4,8%	7,3%	5,1%	5,2%	5,7%	5,3%	2,8%	0,0%
Groupe Volkswagen	202	189	170	210	202	227	234	247
	10,5%	9,4%	11,6%	13,9%	12,1%	12,2%	12,1%	12,4%
Groupe Daimler	178	152	133	150	164	177	189	189
	9,2%	7,6%	9,0%	9,9%	9,8%	9,5%	9,8%	9,5%
Nissan	100	101	41	45	48	63	65	59
	5,2%	5,1%	2,8%	3,0%	2,9%	3,4%	3,4%	3,0%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	62	37	35	38	36	46	50
	3,6%	3,1%	2,5%	2,3%	2,3%	1,9%	2,4%	2,5%
Autres marques japonaises	102	85	36	28	35	38	37	37
	5,3%	4,2%	2,4%	1,9%	2,1%	2,1%	1,9%	1,9%
Hyundai-Kia	44	48	5	3	4	6	6	5
	2,3%	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%
Autres marques	69	76	26	29	34	25	19	23
	3,6%	3,8%	1,8%	1,9%	2,0%	1,4%	1,0%	1,2%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	1 931	2 004	1 475	1 506	1 674	1 860	1 933	1 984
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	3,8%	11,1%	10,4%	11,2%	11,1%	3,9%	2,6%

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2019 (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	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	99	73	63	63	57	61	101	161
	9,5%	8,5%	8,1%	7,1%	5,7%	5,3%	7,8%	11,6%
GROUPE RENAULT	193	112	87	106	120	141	167	182
	18,7%	13,0%	11,3%	11,9%	12,1%	12,3%	13,0%	13,0%
Groupe FCA	50	45	25	26	30	34	43	51
	4,8%	5,3%	3,2%	3,0%	3,0%	3,0%	3,3%	3,6%
Groupe Ford	59	65	46	58	65	73	78	78
	5,7%	7,5%	6,0%	6,6%	6,6%	6,3%	6,0%	5,6%
General Motors	132	76	61	63	64	75	46	0
	12,7%	8,9%	7,9%	7,2%	6,5%	6,5%	3,6%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	226	228	273	314	361	396	421
	24,8%	26,4%	29,4%	30,9%	31,7%	31,4%	30,6%	30,1%
Groupe Daimler	11	13	17	20	24	35	42	45
	1,1%	1,6%	2,2%	2,2%	2,5%	3,0%	3,3%	3,2%
Groupe BMW	11	17	21	24	30	37	42	40
	1,0%	2,0%	2,7%	2,7%	3,0%	3,2%	3,3%	2,8%
Nissan	19	23	24	28	36	34	38	39
	1,8%	2,6%	3,1%	3,1%	3,6%	3,0%	2,9%	2,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	47	47	57	65	77	98	111
	5,8%	5,5%	6,0%	6,5%	6,5%	6,7%	7,6%	8,0%
Autres marques japonaises	91	67	53	61	71	89	95	109
	8,7%	7,9%	6,9%	6,9%	7,2%	7,7%	7,4%	7,8%
Hyundai-Kia	39	75	89	88	95	108	120	130
	3,8%	8,7%	11,4%	9,9%	9,5%	9,4%	9,3%	9,3%
Volvo	7	9	9	10	12	14	15	18
	0,6%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%
Groupe Tata	2	3	4	4	4	6	7	8
	0,2%	0,3%	0,5%	0,4%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	1	3	3	5	4	5
	0,7%	0,7%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,3%	0,4%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	1 035	857	777	885	991	1 148	1 291	1 397
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	-0,8%	13,9%	12,0%	15,9%	12,5%	8,2%

► 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	2013	2014	2015	2016	2017	2018
GROUPE PSA	20	18	22	23	26	27	31	37
	13,6%	19,5%	21,2%	19,3%	18,4%	18,1%	19,9%	21,5%
GROUPE RENAULT	35	15	18	21	26	29	30	36
	24,4%	16,3%	17,1%	17,8%	18,4%	19,0%	19,3%	20,9%
Groupe FCA	21	19	21	23	28	32	31	32
	14,7%	19,8%	20,1%	19,6%	20,4%	21,1%	20,0%	18,5%
Groupe Ford	14	10	10	14	18	20	20	24
	9,8%	10,1%	10,2%	11,5%	12,8%	13,2%	13,0%	13,7%
General Motors	8	3	3	5	8	7	4	0
	5,2%	3,2%	3,4%	4,5%	5,8%	4,6%	2,7%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	14	14	15	16	15	17	20
	14,7%	14,9%	13,6%	13,1%	11,6%	10,1%	10,9%	11,3%
Groupe Daimler	10	7	7	8	9	10	10	11
	6,8%	7,9%	7,2%	6,7%	6,4%	6,6%	6,2%	6,5%
Nissan	2	2	2	2	2	3	3	3
	1,4%	2,5%	1,9%	1,5%	1,2%	2,0%	1,8%	1,5%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	3	3	3	4	6	6
	1,6%	2,2%	2,8%	2,8%	2,2%	2,7%	3,7%	3,6%
Autres marques japonaises	3	2	2	2	2	3	2	3
	2,3%	2,1%	1,7%	1,8%	1,7%	1,7%	1,6%	1,6%
Hyundai-Kia	5	1	0	1	1	1	1	1
	3,2%	0,7%	0,1%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	1	1
	2,5%	0,8%	0,8%	0,9%	0,8%	0,6%	0,5%	0,6%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	145	95	103	118	139	151	156	173
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	2,5%	14,8%	17,5%	8,9%	3,5%	10,9%

(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 01/01/2019 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	3 378 343	3 318 259	2 916 259	3 036 835	3 206 042	3 351 607	3 441 261	3 435 778
Autriche	309 427	307 915	328 563	303 318	308 555	329 604	353 320	341 068
Belgique	515 204	480 088	547 340	482 939	501 066	539 519	546 558	549 632
Danemark	112 688	146 881	153 583	188 612	206 999	222 895	221 592	218 358
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	855 308	1 034 232	1 147 009	1 234 932	1 321 437
Finlande	134 646	147 949	107 346	106 259	108 844	118 912	118 529	120 480
France	2 133 884	2 117 561	2 251 669	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481
Grèce	290 222	269 728	141 501	71 222	75 804	78 873	88 083	103 431
Irlande	230 989	171 741	88 445	96 284	124 804	146 649	131 332	125 557
Islande	-	-	-	-	14 008	18 473	21 324	17 976
Italie	2 415 600	2 237 272	1 961 578	1 360 452	1 575 614	1 825 608	1 971 204	1 910 610
Luxembourg	41 896	48 517	49 726	49 793	46 473	50 561	52 775	52 786
Norvège	97 376	109 907	127 754	144 202	150 686	154 603	158 650	147 929
Pays-Bas	597 640	465 160	482 527	387 571	448 925	382 514	414 306	443 531
Portugal	257 834	206 488	223 464	142 826	178 503	207 330	222 129	228 327
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 476 435	2 633 503	2 692 786	2 540 617	2 367 147
Suède	290 529	274 301	289 684	303 948	345 108	372 318	379 393	353 729
Suisse	316 519	264 941	292 453	300 110	321 669	315 295	311 996	299 135
Union européenne (1)	14 312 087	14 161 454	12 554 546	11 657 687	12 711 698	13 481 362	13 826 779	13 826 779
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	14 725 982	14 536 302	12 974 753	12 101 999	13 198 061	13 969 733	14 318 749	14 210 392

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	1 023 997	1 404 479	1 220 675	1 449 919	1 534 990	1 535 436	1 330 413	1 103 886
	30,3%	42,2%	41,9%	47,8%	47,9%	45,8%	38,7%	32,1%
Autriche	191 402	199 908	167 106	172 382	179 821	188 819	175 456	140 051
	61,9%	64,9%	50,9%	56,8%	58,3%	57,3%	49,7%	41,1%
Belgique	290 301	348 630	415 728	299 149	299 357	279 528	253 243	194 941
	56,3%	72,6%	76,0%	61,9%	59,7%	51,8%	46,3%	35,5%
Danemark	14 898	35 356	72 670	59 524	64 095	80 325	77 572	72 090
	13,2%	24,1%	47,3%	31,7%	31,0%	36,0%	35,0%	33,0%
Espagne	734 256	1 036 789	693 905	565 409	647 108	650 569	597 439	474 231
	53,1%	67,8%	70,7%	66,1%	62,6%	56,7%	48,4%	35,9%
Finlande	-	25 110	44 574	41 299	38 857	39 637	36 279	28 768
	-	17,0%	41,5%	38,9%	35,7%	33,3%	30,6%	23,9%
France	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 146 658	1 097 124	1 050 418	998 116	844 830
	49,0%	69,2%	70,8%	63,8%	57,2%	52,1%	47,3%	38,9%
Grèce	2 006	4 189	5 661	45 383	47 792	42 991	39 022	36 900
	0,7%	1,6%	4,0%	63,7%	63,0%	54,5%	44,3%	35,7%
Irlande	23 259	36 953	55 016	70 463	88 618	102 610	85 630	68 238
	10,1%	21,5%	62,2%	73,2%	71,0%	70,0%	65,2%	54,3%
Italie	812 203	1 308 548	901 310	747 024	872 493	1 040 194	1 109 747	975 833
	33,6%	58,5%	45,9%	54,9%	55,4%	57,0%	56,3%	51,1%
Luxembourg	21 110	36 561	37 403	35 825	32 694	32 661	28 474	24 759
	50,4%	75,4%	75,2%	71,9%	70,4%	64,6%	54,0%	46,9%
Norvège	8 761	43 146	95 733	70 190	61 482	47 622	36 613	26 352
	9,0%	39,3%	74,9%	48,7%	40,8%	30,8%	23,1%	17,8%
Pays-Bas	134 426	123 990	98 477	105 013	129 804	72 526	72 451	57 391
	22,5%	26,7%	20,4%	27,1%	28,9%	19,0%	17,5%	12,9%
Portugal	62 417	131 731	149 046	102 044	121 650	135 103	136 203	123 039
	24,2%	63,8%	66,7%	71,2%	68,2%	65,2%	61,3%	53,9%
Royaume-Uni	313 149	897 887	936 448	1 240 858	1 275 411	1 285 383	1 067 506	747 574
	14,1%	36,8%	46,1%	50,1%	48,4%	47,7%	42,0%	31,6%
Suède	18 325	26 527	147 802	179 090	198 956	191 510	183 723	131 505
	6,3%	9,7%	51,0%	58,9%	57,7%	51,4%	48,4%	37,2%
Suisse	29 466	75 247	88 760	111 073	124 898	124 204	113 007	89 891
	9,3%	28,4%	30,4%	37,0%	38,8%	39,4%	36,2%	30,1%
Europe (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	7 198 347	6 723 487	6 441 303	6 821 827	6 907 793	6 349 846	5 147 162
	32,1%	49,5%	51,8%	53,2%	51,7%	49,4%	44,3%	36,2%
Variation annuelle	+10,7%	+2,2%	+6,9%	+4,6%	+5,9%	+1,3%	-8,1%	-18,9%

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	électrique	0	160	8 262	12 319	11 163	24 294	34 360
		0,0%	0,0%	0,3%	0,4%	0,3%	0,7%	1,0%
	hybride	3 559	10 174	26 476	32 714	47 055	84 135	129 334
		0,1%	0,3%	0,9%	1,0%	1,4%	2,4%	3,8%
Autriche	électrique	0	112	1 281	1 677	3 829	5 433	6 754
		0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	1,2%	1,5%	2,0%
	hybride	460	1 248	2 360	3 514	4 711	8 296	9 417
		0,1%	0,4%	0,8%	1,1%	1,4%	2,3%	2,8%
Belgique	électrique	0	47	1 165	1 358	2 048	2 712	3 648
		0,0%	0,0%	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%
	hybride	471	4 073	8 350	10 711	16 892	24 283	25 049
		0,1%	0,7%	1,7%	2,1%	3,1%	4,4%	4,6%
Danemark	électrique	2	50	1 637	4 468	1 320	692	1 524
		0,0%	0,0%	0,9%	2,2%	0,6%	0,3%	0,7%
	hybride	5	148	1 233	2 657	6 243	8 192	12 412
		0,0%	0,1%	0,7%	1,3%	2,8%	3,7%	5,7%
Espagne	électrique	0	69	1 076	1 461	2 143	3 920	6 130
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%
	hybride	908	6 253	12 458	20 547	27 688	58 312	80 311
		0,1%	0,6%	1,5%	2,0%	2,4%	4,7%	6,1%
France	électrique	6	184	10 561	17 268	21 751	24 910	31 059
		0,0%	0,0%	0,6%	0,9%	1,1%	1,2%	1,4%
	hybride	2 857	9 655	43 143	61 619	58 385	81 559	106 369
		0,1%	0,4%	2,4%	3,2%	2,9%	3,9%	4,9%
Italie	électrique	28	112	1 100	1 452	1 377	2 020	4 998
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%
	hybride	1 132	4 841	21 488	26 262	38 868	66 443	86 838
		0,1%	0,2%	1,6%	1,7%	2,1%	3,4%	4,5%
Norvège	électrique	7	355	18 090	25 779	24 222	33 025	46 092
		0,0%	0,3%	12,5%	17,1%	15,7%	20,8%	31,2%
	hybride	337	3 144	10 774	15 704	38 154	49 803	43 070
		0,3%	2,5%	7,5%	10,4%	24,7%	31,4%	29,1%
Pays-Bas	électrique	0	96	2 913	3 204	3 988	7 959	23 985
		0,0%	0,0%	0,8%	0,7%	1,0%	1,9%	5,4%
	hybride	2 940	16 099	26 749	56 261	30 020	20 651	25 637
		0,6%	3,3%	6,9%	12,5%	7,8%	5,0%	5,8%
Royaume-Uni	électrique	0	167	6 697	9 934	10 264	13 591	15 474
		0,0%	0,0%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,7%
	hybride	5 766	22 148	45 148	64 692	79 506	106 334	139 496
		0,2%	1,1%	1,8%	2,5%	3,0%	4,2%	5,9%
Suède	électrique	1	9	1 240	2 880	2 945	4 217	7 078
		0,0%	0,0%	0,4%	0,8%	0,8%	1,1%	2,0%
	hybride	1 947	3 628	10 421	14 478	23 896	34 648	44 449
		0,7%	1,3%	3,4%	4,2%	6,4%	9,1%	12,6%
Suisse	électrique	13	199	1 804	3 777	3 372	4 726	5 161
		0,0%	0,1%	0,6%	1,2%	1,1%	1,5%	1,7%
	hybride	1 413	4 210	6 949	8 400	10 494	11 717	15 185
		0,5%	1,4%	2,3%	2,6%	3,3%	3,8%	5,1%
Europe occidentale (y compris les pays non présentés) (1)	électrique	57	1 611	56 778	87 206	90 181	131 101	193 493
		0,0%	0,0%	0,5%	0,7%	0,6%	0,9%	1,4%
	hybride	23 210	90 198	222 109	333 028	404 241	583 131	759 984
		0,2%	0,7%	1,8%	2,5%	2,9%	4,1%	5,3%

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	212 290	202 372	202 446	236 422	243 305	263 495	275 050	290 155
Autriche	27 243	28 878	28 130	31 320	33 013	36 104	40 348	43 769
Belgique	54 090	62 672	56 006	56 886	65 179	72 421	80 933	83 023
Danemark	33 092	58 076	16 848	29 133	33 177	37 493	37 081	35 036
Espagne	299 246	387 203	116 770	114 247	155 400	172 796	199 661	215 227
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 359	11 986	14 181	16 054	16 401
France	414 966	420 065	417 612	372 074	379 428	410 102	438 654	459 140
Grèce	23 008	23 374	10 935	5 066	5 756	5 767	6 769	7 059
Irlande	41 474	37 073	10 486	16 752	23 837	28 203	24 207	25 558
Islande	-	-	-	-	1362	1 794	2 172	1 977
Italie	225 517	207 067	177 887	119 460	134 265	201 146	194 947	182 538
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	3 600	4 016	4 614	4 908	4 921
Norvège	31 627	37 021	30 422	30 717	34 394	37 180	37 453	38 907
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	51 929	57 921	70 654	73 633	79 339
Portugal	152 836	66 774	45 756	26 290	30 996	35 007	38 715	39 394
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	329 761	380 996	383 193	369 788	367 129
Suède	31 854	35 098	38 543	42 223	45 124	52 002	55 640	56 867
Suisse	24 121	22 428	26 507	31 688	34 297	34 066	36 890	37 505
Union européenne (1)	1 875 488	1 944 595	1 417 662	1 446 522	1 605 761	1 788 972	1 858 560	1 907 533
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 508 927	1 674 452	1 860 218	1 932 903	1 983 945

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	96 830	88 364	75 014	81 057	85 002	87 695	88 071	90 117
Autriche	8 508	8 235	5 138	6 706	7 151	7 829	8 041	8 094
Belgique	11 061	11 657	7 133	7 638	8 188	9 497	9 952	10 803
Danemark	4 597	5 902	2 682	3 628	4 687	5 033	4 950	4 917
Espagne	33 700	39 753	13 215	15 896	22 043	24 340	24 190	23 587
Finlande	3 072	3 492	2 368	2 168	2 400	2 924	3 182	3 226
France	57 918	55 281	34 221	37 559	41 714	47 134	50 419	54 285
Grèce	1 633	1 589	1 081	335	439	276	426	315
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 743	1 867	2 511	2 275	2 152
Islande	-	-	-	-	183	282	391	399
Italie	38 388	35 313	17 532	11 952	15 020	23 548	24 121	25 155
Luxembourg	1 451	1 394	803	1 020	1 089	1 232	1 234	1 290
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 657	4 366	5 060	5 097	5 658
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	10 195	13 546	15 148	14 490	15 822
Portugal	7 403	4 588	3 116	3 071	3 956	4 783	5 236	5 073
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	35 033	44 364	46 715	45 501	43 544
Suède	5 549	5 688	4 605	5 089	5 289	6 340	6 662	6 690
Suisse	4 733	3 817	3 388	4 426	4 079	4 165	4 605	4 474
Union européenne (1)	343 475	332 626	205 297	223 090	256 755	285 005	288 750	295 070
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	351 772	341 395	211 811	232 173	265 383	294 512	298 843	305 601

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 034	5 476	6 070	6 026	6 010
Autriche	706	565	733	871	778	1 008	1 215	1 107
Belgique	974	754	909	982	778	593	715	976
Danemark	419	315	450	330	269	202	298	231
Espagne	2 738	3 655	2 119	1 830	2 537	3 202	3 448	3 244
Finlande	-	252	300	436	330	407	347	306
France	4 320	4 776	5 382	5 409	6 724	6 059	5 979	5 842
Grèce	374	575	325	43	44	91	67	147
Irlande	121	271	47	206	313	362	339	441
Islande	-	-	-	-	34	103	37	64
Italie	4 152	4 514	3 931	1 800	2 163	2 509	3 007	4 118
Luxembourg	108	147	173	156	247	196	235	207
Norvège	427	708	1 052	697	660	1 148	723	733
Pays-Bas	949	1 134	524	649	332	817	870	541
Portugal	806	620	418	170	199	278	305	458
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 373	3 931	4 245	3 706	3 499
Suède	1 071	1 021	1 302	1 207	1 172	1 158	1 141	804
Suisse	491	457	476	568	689	607	641	629
Union européenne (1)	26 918	28 120	24 513	22 496	25 393	27 197	27 698	27 931
Total Europe (17 puis 18 pays) (2)	27 836	29 285	26 041	23 761	26 776	29 055	29 099	29 357

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Bulgarie	-	-	15 646	21 186	24 256	27 162	33 265	38 032
Croatie	62 009	70 541	38 587	33 962	35 715	44 106	50 769	60 041
Estonie	10 600	19 640	10 295	21 135	21 033	22 997	25 618	26 297
Hongrie	133 233	198 982	43 476	67 476	77 171	96 555	116 265	136 601
Lettonie	7 300	16 602	6 365	12 452	13 766	16 357	16 698	16 878
Lituanie	6 158	10 467	7 970	14 461	17 071	20 284	25 836	32 382
Pologne	478 752	235 522	333 490	325 371	352 378	418 033	487 593	531 335
République tchèque	148 592	151 699	169 580	192 314	230 857	259 693	271 595	261 437
Roumanie	64 432	215 554	106 333	70 172	81 162	94 919	105 083	130 919
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	72 252	77 979	88 165	96 105	98 195
Slovénie	67 665	59 324	61 142	53 959	59 664	58 963	62 522	65 115
Total nouveaux pays UE (1)	907 400	749 361	818 330	884 740	991 052	1 147 234	1 291 349	1 397 232

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Bulgarie	-	-	3 211	4 208	4 875	4 873	5 129	4 699
Croatie	3 360	7 671	2 845	5 240	6 909	8 359	8 535	9 149
Estonie	1 500	2 944	1 406	3 296	3 962	4 423	4 834	5 070
Hongrie	26 686	20 479	9 337	16 066	17 719	21 545	20 200	23 053
Lettonie	900	1 753	649	2 688	2 473	2 324	2 337	2 447
Lituanie	1 270	3 371	1 044	2 160	2 533	3 003	3 410	3 884
Pologne	33 653	35 985	42 852	47 643	55 207	57 416	59 170	67 263
République tchèque	14 786	16 024	11 318	13 346	17 595	19 472	19 529	20 456
Roumanie	14 789	35 842	10 404	11 399	13 471	15 269	16 898	18 870
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	5 661	7 321	7 499	7 584	9 048
Slovénie	6 274	6 897	4 744	6 373	6 686	7 782	8 742	9 021
Total nouveaux pays UE (1)	90 900	101 881	91 918	118 080	138 751	151 965	156 368	172 960

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Bulgarie	-	-	18 857	25 394	29 131	32 035	38 394	42 731
Croatie	65 369	78 212	41 432	39 202	42 624	52 465	59 304	69 190
Estonie	12 100	22 584	11 701	24 431	24 995	27 420	30 452	31 367
Hongrie	159 919	219 461	52 813	83 542	94 890	118 100	136 465	159 654
Lettonie	8 200	18 355	7 014	15 140	16 239	18 681	19 035	19 325
Lituanie	7 428	13 838	9 014	16 621	19 604	23 287	29 246	36 266
Pologne	512 405	271 507	376 342	373 014	407 585	475 449	546 763	598 598
République tchèque	163 378	167 723	180 898	205 660	248 452	279 165	291 124	281 893
Roumanie	79 221	251 396	116 737	81 571	94 633	110 188	121 981	149 789
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	77 913	85 300	95 664	103 689	107 243
Slovénie	73 939	66 221	65 886	60 332	66 350	66 745	71 264	74 136
Total nouveaux pays UE (1)	998 300	851 242	910 248	1 002 820	1 129 803	1 299 199	1 447 717	1 570 192

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Bulgarie (2)	-	-	1 000	1 300	1 500	1 600	2 000	2 200
Croatie	612	1 463	599	994	1 044	1 464	1 479	1 543
Estonie	400	927	502	910	934	979	1 207	1 171
Hongrie	2 900	4 400	2 408	5 177	6 045	5714	6238	6580
Lettonie	1 000	1 284	520	954	1 372	1663	1670	1709
Lituanie	1 000	2 297	1 355	2 373	3 633	6055	7205	8694
Pologne	7 464	11 079	11 611	17 884	23 226	27019	28216	30371
République tchèque	6 400	8 200	5 750	10 199	12 416	12629	10725	10897
Roumanie	3 113	5 019	2 686	4 168	6 485	8260	6360	7693
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	4 063	4 637	4783	4588	4581
Slovénie	1 876	1 635	985	1 607	2 025	2 537	2 521	2 833
Total nouveaux pays UE (1)	22 800	33 500	29 700	49 600	63 300	72 700	72 200	78 300

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 176 273	1 153 855	1 135 894	1 054 146	1 053 240
DS	-	-	-	115 835	103 342	85 218	51 473	53 746
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 602 350	1 702 393	1 915 220	2 126 674	1 756 034
Opel	-	-	-	-	-	-	400 324	988 462
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	17 125	16 508
Groupe PSA	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 917 128	2 981 781	3 152 859	3 649 742	3 867 990
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 091 282	2 255 701	2 664 073	2 792 190	2 643 374
Alpine	-	-	-	-	-	-	117	3 304
Dacia	55 183	172 021	341 090	517 537	570 533	612 728	690 170	737 346
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	153 150	206 418	234 147	264 020	215 851
Lada	-	-	-	-	-	-	407 092	521 079
Groupe Renault (1)	2 426 316	2 616 818	2 716 286	2 761 969	3 032 652	3 510 948	4 153 589	4 120 954
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	5 679 097	6 014 433	6 663 807	7 794 624	7 964 877

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	192 238	205 376	180 462	177 494	185 969	195 360	204 000	204 210
Peugeot	186 917	187 300	210 252	195 048	208 075	217 665	230 862	245 871
Opel	-	-	-	-	-	-	35 635	104 183
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	17 125	16 508
Groupe PSA	379 155	392 676	390 714	395 212	416 235	429 552	487 622	570 772
Renault	312 801	401 785	302 706	341 427	387 670	420 564	426 425	470 440
Dacia	12 580	19 871	17 704	21 987	28 208	31 238	34 484	35 312
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	363 414	415 878	451 802	460 909	505 752
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	758 626	832 113	881 354	939 824	1 052 457

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
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	87 195	93 357	90 725	84 368	84 500 (5)
Toyota	0	180 643	158 512	226 208	228 033	237 851	233 506	248 548
Voitures particulières	114 007	309 070	258 334	313 403	321 390	328 576	317 874	333 048
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	1 502 806	1 656 470	1 753 473	1 907 845	1 936 641
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS								
Total tous véhicules (4)	3 348 361	3 549 008	2 229 381	1 816 209	1 977 860	2 082 049	2 225 719	2 269 689

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.

(5) Estimations juin 2019

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	998 779	967 886	940 534	850 146	849 030
DS	-	-	-	115 835	103 342	85 218	51 473	53 746
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 407 302	1 494 318	1 697 555	1 895 812	1 510 163
Opel	-	-	-	-	-	-	364 689	884 279
Groupe PSA	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 521 916	2 565 546	2 723 307	3 162 120	3 297 218
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 749 855	1 868 031	2 243 509	2 365 765	2 172 934
Alpine	-	-	-	-	-	-	117	3 304
Dacia	42 603	152 150	323 386	495 550	542 325	581 490	655 686	702 034
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	153 150	206 418	234 147	264 020	215 851
Lada	-	-	-	-	-	-	407 092	521 079
Groupe Renault (1)	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 398 555	2 616 774	3 059 146	3 692 680	3 615 202
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	4 920 471	5 182 320	5 782 453	6 854 800	6 912 420
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 180 381	1 241 794	1 300 111	1 436 389	1 440 700
Citroën	504 323	605 988	468 398	220 516	204 040	186 831	55 047	35 731
DS	-	-	-	89 013	80 980	70 468	45 363	49 412
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	563 618	607 150	648 536	884 415	897 497
Opel	-	-	-	-	-	-	28 820	72 110
Groupe PSA	1 599 079	1 761 280	1 190 612	873 147	892 170	905 835	1 013 645	1 054 750
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	307 234	349 624	394 276	422 627	382 646
Alpine	-	-	-	-	-	-	117	3 304
Groupe Renault (1)	1 166 724	1 042 611	475 185	307 234	349 624	394 276	422 744	385 950

(1) Lire les notes de la page 82.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2018 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France	Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	3 297 218	1 054 750	2 242 468	Opel	884 279	72 110	812 169
Citroën	849 030	35 731	813 299	CORSA, ADAM, COMBO, MOKKA, CROSSLAND	492 636	0	492 636
C-ZERO	1 422	0	1 422	ASTRA, ZAFIRA	203 654	0	203 654
C1	53 140	0	53 140	CASCADA, INSIGNIA	68 773	0	68 773
C3, C3 Aircross	393 133	0	393 133	GRANDLAND	72 110	72 110	0
C4, C4 Aircross	199 826	9 052	190 774	VIVA	44 324	0	44 324
E-MEHARI	417	417	0	Divers	2 782	0	2 782
C-ELYSEE	67 748	0	67 748	Groupe Renault	3 615 202	385 950	3 229 252
C5, C5 Aircross	34 231	7 252	26 979	Renault	2 172 934	382 646	1 790 288
C6	3 723	0	3 723	TWINGO	90 612	0	90 612
NEMO	75 489	0	75 489	CLIO	427 537	77 900	349 637
BERLINGO	19 010	19 010	0	KWID	170 637	0	170 637
SPACETOURER	891	0	891	KADJAR	131 630	0	131 630
Divers	53 746	49 412	4 334	CAPTUR	308 115	0	308 115
DS	53 746	49 412	4 334	ZOE	49 472	49 472	0
DS3	16 455	16 455	0	LOGAN, SANDERO	272 139	0	272 139
DS4	4 602	4 303	299	DUSTER	164 385	0	164 385
DS5	2 177	1 875	302	MEGANE	229 278	89 972	139 306
DS6	244	0	244	FLUENCE	44 527	0	44 527
DS7 CROSSBACK	30 268	26 779	3 489	KOLEOS	31 473	0	31 473
Peugeot	1 510 163	897 497	612 666	TALISMAN	18 880	18 880	0
ION	1 852	0	1 852	ESPACE	10 768	10 768	0
108	60 152	0	60 152	KANGOO	52 056	52 056	0
206	60 800	0	60 800	Divers	171 425	83 598	87 827
208	285 396	145 744	139 652	Alpine	3 304	3 304	0
2008	219 997	192 640	27 357	Dacia	702 034	0	702 034
301	45 806	0	45 806	LOGAN, SANDERO	370 315	0	370 315
308	204 663	163 743	40 920	DUSTER	236 920	0	236 920
3008	263 610	258 460	5 150	DOKKER	61 315	0	61 315
5008	108 852	88 352	20 500	LODGY	33 484	0	33 484
405	80 252	0	80 252	Renault Samsung Motors	215 851	0	215 851
408	29 656	0	29 656	ROGUE	107 251	0	107 251
4008	27 849	0	27 849	FLUENCE	6 297	0	6 297
508	16 936	16 916	20	LATITUDE	10 002	0	10 002
RIFTER	19 815	0	19 815	KOLEOS	61 234	0	61 234
PARTNER	51 496	0	51 496	TALISMAN	26 198	0	26 198
TRAVELLER	21 418	20 052	1 366	SM7	4 869	0	4 869
Divers	11 613	11 590	23	Lada	407 092	0	407 092
				GRANDA, KALINA, LARGUS, VESTA	380 392	0	380 392
				PRIORA, 4X4	48 385	0	48 385
				Divers	92 302	0	92 302
				Total	6 912 420	1 440 700	5 471 720

NB : Renault a aussi produit 5 305 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	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	192 238	205 376	180 462	177 494	185 969	195 360	204 000	204 210
Peugeot	186 917	187 300	210 252	195 048	208 075	217 665	230 862	245 871
Opel	-	-	-	-	-	-	35 635	104 183
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	17 125	16 508
Groupe PSA (1)	379 155	392 676	390 714	395 212	416 235	429 552	487 622	570 772
Renault (2)	312 801	401 785	302 706	341 427	387 670	420 564	426 425	470 440
Dacia	12 580	19 871	17 704	21 987	28 208	31 238	34 484	35 312
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	363 414	415 878	451 802	460 909	505 752
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	758 626	832 113	881 354	939 824	1 052 457
dont production en France (3)	370 538	361 521	243 029	322 425	414 676	453 362	471 456	495 941
Citroën	53 561	58 223	42 882	40 680	41 471	45 752	40 876	42 405
Peugeot	67 629	68 166	38 514	33 201	39 058	40 320	58 073	72 704
Opel	-	-	-	-	-	-	8 707	24 067
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	16 747	16 508
Groupe PSA (1)	121 190	126 389	81 396	96 551	102 720	102 599	124 403	155 684
Renault	240 985	225 648	161 633	225 874	311 956	350 763	355 760	364 324
Groupe Renault (1)	240 985	225 648	161 633	225 874	311 956	350 763	355 760	364 324
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) A partir de 2006, une partie de la production du Renault Trafic II est comptabilisée en voiture particulière.

(3) Hors production en double compte des Opel Movano et des Opel Vivaro à partir de 2017.

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2018 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	570 772	155 684	415 088
Citroën	204 210	42 405	161 805
C3	8 279	0	8 279
C4	1 494	527	967
NEMO	0	0	0
BERLINGO	87 752	0	87 752
JUMPY	44 715	41 878	2 837
JUMPER	61 970	0	61 970
Peugeot	245 871	72 704	173 167
208	13 026	13 025	1
308	3 679	3 679	0
BIPPER	0	0	0
PARTNER	97 140	0	97 140
EXPERT	58 968	56 000	2 968
BOXER	72 565	0	72 565
DIVERS	493	0	493
Opel	104 183	24 067	80 116
CORSA	3 673	0	3 673
ASTRA	14	0	14
COMBO	14 494	0	14 494
MOVANO	23 187	23 187	0
VIVARO	62 813	880	61 933
DIVERS	2	0	2
Autres	16 508	16 508	0
Groupe Renault	505 752	364 324	141 428
Renault	470 440	364 324	106 116
CLIO	29 605	0	29 605
MEGANE	3 098	0	3 098
KANGOO	106 460	106 450	10
TRAFIC	117 168	117 168	0
MASTER	152 060	140 706	11 354
Divers	62 049	0	62 049
Dacia	35 312		35 312
DOKKER	35 312	0	35 312
TOTAL (1)	1 052 457	495 941	556 516

(1) Hors la production en double compte d'Opel en 2018.

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2010	2013 (1)	2014	2015	2016	2017	2018
Renault Trucks	87 719	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026	36 621
dont Mack	34 562	-	-	-	-	-	-	-
Divers	2	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	87 721	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026	36 621
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	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Renault Trucks	-	-	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (1)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (1)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	2 938	-	-	-	-	-	-	-
dont production en France	2 938	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks	-	-	-	-	-	-	-	-
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.

Source : CCFA

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	52 172	43 956	38 648	46 973	47 983	49 930	54 868
16t et plus	30 771	25 302	21 266	26 111	25 976	28 327	30 521
7 à <16t	7 460	6 993	4 436	5 487	5 957	5 699	6 100
<7t	13 941	11 661	12 946	15 375	16 050	15 904	18 247

► 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	2014	2015	2016	2017	2018
Moins de 3,5t		577 926	670 654	531 452	544 739	588 686	619 851	666 597	742 675
	E	55 883	39 019	61 998	52 488	46 973	54 803	86 109	nd
	D	521 229	631 499	469 178	486 431	537 345	558 175	573 437	nd
	EL	814	136	276	5 820	4 368	6 873	7 051	9 565
De 3,5t à moins de 5,1t		134 973	153 162	179 672	213 887	243 427	261 503	273 227	309 782
	E	1 724	719	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	152 443	179 672	213 887	243 427	261 503	273 227	309 455
	EL	-	-	-	-	-	-	-	327
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	52 488	46 973	54 803	86 109	nd
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	5 820	4 368	6 873	7 051	9 892
Total GNV ou GPL		332	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL		768 996	878 320	742 998	nd	nd	nd	nd	nd

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

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017 (1)	2018
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	26 227	14 972	13 072	11 715	13 905	11 900	9 773
Peugeot	41 451	38 133	33 403	18 720	19 122	19 073	18 643	17 198
Opel	-	-	-	-	-	-	994	3 689
Groupe PSA	70 900	64 360	48 375	31 792	30 837	32 978	31 537	30 660
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	37 810	40 158	35 984	33 041	32 703
Total	131 220	119 369	96 542	69 602	70 995	68 962	64 578	63 363
Camionnettes								
Citroën	100 832	97 954	98 042	89 765	90 957	91 048	92 950	87 752
Peugeot	70 443	70 480	97 608	93 909	95 144	96 641	99 590	97 140
Opel	-	-	-	-	-	-	5 865	14 494
Groupe PSA	171 275	168 434	195 650	183 674	186 101	187 689	198 405	199 386
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	109 070	117 863	124 282	126 400	106 460
Total	318 945	286 838	292 792	292 744	303 964	311 971	324 805	305 846
Fourgons								
Citroën	61 957	81 195	67 448	74 657	83 297	90 407	99 150	106 685
Peugeot	75 023	78 687	79 241	82 419	93 809	101 951	112 629	131 533
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	28 776	86 000
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	17 125	16 508
Groupe PSA	136 980	159 882	146 689	179 746	199 297	208 885	257 680	340 726
Renault	104 811	228 372	148 404	189 314	224 799	259 484	263 506	269 228
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	369 060	424 096	468 369	512 479	585 887
4x4								
Peugeot	-	-	-	-	-	-	-	-
Pick-ups, camionnettes, divers								
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	27 220	33 058	32 052	37 962	97 361

(1) Hors production en double compte des Opel Movano et des Opel Vivaro à partir de 2017.

Source : CCFA

LES LIVRAISONS DES GROUPES FRANÇAIS HORS DE FRANCE

Le périmètre des groupes est celui au 1^{er} janvier de l'année de la donnée.

À partir de 1996, les livraisons de véhicules automobiles des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés : celles vers les DOM ne sont plus comptabilisées. À partir de 2005, les livraisons de Dacia hors de France sont incluses dans le périmètre, puis celles du Renault Trafic à partir de 2006, et enfin celles de Renault Samsung Motors en 2007 (180 973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

Les intégrations de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017, puis de Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018 et enfin d'Opel le groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017 impactent fortement les volumes de livraisons.

► VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 233 561	2 384 342	2 597 262	3 353 245	3 555 577
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 659 147	1 871 647	2 068 564	2 489 355	2 782 252
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 233	266 587	339 993	461 107	531 513
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 119	41 349	45 844	56 045	64 585
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	142 305	146 015	151 959	172 589	175 988
Danemark	30 239	34 477	27 801	46 744	49 204	56 683	55 913	64 067
Espagne	556 934	577 439	302 663	259 366	310 876	348 207	400 650	406 155
Grèce	54 270	32 681	10 744	9 015	12 132	13 350	13 658	27 987
Italie	353 616	377 100	317 851	254 347	304 829	362 678	449 591	474 014
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	95 028	106 236	90 353	109 383	124 134
Portugal	68 375	66 524	58 750	41 692	54 165	66 261	75 075	87 807
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	275 266	294 142	290 542	316 137	393 885
Suède	31 473	43 062	16 691	28 570	32 650	37 692	40 759	36 340
10 nouveaux états membres	-	147 859	130 576	133 722	104 417	115 165	274 145	334 128
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	276 433	176 330	185 575	170 849	184 142	357 494	356 817
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	375 470	258 054	262 982	569 893	558 053
Hongrie	23 887	26 926	6 156	10 725	11 031	14 585	21 486	32 015
Pologne	59 093	47 521	53 521	52 141	50 485	62 874	90 486	108 072
Roumanie	7 520	122 930	41 804	37 989	45 361	49 786	59 706	76 918
Russie	6 042	42 637	158 018	354 701	272 461	182 432	519 984	488 928
Suisse	45 654	41 231	50 740	37 530	43 545	41 337	43 394	47 802
Turquie	148 264	142 160	168 456	152 800	211 096	224 379	250 603	150 990
Afrique	69 865	103 130	171 484	230 637	241 078	196 459	197 313	257 277
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	13 933	23 223	16 835	12 836	28 742
Maghreb	37 236	42 881	139 790	186 116	184 708	152 016	63 039	171 232
Nigeria	8 860	6 159	210	1 244	301	171	489	327
Amérique	230 270	314 505	559 780	458 990	426 937	490 120	552 775	523 612
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 434	122 408	177 049	208 607	148 753
Brésil	80 205	144 030	320 930	274 577	210 638	186 229	204 726	236 119
Colombie	16 659	36 499	6 329	49 331	50 819	51 825	42 000	47 774
Mexique	1 408	39 871	24 822	8 382	10 685	7 626	12 863	26 411
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 001 386	1 070 526	1 422 282	1 535 988	933 172
dont Japon	15 976	16 323	12 346	12 687	25 072	18 016	19 291	20 082
Chine	54 334	143 756	392 569	766 683	756 268	635 296	459 825	317 831
Iran	45 722	304 326	516 121	27 913	38 176	340 139	600 958	238 444
Inde	-	-	4 488	44 849	50 877	132 235	128 365	82 368
Corée du Sud	-	-	157 824	114 027	90 056	251 102	134 242	202 757
Océanie	9 984	16 698	14 079	16 793	17 929	11 188	22 099	14 271
Australie	2 765	11 872	9 761	11 933	13 435	6 805	15 639	8 976
TOTAL GÉNÉRAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	3 961 884	4 159 198	4 735 057	5 695 129	5 303 355

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	434 133	456 712	513 113	563 607	760 825
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	384 461	418 876	476 550	522 689	688 881
Allemagne	50 081	40 760	46 406	82 541	90 020	99 293	111 313	108 268
Autriche	4 697	6 206	6 797	6 711	7 585	8 259	10 323	16 791
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	27 736	29 267	42 443	47 934	52 657
Espagne	57 516	71 185	28 263	29 591	38 386	40 887	43 425	125 673
Italie	35 910	29 706	39 690	45 236	34 656	52 716	60 661	64 682
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	14 273	15 904	22 367	23 269	30 326
Portugal	34 551	25 410	18 557	13 238	15 539	18 484	19 420	24 868
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	97 429	101 797	94 776	100 653	122 097
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	24 939	28 891	38 022	44 233	71 491	54 180	97 884
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	51 099	33 784	49 636	55 213	85 750	67 795	104 223
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	20 937	29 981	22 716	16 942	28 472
Pologne	5 624	9 039	14 258	17 487	13 563	20 223	24 759	37 813
Suisse	4 293	5 934	8 500	7 944	7 855	7 725	8 129	12 271
Afrique	16 074	22 597	27 769	40 132	27 611	24 601	13 106	21 513
Maghreb	13 509	18 345	24 690	36 911	26 466	21 779	12 345	13 839
Amérique	36 682	33 328	85 810	75 224	61 943	63 191	64 572	114 589
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	6 634	9 512	9 018	10 088	166 909
Océanie	1 797	1 967	2 208	4 547	6 064	6 386	5 942	6 054
TOTAL GÉNÉRAL	444 516	474 532	480 430	571 759	563 013	617 832	658 225	1 073 039

(1) À 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.

Source : CCFA

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

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

Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SSSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie et désormais rattaché à l'INSEE, les exploite.

Ces données reflètent l'activité des entreprises à capitaux français et étrangers, installées sur le

territoire français et dont l'activité principale peut s'étendre hors de France.

La vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession, évolution des activités) 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. Les données, depuis 2012, ci-dessous proviennent de cette nouvelle source. Les évolutions entre l'ancien et le nouveau périmètre sont ici mineures.

	Unités	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017 (1)	2018 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Effectifs employés (2)	unités	190 830	185 061	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)		-	-	137 527	122 585	118 952	111 268	109 000	105 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	3 549	2 229	1 816	1 978	2 082	2 226	2 270
Production par personne	unités	17,5	19,2	16,2	14,8	16,6	18,7	20,4	21,6
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	86 944	78 969	76 420	83 969	89 477	98 000	103 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	51 988	45 526	47 288	54 290	57 447	63 000	66 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	59,8%	57,6%	61,9%	64,7%	64,2%	64,3%	64,1%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	14 481	10 112	9 643	11 332	11 853	12 700	13 400
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	16,7%	12,8%	12,6%	13,5%	13,2%	13,0%	13,0%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	78	74	79	95	107	117	128
Charges sociales	millions €	2 153	2 546	2 302	2 030	2 072	2 031	-	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	13,8	16,7	16,6	17,4	18,3	-	-
Rémunération	millions €	5 093	6 216	5 696	5 355	5 186	5 097	-	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	33,6	41,4	43,7	43,6	45,8	-	-
Frais de personnel	millions €	7 246	8 761	7 999	7 384	7 258	7 128	-	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	47,3	58,2	60,2	61,0	64,1	-	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	60,5%	79,1%	76,6%	64,0%	60,1%	-	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	4 613	1 340	1 502	3 293	3 884	-	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	31,9%	13,3%	15,6%	29,1%	32,8%	-	-
Charges financières	millions €	1 178	900	2 862	3 104	2 337	2 099	-	-
Charges financières / VA	%	8,9%	6,2%	28,3%	32,2%	20,6%	17,7%	-	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 029	2 191	3 102	2 523	2 536	-	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	14,0%	21,7%	32,2%	22,3%	21,4%	-	-
Résultat financier	millions €	1 330	1 128	-671	-3	186	437	-	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	7,8%	-6,6%	0,0%	1,6%	3,7%	-	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	4 236	1 078	2 954	3 291	3 905	-	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	29,3%	10,7%	30,6%	29,0%	32,9%	-	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	-	788	822	866	-	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	1 086	293	-12,1	1 244	2 395	-	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	1,2%	0,4%	0,0%	1,5%	2,7%	-	-
Investissements	millions €	3 807	3 214	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	-	2 078	1 850	1 959	2 182	2 200	2 200
Investissements / CA	%	5,2%	3,7%	2,6%	2,4%	2,3%	2,4%	2,2%	2,1%
Investissements / VA	%	28,7%	22,2%	20,6%	19,2%	17,3%	18,4%	17,3%	17,5%

(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, 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	2014	2015	2016	2017 (1)	2018 (1)
DONNÉES PHYSIQUES									
Nombre d'entreprise (>20 p. jusqu'en 2007)	unités	243	204	639	764	611	682	-	-
Effectifs employés (2)	unités	94 171	85 928	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)		-	-	61 759	84 271	81 309	78 189	78 000	79 000
DONNÉES FINANCIÈRES									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	19 889	16 056	20 793	22 157	23 656	25 000	25 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	8 291	7 865	9 837	11 159	11 977	-	-
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	41,7%	49,0%	-	-	-	-	-
Part de la production exportée (source FIEV)		-	-	51%	54%	55%	54%	54%	54%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	4 869	3 885	5 324	5 664	6 075	6 400	6 500
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,5%	24,2%	25,6%	25,6%	25,7%	25,6%	26,0%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	57	63	63	70	78	82	82
Charges sociales	millions €	902	1 009	937	1 360	1 357	1 363	-	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	11,7	15,2	16,1	16,7	17,4	-	-
Rémunération	millions €	2 213	2 374	2 302	3 249	3 186	3 227	-	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	27,6	37,3	38,5	39,2	41,3	-	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 383	3 239	4 608	4 543	4 590	-	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	39,4	52,4	54,7	55,9	58,7	-	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	69,5%	83,4%	86,6%	80,2%	75,6%	-	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	1 121	412	409	818	1 167	-	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	23,0%	10,6%	7,7%	14,4%	19,2%	-	-
Charges financières	millions €	440	253	177	250	301	284	-	-
Charges financières / VA	%	9,5%	5,2%	4,6%	4,7%	5,3%	4,7%	-	-
Produits financiers	millions €	337	285	217	295	661	320	-	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,9%	5,6%	5,5%	11,7%	5,3%	-	-
Résultat financier	millions €	-103	32	40	46	360	358	-	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	0,7%	1,0%	0,9%	6,4%	5,9%	-	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	834	341	434	1 188	1 151	-	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	17,1%	8,8%	8,2%	21,0%	18,9%	-	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	-	325	316	332	-	-
Résultat net comptable	millions €	-92	83	-17	-84	702	461	-	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	0,4%	-0,1%	-0,4%	3,2%	1,9%	-	-
Investissements	millions €	1 024	687	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	-	413	663	856	811	-	-
Investissements / CA	%	5,8%	3,5%	2,6%	3,2%	3,9%	3,4%	-	-
Investissements / VA	%	22,0%	14,1%	10,6%	12,4%	15,1%	13,4%	-	-

(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

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

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	261 508	275 053	301 607	199 382	201 065	195 011	201 373	213 844
DS	-	-	26 539	31 746	30 257	28 081	21 323	24 004
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	27 016	71 619
Peugeot	397 547	385 739	400 663	305 014	327 393	335 881	366 872	389 518
Alpine	-	-	-	-	-	-	7	1 156
Dacia	-	9 760	104 641	102 516	97 441	110 529	117 865	140 326
Renault	602 415	546 227	497 820	353 890	382 504	407 930	416 577	406 222
Bolloré	-	-	0	1 170	1 191	944	56	104
Divers France	63	148	54	52	50	51	101	123
GROUPE FRANÇAIS	1 261 533	1 216 927	1 331 324	993 770	1 039 901	1 078 427	1 151 190	1 246 916
Alfa Romeo	12 774	13 847	13 033	7 608	6 353	7 334	9 208	8 332
Audi	34 937	44 311	50 936	56 395	58 734	64 686	65 690	51 582
BMW	31 576	40 508	46 074	47 682	53 558	60 521	61 309	57 537
Chevrolet	1 043	7 940	21 247	4 185	121	-	-	-
Fiat	95 983	46 157	72 717	45 737	54 443	62 544	68 196	78 226
Ford	117 061	103 597	114 810	75 089	80 729	79 173	84 382	82 633
Honda	8 716	8 883	11 251	7 091	7 325	9 143	8 491	8 309
Hyundai	11 019	27 396	18 785	17 165	23 968	28 043	29 570	35 542
Infiniti	-	-	267	669	1 139	3 295	1 985	945
Jaguar	1 939	2 118	1 126	715	1 530	3 738	3 541	4 580
Jeep	3 001	3 525	1 177	2 783	8 585	9 983	10 892	13 191
Kia	2 631	18 073	24 056	28 186	29 146	33 684	37 235	42 313
Lada	1 867	1 671	346	9	3	2	0	0
Lancia	5 864	4 414	3 368	6 105	1 469	185	34	1
Land Rover	7 570	6 946	2 735	6 794	8 846	10 388	9 079	6 803
Lexus	-	-	1 921	3 486	4 457	5 100	5 390	6 101
Mazda	6 366	11 440	10 232	6 062	8 418	10 320	11 778	11 129
Mercedes-Benz	43 389	54 779	45 612	49 148	55 376	62 060	68 007	65 808
Mini	-	12 627	18 007	18 277	22 512	25 176	26 431	27 378
Mitsubishi	5 575	6 758	3 514	3 496	3 936	2 922	2 378	4 879
Nissan	31 330	40 858	54 084	68 072	74 102	69 072	71 492	59 606
Opel (1)	133 576	106 462	94 877	61 246	64 170	68 280	45 548	-
Porsche	825	2 404	2 073	3 449	4 943	5 396	5 457	4 567
Rover	13 474	1 980	0	0	0	0	0	0
Saab	3 265	2 701	574	0	0	0	0	0
Seat	40 562	32 744	30 645	21 090	22 009	21 648	24 714	31 219
Skoda	11 570	15 044	18 533	20 412	21 759	23 620	26 799	31 423
smart	6 645	12 649	6 408	4 149	8 107	8 980	8 162	7 446
Ssangyong	19	3 972	451	344	636	963	669	301
Subaru	2 312	1 464	1 146	731	841	851	721	720
Suzuki	11 355	21 125	22 070	15 835	18 506	20 528	25 043	27 241
Tesla	-	-	11	328	708	944	1 368	1 252
Toyota	43 698	87 500	65 390	66 774	71 755	77 696	88 662	97 286
Volkswagen	152 868	136 011	146 538	139 554	144 103	143 101	139 360	140 313
Volvo	6 777	11 096	11 841	12 459	13 876	15 599	16 219	18 349
TOTAL ÉTRANGER (2)	872 351	900 634	920 345	802 115	877 325	936 750	959 558	926 565
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 117 561	2 251 669	1 795 885	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481
dont Transit Temporaire	-	49 772	39 011	30 648	31 665	31 448	31 762	32 112
GROUPE FRANÇAIS EN %	59,1%	57,5%	59,1%	55,3%	54,2%	53,5%	54,5%	57,4%
TOTAL ÉTRANGER EN %	40,9%	42,5%	40,9%	44,7%	45,8%	46,5%	45,5%	42,6%

(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.
(2) Y compris divers.

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 446 131	5 562 082	5 643 348	5 678 595	5 632 361
Rapport occasion/neuf	2,4	2,5	2,4	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	772 709	789 073	805 011	797 223	785 852
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,1	2,1	2,0	1,8	1,8

LES IMMATRICULATIONS

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

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	138 628	185 699	228 977	134 756	113 446	93 165	85 109	65 796
DS	-	-	14 864	21 190	15 281	13 157	9 031	11 160
Peugeot	206 153	275 849	307 518	214 419	190 548	176 231	178 061	159 139
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	9 126	17 112
Dacia	-	0	53 737	64 895	54 326	48 735	51 174	62 022
Renault	257 909	373 131	352 530	224 489	233 998	233 354	220 723	185 026
GROUPE FRANÇAIS (2)	602 711	835 341	957 626	659 749	607 599	564 642	553 224	500 255
Alfa Romeo	7 444	10 845	8 432	4 273	2 995	3 307	4 726	4 474
Audi	25 901	39 387	45 201	45 192	44 445	46 529	41 495	26 682
BMW-Mini	21 065	36 768	50 906	53 289	57 145	60 739	54 330	41 650
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	6 561	2 863	2 462	7 183	7 345	7 969	9 226
Fiat-Lancia	38 337	27 198	28 240	13 199	16 935	18 384	18 066	16 891
Ford	58 896	76 482	89 334	40 861	41 986	39 398	38 902	28 192
Honda	413	4 472	5 029	4 111	4 364	4 709	3 205	2 546
Hyundai	5 510	22 136	13 174	10 592	15 069	16 572	13 230	12 113
Kia	1 200	10 602	15 428	17 327	15 870	17 322	16 548	15 092
Land Rover	5 656	6 573	2 637	6 473	8 192	9 879	8 731	5 835
Mazda	3 204	6 061	6 768	4 792	4 802	4 466	4 353	3 234
Mercedes-Benz	30 007	44 159	41 460	43 542	47 646	50 748	53 274	49 361
Mitsubishi	3 227	4 798	3 102	1 953	2 053	1 905	1 062	827
Nissan-Infiniti	15 533	23 498	35 092	48 843	46 879	44 310	43 815	27 170
Opel (1)	63 726	75 949	63 751	31 738	29 335	27 444	16 232	-
Seat	27 861	26 383	25 462	11 696	10 683	8 478	7 456	8 357
Skoda	7 741	12 383	14 781	13 870	12 930	12 773	13 908	14 651
Suzuki	3 165	11 978	9 263	3 947	4 359	4 038	2 448	1 468
Toyota-Lexus	12 282	54 633	35 744	20 332	17 879	11 141	6 582	2 908
Volkswagen	89 487	106 932	118 702	91 387	80 893	75 422	68 608	55 744
Volvo	4 786	10 252	11 614	11 545	12 747	13 541	13 602	13 461
TOTAL ÉTRANGER (2)	443 774	630 955	635 547	486 909	489 525	485 776	444 892	344 575
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 146 658	1 097 124	1 050 418	998 116	844 830
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	27 127	27 141	22 887	20 180	19 471
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,2%	70,8%	63,8%	57,2%	52,1%	47,3%	38,9%
GROUPE FRANÇAIS EN %	57,6%	57,0%	60,1%	57,5%	55,4%	53,8%	55,4%	59,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	42,4%	43,0%	39,9%	42,5%	44,6%	46,2%	44,6%	40,8%

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	77 048	73 166	70 579	63 233	59 295	62 418	68 979	72 504
DS	-	-	259	625	489	485	259	222
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	3 232	6 191
Peugeot	74 950	73 778	72 228	59 197	59 649	65 771	73 628	78 532
Dacia	-	0	5 434	3 377	2 594	1 582	1 492	1 263
Renault	139 752	140 059	135 591	117 823	124 634	131 742	137 927	140 821
Divers France	40	10 076	528	953	905	1 348	896	911
GROUPE FRANÇAIS	291 790	297 079	284 619	245 208	247 566	263 346	286 413	300 444
Fiat	25 253	12 497	34 659	30 757	32 071	36 626	36 693	38 381
Ford	18 110	19 695	20 437	20 273	22 534	25 567	28 810	31 788
Hyundai	588	1 380	237	194	195	256	227	331
Isuzu	108	1 370	1 961	1 960	2 024	2 030	1 858	2 360
Iveco	16 534	15 721	11 610	11 555	11 414	13 519	14 356	16 468
Land Rover	1 857	1 256	1 550	1 796	2 591	776	463	648
Mazda	916	635	482	63	58	73	76	80
Mercedes-Benz	23 139	18 973	19 051	17 710	18 643	19 767	19 890	20 491
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 341	1 836	1 998	1 858	2 099
Nissan	5 197	9 746	7 307	8 617	7 260	10 121	10 111	9 850
Opel (1)	7 561	12 617	7 195	5 545	6 782	6 992	4 339	-
Toyota	1 771	2 587	4 013	4 669	5 210	5 322	6 927	7 805
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	17 552	16 375	18 359	21 080	21 414
TOTAL ÉTRANGER (2)	123 176	122 986	132 993	126 866	131 860	146 756	152 241	158 696
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	372 074	379 426	410 102	438 654	459 140
GROUPE FRANÇAIS EN %	70,3%	70,7%	68,2%	65,9%	65,2%	64,2%	65,3%	65,4%
TOTAL ÉTRANGER EN %	29,7%	29,3%	31,8%	34,1%	34,8%	35,8%	34,7%	34,6%

(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.
(2) Y compris divers.

LES IMMATRICULATIONS

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

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Citroën	338 556	348 219	372 186	262 615	260 360	257 429	270 352	286 348
DS	-	-	26 798	32 371	30 746	28 566	21 582	24 226
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	30 248	77 810
Peugeot	472 497	1 504 246	472 891	364 211	387 042	401 652	440 500	468 050
Alpine	-	-	-	-	-	-	7	1 156
Dacia	-	9 760	110 075	105 893	100 035	112 111	119 357	141 589
Renault	742 167	639 027	633 411	471 713	507 138	539 672	554 504	547 043
GROUPE FRANÇAIS	1 553 323	1 514 006	1 615 943	1 238 978	1 287 467	1 341 773	1 437 603	1 547 360
Fiat	121 236	58 564	107 376	76 494	86 514	99 170	104 889	116 607
Ford	135 171	123 292	135 247	95 362	103 263	104 740	113 192	114 421
Land Rover	9 427	8 202	4 285	8 590	11 437	11 164	9 542	7 451
Mercedes-Benz	66 528	73 752	64 663	66 858	73 086	81 827	87 897	86 299
Nissan-Infiniti	36 527	50 604	61 658	77 358	76 001	82 488	81 603	70 401
Opel (1)	141 137	119 079	102 072	66 791	70 952	75 272	49 887	-
Rover	13 564	1 982	0	0	0	0	0	0
Seat	42 230	33 030	31 080	21 090	22 009	21 648	24 714	31 219
Toyota-Lexus	45 469	90 087	71 324	74 929	81 422	88 118	100 979	111 192
Volkswagen	166 687	146 054	159 787	157 106	160 478	161 460	160 440	161 727
TOTAL ÉTRANGER	995 527	1 023 620	1 053 338	928 981	1 009 185	1 083 506	1 111 799	1 085 261
TOTAL GÉNÉRAL	2 548 850	2 537 626	2 669 281	2 167 959	2 296 652	2 425 279	2 549 402	2 632 621
GROUPE FRANÇAIS EN %	60,9%	59,7%	60,5%	57,1%	56,1%	55,3%	56,4%	58,8%
TOTAL ÉTRANGER EN %	39,1%	40,3%	39,5%	42,9%	43,9%	44,7%	43,6%	41,2%

(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	2014	2015	2016	2017	2018
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	10 367	11 568	12 531	13 954	15 156
Total France	20 992	18 465	10 964	10 423	11 584	12 553	13 963	15 167
DAF	4 365	6 321	4 464	4 193	4 723	5 815	6 118	6 829
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 354	4 783	5 293	5 417	5 243
MAN	3 498	4 545	2 729	3 811	4 581	4 910	5 058	5 998
Mercedes-Benz	9 976	9 325	5 229	5 911	6 128	7 089	7 526	7 965
Scania	4 963	4 417	2 553	3 626	4 359	5 219	5 512	5 864
Volvo	6 739	5 870	3 938	4 912	5 219	5 789	6 321	6 699
TOTAL ÉTRANGER	36 924	36 819	23 257	27 136	30 132	34 582	36 465	39 117
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	55 284	34 221	37 559	41 716	47 135	50 428	54 285
GROUPE FRANÇAIS EN %	36,2%	33,4%	32,0%	27,8%	27,8%	26,6%	27,7%	27,9%
TOTAL ÉTRANGER EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,2%	72,2%	73,4%	72,3%	72,1%

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	59 056	55 975	56 142	48 451	48 381	52 271	54 399	51 474
Rapport occasion/neuf	1,0	1,0	1,6	1,3	1,1	1,1	1,1	0,9

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Renault	1 633	-	-	-	-	-	-	-
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-	-	-	-	-	-	-
Iveco Bus (1)	-	2 459	2 412	2 483	3 197	2 917	2 419	2 257
Evobus (2)	-	888	1 433	1 964	2 050	1 646	1 672	1 704
VGF (3)	-	404	559	247	589	465	475	584
Bova	-	198	116	1	0	0	0	0
Temsa	-	301	309	121	146	158	235	258
Van Hool	230	238	169	93	98	126	108	113
Yutong	-	-	-	82	96	118	127	55
Autres	-	237	384	418	548	629	943	871
TOTAL GÉNÉRAL	-	4 773	5 382	5 409	6 724	6 059	5 979	5 842

(1) Iveco Bus : Iveco et Iveco Bus, Irisbus, Heuliez,

(2) Evobus : Kässbohrer-Setra et Mercedes-Benz.

(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	2014	2015	2016	2017	2018 (1)
Ménages non motorisés	%	19,7%	18,8%	16,5%	17,2%	17,1%	16,6%	16,1%	15,1%
Ménages motorisés	%	80,3%	81,2%	83,5%	82,8%	82,9%	83,4%	83,9%	84,9%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	46,4%	47,6%	48,8%	48,4%	48,0%	47,5%	48,4%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	29,4%	30,7%	28,9%	29,4%	30,3%	31,1%	31,2%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,4%	5,2%	5,1%	5,1%	5,2%	5,3%	5,3%
Age moyen du véhicule	année	7,25	7,71	8,0	8,7	8,9	9,0	9,1	9,1
Durée de détention moyenne	année	4,43	4,73	5,0	5,4	5,5	5,6	5,6	5,6
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	59,9	58,9	58,5	58,5	58,7	58,7	58,5
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 960	12 240	11 540	11 710	12 020	11 950	11 900
Kilométrage moyen essence	km	11 690	10 090	8 440	7 930	8 030	8 160	8 440	8 290
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	16 330	14 720	13 740	13 990	14 540	14 340	14 540

Trafic intérieur de voyageurs

En véhicules particuliers	milliards voy.-km	697,6	717,2	709,8	720,9	736,5	754,3	757,3	757,1
En autocars-autobus	milliards voy.-km	49,7	50,3	54,4	57,6	58,5	58,9	58,1	58,5
Trafic total	milliards voy.-km	845,0	871,7	879,5	897,7	915,0	932,6	941,7	939,1
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,0	86,9	86,7	86,9	87,3	86,6	86,8
Evolution annuelle du trafic									
En véhicules particuliers	%	-0,0	-0,1	+0,8	+1,1	+2,2	+2,4	+0,4	-0,0
En autocars-autobus	%	+2,7	+0,4	+1,9	+2,7	+1,6	+0,7	-0,01	+0,7

(1) Provisoire.

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTES/SDES

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Voitures particulières								
Jusqu'à 5 cv	10 572	12 040	12 946	14 210	14 475	14 769	14 964	15 139
6 à 10 cv	15 723	16 519	16 583	15 990	15 901	15 953	16 038	16 162
Plus de 10 cv	1 186	1 341	1 521	1 600	1 624	1 668	1 698	1 719
TOTAL VP	27 480	29 900	31 050	31 800	32 000	32 390	32 700	33 020
Dont diesel (1)	9 261	13 590	17 458	19 836	19 900	19 938	19 811	19 504
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5t	4 974	5 489	5 750	5 965	6 014	6 084	6 155	6 233
De 3,5t à 5t	12	12	10	15	16	16	16	17
De 5t à 20t	287	274	250	233	227	221	217	215
20t et plus	46	68	91	106	106	110	116	122
Tracteurs routiers	210	215	202	200	199	206	207	211
TOTAL VU (hors autocars et autobus)	5 529	6 057	6 303	6 519	6 562	6 637	6 710	6 797
Dont diesel (1)	4 202	5 030	5 632	6 280	6 355	6 377	6 443	6 515
AUTOCARS-AUTOBUS	80	82	85	89	90	91	92	92
TOTAL TOUS VEHICULES	33 090	36 039	37 438	38 408	38 652	39 118	39 501	39 910
Dont diesel (1)	13 543	18 700	23 172	26 116	26 255	26 401	26 342	26 108

(1) Y compris hybride diesel.

Source : estimations CCFA

► PARC AUTOMOBILE (EN MILLIERS) (AU 1^{ER} JANVIER 2019)

	Toutes énergies	Diesel	Autres (1)
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	15 139	7 836	7 303
6 CV à 10 CV	16 162	10 828	5 334
11 CV & plus	1 719	840	879
Total VP	33 020	19 504	13 516
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	3 560	3 293	267
De 2,5t à 3,5t	2 673	2 661	12
De 3,6t à 5t	17	16	1
TOTAL VUL jusqu'à 5T	6 250	5 970	280
Total véhicules légers (VP + VUL)	39 270	25 474	13 796
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5t à moins de 12t	69	69	-
De 12t à moins de 16t	40	40	-
De 16t à moins de 20t	106	106	-
20t & plus	122	122	-
Total porteurs	336	336	-
Tracteurs routiers	211	211	-
Total VI	547	545	2
Autocars et autobus	92	89	4
Total véhicules utilitaires plus de 5t	639	634	6
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 890	6 604	286
Total tous véhicules	39 910	26 108	13 802

(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 2018

	1990	2000	2005	2010	2015	2017	2018 (1)	Variations 2018/1990	Variations 2018/2017
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%	-5,5%
CO	5 887	2 593	1 466	729	376	323	303	-95%	-6,2%
NOx	1 222	927	746	583	506	465	419	-66%	-9,9%
COVNM	924	449	239	106	58	48	40	-96%	-16,6%
Plomb (en tonnes)	3 901	48	47	50	52	53	50	-99%	-5,2%
PM10 : particules	58	52	38	31	19	15	14	-76%	-7,3%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	112	128	130	123	122	123	121	8%	-1,6%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	2	7	7	8	8	-	0,2%

(1) Estimations pour l'année 2018.

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	2017	2018 (1)
Transformation énergie	69	64	67	59	40	48	39
Industrie manufacturière	108	106	101	83	74	72	70
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3
Résidentiel/Tertiaire	85	88	99	94	75	75	69
Agriculture/sylviculture	12	13	12	12	12	11	10
Transports	119	136	137	130	128	129	127
dont route	112,3	128,1	129,8	123,4	122,3	122,9	121,0
dont autres transports	7,1	7,8	6,8	6,2	6,0	6,2	6,0
TOTAL HORS UTCATF (2)	396	408	418	379	331	336	317
UTCATF (2)	-29	-26	-53	-48	-44	-40	-40
Total avec UTCATF (2)	366	382	365	332	287	297	278

(1) Estimations pour l'année 2018.

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

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition avril 2019.

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2018/2000
FRANCE								
Essence	168	159	130	116	116	117	116	-52
Diesel	155	149	130	111	109	110	112	-43
TOTAL FRANCE	162	152	130	111	110	111	112	-50
UNION EUROPÉENNE								
Italie	161	149	134	115	114	113	nd	-
Espagne	162	150	140	115	114	115	nd	-
Royaume-Uni	180	169	145	121	120	121	nd	-
Allemagne	179	170	152	128	126	127	nd	-
MOYENNE UE 15 PAYS	171	161	141	119	118	119	nd	-

Source : ADEME (juin 2019)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
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	6 397	6 292	6 297	6 201	6 015
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	2 971	3 198	3 465	3 938	4 518
En % du total essences	%	-	-	12,7%	31,7%	33,6%	35,5%	38,8%	42,9%
Total essences	millions de litres	18 253	14 529	10 880	9 368	9 510	9 762	10 140	10 533
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	40 718	41 187	41 156	41 058	39 794
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	50 627	51 273	50 629	50 086	50 697	50 918	51 198	50 326

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
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	1,54	1,42	1,36	1,44	1,57
Taxes en %	%	69	65	60	56	61	64	62	61
Essences	euros/litre	1,12	1,18	1,35	1,48	1,35	1,30	1,38	1,50
Taxes en %	%	69	67	61	58	63	66	59	54
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,29	1,15	1,11	1,23	1,44
Taxes en %	%	62	57	54	51	59	63	61	59

Source : DGE

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

	2000	2005	2010	2014	2015	2016	2017	2018
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	35 782	36 294	36 412	39 239	42 763
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 071	2 086	2 188	2 245	2 326
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 588	4 662	4 730	4 938	5 099
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	827	753	692	638	751
Taxes à l'essieu	223	205	168	170	169	167	100	102
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 579	1 596	1 858	1850 (3)	1 721
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	3	11	10	10	-
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	571	555	512	516	472
Redevances domaniales	132	154	186	314	326	331	351	348
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)		20	500	700	600	600	600	407
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 232	7 238	7 780	7 319	8 108	8 822	9 423	-
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	5 727	6 551	6 836	7 055	7 433	7 765	-
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	50 702	56 015	58 350	62 774	64 230	65 771	67 843	-
dont fiscalité automobile spécifique		37 200	37 300	37 600	40 800	42 900	44 900	-
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE		28 900	28 200	28 200	31 500	33 491	35 477	38 189
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (Hors TVA)	4 457	6 410	8 110	9 120	9 390	9 830	10 170	10 470
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	10 944	11 268	11 796	12 204	12 564
Dépenses totales des APU (2) pour la route		15 800	16 500	15 700	14 600	13 400	13 900	-

(1) En fonction du taux d'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/SDS, 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.com

Groupe Renault

13-15, quai Le Gallo
92153 Boulogne Billancourt cedex
Tél. : 01 76 84 50 50
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon
69800 St Priest
Tél. : 04 69 09 60 00

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté
76885 Dieppe cedex
Tél. : 01 76 86 31 50

► 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
www.csiam-fr.org

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-l'Isle
92158 Suresnes cedex
Tél. : 01 40 99 55 00
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

Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile (GALIA)

20, rue Danjou
92100 Boulogne-Billancourt
Tél. : 01 41 31 68 68
www.galia.com

Groupement Plasturgie Automobile (GPA)

125, rue Aristide Briand
92300 Levallois
Tél. : 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) / Sesam LLD

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

Syndicat des Véhicules de Loisirs (UNI VDL)

3, rue des Cordelières
75013 Paris
Tél. : 01 43 37 86 61
www.univdl.org

Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram
75017 Paris
Tél. : 01 40 54 20 20
www.uimm.fr

Union Routière de France (URF)

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

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

Autodrome de Linas-Monthléry
BP 20212 - 91311 Monthléry cedex
Tél. : 01 69 80 17 00
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
www.acea.be

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

4, rue de Berri - 75008 Paris
Tél. : 01 43 59 00 13
www.oica.net

► LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

75 boulevard Marie et Alexandre Oyon
72100 Le Mans
Tél. : 02 43 50 06 30
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
www.ffa.org

La Prévention Routière

4, rue Ventadour
75001 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00
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
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
www.id4car.org

IFP Énergies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois Préau
92852 Rueil Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 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
www.cara.eu

Pôle Mov'eo

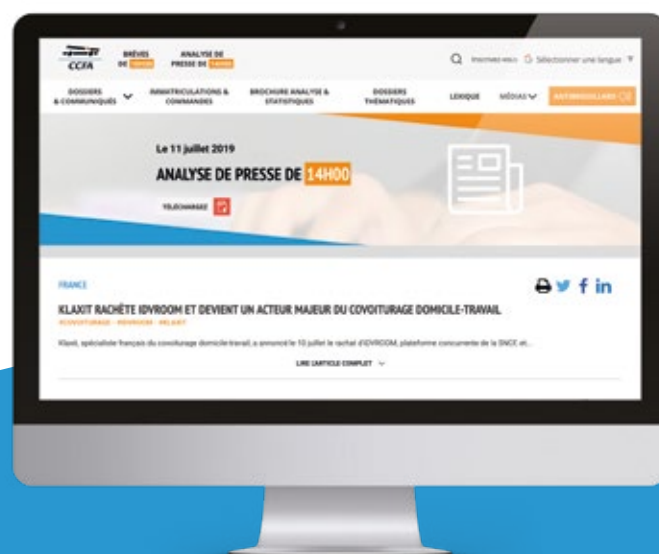
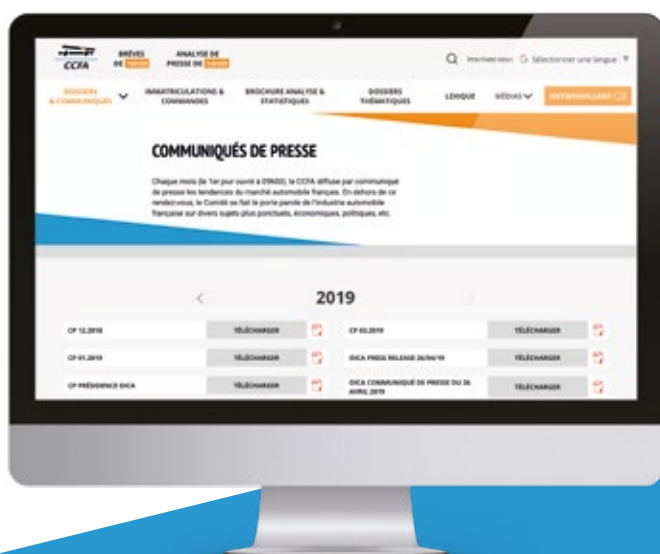
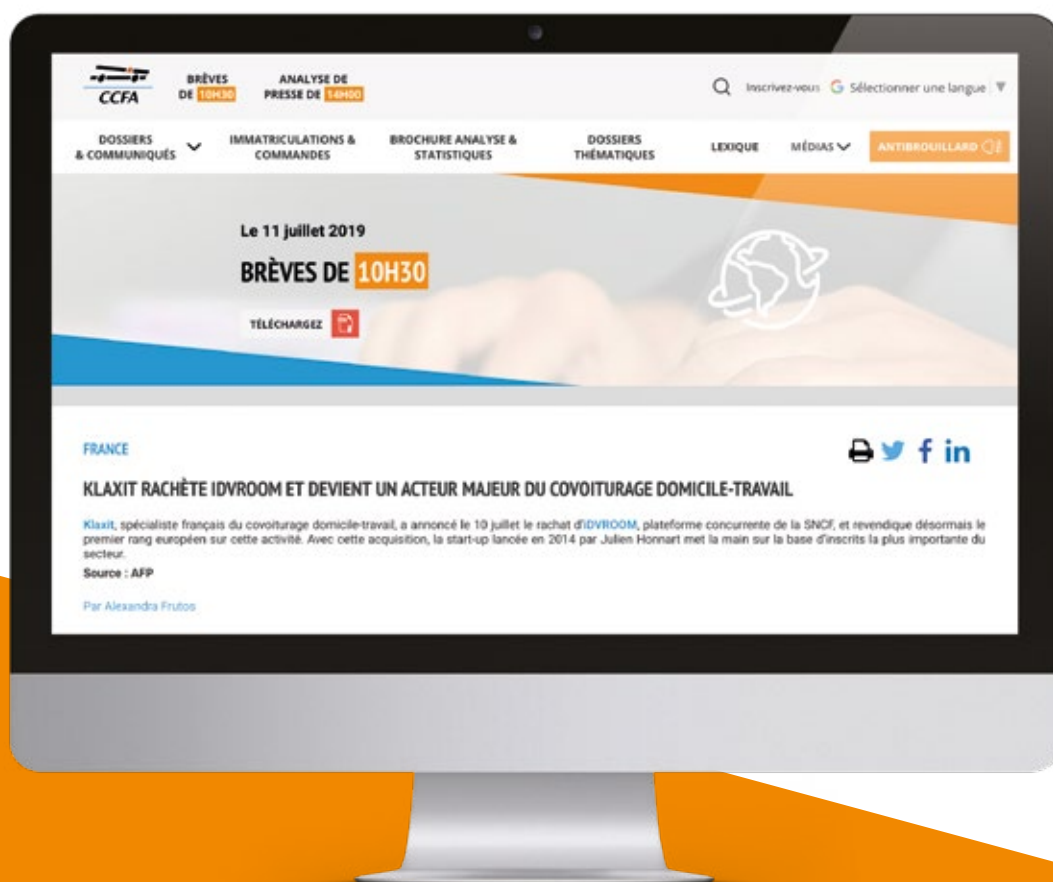
Siège social Haute-Normandie
Technopôle du Madrillet
Avenue Galilée BP 20060
76801 Saint Etienne du Rouvray Cedex
Tél. : 02 32 91 54 50
www.pole-moveo.org

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
www.vehiculedufutur.com

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

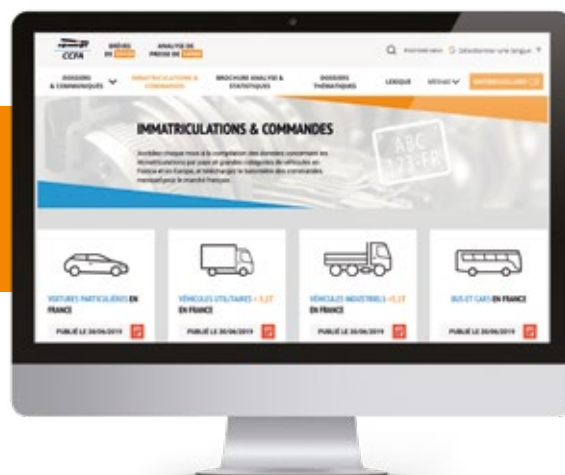
WWW.CCFA.FR
CONTACT : COMMUNICATION@CCFA.FR





**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**



