

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2020

7,3
MILLIONS DE VÉHICULES

produits par les constructeurs
français dans le monde

79 %
DE VÉHICULES

produits par les groupes français
sont vendus hors de France

6,8
MILLIARDS D'EUROS

de dépenses de recherche et
développement de la branche
automobile en France en 2018

50
MILLIARDS D'EUROS

d'exportations des produits
industriels automobiles de la France

81 %

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

86 %

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



2019, 2020, 2021, un édito bien difficile...

Un édito en 2021 pour l'année 2019, illustre bien cette folle année 2020 que nous venons de connaître ! Il ne nous a pas été possible de sortir notre brochure Analyse et Statistiques au premier semestre, cette année. De nombreuses données n'étaient pas disponibles. Nous espérons vivement que cette situation ne se renouvellera pas en 2021.

En 2019, les marchés automobiles mondiaux se sont contractés à 91 millions de véhicules, soit une baisse de 4,5 %, après huit années consécutives de hausse. Cette baisse s'explique par le recul des ventes en Asie, entamée en 2018 (-1,4 %), qui s'est accélérée en 2019 (-7,6 %). Ainsi, même si les ventes résistent en Europe (+0,4 %), notamment en Europe occidentale (+1,0 %), cela ne suffit pas à compenser la chute des marchés américain et asiatique.

Les groupes français, qui occupent 28 % du marché européen des véhicules légers, ont disposé d'un pilier solide pour faire face aux fluctuations des marchés émergents. Néanmoins, le ralentissement des marchés automobiles mondiaux affecte la production des groupes français par rapport au niveau record atteint en 2018. Les constructeurs français ont produit 7,3 millions de voitures en 2019, soit plus de 8 % de la production automobile mondiale.

Pour l'année 2020, la crise de la Covid-19 affecte profondément le marché mondial, qui devrait baisser de 15 %, avec une chute du marché européen de 25 %, plus marquée qu'en Amérique du Nord ou qu'en Asie qui bénéficie du repli plus limité en Chine. En France, premier débouché des groupes français, le marché baisse comme le marché européen.

Dans ce contexte, les ventes mondiales des groupes français reculeront très significativement, malgré les stratégies spécifiques déployées par les constructeurs pour y faire face. Celles-ci ont modifié la cadence des plans précédents liés aux trois disruptions attendues :

- La transition énergétique s'est accélérée, avec le développement des ventes de véhicules électriques et hybrides rechargeables, qui, grâce à une offre élargie, ont fortement progressé en 2020. Il faut toutefois tenir un rythme compatible avec celui de l'industrie et des clients. Le niveau du marché doit rester élevé pour garantir un bon renouvellement du parc.

- La transition numérique suit, quant à elle, une voie très engagée sur la connectivité, qui s'impose dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les projets liés aux véhicules autonomes ont pris un rythme différent, avec la modération des budgets de R&D qui s'impose face à la crise.

- La transition servicielle est encore plus affectée par la crise sanitaire. Covoiturage et autopartage sont directement touchés. On pressent donc que leur émergence sera plus lente.

Plus que jamais, nous sommes dans une période d'investissements majeurs. Les constructeurs doivent investir actuellement, non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires environnementales et autres, mais aussi pour faire face aux transitions numériques et servicielles. Depuis 2015, les dépenses totales de R&D ont progressé de 25 % et s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en 2018.

Le défi peut être relevé si la compétitivité des groupes français n'est pas trop affectée par leur ancrage national. Force est de constater que, malgré les efforts du gouvernement avec le CICE et sur la fiscalité de production, la compétitivité reste dégradée. Dans ce contexte, les menaces sur le crédit impôt recherche (CIR) sont à prendre au sérieux, car sa disparition entraînerait, inévitablement, une chute importante de l'écosystème de R&D de l'industrie automobile en France.

2019, 2020, que nous réserve 2021 ? Les constructeurs français sont armés pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels. Les formidables défis techniques et environnementaux sont difficiles mais pas inatteignables, à condition que les pouvoirs publics gardent la raison sur la transition écologique et desserrent le carcan fiscal qui dégrade la compétitivité de l'industrie française.

Bonne lecture !

Thierry COGNET

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.

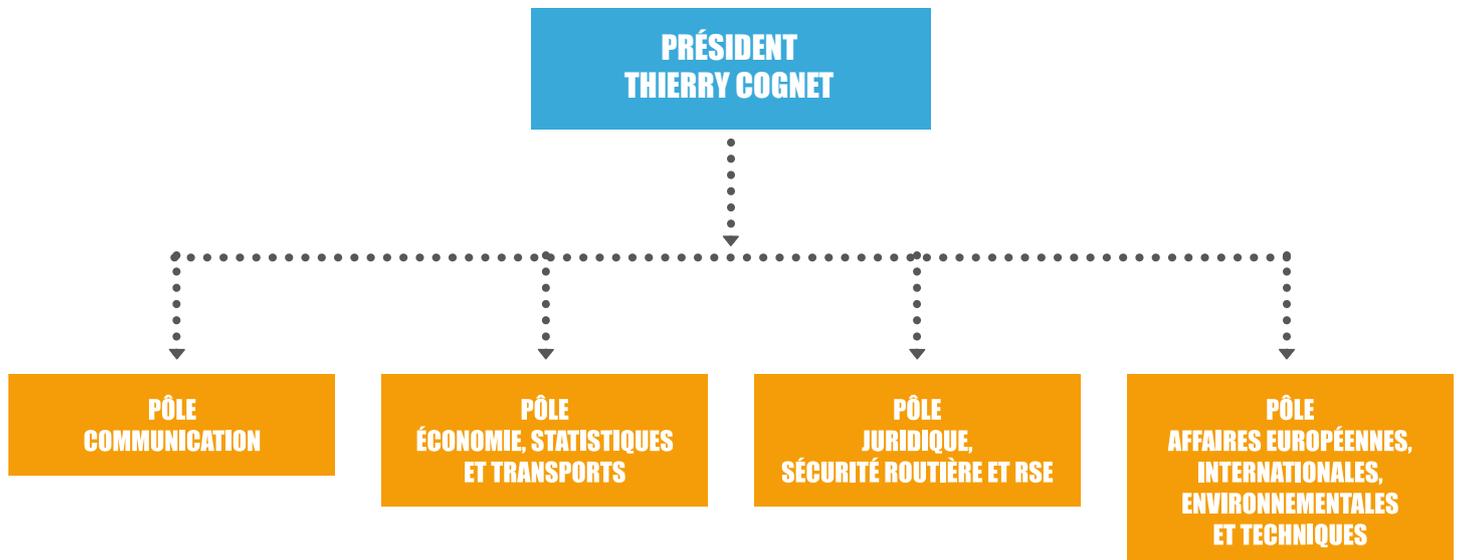
Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Conseil National des Professions de l'Automobile - CNPA, Fédération Française de Carrosserie, Industries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

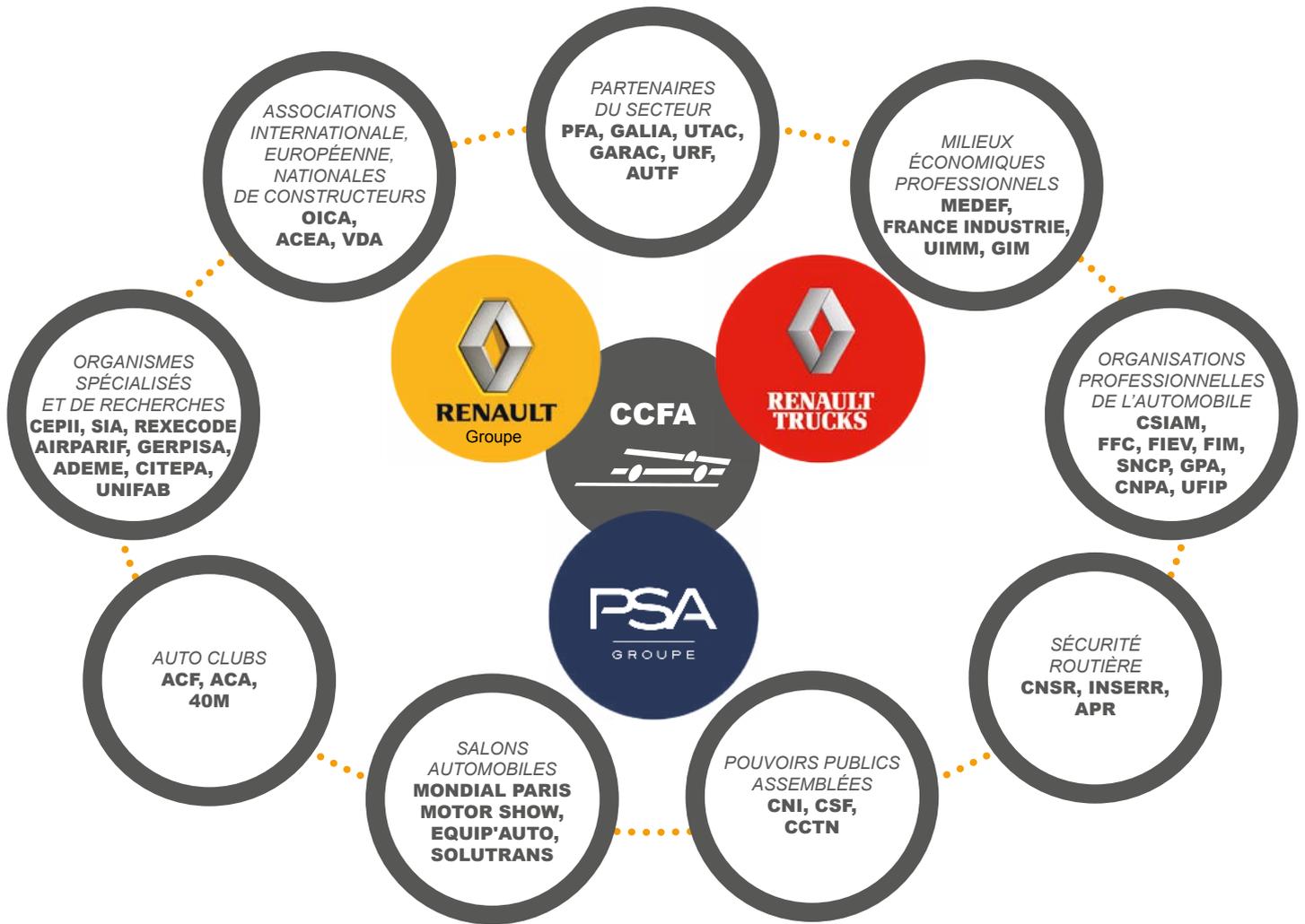
Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle (CSIAM).

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 RALENTISSEMENT DES MARCHÉS AUTOMOBILES MONDIAUX QUI AFFECTE LA PRODUCTION DES GROUPES FRANÇAIS PAR RAPPORT AU NIVEAU RECORD ATTEINT EN 2018

Les marchés européens, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas pendant la crise, poursuivent leur reprise entamée en 2014, permettant aux groupes français de maintenir leurs positions. En 2018, les groupes français avaient gagné près de 4 points de parts de marché en Europe, notamment grâce à l'accroissement de

leurs périmètres. En 2019, la bonne santé du marché français et leur succès sur le marché des véhicules utilitaires légers en Europe hors France leur permet de consolider leurs parts de marché à haut niveau.

Hors d'Europe, les marchés automobiles ont souffert du ralentissement économique et ont reculé en 2019, notamment en Asie et en Amérique. Dans ce contexte, les groupes français ont connu une chute de leurs livraisons hors Europe pour la deuxième année consécutive et un recul de leur production mondiale.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2018	2019	Variation 2019/2018	Variation 2019/2007
Production mondiale des groupes français	4 046	6 188	ND	ND	ND	ND
Voitures particulières	3 472	5 301	6 912	6 246	-9,6%	17,8%
Véhicules utilitaires légers	507	830	1 052	1 025	-2,6%	23,5%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 965	7 271	-8,7%	18,6%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	ND	ND	ND	ND
Production des groupes français en France	2 525	2 573	1 937	1 885	-2,7%	-26,7%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 441	1 375	-4,5%	-36,5%
Véhicules utilitaires légers	258	352	496	510	2,7%	44,7%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 937	1 885	-2,7%	-25,1%
Véhicules industriels	30	55	ND	ND	ND	ND
Livraisons hors de France	2 822	4 697	6 399	5 765	-9,9%	22,7%
Voitures particulières	2 526	4 110	5 303	4 674	-11,9%	13,7%
Véhicules utilitaires légers	276	549	1 073	1 064	-0,9%	93,7%
Total véhicules légers	2 802	4 659	6 376	5 738	-10,0%	23,2%
Véhicules industriels	20	38	22	27	24,0%	-27,1%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	3 349	2 742	-18,1%	29,9%
Voitures particulières	563	1 914	2 773	2 194	-20,9%	14,6%
Véhicules utilitaires légers	88	178	565	532	-5,9%	198,7%
Total véhicules légers	651	2 092	3 338	2 726	-18,4%	30,3%
Véhicules industriels	8	18	11	17	53,9%	-7,4%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 693	2 756	2,3%	4,8%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 173	2 214	1,9%	5,0%
Véhicules utilitaires légers	313	461	459	480	4,5%	4,0%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 633	2 694	2,3%	4,8%
Véhicules industriels	39,3	52,5	54,3	55,2	1,7%	5,1%
Cars et bus	3,1	5,5	5,8	6,4	9,8%	16,9%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe (17 pays)	3 300	3 906	4 612	4 613	0,0%	18,1%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 777	3 738	-1,0%	17,5%
Véhicules utilitaires légers	432	690	808	849	5,0%	23,0%
Total véhicules légers	3 273	3 871	4 585	4 587	0,0%	18,5%
Véhicules industriels	27	35	26	26	-1,6%	-25,4%

En 2019, la production mondiale de véhicules légers des groupes français a reculé de 8,7 % après avoir atteint un niveau record en 2018. Cette baisse s'inscrit dans un contexte de ralentissement économique mondial qui a entraîné un fort recul des marchés automobiles mondiaux (-4,5 % en 2019). Les constructeurs français ont réussi à limiter la baisse de leur chiffre d'affaires grâce à la résistance du marché français et malgré le repli des marchés d'Europe du Sud, où ils sont très présents. Ils ont continué à accroître leurs investissements (+11 % en 2019) afin de répondre aux nombreux enjeux de la filière automobile : la compétitivité de l'outil industriel, l'internationalisation des marchés et de la production, la préservation de l'environnement et le développement du numérique et des nouveaux services de mobilité.

En France, le marché automobile est resté dynamique en 2019, soutenu notamment par les aides au renouvellement des véhicules (primes à la conversion). La circulation routière, en revanche, progresse à un rythme moins soutenu depuis quelques années. Dans un contexte de prix des carburants plus élevés et de niveau de circulation record, la circulation des voitures particulières du pavillon français recule même depuis 2 ans. En revanche, celle des véhicules utilitaires légers reste dynamique (+1,5 % en 2019). Les dépenses automobiles ont augmenté de 2,2 % en 2019 et représentent désormais 9,6 % des dépenses totales des ménages. Cependant, la part du budget consacrée aux achats de véhicules neufs continue à décroître au profit des véhicules d'occasion, dont les immatriculations ont fortement progressé en 2019 (+2,8 %, contre 1,9 % pour les véhicules neufs).



LES GROUPES FRANÇAIS OCCUPENT 28 % DU MARCHÉ EUROPÉEN DES VÉHICULES LÉGERS ET DISPOSENT D'UN PILIER SOLIDE POUR FAIRE FACE AUX FLUCTUATIONS DES MARCHÉS ÉMERGENTS

Le poids des groupes français dans la production mondiale de véhicules s'est élevé à 8 % en 2019, soit -0,4 point par rapport à 2018, mais +1,7 point par rapport à 2014.

	Unités	2018	2019	Variation 2019/2018
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	58,8%	58,5%	-0,3 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	22,4%	22,1%	-0,3 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	28,3%	28,1%	-0,2 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,6%	8,3%	-0,3 point
Poids des groupes français dans la production mondiale (Groupes PSA et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,7%	9,3%	-0,4 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,3%	4,3%	0,0 point
Total	(En pourcentage)	8,3%	8,0%	-0,4 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	52,9	51,7	- 2,2%
Importations	(En milliards d'euros)	65,0	66,7	+ 2,7%
Solde	(En milliards d'euros)	-12,1	-15,0	+ 24,4%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	10,8%	10,2%	-0,6 point
Importations	(En pourcentage)	11,8%	11,8%	0,0 point
Données mondiales des groupes français (Groupes PSA et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	131,4	130,3	- 0,9%
Investissements	(En milliards d'euros)	5,1	5,7	+ 10,8%
Effectifs	(En milliers de personnes)	394	388	- 1,4%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	205	224	-
En part dans l'industrie manufacturière	(En pourcentage)	7% (1)	7% (1)	-
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 200	2 216	-
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	-

(1) Chiffre de 2017.

En 2019, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont progressé faiblement avec le repli des marchés d'Europe du Sud, et ce, malgré la bonne tenue des marchés allemand et français. Ainsi, dans un contexte de concurrence toujours intense, la pénétration des groupes français est restée stable en 2019, après avoir augmenté en 2018 grâce à l'intégration de nouvelles marques. Le poids des ventes européennes dans l'ensemble de celles des groupes français ne perdrera pas à long terme, du fait des différences de densité automobile entre cette zone mature et les pays émergents.

En Europe de l'Est, les marchés ont progressé dans les pays membres de l'Union européenne et les groupes français, bien implantés industriellement (Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie), consolident leurs débouchés commerciaux à des niveaux élevés. En Russie, le marché a fortement reculé, mais les ventes des groupes français ont légèrement progressé.

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 2019 pour la deuxième année consécutive, après une longue période de croissance. Après une hausse continue depuis 2013, les débouchés asiatiques des groupes français (500 000 véhicules) ont nettement décliné en 2019 (-51 %), suite à l'arrêt des livraisons vers l'Iran et à la forte chute du marché chinois.

En Amérique latine, les marchés ont reculé en 2019, sauf au Brésil et en Colombie. Les ventes des constructeurs français vers cette zone ont donc baissé (-7 %), à l'exception de ces deux pays, où elles ont augmenté de respectivement 8 et 14 %.

Enfin, les débouchés des groupes français ont reculé en Afrique dans un marché stable en 2019. Au Maghreb, où ils sont présents industriellement, ils ont consolidé leurs parts de marché.

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 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 2019, la production mondiale de véhicules a diminué de 5,3 % soit un peu plus de 5 millions de véhicules. Elle est en repli en Europe (-4,4 %), en Amérique (-3,6 %) et en Asie (-6,4 %). Après la chute de 2009, elle a été en croissance continue jusqu'en 2017, puis a retrouvé en 2019 le volume proche de celui observé en 2015, à un peu plus de 91 millions d'unités.

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. Elle a de nouveau progressé jusqu'en 2017 où la production a culminé à 97,1 millions d'unités. Entre 2000 et 2017, le rythme de croissance annuelle s'est élevé à +3 % en moyenne.

Dans les zones matures, le niveau de production observé en 2019 par rapport à la période d'avant crise (2007) est contrasté ; il retrouve des volumes proches en Europe occidentale, en Amérique du Nord et au Japon, voire en Corée du Sud.

Cependant, dans les zones ou pays émergents et notamment en Asie, qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production reste très supérieure à celle de l'avant crise. En 2019, elle est en hausse par rapport à 2007 de 137 % en Asie, hors Japon-Corée du Sud, de 30 % en Europe centrale et orientale, de 25 % en Amérique du Sud et au Mexique.



En milliers	2018	2019	Variation %
EUROPE	22 264	21 285	-4,4
EUROPE OCCIDENTALE	14 261	13 337	-6,5
Allemagne	5 120	4 661	-9,0
Belgique	308	286	-7,4
Espagne	2 820	2 822	0,1
France	2 270	2 175	-4,2
Italie	1 062	915	-13,8
Pays-Bas	214	176	-17,7
Royaume-Uni	1 604	1 381	-13,9
Suède	291	279	-4,1
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE	5 237	5 223	-0,3
Russie	1 769	1 720	-2,8
Turquie	1 550	1 461	-5,7
AMÉRIQUE	20 848	20 103	-3,6
ALENA (1)	17 424	16 783	-3,7
Amérique du Sud	3 423	3 319	-3,0
ASIE-OCÉANIE	52 657	49 267	-6,4
ASEAN (2)	4 575	4 382	-4,2
Chine	27 809	25 721	-7,5
Corée du Sud	4 029	3 951	-1,9
Inde	5 143	4 516	-12,2
Japon	9 729	9 684	-0,5
AFRIQUE	1 102	1 105	0,3
TOTAL	96 871	91 760	-5,3

(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

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

Sources : OICA - Estimations CCFA mars 2020

En Europe occidentale, la production diminue de 6,5 % en 2019 par rapport à l'année précédente, avec des baisses significatives dans les pays majeurs : Allemagne (-9 % après trois années consécutives de baisse), Royaume-Uni (-14 %), Italie (-14 %). Elle recule plus modérément en France (-4 %) et reste stable à haut niveau en Espagne et en Europe de l'Est.

En Amérique, la production diminue de plus de 3 %, que ce soit en Amérique du Nord ou en Amérique du Sud. Elle fléchit également au Mexique (-3 %) qui constituait la zone dynamique de l'Amérique du Nord.

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, les évolutions

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



sont plus contrastées. La baisse est plus modérée dans les pays matures (Japon, Corée du Sud) que dans les nouvelles zones (ASEAN, Iran, Inde, ...). En Chine, qui constitue la moitié de la production de la zone, elle recule pour la deuxième année consécutive. Après avoir baissé de 4 % en 2018, la production de véhicules en Chine baisse de 7,5 % en 2019.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Entre 2010 et 2018, l'industrie automobile était restée globalement dynamique au niveau mondial. La production de véhicules s'était accrue de 25 %, soit 19 millions d'unités. Seules l'Amérique du Sud et la Corée du Sud faisaient exception avec des productions en baisse sur la même période.

En 2019, le contexte international marqué par les incertitudes politiques et économiques a pesé sur les échanges commerciaux et la croissance mondiale. L'industrie automobile a été touchée par ce ralentissement et la production mondiale de véhicules a baissé de 5,3 % par rapport à 2018, soit une perte de 5 millions de véhicules. Toutes les zones ont vu leur production baisser en 2019, mais depuis 2010 elles ont connu des évolutions contrastées.

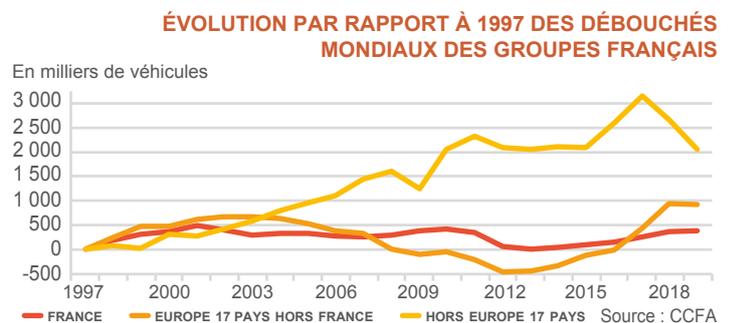
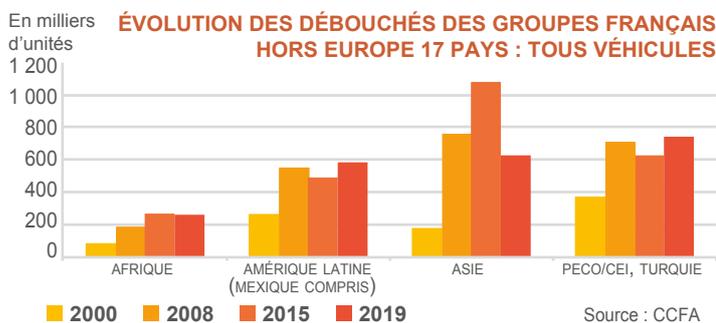
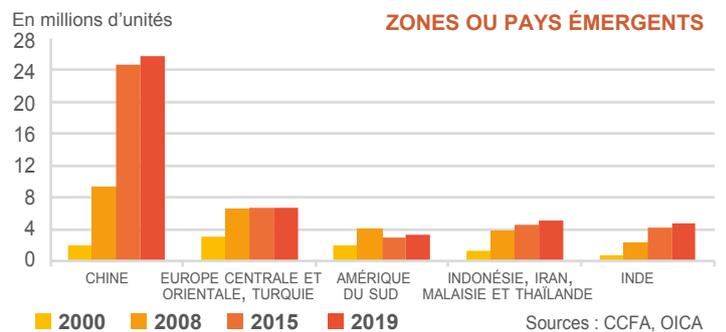
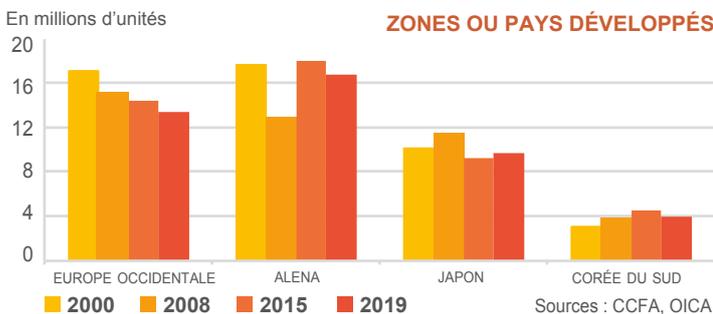
Dans les zones ou pays matures, la production a crû de plus de 5 millions de véhicules entre 2010 et 2018, atteignant ainsi un niveau de 45 millions d'unités. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a augmenté de 5,3 millions d'unités (+43 %), grâce notamment au Mexique. En Europe occidentale, elle a progressé de 410 000 véhicules (+3 %). La production du Japon a été en légère hausse (+1 % par rapport à 2010). En revanche, celle de la Corée du Sud a diminué de 6 %. En 2019, la production dans les pays matures recule de 3,7 %, soit une perte de 1,7 millions de véhicules. C'est l'Europe occidentale qui subit le plus fort recul avec une baisse de 6,5 %. En 2019, les zones matures représentent

44 % de la production mondiale, contre 51 % en 2010.

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 12,9 millions de véhicules entre 2010 et 2018 (+35 %) mais recule en 2019 plus fortement que dans les zones matures (-5 %). Au sein de cet ensemble, la Chine a connu la plus forte hausse (+9,5 millions de véhicules), mais a perdu 2 millions d'unités en 2019 et représente désormais 28 % de la production mondiale, contre 24 % en 2010. L'Europe centrale et orientale et la Turquie ont aussi fortement progressé entre 2010 et 2018 (+30 % soit +1,9 millions d'unités), mais ont stagné en 2019 et représentent 9 % de la production mondiale. La production indienne a augmenté de plus de 30 % sur la même période

(+1,6 million d'unités et une part de 5 %), mais recule de 9 % en 2019. Enfin, l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande progressent de 660 000 unités entre 2010 et 2018 et stagnent en 2019 à 5 % de la production mondiale (contre 6 % en 2010). L'Amérique du Sud est la seule zone qui connaît un recul de sa production sur la même période (-820 000 véhicules et une part de marché de plus de 3 %, contre 6 % en 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 1,7 million de véhicules en 2019 (-23 % par rapport à son point haut de 2012).



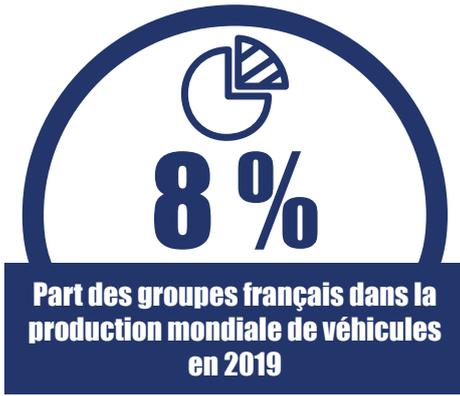
Dans ce contexte de ralentissement économique et de baisse de la production mondiale, les groupes français ont connu une chute de leurs livraisons hors Europe pour la deuxième année consécutive. Sur deux ans, le recul est de plus de 30 %, tandis que les livraisons vers l'Europe 17 pays hors France ont plus que doublé. 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. Depuis 2010, les livraisons

ont globalement augmenté sauf en Asie (-580 000 unités) en raison des difficultés sur les marchés en Chine et en Iran. Elles sont en quasi stabilité en Amérique latine y compris le Mexique (-64 000 unités). Les livraisons sont en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+352 000 unités) et en Afrique (+58 000 unités). En Europe, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont continué de croître (respectivement +172 000 et +204 000 unités depuis 2010), après la chute due à la crise.

52 %

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

LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES



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 un peu plus de 7 millions de véhicules et occupent respectivement les neuvième et dixième rangs.

En 2019, les groupes français ont maintenu leur position dans un contexte de ralentissement mondial. Ils ont profité de la poursuite de la croissance du marché européen, ainsi que des opérations de croissance externe qu'ils avaient chacun réalisées en 2018, le Groupe Renault en intégrant Jinbei/Huasong le 1^{er} janvier 2018, et le Groupe PSA en intégrant Opel en année complète. La production de véhicules des constructeurs français a représenté 8 % de la production mondiale et celle de voitures particulières 9,3 %,

niveau très supérieur à celui observé en 2013 et 2014 (6 %).

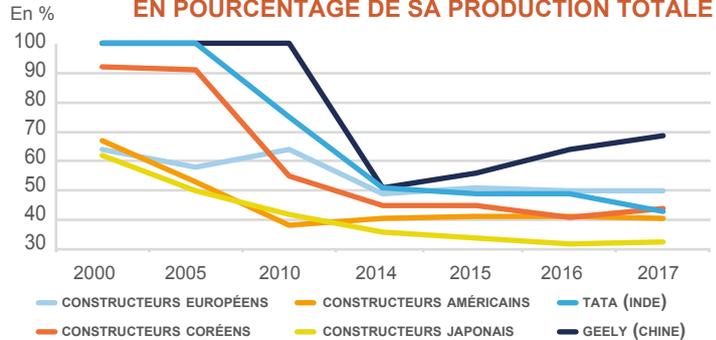
Les constructeurs automobiles se sont fortement internationalisés depuis 2000 et ne cessent de développer leurs implantations industrielles hors de leur zone d'origine. Les constructeurs européens, américains, japonais et coréens, produisaient entre 60 et 70 % dans leur zone en 2000 ; actuellement le 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 2019 (1) (EN MILLIERS)

Rang	GROUPE	2018	2019	% Variation
1	VOLKSWAGEN	11 018	10 823	-1,8
2	TOYOTA	10 567	10 725	1,5
3	GM (2)	8 384	7 332	-12,5
4	HYUNDAI-KIA	7 275	7 200	-1,0
5	FORD (2)	5 982	5 386	-10,0
6	HONDA	5 357	5 171	-3,5
7	NISSAN	5 654	4 958	-12,3
8	FCA	4 842	4 600	-5,0
9	RENAULT	4 120	3 862	-6,3
10	PSA	3 868	3 436	-11,2
11	DAIMLER AG	3 352	3 295	-1,7
12	SUZUKI	3 437	3 056	-11,1
13	BMW	2 542	2 564	0,9
14	SAIC	2 848	2 529	-11,2
15	GEELY	2 177	2 178	0,0
16	MAZDA	1 597	1 488	-6,8
17	MITSUBISHI	1 271	1 441	13,4
18	DONGFENG MOTOR	1 122	1 297	15,6
19	TATA	1 221	1 274	4,3
20	CHANGAN	1 367	1 172	-14,3
21	GREAT WALL	1 027	1 087	5,8
22	SUBARU	1 019	987	-3,1
23	BAIC	1 022	953	-6,7
24	CHERY	612	659	7,6
25	ISUZU	626	648	3,5
37	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	235	243	3,2

Note : La production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures
(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.
(2) Les productions de GM et de Ford intègrent leurs activités en Chine.
Sources : OICA, rapports annuels, estimations CCFA

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



Après une longue période de croissance, la production mondiale a reculé de 5,3 % en 2019, après un recul de 1 % en 2018, avec un impact sur la plupart des grands groupes automobiles.

Le groupe Volkswagen, très présent dans les pays émergents, a connu un recul de sa production de 1,8 % mais conserve son premier rang en 2019. Le groupe Toyota, l'un des rares à voir sa production augmenter, reste également à la deuxième place. General Motors, toujours impacté par l'évolution de son périmètre, désormais sans Opel, recule mais reste à la troisième position. La production de Ford est quant à elle fortement affectée par le recul en Amérique du Nord.

Les constructeurs japonais sont quant à eux majoritairement impactés par le recul en Asie. Seul Hyundai-Kia réussit à contenir la baisse, qui reste limitée à 1 %, tandis que Honda, Suzuki et Nissan connaissent des baisses comprises entre 3,5 % et 12 %.

Du côté des groupes européens, la situation est également contrastée, avec des constructeurs dont la production a mieux résisté, comme chez Renault (-6,3 %), ou a même été en légère croissance, comme BMW (+0,9 %). À l'inverse, d'autres constructeurs, tels que PSA, ont connu des baisses marquées.

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde), comme Tata, Dongfeng ou Great Wall, ont réussi à maintenir une production en hausse en 2019.

Pour les constructeurs de véhicules lourds, la conjoncture mondiale est restée bien orientée et le groupe Volvo (incluant Renault Trucks) a connu une hausse de 3,5 %.

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



La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations et les exportations, avec des volumes autour d'un million d'unités ces dernières années, représentent chacune 4 % 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 a reculé depuis 2000 mais demeure à un niveau élevé. Elle 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. Quant aux importations, elles occupent toujours autour de 6 % des immatriculations totales.

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (2)		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
2018	16 747	113	5 022	71	8 359	100
2019	15 828	107	4 357	61	8 329	100
IMPORTATIONS (3)	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%
2018	3 721	22%	1 906	38%	308	4%
2019	4 316	27%	nd	nd	298	4%
EXPORTATIONS (3)	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%
2018	5 427	32%	1 825	36%	4 358	52%
2019	5 319	34%	nd	nd	4 373	53%
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
2018	1 858	80	12 402	143	1 370	77
2019	1 880	81	12 427	143	1 356	76
IMPORTATIONS (3)	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%
2018	460	25%	3 339	27%	1	0%
2019	493	26%	nd	nd	1	0%
EXPORTATIONS (3)	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%
2018	462	25%	479	4%	460	34%
2019	471	25%	nd	nd	445	33%

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

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

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

Sources : OICA, Eurostat, CCFR 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%	nd	-
2017	29 015	159	891	3%	1 247	4%
2018	27 809	152	1 041	4%	nd	-
2019	25 721	141	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 production de véhicules a crû de 9 % entre 2000 et 2018 (contre environ 15 % entre 2000 et 2007) et les échanges, déjà importants, ont très nettement progressé. En 2019, malgré un repli de la production de 5 %, les exportations de véhicules ne reculent que de 2 %.

En Amérique du Nord, la production a reculé de

6 % par rapport à 2000. Les importations, déjà très significatives en 2000, ont crû de 67 % entre 2000 et 2018 et représentent plus d'un tiers de la production, tant pour les voitures particulières que pour les véhicules utilitaires. Quant aux exportations, elles ne représentent en 2018 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 (31 %, contre 3 % pour les véhicules utilitaires).

Enfin au Japon, la production de véhicules a baissé de 5 % 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 dépassaient en 2008 de 51 % le niveau de 2000 ; en 2019, elles ne sont que de 8 % supérieures à leur niveau de 2000, en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors du Japon.

En Chine, la production a progressé de 41 % entre 2010 et 2018, et les exportations de 109 %, mais ces dernières ne représentent qu'un faible volume.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2019, les marchés automobiles mondiaux se sont contractés à 91 millions de véhicules, soit une baisse de 4,5 % après huit années consécutives de hausse. Cette baisse s'explique par le recul des ventes en Asie, entamée en 2018 (-1,4 %) et qui s'accélère en 2019 (-7,6 %). Ainsi, même si les ventes résistent en Europe (+0,4 %) et notamment en Europe occidentale (+1,0 %), cela ne suffit pas à compenser la chute des marchés américain (-2,5 %) et asiatique. L'Afrique, qui observait une hausse des immatriculations de 8 % en 2018, voit également son marché baisser en 2019 (-4,2 %).

Les marchés automobiles sont fortement corrélés à la conjoncture économique et les phénomènes cycliques expliquent principalement leurs évolutions. Cependant, ils sont aussi caractérisés par des fluctuations de court terme d'ampleur significative, qu'ils soient de renouvellement ou de premier équipement.

Depuis 2005, le marché automobile mondial a

augmenté de 39 % et son centre de gravité s'est déplacé de l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord, marchés matures (56 % du marché mondial en 2005 et 41 % en 2019) vers l'Asie. Cette zone a connu une croissance à trois chiffres depuis 2005, notamment grâce à l'explosion des ventes en Chine et en Inde et pèse désormais près de 50 % des ventes mondiales (contre 31 % en 2005). À l'inverse, le marché européen a reculé de 1 % sur la même période et ne représente plus que 23 % du total, contre 32 % en 2005. L'ALENA qui pesait 31 % du marché mondial représente aujourd'hui 23 % des ventes.

En 2019, la zone Asie-Océanie a perdu 2 points de parts de marché mais elle représente toujours 48 % des ventes mondiales. La Chine pèse à elle seule 28,2 % du total, suivi par les États-Unis (19,1 %), le Japon (5,7 %), l'Allemagne (4,4 %) et l'Inde (4,2 %). Ces cinq premiers marchés mondiaux représentent 62 % du total. L'Europe gagne 1 point de parts de marché, mais on observe des évolutions contrastées

entre l'Europe occidentale et les pays d'Europe centrale et orientale.

Si l'Europe de l'Ouest affiche une croissance très faible, le recul dans les pays de l'Est est essentiellement lié au recul du marché russe (-2,3 %) alors que les nouveaux pays membres de l'UE affichent une croissance de 5 %. De même, si les ventes reculent en Amérique du Nord et encore plus fortement en Amérique centrale et du Sud (-5,5 %), certains pays, comme le Brésil, affichent une croissance forte (+8,6 % au Brésil).



	Voitures particulières			Véhicules utilitaires			Total			Variation 2019/2018
	2018	2019		2018	2019		2018	2019		
	milliers	milliers	%	milliers	milliers	%	milliers	milliers	%	%
EUROPE	17 910	17 973	27,9	2 715	2 733	10,2	20 625	20 706	22,7	+0,4
Europe occidentale	14 210	14 308	22,2	2 326	2 399	8,9	16 536	16 707	18,3	+1,0
Europe centrale et orientale	3 700	3 665	5,7	617	563	2,1	4 317	4 227	4,6	-2,1
AMÉRIQUE	10 563	9 540	14,8	15 397	15 769	58,7	25 960	25 309	27,8	-2,5
ALENA (1)	6 752	5 973	9,3	14 455	14 842	55,3	21 207	20 816	22,8	-1,8
États-Unis	5 304	4 715	7,3	12 398	12 765	47,5	17 701	17 480	19,2	-1,3
Amérique Centrale et du Sud	3 811	3 567	5,5	942	927	3,5	4 753	4 494	4,9	-5,5
ASIE - OCÉANIE	39 284	35 960	55,9	8 363	8 043	30,0	47 647	44 003	48,3	-7,6
Chine	23 710	21 444	33,3	4 371	4 324	16,1	28 081	25 769	28,3	-8,2
Corée du Sud	1 525	1 539	2,4	302	256	1,0	1 827	1 795	2,0	-1,8
Inde	3 395	2 962	4,6	1 005	855	3,2	4 400	3 817	4,2	-13,3
Japon	4 391	4 301	6,7	881	894	3,3	5 272	5 195	5,7	-1,5
ASEAN (2)	2 447	2 424	3,8	1 130	1 067	4,0	3 577	3 491	3,8	-2,4
Autres Asie-Océanie	3 816	3 290	5,1	674	647	2,4	4 490	3 937	4,3	-12,3
AFRIQUE	921	869	1,4	307	308	1,1	1 229	1 177	1,3	-4,2
TOTAL	68 678	64 342	100,0	26 783	26 854	100,0	95 461	91 196	100,0	-4,5
Variation 2019/2018		-6,3%			0,3%			-4,5%		

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

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

Source : OICA

Les ventes automobiles mondiales ont été fortement impactées en 2019 par le ralentissement de la croissance dans les pays émergents et en particulier en Chine et en Inde. Le marché chinois qui est le premier marché mondial avec 28 % des ventes a baissé pour la deuxième année consécutive, après plusieurs années de forte croissance. Le marché a perdu plus de 2 millions de véhicules en 2019 et s'établit désormais à 26 millions de véhicules, soit un recul de 8,2 % par rapport à 2018. L'Inde a vu ses ventes automobiles reculer de plus de 10 % en 2019, ce qui la place désormais à la cinquième place mondiale derrière l'Allemagne. Au Japon et en Corée du Sud, le marché a reculé de respectivement 1,5 % et 1,8 % après un premier tassement observé en 2018.

Aux États-Unis, le marché a enregistré une baisse de 1,3 %, s'élevant à 17,5 millions de véhicules. Ceci reste 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 (-7,2 %).

En Amérique Centrale et du Sud, seul le marché brésilien, qui poursuit un mouvement de reprise, est en croissance (+8,6 %) avec 2,8 millions d'unités.

En Europe occidentale, le marché, en croissance depuis 2014, a progressé de 1 % en 2019 pour s'établir à 16,7 millions de véhicules. Ce niveau est 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 (+5,1 %), en France (+2,3 %) et en Italie (+0,5 %), et des baisses au Royaume-Uni (-2,4 %) et en Espagne (-4 %).

L'Europe centrale et orientale, qui représente 4,5 % du marché mondial, a connu une baisse en 2019 (-2,1 %), après un premier recul en 2018 (-0,5 %). Le taux de croissance des nouveaux États membres de l'Union européenne continue de ralentir (+5 %), après cinq années de forte croissance. Le marché turc a encore chuté fortement (-23 %), après trois années de baisse. Le marché russe recule également, après une hausse de 10 % en 2018, et

s'établit à 1,8 millions d'unités, loin de son niveau d'avant la crise (3,2 millions de véhicules).

Dans la zone Asie-Océanie, le marché, hors Chine, Inde et Corée du Sud, fluctue autour de 12 millions de véhicules depuis 2012. Les évolutions en 2019 ont été très contrastées, avec des hausses comme au Vietnam (+13,9 %) et des baisses comme en Thaïlande (-3,3 %).

En Amérique du Sud, le marché poursuit son redressement (+5,3 %) 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 un rebond des ventes en 2018, le marché se contracte en 2019 (-4,2 %) y compris en Algérie (-1,8 %), au Maroc (-6,5 %), en Égypte (-7,8 %) et en Afrique du Sud (-2,8 %), pays qui avaient connu une hausse des ventes l'année précédente. La part de marché de l'Afrique dans le marché mondial reste extrêmement faible à seulement 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.

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 et 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.



**1,3
MILLIARD**

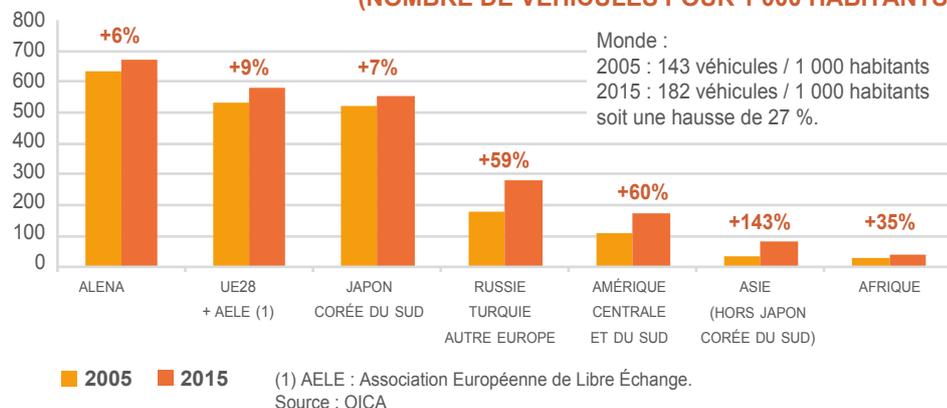
**Nombre de véhicules
dans le parc mondial**

	Total		Variation
	2014	2015	2015/2014
	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



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



En 2015, les zones matures représentaient plus de 50 % du parc mondial et 15 % de la population mondiale. Elles ont perdu environ 15 points au profit des zones émergentes depuis 2005.

Au sein de la zone Europe, qui représente environ un tiers du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 19). Les taux de motorisation sont également contrastés, allant de 166 pour l'Albanie à 796 en Islande, en passant par 308 en Roumanie et une fourchette de 550 à 600 dans les principaux pays d'Europe de l'Ouest. Le nombre de véhicules du parc de cette zone a augmenté de près de 65 millions d'unités par rapport à 2005, dont 73 % hors Europe de l'Ouest (+20 millions d'unités supplémentaires en Russie).

Dans la zone Amérique, l'ALENA (25 % du parc mondial) est un marché mature avec un taux de motorisation élevé, surtout aux États-Unis où il s'établit à 821. Le Mexique connaît la croissance du parc la plus élevée (+4 % entre 2010 et 2015). En revanche, l'Amérique Centrale et du Sud est une zone émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2015. Sa densité s'est établie à 176. Le nombre de véhicules en Amérique a progressé de 86 millions d'unités depuis 2005, à parts presque égales entre l'ALENA et l'Amérique Centrale et du Sud. Les trois pays ayant eu la plus forte progression en nombre de véhicules sont les États-Unis, le Brésil et le Mexique, avec respectivement 26, 20 et 16 millions d'unités.

En Asie, le Japon et la Corée du Sud (8 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 609 et 417. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible : 22 en Inde, 87 en Indonésie et 118 en Chine. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse du parc provient de l'Asie - hors Japon et Corée du Sud. La Chine (131 millions d'unités supplémentaires) se situe loin devant l'Inde (+19 millions) et l'Indonésie (+13 millions).

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2018, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont progressé de 5,5 % selon l'OMC. Ils s'élèvent désormais à 1 547 milliards de dollars, ce qui représente 8 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % de celles de produits manufacturés. Cette croissance, bien que légèrement inférieure à celle de 2017 (+7,4 %), permet d'atteindre une hausse de 25 % par rapport à l'avant crise (2008).

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

En 2018, l'euro s'est apprécié face au dollar alors que le yen japonais est resté pratiquement inchangé. Le yuan chinois et la livre sterling se sont légèrement appréciés.

► 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
2018	135,5	314,8	-179,4
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2015	61,8	68,1	-6,2
2018	60,8	76,0	-15,2
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2015	654,4	496,9	157,5
2018	782,8	632,2	150,6
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,4
2015	136,7	19,4	117,2
2018	158,4	24,6	133,8
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2015	70,9	15,1	55,8
2018	63,4	16,9	46,4
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2015	49,5	73,0	-23,5
2018	60,7	86,8	-26,2
BRÉSIL			
2010	12,6	17,0	-4,4
2015	9,9	14,2	-4,4
2018	13,0	14,6	-1,5

Source : OMC

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 (+134 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+46 milliards de dollars). En revanche, ils sont déficitaires, à un niveau record aux États-Unis

(-179 milliards de dollars) et en Chine (-26 milliards de dollars).

L'Union européenne (783 milliards de dollars), l'ALENA (320 milliards de dollars), le Japon (158 milliards de dollars) et la Corée du Sud (63 milliards de dollars) sont d'importants exportateurs. Les exportations chinoises croissent ces dernières années, mais sont à un niveau moindre (61 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 troisième année consécutive (102 contre 87 milliards de dollars en 2018), contrairement aux années précédentes. Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées à 186 milliards de dollars.



► 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%

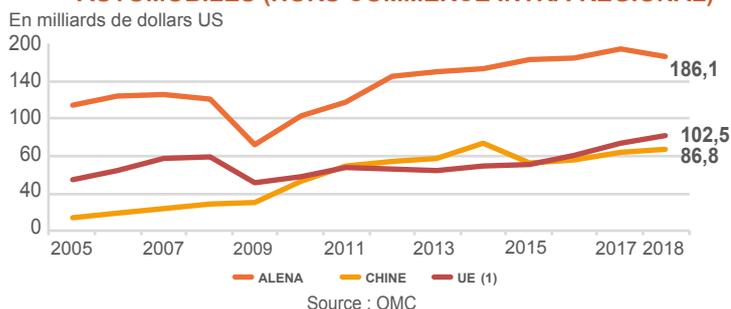
► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

	Allemagne		France		Espagne		Italie		Royaume-Uni						
2010	203,2	85,0	118,2	51,1	54,9	-3,8	44,8	31,6	13,1	29,8	40,3	-10,5	38,8	52,6	-13,9
2015	246,5	103,1	143,3	47,0	52,7	-5,7	53,6	41,4	12,2	36,2	35,5	0,7	51,4	76,7	-25,3
2018	267,0	131,2	135,8	59,4	71,7	-12,3	60,0	49,8	10,2	43,6	49,4	-5,8	56,3	72,8	-16,5

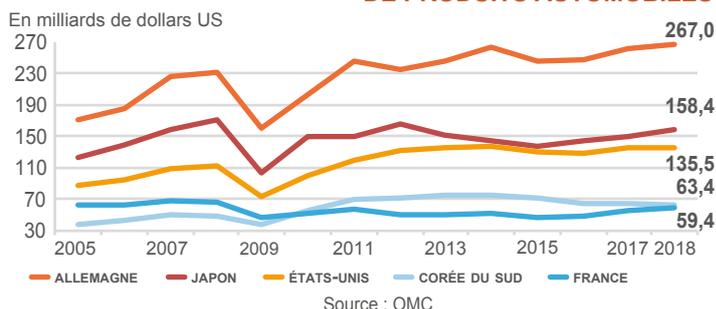
(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014. Sources : OMC

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

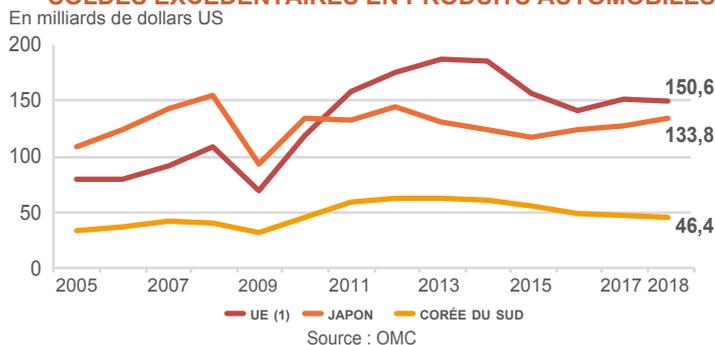
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



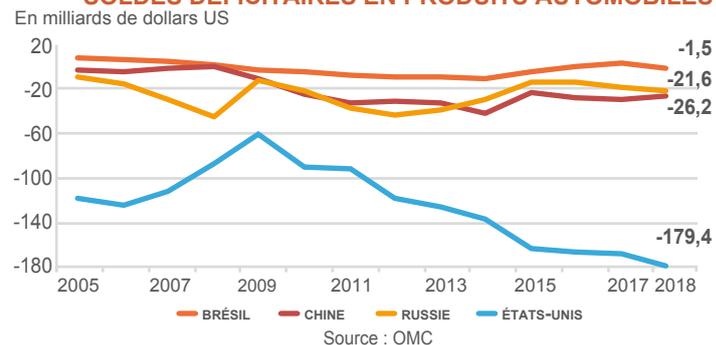
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



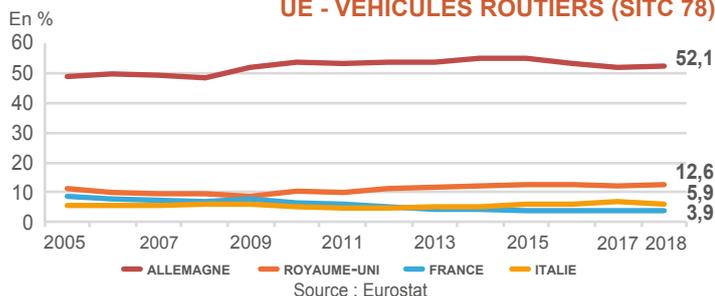
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



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



4%

Part de la France dans les échanges mondiaux en produits de l'industrie automobile en 2018

(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 2018, les soldes commerciaux en produits de l'industrie automobile ont évolué de manière contrastée selon les pays ou zones. La Corée du Sud, le Japon et l'Union européenne ont connu une augmentation de leurs excédents commerciaux. Celui de la Corée du Sud a augmenté de 38 % à 46 milliards de dollars en 2018. Celui du Japon est passé de 110 à 134 (+22 %), tandis que celui de l'Union européenne a augmenté de 89 %, passant de 80 à 150 milliards de dollars. À l'inverse, le solde déficitaire des États-Unis s'est encore accru en 2018 et s'élève à -179 milliards de dollars, contre -118 milliards en 2005.

Dans d'autres zones, la balance commerciale en produits automobiles, qui était positive, est devenue négative. Au Canada par exemple, le solde de 9 milliards de dollars en 2005 est devenu déficitaire de 15 milliards en 2018, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. Ainsi au Mexique, l'excédent commercial a été multiplié par 7 entre 2005 et 2018. Au Brésil, le solde positif de 7 milliards en 2005 est devenu négatif à partir de 2010, sauf en 2016 et 2017. Enfin, la Chine, devenue le premier marché automobile mondial, a multiplié son déficit commercial par dix, passant de -4 à -26 milliards de dollars entre 2005 et 2018. L'excédent de l'Inde est passé de 500 millions de dollars en 2005 à près de 9 milliards en 2018, suite à une multiplication par 6 des exportations qui s'élèvent à plus de 15 milliards de dollars.

En 2018, l'Allemagne, avec 267 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec 18 % des exportations mondiales. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 158 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 2018 à 14 milliards de dollars. Elles sont à comparer aux 19 milliards de dollars à destination de l'UE28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 783 milliards de dollars, dont 68 % d'échanges intracommunautaires (74 % 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 (6 %), l'Espagne et la France (environ 4 %). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) s'est élevée à 9 %. La France a représenté près de 4 % des exportations mondiales en produits automobiles avec 59 milliards de dollars (y compris les échanges intra-UE), contre près de 7,6 % en 2004.

Le baisse du marché intérieur britannique a impliqué un recul des importations, mais le solde

automobile demeure nettement négatif en 2018, à 16,5 milliards de dollars, contre 25 en 2015, qui était à un niveau record. Après une très forte hausse des échanges entre 2010 et 2015, les exportations ont depuis augmenté de 9 %, tandis les importations diminuaient de 5 %.

Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 315 milliards de dollars ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record de 179 milliards de dollars en 2018. Les importations chinoises ont encore augmenté en 2018 (+4 % à 87 milliards de dollars). Depuis 2005, elles ont crû de 15 % par an. En 2012, les provenances de ces dernières étaient l'UE28 (56 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (22 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (13 %) et la Corée du Sud (7 %). Reflétant l'évolution de leurs ressources pétrolières, les importations se sont vivement développées depuis 2005 en Russie, en Arabie Saoudite et aux Émirats Arabes Unis. En Russie, elles ont été multipliées par près de quatre entre 2005 et 2013, puis ont baissé fortement entre 2013 et 2016 (-60 %) pour repartir en 2017 et 2018 et retrouver un niveau proche de celui de 2010 à 25 milliards de dollars. Enfin en Australie, les importations ont quasiment doublé depuis 2005 pour atteindre 29 milliards de dollars ; ce pays a cessé d'avoir des sites de production de véhicules légers depuis fin 2017.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

+24%

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

Le marché des voitures particulières en Europe de l'Ouest (90 % du marché européen) s'élève à 14,3 millions d'unités en 2019, soit +0,7 % par rapport à 2018. Depuis le point bas de 2013, le marché a gagné 2,7 millions d'unités, ce qui permet de combler progressivement la chute des années de crise (-3,3 millions de voitures entre 2007 et 2013). Le niveau actuel reste néanmoins en repli de 3,5 % par rapport au niveau observé en 2007.

Les principaux marchés de voitures particulières en Europe de l'Ouest sont l'Allemagne (qui représente 25,2 % du marché ouest-européen), suivi du Royaume-Uni (17,8 %), de la France (16,2 %), de l'Italie (13,4 %) et de l'Espagne (8,8 %).

En 2019, les évolutions dans ces pays ont été

contrastées. Le Royaume-Uni a subi une baisse (-2,4 %) pour la troisième année consécutive, après avoir atteint un niveau record en 2016. L'Allemagne et la France sont toujours en haut de cycle, au dessus de leurs niveaux d'avant crise et ont progressé de respectivement 5 % et 1,9 % en 2019.

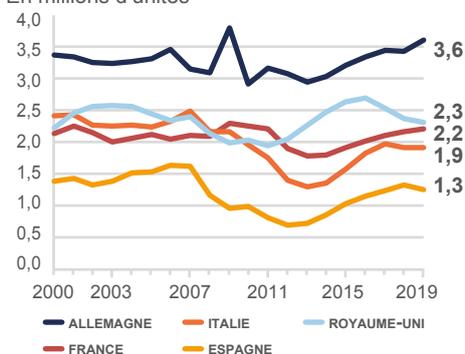
À l'inverse, les marchés d'Europe du Sud (Italie, Espagne, Grèce, Portugal) sont en repli en 2019. L'Italie affiche une hausse de seulement 0,3 %, tandis que le marché espagnol (-4,8 %) et le marché portugais (-2 %) sont en baisse après avoir connu une croissance soutenue en 2018. Ainsi, malgré une croissance de 60 % depuis le point bas de 2013, les marchés d'Europe du Sud restent en recul de 22 % par rapport à leur niveau de 2007.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

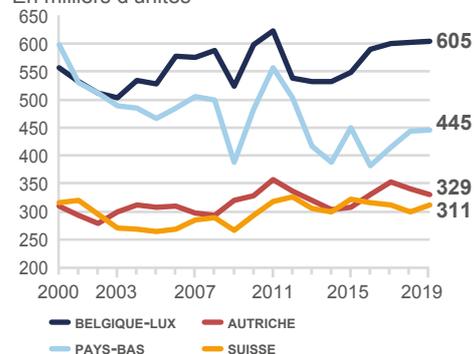
En millions d'unités



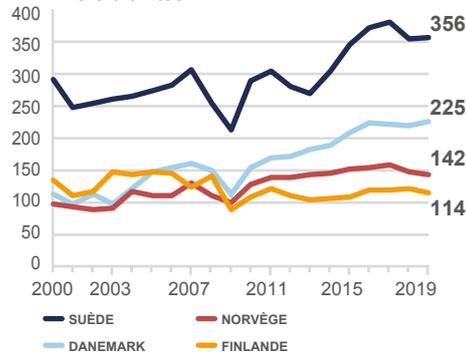
En millions d'unités



En milliers d'unités



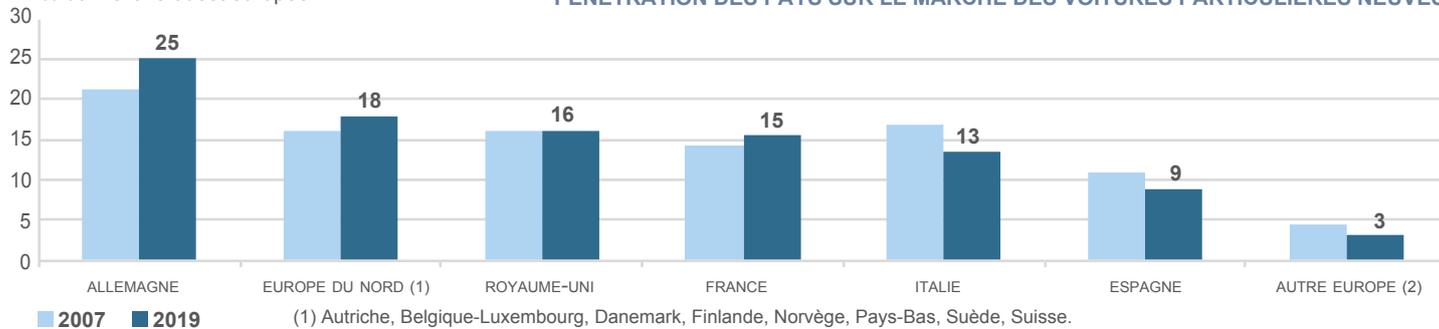
En milliers d'unités



En milliers d'unités



En % du marché ouest européen



PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

(1) Autriche, Belgique-Luxembourg, Danemark, Finlande, Norvège, Pays-Bas, Suède, Suisse.
 (2) Portugal, Grèce, Irlande.
 Source : CCFA

Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 18 pays : les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent les pays de l'Association Européenne de Libre Échange (AELE : Suisse, Norvège et Islande). Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Le marché a connu deux fortes crises : en 1993

(-16 % soit -2,2 millions d'unités) et à partir de la fin 2008. Cette dernière a entraîné une chute du marché de 22 % entre 2007 et 2013, soit -3,3 millions d'unités, avec un impact contrasté selon la zone géographique. Le groupe de pays rassemblant l'Europe du Nord, l'Allemagne et le Royaume-Uni a subi une baisse de seulement 5 % pendant la crise, alors qu'elle atteignait plus

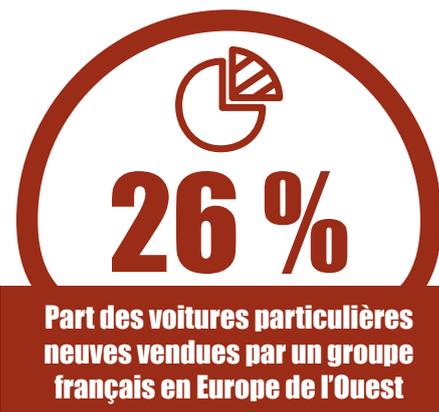
de 50 % pour l'Europe du Sud (Espagne, Italie, Portugal et Grèce). Aujourd'hui, les pays du premier groupe ont rattrapé leur niveau d'avant crise alors que les pays du Sud de l'Europe sont toujours en dessous de ce niveau. Au total, le marché ouest-européen demeure en repli de 3,5 % par rapport au niveau observé en 2007.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2019, la pénétration des groupes français sur le marché ouest-européen est restée stable par rapport à 2018 et s'élève à 26 %.

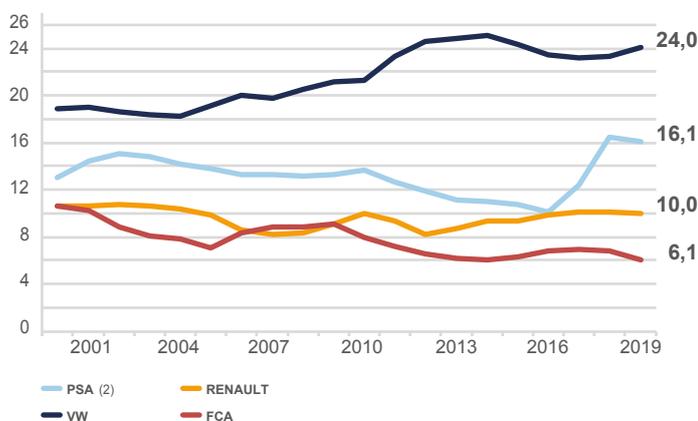
Les groupes français s'appuient sur leurs différentes marques qui sont complémentaires. Le groupe Renault repose sur les marques Renault (6,9 % de part de marché) et Dacia (3,2 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5 % du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais quatre marques :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

Les groupes étrangers sont principalement représentés par le groupe Volkswagen qui détient 24 % de part de marché en 2019 et par cinq autres grands groupes généralistes et deux groupes spécialistes des gammes supérieures, affichant chacun une part de marché comprise entre 6 % et 7 %.

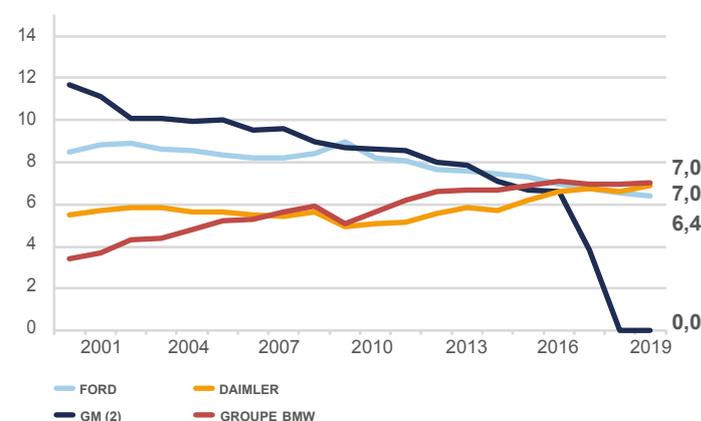


► PÉNÉTRATION DES GROUPE (1) EN EUROPE DE L'OUEST (UE 18)

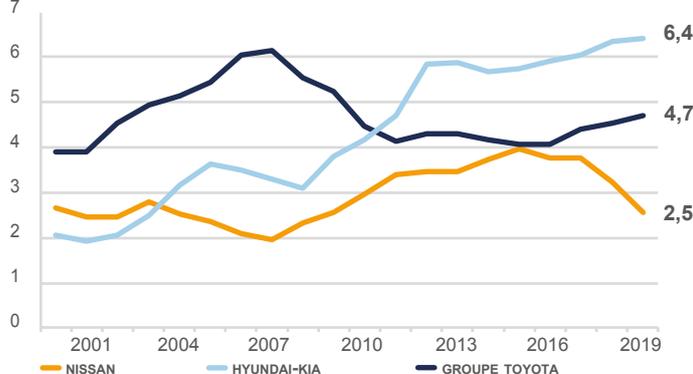
En % du marché total



En % du marché total



En % du marché total



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2020.

(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.

Source : CCFA



La pénétration des groupes français PSA et Renault (26 % au total) a légèrement reculé en 2019 mais reste supérieure à celle de 2007. Elle dépassait 25 % entre 2001 et 2003, période plus favorable où les marchés français et d'Europe du Sud pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest, contre 39 % en 2019. La marque Opel, qui a intégré le groupe PSA le 1^{er} août 2017, confirme sa part de marché au dessus de 5 %. La part de marché de la marque Dacia progresse régulièrement chaque année et dépasse 3 % en 2019, soit un volume de plus de 450 000 unités. La part de marché de DS s'est établie à 0,3 %.

Depuis 1995, le groupe Volkswagen (VW), avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions et a atteint 24 % en 2019 après avoir reculé entre 2014 et 2018. Ce niveau reste

cependant légèrement inférieur au niveau record de 2014.

Le groupe Fiat, y compris les marques du groupe Chrysler, a représenté 6,1% du marché ouest-européen en 2019, contre près de 13 % en 1997 et 15 % en 1989. En 2019, la part de marché de la marque Fiat s'élevait à 4,2 %.

Le groupe américain Ford a connu une évolution similaire à celle du groupe Fiat, en divisant par deux sa part de marché entre le début des années 90 et aujourd'hui pour s'établir à 6,4 % en 2019.

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

gagner des parts de marché. Daimler (Mercedes-Benz et smart) en progression depuis 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules, gagne encore 0,3 point de part de marché en 2019 à 6,9 %. BMW, y compris la marque Mini, est resté stable à 7 %.

La pénétration du groupe Toyota, en hausse continue de 1995 (3 %) à 2007 (6 %) est ensuite retombée à 4,1 % en 2016. Depuis, la part de marché a crû de nouveau et a atteint 4,7 % en 2019.

La pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistante en 1990 (0,1 %) a progressé constamment au cours des trente dernières années. Passant de 2,1 % en 2000, à 4,2 % en 2010, sa pénétration a atteint 6,4 % en 2019.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2019



71 & 99

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 plus d'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	
	PEUGEOT	108, 208, 2008, Partner, Rifter	308, 3008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
	OPEL	Corsa, Adam, Combo, Karl, Mokka, Crossland, Grandland	Ampera, Ampera-E, Astra, Zafira, Movano	Cascada, Antara, Insignia, Vivaro	
Groupe RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane (dont Scénic, Grand Scénic), Master	Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Talisman
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
	ALPINE				A110
	LADA	Niva			
Groupe BMW	BMW	i3	Série 1, Série 2, M2	Série 4, X1, X2	Séries 3, 5, 6, 7, 8, X3, X4, X5, X6, X7, Z4, i8, M3, M4, M5
	MINI	Mini			
Groupe DAIMLER	MERCEDES-BENZ	Citan	Classes A, B, CLA, Vito, Sprinter	GLA	Classes C, E, G, S, SL, V, CLS, EQC, GLC, GLE, GLS, GT, Série G, SLC, SLK
	SMART	fortwo, forfour			
Groupe FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Giulietta		Giulia, 4C, Stelvio
	FIAT	Panda, 500, G.Punto, Punto, Fiorino, Doblo, Qubo	124 Spider, 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	S-Max, Mustang, Galaxy, Edge
GEELY	VOLVO			V40, XC40	S60, S90, V60, V90, XC60, XC90
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, HR-V	CR-V	
HYUNDAI KIA	HYUNDAI	I10, I20, IX20, Kona	I30, Elantra, H-1	I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq	
	KIA	Picanto, Soul, Stonic, Venga	Carens, Cee-d, Ceed, Niro, Proceed, Rio, Xceed	Optima, Sportage, Stinger	Sorento
MAZDA	MAZDA	2, CX-3	3, MX5, CX-5	6, CX-30	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV	ASX, Spacestar,	Outlander, ECL-Cross	Pajero
NISSAN	NISSAN	Micra, Juke	Leaf, Pulsar, NV200, NV300	Qashqai, X-Trail	370Z, T-R, NV400
SUBARU	SUBARU			Impreza, Legacy, Forester, Outback, Levorg	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Ignis, Jimny, Swift, SX4, Vitara	Baleno	Grand Vitara	
Groupe TATA	JAGUAR			E-Pace	F-Pace, F-Type, XE, XF, XJ, F-Type, I-Pace
	LAND ROVER			RR Evoque	Discovery, Discovery.Sp, Range Rover, Rangsport, RR-Velar
TESLA	TESLA				Model 3, Model S, Model X
TOYOTA	LEXUS		CT	UX	ES, GS, IS, LS, RX, NX, RC
	TOYOTA	Aygo, Yaris	Auris, Corolla, Proace	Avensis, Prius, CH-R, RAV4, Mirai	GT86, Land Cruiser, Camry, Supra
Groupe VOLKSWAGEN	AUDI	A1, Q2	A3	A4, A5, TT, Q3	A6, A7, A8, Allroad, Q5, Q7, Q8, R8, E-Tron
	PORSCHE				911, 718 Boxster, Cayman, Macan, Cayenne, Panamera
	SEAT	Mii, Ibiza, Arona	Leon	Toledo, Ateca	Alhambra, Tarraco
	SKODA	Citigo	Fabia, Rapid, Kamiq, Scala	Octavia, Karoq	Superb, Kodiaq
	VOLKSWAGEN	Up!, Polo, Caddy, T-Cross, T-Roc	Golf, Touran, Crafter	Passat, Arteon, Tiguan, Transporter	Sharan, Touareg

LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

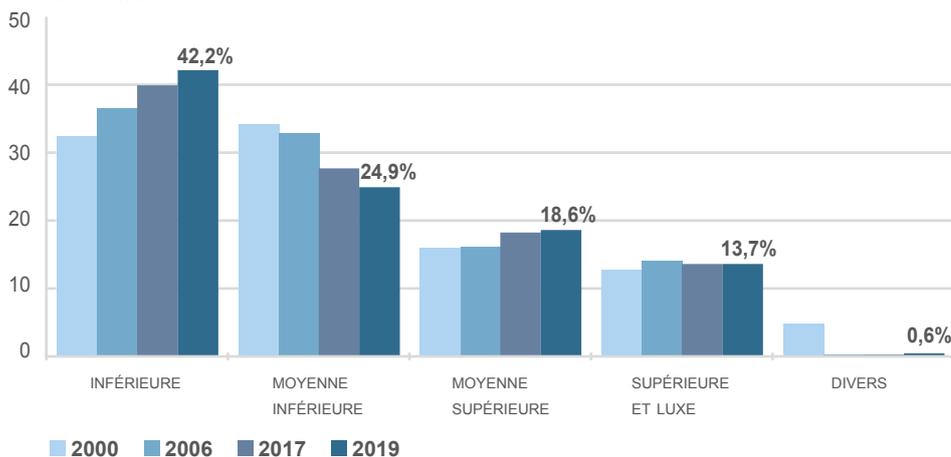
Sur les 15 modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest en 2019, 6 appartiennent à un groupe français.

► LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2019 (EN POURCENTAGE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR PAYS)

	Gamme économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure Luxe	Divers	Berline	Break	Coupé/cabriolet	Ensemble monospace	Tout terrain, tout chemin	Autres
ALLEMAGNE	31,4%	28,4%	19,9%	18,9%	1,4%	34,5%	15,7%	3,1%	9,3%	32,9%	4,4%
AUTRICHE	37,8%	26,5%	20,8%	14,7%	0,1%	33,3%	13,3%	1,2%	10,7%	38,3%	3,2%
BELGIQUE	38,4%	26,1%	21,5%	14,0%	0,0%	35,6%	11,8%	1,9%	8,9%	40,7%	1,1%
DANEMARK	42,8%	25,6%	19,9%	11,6%	0,1%	48,7%	15,4%	1,0%	5,0%	28,9%	1,0%
ESPAGNE	42%	29%	21%	7%	0%	44%	5%	1%	4%	47%	0%
FINLANDE	26%	30%	26%	17%	2%	38%	23%	0%	3%	33%	3%
FRANCE	56%	25%	13%	6%	0%	49%	4%	1%	6%	38%	1%
GRÈCE	62%	19%	15%	3%	0%	61%	1%	0%	1%	35%	2%
IRLANDE	32%	26%	29%	12%	0%	45%	5%	1%	3%	47%	0%
ITALIE	62%	17%	14%	6%	0%	47%	5%	1%	5%	42%	1%
LUXEMBOURG	31%	26%	20%	23%	0%	31%	12%	4%	7%	43%	3%
PAYS-BAS	44%	25%	14%	16%	0%	52%	12%	1%	2%	32%	2%
PORTUGAL	47%	28%	15%	9%	1%	46%	14%	2%	3%	32%	2%
ROYAUME-UNI	37%	23%	21%	18%	0%	45%	6%	3%	4%	42%	1%
SUÈDE	18%	23%	27%	32%	1%	29%	25%	1%	3%	40%	2%
UE 15	43%	25%	18%	13%	1%	42%	9%	2%	6%	38%	2%
ISLANDE	31%	21%	31%	16%	1%	24%	3%	0%	2%	61%	10%
NORVÈGE	20%	24%	23%	33%	0%	43%	12%	0%	3%	40%	1%
SUISSE	29%	22%	24%	24%	1%	31%	12%	3%	7%	44%	3%
EUROPE 18 PAYS	42%	25%	19%	14%	1%	42%	9%	2%	6%	39%	2%

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

En % du marché total



Source : CCFA

En 2019, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe de l'Ouest s'élevaient à 24 %, contre 30 % en 2015 et 40 % en 2000. Sur les gammes inférieures, les groupes français, qui proposaient huit modèles, en offrent désormais quarante. Sur les 5 modèles de gamme inférieure les plus vendus en Europe de l'Ouest en 2019, 3 appartiennent à un groupe français.

Les gammes économiques et inférieures dominent le marché ouest-européen avec 11 modèles dans cette catégorie parmi les 15 modèles les plus vendus et 42,2 % des immatriculations en 2019 (contre 40 % en 2012), un chiffre stable depuis 2014. En revanche, le ratio de la gamme moyenne inférieure, qui est riche en berlines, a diminué de près de 5 points sur cette même période, pour s'établir à 24,9 % en 2019. Les gammes supérieures (moyenne supérieure, supérieure et luxe) sont en hausse de 4 points par rapport à 2014 et ont atteint 32,4 % du marché en 2019.

La part des berlines, toujours dominantes, a régressé depuis la reprise du marché européen en 2014, au profit de la catégorie tout terrain,

tout chemin. Cette dernière bénéficie d'une offre variée et en croissance dans la gamme inférieure particulièrement prisée (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.). Sur les 15 premiers modèles vendus en Europe de l'Ouest, cinq modèles appartiennent à la catégorie tout terrain, tout chemin, qui représente désormais 39 % du marché, contre 21 % en 2014.

Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008 : 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. En 2009, les succès de la gamme inférieure et des berlines, notamment en Allemagne et au Royaume-Uni, ont réduit les écarts entre les différentes régions mais après la crise ces deux pays ont retrouvé leurs spécificités. Dans ces deux pays, les parts de marché des gammes inférieures restent de 5 à 11 points en dessous de la moyenne européenne, tandis que celles des gammes supérieures demeurent au dessus (39 % contre 32 % en moyenne en Europe).

11 DES 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant à la gamme économique et inférieure en 2019

► CLASSEMENT DES 25 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2019

Modèles	Unités	Pénétration
VOLKSWAGEN GOLF	422 319	3,0%
RENAULT CLIO	291 853	2,0%
VOLKSWAGEN POLO	247 026	1,7%
VOLKSWAGEN TIGUAN	242 686	1,7%
FORD FIESTA	219 078	1,5%
PEUGEOT 208	216 007	1,5%
RENAULT CAPTUR	206 763	1,4%
OPEL CORSA	206 393	1,4%
FORD FOCUS	205 859	1,4%
CITROEN C3	202 355	1,4%
NISSAN QASHQAI	200 701	1,4%
DACIA SANDERO	198 663	1,4%
VOLKSWAGEN T-ROC	195 311	1,4%
TOYOTA YARIS	189 669	1,3%
FIAT 500	186 986	1,3%
PEUGEOT 3008	186 551	1,3%
FIAT PANDA	181 379	1,3%
DACIA DUSTER	177 686	1,2%
PEUGEOT 2008	157 917	1,1%
RENAULT MEGANE	155 600	1,1%
SKODA OCTAVIA	155 414	1,1%
FORD KUGA	149 198	1,0%
PEUGEOT 308	136 609	1,0%
MINI MINI	129 400	0,9%
SEAT LEON	126 105	0,9%

Source : CCFA

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

-18 POINTS

Baisse de la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales entre 2016 et 2019

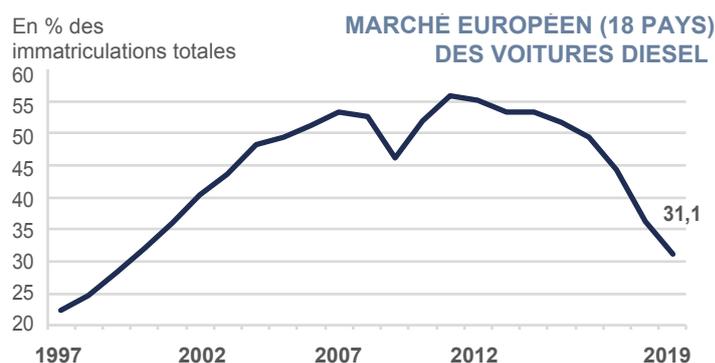
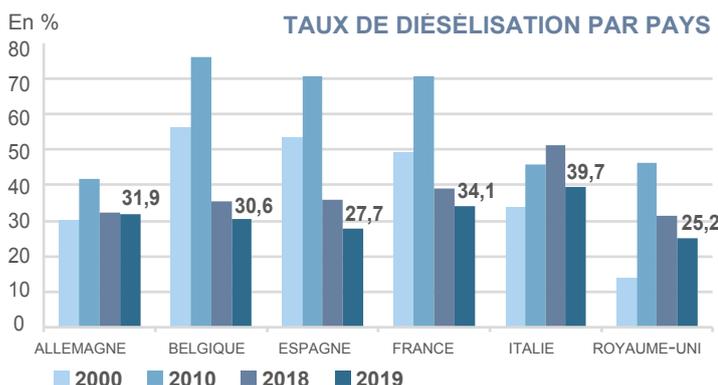
Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations en Europe occidentale, a oscillé autour de 52 % jusqu'en 2016. Puis, à partir de 2017, elle a fortement baissé pour s'établir à 31,1 % en 2019, soit un repli de 18 points en trois ans et de 25 points par rapport au niveau record de 2011. La France, la Belgique et l'Espagne, partant de taux de pénétration du diesel supérieurs à 70 %, ont connu les plus forts replis sur cette période (-45 points). À l'inverse, la Grèce, partant d'un niveau très bas (10 % en 2011) a vu le taux de pénétration du diesel continuer à croître jusqu'en 2014. Mais, depuis cette date, il suit la même tendance baissière que dans les autres pays.

Sur le marché européen des voitures diesel, qui compte 4,4 millions d'unités en 2019 (contre 6,9 en 2016), la pénétration des groupes français est de 26 %, soit une part stable par rapport à 2018 et comparable à celle des autres énergies.

Les motorisations hybrides et électriques, encore émergentes, continuent à se développer sur les marchés d'Europe de l'Ouest. La part de marché des voitures hybrides s'est accélérée en 2019 (+2,2 points) pour s'établir à 7,5 %, grâce à la contribution des marchés allemands, hollandais et anglais. La part de marché des voitures électriques a également progressé en 2019 (+1 point) pour s'établir à 2,4 %, grâce à une croissance significative des ventes en Allemagne, Espagne et Royaume-Uni.

► CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE (18 PAYS) EN 2019

	Cylindrée moyenne	Puissance moyenne	4X4	Diesel	Électriques	Hybrides
	cm ³	kW	%	%	%	%
ALLEMAGNE	1 686	116	21,0	31,9	1,7	6,5
AUTRICHE	1 566	99	23,8	38,2	2,8	5,0
BELGIQUE	1 493	96	0,1	30,6	1,6	6,2
DANEMARK	1 467	94	6,4	26,0	2,5	7,7
ESPAGNE	1 468	93	7,7	27,7	0,8	9,0
FINLANDE	1 554	104	20,0	18,6	1,7	18,3
FRANCE	1 405	88	6,7	34,1	1,9	5,7
GRÈCE	1 347	0	4,4	26,6	0,2	6,0
IRLANDE	1 530	92	8,5	45,5	2,9	8,9
ITALIE	1 439	83	11,6	39,7	0,6	6,0
LUXEMBOURG	1 790	127	23,7	41,8	1,8	5,9
PAYS-BAS	1 377	91	10,0	7,4	13,8	7,8
PORTUGAL	1 445	87	5,2	50,9	2,5	5,6
ROYAUME-UNI	1 610	110	18,0	25,2	1,6	8,6
SUÈDE	1 747	120	37,9	32,2	4,4	16,1
UNION EUROPÉENNE 15 PAYS	1 543	101	14,6	31,4	2,0	7,2
ISLANDE			25,1	30,0	7,7	19,3
NORVÈGE	1 828	119	48,1	16,0	42,4	26,5
SUISSE	1 812	133	49,3	25,6	4,2	8,6
ENSEMBLE 18 PAYS	1550	102	15,7	31,1	2,4	7,5



Source : CCFA

En Europe, les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs des voitures sont très différentes suivant les pays. Elles dépendent largement des conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. En raison de la réduction de la taille 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 190 cm³ entre 2007, point haut, et 2019. En revanche, la puissance moyenne a crû de 12 kW depuis 2013 pour s'établir à 102 kW en 2019. Les niveaux de ces indicateurs sont plus élevés en Europe du Nord.

2010 ; en 2019, elle représente 15,7 % du marché d'Europe de l'Ouest, soit un doublement de sa pénétration en dix ans et un volume de 2,2 millions d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction des caractéristiques nationales. En Suisse, en Autriche et dans les pays nordiques, cette part est plus élevée que la moyenne, pour répondre aux besoins du relief géographique montagneux ou aux conditions météorologiques. Elle atteint près de 50 % en Norvège et en Suisse. En Allemagne, elle est également supérieure à la moyenne européenne avec un taux de pénétration de 21 %, soit une hausse de 13 points en dix ans.

La part du diesel est largement influencée par les réglementations et la fiscalité de chaque pays. En

Europe, sur un marché en très légère hausse en 2019, les ventes de voitures diesel ont diminué de 14 % et représentent désormais 31,1 % des ventes totales. La situation reste néanmoins contrastée en termes de niveau et de variation selon les pays. Le Portugal est désormais le seul pays dans lequel plus de la moitié (50,9 %) des voitures neuves immatriculées restent des voitures diesel. L'Espagne, l'Italie, l'Irlande et la Grèce ont connu en 2019 les plus fortes baisses du taux de pénétration du diesel (-10 points en moyenne). En Italie, ce fort recul (-11 points) a fait passer ce taux sous la barre des 40 %, tandis qu'en Irlande, il reste autour de 45 %. À l'opposé, ce taux a quasiment stagné en Allemagne où il s'élève à 32 %.

La part des 4x4 est en hausse continue depuis

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

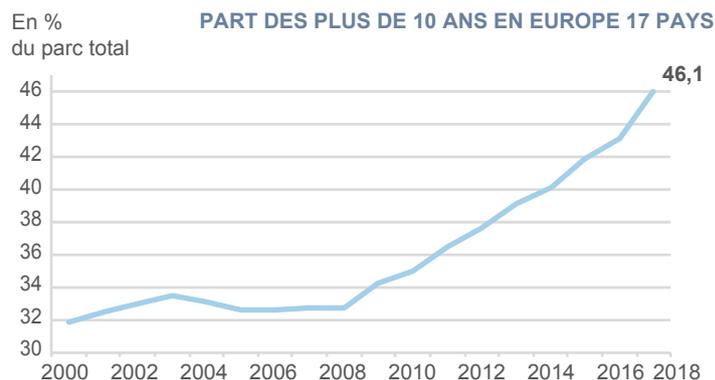
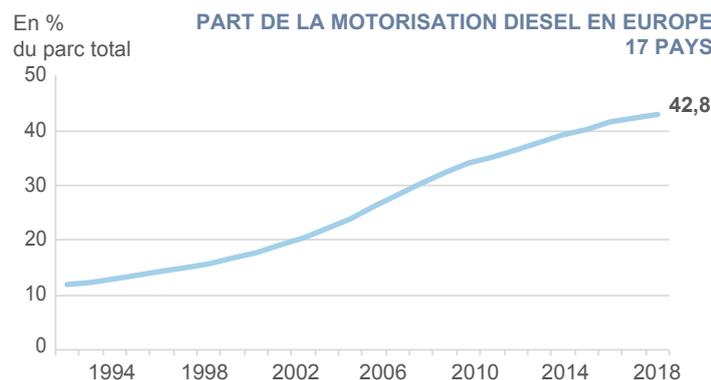
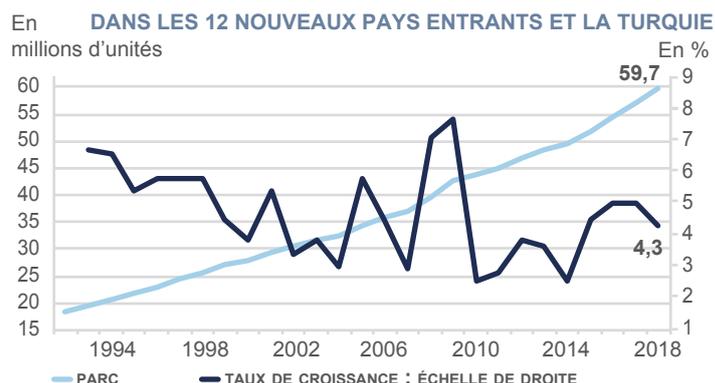
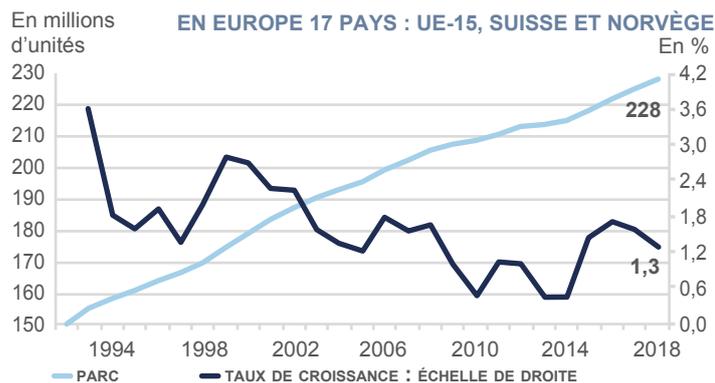
En Europe occidentale, où la densité automobile est élevée (de 436 voitures particulières pour 1000 habitants en Irlande à 645 en Italie), le parc a augmenté en moyenne de 1,5 % entre 2014 et 2018. Le fort contraste observé depuis l'année 2013 entre l'Europe du Nord, dynamique, et l'Europe du Sud, affectée par la crise, a disparu.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, où les taux de motorisation sont généralement plus bas (de 153 en Turquie à 617 pour la Pologne),

le taux de croissance du parc est plus soutenu. Il s'est élevé à 4,8 % en moyenne entre 2000 et 2009, puis a ralenti entre 2010 et 2014 avec la crise économique et financière. À partir de 2015, la croissance du parc redevient dynamique et s'élève à 4,7 % en moyenne. La demande à moindre coût reste majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. En 2018, cette zone représente désormais 21 % 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 46 % en 2018. Ce niveau élevé s'explique les bas niveaux d'immatriculations de voitures particulières neuves, notamment en Europe du Sud, où la part des voitures de plus de 10 ans dépasse les 50 % en Italie et les 60 % en Espagne et au Portugal. Au sein des nouveaux pays entrants, 76 % du parc a plus de 10 ans.

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



Sources : ACEA, organisations professionnelles

Au 1^{er} janvier 2018, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 228 millions. Les taux d'équipement élevés et la crise ont infléchi la progression du parc, dont le rythme s'élevait en moyenne à 1,9 % par an entre 1992 et 2009. À partir de 2009, le rythme s'est ralenti et s'élève à 1,1 % par an en moyenne sur la période 2009-2018. En 2018, le parc progresse dans tous les pays européens, sauf en Grèce où il recule de 0,1 %. En France, Italie et Royaume Uni, le parc croît moins vite que dans la moyenne européenne.

Dans les nouveaux pays entrants et la Turquie, le parc a progressé de 20 % sur la période 2014-2018, soit en moyenne 4,7 % par an, mais avec des évolutions contrastées selon les pays. En Slovaquie, le parc a augmenté de seulement 10 %, soit à peine plus qu'en Espagne (+9 %), tandis qu'en Turquie et en Roumanie, il a crû respectivement de 26 % et 31 % sur la même période. Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 33 % en moyenne, en progression d'environ un point et demi par an depuis plusieurs années.

Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale a crû de plus de 1 point par an depuis et s'est élevée à 43 % au 1^{er} janvier 2018. Dans six pays, cette motorisation demeure majoritaire : Autriche, Belgique, Espagne, France, Irlande 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 (44 %).



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

41%

Part des groupes français dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2019

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. À partir de 2014, il a progressé régulièrement et a crû de 3 % en 2019. Il a ainsi dépassé les 2 millions d'unités (+50 % depuis 2013), un volume quasiment identique à son niveau record de 2007.

En 2019, l'Italie, l'Allemagne et la France connaissent une croissance des immatriculations de véhicules utilitaires légers supérieure à la moyenne européenne. L'Allemagne et la France, ainsi que le Royaume-Uni, ont désormais dépassé leur niveau d'avant crise, gagnant sur la période 2007-2019 respectivement 82 000 unités (+38 %), 18 000 unités (+4 %) et 28 000 unités (+8 %).

À l'inverse, bien qu'en très forte croissance depuis 2013, les marchés de l'Italie et de l'Espagne restent en dessous de leur niveau d'avant crise (-48 000 unités pour l'Italie et -60 000 pour l'Espagne par rapport à 2007).

En 2019, les ventes de véhicules utilitaires légers des groupes français en Europe ont progressé de 5 % pour atteindre une part de marché de 41,4 % (34 % hors France), soit huit points de plus que le niveau observé en 2007. Cette croissance est notamment portée par des gains de parts de marché au Royaume-Uni (+2,4 points) et en Italie (+1,1 point).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (18 PAYS)

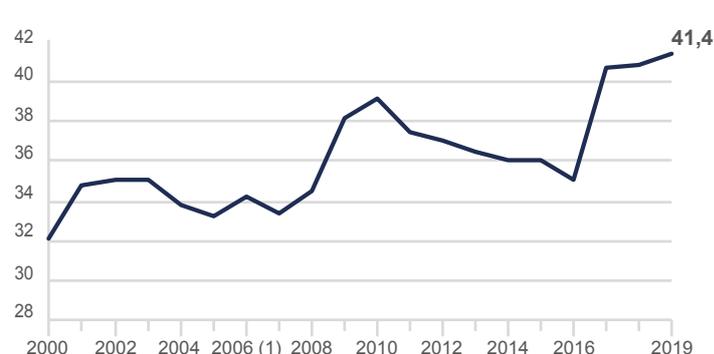
En millions d'unités



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

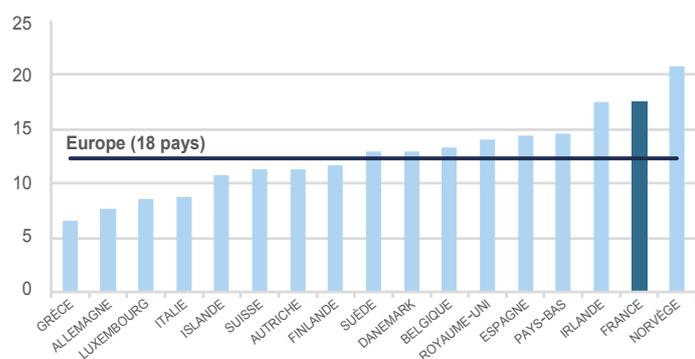
PÉNÉTRATION FRANÇAISE

En % du marché total



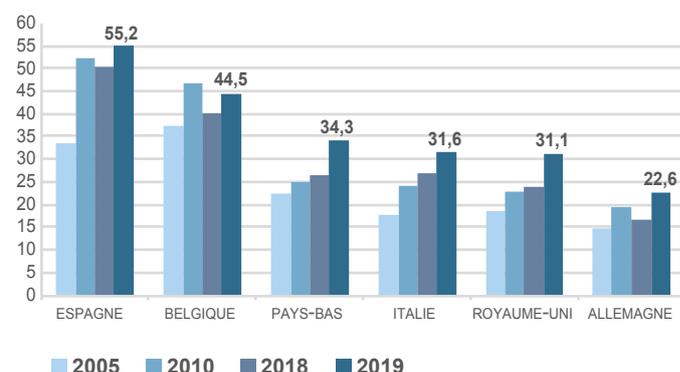
PART EN 2019 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

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 (véhicules utilitaires de moins de 5,1t) dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle de 6,6 % en Grèce à 20,7 % en Norvège. En moyenne, elle s'élevait à 12,2 % en Europe de l'Ouest en 2019.

En volume, la France reste le premier marché européen, avec 479 780 unités, devant le Royaume-Uni (367 390 unités), l'Allemagne (309 960 unités), l'Espagne (215 790 unités) et l'Italie (188 590 unités).

Depuis de nombreuses années, le renouvellement des produits et leur adaptabilité aux besoins actuels 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. Depuis 2014, ce marché croît de manière continue et les constructeurs français y ont gagné des parts de marché par rapport à 2007.

Sur le segment des fourgons, qui représente près de la moitié des ventes, les parts de marché des groupes français ont été conservées, grâce au succès des Renault Trafic et Master, du Peugeot Boxer et du Citroën Jumper. Sur le segment des fourgonnettes (23 % des ventes), les constructeurs français occupent les trois premières places du classement avec le Renault Kangoo, le Peugeot Partner et le Citroën Berlingo. L'Opel Combo se

situe également en septième position.

En 2019, tous segments confondus, cinq des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Trafic et Renault Master).

En Espagne et au Portugal, la part de marché des constructeurs français dépasse les 55 %. En Belgique, elle atteint 45 % en 2019. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des groupes français se sont établies respectivement à 23 et 32 %, en hausse de 1,1 point en Italie et stable en Allemagne.

LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5,1 tonnes a progressé de manière soutenue en 2019 (+3 %). Il s'est élevé à plus de 310 000 unités, contre moins de 210 000 en 2009. Depuis 2014, le marché croît continuellement (+6,3 %), 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.

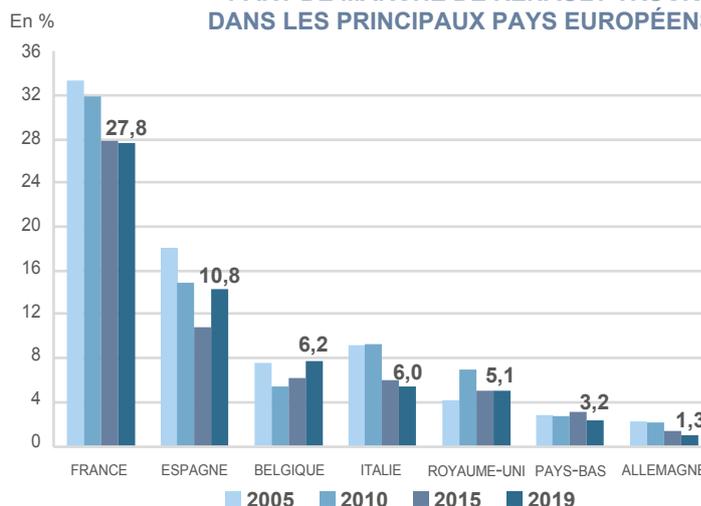
En France, en revanche, où le marché est l'un des plus dynamiques en Europe (+8 % en moyenne depuis 5 ans), les immatriculations ont dépassé en 2019 leur niveau d'avant crise (55 250 unités contre 52 537 en 2007). Le marché français est historiquement le deuxième marché européen derrière l'Allemagne avec 18 % des volumes vendus en Europe de l'Ouest.



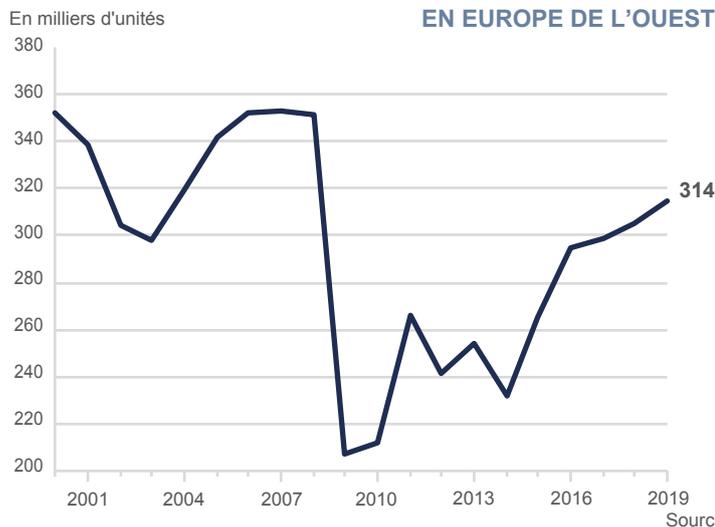
► LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2010	2015	2018	2019	Variation 2019/2018
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9t	54	48	55	57	5,0%
16t et plus	159	217	251	257	2,6%
TOTAL	212	265	305	314	3,0%

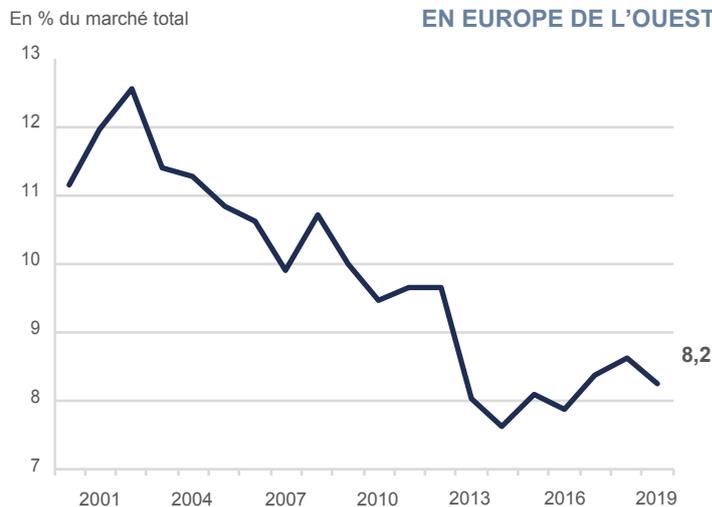
PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST



PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE DE L'OUEST



En Europe, le marché du véhicule industriel avait atteint en 2007 un niveau record ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 avaient été des facteurs favorables à cette reprise. En revanche, il a fortement subi l'impact de la crise financière et économique en 2009.

Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : les points hauts des années 2000, 2006 à 2008 représentent ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit près de 150 000 véhicules supplémentaires. Par rapport aux deux années noires du véhicule industriel, 1993 et 2009, le marché reprend plus difficilement après la dernière crise que dans les années 1990. En 2019, avec 55 250 unités, le marché français a cependant retrouvé son niveau moyen des années 2006-2008.

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

La part des véhicules industriels à énergie alternative (gaz, électrique, hybrides) reste très faible (environ 1,6 % du marché en Europe de l'Ouest) mais la transition énergétique est un sujet de préoccupation croissant pour les acteurs du secteur (objectifs de réduction des émissions de CO₂, restrictions de circulation en ville et logistique urbaine durable).

En France, le marché du GNV poursuit sa croissance et représente 2,7 % des immatriculations en 2019. 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, qui représentaient plus du quart des immatriculations d'Europe de l'Ouest en 2002, contre 19 % en 2019.

La pénétration de Renault Trucks en Europe de l'Ouest remonte lentement depuis le point bas de 2014 (7,6 %) et s'élève à 8,3% en 2019. En France, le taux de pénétration remonte depuis 2016 pour s'établir à 27,7 % en 2019. Hors Europe, Renault Trucks vend des volumes significatifs en Afrique (Maghreb) et au Moyen-Orient.

LES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT



27%

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



► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

	2018	2019	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	4 131	4 150	0,4%
Véhicules utilitaires légers	203	209	3,1%
Véhicules industriels			
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 397	1 479	5,9%
Véhicules utilitaires légers	173	177	2,4%
Véhicules industriels (hors cars et bus)	74	68	-7,2%

(1) 6 pays.

(2) 11 pays, 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 2019, les immatriculations de voitures particulières dans les nouveaux états membres de l'Union Européenne ont progressé de 5,9 %, ce qui représente une croissance très forte, alors que celle des pays d'Europe de l'Ouest a été quasi nulle (+0,7 %). Le marché des véhicules utilitaires légers a crû de 2,4 % (contre 2,9 % dans les 18

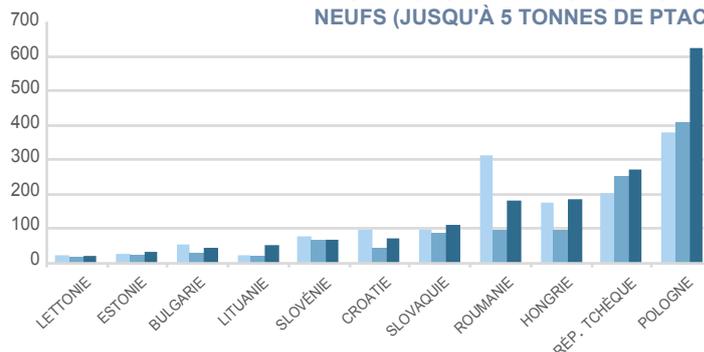
La production de véhicules dans les nouveaux pays de l'UE s'élève à 4,3 millions d'unités en 2019 (+0,6 % par rapport à 2018). Les ventes de véhicules neufs ont augmenté de 4,9 % à 1,7 million d'unités et dépasse désormais de 10 % le niveau observé en 2007. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,6 millions de véhicules.

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 plus d'un million d'unités en 2019. Les immatriculations de véhicules neufs de groupes français représentent 416 000 unités en 2019. Le marché devrait encore croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées dans ces pays, comparées à celles de l'Europe de l'Ouest.

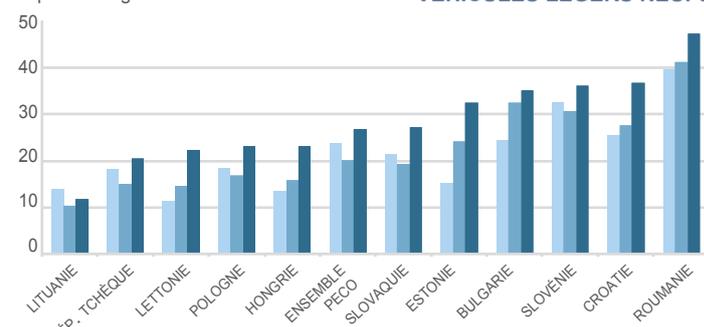
En milliers d'unités

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



■ 2008 ■ 2015 ■ 2019
Source : CCFA

pays de l'UE). Celui des véhicules industriels a reculé de 7,2 % (contre +3 % en Europe de l'Ouest).

En 2019, le marché des voitures particulières a évolué de manière contrastée selon les pays. Les ventes ont augmenté dans la plupart des pays, très fortement en Hongrie (+16 %) et en Roumanie (+23 %), et de manière plus modérée (autour de 4 %) dans les autres. La République tchèque et la Slovaquie sont les seuls pays dans lesquels les ventes ont reculé de respectivement 4 % et 8 %. Les évolutions sur le marché des véhicules utilitaires légers s'échelonnent de -6 % en Slovaquie à +14,6 % en Hongrie.

Les caractéristiques techniques (cylindrées, puissance, carrosserie) des voitures particulières immatriculées dans cette zone sont proches de celles de l'Europe occidentale à l'exception de celles relatives à la motorisation. Le poids du diesel dans les immatriculations des nouveaux pays entrants de l'UE s'élève à 19 % en 2019, soit 12 points de moins que dans les pays d'Europe de l'Ouest. La part des voitures particulières à énergie électrique et hybride s'élevait en 2019 à respectivement 0,5 % et 6,3 % (contre 2,4 % et 7,5 % en Europe occidentale).

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2017, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,6 millions de personnes, dont 43 % dans la construction de véhicules automobiles. Dans les 7 pays d'Europe occidentale où l'industrie automobile est historiquement présente, les effectifs du secteur ont fortement diminué entre 2005 et 2010 (-270 000 personnes), tandis qu'ils augmentaient dans les 6 nouveaux entrants (+190 000). Puis, grâce à la croissance des marchés et à la valorisation des produits fabriqués dans cette zone, les effectifs ont regagné 170 000 personnes entre 2010 et 2017, notamment grâce à l'Allemagne (+117 000 personnes), au Royaume-Uni (+18 000) et à l'Espagne (+17 000), sans néanmoins retrouver leur niveau de 2005 (-100 000). En Europe de l'Est,

la hausse des effectifs s'est poursuivie et a atteint +410 000 personnes sur la période.

En 2019, la valeur ajoutée par personne occupée s'élève à 84 000 euros en moyenne en Europe, contre 51 000 euros en 2012. En France, elle s'établit à 87 000 euros en 2019. Le niveau de dépenses de personnel par personne occupée est également supérieur à celui de l'Union européenne.

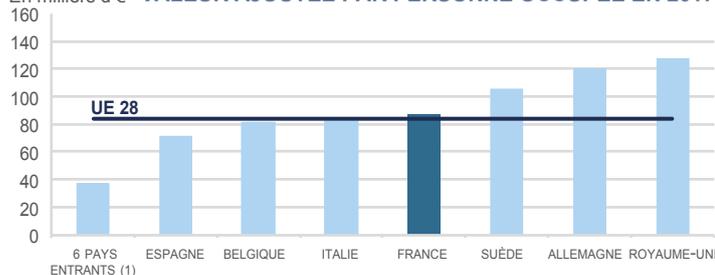
Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 29 % en France, contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissant à 21 %.



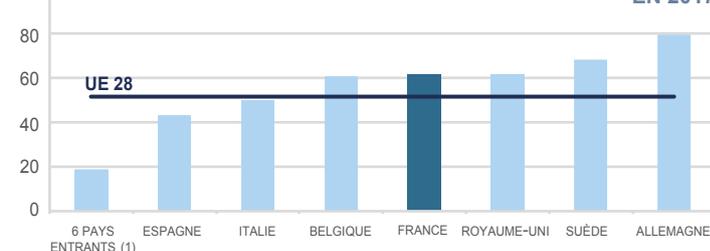
► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2017 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique	6 pays entrants (1)
Personnel occupé	milliers	2 597	866	228	154	158	175	81	29	756
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 126	546	111	-	71	71	55	15	135
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	164	46	21	18	10	11	4	5	26
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 307	274	96	-	77	93	21	9	594
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 144 502	495 683	135 077	89 297	72 427	79 197	45 070	14 905	164 907
Production	millions d'euros	943 184	391 800	94 460	77 997	66 478	62 678	34 213	14 206	158 573
Production/Chiffre d'affaires	%	82,4	79,0	69,9	87,3	91,8	79,1	75,9	95,3	96,2
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	217 821	104 418	19 865	19 781	11 264	14 453	8 531	2 384	28 130
Valeur ajoutée/Production	%	23,1	26,7	21,0	25,4	16,9	23,1	24,9	16,8	17,7
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	83,9	120,5	87	128,2	71,4	82,6	105,7	81,6	37,2
	base 100 : 6 pays entrants	225	324	234	344	192	222	284	219	100
Achats de biens et de services	millions d'euros	940 919	395 012	115 352	70 835	63 040	67 490	37 463	12 712	138 971
Part des achats dans la production	%	99,8	100,8	122,1	90,8	94,8	107,7	109,5	89,5	87,6
Dépenses de personnel	millions d'euros	134 269	68 569	14 000	9 534	6 794	8 695	5 488	1 764	13 893
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	51,7	79,1	61	61,8	43,1	49,7	68,0	60,4	18,4
	base 100 : 6 pays entrants	281	430	334	336	234	270	370	329	100
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	83 553	35 849	5 865	10 247	4 470	5 758	2 658	619	14 237
EBE/VA	%	38,4	34,3	29,5	51,8	39,7	39,8	31,2	26,0	50,6

En milliers d'€ VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2017



En milliers d'€ DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2017



(1) 6 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie : les effectifs de la fabrication de carrosseries et de remorques sont inclus dans la construction de véhicules automobiles.

Sources : Eurostat et estimations CCFA

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

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

Les données rassemblées dans ce tableau proviennent des enquêtes d'entreprises nationales, harmonisées par Eurostat. Les difficultés rencontrées à la fois au niveau national et au niveau européen, tant pour la collecte que pour l'homogénéisation des données, ne nous permettent pas de disposer de chiffres fiables après 2017.

En 2017, la France représentait 9 % des effectifs

totaux de l'industrie automobile de l'Union Européenne. L'Allemagne en regroupait 34 % et l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni environ 6 % chacun. Les nouveaux entrants dans l'Union européenne, représentés ici par 6 pays (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie), représentent une part croissante des effectifs totaux qui a atteint 29 % en 2017.

Les industries automobiles restent très différentes selon les pays, en termes de structure et de coûts salariaux. En Allemagne et en Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile sont employés par la construction automobile en 2017. Cette part est de 49 % en France, 41 % en Italie et 45 % en Espagne, alors qu'elle s'établit autour

de 18 % dans les six pays entrants.

Selon l'ACEA, en 2017, les emplois de l'industrie automobile représentent en moyenne, dans l'Union européenne, 1 % de la population active. Il y a cependant des disparités entre les pays. En Allemagne, Slovaquie et République tchèque, ce ratio se situe entre 2 et 3 %, contre 0,5 % au Royaume-Uni et 0,7 % en France et en Italie. En Pologne, la part des emplois de l'industrie automobile dans la population active est très légèrement supérieure à la moyenne européenne avec 1,1%. Outre les emplois directs, l'industrie automobile génère également des emplois indirects qui sont estimés par l'ACEA à un tiers des emplois directs.

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2019

Groupe PSA : www.groupe-psa.com

En 2019, dans un contexte de recul du marché mondial, les ventes du groupe PSA se sont élevées à 3,5 millions de véhicules. En Europe, le groupe occupe la première place sur le segment des véhicules utilitaires légers (un quart des ventes) et la deuxième place sur celui des voitures particulières. Sur les autres zones, les ventes du constructeur ont progressé en Inde-Pacifique et en Eurasie, 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. Il continue d'implanter plusieurs usines de production ou d'assemblage ou a des projets, dans des marchés ayant un potentiel de développement (Turquie, Algérie, Inde avec CK Birla).

Le 17 décembre 2019, Peugeot S.A. et Fiat Chrysler Automobiles N.V. ont signé un Accord de Rapprochement engageant, en vue de la fusion à 50/50 de leurs activités, pour former le quatrième constructeur automobile mondial en volumes et le troisième en chiffre d'affaires.

Le Groupe PSA s'appuie sur un effectif de plus de 209 000 personnes dans le monde, dont 51 000 (hors Faurecia) en France, répartis sur une vingtaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs (Trémery) et de mécaniques ; centres de R&D (Vélizy), magasins de pièces de rechange (Vesoul). Le développement vers l'aval s'opère grâce à Distrigo et MisterAuto dans la distribution de pièces ; concernant le commerce automobile, l'alliance avec AramisAuto permet d'accroître sa présence sur le marché de l'occasion.

Dans le domaine technologique, le groupe s'est fixé comme objectif de concevoir et de développer des voitures plus respectueuses de l'environnement, intelligentes, connectées et autonomes. Le groupe a déjà lancé 10 nouveaux modèles hybrides rechargeables ou tout électrique pour atteindre 100 % de son offre électrifiée d'ici 2025.

En 2019, le groupe a investi 2,7 milliards d'euros dans les investissements corporels et a dépensé 2,8 milliards d'euros dans la recherche et développement.

Début 2016, le constructeur a mis en place un plan de performance et de croissance organique rentable intitulé « Push to pass » pour la période 2016-2021, qui a été actualisé 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 l'après-vente, les véhicules d'occasion et les services de mobilité (Free2Move).

Groupe Renault : www.renault.com

En 2019, le groupe Renault a maintenu sa position sur un marché mondial en baisse. Ses ventes progressent en Europe, en Russie, en Inde et au Brésil, mais reculent sur les autres zones. En Europe, la marque Renault occupe toujours la deuxième place sur le marché des véhicules légers. Les ventes de Dacia dans le monde progressent de 5 %.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance est optimisée et élargie au fil du temps avec l'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) a atteint une nouvelle étape avec l'intégration du constructeur russe dans le groupe Renault. Le Plan Alliance 2022 prévoit de renforcer la coopération avec la mise en place d'un référent par zone (Renault pour l'Europe, Nissan pour la Chine et Mitsubishi pour l'Asie du Sud-Est) et l'accélération du partage des plateformes, moteurs et nouvelles technologies grâce au modèle leader/follower.

Les priorités du groupe en matière d'innovation sont le véhicule électrique, connecté et autonome et les services de mobilité. Il développe également des partenariats (universités, entreprises partenaires, etc.). En 2019, Renault a introduit la motorisation hybride (E-TECH) dans son offre. Cela s'inscrit dans le plan stratégique du Groupe qui prévoit une électrification massive de la gamme avec 8 modèles 100 % électriques et 12 modèles électrifiés (hybrides et hybrides rechargeables). Le Groupe expérimente également la technologie hydrogène dans sa gamme de véhicule utilitaire avec le Renault Kangoo Z.E. Hydrogen.

Le Groupe Renault emploie plus de 180 000 personnes dans le monde, dont 48 000 en France sur une quinzaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs et de mécaniques (Cléon, Le Mans) ; centres de R&D (Guyancourt) ; siège social, etc. Sa présence dans l'aval s'appuie sur Renault Retail Group qui distribue des véhicules neufs et d'occasion ainsi que des pièces.

En 2019, le Groupe Renault a investi 2,9 milliards d'euros dans les investissements corporels et a dépensé 2,7 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 d'accroître la compétitivité, de renforcer la présence mondiale grâce à l'internationalisation, et de 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. Enfin, pour accélérer son développement dans les nouvelles mobilités et nouer des partenariats stratégiques, le groupe a créé fin 2019 Renault M.A.I (Mobility As an Industry).

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks a maintenu ses volumes dans un marché européen contrasté, avec un premier semestre très dynamique et un second semestre en perte de vitesse. Sa pénétration en Europe de l'Ouest s'est élevée à 8,5 % en 2019.

Renault Trucks assemble ses modèles de camions en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse et de Blainville-sur-Orne. Le constructeur s'appuie sur des partenaires pour du montage local en dehors d'Europe occidentale dont l'Arabie Saoudite.

Composante du groupe Volvo qui emploie 100 000 personnes dans le monde, Renault Trucks compte 10 000 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 désormais une offre complète de véhicules à énergies alternatives (gaz, biodiesel, électrique) et un éventail de services (gestion de flotte, entretien et réparation, financement et assurances) comprenant des solutions favorisant l'économie de carburant (Optifuel Solutions), un des principaux postes de coûts pour les exploitants, mais aussi des services de maintenance prédictive (lancement de Start & Drive Excellence Predict). Renault Trucks développe ses activités de vente de véhicules d'occasion, « reconditionnés » dans ses usines et bénéficiant d'une garantie constructeur. En 2019, le constructeur a poursuivi la commercialisation de camions électriques, entamée en 2018, et propose désormais une gamme 100 % électrique allant de 3,1 à 26 tonnes.

	Unités	Groupe PSA	Groupe Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	74 731	55 537
Investissements corporels	millions d'euros	2 765	2 936
Frais de recherche et développement nets	millions d'euros	2 852	2 658
Résultat net	millions d'euros	3 584	19
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	208 780	179 565
dont France (Europe)	nb de personnes	68 000 (2) (152 662)	47 978 (73 087)



	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	58 943	17 768	2 163	-	-	52 132	3 405	-
Marge opérationnelle	millions d'euros	5 037	1 227	-	60	-	1 445	1 223	-
Investissements (3)	millions d'euros	2 765	-	-	-	-	2 926	10	-
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	114 320	93 699	-	761	-	175 862	3 703	-

(1) Au 31 décembre.

(2) Donnée 2018

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

Sources : Rapports d'activité des groupes PSA et Renault, communiqués de presse

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2019

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 Rüsselsheim (Opel)

 GROUPE PSA

 GROUPE RENAULT

Biélorussie

- 20 Minsk

Espagne

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

Italie

- 27 Val di Sangro

Pologne

- 28 Gliwice (Opel)

Portugal

- 29 Mangualde

République tchèque

- 30 Kolín (PSA-Toyota)

 RENAULT TRUCKS

 SEVELSUD

Roumanie

- 31 Mioveni (Pitesti)(Dacia)

Royaume-Uni

- 32 Ellesmere Port (Opel)
- 33 Luton (Opel)

Russie

- 34 Izhevsk (AvtoVAZ)
- 35 Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- 36 Moscou
- 37 Togliatti (AvtoVAZ)

Slovaquie

- 38 Trnava

Slovénie

- 39 Novo Mesto

Turquie

- 40 Bursa (Tofas)
- 41 Bursa (projet)



80
Nombre de sites de production
et d'assemblage utilisés par les
groupes français dans le monde,
dont 6 en projets



AMÉRIQUE

Argentine

- 42 Buenos Aires
- 43 Cordoba (Santa Isabel)

Brésil

- 44 Curitiba
- 45 Porto Real

Colombie

- 46 Envigado (Medellin)

États-Unis

- 47 Orion (General Motors)

Mexique

- 48 Cuernavaca (Nissan)

Uruguay

- 49 Montevideo (Nordex)

AFRIQUE

Algérie

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

Arabie Saoudite

- 53 KAEC

Éthiopie

- 54 Wukro (MIE)

Kenya

- 55 Thika (URYSIA)
- 56 CMC Motors (projet)

Maroc

- 57 Kenitra
- 58 Casablanca
- 59 Tanger

Nigéria

- 60 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)

Tunisie

- 61 Tunis (STAFIM)

ASIE

Chine

- 62 Chengdu (DPCA)
- 63 Shenzhen (CAPSA)
- 64 Wuhan (DPCA)
- 65 Wuhan (DFPV2)
- 66 Wuhan (Dongfeng)
- 67 Shenyang (RBJAC)
- 68 Wuhan (DRAC)
- 69 Shiyan (eGT-NEV)

Corée du Sud

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

Inde

- 73 Delhi (HMFCL) (projet)
- 74 Chennai (Renault-Nissan)

Indonésie

- 75 (Indomobil)

Japon

- 76 Mizushima (Mitsubishi)

Malaisie

- 77 Gurun
- 78 (Tan Chong Motors) (projet)

Pakistan

- 79 Karachi (Al-Futtaim) (projet)

Vietnam

- 80 Chu Lai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS



**251
MILLIONS**

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

En 2019, la production mondiale des groupes français a reculé de 9 % à 7,3 millions de véhicules. La croissance interne et les opérations externes réalisées ces dernières années par les groupes français (intégration de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017, de Jinbei et Huasong le 1^{er} janvier 2018 ; intégration d'Opel dans le Groupe PSA le 1^{er} août 2017) ont renforcé leur présence européenne, mais la volatilité des débouchés hors Europe, sur un marché mondial en recul de 4,5 %, a affecté leur production en 2019. Depuis 1996, leur production a néanmoins augmenté de 92 %, soit une croissance annuelle moyenne de 3 %, à la fois grâce à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, puis, par la suite, à ceux hors d'Europe. Les groupes ont notamment développé leurs capacités de production dans cette dernière zone.

La production de voitures particulières s'est élevée à 6,2 millions d'unités, soit une baisse de 9,6 %

après une année 2018 record de 6,9 millions d'unités ; celle des véhicules utilitaires légers s'est établie à 1 025 000 unités, soit un recul de 2,6 % par rapport à 2018, mais ce niveau reste supérieur à celui de 2017 (+86 000 unités). Par rapport à 2007, soit avant la crise, la production a crû de 18 % pour les voitures particulières (soit +945 000 unités), et a progressé de 24 % pour les véhicules utilitaires (soit +195 000 unités).

Les groupes français possèdent une grande diversité de sites : les usines historiques (Sochaux, Flins), les usines récentes dans les pays émergents (Tanger, Kenitra), celles de grande taille (Vigo, Pitesti), celles produisant un seul type de modèle (Trnava, Novo Mesto) ou une grande diversité (Mulhouse, Togliatti), celles des véhicules utilitaires légers ou leurs dérivés (Hordain, Batilly), celles de partenariats (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 2019
Peugeot : iOn / Citroën : C-ZERO	Mizushima (Japon) (Mitsubishi)
Peugeot : 108 / Citroën : C1	Kolin (Rép. tchèque) (TPCA)
Peugeot : 208	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Maroc, Porto Real (Brésil), Buenos Aires (Argentine)
Citroën : C3, C3 Aircross, C3 Picasso DS : DS3, DS3 Crossback	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Saragosse (Espagne), Porto Real (Brésil)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée	Vigo (Espagne), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 308, 308 S	Sochaux (France), Buenos Aires (Argentine), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 2008	Mulhouse (France), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine) (DPCA), Vigo (Espagne)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA), Malaisie (Naza Automotive Manufacturing), Vietnam (THACO)
Peugeot : 4008	Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA), Malaisie (Naza Automotive Manufacturing)
Peugeot : 5008	Rennes (France), Chengdu/Wuhan (Chine) (DPCA), Malaisie (Naza Automotive Manufacturing), Vietnam (THACO)
Citroën : C4, C4 Aircross	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzen (Chine) (CAPSA)
Citroën : C4 Cactus, C4 Spacetourer	Madrid (Espagne), Vigo (Espagne), Porto Real (Brésil)
Citroën : C5, C5 Aircross / DS : DS5	Rennes-la-Janais (France), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzen (Chine) (CAPSA)
Citroën : C6 / DS : DS6 DS : DS7 Crossback	Shenzen (Chine) (CAPSA) Mulhouse (France), Shenzen (Chine) (CAPSA)
Peugeot : 408	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine) (DPCA), Vietnam (THACO)
Peugeot : 508	Mulhouse (France), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : Partner, Rifter / Citroën : Berlingo / Opel : Combo	Vigo (Espagne), Mangualde (Portugal), Buenos Aires (Argentine), Russie
Peugeot : Expert / Citroën : Jumpy	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA), Uruguay (CKD-Nordex), Luton (Royaume-Uni)
Peugeot : Traveller / Citroën : Spacetourer	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA), Luton (Royaume-Uni), Vietnam (THACO)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper	Italie (Sevelsud)
Opel : Vivaro, Zafira Life	Luton (Royaume-Uni), Hordain (France)
Opel : Corsa, Adam	Eisenach (Allemagne), Saragosse (Espagne)
Opel : Astra, Cascada	Gliwice (Pologne), Ellesmere Port (Royaume-Uni)
Opel : Zafira, Insignia	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Crossland	Saragosse (Espagne)
Opel : Grandland	Sochaux (France), Eisenach (Allemagne)
Opel : Viva, Mokka, Karl	Changwon, Bupyeong (Corée du Sud), Saragosse (Espagne)
Opel : Ampera	Orion (États-Unis)
Opel : Viva, Mokka	Changwon, Bupyeong (Corée du Sud)

Source : Groupe PSA

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2019
Alpine : A110	Dieppe (France)
Renault : Twingo 2, Twingo Electrique	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil), Shiyan (Chine)
Renault : Clio	Flins (France), Bursa (Turquie), Novo Mesto (Slovénie), Oran (Algérie)
Renault : ZOE	Flins (France)
Renault : Captur	Valladolid (Espagne), Moscou (Russie), Curitiba (Brésil), Chennai (Inde)
Renault : Sandero, Logan	Oran (Algérie), Casablanca (Maroc), Cordoba (Argentine), Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Togliatti (Russie) (AvtoVAZ), Pitesti (Roumanie)
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), Pitesti (Roumanie)
Renault : Lodgy / Ludospace	Tanger (Maroc)
Renault : Tribler	Chennai (Inde)
Renault : Dokker	Cordoba (Argentine)
Renault : Arkana	Moscou (Russie), Chennai (Inde)
Renault : Mégane / Mégane 4 Sedan C	Palencia (Espagne), Bursa (Turquie)
Renault : Scenic	Douai (France)
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 2	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc), Casablanca (Maroc), Oran (Algérie)
Dacia : Duster	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Lodgy / Ludospace	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 : XM3 / SM7	Busan (Corée du Sud)
RSM : Rogue (Nissan)	Busan (Corée du Sud)
City K-ZE	Shiyan (Chine)
Lada : XRAY, Largus, Kalina, Granta, Granta Hatchback, Priora, 4X4	Togliatti (Russie) (AvtoVAZ)
Lada : Vesta	Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)

Source : Groupe Renault

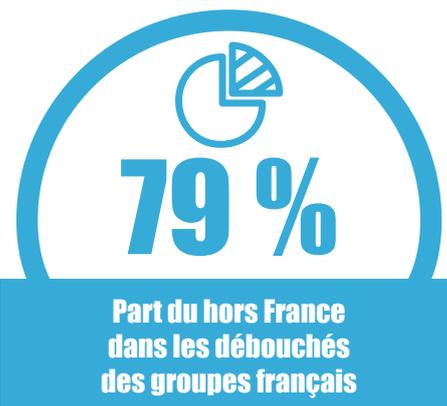
LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES FRANÇAIS

En 2019, les débouchés hors de France des groupes français reculent de deux points dans un marché mondial en baisse de 4,5 %. 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 de France qui ont permis de compenser les reculs observés notamment en Chine et en Amérique Latine en 2019.

Les ventes en France progressent régulièrement depuis 2012, mais la part du marché français dans les débouchés des groupes français est désormais autour de 20 %. Ainsi, les marchés étrangers représentent aujourd'hui 80 % des

débouchés des constructeurs français, contre deux tiers en 2000 et moins de 60 % en 1990.

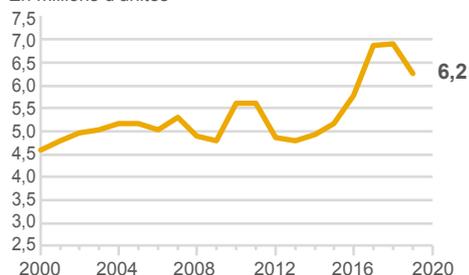
Cependant, depuis 2018, la part des livraisons des constructeurs français vers l'Union européenne a de nouveau dépassé la barre des 50 %, niveau qu'elle n'avait pas atteint depuis 2009. En 2019, les livraisons vers l'Union européenne (cf. page 87) représentent 61 % des débouchés totaux des groupes français, contre 54 % en 2018 et 40 % en 2012. La part croissante de l'Europe dans les débouchés des groupes français depuis 2013, s'explique à la fois par le redressement partiel des marchés d'Europe du Sud, l'intégration d'Opel mais aussi par la baisse d'une partie des marchés mondiaux.



► PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



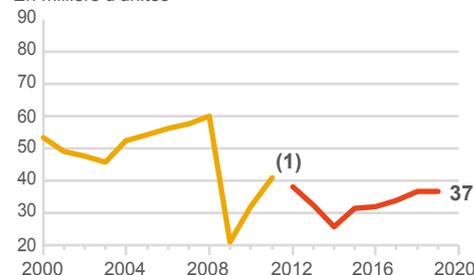
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités

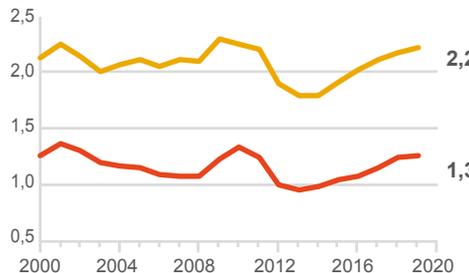


(1) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 7 tonnes et plus (voir page 81).

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

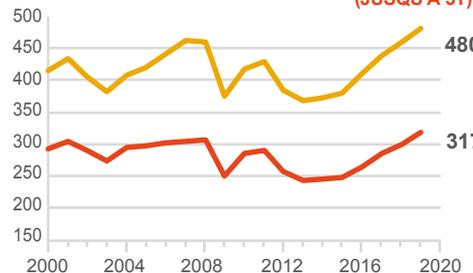
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



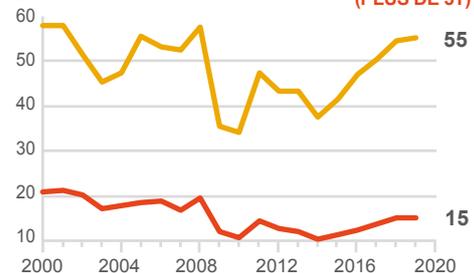
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités

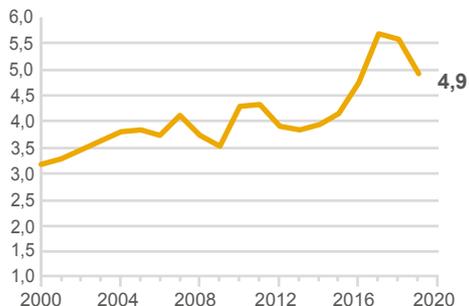


— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités



Source : CCFA

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 2019, les

immatriculations en France ont atteint 2,2 millions d'unités, tandis que la production mondiale de ces mêmes constructeurs s'est élevée à 6,2 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 2019, elles ont reculé de 12 %

à 4,9 millions d'unités, mais restent supérieures de 28 % à leur point bas de 2013. Celles des véhicules utilitaires légers ont bien résisté en 2019 avec 782 000 unités (+2 % et +53 % par rapport à 2013). Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont reculé de 2 % en 2019 (22 000 unités), soit 15 % de plus que leur point bas de 2013.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

x2

Doublement de la valeur ajoutée par personne employée dans la construction automobile entre 2012 et 2019

Le secteur de la construction automobile se caractérise par un chiffre d'affaires à l'exportation élevé d'environ 63 %, contre 39 % en moyenne dans l'industrie.

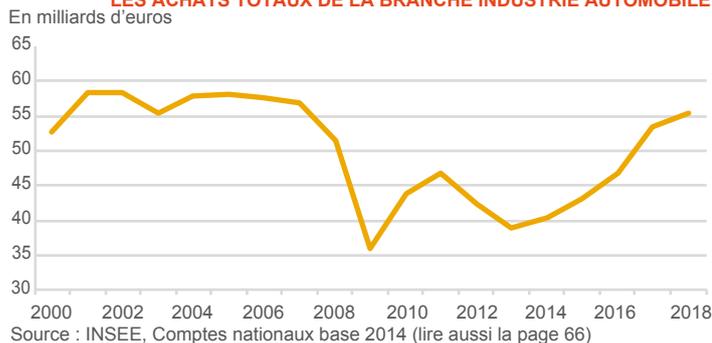
La valeur ajoutée par employé s'est élevée en 2019 à 120 000 euros, contre 88 000 euros en moyenne dans l'industrie. Exprimée en euros 2015, elle est passée de 56 000 euros en 2012 à 115 000 en 2019 grâce à la croissance du marché européen et des débouchés, et aux efforts internes des constructeurs en matière de productivité.

À la croisée de nombreuses et diverses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements :

depuis la crise de 2009, la construction automobile y consacre en moyenne chaque année 2,4 % de son chiffre d'affaires. En 2017, les investissements corporels dans l'industrie automobile ont représenté 5 % des investissements totaux dans l'industrie (incluant les industries extractives, manufacturière, et de production et distribution d'eau et d'énergie), contre 7 % en 2009.

Par ailleurs, la branche automobile a un impact important sur les autres branches, notamment à travers les achats qu'elle réalise. Le total des achats de la branche automobile s'élève à 55 milliards d'euros, en hausse de 43 % depuis 2013.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE



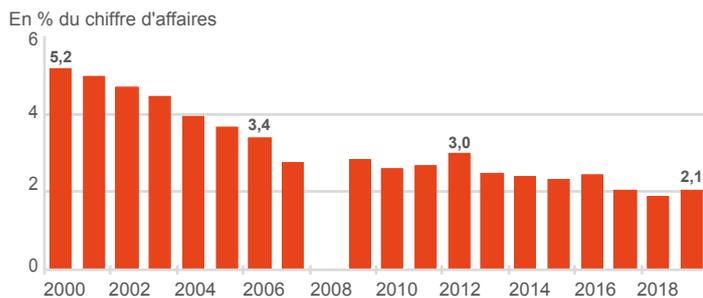
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



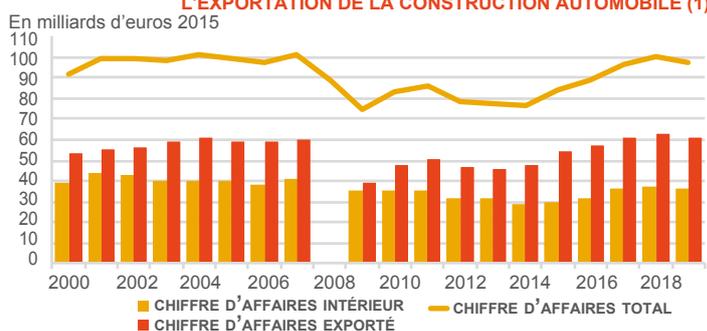
VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



CHIFFRE D'AFFAIRES INTERIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES A L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



(1) Estimations du CCFA pour 2018 et 2019 : lire aussi les pages 88 et 89 (notamment pour des changements de concept).
Source : SESSI, INSEE à partir de 2008

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).

Le secteur de l'industrie automobile regroupe les entreprises dont l'activité principale est 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, certains produits tels que les pneus, la plasturgie, les biens d'équipement et le verre échappent à la classification car ils apparaissent dans d'autres nomenclatures d'activités (lire 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 2019, 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 2,4 % en moyenne de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit environ 2 milliards d'euros par an. À ces investissements corporels s'ajoutent les investissements incorporels qui ne sont pas inclus dans ces chiffres (lire la page 34 sur les dépenses de recherche et développement).

La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990, où elle atteignait 38 %, oscillant désormais autour de 63 %, contre environ 39 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

En prenant en compte les emplois directs (sites de production et de recherche des constructeurs), les emplois indirects (sites des fournisseurs) et

les emplois induits (générés par l'activité des précédents), l'économie automobile constitue souvent un pilier essentiel de l'économie locale.

► L'EMPLOI AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

Régions	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois induits	Année de référence	Sources
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
Hauts-de-France	56 000		nd	2018	Horizon éco n° 290 - Octobre 2019 (ARIA, I-Trans, CCI, Région Hauts-de-France)
Vallée de la Seine (1)	109 894		nd	2017	Panorama de l'industrie dans la Vallée de la Seine (INSEE dossier, Normandie novembre 2020)
Île-de-France	73 200		nd	2018	IAU IdF - L'automobile en Île-de-France, mai 2019
Centre	29 095		nd	2013	L'industrie automobile en région Centre (Décembre 2014, CENTRECO)



(1) La Vallée de la Seine est composée de 9 départements : Manche, Calvados, Seine-Maritime, Val d'Oise, Eure, Seine-Saint-Denis, Paris, Yvelines, Hauts-de-Seine.

► 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

Le secteur automobile a de puissants effets d'entraînement sur le reste de l'économie. D'après l'INSEE, une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale. Ainsi, 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 emplois indirects et induits sont également créés, comme le montrent divers travaux de l'INSEE en régions. Les emplois indirects correspondent au personnel employé par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services, tandis que les emplois induits sont ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles.

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). Dans la Vallée de la Seine qui rassemble les départements de l'ouest de l'Île-de-France et les départements normands littoraux ou traversés par la Seine, on dénombre 54 400 emplois directement liés à l'industrie automobile, dont 42 530 dans la construction automobile. Le secteur élargi de l'automobile, qui comprend les activités de fabrication, de commerce et d'entretien-réparation regroupe 110 000 salariés.

L'industrie automobile est également une filière structurante pour l'économie des Hauts-de-France avec 56 000 emplois directs et indirects dont 15 400 dans la construction automobile, 15 000 dans la fabrication d'équipements automobiles et

26 300 dans la fourniture de matériaux, produits intermédiaires et services. La Bourgogne-Franche-Comté traditionnellement très liée aux filières automobile et métallurgique compte en 2015, 45 000 salariés hors intérim présents dans la filière automobile, dont 14 570 dans la construction automobile et 14 820 dans la fabrication d'équipements automobiles. Malgré l'absence de grands constructeurs implantés localement, la région Centre compte 29 000 emplois dans la filière automobile où sous-traitants, fournisseurs de matériaux et prestataires de services gravitent autour d'équipementiers d'envergure mondiale. Dans l'ensemble de ces régions, le nombre de ces emplois a baissé au cours des vingt dernières années. Entre 2008 et 2015, la baisse est de 24 % en moyenne en France.

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. En Bourgogne-Franche-Comté, en 2016, l'industrie automobile concentrait, d'après l'INSEE, 70 % des dépenses de recherche et développement des entreprises de taille intermédiaire et des grandes entreprises installées localement.

En 2019, 11 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. Leurs missions sont diverses : accroissement de la compétitivité, amélioration de la performance industrielle, accès à

de nouveaux débouchés, émergence de nouveaux projets, ou encore promotion de l'image de la filière en région. Elles coopèrent également avec les pôles de compétitivité automobiles, voire elles les intègrent.

► 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 dans leur pays d'origine et font face à des facteurs communs à toute l'industrie. Ces derniers sont notamment les coûts salariaux, le poids des prélèvements obligatoires sur les facteurs de production et le taux de change. D'autres sont propres au secteur automobile, comme l'ouverture du marché socle à la concurrence. L'ensemble de ces facteurs pèsent sur les taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée brute). Ce dernier a un impact sur la capacité des entreprises à investir en matière de production (modernisation des sites), de développement des produits, de recherche et développement dans la transition énergétique, le numérique et les nouvelles mobilités. Afin de faire face à ces révolutions actuelles, les investissements sont amenés à croître (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 par rapport notamment à son environnement européen.

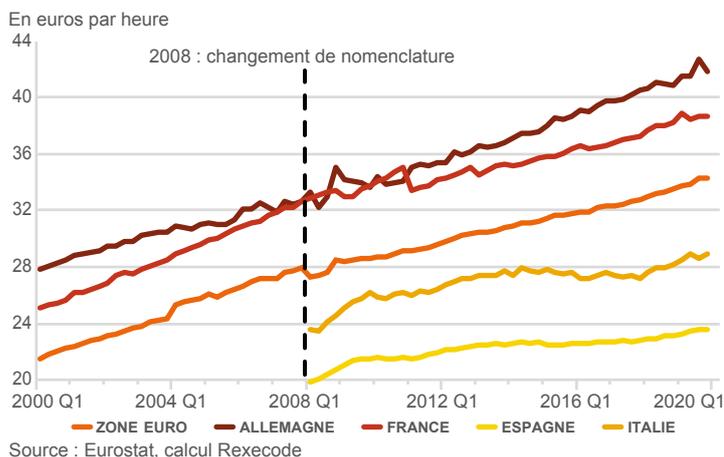
L'INSEE définit les impôts de production, comme tous les impôts que les entreprises supportent du fait de leurs activités de production, indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et des services produits ou vendus. En France, ils représentent, en 2019, 3,5 % du PIB, contre 1,5 % en Italie, 1 % en Espagne et 0,5 % en Allemagne selon Eurostat. 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. L'industrie est un secteur très exposé à la concurrence internationale et sa capacité d'investissement permet de renforcer la compétitivité hors prix.

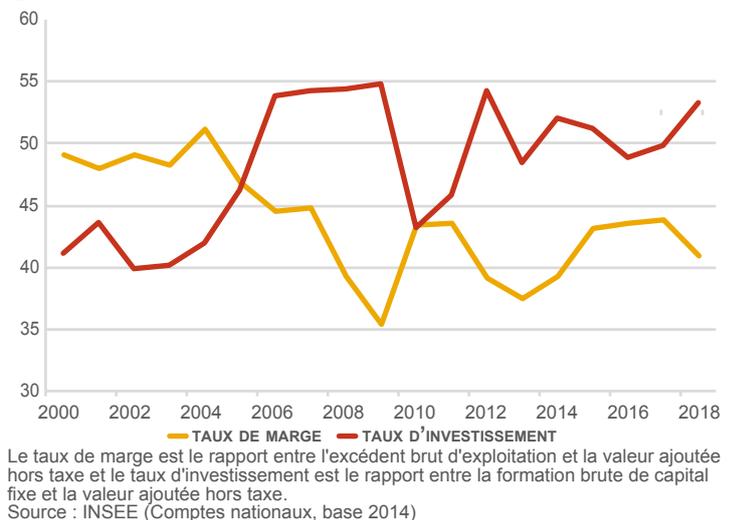


COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

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



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



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. Parmi les facteurs qui affectent la compétitivité de l'industrie française, on trouve les coûts salariaux, qui sont notamment liés au poids des charges sociales sur le facteur travail. Entre 2000 et 2009, les coûts de la main d'œuvre dans l'industrie manufacturière se sont rapprochés des coûts allemands et se sont éloignés des coûts moyens de la zone euro, ce qui a pénalisé la compétitivité des constructeurs français et de leurs fournisseurs en France.

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. À partir de 2019, le CICE est transformé en allègement

pérenne de cotisations sociales employeurs. Néanmoins, le poids des charges sociales sur le facteur travail en France continue à être l'un des plus élevés de l'Union européenne, y compris de la zone euro. Il est supérieur à ceux du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Espagne, et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Dans ces conditions, la production en France des véhicules du segment de la gamme inférieure n'est plus rentable. D'autres mesures pouvant porter également sur les charges fiscales des entreprises devraient être prises pour continuer à rapprocher les conditions de production du site France avec ceux de la moyenne de la zone euro.

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.

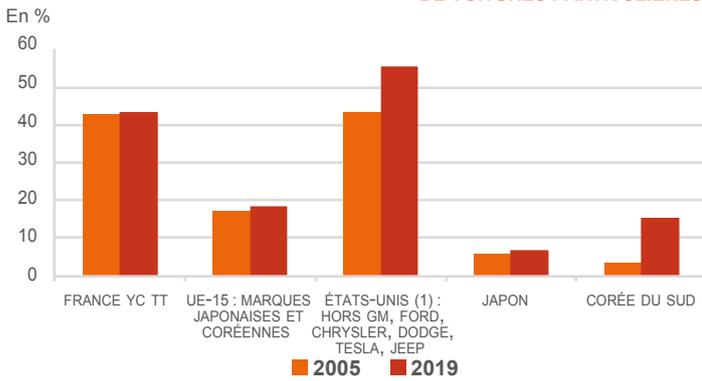
L'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange en raison de la part significative, et de plus en plus importante, de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a toutefois représenté 55%

des débouchés extérieurs totaux en 2019, contre 47 % en 2002. En 2019, l'euro reste 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

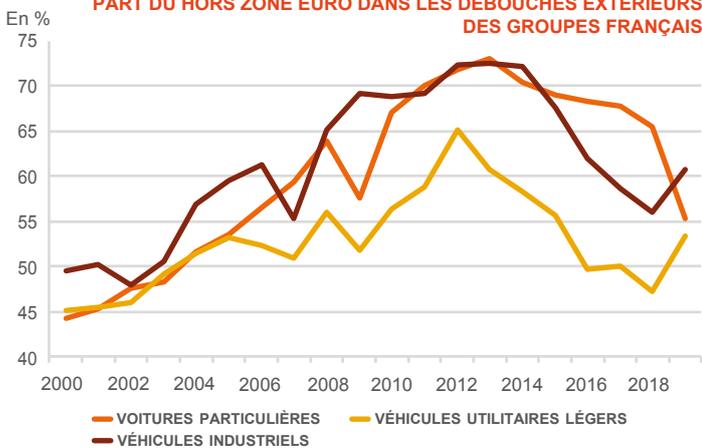
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

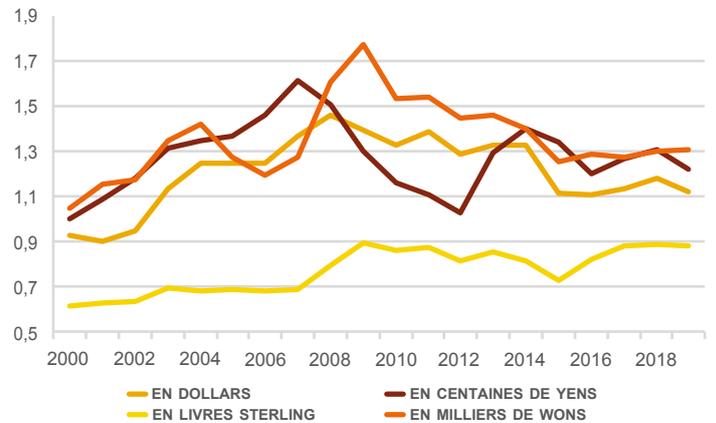


PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



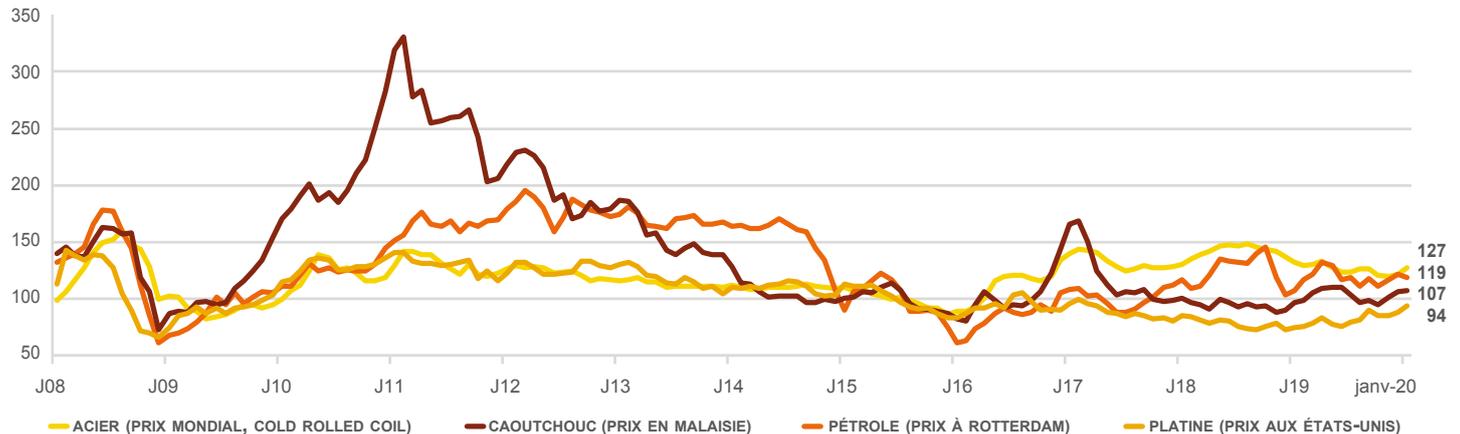
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



Source : BCE

Base 100 en 2015



Source : Rexecode

55 %

Part du hors zone euro dans les débouchés extérieurs des groupes français

Les prix des matières premières, qui peuvent impacter les coûts de production des entreprises

utilisatrices, connaissent des fluctuations importantes, y compris au cours d'une même année. Exprimés en euros, les cours des matières premières avaient connu des augmentations importantes de 2001 à 2012 mais 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. Les prix ont ensuite connu un point bas au début de l'année 2016 pour ensuite évoluer de manière contrastée selon les produits et fluctuant fortement en cours d'année. L'acier et le caoutchouc ont vu leur cours augmenter fortement en 2016 pour atteindre un pic en février 2017. Mais après cette date, le

prix du caoutchouc a fortement baissé, alors que celui de l'acier est resté à un niveau élevé, atteignant un nouveau pic en septembre 2018, pour ensuite décroître au cours de l'année 2019. À l'inverse, le cours du platine a baissé continuellement jusqu'en janvier 2019, pour ensuite augmenter régulièrement tout au long de l'année. Enfin, s'agissant du cours du pétrole brut, ses variations sont beaucoup plus erratiques. Après avoir fortement baissé en fin d'année 2018, il a affiché une tendance haussière au cours de l'année 2019. En janvier 2020, le cours des principales matières premières utilisées dans l'industrie automobile reste à un niveau supérieur à la moyenne des cinq dernières années.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE



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

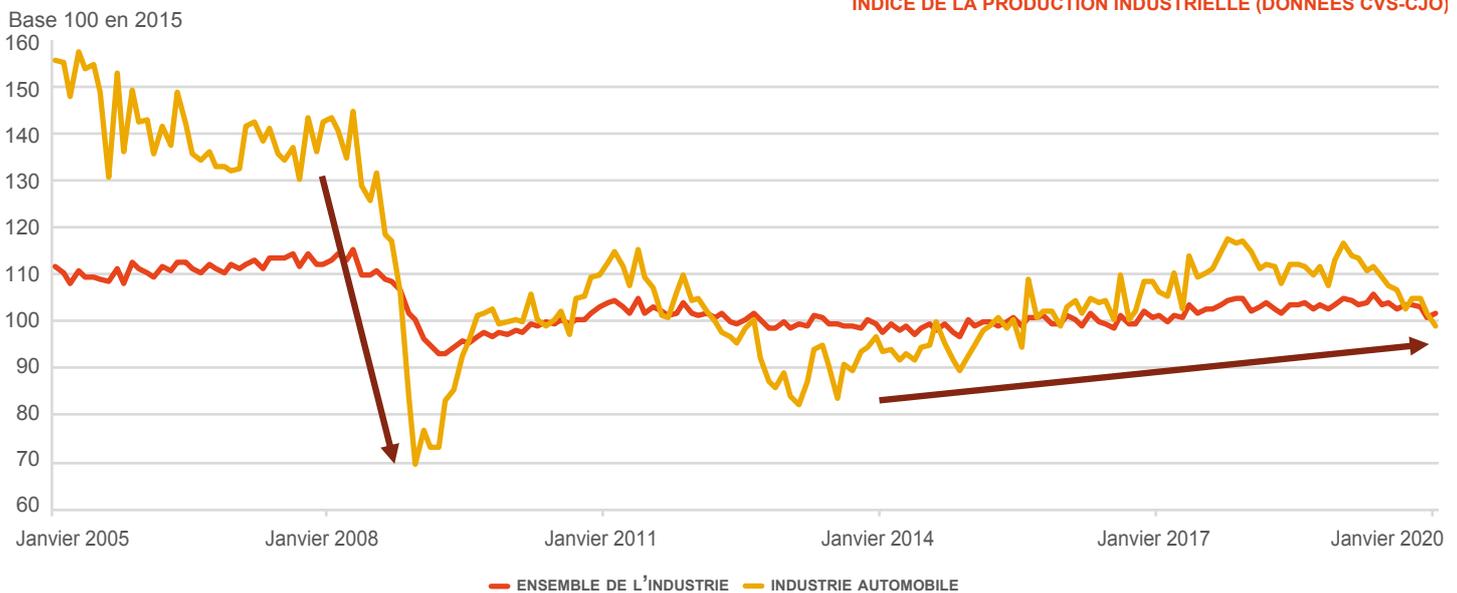
La filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2009. Suite aux amples fluctuations du marché automobile européen, l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France, mesuré par l'INSEE, a fortement chuté en 2008, passant de 143 en janvier à 70 en décembre. Puis, il a rebondi en 2010-2011 et, après avoir fluctué autour de 93 jusqu'en 2013, il a progressé régulièrement pour revenir au-dessus de 100 à partir de 2015.

La filière doit désormais faire face à trois disruptions majeures (technologique, numérique et sociétale) qui entraînent une recomposition profonde de la chaîne de valeur. Les entreprises doivent s'adapter à la réduction de leurs débouchés traditionnels liés aux véhicules thermiques et investir vers de

nouveaux produits en formant la main d'œuvre aux futures technologies.

Afin de faire face à la crise en 2009, la filière automobile s'est structurée. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a été instaurée 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 (DONNÉES CVS-CJO)



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. 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. 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 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.

En 2019, la filière se mobilise dans plusieurs domaines. En mars, elle lance avec Bpifrance la première promotion d'un accélérateur automobile (Trajectoire PME-ETI). En avril, le consortium rassemblé autour de la PFA est choisi par le gouvernement pour un programme d'expérimentations du véhicule autonome. Enfin en décembre, est lancée la plateforme en ligne www.monfuturjobauto.fr, développée par la filière avec le soutien du Programme d'investissements d'avenir (PIA) dans le but de favoriser la mobilité professionnelle et le développement des compétences dans le secteur automobile.

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

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

Pour répondre aux besoins de financement de recherche et développement (R&D), les pouvoirs publics ont mis en place le Crédit Impôt Recherche (CIR), qui permet de combler le déficit de compétitivité fiscale et sociale de la France par rapport aux autres grands pays dans lesquels des constructeurs automobiles sont présents, notamment à travers leurs centres de R&D. Les pouvoirs publics assurent aussi un soutien durable au financement des projets structurants de l'industrie automobile. Depuis 2011, ils ont engagé, à travers différents dispositifs, 650 millions d'euros pour un montant total d'investissement de 2 milliards d'euros.

Par ailleurs, les prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou les programmes de

soutien à la R&D (plan « horizon 2020 » pour l'actuel) de l'Union européenne permettent également de stimuler le financement des projets.

De plus, les grands pays traditionnels de l'industrie automobile et ceux membres des BRIC's soutiennent également et fortement leur filière automobile, notamment en matière de R&D.



► LES FONDS D'INVESTISSEMENT

FSI et FMEA	Objectifs et dotations
Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (créé en novembre 2008) et devenu Bpifrance Participations en 2013 dans le cadre de la création de Bpifrance	À l'origine : fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2014.
Fonds Avenir Automobile (ancien Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles créé en janvier 2009) sera remplacé par le FAA 2 à la fin de l'année 2020	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 groupes 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 et PSA) pour accompagner les projets de fournisseurs de Rang 1 en investissant des montants compris entre 5 et 60 M€
Fonds Avenir Automobile (FAA) de Rang 2	50 millions d'euros réunis par 5 équipementiers automobiles de référence (Bosch, Faurecia, Valeo, Hutchinson et Plastic Omnium) et le FAA Rang 1, spécifiquement dédiés aux fournisseurs automobiles de Rang 2 en investissant des montants compris entre 1 et 5 M€

Source : Bpifrance

Dans le cadre du financement à long terme, depuis sa création, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), devenu Bpifrance Participations avec la création de la banque publique d'investissement Bpifrance, avait investi dans trois entreprises du secteur de l'automobile. Quant au Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) auquel les 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 pouvoirs publics soutiennent également le développement de la R&D des entreprises via le Crédit d'Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, 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 troisième secteur industriel bénéficiaire du CIR, à hauteur de 6 % soit 323 millions d'euros.

Doté de 57 milliards d'euros, le Programme d'investissements d'avenir (PIA) a été mis en place par l'État fin 2009 pour financer des investissements innovants et prometteurs sur le territoire, afin de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises. Un programme doté de 1,2 milliard d'euros et opéré par l'ADEME est dédié aux « Véhicules et transport du futur » et vise à accélérer la mise sur le marché de solutions innovantes et ambitieuses, notamment sur les questions de la transition énergétique.

L'industrie automobile a également bénéficié d'autres programmes d'investissement d'avenir, dont un projet qui a permis la création en 2014 d'un Institut pour la Transition Énergétique (ITE) dédié à la mobilité individuelle, décarbonée et durable. L'institut VEDECOR « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité », basé en région parisienne, doit devenir la référence de la nouvelle filière de l'éco-mobilité. Ses trois domaines de recherche sont : l'électrification, le véhicule autonome et connecté et les nouvelles solutions de mobilité et l'énergie partagée. 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. En 2016, l'Institut a intégré 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 à Nantes. Créé en 2012 dans le cadre du PIA, sa mission est d'accélérer l'innovation et le transfert technologique vers les usines dans 4 filières industrielles stratégiques liées au transport, dont l'automobile. Son budget porte sur plus de 180 millions d'euros répartis sur 97 projets, dont 10 lancés en 2019. Ses travaux en lien avec la filière automobile portent sur le développement des procédés de fabrication de pièces multi-matériaux (composites-métalliques) et des solutions robotisées pour développer l'usine du futur.

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

6,8 MILLIARDS D'EUROS

Montant des dépenses intérieures et extérieures de recherche et développement de la branche automobile en 2018

En 2018, l'industrie automobile était la première branche en matière de dépenses intérieures de recherche et développement (DIRDE) au sein des entreprises en France, devant la construction aéronautique et spatiale et l'industrie pharmaceutique.

Ces dépenses d'innovation se sont élevées en 2018 à 4,5 milliards d'euros, soit 13 % de l'ensemble des DIRDE des entreprises. Les dépenses extérieures de recherche et développement (DERDE) ont doublé depuis 2015 et s'élèvent à 2,3 milliards d'euros.

La crise avait limité significativement les moyens financiers, mais les dépenses intérieures de recherche et développement (R&D) 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 et 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. Depuis 2015, les dépenses totales de R&D ont progressé de 25 % et s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en 2018.

En cumul sur les 5 derniers exercices, le secteur a ainsi dépensé plus de 21,6 milliards d'euros pour l'innovation, ce qui a également un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles que les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. L'automobile est également le secteur qui dépose le plus grand nombre de brevets et les constructeurs PSA et Renault figurent toujours dans le palmarès des déposants de brevets.

En Europe, le secteur automobile est également celui qui dépense le plus en recherche et développement avec, selon les chiffres de l'ACEA, 57,4 milliards d'euros dépensés en 2017, soit 28 % de la dépense totale de R&D.

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

	DIRDE (2) en 2018		DERDE (3) en 2018	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 518	13%	2 256	16%
Construction aéronautique et spatiale	3 452	10%	4 203	30%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	3 093	9%	718	5%
Industrie pharmaceutique	2 879	9%	2 548	18%
Activités informatiques et services d'information	2 535	7%	222	2%
Industrie chimique	1 870	6%	542	4%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 637	5%	230	2%
Composants, cartes électronique, ordinateurs, équipements périphériques	1 610	5%	159	1%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 425	4%	236	2%
Fab. d'équipements électriques	1 257	4%	586	4%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 256	4%	224	2%
Fab. d'équipements de communication	802	2%	135	1%
Autres branches	7 522	22%	1 973	14%
TOTAL	33 853	100%	14 031	100%

(1) Données semi-définitives.

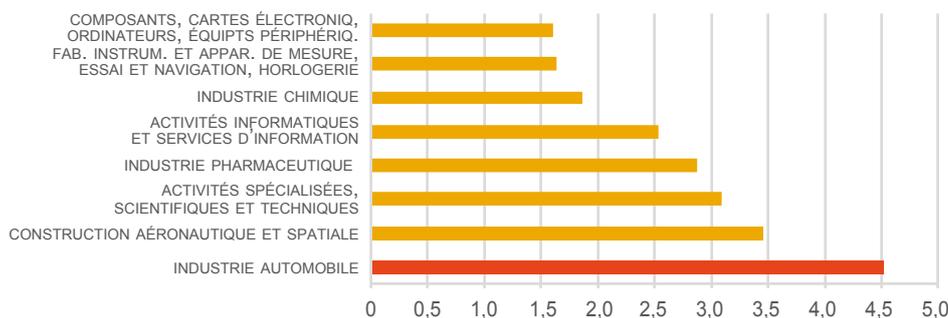
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

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

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

DÉPENSES INTÉRIEURES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2018 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

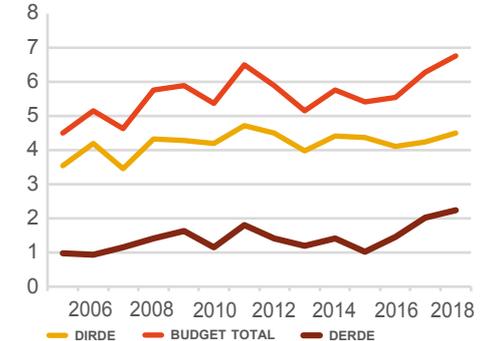
En milliards d'euros



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, de la Recherche et de l'Innovation) 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.

En 2017, 17 % de la DIRDE de la branche automobile réalisées par des filiales étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

En 2018, les entreprises de la branche automobile implantées en France emploient 32 200 personnes

en équivalent temps plein dans la R&D (dont 20 400 chercheurs). Ces effectifs ont diminué de 2 % par rapport à 2003 mais le nombre de chercheurs a augmenté de 48 % sur la même période.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA et Renault figuraient en 2019 dans les cinq premières places du palmarès des déposants de brevets ; 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. Des entreprises peuvent appartenir à plusieurs pôles ayant des spécialités différentes afin d'obtenir des savoir-faire (exemple : compétences logicielles pour le véhicule autonome). Les pôles 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. Plusieurs études ont d'ailleurs montré leur impact sur les dépenses de R&D des entreprises : un euro de subvention publique reçu dans le cadre de cette

politique aurait généré en moyenne 2,5 euros supplémentaires de dépenses de R&D par les PME bénéficiaires.

La phase IV de la politique des pôles a été lancée en 2019, avec une exigence d'excellence et une ambition européenne renforcée. Les objectifs de la phase III sont maintenus (action centrée sur les produits et services à industrialiser, prise en compte des débouchés économiques et de l'emploi) mais désormais, ils doivent davantage s'insérer dans les réseaux européens d'innovation, d'où l'importance de leur taille et leur intérêt à fusionner et à se rapprocher d'autres structures.

Les pôles de compétitivité automobiles sont au nombre de quatre. Ils ont développé leurs axes de travail autour de l'innovation, des compétences, du travail en réseau et de la mise sur le marché des nouvelles solutions. Ils sont membres associés

de la structure de la filière automobile : la PFA, Filière Automobile et Mobilités. En 2019, ils se sont associés pour former l'inter-pôles « auto et mobilité », référent en Europe et à l'international.



► LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

	Mov'eo	Véhicule du Futur	CARA	ID4CAR
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle (2015) :	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
Nombre de membres (2019)	380	500	210	319
Nombre de projets labellisés depuis leur création (2019)	405	469	270	278
Nombre de projets financés depuis leur création (2019)	230	227	159	-

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

Sources : DGE (Enquête annuelle auprès des pôles en 2015), Mov'eo, Véhicule du futur, CARA, ID4CAR

En 2019, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles. 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 s'étend sur les régions Île-de-France et Normandie. Il 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. En 2019, le pôle fusionne avec l'ARIA Normandie et le Réseau Automobilité & Véhicules en Île-de-France (RAVI) pour créer la Mobility Valley, un territoire d'excellence européenne où sont inventées, développées, expérimentées et industrialisées les solutions pour relever les défis de la mobilité du futur.

Le pôle Véhicule du Futur mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté. Sa mission s'articule autour de trois thèmes : l'innovation, l'excellence industrielle au service des entreprises et l'accompagnement de la croissance des entreprises. Le pôle, en matière d'innovation, est axé sur les composants automobiles, 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. En juin 2020, le Pôle Véhicule du Futur réalise la fusion-absorption des ARIA Champagne-Ardenne et Lorraine, l'ARIA PerfoEST (historiquement Alsace & Franche-Comté) ayant déjà rejoint le Pôle en 2008. L'objectif de cette fusion est de consolider la filière Automobile & Mobilités sur la totalité du territoire du Pôle Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté,

L'ambition du pôle CARA est d'accompagner les mutations de la mobilité urbaine 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. Dans cette nouvelle phase, CARA ambitionne de mettre l'accent sur l'expérimentation, en conditions réelles, des projets d'innovation avec les territoires, et d'accélérer l'accompagnement vers les projets européens.

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire), le pôle ID4CAR 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 et les services de mobilité numérique et infrastructures. Le pôle joue également le rôle d'une ARIA sur son périmètre géographique depuis début 2017. Dans le cadre de la phase IV des pôles de compétitivité, ID4CAR étend son territoire d'actions en se développant en Nouvelle-Aquitaine, afin de renforcer le hub territorial 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 spécialisée dans la chimie et les matériaux, comprenant les régions Centre - Val de Loire, Auvergne-Rhône-Alpes, Pays de la Loire et Île-de-France, et dédié au caoutchouc et aux polymères a les trois quarts de ses débouchés dans l'automobile. Il collabore également avec les pôles automobiles. I-Trans, pôle à vocation mondiale de la région Hauts-de-France spécialisé dans le domaine des transports terrestres durables avec cinq secteurs cibles dont les équipements automobiles. En 2015, 13 % des salariés des établissements membres de ce pôle travaillaient pour l'industrie automobile.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2019 a été marquée par les incertitudes politiques et économiques (tensions protectionnistes, Brexit, ralentissement en Chine) qui ont pesé sur les échanges commerciaux et la croissance mondiale.

Dans ce contexte, les exportations de produits automobiles de la France ont baissé de 2,1 % en 2019 pour s'établir à 50 milliards d'euros. Ce recul est notamment dû à la forte contraction des exportations de pièces et moteurs (-6,2 %) et, dans une moindre mesure, à celle des exportations de voitures neuves (-0,9 %). Le secteur automobile reste néanmoins le 2^{ème} exportateur derrière l'aéronautique avec 10 % des exportations totales.

Côté importations, celles-ci ont augmenté de 2,7 % en 2019, en lien avec les importations de voitures

particulièrement neuves (+6 %) et de véhicules industriels (+10 %), tandis que les importations de pièces et moteurs reculaient de 2,5 %. Le solde historiquement excédentaire du poste « pièces et moteurs » est devenu déficitaire en 2018 et ce déficit s'est encore accru en 2019 (-2,2 milliards d'euros) avec un recul des exportations encore plus marqué que celui des importations. Seuls les moteurs conservent un solde excédentaire en 2019, grâce au fort recul des importations (-24 %).

Au total, le solde de la branche automobile industrielle s'est creusé en 2019 pour s'établir à -15,1 milliards d'euros.

La France a historiquement un solde excédentaire avec le Royaume-Uni (+1,6 milliards d'euros) grâce

notamment aux pièces et moteurs (+0,9 milliards d'euros) et celui-ci reste stable en 2019. Le Royaume-Uni représente 8,5 % des exportations de la branche automobile industrielle française et est le cinquième pays destinataire.



► 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									
2010	15,2	1,7	2,3	20,4	39,6	1,1	40,7	389,7	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	21,7	51,2	1,7	52,9	482,3	11,0%
2019	19,9	5,1	4,7	20,4	50,1	1,6	51,7	496,8	10,4%
Variation 2019/2018 en %	-0,9	+0,8	+9,2	-6,2	-2,1	-4,9	-2,2	+3,0	-
IMPORTATIONS									
2010	22,4	2,9	2,4	15,3	43,0	1,2	44,2	458,0	9,6%
2017	29,6	4,2	4,2	21,1	59,1	1,2	60,3	535,5	11,3%
2018	31,0	4,6	4,7	23,2	63,5	1,5	65,0	560,8	11,6%
2019	32,8	4,5	5,2	22,6	65,2	1,6	66,7	575,7	11,6%
Variation 2019/2018 en %	+6,0	-1,4	+10,0	-2,5	+2,7	+6,0	+2,7	+2,7	-
SOLDES									
2010	-7,1	-1,2	-0,1	+5,1	-3,4	-0,1	-3,5	-68,2	-
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	+0,2	-12,1	-78,5	-
2019	-12,9	+0,6	-0,5	-2,2	-15,1	+0,0	-15,0	-78,9	-

► LES ÉCHANGES AUTOMOBILES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN 2019 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Tous véhicules	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle
EXPORTATIONS (FAB)	2,6	1,7	4,3
IMPORTATIONS (CAF)	1,9	0,7	2,7
SOLDE	+0,7	+0,9	+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 se sont ensuite établies dans une fourchette comprise entre 39 et 45 milliards d'euros, puis ont crû régulièrement à partir de 2014, pour atteindre 51 milliards d'euros en 2018. L'année 2019 marque cependant un point d'inflexion avec un recul de 2,1 %.

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. Puis, à partir de 2016, les exportations ont retrouvé une

croissance forte grâce au dynamisme du marché européen. Elles ont atteint 20 milliards d'euros en 2018 et se maintiennent légèrement en dessous de ce niveau en 2019. 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 la production des groupes français pour des partenaires économiques. Elles s'élevaient 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 et atteignent un niveau record de 4,7 milliards d'euros en 2019. Les importations de véhicules utilitaires légers et de véhicules industriels ont à nouveau nettement augmenté en 2019, en phase avec les hauts niveaux du marché français.

Les exportations de pièces et moteurs ont diminué de 6,2 % en 2019, tandis que les importations baissaient de 2,5 %. Le solde négatif depuis 2018 s'est encore accru en 2019 (-2,2 milliards d'euros). Cette dégradation s'explique aussi en grande partie par les difficultés de compétitivité du site industriel français.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. En 2019, cinq pays d'Europe de l'Ouest représentent à eux seuls 63 % des exportations de la branche automobile industrielle. Dans les 10 premiers clients des exportations automobiles françaises, on trouve également des pays émergents d'Europe de l'Est.

Pour les voitures particulières neuves, les débouchés sont essentiellement les quatre autres principaux marchés de l'Union européenne (Allemagne, Espagne, Italie et Royaume-Uni) et la Belgique. En 2019, l'Allemagne est passée devant la Belgique avec des exportations évaluées à 3,6 milliards d'euros, suivie de l'Italie, de l'Espagne et du Royaume-Uni qui occupe la cinquième place avec 1,6 milliard d'euros. La Pologne arrive en sixième position avec près de 600 millions d'euros.

Les véhicules utilitaires légers sont aussi majoritairement exportés vers ces 5 pays. L'Allemagne est en tête avec 1,2 milliard d'euros, devant la Belgique (751 millions d'euros) et le Royaume-Uni (572 millions d'euros). La Pologne occupe la sixième place avec 250 millions d'euros et la Chine la huitième place avec 134 millions d'euros. En 2019, le montant des exportations de véhicules utilitaires légers a atteint le niveau record de 5,14 milliards d'euros.

Les exportations de véhicules industriels et de cars et bus ont augmenté de 90 % depuis 2010 avec une progression en 2018 (+25 %) et en 2019 (+9 %). Les exportations vers l'Allemagne ont progressé de 100 % et celles vers l'Espagne et le Royaume-Uni ont plus que doublé (+160 % en moyenne).

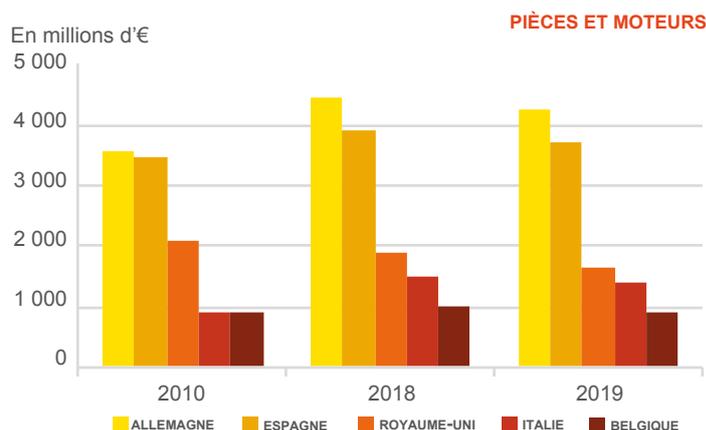
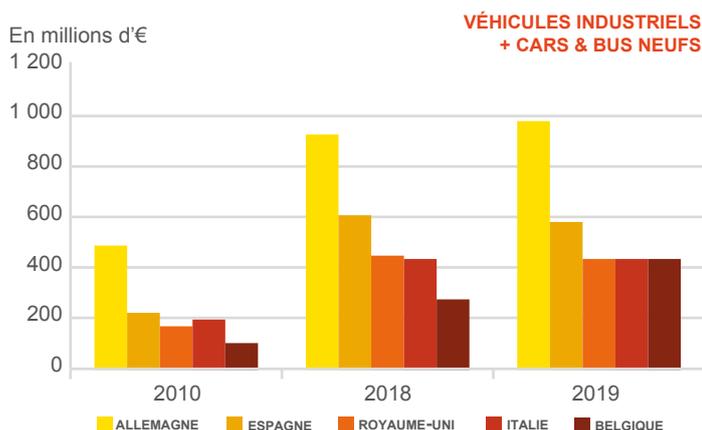
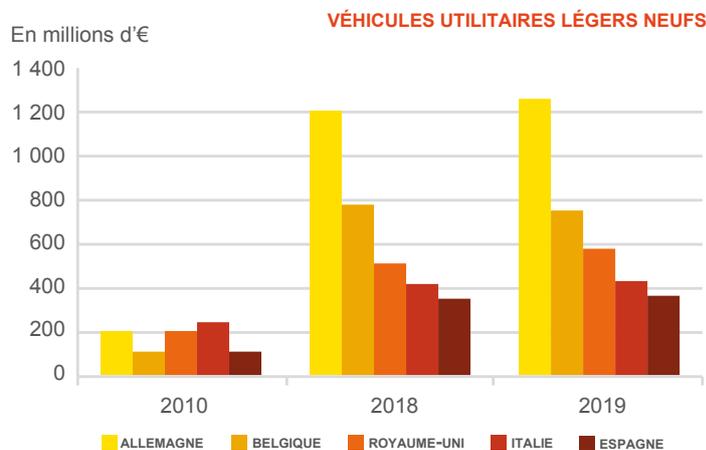
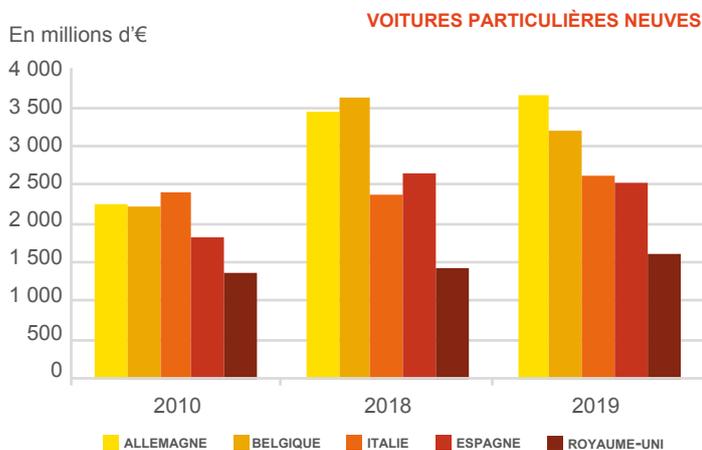
Enfin, les cinq premières destinations des exportations de pièces et moteurs sont aussi européennes.

L'Allemagne est en tête avec 4,3 milliards d'euros suivie de l'Espagne. Vers le Royaume-Uni, troisième pays destinataire, les exportations sont en recul de plus de 10 % pour la seconde année consécutive, accusant une baisse de 28 % par rapport à 2015. Enfin, les exportations vers l'Italie ont fortement progressé entre 2010 et 2018 (+56 %) mais reculent en 2019 (-6 %).

Côté importations, il y a une plus grande diversité de pays fournisseurs : l'Europe de l'Ouest principalement mais aussi l'Europe de l'Est (dont la Turquie) et le Japon. Pour les véhicules légers, l'Allemagne est le premier fournisseur (7,1 milliards d'euros) suivi de l'Espagne. Le Royaume-Uni (1,8 milliard d'euros) et le Japon (1,3 milliard d'euros) sont aussi des fournisseurs importants. Pour les véhicules industriels, l'Allemagne est en tête avec des importations en provenance de ce pays qui s'élèvent à 2 milliards 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.)

Les ventes de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur repli en 2019 (-10,6 %) et ont représenté 34 % du marché (contre 73 % en 2012). Depuis 2012, année où la part de marché du diesel était la plus élevée, les volumes ont baissé de 45 % (-629 000 unités). En Europe de l'Ouest, le niveau record (58 %) de la part des voitures diesel a été atteint en 2011. Ce ratio baisse nettement depuis 2016 et s'est élevé à 31 % en 2019.

Ce mouvement ample s'explique par des facteurs objectifs : fiscalité moins favorable au diesel, surenchérissement des moteurs diesel suite à l'évolution des normes, développement de l'offre des moteurs essence 3 cylindres ; mais aussi par

des facteurs plus subjectifs (problème Volkswagen aux États-Unis, mise en place des vignettes Crit'air et des Zones à Faibles Émissions en France, etc.).

Les ventes de voitures hybrides et électriques, encore émergentes en France, continuent de progresser en 2019 pour atteindre une part de marché de respectivement 5,7 % (soit +0,8 points par rapport à 2018) et 1,9 % (+0,5 points). En Europe de l'Ouest, la part de marché des voitures hybrides s'est élevée à 7,5 % en 2019, celle des voitures électriques à 2,4 % (page 79). En revanche, en Europe de l'Est, cette part est plus faible avec respectivement 6,3 % et 0,5 % des immatriculations.



► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

	2000	2015	2016	2017	2018	2019	Variation 2019/2018 en %
IMMATRICULATIONS							
Essence							
En unités	-	741 215	884 619	1 006 091	1 191 145	1 290 268	+8,3
En % des immatriculations totales	51,0%	39%	44%	48%	55%	58%	-
Diesel							
En unités	1 046 485	1 097 124	1 050 418	998 116	844 878	755 583	-10,6
En % des immatriculations totales	49,0%	57%	52%	47%	39%	34%	-
Électrique							
En unités	-	17 268	21 751	24 910	31 059	42 764	+37,7
En % des immatriculations totales	-	0,9%	1,1%	1,2%	1,4%	1,9%	-
Hybride							
En unités	-	61 619	58 389	81 559	106 369	125 435	+17,9
En % des immatriculations totales	-	3,2%	2,9%	3,9%	4,9%	5,7%	-
dont non rechargeables							
En unités	-	56 030	50 960	69 691	91 841	106 843	+16,3
En % des immatriculations totales	-	2,9%	2,5%	3,3%	4,2%	4,8%	-
dont rechargeables							
En unités	-	5 589	7 429	11 868	14 528	18 592	+28,0
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,4%	0,6%	0,7%	0,8%	-
PARC (1)							
Essence							
En milliers d'unités	18 080	13 316	13 665	14 185	14 756	15 354	+4,1
En % du parc total	64,4%	35,5%	36,0%	37,0%	38,5%	40,2%	-
Diesel							
En milliers d'unités	9 980	23 900	24 008	23 899	23 263	22 500	-3,3
En % du parc total	35,6%	63,8%	63,3%	62,3%	60,7%	58,9%	-
Électrique et hybride rechargeable							
En milliers d'unités	-	66	92	124	162	214	+32,1
En % du parc total	-	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,6%	-

(1) Parc au 31 décembre

Sources : CCF, MTE/SDES (ministère de la Transition écologique)

En 2019, la France est toujours à la troisième place sur le marché européen des voitures particulières neuves diesel, avec 756 000 immatriculations, derrière l'Allemagne (1,1 million d'unités), l'Italie (760 000 unités) et devant le Royaume-Uni (583 000 unités). Ailleurs en Europe de l'Ouest, la baisse de la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves s'accroît pour s'établir à 30,8 % en 2019, soit -5,4 points par rapport à 2018 et 31,1 % en incluant la France.

Les taux de pénétration du diesel sont supérieurs d'environ 20 points dans les immatriculations des clients « hors particuliers » que dans les achats des particuliers. En 2019, la part de diesel chez les particuliers était de 22 % en moyenne contre 44 % pour les « hors particuliers ». Ces chiffres s'observent également dans la plupart des pays d'Europe occidentale. La motorisation diesel est désormais privilégiée par les automobilistes effectuant des kilométrages annuels importants.

Au niveau du parc en France, 59 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2020 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de plus de 4 points depuis le point haut de 2015. Le parc électrifié émerge mais reste faible avec 214 000 voitures au 1^{er} Janvier 2020.

En 2019, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 125 435 unités, soit une progression de 17,9 % (+28 % pour les hybrides rechargeables). Celles des voitures particulières neuves électriques ont crû de 37,7 %, pour atteindre 42 764 unités, ce qui conforte le marché français à la troisième place des marchés européens derrière ceux de l'Allemagne et de la Norvège. Cet essor a été porté par le maintien du bonus automobile de 6 000 euros pour l'achat d'un véhicule électrique, complété par un super bonus dans le cadre d'une mise au rebut d'un vieux véhicule, les deux dispositifs pouvant aller jusqu'à 11 000 euros. Cette aide s'inscrit également dans le Contrat Stratégique de la Filière Automobile

signé avec les pouvoirs publics et qui fixe un objectif d'1 million de véhicules électrifiés et de 100 000 points de recharge à l'horizon 2022.

Fin 2019, on compte 28 666 points de recharge en France (AVERE) pour un parc de 141 000 voitures électriques et de 73 000 voitures hybrides rechargeables (MTE/SDES).

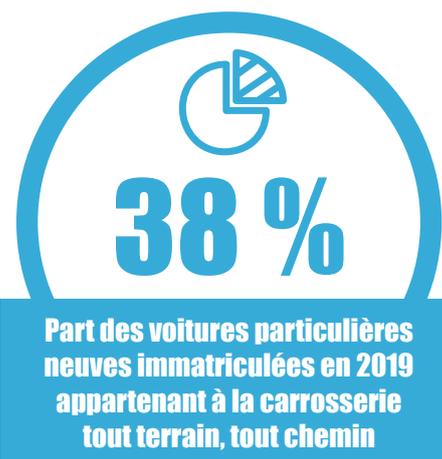
Le marché du véhicule électrifié est également porté par la diversification de l'offre des constructeurs qui ont dû étoffer leur gamme avant la mise en place de la surveillance des objectifs CO₂ fixés au niveau européen et du risque de pénalités en cas de non respect. Les groupes français ont ainsi beaucoup investi pour développer de nouveaux produits électriques en 2019 (DS3 Crossback, Peugeot 208, nouvelle Renault Zoé) et préparer des versions hybrides pour 2020.

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

En 2019, les 10 modèles les plus vendus en France appartiennent à la gamme économique inférieure et à la gamme moyenne inférieure, qui représentent 56,3 % de part de marché (contre 42 % en Europe occidentale). Après avoir connu son apogée en 2010 grâce au système bonus/malus et à la prime à la casse, cette gamme a baissé en 2011-2012. Puis, 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) ont de nouveau stimulé le segment, qui s'est stabilisé autour de 53 % de part de marché jusqu'en 2017. En 2018 et 2019, sa part de

marché a de nouveau fortement progressé (+3 points). Les parts de marché des autres gammes continuent de baisser.

Les ventes par type de carrosserie montrent que les tout terrain, tout chemin ont poursuivi leur forte croissance (+29 points de part de marché depuis 2010) grâce à l'offre dans les gammes inférieure (Captur, 2008, Duster) et moyenne inférieure (C3 Aircross, C5 Aircross, 3008, 5008, Kadjar) et représentent, en 2019, 38,3 % des ventes. Les berlines, en forte baisse (de 72 % en 2000 à 51 % en 2015), représentent, depuis 2017, moins de la moitié des ventes (49,7 % en 2019). Enfin, sur la même période 2010-2019, la part des monospaces (-13 points à 6,4 %), des breaks (-3 points à 4,2 %) et des coupés cabriolets (-2 points à 1 %) a reculé.



► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2019

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	RENAULT	CLIO	5,9
2	PEUGEOT	208	4,8
3	CITROËN	C3	3,6
4	RENAULT	MEGANE	3,6
5	PEUGEOT	3008	3,3
6	RENAULT	CAPTUR	3,2
7	DACIA	SANDERO	3,1
8	PEUGEOT	2008	2,8
9	PEUGEOT	308	2,5
10	RENAULT	TWINGO	2,3
11	DACIA	DUSTER	2,8
12	CITROËN	C3 AIRCROSS	2,1
13	FIAT	500	1,8
14	TOYOTA	YARIS	1,9
15	VOLKSWAGEN	POLO	1,8
16	CITROËN	C5 AIRCROSS	1,6
17	RENAULT	KADJAR	2,8
18	PEUGEOT	5008	2,5
19	OPEL	CORSA	2,3
20	MINI	MINI	1,1
21	VOLKSWAGEN	TIGUAN	1,1
22	VOLKSWAGEN	GOLF	1,1
23	FORD	FIESTA	1,1
24	VOLKSWAGEN	T-ROC	1,0
25	PEUGEOT	108	1,0
26	CITROËN	C4 CACTUS	1,0
27	NISSAN	QASHQAI	1,1
28	MERCEDES-BENZ	CLASSE A	1,1
29	RENAULT	ZOE	0,8
30	CITROËN	C4	0,8

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2017		2018		2019	
	unités	%								
Économique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 091 792	51,7	1 195 321	55,0	1 246 492	56,3
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	601 368	28,5	582 054	26,8	557 062	25,2
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	278 439	13,2	275 894	12,7	277 185	12,5
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	139 149	6,6	120 212	5,5	133 540	6,0
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	2 110 748	100,0	2 173 481	100,0	2 214 279	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2017		2018		2019	
	unités	%								
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 034 952	49,0	1 079 757	49,7	1 094 467	49,4
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	118 337	5,6	95 388	4,4	92 487	4,2
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	25 230	1,2	19 933	0,9	21 562	1,0
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	232 103	11,0	172 007	7,9	142 540	6,4
dont monospace compact	241 190	11,3	233 363	10,4	146 825	7,0	111 038	5,1	84 954	3,8
Tout terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	680 792	32,3	788 187	36,3	847 850	38,3
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	19 334	0,9	18 209	0,8	15 373	0,7
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 110 748	100,0	2 173 481	100,0	2 214 279	100,0

Source : CCFA

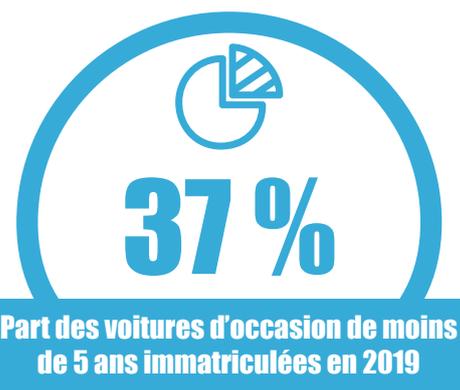
LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion dépassent les cinq millions d'unités par an depuis 2000. En 2019, elles ont atteint un niveau record de 5,8 millions d'unités, en hausse de 2,8 % par rapport à 2018.

Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve. En 2018 et 2019, le ratio occasion/neuf a diminué à 2,6, après avoir fortement augmenté jusqu'en 2016. Par rapport au parc de voitures en circulation, environ 15 % des voitures changent de main chaque année, alors que ce taux était plus proche de 20 % dans les années 2000. En 2019, d'après l'enquête Parc Auto (page 45), les ménages conservaient en moyenne leur véhicule près de cinq ans et demi (contre cinq ans en 2010 et quatre ans en 1995).

Ces dernières années, les incitations au renouvellement du parc ont contribué à la hausse de la part des immatriculations des voitures d'occasion de moins de 5 ans (37 % en 2019, contre 32 % en 2016) et à la baisse de celles de plus de 10 ans (41 % en 2019 contre 44 % en 2016).

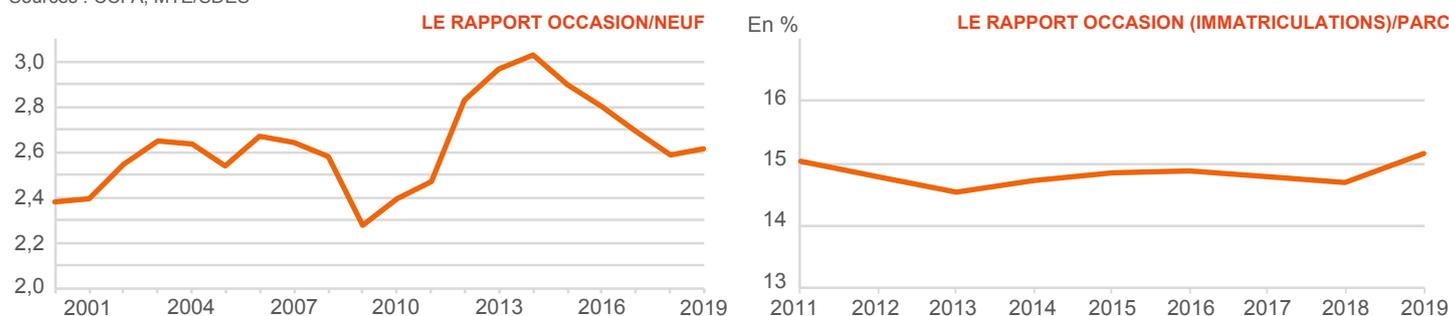
Les voitures diesel sont les plus nombreuses parmi les voitures vendues d'occasion (3,5 millions, soit 60,7 % des ventes) mais leur poids dans les ventes recule régulièrement depuis 2016. Ce recul est de plus de 2 points en 2019, en lien notamment avec leur sortie du dispositif de prime à la conversion à partir d'août 2019. Les voitures d'occasion électriques sont, quant à elles, encore très peu nombreuses, avec un volume de 19 652 unités en 2019, soit 0,2 % du marché.



► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2017	2018	2019
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	2 111	2 173	2 214
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 679	5 632	5 791
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,7	2,6	2,6
Voitures de moins de 5 ans	% VO	40	40	37	33	36	37
-Voitures de moins d'1 an	% VO	12	10	8	9	10	10
-Voitures de moins d'1 an	% VN	29	25	19	25	26	27
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	60	60	63	67	64	63
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	25	26	23	22	21
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	22	21	23	22	22
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	2 996	3 558	3 669	3 538	3 518
	% VO	-	55,7	66,1	64,6	62,8	60,7
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 825	-	-	38 371	38 336	38 215
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	17,6%	-	-	14,8%	14,7%	15,2%

Sources : CCFA, MTE/SDES



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. On estime à environ 60 % la part des transactions d'occasion réalisées par le biais d'un professionnel, le reste étant des transactions entre particuliers.

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 2019, la demande en voitures neuves a continué à augmenter pour atteindre 2,2 millions d'unités (+1,9 % par rapport à 2018), et celle en voitures d'occasion a rebondi (+2,8 %) après une légère baisse en 2018. Le rapport occasion/neuf augmente donc légèrement en 2019. 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 entre 1990 et 2016 (68 % en 2016, contre 48 % en 1990). Mais, ces trois dernières années, les incitations au renouvellement du parc, ont fait croître la part des voitures d'occasion de moins de 5 ans et fait baisser celle des véhicules les plus anciens. En effet, la pénétration des voitures d'occasion de 15 ans et plus, qui avait plus que doublé depuis le début des années 2000, notamment après la crise, recule légèrement ces deux dernières années (-2 points) et s'élève à 19 % en 2019.

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. 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 2010-2016 (12 % en 2001). Lors des années de la prime à la casse, les prix des voitures neuves étaient en effet plus compétitifs. Depuis, elles progressent chaque année, pour atteindre 593 243 immatriculations en 2019, soit plus de 10 % des immatriculations des voitures d'occasion et 27 % du marché du neuf.

La part du diesel dans les voitures d'occasion s'est élevée à 60,7 % en 2019, soit un recul de 6,6 points depuis 2015, reflétant ainsi les évolutions observées sur le marché du neuf.

En 2019, d'après l'enquête Parc-Auto (Kantar TNS), 58,2 % 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 acquises en 2019, cette part s'est élevée à 64 %. Lors de l'achat, leur kilométrage moyen s'élevait à environ 68 333 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 ventes de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ont augmenté de seulement 1 % en 2019 après une croissance de 6 % en 2018. Elles ont cependant établi un nouveau record à 80 326 véhicules, soit une progression de 37 % par rapport au creux de 2013. À l'image de la métropole, la part du marché du diesel continue de baisser, en recul de 5 points en 2019, soit 29 % (contre 64 % en 2012). La part des voitures électriques dans les immatriculations reste très faible (0,7 % des immatriculations) sauf à la Réunion où elle atteint le même niveau qu'en métropole (1,9 %).

Les ventes de véhicules utilitaires légers ont fortement baissé en 2019. Elles sont en recul de 10 % en moyenne dans les cinq départements d'outre-mer (dont 20 % en Guadeloupe) après avoir augmenté de 11 % en 2018. Leur part dans l'ensemble des ventes est ainsi tombée à 15,1 % contre 17,4 % en France métropolitaine.

À l'inverse, les immatriculations de véhicules utilitaires

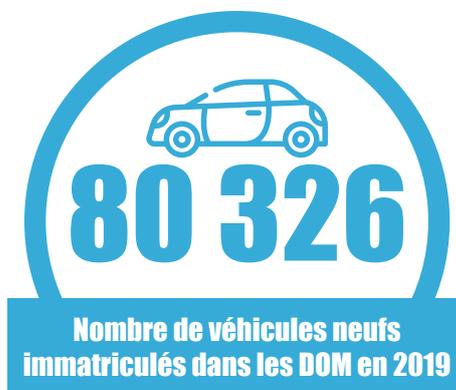
de plus de 5 tonnes ont augmenté en 2019 : +8 % en 2019 (dont 11 % pour les cars et bus) après une hausse de 5 % en 2018. Néanmoins, leur part dans l'ensemble des immatriculations reste plus faible (1,1 %) qu'en France métropolitaine (2 %), compte tenu du contexte géographique.

La part des groupes français sur le marché des voitures particulières s'élève à 53 % en 2019. Après être tombée à 45 % en 2009, elle progresse régulièrement et a gagné 3 points en 2017 notamment grâce à l'intégration d'Opel dans le groupe PSA à partir du 1^{er} août. Sur le marché des véhicules utilitaires légers, la part des groupes français a gagné près de 5 points, passant de 57 % en 2018 à 62 % en 2019, ce qui reste légèrement inférieur à la métropole (environ les deux tiers du marché). Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks reste à 26 % en 2019.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion s'élèvent à 127 746 unités, soit une hausse de 3,7 % en 2019, et de 33 % par rapport au creux observé en 2009 (96 000 unités). Le rapport du nombre

de véhicules vendus d'occasion/neuf a reculé à 1,9 après avoir oscillé autour de 2,3 entre 2012 et 2016.

Au 1^{er} janvier 2020, le parc de voitures particulières dans les départements d'outre-mer était estimé à 876 220 unités d'après le service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la Transition Écologique et Solidaire.



VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2018	2019	Variation 2019/2010	Variation 2019/2018
GUADELOUPE	13 691	13 438	13 409	16 962	16 741	24,6%	-1,3%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	5 373	5 450	24,4%	1,4%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	15 358	15 853	20,6%	3,2%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 335	1 729	-	29,5%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	26 174	27 556	35,8%	5,3%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	65 202	67 329	31,3%	3,3%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	123 247	127 746	22,4%	3,7%

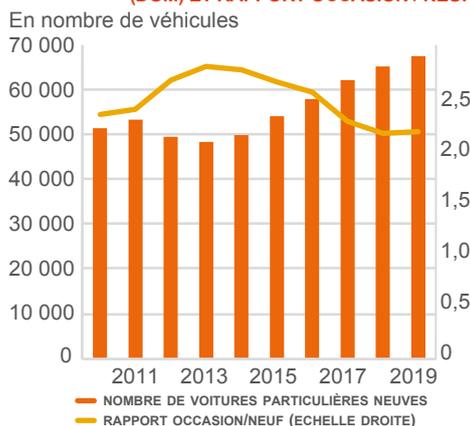
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2018	2019	Variation 2019/2010	Variation 2019/2018
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 214	3 067	2 465	3,0%	-19,6%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 517	1 311	5,8%	-13,6%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 362	2 059	2,1%	-12,8%
MAYOTTE (1)	-	-	230	396	401	-	1,3%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	6 175	5 863	40,7%	-5,1%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	13 517	12 099	23,3%	-10,5%

VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2018	2019	Variation 2019/2010	Variation 2019/2018
GUADELOUPE	146	135	97	171	183	35,6%	7,0%
GUYANE	66	85	50	90	88	3,5%	-2,2%
MARTINIQUE	187	84	128	173	170	102,4%	-1,7%
MAYOTTE (1)	-	-	48	57	81	-	42,1%
RÉUNION	362	293	434	344	376	28,3%	9,3%
TOTAL DOM	761	597	757	835	898	50,4%	7,5%

(1) À partir du 1^{er} avril 2011.

Source : CCFA

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM) ET RAPPORT OCCASION / NEUF



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



PÉNÉTRATION DES GROUPES FRANÇAIS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)



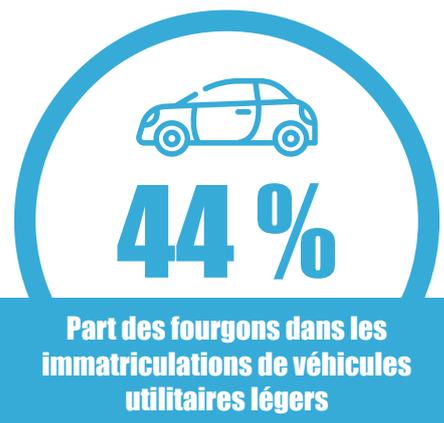
LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En 2019, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs augmentent de 4,5 % (après +4,7 % en 2018) et atteignent un niveau record de 480 000 unités, soit 20 000 unités de plus que le pic observé en 2007.

Les véhicules diesel voient leur part dans les immatriculations en légère baisse depuis 4 ans au profit de l'essence et de l'électrique. Ils représentent 93 % des ventes en 2019 contre 97 % en 2015. La part des véhicules électriques atteint 1,7 % en 2019 avec 7958 unités vendues. Les constructeurs français sont particulièrement présents sur ce segment du véhicule électrique

avec 75 % de part de marché, contre 66 % toutes énergies confondues.

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 6 millions d'unités au 1^{er} janvier 2020, est toujours largement dominé par la motorisation diesel qui représente 95 % des véhicules. Le parc de véhicules utilitaires légers électrique, bien que faible (il est estimé à 38 500 unités au 1^{er} janvier 2020), progresse significativement. Le parc est composé à plus de 50 % de véhicules de 2,6 tonnes à 3,5 tonnes.

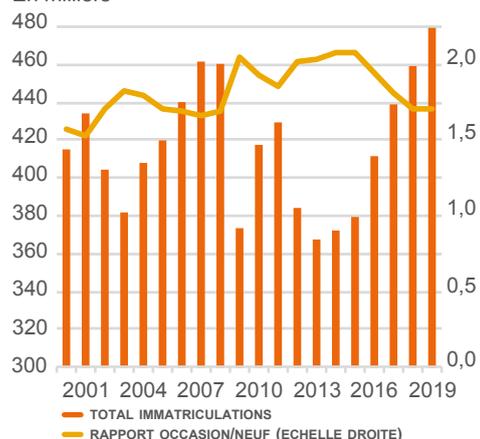


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2018		2019	
	unités	%								
DÉRIVÉ VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	79 109	17,2	74 776	15,6
FOURGONNETTE	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	110 431	24,1	120 532	25,1
FOURGON	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	193 462	42,1	209 299	43,6
MINIBUS-MINICAR	867	0,2	525	0,1	621	0,2	388	0,1	363	0,1
PICKUP	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	22 487	4,9	15 320	3,2
TOUT TERRAIN, TOUT CHEMIN	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	10 609	2,3	11 312	2,4
AUTRES	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	42 654	9,3	48 147	10,0
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	459 139	100,0	479 749	100,0

IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En milliers



► RÉPARTITION DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR TONNAGE

	2005	2010	2019
< 1,5T	3%	4%	1%
1,5T À < 2,5T	56%	52%	42%
2,5T À 3,5T	41%	43%	57%
> 3,5T À 5T	0,2%	0,5%	0,3%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR ÉNERGIE

	2015		2019	
	unités	%	unités	%
GAZOLE	368 150	97%	446 350	93%
ESSENCE	5 317	1%	22 155	5%
ÉLECTRIQUE	4 919	1%	7 958	2%
AUTRES	1 042	0%	3 321	1%
TOTAL	379 428	100%	479 784	100%

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 le lieu de travail, aux transferts entre les sites, ou encore 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 2019, les ventes de fourgons continuent leur progression (+9 % et +53 % depuis 2010) pour atteindre 43,6 % des immatriculations neuves. Le second segment est celui des fourgonnettes qui représentent un quart des ventes, une part en légère baisse par rapport à 2010. Les ventes de pick-up, qui ont connu une forte progression entre 2015 et 2018 (+75 %), se sont effondrées avec la mise en place en 2019, du malus et de la TVS pour cette catégorie de véhicule. Enfin, les dérivés utilitaires des voitures particulières ne représentent plus que 15,6 % des ventes en 2019 contre 32 % en 2000.

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 2019 (+22 points depuis 2001), 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 52 %, alors que les ventes de toutes les autres catégories ont reculé.

En 2019, les immatriculations des véhicules utilitaires légers d'occasion atteignent un niveau élevé autour de 817 000 unités (page 90), en hausse de 4 % par rapport à 2018. 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. En effet, pour une voiture particulière neuve, il s'échange entre 2 et 3 voitures d'occasion (2,6 en 2019).

Spécificité française, près de 9 % des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires neufs sont effectués par des particuliers, qui privilégient les

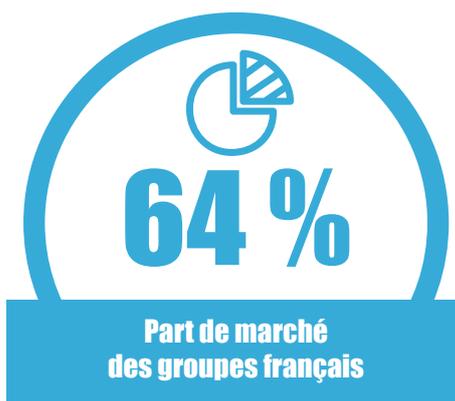
fourgons et fourgonnettes dans leurs achats ainsi que les pick-up. Au 1^{er} janvier 2020, 46 % du parc est détenu par des personnes physiques (particuliers et artisans), 14 % par des personnes morales exerçant dans le secteur de la construction et 9 % dans le secteur du commerce.

Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules intensément utilisés : ils parcourent chaque année 15 000 km/an, contre 12 000 km/an en moyenne pour une voiture particulière (voir page 48 le bilan de la circulation). 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.

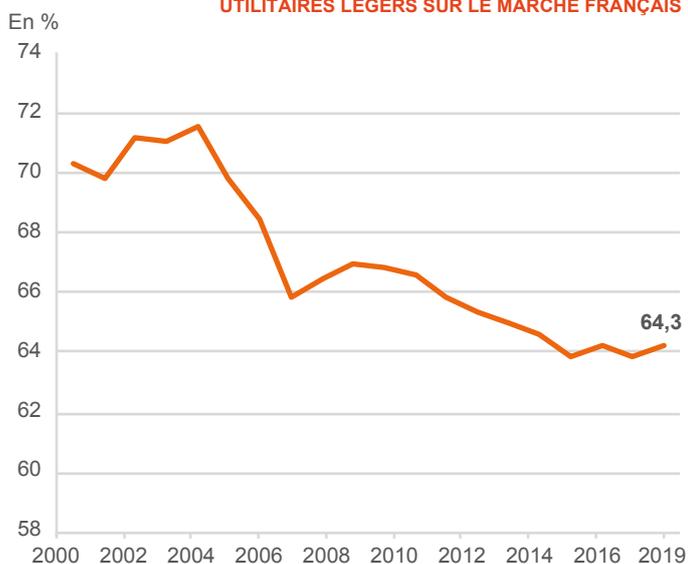
LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

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 2019, les ventes des groupes français représentent 64,3 % du marché total des véhicules utilitaires légers en France, en hausse de 0,4 point par rapport à 2018, mais à un niveau inférieur de plus de 5 points par rapport à 2005. En Europe hors France, leur part de marché est importante et se consolide d'années en années, elle passe de 24 % en 2011 à 34 % en 2019 (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 510 000 unités en 2019, dont 65 000 unités pour les partenaires (soit 13 % de leur production en France).



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

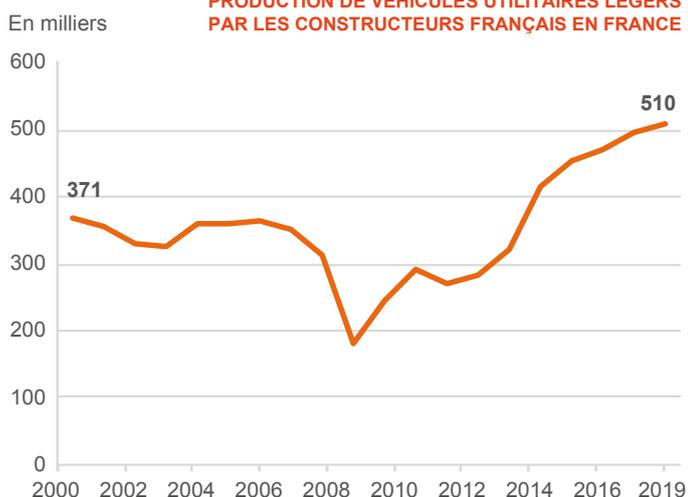


► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN 2019

Marque	Modèle	2019	Part de marché
RENAULT	KANGOO	44 572	9,3%
RENAULT	MASTER	32 552	6,8%
RENAULT	TRAFIC	30 885	6,4%
PEUGEOT	PARTNER	28 474	5,9%
CITROËN	BERLINGO	26 773	5,6%
FIAT	DUCATO	25 341	5,3%
RENAULT	CLIO	22 953	4,8%
PEUGEOT	EXPERT	22 338	4,7%
CITROËN	JUMPY	16 796	3,5%
PEUGEOT	BOXER	14 502	3,0%
CITROËN	JUMPER	13 837	2,9%
CITROËN	C3	13 378	2,8%
PEUGEOT	208	13 165	2,7%
MERCEDES-BENZ	SPRINTER	13 003	2,7%
FORD	T.CUSTOM	10 614	2,2%
FORD	TRANSIT	9 772	2,0%
VOLKSWAGEN	TRANSPORT	8 541	1,8%
RENAULT TRUCKS	MASTER RT	7 660	1,6%
MERCEDES-BENZ	VITO	7 348	1,5%
VOLKSWAGEN	CRAFTER	5 785	1,2%

Source : CCFA

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN FRANCE



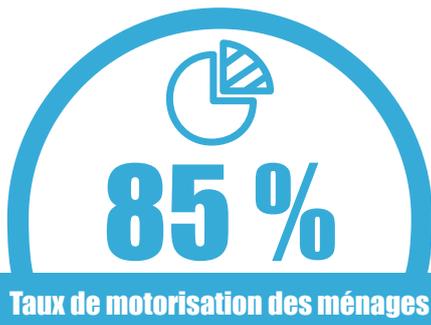
Grâce au succès de leurs modèles (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Opel Combo), les groupes français sont particulièrement présents sur le segment des fourgonnettes (82 % des ventes de ce marché) ainsi que sur celui des dérivés VP (87 %) (Renault Clio, Peugeot 208). Concernant le marché le plus important, le segment fourgon, la concurrence est plus marquée : les groupes français en représentent 61 %, en hausse de 5 points depuis 2010. Tous segments confondus, sur les 20 modèles

de véhicules utilitaires légers les plus vendus en France en 2019, 13 sont des modèles des constructeurs français.

Les véhicules utilitaires légers sont des véhicules à plus forte valeur ajoutée, qui peuvent être plus facilement produits en France. Sur les vingt dernières années, la production de véhicules utilitaires légers des constructeurs français en France est passée de 371 000 unités en 2000 à 510 000 en 2019. Elle a d'abord fluctué entre

300 000 et 400 000 unités entre 2000 et 2008, puis s'est effondrée à 180 000 unités en 2009. Depuis cette date, elle a plus que doublé et représente désormais 26 % de la production totale de véhicules légers en France (contre 16 % en 2013). En lien avec la croissance du marché français et européen de véhicules utilitaires légers, leur production en France a encore augmenté de 3 % en 2019.

LA MOTORISATION DES MÉNAGES



En 2019, le taux de motorisation des ménages progresse de 0,1 point pour atteindre 85 %. Les ménages multimotorisés ont représenté près de 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 5,2 % de l'ensemble des ménages (voir page 93).

93,2 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule.

65,5 % 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 et 78 % des plus de 75 ans sont motorisés (75 % en 2017). La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continuent d'augmenter régulièrement.

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 84 % chez les 22-25 ans. Il s'élève à 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	2019
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	100,0	92,1	88,0	93,3
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,2	91,1	90,9	90,3
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	83,7	84,1	83,2	84,9
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	87,6	89,8	88,0	89,2
Employés	78,3	75,9	77,5	80,9	82,5	80,1	82,1
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	89,1	91,2	90,9	92,0
Inactifs	54,6	65,8	70,9	72,8	77,1	77,6	80,9
dont retraités	59,4	70,9	76,0	76,2	80,1	80,6	83,2
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE							
Communes rurales	82,1	88,6	91,1	92,4	92,7	92,9	93,2
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6	84,7	86,1	88,4	90,2	91,1	92,7
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	83,1
Agglomération parisienne	77,0	-	-	-	-	-	-
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	61,5	63,6	59,7	65,5
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	67,6	69,4	69,2	73,0	71,6	74,0
Banlieue	-	79,3	80,5	80,9	83,2	82,1	84,0
Périurbain	-	88,5	89,8	91,2	91,6	92,5	93,5
Rural	-	85,3	90,4	92,6	94,8	94,4	91,3
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE							
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	63,3	64,9	74,0	-
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	82,3	83,9	82,5	85,2
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	87,5	88,0	87,3	88,5
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	86,1	88,1	84,7	85,9
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,7	86,9	85,1	87,2
65 à 74 ans	-	-	-	-	-	-	84,0
Plus de 75 ans	-	61,9	69,0	70,8	76,2	78,6	77,7
ENSEMBLE	76,5	78,4	80,3	81,2	83,5	82,9	85,0
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME	-	-	40,4	40,7	41,5	41,9	43,7

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, il progresse depuis 2015 (+2 points) pour s'établir à 85 % en 2019.

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 se stabilise autour de 84 % en 2019, contre 75 % en 1995. Il est en léger recul dans l'agglomération parisienne (-2 points à 65,5 %) mais remonte dans les agglomérations marseillaise, lyonnaise et lilloise après avoir reculé

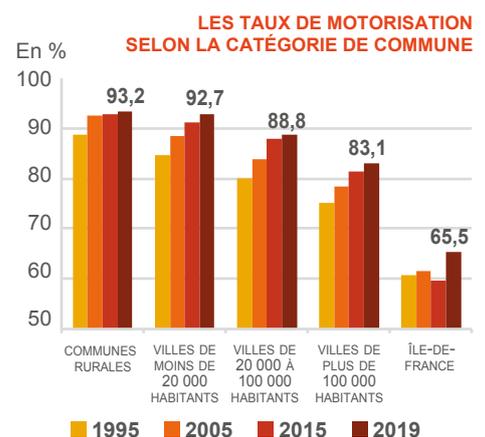
en 2018. À Lille et à Lyon, les taux de motorisation dépasse désormais leurs niveaux antérieurs.

• 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 2017, la proportion de ménages qui se sont « démotorisés » (parmi ceux ne possédant pas de véhicule) a progressé régulièrement, de 2 à 3 % par an. Cependant, depuis 2 ans, le taux de démotorisation se stabilise autour de 56 %. La principale cause de non motorisation demeure l'absence de permis de conduire, suivie

de l'absence de besoin, la préférence pour les transports collectifs, le vélo ou la marche, le coût d'acquisition trop élevé et les difficultés à stationner. Parmi les ménages non motorisés, 14 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années, part en légère hausse par rapport à l'an dernier.



LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Après avoir fléchi régulièrement à partir des années 2000, l'utilisation quotidienne de la voiture s'est stabilisée autour de 72 % entre 2013 et 2018. En 2019, elle recule de 3 points : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 69 %, contre 72,5 % en 2018 et 79 % en 2000. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail s'est cependant stabilisée autour de 52 %. En 2019, 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 22 %.

L'âge moyen du parc des ménages et la durée de détention des véhicules ont tendance à croître sur le long terme. Mais en 2019, pour la première fois depuis 10 ans, ces deux indicateurs reculent légèrement : l'âge moyen du parc s'établit à 8,9 ans, contre 9,1 ans en

2018, et la durée de détention des véhicules s'élève à 5,5 ans, contre 5,6 en 2018, 4,4 ans en 2000 et 4,1 ans en 1995.

La baisse du poids des véhicules diesel dans les immatriculations a un impact sur la composition du parc. La part du diesel dans le parc décline depuis 4 ans pour s'établir à 54 % en 2019.

Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc fluctue depuis 2005 autour de 104 000 kilomètres, contre 70 000 kilomètres au début des années 90. Il recule légèrement depuis 4 ans et s'établit à 102 100 kilomètres en 2019. Le kilométrage au compteur d'une voiture diesel fléchit légèrement en 2019 (127 500 km), mais reste supérieur de 17 000 km à son niveau de 2000 ; celui d'une voiture essence, moins intensément

utilisée, continue de reculer à 71 800 km (-11 000 km depuis 2000).



► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019
Parc total	millions	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1	36,1
Âge moyen du parc	année	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9	8,9
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5	5,5
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE								
Groupe Renault	%	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,3	27,6
Groupe PSA (1)	%	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5	39,2
Marques étrangères	%	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,2	33,2
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE								
2 & 3 CV	%	3,4	1,6	0,7				
4 & 5 CV	%	38,4	38,9	40,5	43,3	44,4	49,2	51,7
6 & 7CV	%	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	12,6
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME								
Petites voitures	%	39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3	47,7
Moyenne inférieure	%	20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2	25,7
Moyenne supérieure	%	26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	7,9	4,9
Haut de gamme	%	8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,0	2,3
Divers	%	5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6	18,5
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5	41,8
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%	0,0	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8	46,0
Super plombé - ARS	%	0,0	28,8	11,9				
Gazole	%	0,0	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2	54,0
Kilométrage au compteur	km	69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590	102 120
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9	69,0
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2	52,0

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

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

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

L'enquête PARC AUTO, menée par KANTAR TNS tous les ans, fournit une description détaillée du parc automobile, possédé ou mis à la disposition des ménages.

Ce parc comprend principalement des voitures particulières, mais aussi des véhicules utilitaires légers (environ 4 % de l'ensemble).

Le renouvellement du parc essence se poursuit avec un âge moyen qui a baissé d'un an et demi depuis 2014, pour atteindre 8,6 années. L'âge moyen du parc diesel se stabilise autour de 9,2 ans. Le poids des véhicules de plus de 5 ans dans le parc est en recul depuis 2 ans et s'est élevé à 65 % en 2019. Cela s'explique par le recul de la part des 5-10 ans (-3 points en 2 ans), tandis que celle des plus de 10 ans se stabilise autour de 33 %.

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

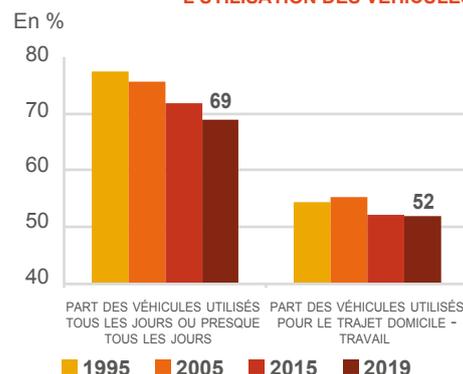
sont très appréciées et leur part dans le parc est demeurée élevée par rapport à celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2019 respectivement 48 % et 26 % du parc, contre 7 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure. La part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4 et de tout terrain, tout chemin, connaît une forte progression. Elle s'élève à 14,6 % soit un doublement de leur poids par rapport à 2015.

L'âge moyen élevé du parc implique un faible taux d'équipement en matière de boîtes automatiques et de systèmes d'urgence (eCall) même s'il progresse régulièrement. En 2019, ce ratio s'élevait à respectivement 14 % (contre 9 % en 2016) et 6 % (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 voiture en 2019.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Stabilité des transports intérieurs de voyageurs tous modes exprimés en voyageurs-kilomètres en 2019

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 2019 : 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 un léger repli en 2018 (-0,2 %), le transport intérieur de voyageurs croît très légèrement en 2019 (+0,2 %) pour s'élever à 988 milliards de voyageurs-kilomètres. Après une stagnation en

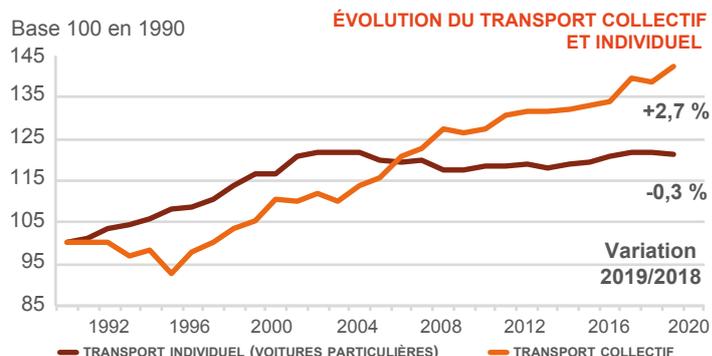
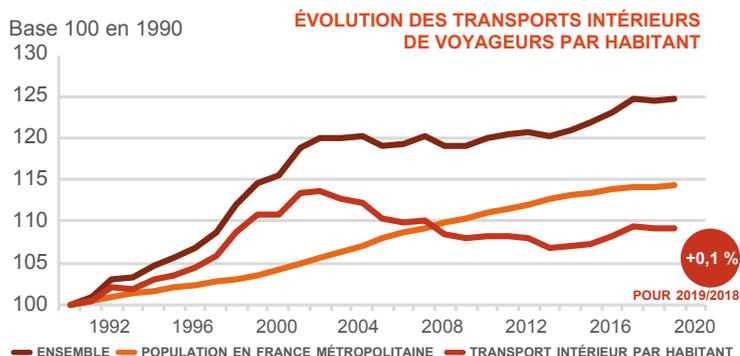
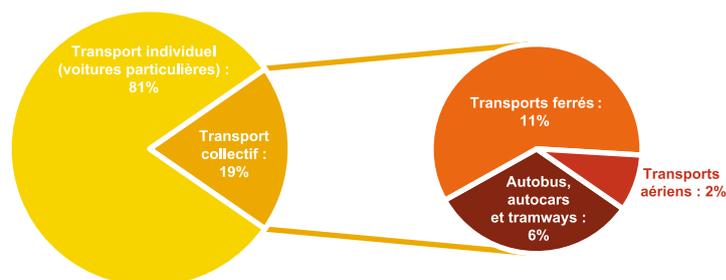
2018, la mobilité en voitures particulières baisse très légèrement en 2019 (-0,3 %), malgré la stabilité des prix des carburants.

Contrairement à 2018, le transport de voyageur est tiré par le transport collectif qui progresse de 2,7 % grâce au transport ferroviaire. Celui-ci renoue avec la croissance après les grèves de 2018, et progresse de 4,3 % en 2019, et ce, malgré les mouvements sociaux du mois de décembre. À l'inverse, le transport collectif routier baisse de 0,1 % en 2019. Même si les transports collectifs urbains progressent de 2,8 % et les autocars dits « Macron » continuent de se développer (+8,1 %), la moitié des voyageurs-kilomètres du transport collectif routier sont réalisés par la catégorie « autres autocars » qui baisse de 2,3 % en 2019.

Enfin le transport aérien poursuit sa croissance (+2 %), portée par l'installation des compagnies à bas prix et l'augmentation des lignes transversales (province-province).



RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2019



Sources : MTE/SDES, INSEE

La mobilité des personnes est bien évidemment liée à l'économie, comme pour le transport de marchandises, mais elle intègre aussi une dimension sociale, à savoir la rencontre entre les hommes, qui demeure indispensable.

Si le transport de marchandises est davantage lié à la sphère productive, tant industrielle qu'artisanale ou agricole, la mobilité des personnes couvre un champ économique nettement plus vaste.

Si les navettes domicile-travail en constituent un socle important, le développement de l'économie, y compris tertiaire, est dépendant de la mobilité des personnes. Cette situation est exacerbée dans le cas des services à la personne, tels 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 augmentait à nouveau, en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, mais cette croissance s'est stoppée en 2018 et demeure très faible en 2019.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

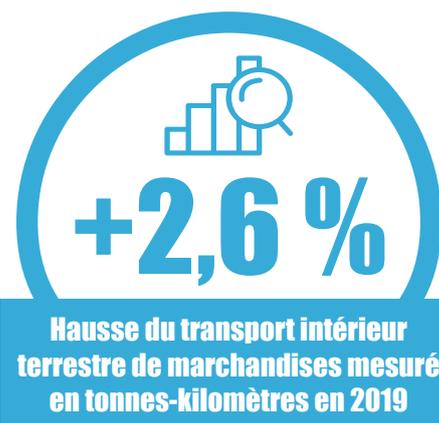
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire,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

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.

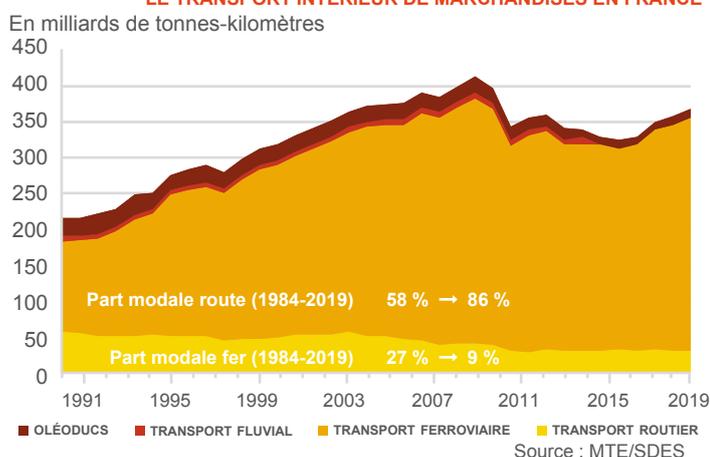
Entre 2010 et 2015, le transport routier de marchandises a reculé de 1,5 % en moyenne annuelle, en lien avec le recul de l'activité du pavillon français (-2,6 % / an), alors que le pavillon étranger

augmentait de 0,8 % chaque année. À 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 et 2019, cette croissance se poursuit (+3 % puis +2,8 %) ainsi que la bonne tenue des pavillons français et étrangers. Sur la période 2015-2019, le transport routier de marchandises croît de près de 4 % par an, mais le niveau d'activité reste cependant inférieure à son niveau d'avant la crise de 2008.

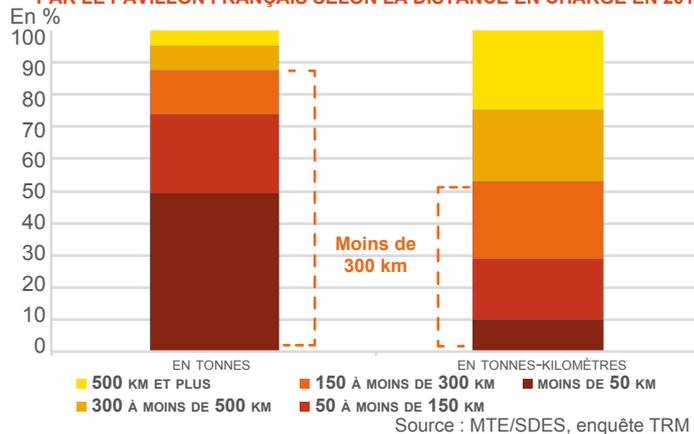
Le transport ferroviaire de marchandises, touché par les grèves du second semestre avait fortement reculé en 2018 (-4,2 %). Il se redresse en 2019 et progresse de 1,7 %, malgré les mouvements sociaux du quatrième trimestre. Depuis la crise de 2009, il fluctue autour de 33 milliards de tonnes-kilomètres, soit 60 % de son niveau de 2000 et sa part de marché se situe à 9 % en 2019 (contre 16 % en 2000). Après plusieurs années de stagnation à un niveau très bas, le transport fluvial rebondit fortement en 2019 (+9,8 %).



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 utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne

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

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

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises, avec une part modale de 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

+0,6%

Hausse annuelle moyenne de la circulation depuis 2012

Si la circulation routière, exprimée en milliards de véhicules-kilomètres, avait augmenté en moyenne

de 2,1 % par an entre 1990 et 2000, sa croissance s'est ralentie au cours des décennies suivantes. Entre 2000 et 2012, elle a progressé de 1,2 % par an, puis, à partir de 2012, son rythme de croissance a été divisé par 2 (+0,6 % par an). Elle demeure en hausse entre 2015 et 2018, puis se stabilise en 2019 (+0,1 %).

La circulation est essentiellement réalisée par les véhicules légers, qui représentent 92 % de la circulation totale. Dans un contexte de prix des carburants plus élevés et de niveau de circulation record, la circulation des voitures particulières du pavillon français recule depuis 2 ans (-0,3 % en 2018 et -0,2 % en 2019). Ceci s'explique à la fois par la baisse des parcours moyen par véhicule, mais aussi par la stabilité du parc de voitures particulières en 2019.

La circulation des véhicules utilitaires légers immatriculés en France, bien que moins dynamique qu'en 2018, reste soutenue en 2019 (+1,5 %). En revanche, celle des poids lourds, qui était très dynamique en 2017, a fortement ralenti en 2018 et est en légère baisse en 2019 (-0,1 %), sous l'effet du ralentissement économique.

Fin 2019, plus 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 désormais les 60 %. 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	2012	2015	2018	2019	Variation annuelle moyenne en %		
								2012/1990	2019/2012	2019/2018
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)	milliers de véh.									
Voitures		23 280	27 770	35 623	36 567	37 732	37 728	+2,0	+0,8	-0,0
Essence		19 760	18 150	13 132	12 874	14 140	14 756	-1,8	+1,7	+4,4
Diesel		3 520	9 621	22 264	23 460	23 293	22 636	+8,7	+0,2	-2,8
Électrique et hydrogène		-	-	7	33	92	121	-	+51,3	+31,7
Hybrides rechargeables et gaz		-	-	202	184	194	203	-	+0,1	+4,5
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 357	5 701	6 051	5 967	+1,1	+1,6	-1,4
Essence		2 279	1 302	279	243	229	222	-9,1	-3,2	-3,2
Diesel		1 944	3 761	5 049	5 420	5 772	5 691	+4,4	+1,7	-1,4
Électrique et hydrogène		-	-	6	17	31	36	-	+29,7	+18,2
Hybrides rechargeables et gaz		-	-	18	16	16	15	-	-2,5	-1,6
Poids lourds (>5t)		535	551	587	573	590	593	+0,4	+0,2	+0,5
Bus & cars		68	81	86	89	91	93	+1,1	+1,1	+1,9
KILOMETRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km									
Voitures		13,4	13,5	12,6	12,5	12,3	12,2	-0,3	-0,4	-0,2
Essence		11,9	10,7	8,1	8,1	8,7	8,9	-1,7	+1,4	+3,1
Diesel		21,3	18,8	15,2	14,8	14,5	14,4	-1,5	-0,8	-0,4
Électrique et hydrogène		0,0	0,0	8,7	9,6	9,2	9,3	-	+1,0	+1,7
Hybrides rechargeables et gaz		0,0	0,0	13,3	12,4	12,4	12,7	-	-0,6	+2,5
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,0	14,3	14,3	14,7	+0,1	-0,3	+2,9
Diesel		20,2	18,0	15,6	14,8	14,6	14,9	-1,2	-0,6	+2,2
Électrique et hydrogène		0,0	0,0	14,5	10,5	16,3	19,0	-	+3,9	+16,6
Hybrides rechargeables et gaz		0,0	0,0	10,1	9,5	11,0	12,3	-	+2,9	+11,9
Poids lourds (>5t)		36,1	41,2	44,6	43,8	44,7	44,4	+1,0	-0,1	-0,7
Bus et cars		31,0	30,2	34,8	34,3	35,0	34,3	+0,5	-0,2	-2,0
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km									
Voitures essence		8,68	8,12	7,66	7,42	7,18	7,10	-0,6	-1,1	-1,1
Voitures gazole		6,73	6,74	6,36	6,16	6,01	6,04	-0,3	-0,8	+0,5
VUL essence		9,77	9,67	9,20	8,93	8,71	8,80	-0,3	-0,6	+1,0
Poids lourds gazole		36,23	36,62	34,97	34,50	33,72	33,32	-0,2	-0,7	-1,2
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,78	31,81	31,09	30,72	+0,1	-0,9	-1,2
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)	millions de litres									
Essence		24 110	18 729	9 805	9 389	10 418	11 053	-4,0	+1,7	+6,1
Gazole		17 977	30 779	41 911	41 483	40 910	40 283	+3,9	-0,6	-1,5
Total		42 086	49 508	51 716	50 872	51 329	51 336	+0,9	-0,1	+0,0
CIRCULATION TOTALE (1)	milliards de véh-km	420	518	598	606	623	623	+1,6	+0,6	+0,1
Véhicules légers (hors deux-roues motorisés)		389	476	551	558	573	573	+1,6	+0,6	+0,1
PL marchandises		22,4	29,5	32,9	33,1	34,9	34,9	+1,8	+0,8	-0,1

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger.

Source : MTE/SDES/CCTN

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers 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 2020, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Il s'appuie à présent sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. En s'appuyant sur cette nouvelle source d'informations, le parc de véhicules immatriculés en France a été réévalué et s'élève à 44,4 millions de véhicules en 2019. Il a crû en moyenne de 0,9 % par an entre 2012 et 2019, période pour laquelle les données en nouvelle base sont disponibles.

Le recul de la motorisation diesel s'accélère en 2019. Globalement, pour les véhicules légers, sa part dans le parc diminue pour s'établir à 65 % et sa part dans la circulation s'établit à 71 %. Concernant le parc essence, plus de quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans plomb 95-E10, qui représente 48 % des livraisons totales d'essence.

Depuis 2017, la baisse de la consommation unitaire moyenne des voitures, observée ces dernières décennies, a tendance à ralentir. L'amélioration continue des performances techniques compense plus difficilement l'impact du renouveau de l'essence dans les immatriculations et de l'attrait pour les SUV. En 2019, la consommation unitaire moyenne des voitures a même légèrement augmenté (+0,3 %).

Quant au parc poids lourds, il renoue avec la

croissance depuis 2015 et a progressé de 3,4 % entre 2015 et 2019 après 15 ans de recul. Ces dernières années, la baisse de la consommation unitaire des poids lourds s'est accentuée, reculant de près de 3,5 % entre 2015 et 2019. Le parc poids lourds s'est également transformé et comprend désormais plus de 45 % de véhicules répondant à la norme EURO VI, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2014. Cette part est encore plus élevée au sein du parc de tracteurs, avec 2 véhicules sur 3 répondant à la norme EURO VI. On observe également, ces dix dernières années, une augmentation régulière de la part des véhicules de plus de 20 tonnes au sein du parc de poids lourds. Ils représentaient 27 % du parc en 2011. Leur part atteint désormais 35 %. Le rajeunissement du parc de véhicules ainsi que l'augmentation de la capacité d'emport des véhicules contribuent à optimiser l'efficacité énergétique du transport routier de marchandises.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO₂

-23 %

Baisse de la consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation depuis 1990

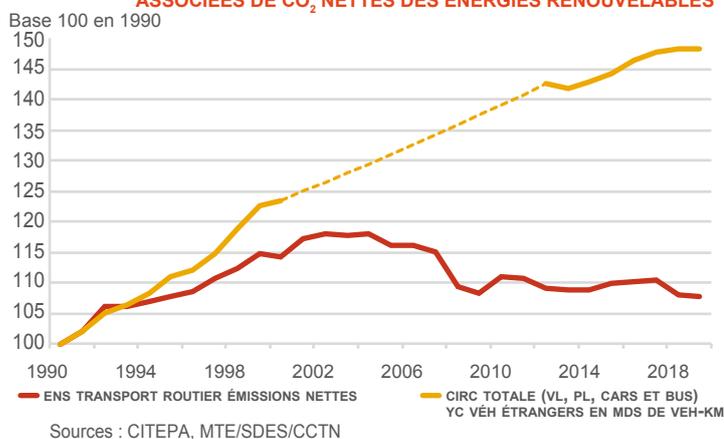
Depuis 1990, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 48 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, quant à elles, n'ont crû que de 8 %.

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 23 %. Cette tendance à la baisse a été favorisée par la diésélisation du parc automobile, les efforts des constructeurs et des conducteurs et à l'impact du système bonus/malus instauré en 2008. Puis, la tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, en raison notamment de l'augmentation, depuis 2013, de la part des véhicules essence qui consomment davantage (7,1 l au 100 km pour l'essence contre 6 l pour le gazole). En 2018, la consommation des voitures particulières a reculé principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence, plus importants que pour le diesel. Mais en 2019, la baisse s'est de nouveau interrompue avec l'accroissement continu de la part des voitures essence dans le

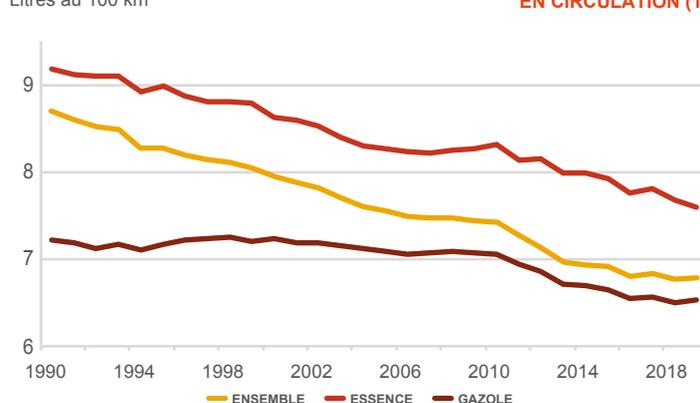
parc (+2 points) et de leur kilométrage annuel moyen (+3 %).

Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. Selon les derniers chiffres, 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 16 % 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



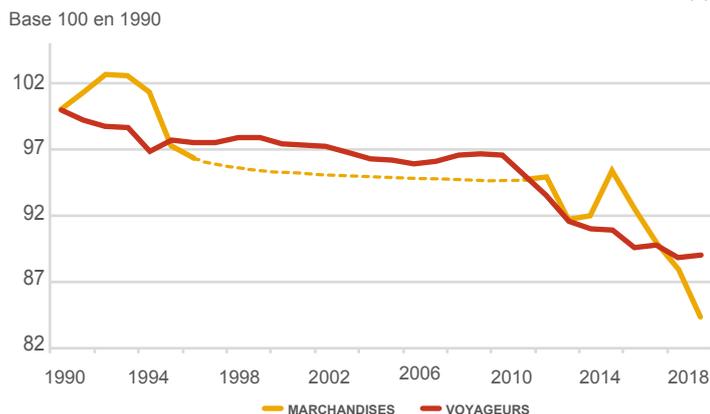
CONSUMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



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

Source : Bilan de la circulation routière (MTE/SDES)

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 : MTE/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 0,8 % en moyenne. Le kilométrage annuel

moyen, quant à lui, est en baisse (-3 % depuis 2012), dans un contexte de ralentissement du cycle.

En 2019, 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 123 millions de tonnes. Après le plafond observé au début des années 2000, autour de 135 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 125 millions de tonnes, grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique.

En 2019, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le rapport Secten 2020 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 mode 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

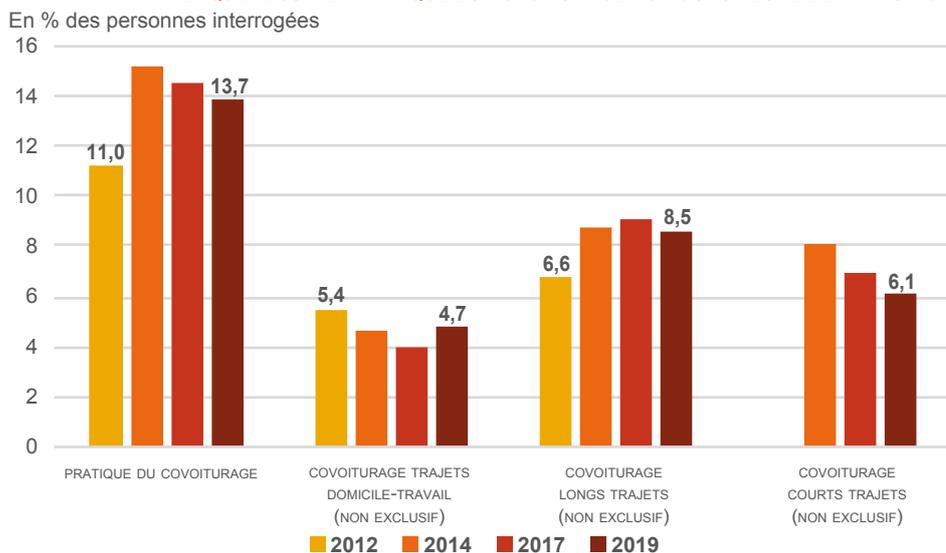
l'environnement et la consommation d'énergie.

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 comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités nouvelles dédiées à ces activités (Renault M.A.I, Free2Move) et en proposant toute une palette de nouveaux services : locations courtes, autopartage pour les entreprises ou les particuliers, « free-floating », mais aussi des 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 : acquisition de TravelCar pour PSA, investissements dans diverses startup (Karoo, Yuso, Como, iCabbi, Glide) pour Renault.

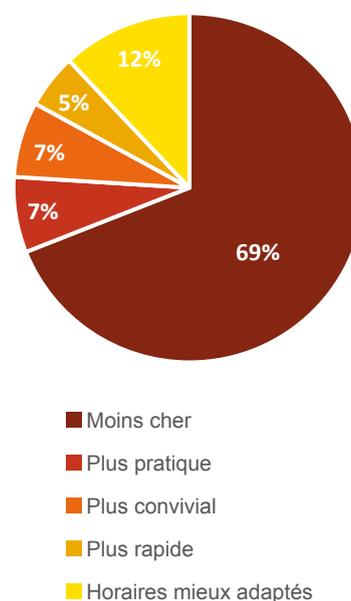


ENQUÊTE SUR LA PRATIQUE DU COVOITURAGE AU COURS DES 12 DERNIERS MOIS



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

MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE



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). La loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 donne une place importante au covoiturage. Des dispositifs d'aides financières sont prévus à travers le forfait mobilité durable mis en place pour les déplacements domicile-travail, mais aussi par la possibilité donnée aux collectivités de verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers. La loi encourage également la création de voies réservées aux covoitureurs.

Dans la pratique, 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 indique qu'en 2019, 4,7 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail au cours des 12 derniers mois, 8,5 % pour des trajets supérieurs à 100 km et 6,1 % pour des trajets inférieurs à 100 km. Au total, 13,7 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours de l'année 2019, soit un chiffre stable par rapport à 2018. La dernière étude réalisée par l'ADEME montre que le covoiturage devient peu à peu une solution de transport à part entière, avec un âge moyen du covoitureur 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 covoitureurs.

Le covoiturage occasionnel, effectué généralement sur de longues distances est le plus sécurisé. 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

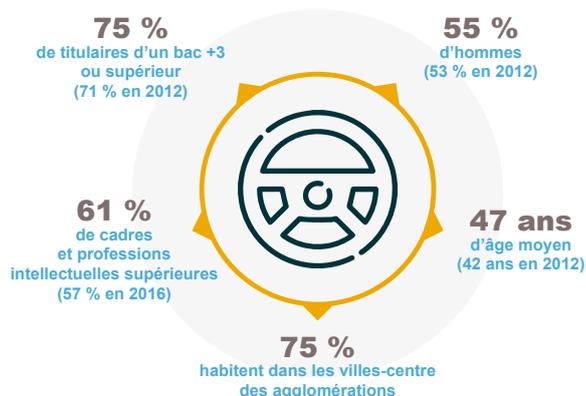
relation est passée de 25 % en 2012 à 63 % en 2019. Les distances moyennes parcourues sont d'environ 239 km par trajet et on dénombre 3,5 personnes par véhicule en moyenne (BlaBlaCar, Zéro Empty Seats, 2019).

Les trajets domicile-travail et les courts trajets ont davantage lieu entre amis ou collègues, mais ces segments tendent à se développer dans l'offre des acteurs du marché et l'État s'est fixé l'objectif de tripler d'ici 2024 le nombre de trajets du quotidien réalisés en covoiturage.

Dans le cadre du plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) de Guyancourt Technocentre, Renault propose à ses salariés d'utiliser Klaxit pour covoiturer. 86 % des inscrits ont trouvé des covoitureurs sur leur trajet et à leurs horaires. Par ailleurs, par l'intermédiaire de son fonds MOBILIZE, Renault soutient ECOV, qui construit avec les collectivités locales des lignes de covoiturage spontanées et dynamique, fiables et accessibles à tous dans les territoires périurbains et ruraux.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN 2019



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/ADEME, 2012, 2016, 2019.

LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN 2019



► LES MOTIFS D'ADHÉSION À UN SERVICE D'AUTOPARTAGE



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, bureau 6t-Ademe, 2019

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. On distingue l'autopartage P2P (location entre particuliers) et l'autopartage commercial B2B (destiné aux salariés d'une entreprise) ou B2C (destiné aux particuliers).

Dans l'autopartage commercial, le service est dit « en boucle » lorsque le client prend le véhicule dans une station et revient le déposer à la même station. À l'inverse, dans le service en « trace directe » le client peut déposer son véhicule dans une autre station que la station de départ ou n'importe où dans un périmètre donné. Dans ce dernier cas, on parle alors de « free-floating ». Ces différents systèmes correspondent à des durées d'utilisation et à des besoins bien distincts.

La dernière enquête de l'ADEME réalisée en 2019, rappelle que l'offre en boucle est plus étoffée et plus ancienne que celle en trace directe.

Néanmoins, l'offre en free-floating se développe depuis 2016. Elle montre également que les utilisateurs de l'autopartage B2C sont plus âgés (47 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.

La loi d'orientation des mobilités, votée fin 2019, vise à faciliter l'octroi par les autorités organisatrices de mobilités (AOM) de places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage. Ces places de parking réservées seront assorties d'un « label autopartage » accordé aux véhicules qui respectent les conditions définies par les AOM (type de véhicules autorisés, nombre de locations minimum par mois...).

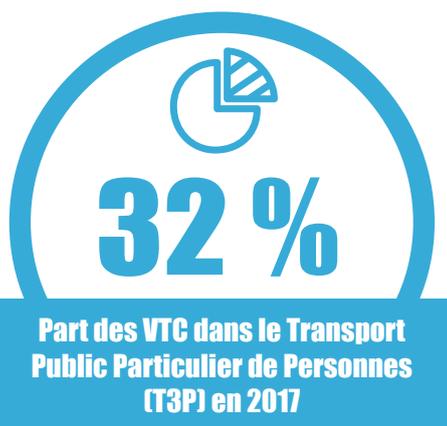
L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

Avec l'application Renault Mobility, le groupe Renault propose différents services d'autopartage dans plusieurs grandes villes. À Nice, les utilisateurs bénéficient d'un accès à une flotte de ZOE en libre-service en boucle fermée. À Paris, le groupe propose des véhicules 100 % électriques en free-floating (Moov'in Paris). Ailleurs

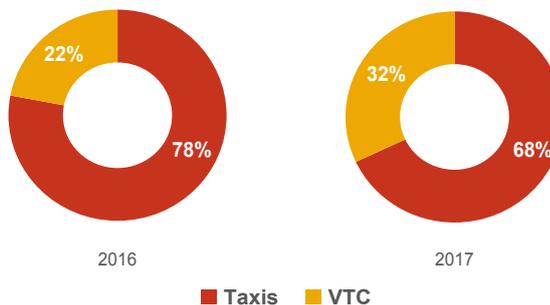
en Europe, il s'allie avec d'autres acteurs pour offrir des services d'autopartage (Zity à Madrid) ou équiper des flottes d'autopartage en véhicules électriques (Fetch Car Sharing à Amsterdam, Aimo à Stockholm, etc.). Enfin, Renault propose aussi des solutions pour ses clients entreprises via RCI Mobility (devenu Glide.io en novembre 2020).

Avec l'application Free2Move, le groupe PSA propose des services de mobilité dans 34 villes réparties dans 11 pays européens et aux États-Unis, avec des services d'autopartage opérés directement par le groupe comme à Paris (Free2Move Paris), Madrid et Lisbonne (Emov) et Washington DC (Free2 Move Washington DC). PSA propose aussi des services destinés aux entreprises avec un système de gestion de flotte connecté (Connect Fleet), un service d'autopartage (Fleet Sharing) et un service de conseil sur l'électro compatibilité (E-mobility advisor) des flottes.

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.

À 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 bondit à 26 000 en 2017 pour 56 000 taxis, soit 32 % de l'offre de transport public particulier de personnes (T3P). Cette augmentation est la conséquence de la loi 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 avait fait l'acquisition de Marcel, un opérateur de VTC en Île-de-France, qu'il a exploité durant trois ans en proposant la première gamme de VTC 100 % électrique.

LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

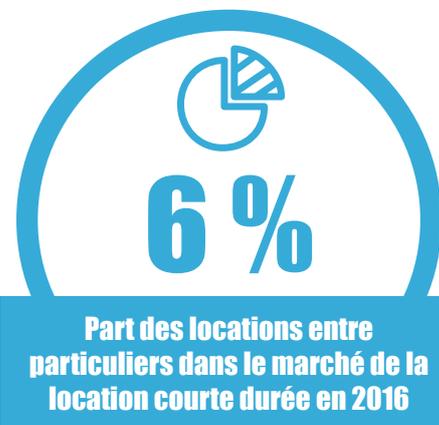
Plus récemment, le partage de véhicules en dehors de la sphère privée s'est également développé et des services de location de voitures entre particuliers sont apparus. La location s'effectue par le biais de sites internet spécialisés, mettant en relation des personnes qui ne se connaissent pas. Elle 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 2019 (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

Les véhicules connectés intègrent des systèmes de connectivité sans fil permettant la communication et le partage d'informations avec l'extérieur (soit entre véhicules - VTV - soit entre les véhicules et l'infrastructure routière ou de communication - VTX). Différents types de services sont ainsi proposés 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, 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. Certains dispositifs de sécurité (adaptation intelligente de la vitesse, systèmes d'avertissement en cas de somnolence / perte d'attention / distraction) vont être rendus obligatoires par la réglementation européenne. Le développement progressif des technologies

de connectivité et d'automatisation doit permettre à terme le déploiement de véhicules hautement automatisés.

Sur le plan technique et technologique, le « véhicule autonome » est défini par la nomenclature SAE (Society of Automotive Engineers) qui caractérise les systèmes d'automatisation en distinguant les systèmes d'assistance à la conduite (niveaux 1 et 2 disponibles aujourd'hui sur le marché) et les systèmes d'automatisation permettant au conducteur de déléguer la tâche de conduite au système (niveaux 3 à 5 qui ne sont pas encore sur le marché de la vente des véhicules).

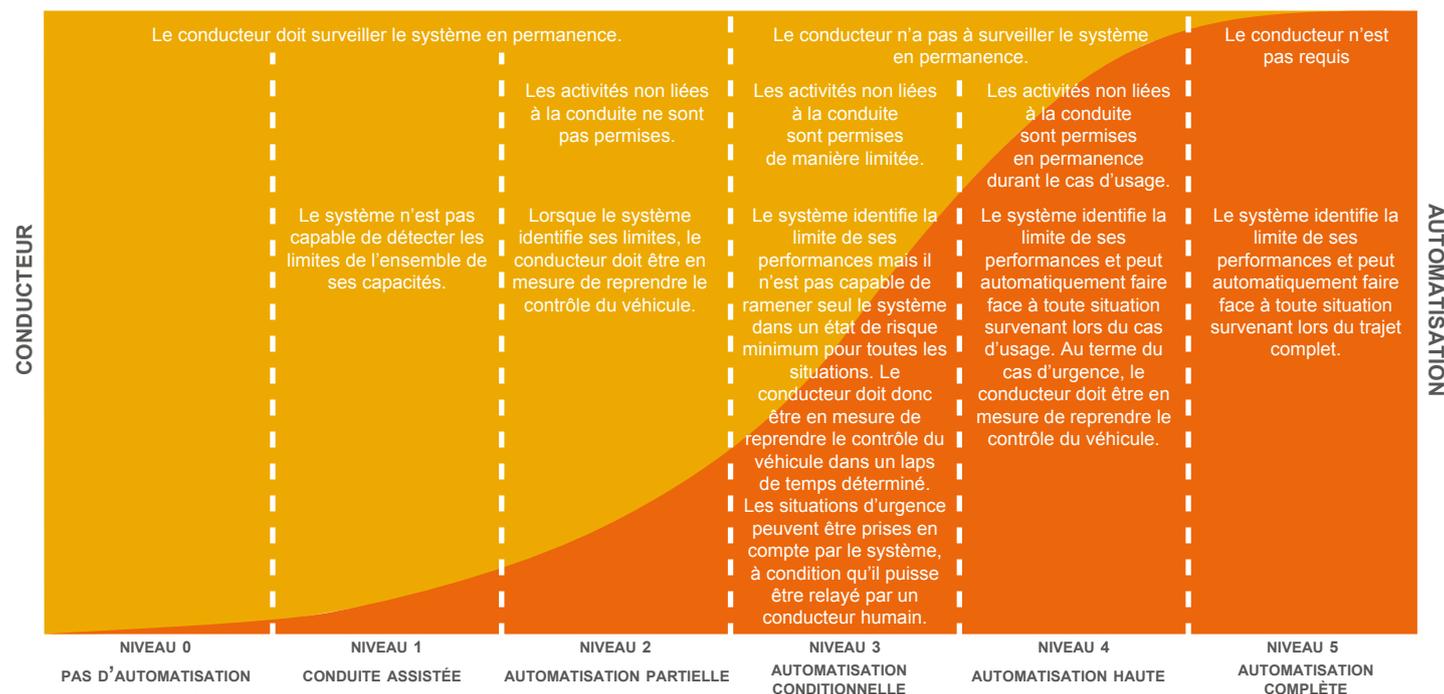
L'automatisation se développe de façon incrémentale, avec une augmentation du nombre de fonctions de conduite pouvant être déléguées au conducteur et un élargissement progressif des environnements d'usage.

La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte qualifie juridiquement les « véhicules autonomes » de véhicules à délégation partielle ou totale de conduite, qu'il s'agisse de voitures particulières, de véhicules de transport de marchandises ou de véhicules de transport de personnes.

Le règlement CEE-ONU concernant les systèmes automatisés de maintien de la trajectoire (dit « ALKS ») adopté le 24 juin 2020, est le premier règlement technique sur l'automatisation de niveau 3. Il établit les exigences techniques et de sécurité stricte pour la fonction « ALKS » qui est un système de délégation de conduite à basse vitesse pouvant être activé par le conducteur uniquement sur les voies de chaussées séparées éligibles et en embouteillage. Il permet de maintenir le véhicule dans sa voie à une vitesse de 60 km/h maximum, ou à une vitesse moindre, par contrôle latéral et longitudinal pour une longue période et sans intervention du conducteur. Le règlement entrera en vigueur en janvier 2021.



LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



Usages et enjeux

Connecté à l'infrastructure et aux autres véhicules, le véhicule automatisé est destiné à avoir des effets positifs sur la sécurité et l'environnement. 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 usages liés au développement du véhicule connecté et autonome sont multiples. Il peut s'agir d'usages liés à la conduite, à la sécurité routière, de systèmes d'alerte, de remontées d'informations, d'usages tournés vers le véhicule lui-même (services de maintenance, de réparation), relatifs à l'infrastructure routière (gestion du trafic ou gestion de l'infrastructure elle-même) ou au conducteur (services d'assurance ou services d'info-divertissement). Une distinction claire peut être faite entre l'usage des données pour servir des objectifs d'intérêt général (fluidifier les trafics, améliorer la sécurité routière et l'empreinte environnementale, ou encore gérer

les infrastructures) et leur exploitation pour le développement de services commerciaux.

Les usages concernent tous types de véhicules : 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,

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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

Dans les prochaines années, les constructeurs prévoient le déploiement de plusieurs cas d'usage de niveau 3 : conduite autonome en situation d'embouteillage (trafic jam Chauffeur), 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.

DIFFÉRENTS TYPES D'USAGE

Info-divertissement
Services multimédias et de communication, offres ciblées, expérience voyage, paiement embarqué, etc.

Assurance automobile
Assurance personnalisée en fonction du comportement du conducteur et de son utilisation du véhicule.

Entretien et réparation
Services traditionnels de réparation et maintenance.
Nouveaux services de télédiagnostic, de dépannage prédictif et proactif, etc.



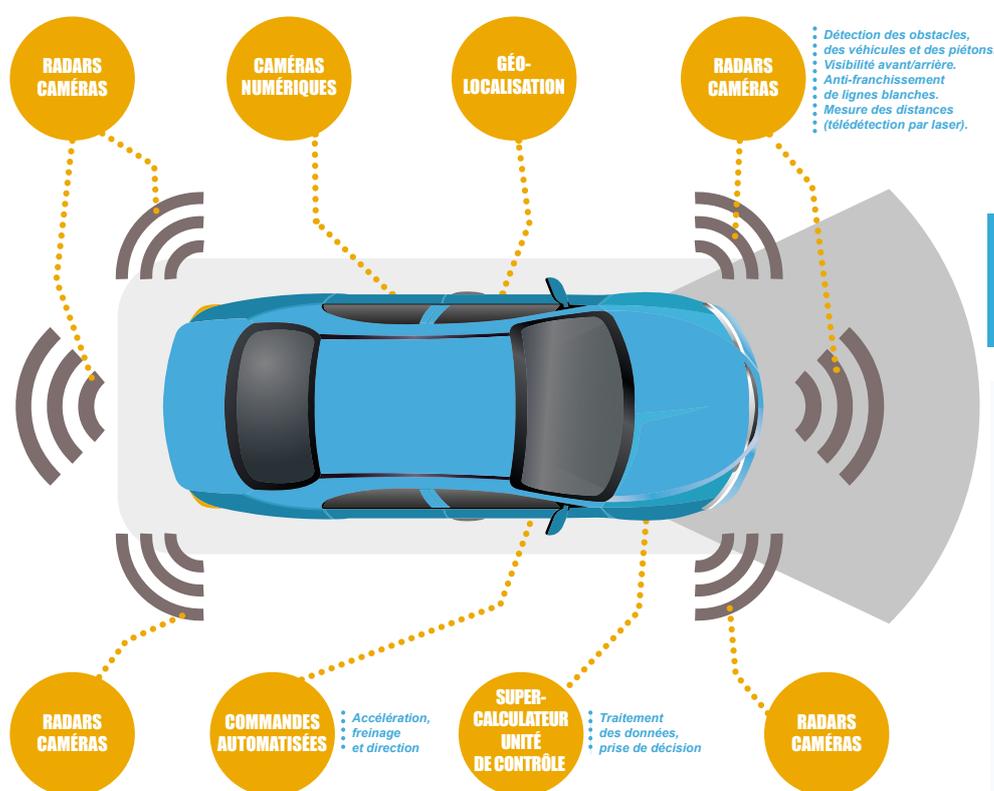
Sécurité routière
Systèmes d'alerte en relation avec le comportement de conduite, un événement avéré ou des conditions de circulation dégradées

Gestion du trafic
Gestion de l'occupation de la route et des incidents de transports.

Gestion des infrastructures
Amélioration de la connaissance de l'état du patrimoine. État de la surface et de la signalisation.

Source : Rapport Deloitte / CCFA (janvier 2020)

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



12 km de pistes

Dédiées au véhicule autonome et connecté inaugurées à Montlhéry en 2019

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

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

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

Le Gouvernement français a engagé une démarche ambitieuse pour le développement du véhicule automatisé avec l'objectif d'un leadership français en s'appuyant sur trois principes : sécurité, progressivité et acceptabilité. Sa stratégie nationale de développement des véhicules autonomes vise à permettre la circulation des véhicules automatisés sur voie publique d'ici 2022.

L'année 2021 devrait ainsi voir l'adoption des ordonnances d'application de la loi d'orientation des mobilités (dite loi « LOM »), d'une part, pour adapter le cadre juridique existant, notamment code de la route et code des transports, afin de permettre la circulation sur la voie publique des véhicules automatisés de niveau SAE 3 à 5, d'autre part, pour assurer une mise à disposition

de données à des acteurs privés ou publics pour le développement de nouveaux services ou à des fins de sécurité routière.

Les actions publiques de l'État se poursuivent pour développer l'innovation technique, établir un cadre national de validation des systèmes de transport publics automatisés, développer l'action des autorités locales et poursuivre les travaux internationaux concernant la réglementation technique et l'homologation spécifique des véhicules automatisés.

Au-delà, la France a œuvré activement à l'adoption, en septembre 2020, d'un amendement à la Convention de Vienne sur la circulation routière (Traité international de 1968) afin de permettre la circulation des véhicules utilisant des systèmes de conduite automatisés qui désigne des systèmes associant des éléments matériels

et logiciels permettant d'assurer le contrôle dynamique d'un véhicule de façon prolongée.

Les expérimentations et tests de véhicules connectés et autonomes

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 autorise 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 VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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).

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...) et d'unités embarquées, qui transmettent l'information aux véhicules en amont (V2V) ainsi qu'au gestionnaire (V2I) via des unités en bord de route. Le gestionnaire peut aussi transmettre des informations (chantiers...) aux unités embarquées dans les véhicules (I2V). Le projet rassemble de nombreux partenaires publics et privés autour du ministère en charge des transports, qui en assure la coordination : des collectivités locales, des gestionnaires routiers, les constructeurs automobiles PSA et Renault, des universités et des centres de recherche. SCOOP vise à déployer 3 000 véhicules sur 2 000 km de routes répartis en cinq sites : 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.

Utilisation de la technologie des réseaux 5G pour les véhicules autonomes

De nombreux projets sont lancés sur plusieurs sites en France pour réaliser des tests de cas d'usage de véhicules automatisés avec la technologie 5G. La cinquième génération de réseaux mobiles (5G) doit permettre l'amélioration des services existants et le développement de nouveaux services avec un meilleur débit et une plus grande capacité. Ainsi par exemple le projet « 5G OpenRoad », qui réunit des partenaires privés et publics, prévoit des essais sur route ouverte pour tester des cas d'usage des véhicules autonomes et fournir des services à bord des véhicules connectés.

Au niveau européen, de nombreux projets sont également lancés : 5GMED : 21 acteurs européens réunis pour tester et déployer la 5G sur route et rail entre la France et l'Espagne.

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 développer 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. À 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 l'extension du champ d'action du véhicule,

désormais très connecté (services de mobilités, diagnostic entretien réparation, divertissements...), avec les impacts qu'une telle extension suppose en termes d'intégrité et de sécurité du système.

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

- Cohérente, parce qu'elles établissent un standard commun que toute entreprise devra respecter et parce qu'elles évitent une multiplication de systèmes techniques d'accès hétérogènes, qui conduirait à une multiplication des risques en termes de sécurité des biens et des personnes.
- Responsable, parce qu'elles limitent la compromission des prestations du véhicule (direction, freinage, ...) sur l'ensemble des situations de vie rencontrées, quelles que soient les sollicitations externes, incluant celles à des fins de malveillance (problématique de cyber sécurité).
- Interopérable, parce que l'établissement d'un standard appliqué et porté au niveau international permet des systèmes de gestion 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 système économique et juridique élargi dans lequel les constructeurs automobiles ont une place déterminante (voir rapport Deloitte / Fréget de janvier 2020). 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.

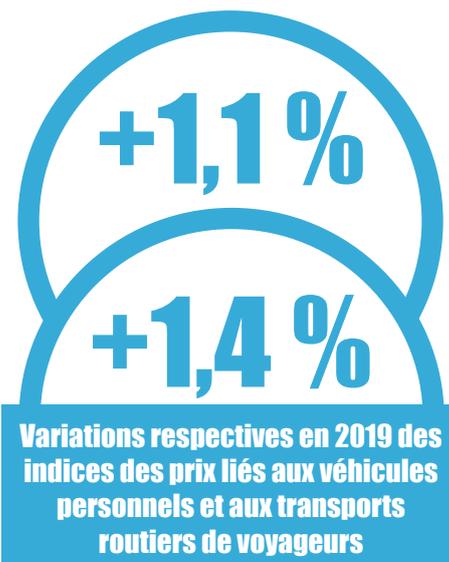
LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2019, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) ralentit fortement (+1,1 % contre +5 % en 2018), en lien avec la stabilité des prix des carburants, qui freine l'augmentation des prix des dépenses d'utilisation (+1,3 % en 2019 contre +6,7 % en 2018), mais aussi grâce à la quasi stabilité des prix sur les achats de véhicules (+0,6 % après +1,4 % en 2018).

Dans le transport routier de personnes, le ralentissement des prix observé en 2018 se poursuit en 2019 (+1,4 %, après +1,6 % en 2018), notamment grâce à la décélération des prix dans le transport par autocars et malgré la forte inflation constatée dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC). La hausse des prix reste contenue dans le transport aérien (+0,9 % en 2019, après +0,5 % en 2018) et les prix reculent

dans le transport ferroviaire (-0,3 %, après +0,3 % en 2018).

Sur les quinze dernières années, les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière très différenciée. Depuis 2003, les indices de prix réels, c'est à dire corrigés par l'indice général des prix à la consommation, ont augmenté de 18 % dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC) et pour les véhicules personnels, mais ont baissé de 1 % pour les autres transports routiers de voyageurs (autobus, autocars) et de 12 % dans le transport aérien. Dans le transport ferroviaire de voyageurs, les prix réels ont augmenté de 15 % entre 2003 et 2015, mais reculent depuis quatre ans.

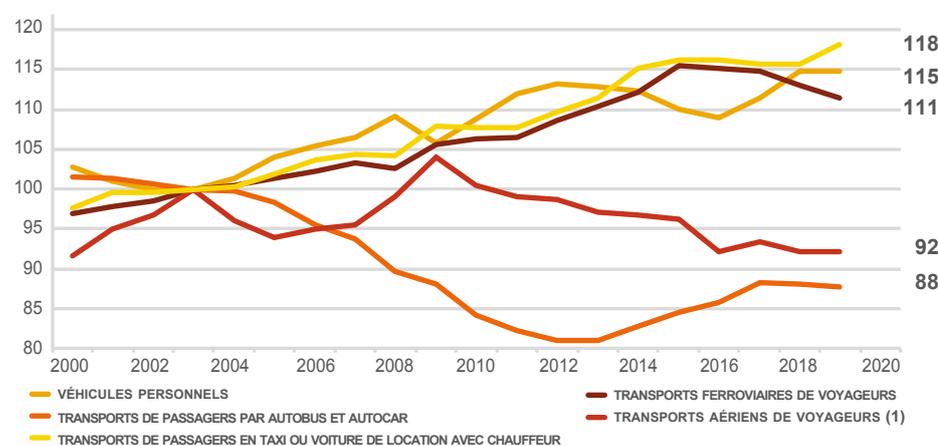


► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS (EN %)

	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%
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%	2,4%
2018	5,0%	0,3%	1,6%	1,5%	1,8%	0,5%
2019	1,1%	-0,3%	1,4%	0,7%	3,2%	0,9%

INDICE DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Base 100 en 2003



(1) Un changement de méthodologie est intervenu dans le calcul de l'indice des prix pour les services des transports aériens en janvier 2012.

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 transport de voyageurs connaissent, depuis 2003, des évolutions plus fortes et contrastées : entre 2003 et 2019, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de manière continue (+15 %), à l'exception des années 2014 à 2016. Celui des transports ferroviaires a crû de 11 % depuis 2003 mais recule depuis 4 ans. L'indice réel des transports routiers de voyageurs (autocars et autobus) a baissé fortement entre 2003 et 2013, puis a augmenté de nouveau jusqu'en 2017, le recul étant de 12 % sur la période 2003-2019, tandis que celui du transport particulier de personnes (taxis, VTC) croît continuellement (+18 %). Enfin, l'indice réel des prix du transport aérien continue sa baisse amorcée en 2009.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

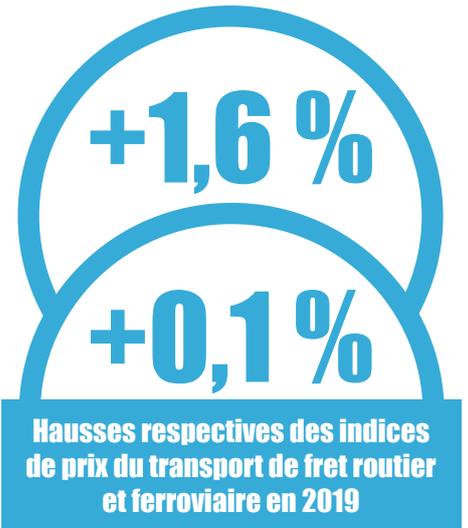
En 2019, les prix du transport de fret ralentissent ou reculent sur tous les modes, sauf dans l'aérien, où les prix, qui étaient en repli en 2018, ont progressé de 1,5 %. Dans les secteurs fluvial et maritime, les prix baissent de respectivement 0,2 % et 1,5 % en 2019. Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix est stable en moyenne mais l'indice du transport national baisse (-1,3 % en 2019) tandis que celui de l'international décélère légèrement (+1,5 %, après +1,8 % en 2018).

Dans le transport routier, les prix progressent moins fortement que l'année passée, allant de +2,1 % en 2018 à +1,6 % en 2019. La décélération des prix s'observe sur le routier interurbain et sur l'international, tandis que les prix du fret routier de proximité s'accroissent (+1,6 % en 2019, après +0,5 % en 2018).

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé régulièrement : +17 % au total, soit une moyenne de +1,2 % par an. L'indice des prix du

transport routier international a progressé légèrement plus (+6 %) que celui du transport routier de proximité ou interurbain (+4 %). Sur la même période, les indices de prix du transport fluvial et du transport aérien ont connu des évolutions plus erratiques, avec des phases de hausses entre 2006 et 2013 et une tendance baissière depuis cette date.

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 2012-2019, on constate un recul des prix de 4,5 %, principalement dû à un recul des prix du ferroviaire national (-7 %), tandis que ceux du ferroviaire international ont progressé de 9 %. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, les nouveaux opérateurs se sont développés et représentent aujourd'hui 40 % des volumes transportés, soit un niveau comparable à celui de l'Allemagne.



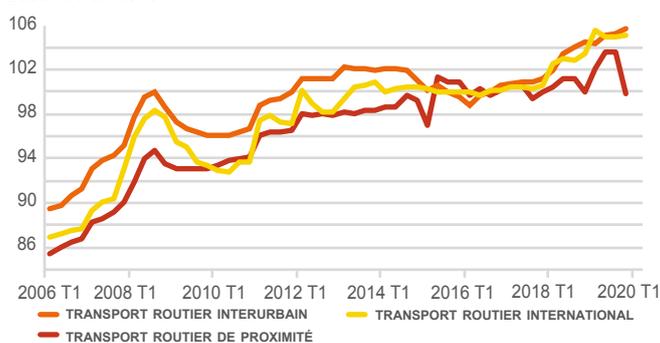
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE

Base 100 en 2015



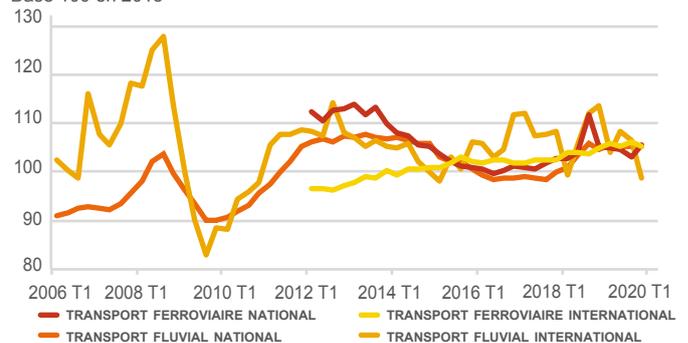
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

Base 100 en 2015



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

Base 100 en 2015



(1) Entre 2006 et 2011, la volatilité de l'indice des prix du fret maritime est très forte.
Source : MTE/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 de 111 prestations représentatives de transport, confiées par un échantillon de 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.

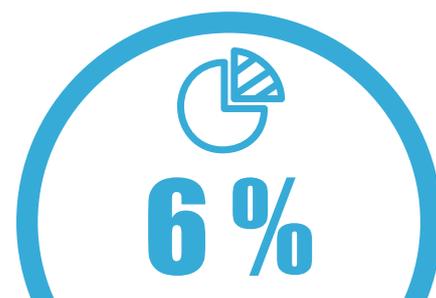
Pour le transport maritime, l'indice de prix est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. Cet 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 2017, les ménages métropolitains consacrent en moyenne 15 % de leur budget à l'automobile. Ce budget varie de 20 % chez les ménages ruraux à seulement 9 % dans l'agglomération parisienne et représente pour plus de la moitié (57 %) des dépenses liées à l'utilisation du véhicule (carburant, réparation, entretien, péages, assurance). Ces dépenses d'utilisation s'élèvent à 8 % du budget total, mais atteignent 11 % chez les ménages ruraux et 9 % en moyenne chez les ménages appartenant aux 3 premiers quintiles de revenu (contre 7,4 % pour le 5^{ème} quintile). Le poste qui pèse le plus lourd au sein de cet ensemble est le poste carburant, qui représente 4 % du total et atteint 6 % dans les zones rurales, contre seulement 2 % dans l'agglomération

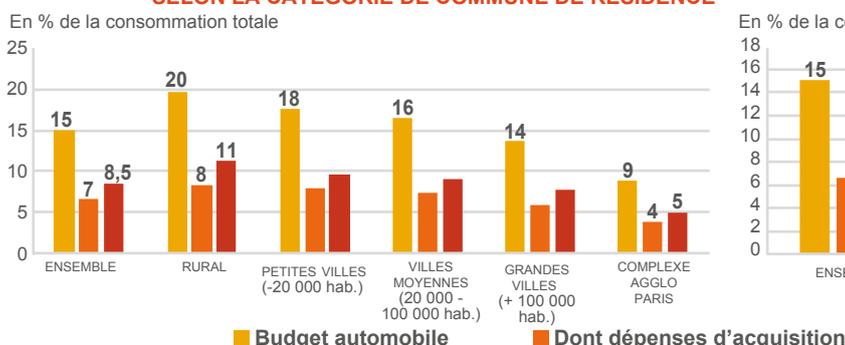
parisienne. Les ménages les moins aisés (Q1-Q3) consacrent également à ce poste une part plus importante de leur budget (4,3 %) que les ménages les plus riches qui appartiennent au 5^{ème} quintile (3,3 %). Enfin, le découpage par catégories socio-professionnelles montre également des contrastes importants en termes de dépenses automobiles. La catégorie des cadres et des employés, qui occupent fréquemment des emplois dans le tertiaire en zone urbaine, consacrent une part moins élevée de leur budget à l'automobile (respectivement 13 % et 15 %). À l'inverse, la catégorie des agriculteurs, des ouvriers et celle des artisans commerçants, moins présents en zone urbaine et davantage contraints à utiliser leur véhicule pour travailler, consacrent 18 % de leur budget à l'automobile.



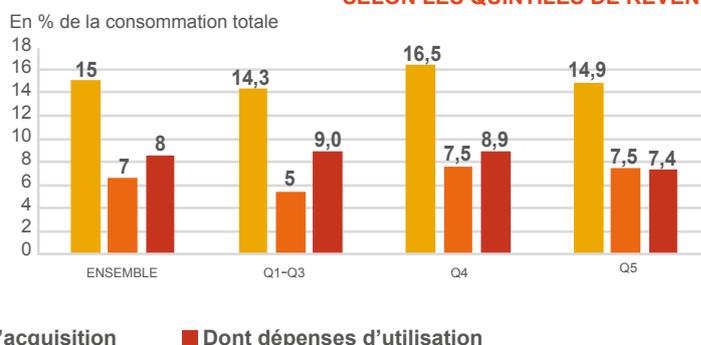
Poids des dépenses de carburants dans le budget des ménages ruraux d'après l'enquête « Budget de famille 2017 »

► BUDGET AUTOMOBILE EN 2017

SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

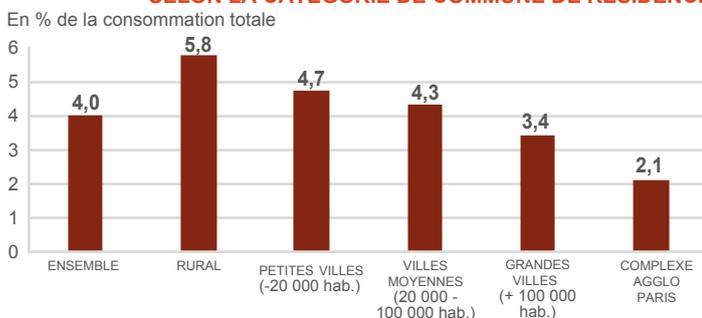


SELON LES QUINTILES DE REVENU

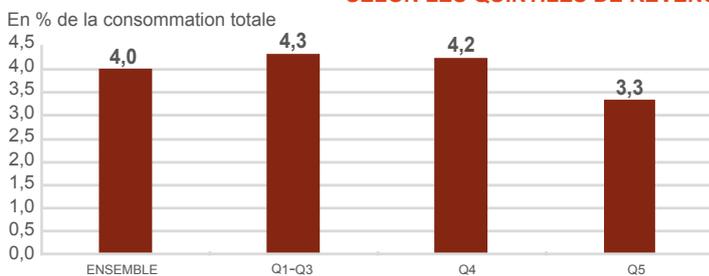


► POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2017

SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE



SELON LES QUINTILES DE REVENU



Source : INSEE, Enquête Budget de Famille 2017

L'enquête « Budget de famille » menée en moyenne tous les cinq ans par l'INSEE fournit une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services et permet de comparer les structures de consommation des diverses catégories de ménages 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 (page 61). 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.

L'enquête budget retenue dans cette édition se limite à la France métropolitaine. La répartition des différents postes automobiles est exprimée en pourcentage de la consommation totale hors impôts, taxes, remboursement de prêts et gros travaux. Les dépenses sont ici ventilées en fonction de la catégorie de commune d'habitation et des quintiles de revenu. Le 5^{ème} quintile, correspond par exemple ici aux 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés.

En 2017, le budget automobile des ménages métropolitains a représenté 15 % de leur consommation totale. Le poste acquisition pèse pour moins de la moitié du total (43 %) variant de 5 % du budget pour les 60 % de ménages disposant des revenus les moins élevés (Q1-Q3) à près de 8 % pour le 5^{ème} quintile. À l'inverse le poste « dépenses d'utilisation » pèse davantage pour les ménages appartenant aux premiers quintiles (9 %) contre 7,4 % pour le 5^{ème} quintile. Cet écart est en particulier lié au poids du poste

carburant pour lequel les ménages les plus modestes y consacrent 1 point de plus dans leur budget que les ménages les plus aisés.

Le même phénomène s'observe pour les assurances liées au transport qui représentent 2,6 % du budget des plus modestes. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il apparaît ainsi que les ménages 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, 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 2 % de leur consommation, contre plus de 6 % pour les ménages des communes rurales, qui bénéficient moins des transports collectifs et qui se déplacent plus fréquemment et sur des distances plus grandes.

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



Part de la détention de matériel dans l'indice CNR des coûts du transport routier de marchandises longue distance en 2019

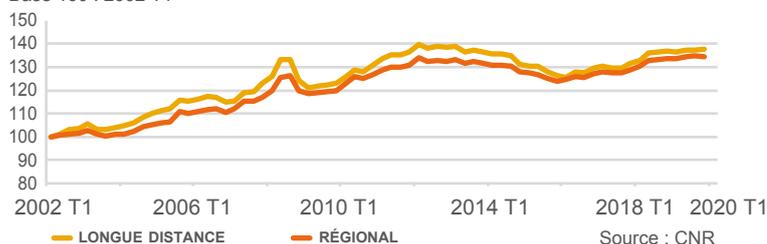
Selon le Comité National Routier (CNR), les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional ont augmenté en 2019 respectivement de 1,1 % et 1,3 %, soit en ralentissement par rapport à la croissance observée en 2018. Ce ralentissement s'explique par la stagnation du cours du pétrole brut en 2019 et donc du coût du gazole professionnel qui pèse pour un quart des coûts du transport longue distance.

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 (+4 points) et s'élève à 24,5 % fin 2019. À l'inverse, la part des coûts du personnel de conduite a reculé de 2,6 points sur la même période. La part de la détention de matériel dans le transport de marchandises de longue distance demeure quasi stable depuis 2016.

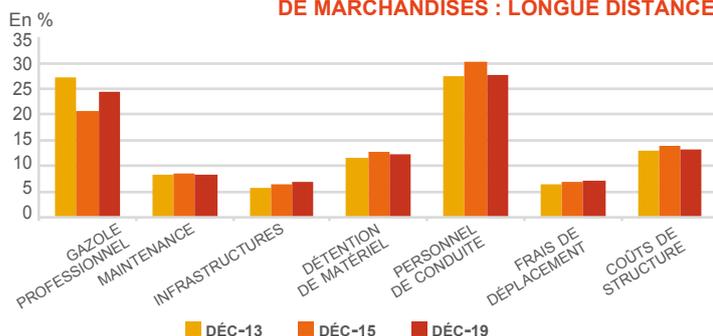


COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

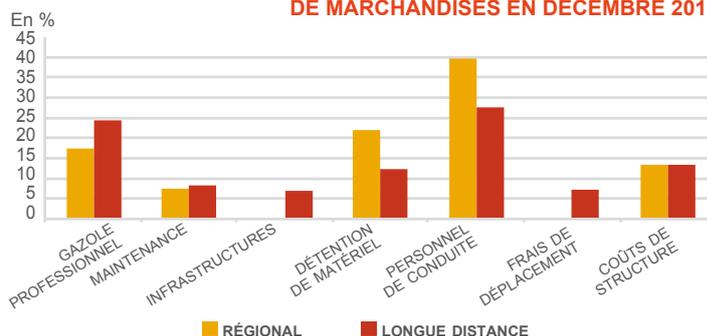
Base 100 : 2002 T1



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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2019



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 % mais qui baisse d'1 point en 2019. 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 24 % 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 2019, 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 4,3 % en 2019.

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 légèrement augmenté en 2019 (+0,4 point), pour atteindre 7 % du coût total.

Dans le transport régional, la part du personnel de conduite poursuit sa légère baisse entamée en 2015, pour s'établir à 39,7 % fin décembre 2019. 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 3 points depuis cette date pour s'établir à 17,8 % en 2019. La détention de matériel, troisième poste de dépenses, stagne en 2019 à 22,1 % des coûts. Enfin, les coûts de maintenance réparation se stabilisent autour de 7,4 % du total.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2019, l'indice des prix des automobiles neuves a crû de 0,7 %, soit à un rythme inférieur à l'inflation (+1,1 %), après une augmentation de 1,9 % en 2018.

Les prix des carburants sont restés quasi stables en 2019 (+0,1 %), après avoir progressé de 14 % en 2018. Ce fort ralentissement s'explique par le recul du cours moyen annuel du Brent en 2019, conjugué à une stabilité de la fiscalité sur les produits pétroliers.

L'indice des prix des pièces détachées, des accessoires et de l'entretien-réparation de véhicules a augmenté de 2,7 % en 2019, après une hausse de 2,4 % en 2018. Cet indice regroupe différentes composantes qui évoluent de manière contrastée. Le coût de l'entretien-réparation qui comprend la valeur du service (coût de la main d'œuvre et des fournitures) a progressé de 2,9 % en 2019, et de 49 % depuis 2005 (dont 60 % pour la main d'œuvre), alors que l'indice des prix des pièces détachées et des accessoires a stagné sur la période 2005-2019.

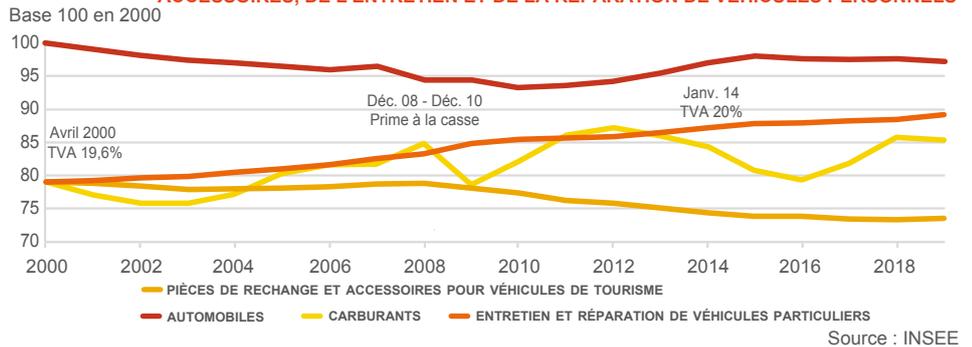


► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

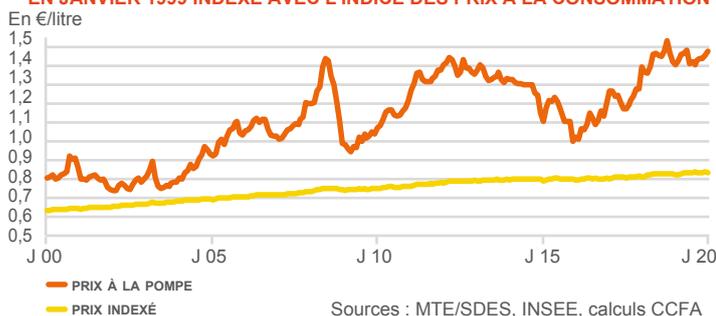
	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Dont Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme	Dont Entretien et réparation de véhicules particuliers	Prix des carburants
2015	0,0%	1,1%	1,5%	-1,9%	1,6%	-9,8%
2016	0,2%	-0,3%	0,4%	0,0%	0,4%	-4,5%
2017	1,0%	1,0%	1,4%	-0,7%	1,7%	9,5%
2018	1,8%	1,9%	2,4%	1,7%	2,5%	13,9%
2019	1,1%	0,7%	2,7%	1,5%	2,9%	0,1%

Sources : INSEE, calculs CCFA

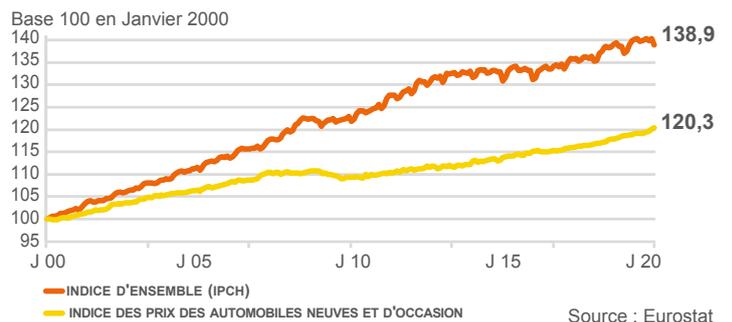
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



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 sévèrisation 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 2019, l'indice général des prix a gagné 38 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 19 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

9,6 %

Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2019

En 2019, le revenu disponible brut des ménages progresse de 3,1 % en valeur (après +3 % en 2018) et l'indice du prix de la dépense de consommation finale ralentit nettement (+0,9 %, après +1,7 % en 2018) du fait du ralentissement des prix énergétiques. Ainsi, le pouvoir d'achat des ménages progresse de 0,8 point de plus en 2019 par rapport à 2018 (+2,1 %, contre 1,3 % en 2018) et les dépenses de consommation des ménages accélèrent en volume (+1,5 %, après +0,9 % en 2018).

Les achats de véhicules progressent de 1 % en 2019 (après +1,9 % en 2018) pour s'établir à 49 milliards d'euros. La dépense automobile représente 87 % du total, le reste étant des achats de motos, cycles et caravanes. Malgré une forte progression

des achats en véhicules d'occasion (+4,3 %), la dépense automobile est freinée (+0,4 %) par le recul des achats d'automobiles neuves (-1,9 % en 2018, après -0,2 %). Ainsi en 2019, les dépenses en automobiles neuves s'élèvent à 26 milliards d'euros et ne représentent plus que 61 % des dépenses automobiles, contre 82 % en 1990.

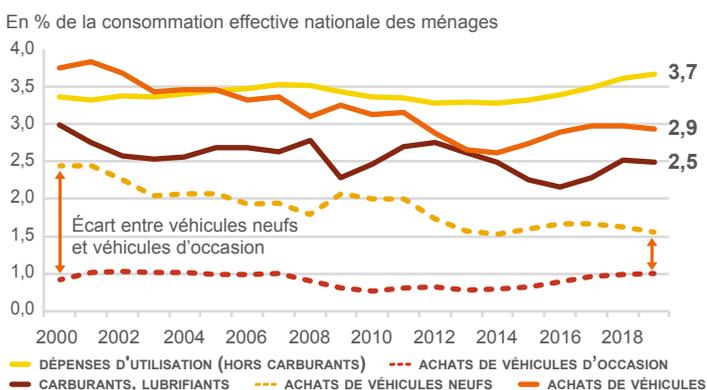
Les dépenses en entretien-réparations continuent de croître fortement en 2019 pour s'établir à 43,6 milliards d'euros, soit un montant quasi identique aux achats d'automobiles. De même, malgré le fort ralentissement observé sur les achats de carburants (+1 % en 2019, contre +12,5 % en 2018), ceux-ci s'établissent autour de 41,5 milliards d'euros en 2019, contre 33,6 milliards d'euros en 2017.

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

	Unités	2000		2010		2018		2019		variation 2019/2018
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	37,5	3,8%	44,2	3,1%	48,4	3,0%	48,9	2,9%	+1,0%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)		33,7	3,4%	39,1	2,8%	42,5	2,6%	42,7	2,6%	+0,4%
dont automobiles neuves		24,5	2,4%	28,3	2,0%	26,5	1,6%	26,0	1,6%	-1,9%
dont automobiles d'occasion		9,2	0,9%	10,9	0,8%	16,0	1,0%	16,7	1,0%	+4,3%
Caravanes, motos, cycles		3,8	0,4%	5,0	0,4%	5,9	0,4%	6,2	0,4%	+4,9%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	63,5	6,4%	82,5	5,8%	99,9	6,1%	102,7	6,2%	+2,8%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		24,3	2,4%	34,2	2,4%	41,7	2,6%	43,6	2,6%	+4,6%
dont fabrication d'équipements automobiles		11,1	1,1%	16,9	1,2%	21,6	1,3%	22,7	1,4%	+5,1%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		9,2	0,9%	11,9	0,8%	14,6	0,9%	15,3	0,9%	+5,1%
Carburants et lubrifiants		29,9	3,0%	34,8	2,5%	41,1	2,5%	41,5	2,5%	+1,0%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		9,3	0,9%	13,5	1,0%	17,1	1,1%	17,6	1,1%	+2,8%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	3,9	0,4%	6,1	0,4%	8,4	0,5%	8,6	0,5%	+2,7%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	105,0	10,5%	132,8	9,4%	156,7	9,6%	160,2	9,6%	+2,2%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	15,3	1,5%	24,1	1,7%	30,7	1,9%	32,2	1,9%	+4,9%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	1 000	100%	1 415	100%	1 631	100%	1 668	100%	+2,3%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	24 140		27 113		29 092		29 336		+0,8%
Consommation automobile par ménage	euros	4 348		4 897		5 387		5 462		+1,4%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 414		5 864		6 421		6 510		+1,4%

Source : INSEE - La consommation des ménages, 2019 - base 2014

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 2000 À 2019



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



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 2019, 160 milliards d'euros (+2,2 %) pour leurs transports individuels. Cette somme a représenté 83 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré à leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée « coefficient budgétaire automobile ». Ce coefficient

a varié entre 9 % et 11 % du début des années quatre-vingt-dix jusqu'à la crise de 2009. Depuis, il oscille autour de 9 % et s'élève à 9,6 % en 2019.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules », qui inclut désormais la taxe sur les certificats d'immatriculations, arrive en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant) alors qu'il était le premier poste de dépenses avant 2003. La baisse tendancielle des achats de véhicules neufs pèse sur le coefficient budgétaire, qui n'est plus que de 2,9 % en 2019, contre 4,6 % en 1990. Ainsi, les achats

d'automobiles neuves ne représentent plus que 61 % des achats automobiles, contre 82 % en 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et la réparation des véhicules personnels remonte depuis 2014 et s'établit désormais à 2,6 %, soit un poids équivalent aux achats d'automobiles.

Enfin, le coefficient budgétaire lié aux carburants a beaucoup oscillé ces dernières années en lien avec l'évolution des prix de l'énergie. Il s'élève en 2019 à 2,5 % pour un montant de 41,5 milliards d'euros.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2019, le crédit à la consommation a poursuivi sa progression, 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.

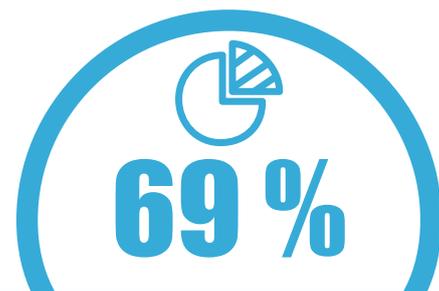
Les modalités de financement des achats d'automobiles neuves par les particuliers se sont sensiblement modifiées au cours des quatre dernières années, favorisant les formules locatives au détriment du crédit classique (ou crédit automobile affecté). Depuis 2010, le nombre de crédits affectés à l'achat d'un véhicule neuf a baissé de 54 %, 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 (69 % des achats à crédit en 2019), devant le crédit automobile affecté (30 %) et le prêt personnel (1 %). 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 (+28 % entre 2013 et 2019) et les formules locatives se développent aussi depuis 2016 (+200 % en 3 ans). Ainsi, plus de 430 000 dossiers de financement de véhicule d'occasion ont été enregistrés par l'ASF en 2019.

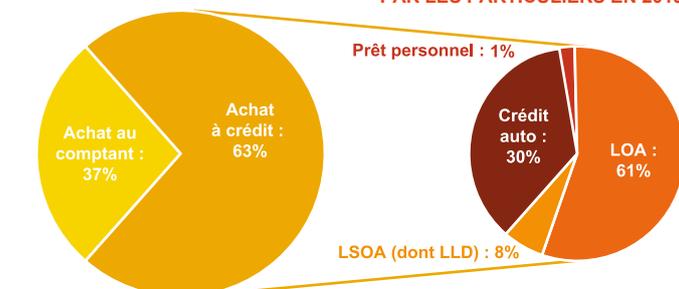
Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) est également en hausse en 2019 (+5 %), avec 716 000 dossiers de financement. Depuis 2013, la LSOA dominée par la LLD (Location Longue Durée), a progressé de 54 %, contre 33 % pour la LOA. Elle représente désormais 61 % des dossiers de financement des entreprises, contre 36 % 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 2019

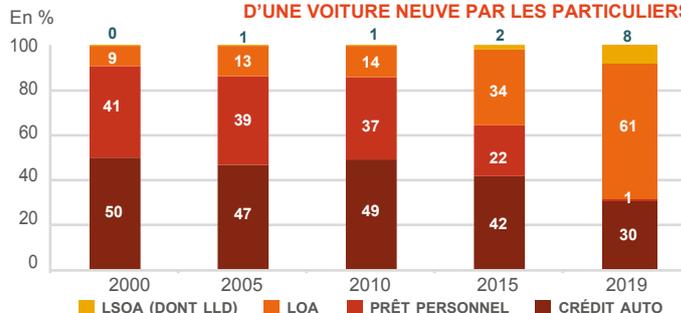


MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2019



Sources : Banque de France

ÉVOLUTION DU FINANCEMENT À CRÉDIT POUR L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS



Sources : ASF, CCFA

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 30 % en 3 ans, ils ont encore augmenté

de 3 % en 2019 pour atteindre un niveau record.

Au sein de ces nouveaux crédits, le financement des voitures particulières neuves auprès des particuliers ralentit en 2019 (+0,2 %) tandis que le financement des voitures d'occasion reste dynamique (+7 %). Le nombre de dossiers de LOA et de LSOA augmente respectivement de 2 % et 19 % par rapport à 2018, tandis que les financements classiques affectés reculent encore de 8 %.

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 2019 et le nombre de dossiers de financement a atteint 716 000 (+5 %). Le Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités (Sesamllld) indique que fin 2019, le parc en LLD s'élève désormais à 1 455 195 unités.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le chiffre d'affaires du commerce automobile a atteint un niveau record de 98 milliards d'euros en 2019, soit une hausse de 4,5 % par rapport à 2018 contre +2,9 % l'année précédente. La bonne tenue des immatriculations de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers (+1,9 % en 2019) ainsi que les bons résultats des segments de gamme supérieure et luxe expliquent ce dynamisme.

L'entretien-réparation de véhicules, qui connaissait une baisse régulière depuis 2009 (-2 % par an entre 2009 et 2015), est en croissance pour la quatrième année consécutive (+3,4 % en 2018 après +4,8 % en 2018). Depuis 2015, le chiffre d'affaires a progressé de plus de 4 milliards d'euros. L'activité bénéficie de la croissance du parc et de son vieillissement qui s'est néanmoins interrompu en 2019 (8,9 ans en 2019 contre 8,2 en 2010).

Le chiffre d'affaire du commerce de détail d'équipements automobiles est en revanche en baisse de 0,3 % après avoir progressé de plus de 10 % entre

2015 et 2018.

Enfin, le commerce de détail de carburants est également en recul en 2019 (-3,4 %) après une hausse de plus de 7 % en 2018. Le chiffre d'affaires s'établit à 17,3 milliards d'euros en 2019.

Selon les données de l'INSEE-Esane, le taux de marge d'exploitation (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée au coût des facteurs) du commerce de véhicules automobiles a fortement progressé entre 2015 et 2017, passant de 14,9 % à 22,2 %. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) est quant à lui passé de 11,3 % en 2015 à 21,8 % en 2017. Dans l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, le taux de marge d'exploitation a peu évolué, passant de 18,1 % en 2015 à 19,5 % en 2017, et le taux d'investissement de 10 % à 11,8 % sur cette même période.

Depuis les années 90, la distribution automobile connaît un mouvement continu de concentration,

à travers des opérations de croissance externe et de nombreux rapprochements. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme. Elle s'observe dans les statistiques de ventes de véhicules neufs des groupes.

En 2019, les 100 plus grands groupes de distribution automobile ont vendu plus de 1,3 million de voitures particulières neuves, soit 59,6 % des volumes. Ils ont réalisé un chiffre d'affaires (CA) de 48,6 milliards d'euros (en hausse de 9 % par rapport à 2018), ce qui représente 59 % du chiffre d'affaires total du commerce automobile. À l'intérieur de ce classement, les 10 plus grands opérateurs ont immatriculé 486 870 unités, soit 21 % des volumes de voitures particulières neuves, pour un CA de 17,6 milliards d'euros (22 % du CA du commerce automobile). Six groupes automobiles affichent désormais un CA supérieur à 1 milliard d'euros contre un seul en 2015.

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2020

MARQUES	Réseau primaire
Renault	649
Peugeot	401
Citroën	391
Opel	234
DS	162
Groupes français	1 837
Volkswagen	304
Toyota	260
Ford	232
Kia	214
Suzuki	207
Nissan	205
Fiat	192
Hyundai	186
Mercedes-Benz	169
BMW	158
Autres marques japonaises	445
Autres marques coréennes	75
Autres marques	1 565
TOTAL	6 049

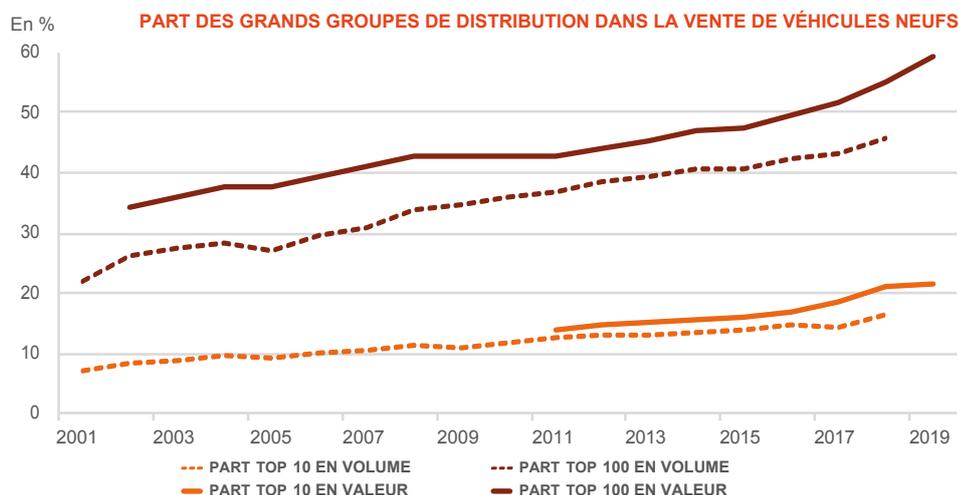
Source : Argus



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

Activités	2010	2013	2016	2017	2018 (sd)	2019 (p)	Variation 2019-2018
Commerce de véhicules automobiles	76,9	73,7	86,7	91,1	93,8	98,0	4,5%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,5	20,1	20,8	22,5	23,6	24,4	3,4%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	7,8	7,7	8,0	8,2	8,2	-0,3%
Commerce et réparation de motocycles	4,0	3,6	3,8	4,3	4,4	4,6	5,6%
Commerce de détail de carburants	15,6	18,8	15,5	16,7	17,9	17,3	-3,4%
TOTAL	123,5	124,1	134,5	142,7	147,9	152,5	3,1%

Source : INSEE-Comptes du commerce, base 2010 des comptes nationaux : (sd) semi-définitif ; (p) provisoire



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 pour les véhicules récents et trois pour les véhicules plus anciens.

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).

98
MILLIARDS D'EUROS

Chiffre d'affaires TTC du commerce de véhicules automobiles en France en 2019

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.

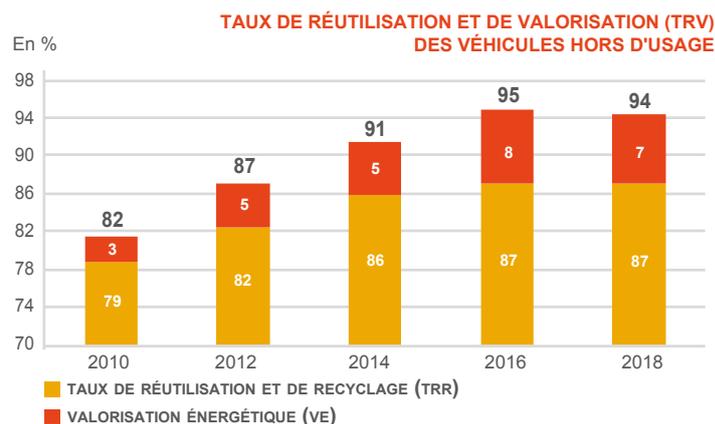
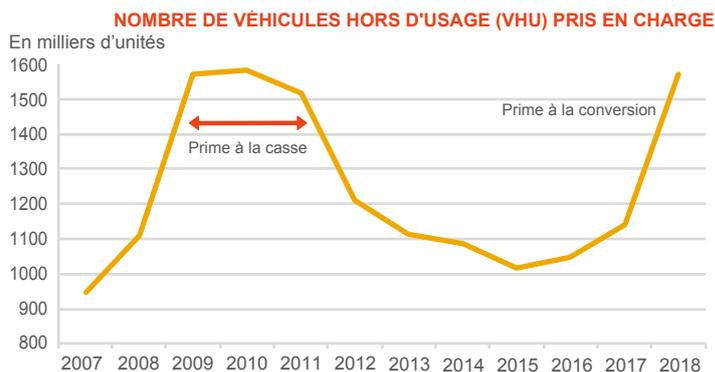
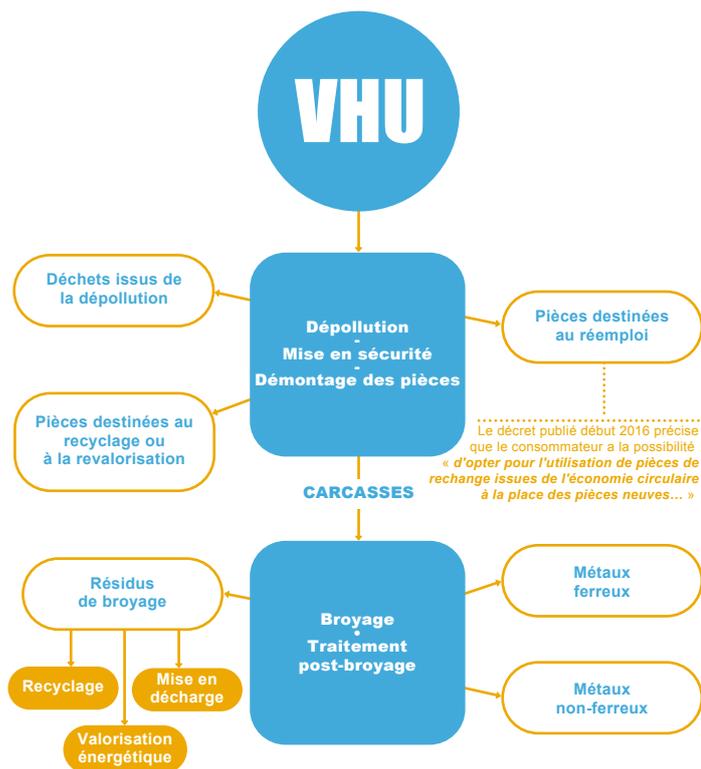
L'économie circulaire de l'automobile concerne le véhicule (voitures particulières, camionnettes et désormais camions) et ses consommables (pneus, huiles, batteries, etc.).

Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur remet à un tiers pour destruction. Près de 1,6 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2018, contre 1,1 million en 2017.

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



Source : ADEME

En France, près de 1,6 million de véhicules hors d'usage ont été pris en charge par la filière en 2018 et traités par environ 1 650 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à 19 ans et demi en 2018. La masse moyenne d'une voiture particulière est d'environ une tonne (source : ADEME).

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 2018, la décomposition matière d'un VHU fait apparaître notamment : 75 % de métaux (métaux ferreux : 70 %, métaux non ferreux : 4 % et faisceaux électriques : 1 %), 12 % de plastiques, 3 % de verre et 2 % de textile. Cela illustre la diversité des matériaux qui entrent dans la composition d'un véhicule et la complexité pour le retraitement optimal de chacun d'eux.

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 2018, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile)

a diminué de 2,3 % par rapport à 2017, avec un peu moins de 170 000 tonnes. Le rendement du recyclage des accumulateurs au plomb a atteint 86 %.

La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à près de 500 000 tonnes en 2018, soit une hausse de 7,3 % par rapport à 2017. Le taux de collecte s'est élevé à 93,5 % (soit une augmentation de 1,6 % par rapport à 2017). Le taux de valorisation des pneus est passé de 98,4 % en 2017 à 99,7 % en 2018. Environ 41 % de ces pneumatiques étaient destinés en 2018 à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 38,5 % à la valorisation matière dont la moitié à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 16,1 % à la réutilisation (12,6 % pour la revente d'occasion et 3,5 % pour le rechapage) et 2,4 % aux travaux publics.

Le rechapage est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. Pour la première fois depuis de nombreuses années, le rechapage a augmenté par rapport à 2017 (+9,4 %). Cependant, ces pneus rechapés font de plus en plus face à la concurrence des pneus neufs à bas coûts en provenance de l'étranger.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

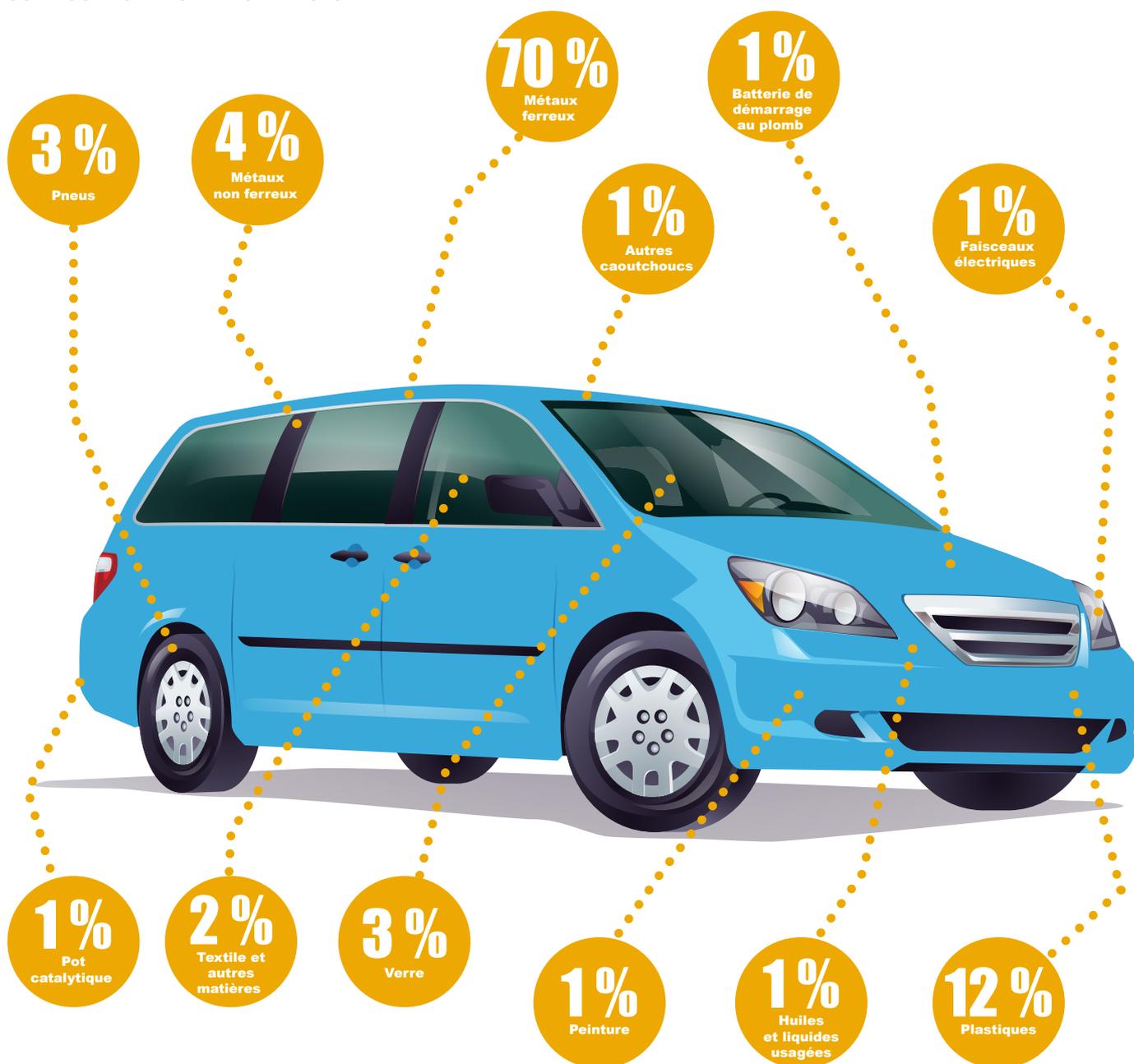
La loi de transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 vise à favoriser le marché des pièces issues de l'économie circulaire (PIEC), en imposant aux professionnels de l'entretien ou réparation d'informer les consommateurs de la possibilité d'opter pour l'utilisation, pour certaines 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 2018, 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).

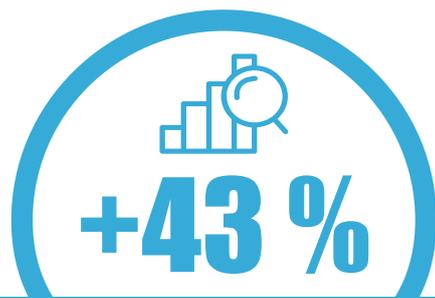


► COMPOSITION D'UN VHU EN 2018



Source : ADEME

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



**Hausse des achats totaux
de la branche automobile
entre 2013 et 2018**

La production de la branche automobile s'est élevée à 69 milliards d'euros en 2018, soit une hausse de 2 % par rapport à l'année précédente et de 34 % par rapport à 2013, dernière année de baisse du marché européen.

Dans la nouvelle base 2014, où les dépenses de recherche et développement sont désormais comptabilisées en Formation Brute de Capital Fixe (FBCF), les achats totaux (ou consommation intermédiaire), y compris à la branche elle-même, représentent plus de 4 fois sa valeur ajoutée (VA). En 2018, ils ont atteint 55 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 2018, 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	2017	2018 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	72,4	72,1	71,6
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	18,6	19,2	19,0
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,3	3,8	3,5
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,5	3,4
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	11,8	12,0	12,1
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	37,4	36,4	36,3
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,2	15,6	15,9
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	9,6	9,6	9,2
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,2	4,2
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	2,8	2,6	2,6
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,4	1,3
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,0	1,8	1,9
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,1	1,2
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	1,1	1,2
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	0,9
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	7,7	7,5
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	3,0
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	2,4	2,4
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	14,1	14,3	14,0
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	27,6	27,9	28,4
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	56,5	67,2	68,8
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	53,4	55,5
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	75,4	76,6	79,5	80,6
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	13,2	13,0	14,4	13,2	13,8	13,4
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	24,6	23,4	20,5	19,4
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	5,7	6,0	5,5
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	43,0	43,8	40,9

(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

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

L'évolution de la construction automobile 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 Automobile 2018-2022 (cf. page 32), le nombre de salariés de l'ensemble de la filière est estimé à 400 000 personnes et le chiffre d'affaires à 155 milliards d'euros.

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



► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

(EN MILLIERS D'ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN)

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

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; INSEE Clap 2011 ; calculs DGE



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

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

(1) Constructeurs, équipementiers et carrossiers.

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

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; INSEE Esane 2011 ; calculs DGE

Une étude de la Direction Générale des Entreprises, publiée en 2015, estime que la filière industrielle automobile (hors recherche et développement, et autres services) employait en 2012, 441 000 salariés en « équivalent temps plein », dont 211 000 dans le noyau et 230 000 dans la périphérie (cf. tableau ci-dessus). Elle évaluait également le chiffre d'affaires de l'ensemble de la filière à plus de 140 milliards d'euros et sa valeur ajoutée à plus de 20 milliards d'euros. Par ailleurs, le taux d'exportation de la filière est supérieur à celui de l'industrie manufacturière (43 % contre 34 %). Au sein de la filière automobile, ce ratio est plus important pour le noyau (56 %) que pour la périphérie (35 %).

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élevaient fin 2019 à 70 900 salariés, pour un chiffre d'affaires de 18,5 milliards d'euros, dont 54 % destinés à l'export. 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. La part du chiffre d'affaires réalisé auprès de la première monte en France ou pour l'export représente un peu plus de 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 % dans le secteur des polymères et des caoutchoucs. De plus, selon l'Observatoire de l'Intérim, l'industrie automobile (hors fournisseurs)

représentait en 2018 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 matricage et des revêtements des métaux. 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, indirects et liés au transport routier)

Au sens large, 2,2 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2019, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 224 000 personnes, soit environ 7 % de l'emploi salarié 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 les métiers et les compétences. Une étude prospective réalisée par l'Observatoire de la métallurgie en 2018 évalue l'impact de la baisse des motorisations diesel sur l'emploi industriel à environ 15 000 emplois en moins à l'horizon 2030. Mais les nouvelles compétences entraîneront également des besoins de recrutement significatifs.

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2019

(EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2019
Activités de production	470
Total matières premières et services	246
Industrie manufacturière et énergétique	139
Services	107
Industrie automobile	224
Construction automobile	107
Équipements, accessoires	96
Carrosserie, remorques, caravanes	21
Usage de l'automobile	536
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée, démolisseurs et recycleurs	410
Assurances, experts, crédit, Location Longue Durée (LLD), etc.	90
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	28
Sport, presse, édition, divers	8
Transports	1 210
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 060
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	31
Construction, entretien des routes et activités connexes	119
Total des emplois induits par l'automobile	2 216

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

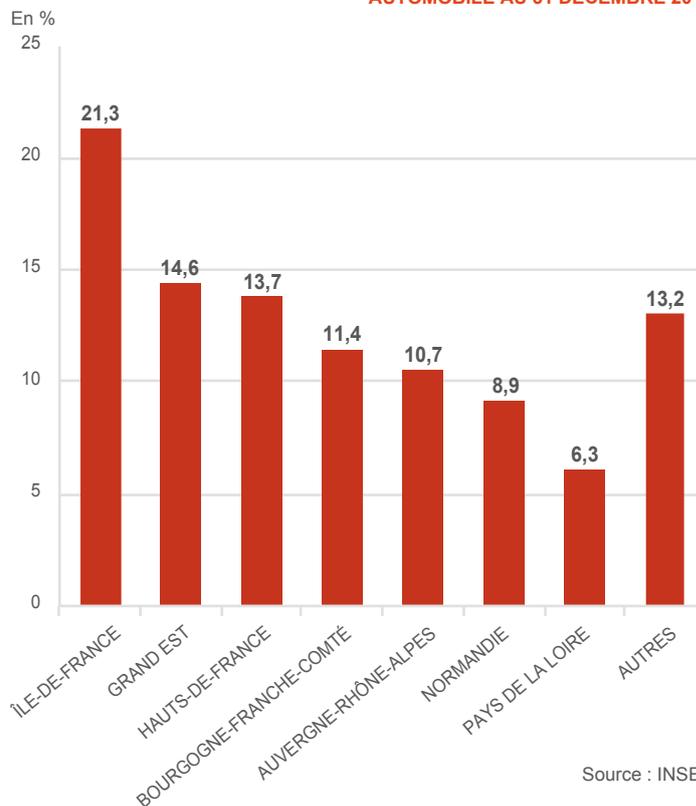
L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 470 000 emplois, de par sa production et ses achats auprès des autres branches (source ESANE). Il convient de rappeler que, désormais, les effectifs liés à l'industrie automobile sont hors 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, qui correspondait à des années de faible production en France. En outre, suite au changement de nomenclature (lire pages 88-89), les effectifs des équipementiers automobiles intègrent désormais 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 536 000 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 grâce au dynamisme des transports collectifs urbains, des taxis et VTC, mais aussi du transport routier

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



Source : INSEE

de marchandises. 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 automobile 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 %). Cette répartition géographique se retrouve dans les chiffres sur l'emploi des équipementiers en France en 2019, publiés par la FIEV.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2020

7,3

MILLIONS DE VÉHICULES

produits par les constructeurs
français dans le monde

79 %

DE VÉHICULES

produits par les groupes français
sont vendus hors de France

6,8

MILLIARDS D'EUROS

de dépenses intérieures
de recherche et développement
de l'industrie automobile
en France en 2018

50

MILLIARDS D'EUROS

d'exportations des produits
industriels automobiles de la France

81 %

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

86 %

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	2015	2016	2017	2018	2019
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	18 545 798	19 054 909	19 457 054	19 662 030	18 713 116
EUROPE OCCIDENTALE	14 778 879	14 217 571	12 110 446	12 636 580	13 058 080	13 132 328	12 615 798	11 677 736
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 708 138	5 746 808	5 645 584	5 120 409	4 661 328
Belgique	912 233	895 109	528 996	369 172	354 003	332 979	265 958	247 020
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	2 218 980	2 354 117	2 291 492	2 267 396	2 248 019
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 555 000	1 636 000	1 754 200	1 773 748	1 665 787
Italie	1 422 284	725 528	573 169	663 139	712 971	742 642	670 932	542 007
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	57 019	87 609	155 000	214 000	176 113
Portugal	178 509	137 602	114 563	115 468	99 200	126 426	234 151	282 142
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 587 677	1 722 698	1 671 166	1 519 440	1 303 135
Suède	259 959	288 659	177 084	188 987	205 374	226 000	291 000	279 000
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	2 914 269	4 616 540	5 118 191	5 045 941	5 181 820	4 803 177	4 788 248
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	791 027	950 888	1 142 906	1 026 461	982 642
AMÉRIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	9 394 539	8 778 776	8 236 350	7 690 288	6 973 304
ALENA	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 019 427	6 712 992	5 691 163	5 022 072	4 356 864
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	888 565	803 230	751 048	655 896	461 370
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 162 808	3 916 584	3 033 216	1 581 012	1 382 714
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 968 054	1 993 178	1 906 899	2 785 164	2 512 780
AMÉRIQUE DU SUD	1 650 283	2 272 391	3 143 737	2 375 112	2 065 784	2 545 187	2 668 216	2 616 440
Argentine	238 921	182 761	508 401	308 756	241 315	203 694	208 573	108 364
Brésil (1)	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 017 639	1 778 464	2 307 443	2 387 967	2 448 490
ASIE-OCÉANIE	13 573 073	20 249 215	32 408 358	40 125 960	43 884 300	44 937 856	43 622 768	40 666 078
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	21 143 351	24 420 744	24 806 687	23 529 423	21 360 193
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 135 108	3 859 991	3 735 399	3 661 730	3 612 587
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 408 849	3 707 348	3 961 327	4 032 481	3 623 335
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	7 830 722	7 873 886	8 347 836	8 359 286	8 328 756
AFRIQUE	213 444	319 598	356 872	604 130	673 685	671 782	776 967	787 287
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	341 025	335 539	321 358	321 097	348 665
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	68 670 427	72 391 670	73 303 042	71 752 053	67 139 785

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 672 648	2 434 598	2 563 228	2 602 435	2 571 856
EUROPE OCCIDENTALE	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 794 888	1 571 867	1 608 788	1 645 308	1 658 806
Allemagne	394 697	407 523	353 576	325 226	nd	nd	nd	nd
Belgique	121 061	31 406	26 306	40 081	45 424	44 023	42 535	38 777
Espagne	666 515	654 332	474 387	514 221	531 805	556 843	552 169	574 336
France	468 551	436 047	305 250	417 000	454 279	471 500	495 941	509 563
Italie	316 031	312 824	265 017	351 084	390 334	399 568	389 136	373 298
Pays-Bas (2)	52 234	65 627	46 107	2 252	2 280	nd	nd	nd
Portugal	68 215	83 458	44 166	41 158	43 896	49 118	60 215	63 562
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	94 479	93 924	78 219	84 888	78 270
Suède	41 384	50 570	40 000	nd	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	309 991	327 692	401 615	433 438	434 448
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	567 769	535 039	552 825	523 689	478 602
AMÉRIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	11 567 600	12 042 894	12 478 652	13 157 330	13 129 455
ALENA	9 325 214	9 795 192	7 069 234	10 935 086	11 438 330	11 787 657	12 402 403	12 426 534
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 394 742	1 567 426	1 442 955	1 369 898	1 455 215
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	7 943 180	8 263 717	8 156 769	2 519 758	2 604 080
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 597 164	1 607 187	2 187 933	8 512 747	8 367 239
AMÉRIQUE DU SUD	436 584	693 486	1 050 646	632 514	604 564	690 995	754 927	702 921
Argentine	100 711	136 994	208 139	217 901	231 461	269 714	258 076	206 423
Brésil (1)	329 519	519 023	797 038	411 782	377 892	429 359	493 051	496 498
ASIE-OCÉANIE	4 497 938	5 878 721	8 600 629	7 863 313	7 962 121	8 528 632	9 034 058	8 600 795
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	3 423 899	3 698 050	4 208 747	4 279 773	4 360 472
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	420 849	368 518	394 276	367 104	338 030
Inde	283 403	374 563	725 531	751 736	811 993	830 904	1 110 328	892 682
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 447 516	1 330 927	1 342 838	1 370 308	1 355 542
AFRIQUE	115 305	199 195	158 204	232 291	229 883	224 777	325 069	317 860
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	274 633	263 465	268 593	289 757	283 318
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	22 335 852	22 669 496	23 795 289	25 118 892	24 619 966

(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 CCFJA juillet 2018

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	3 206 042	3 351 607	3 441 262	3 435 778	3 607 258
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	539 519	546 558	549 632	550 003
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 094 077	1 147 007	1 234 932	1 321 438	1 258 260
France	2 133 884	2 118 042	2 251 669	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481	2 214 279
Italie	2 415 600	2 244 108	1 961 580	1 575 737	1 824 968	1 970 497	1 910 701	1 916 320
Pays-Bas	597 640	465 196	482 531	449 350	382 825	414 306	443 531	446 114
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 692 786	2 540 617	2 367 147	2 311 140
Union eur. (15 pays)	14 312 087	14 170 958	12 559 450	12 772 785	13 481 105	13 828 253	13 744 976	13 838 113
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015) (1)	14 725 982	14 565 695	12 984 549	13 261 258	13 971 468	14 320 223	14 210 016	14 303 469
Pologne	-	207 007	315 855	354 975	416 123	486 352	531 889	555 598
Russie	-	1 520 225	1 912 794	1 282 740	1 239 680	1 448 700	1 606 676	1 567 743
Turquie	456 696	438 597	509 784	725 596	756 938	722 759	486 321	387 256
Eur. centrale et orientale (2)	2 551 000	3 340 760	3 515 314	3 149 305	3 320 351	3 654 058	3 702 320	3 664 535
Canada	849 132	847 436	694 349	712 322	661 088	639 824	581 977	496 603
États-Unis	8 846 625	7 659 983	5 635 432	7 516 826	6 872 729	6 080 229	5 303 580	4 715 005
Mexique	603 010	714 010	503 748	892 194	1 065 912	984 262	866 918	761 720
Argentine	224 950	290 648	522 591	480 952	525 757	663 550	610 943	282 299
Bésil	1 188 818	1 439 822	2 856 540	2 123 009	1 676 722	1 856 450	2 101 884	2 262 069
Chine	-	3 971 101	13 757 794	21 210 339	24 376 902	24 718 321	23 709 782	21 444 180
Corée du Sud	1 057 620	893 159	1 237 482	1 533 670	1 533 813	1 526 660	1 525 150	1 539 060
Inde	-	1 106 863	2 387 197	2 772 270	2 966 637	3 229 109	3 394 756	2 962 052
Indonésie	-	364 319	541 475	755 566	834 920	833 681	878 595	798 813
Iran	-	730 000	1 410 403	1 055 400	1 320 300	1 361 456	1 128 017	619 028
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 215 889	4 146 459	4 386 378	4 391 160	4 301 091
Malaisie	-	410 892	543 594	591 275	514 545	514 680	533 201	550 179
Thaïlande	-	178 291	346 644	356 063	328 053	665 871	729 709	468 638
Australie	-	789 096	827 407	924 154	927 274	915 658	873 713	799 263
Afrique du Sud	-	419 868	337 130	412 670	361 289	361 289	365 242	355 378
MONDE	38 689 767	45 404 638	55 809 158	66 327 133	69 512 720	70 694 834	68 678 212	64 341 693

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	314 804	295 627	282 157	333 783	357 260	369 146	386 282	409 801
Belgique	66 125	71 413	60 157	70 458	78 335	87 084	94 802	99 440
Espagne	335 684	430 611	132 104	182 982	200 337	199 661	242 058	242 956
France	477 204	480 122	457 215	427 866	463 295	495 052	519 266	541 416
Italie	268 057	251 328	202 573	150 342	225 324	221 263	211 664	215 596
Pays-Bas	114 354	80 787	59 781	71 828	86 585	73 633	95 672	92 628
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	427 903	430 969	369 788	375 325	365 778
Union eur. (15 pays)	2 245 881	2 304 191	1 646 742	1 882 620	2 089 507	2 005 197	2 236 626	2 305 295
Europe (17 pays puis 18 à partir de 2015) (1)	2 310 844	2 376 384	1 712 171	1 962 508	2 173 752	2 087 531	2 325 540	2 398 755
Pologne	-	48 100	50 722	77 464	88 427	90 945	97 634	96 768
Russie	-	286 400	194 341	158 183	164 784	208 870	214 644	211 098
Turquie	199 825	276 615	251 129	285 598	250 919	257 518	155 229	104 653
Eur. centrale et orientale	579 060	780 487	596 654	662 918	693 287	621 547	617 388	562 588
Canada	736 951	782 706	889 039	1 227 195	1 322 657	1 398 975	1 458 284	1 479 252
États-Unis	8 965 048	9 784 346	6 136 787	10 328 798	10 993 044	11 470 292	12 397 822	12 764 999
Mexique	302 944	454 498	344 606	497 280	581 811	546 236	598 524	597 951
Argentine	81 995	112 042	175 813	163 069	183 725	198 782	192 609	126 375
Bésil	302 288	274 822	658 524	445 967	373 599	316 288	464 310	525 781
Chine	-	1 787 088	4 304 142	3 451 263	3 651 273	4 160 583	4 370 795	4 324 497
Corée du Sud	372 840	252 071	273 891	300 116	289 228	303 328	301 991	256 074
Inde	-	333 592	653 193	652 566	702 640	830 346	1 005 422	854 839
Indonésie	-	169 598	223 235	275 856	213 215	235 993	274 162	244 204
Iran	-	127 500	232 440	166 600	128 200	67 716	66 488	36 487
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	830 621	823 801	847 788	880 907	894 125
Malaisie	-	140 150	61 562	75 402	65 579	61 956	65 499	54 108
Thaïlande	-	514 215	453 713	443 569	440 735	340 191	560 093	538 914
Australie	-	199 173	208 167	231 254	250 859	273 458	247 683	235 116
Afrique du Sud	-	197 538	155 777	205 079	186 117	186 117	186 984	181 233
MONDE	18 723 143	20 513 294	19 149 816	23 380 189	24 398 752	24 965 772	26 782 710	26 854 021

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

(2) Nouveaux pays entrants, Russie, Turquie et autres pays d'Europe Centrale et Orientale.

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	-	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	-	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	-	-	-	-	-	-
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	2014	2015	2016	2017	2018	2019
GROUPE PSA	2 111	1 849	1 395	1 480	1 472	1 886	2 499	2 467
	13,6%	13,4%	10,7%	10,4%	9,7%	12,1%	16,0%	15,6%
GROUPE RENAULT	1 635	1 416	1 234	1 350	1 516	1 612	1 621	1 647
	10,5%	10,2%	9,5%	9,5%	10,0%	10,3%	10,4%	10,4%
Groupe FCA	1 085	1 080	766	871	993	1 044	1 017	941
	7,0%	7,8%	5,9%	6,1%	6,6%	6,7%	6,5%	6,0%
Groupe Ford	1 269	1 128	960	1 031	1 049	1 043	1 009	993
	8,2%	8,2%	7,4%	7,3%	6,9%	6,7%	6,5%	6,3%
General Motors	1 590	1 196	923	943	994	600	4	3
	10,2%	8,6%	7,1%	6,6%	6,6%	3,8%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 307	3 516	3 641	3 712	3 726	3 857
	19,5%	21,6%	25,5%	24,8%	24,1%	23,8%	23,9%	24,4%
Groupe Daimler	830	676	714	839	954	1 011	983	1 030
	5,3%	4,9%	5,5%	5,9%	6,3%	6,5%	6,3%	6,5%
Groupe BMW	772	753	833	936	1 032	1 043	1 032	1 047
	5,0%	5,4%	6,4%	6,6%	6,8%	6,7%	6,6%	6,6%
Nissan	361	407	481	560	561	575	497	395
	2,3%	2,9%	3,7%	3,9%	3,7%	3,7%	3,2%	2,5%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	563	603	651	730	758	796
	5,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,3%	4,7%	4,9%	5,0%
Autres marques japonaises	911	718	604	695	754	766	800	819
	5,8%	5,2%	4,7%	4,9%	5,0%	4,9%	5,1%	5,2%
Hyundai-Kia	569	614	773	854	937	985	1 033	1 061
	3,7%	4,4%	6,0%	6,0%	6,2%	6,3%	6,6%	6,7%
Volvo	249	231	255	285	290	301	322	341
	1,6%	1,7%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	2,1%	2,2%
Groupe Tata	128	100	146	179	233	237	236	224
	0,8%	0,7%	1,1%	1,3%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	32	46	41	65	71	162
	1,1%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,4%	0,5%	1,0%
TOTAL UE + AELE	15 572	13 832	12 987	14 189	15 118	15 610	15 607	15 782
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	5,4%	9,3%	6,7%	3,4%	10,0%	4,4%

► 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	2014	2015	2016	2017	2018	2019
GROUPE PSA	389	344	330	354	380	461	533	557
	18,1%	21,9%	20,3%	19,5%	18,9%	22,1%	24,7%	25,1%
GROUPE RENAULT	331	266	258	299	328	338	349	362
	15,4%	17,0%	15,9%	16,5%	16,3%	16,2%	16,2%	16,3%
Groupe FCA	284	233	207	229	270	265	266	269
	13,2%	14,9%	12,8%	12,7%	13,4%	12,7%	12,3%	12,2%
Groupe Ford	235	171	215	268	319	332	355	351
	10,9%	10,9%	13,2%	14,8%	15,8%	15,9%	16,5%	15,8%
General Motors	153	78	84	104	106	58	0	0
	7,1%	5,0%	5,2%	5,7%	5,3%	2,8%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	212	185	225	218	243	251	267	271
	9,9%	11,8%	13,9%	12,0%	12,1%	12,0%	12,4%	12,2%
Groupe Daimler	166	140	159	172	186	198	201	219
	7,7%	8,9%	9,8%	9,5%	9,2%	9,5%	9,3%	9,9%
Nissan	103	43	47	50	66	68	62	57
	4,8%	2,7%	2,9%	2,7%	3,3%	3,3%	2,9%	2,6%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	38	41	40	52	56	55
	3,0%	2,5%	2,3%	2,3%	2,0%	2,5%	2,6%	2,5%
Autres marques japonaises	81	38	30	37	41	40	40	46
	3,8%	2,4%	1,9%	2,0%	2,1%	1,9%	1,9%	2,1%
Hyundai-Kia	52	6	3	4	7	6	5	4
	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	27	30	35	26	20	24	25
	3,6%	1,7%	1,9%	1,9%	1,3%	0,9%	1,1%	1,1%
TOTAL UE + AELE	2 149	1 569	1 627	1 813	2 011	2 089	2 157	2 218
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	10,9%	-9,8%	10,9%	3,9%	3,3%	2,8%

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

(2) AELE (Association économique de libre échange) : Islande (inclus dans le tableau à partir de 2015) + Norvège + Suisse.

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

Regroupement des constructeurs utilisé :

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

Groupe Renault = Renault + 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 01/01/2020.

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2019 (CF. NOTE PAGE 74) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	TOTAL	Groupe PSA (1)	dont Citroën et DS (2)	dont Peugeot	Groupe Renault	dont Renault	Groupe Fiat (y compris Chrysler)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 607	351	62	73	215	133	113	1 314	280	332	390	314	202
	100%	9,7%	1,7%	2,0%	6,0%	3,7%	3,1%	36,4%	7,8%	9,2%	10,8%	8,7%	5,6%
Autriche	329	36	8	11	27	18	19	114	19	23	17	38	27
	100%	11,0%	2,4%	3,4%	8,2%	5,4%	5,6%	34,5%	5,9%	6,8%	5,1%	11,7%	8,1%
Belgique	550	104	30	43	70	49	23	119	24	45	39	55	37
	100%	18,9%	5,4%	7,8%	12,8%	8,8%	4,3%	21,6%	4,4%	8,1%	7,2%	9,9%	6,8%
Danemark	225	43	16	19	14	12	3	62	13	10	12	43	17
	100%	19,2%	7,3%	8,5%	6,1%	5,1%	1,2%	27,7%	5,6%	4,3%	5,3%	19,0%	7,5%
Espagne	1 258	239	72	98	142	86	70	290	57	60	58	188	125
	100%	19,0%	5,7%	7,8%	11,3%	6,9%	5,5%	23,0%	4,5%	4,8%	4,6%	14,9%	10,0%
Finlande	114	10	2	3	5	3	1	30	8	4	6	27	11
	100%	8,7%	1,8%	2,2%	4,5%	3,0%	1,3%	25,9%	7,2%	3,5%	5,6%	24,0%	9,9%
France	2 214	708	262	380	549	410	88	286	79	86	81	211	85
	100%	32,0%	11,8%	17,1%	24,8%	18,5%	4,0%	12,9%	3,6%	3,9%	3,6%	9,5%	3,8%
Grèce	114	24	7	10	6	4	8	21	4	5	5	27	11
	100%	21,2%	6,1%	8,6%	5,4%	3,7%	7,2%	18,2%	3,4%	4,5%	4,6%	23,7%	9,8%
Irlande	117	11	1	6	10	7	1	32	10	5	3	26	18
	100%	9,2%	0,8%	4,8%	8,2%	5,6%	0,5%	26,9%	8,2%	3,9%	2,8%	22,4%	15,0%
Italie	1 917	298	91	110	198	114	454	302	123	80	98	210	100
	100%	15,5%	4,7%	5,7%	10,3%	5,9%	23,7%	15,7%	6,4%	4,2%	5,1%	11,0%	5,2%
Luxembourg	55	7	2	3	5	4	3	16	3	6	6	4	2
	100%	13,0%	4,1%	6,1%	8,6%	7,1%	5,1%	28,6%	4,6%	10,6%	10,2%	6,9%	4,4%
Pays-Bas	445	77	16	29	29	26	8	94	25	29	20	70	43
	100%	17,3%	3,5%	6,6%	6,6%	5,9%	1,8%	21,1%	5,7%	6,5%	4,4%	15,6%	9,6%
Portugal	224	48	15	24	36	29	17	28	9	17	21	28	11
	100%	21,7%	6,5%	10,6%	15,9%	13,0%	7,8%	12,4%	4,0%	7,4%	9,2%	12,6%	5,1%
Royaume-Uni	2 311	296	55	81	90	59	44	501	236	235	176	352	183
	100%	12,8%	2,4%	3,5%	3,9%	2,6%	1,9%	21,7%	10,2%	10,2%	7,6%	15,2%	7,9%
Suède	356	16	3	10	16	12	8	98	9	25	20	58	32
	100%	4,5%	0,9%	2,8%	4,6%	3,4%	2,2%	27,7%	2,6%	6,9%	5,5%	16,2%	8,9%
Union eur. (15 pays)	13 838	2 269	641	899	1 413	966	859	3 306	898	959	952	1 650	904
	100%	16,4%	4,6%	6,5%	10,2%	7,0%	6,2%	23,9%	6,5%	6,9%	6,9%	11,9%	6,5%
Islande	12	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	5	2
	100%	4,6%	1,6%	2,0%	7,4%	2,3%	0,9%	11,6%	3,7%	1,7%	1,7%	41,2%	20,3%
Norvège	142	8	2	4	3	2	0	34	4	11	3	35	11
	100%	5,5%	1,2%	2,6%	1,8%	1,7%	0,2%	24,1%	2,6%	8,0%	2,4%	24,9%	7,6%
Suisse	311	25	7	9	20	12	17	96	14	30	28	44	14
	100%	8,1%	2,1%	2,8%	6,4%	3,8%	5,5%	30,8%	4,5%	9,6%	9,1%	14,2%	4,5%
Europe (18 pays) (3)	14 303	2 302	650	912	1 436	981	877	3 437	917	1 001	984	1 735	932
	100%	16,1%	4,5%	6,4%	10,0%	6,9%	6,1%	24,0%	6,4%	7,0%	6,9%	12,1%	6,5%
Bulgarie	39	5	1	2	8	3	2	10	1	1	1	8	3
	100%	11,7%	3,4%	5,7%	20,3%	7,4%	4,2%	24,9%	3,8%	3,6%	2,0%	20,6%	7,0%
Croatie	63	11	3	4	9	6	3	18	2	2	1	10	5
	100%	18,1%	4,0%	5,7%	15,1%	9,2%	4,9%	28,5%	3,5%	2,7%	2,3%	16,1%	7,7%
Estonie	28	4	1	2	4	3	0	7	0	0	0	8	3
	100%	13,5%	4,8%	5,6%	14,9%	10,3%	1,5%	25,1%	1,6%	1,7%	1,7%	28,5%	9,4%
Hongrie	158	16	2	3	19	8	7	29	16	4	5	47	13
	100%	10,0%	1,0%	1,9%	11,8%	4,8%	4,6%	18,1%	10,0%	2,6%	3,2%	29,5%	8,5%
Lettonie	18	2	0	1	1	1	0	6	1	1	0	5	1
	100%	11,9%	2,7%	6,4%	8,2%	2,8%	1,9%	31,2%	3,7%	3,0%	1,3%	27,3%	8,0%
Lituanie	46	2	0	1	3	1	21	8	1	1	0	8	2
	100%	4,7%	0,8%	3,0%	5,8%	3,1%	45,1%	17,6%	1,8%	1,9%	0,7%	16,3%	4,7%
Pologne	554	61	12	15	57	28	20	151	30	23	22	121	54
	100%	11,1%	2,2%	2,8%	10,3%	5,0%	3,7%	27,3%	5,4%	4,1%	3,9%	21,8%	9,8%
Rép. tchèque	250	23	7	11	25	10	3	116	10	6	7	25	29
	100%	9,1%	2,6%	4,5%	10,0%	4,0%	1,2%	46,2%	3,9%	2,2%	2,9%	10,2%	11,6%
Roumanie	162	14	3	4	64	14	2	26	12	4	4	22	11
	100%	8,9%	1,6%	2,3%	39,6%	8,4%	1,3%	16,2%	7,7%	2,4%	2,7%	13,5%	6,6%
Slovaquie	102	15	4	6	11	4	2	33	2	3	3	15	17
	100%	15,0%	4,3%	6,0%	10,8%	3,9%	1,9%	32,1%	1,5%	2,7%	2,8%	14,7%	17,1%
Slovénie	60	11	3	4	9	7	3	19	2	2	1	7	4
	100%	18,9%	5,5%	6,5%	15,3%	12,3%	5,7%	32,3%	2,8%	2,7%	2,3%	11,4%	7,4%
11 nouveaux pays entrants	1 479	165	37	53	211	84	65	422	77	46	46	275	143
	100%	11,2%	2,5%	3,6%	14,2%	5,7%	4,4%	28,5%	5,2%	3,1%	3,1%	18,6%	9,7%
Europe (29 pays)	15 782	2 467	687	965	1 647	1 064	941	3 859	993	1 047	1 030	2 010	1 074
	100%	15,6%	4,3%	6,1%	10,4%	6,7%	6,0%	24,4%	6,3%	6,6%	6,5%	12,7%	6,8%

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

(2) Soit respectivement 635 943 unités pour Citroën et 49 681 DS sur le périmètre Europe (29 pays).

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

LES IMMATICULATIONS

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

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Groupe PSA	1 930	2 012	1 776	1 423	1 410	1 785	2 338	2 302
	13,1%	13,8%	13,7%	10,8%	10,1%	12,5%	16,5%	16,1%
Groupe Renault	1 559	1 442	1 305	1 230	1 369	1 445	1 439	1 436
	10,6%	9,9%	10,1%	9,3%	9,8%	10,1%	10,1%	10,0%
Groupe FCA	1 575	951	1 035	841	959	1 001	966	877
	10,7%	6,5%	8,0%	6,4%	6,9%	7,0%	6,8%	6,1%
Groupe Ford	1 248	1 210	1 063	966	975	965	931	917
	8,5%	8,3%	8,2%	7,3%	7,0%	6,7%	6,6%	6,4%
General Motors	1 720	1 539	1 119	878	919	554	4	3
	11,7%	10,6%	8,6%	6,7%	6,6%	3,9%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 743	2 757	3 202	3 277	3 317	3 305	3 437
	18,8%	18,9%	21,3%	24,3%	23,5%	23,2%	23,3%	24,0%
Daimler	811	819	662	815	919	969	938	984
	5,5%	5,6%	5,1%	6,2%	6,6%	6,8%	6,6%	6,9%
Groupe BMW	499	761	735	906	995	1 000	993	1 001
	3,4%	5,2%	5,7%	6,9%	7,1%	7,0%	7,0%	7,0%
Nissan	392	342	384	524	527	538	458	364
	2,7%	2,4%	3,0%	4,0%	3,8%	3,8%	3,2%	2,5%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	793	582	539	572	632	647	673
	3,9%	5,5%	4,5%	4,1%	4,1%	4,4%	4,6%	4,7%
Autres marques japonaises	701	820	651	624	666	671	691	697
	4,8%	5,6%	5,0%	4,7%	4,8%	4,7%	4,9%	4,9%
Hyundai-Kia	303	530	539	760	829	865	903	919
	2,1%	3,6%	4,2%	5,8%	5,9%	6,0%	6,4%	6,4%
Volvo	230	243	222	274	276	286	304	321
	1,6%	1,7%	1,7%	2,1%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%
Groupe Tata	112	125	97	174	226	230	227	216
	0,8%	0,9%	0,7%	1,3%	1,6%	1,6%	1,6%	1,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	207	47	43	50	62	66	155
	2,1%	1,4%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	1,1%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	14 738	14 536	12 975	13 198	13 970	14 319	14 210	14 303
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-1,4%	-5,0%	9,1%	5,8%	2,5%	-0,8%	0,7%

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Groupe PSA	349	370	326	329	352	430	496	521
	18,1%	18,4%	22,1%	19,6%	18,9%	22,3%	25,0%	25,5%
Groupe Renault	272	296	251	274	300	307	313	328
	14,1%	14,7%	17,0%	16,3%	16,1%	15,9%	15,8%	16,1%
Groupe FCA	275	256	214	201	238	234	234	236
	14,2%	12,8%	14,5%	12,0%	12,8%	12,1%	11,8%	11,5%
Groupe Ford	180	225	161	251	299	311	331	326
	9,3%	11,2%	10,9%	15,0%	16,1%	16,1%	16,7%	16,0%
General Motors	92	146	75	96	99	54	0	0
	4,8%	7,3%	5,1%	5,7%	5,3%	2,8%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	202	189	170	202	227	234	247	250
	10,5%	9,4%	11,6%	12,1%	12,2%	12,1%	12,4%	12,2%
Daimler	178	152	133	164	177	189	189	206
	9,2%	7,6%	9,0%	9,8%	9,5%	9,8%	9,5%	10,1%
Nissan	100	101	41	48	63	65	59	55
	5,2%	5,1%	2,8%	2,9%	3,4%	3,4%	3,0%	2,7%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	62	37	38	36	46	50	48
	3,6%	3,1%	2,5%	2,3%	1,9%	2,4%	2,5%	2,4%
Autres marques japonaises	102	85	36	35	38	37	37	43
	5,3%	4,2%	2,4%	2,1%	2,1%	1,9%	1,9%	2,1%
Hyundai-Kia	44	48	5	4	6	6	5	3
	2,3%	2,4%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%
Autres marques	69	76	26	34	25	19	23	24
	3,6%	3,8%	1,8%	2,0%	1,4%	1,0%	1,2%	1,2%
TOTAL EUROPE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	1 931	2 004	1 475	1 674	1 860	1 933	1 984	2 041
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	3,8%	11,1%	11,2%	11,1%	3,9%	2,6%	2,9%

(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	2015	2016	2017	2018	2019
Groupe PSA	99	73	57	61	101	161	165
	9,5%	8,5%	5,7%	5,3%	7,8%	11,6%	11,2%
Groupe Renault	193	112	120	141	167	182	211
	18,7%	13,0%	12,1%	12,3%	13,0%	13,0%	14,2%
Groupe FCA	50	45	30	34	43	51	65
	4,8%	5,3%	3,0%	3,0%	3,3%	3,6%	4,4%
Groupe Ford	59	65	65	73	78	78	77
	5,7%	7,5%	6,6%	6,3%	6,0%	5,6%	5,2%
General Motors	132	76	64	75	46	0	0
	12,7%	8,9%	6,5%	6,5%	3,6%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	226	314	361	396	421	422
	24,8%	26,4%	31,7%	31,4%	30,6%	30,1%	28,5%
Groupe Daimler	11	13	24	35	42	45	46
	1,1%	1,6%	2,5%	3,0%	3,3%	3,2%	3,1%
Groupe BMW	11	17	30	37	42	40	46
	1,0%	2,0%	3,0%	3,2%	3,3%	2,8%	3,1%
Nissan	19	23	36	34	38	39	30
	1,8%	2,6%	3,6%	3,0%	2,9%	2,8%	2,0%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	47	65	77	98	111	122
	5,8%	5,5%	6,5%	6,7%	7,6%	8,0%	8,3%
Autres marques japonaises	91	67	71	89	95	109	122
	8,7%	7,9%	7,2%	7,7%	7,4%	7,8%	8,2%
Hyundai-Kia	39	75	95	108	120	130	141
	3,8%	8,7%	9,5%	9,4%	9,3%	9,3%	9,6%
Volvo	7	9	12	14	15	18	20
	0,6%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%
Groupe Tata	2	3	4	6	7	8	8
	0,2%	0,3%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	3	5	4	5	5
	0,7%	0,7%	0,3%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	1 035	857	991	1 148	1 291	1 397	1 479
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	12,0%	15,9%	12,5%	8,2%	5,9%

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

	2005 (2)	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Groupe PSA	20	18	26	27	31	37	36
	13,6%	19,5%	18,4%	18,1%	19,9%	21,5%	20,5%
Groupe Renault	35	15	26	29	30	36	34
	24,4%	16,3%	18,4%	19,0%	19,3%	20,9%	19,0%
Groupe FCA	21	19	28	32	31	32	34
	14,7%	19,8%	20,4%	21,1%	20,0%	18,5%	19,1%
Groupe Ford	14	10	18	20	20	24	25
	9,8%	10,1%	12,8%	13,2%	13,0%	13,7%	13,8%
General Motors	8	3	8	7	4	0	0
	5,2%	3,2%	5,8%	4,6%	2,7%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	14	16	15	17	20	21
	14,7%	14,9%	11,6%	10,1%	10,9%	11,3%	12,1%
Groupe Daimler	10	7	9	10	10	11	14
	6,8%	7,9%	6,4%	6,6%	6,2%	6,5%	7,7%
Nissan	2	2	2	3	3	3	2
	1,4%	2,5%	1,2%	2,0%	1,8%	1,5%	1,3%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	3	4	6	6	7
	1,6%	2,2%	2,2%	2,7%	3,7%	3,6%	4,1%
Autres marques japonaises	3	2	2	3	2	3	3
	2,3%	2,1%	1,7%	1,7%	1,6%	1,6%	1,7%
Hyundai-Kia	5	1	1	1	1	1	0
	3,2%	0,7%	0,4%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	1
	2,5%	0,8%	0,8%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	145	95	139	151	156	173	177
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	17,5%	8,9%	3,5%	10,9%	2,0%

(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 01/01/2020 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	3 378 343	3 318 259	2 916 259	3 206 042	3 351 607	3 441 261	3 435 778	3 607 258
Autriche	309 427	307 915	328 563	308 555	329 604	353 320	341 068	329 363
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	539 519	546 558	549 632	550 003
Danemark	112 688	146 881	153 583	206 999	222 895	221 592	218 358	225 410
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 034 232	1 147 009	1 234 932	1 321 437	1 258 258
Finlande	134 646	147 949	107 346	108 844	118 912	118 529	120 480	114 188
France	2 133 884	2 117 561	2 251 669	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481	2 214 279
Grèce	290 222	269 728	141 501	75 804	78 873	88 083	103 431	114 226
Irlande	230 989	171 741	88 445	124 804	146 649	131 332	125 557	117 100
Islande	-	-	-	14 008	18 473	21 324	17 976	11 719
Italie	2 415 600	2 237 272	1 961 578	1 575 614	1 825 608	1 971 204	1 910 610	1 916 523
Luxembourg	41 896	48 517	49 726	46 473	50 561	52 775	52 786	54 923
Norvège	97 376	109 907	127 754	150 686	154 603	158 650	147 929	142 381
Pays-Bas	597 640	465 160	482 527	448 925	382 514	414 306	443 531	445 420
Portugal	257 834	206 488	223 464	178 503	207 330	222 129	228 327	223 806
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 692 786	2 540 617	2 367 147	2 311 140
Suède	290 529	274 301	289 684	345 108	372 318	379 393	353 729	356 036
Suisse	316 519	264 941	292 453	321 669	315 295	311 996	299 135	311 256
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	14 725 982	14 536 302	12 974 753	13 198 061	13 969 733	14 318 749	14 210 392	14 303 460

(1) 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	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	1 023 997	1 404 479	1 220 675	1 534 990	1 535 436	1 330 413	1 103 886	1 152 034
	30,3%	42,2%	41,9%	47,9%	45,8%	38,7%	32,1%	31,9%
Autriche	191 402	199 908	167 106	179 821	188 819	175 456	140 051	125 794
	61,9%	64,9%	50,9%	58,3%	57,3%	49,7%	41,1%	38,2%
Belgique	290 301	348 630	415 728	299 357	279 528	253 243	194 941	168 387
	56,3%	72,6%	76,0%	59,7%	51,8%	46,3%	35,5%	30,6%
Danemark	14 898	35 356	72 670	64 095	80 325	77 572	72 090	58 706
	13,2%	24,1%	47,3%	31,0%	36,0%	35,0%	33,0%	26,0%
Espagne	734 256	1 036 789	693 905	647 108	650 569	597 439	474 231	348 671
	53,1%	67,8%	70,7%	62,6%	56,7%	48,4%	35,9%	27,7%
Finlande	-	25 110	44 574	38 857	39 637	36 279	28 768	21 213
	-	17,0%	41,5%	35,7%	33,3%	30,6%	23,9%	18,6%
France	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 097 124	1 050 418	998 116	844 830	755 583
	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	52,1%	47,3%	38,9%	34,1%
Grèce	2 006	4 189	5 661	47 792	42 991	39 022	36 900	30 390
	0,7%	1,6%	4,0%	63,0%	54,5%	44,3%	35,7%	26,6%
Irlande	23 259	36 953	55 016	88 618	102 610	85 630	68 238	53 281
	10,1%	21,5%	62,2%	71,0%	70,0%	65,2%	54,3%	45,5%
Italie	812 203	1 308 548	901 310	872 493	1 040 194	1 109 747	975 833	759 926
	33,6%	58,5%	45,9%	55,4%	57,0%	56,3%	51,1%	39,7%
Luxembourg	21 110	36 561	37 403	32 694	32 661	28 474	24 759	22 961
	50,4%	75,4%	75,2%	70,4%	64,6%	54,0%	46,9%	41,8%
Norvège	8 761	43 146	95 733	61 482	47 622	36 613	26 352	22 744
	9,0%	39,3%	74,9%	40,8%	30,8%	23,1%	17,8%	16,0%
Pays-Bas	134 426	123 990	98 477	129 804	72 526	72 451	57 391	32 773
	22,5%	26,7%	20,4%	28,9%	19,0%	17,5%	12,9%	7,4%
Portugal	62 417	131 731	149 046	121 650	135 103	136 203	123 039	113 899
	24,2%	63,8%	66,7%	68,2%	65,2%	61,3%	53,9%	50,9%
Royaume-Uni	313 149	897 887	936 448	1 275 411	1 285 383	1 067 506	747 574	583 033
	14,1%	36,8%	46,1%	48,4%	47,7%	42,0%	31,6%	25,2%
Suède	18 325	26 527	147 802	198 956	191 510	183 723	131 505	114 803
	6,3%	9,7%	51,0%	57,7%	51,4%	48,4%	37,2%	32,2%
Suisse	29 466	75 247	88 760	124 898	124 204	113 007	89 891	79 533
	9,3%	28,4%	30,4%	38,8%	39,4%	36,2%	30,1%	25,6%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	7 198 347	6 723 487	6 821 827	6 907 793	6 349 843	5 147 162	4 447 252
Part du diesel en Europe	32,1%	49,5%	51,8%	51,7%	49,4%	44,3%	36,2%	31,1%
Variation annuelle	+10,7%	+2,2%	+6,9%	+5,9%	+1,3%	-8,1%	-18,9%	-13,6%

(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	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	électrique	0	160	12 319	11 163	24 294	34 360	60 527
		0,0%	0,0%	0,4%	0,3%	0,7%	1,0%	1,7%
	hybride	3 559	10 174	32 714	47 055	84 135	129 334	234 760
		0,1%	0,3%	1,0%	1,4%	2,4%	3,8%	6,5%
Autriche	électrique	0	112	1 677	3 829	5 433	6 754	9 242
		0,0%	0,0%	0,5%	1,2%	1,5%	2,0%	2,8%
	hybride	460	1 248	3 514	4 711	8 296	9 417	16 531
		0,1%	0,4%	1,1%	1,4%	2,3%	2,8%	5,0%
Belgique	électrique	0	47	1 358	2 048	2 712	3 648	8 830
		0,0%	0,0%	0,3%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
	hybride	471	4 073	10 711	16 892	24 283	25 049	33 939
		0,1%	0,7%	2,1%	3,1%	4,4%	4,6%	6,2%
Danemark	électrique	2	50	4 468	1 320	692	1 524	5 575
		0,0%	0,0%	2,2%	0,6%	0,3%	0,7%	2,5%
	hybride	5	148	2 657	6 243	8 192	12 412	17 330
		0,0%	0,1%	1,3%	2,8%	3,7%	5,7%	7,7%
Espagne	électrique	0	69	1 461	2 143	3 920	6 130	10 050
		0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	0,8%
	hybride	908	6 253	20 547	27 688	58 312	80 311	112 809
		0,1%	0,6%	2,0%	2,4%	4,7%	6,1%	9,0%
France	électrique	6	184	17 268	21 751	24 910	31 059	42 764
		0,0%	0,0%	0,9%	1,1%	1,2%	1,4%	1,9%
	hybride	2 857	9 655	61 619	58 385	81 559	106 369	125 372
		0,1%	0,4%	3,2%	2,9%	3,9%	4,9%	5,7%
Italie	électrique	28	112	1 452	1 377	2 020	4 998	10 665
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,6%
	hybride	1 132	4 841	26 262	38 868	66 443	86 837	114 847
		0,1%	0,2%	1,7%	2,1%	3,4%	4,5%	6,0%
Norvège	électrique	7	355	25 779	24 222	33 025	46 092	60 315
		0,0%	0,3%	17,1%	15,7%	20,8%	31,2%	42,4%
	hybride	337	3 144	15 704	38 154	49 803	43 070	37 782
		0,3%	2,5%	10,4%	24,7%	31,4%	29,1%	26,5%
Pays-Bas	électrique	0	96	3 204	3 988	7 959	23 985	61 638
		0,0%	0,0%	0,7%	1,0%	1,9%	5,4%	13,8%
	hybride	2 940	16 099	56 261	30 020	20 651	25 637	34 798
		0,6%	3,3%	12,5%	7,8%	5,0%	5,8%	7,8%
Royaume-Uni	électrique	0	167	9 934	10 264	13 591	15 474	37 782
		0,0%	0,0%	0,4%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%
	hybride	5 766	22 148	64 692	79 506	106 334	139 496	199 466
		0,2%	1,1%	2,5%	3,0%	4,2%	5,9%	8,6%
Suède	électrique	1	9	2 880	2 945	4 217	7 078	15 595
		0,0%	0,0%	0,8%	0,8%	1,1%	2,0%	4,4%
	hybride	1 947	3 628	14 478	23 896	34 648	44 449	57 445
		0,7%	1,3%	4,2%	6,4%	9,1%	12,6%	16,1%
Suisse	électrique	13	199	3 777	3 372	4 726	5 161	13 143
		0,0%	0,1%	1,2%	1,1%	1,5%	1,7%	4,2%
	hybride	1 413	4 210	8 400	10 494	11 717	15 185	26 894
		0,5%	1,4%	2,6%	3,3%	3,8%	5,1%	8,6%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays, y compris les pays non présentés) (1)	électrique	57	1 611	87 206	90 181	131 101	193 493	349 179
		0,0%	0,0%	0,7%	0,6%	0,9%	1,4%	2,4%
	hybride	23 210	90 198	333 028	404 241	583 131	759 984	1 068 281
		0,2%	0,7%	2,5%	2,9%	4,1%	5,3%	7,5%

(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	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	212 290	202 372	202 446	243 305	263 495	275 050	290 155	309 959
Autriche	27 243	28 878	28 130	33 013	36 104	40 348	43 769	43 578
Belgique	54 090	62 672	56 006	65 179	72 421	80 933	83 023	86 672
Danemark	33 092	58 076	16 848	33 177	37 493	37 081	35 037	34 529
Espagne	299 246	387 203	116 770	155 400	172 796	199 661	215 227	215 789
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 986	14 181	16 054	16 401	15 611
France	414 966	420 065	417 612	379 428	410 102	438 654	459 140	479 784
Grèce	23 008	23 374	10 935	5 756	5 767	6 769	7 059	8 144
Irlande	41 474	37 073	10 486	23 837	28 203	24 207	25 444	25 332
Islande	-	-	-	1362	1 794	2 172	1 977	1 451
Italie	225 517	207 067	177 887	134 265	201 146	194 947	182 587	188 591
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	4 016	4 614	4 908	4 921	5 308
Norvège	31 627	37 021	30 422	34 394	37 180	37 453	38 907	39 313
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	57 921	70 654	73 633	79 339	76 543
Portugal	152 836	66 774	45 756	30 996	35 007	38 715	39 394	38 445
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	380 996	383 193	369 788	367 129	376 390
Suède	31 854	35 098	38 543	45 124	52 002	55 640	56 867	54 127
Suisse	24 121	22 428	26 507	34 297	34 066	36 890	37 505	40 659
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 674 452	1 860 218	1 932 903	1 983 881	2 040 535

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	96 830	88 364	75 014	85 002	87 695	88 071	90 117	93 717
Autriche	8 508	8 235	5 138	7 151	7 829	8 041	8 094	7 946
Belgique	11 061	11 657	7 133	8 188	9 497	9 952	10 803	11 518
Danemark	4 597	5 902	2 682	4 687	5 033	4 950	4 917	4 951
Espagne	33 700	39 753	13 215	22 043	24 340	24 190	23 587	24 020
Finlande	3 072	3 492	2 368	2 400	2 924	3 182	3 226	3 237
France	57 918	55 281	34 221	41 714	47 134	50 419	54 284	55 215
Grèce	1 633	1 589	1 081	439	276	426	315	402
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 867	2 511	2 275	2 152	2 230
Islande	-	-	-	183	282	391	399	273
Italie	38 388	35 313	17 532	15 020	23 548	24 121	25 264	23 268
Luxembourg	1 451	1 394	803	1 089	1 232	1 234	1 290	1 290
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 366	5 060	5 097	5 658	6 117
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	13 546	15 148	14 490	15 822	15 220
Portugal	7 403	4 588	3 116	3 956	4 588	5 236	5 073	4 770
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	44 364	46 715	45 501	43 544	47 700
Suède	5 549	5 688	4 605	5 289	6 340	6 662	6 690	7 165
Suisse	4 733	3 817	3 388	4 079	4 165	4 605	4 474	4 405
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	351 772	341 395	211 811	265 383	294 512	298 843	305 709	313 444

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 476	6 070	6 026	6 010	6 125
Autriche	706	565	733	878	1 008	1 215	1 107	1 146
Belgique	974	754	909	778	593	715	976	1 250
Danemark	419	315	450	269	202	298	231	184
Espagne	2 738	3 655	2 119	2 537	3 202	3 448	3 244	3 147
Finlande	-	252	300	330	407	347	306	518
France	4 320	4 776	5 382	6 724	6 059	5 979	5 842	6 417
Grèce	374	575	325	44	91	67	147	202
Irlande	121	271	47	313	362	339	441	442
Islande	-	-	-	34	103	37	64	48
Italie	4 152	4 514	3 931	2 163	2 509	3 007	4 118	3 100
Luxembourg	108	147	173	247	196	235	207	263
Norvège	427	708	1 052	660	1 148	723	733	2 013
Pays-Bas	949	1 134	524	332	817	870	541	910
Portugal	806	620	418	199	278	305	458	497
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 931	4 245	3 706	3 499	3 100
Suède	1 071	1 021	1 302	1 172	1 158	1 141	804	1 150
Suisse	491	457	476	689	607	641	629	568
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	27 836	29 285	26 041	26 776	29 055	29 099	29 357	31 884

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

LES IMMATRICULATIONS

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

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Bulgarie	-	15 646	24 256	27 162	33 265	37 506	39 118
Croatie	70 541	38 587	35 715	44 106	50 769	60 041	62 938
Estonie	19 640	10 295	21 033	22 997	25 618	26 297	27 585
Hongrie	198 982	43 476	77 171	96 555	116 265	136 601	157 906
Lettonie	16 602	6 365	13 766	16 357	16 698	16 878	18 233
Lituanie	10 467	7 970	17 071	20 284	25 836	32 382	46 388
Pologne	235 522	333 490	352 378	418 033	487 593	531 335	553 942
République tchèque	151 699	169 580	230 857	259 693	271 595	261 437	249 915
Roumanie	215 554	106 333	81 162	94 919	105 083	130 919	161 562
Slovaquie	57 125	64 033	77 979	88 165	96 105	98 195	101 568
Slovénie	59 324	61 142	59 664	58 963	62 522	65 115	59 862
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE (1)	749 361	818 330	991 052	1 147 234	1 291 349	1 396 706	1 479 017

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

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Bulgarie	-	3 211	4 875	4 873	5 129	4 699	4 667
Croatie	7 671	2 845	6 909	8 359	8 535	9 149	9 143
Estonie	2 944	1 406	3 962	4 423	4 834	5 070	4 487
Hongrie	20 479	9 337	17 719	21 545	20 200	23 053	26 410
Lettonie	1 753	649	2 473	2 324	2 337	2 447	2 783
Lituanie	3 371	1 044	2 533	3 003	3 410	3 884	4 606
Pologne	35 985	42 852	55 207	57 416	59 170	67 263	68 010
République tchèque	16 024	11 318	17 595	19 472	19 529	20 456	20 612
Roumanie	35 842	10 404	13 471	15 269	16 898	18 870	19 122
Slovaquie	14 428	6 953	7 321	7 499	7 584	9 048	8 534
Slovénie	6 897	4 744	6 686	7 782	8 742	9 021	8 653
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE (1)	101 881	91 918	138 751	151 965	156 368	172 960	177 027

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

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Bulgarie	-	18 857	29 131	32 035	38 394	42 205	43 785
Croatie	78 212	41 432	42 624	52 465	59 304	69 190	72 081
Estonie	22 584	11 701	24 995	27 420	30 452	31 367	32 072
Hongrie	219 461	52 813	94 890	118 100	136 465	159 654	184 316
Lettonie	18 355	7 014	16 239	18 681	19 035	19 325	21 016
Lituanie	13 838	9 014	19 604	23 287	29 246	36 266	50 994
Pologne	271 507	376 342	407 585	475 449	546 763	598 598	621 952
République tchèque	167 723	180 898	248 452	279 165	291 124	281 893	270 527
Roumanie	251 396	116 737	94 633	110 188	121 981	149 789	180 684
Slovaquie	71 553	70 986	85 300	95 664	103 689	107 243	110 102
Slovénie	66 221	65 886	66 350	66 745	71 264	74 136	68 515
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE (1)	851 242	910 248	1 129 803	1 299 199	1 447 717	1 569 666	1 656 044

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

	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Bulgarie (2)	-	1 000	1 500	1 600	1 900	2 100	2 200
Croatie	1 463	599	1 044	1 464	1 479	1 543	1 741
Estonie	927	502	934	979	1 207	1 171	1 207
Hongrie	4 400	2 408	6 045	5 714	6 238	6 580	5 776
Lettonie	1 284	520	1 372	1 663	1 670	1 709	1 169
Lituanie	2 297	1 355	3 633	6 055	7 205	8 694	7 688
Pologne	11 079	11 611	23 226	27 019	28 216	30 371	28 758
République tchèque	8 200	5 750	12 416	12 629	10 725	10 897	10 889
Roumanie	5 019	2 686	6 485	8 260	6 360	7 693	7 740
Slovaquie	3 754	2 870	4 637	4 783	4 588	4 581	3 691
Slovénie	1 635	985	2 025	2 537	2 521	2 833	2 456
TOTAL NOUVEAUX PAYS UE (1)	33 500	29 700	63 317	72 703	72 109	78 172	73 315

(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	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 153 855	1 135 894	1 054 146	1 053 240	980 758
DS	-	-	-	103 342	85 218	51 473	53 746	62 601
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 702 393	1 915 220	2 126 674	1 756 034	1 455 444
Opel	-	-	-	-	-	400 324	988 462	920 314
Autres	-	-	-	22 191	16 527	17 125	16 508	17 092
Groupe PSA	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 981 781	3 152 859	3 649 742	3 867 990	3 436 209
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 255 701	2 664 073	2 792 190	2 643 374	2 610 246
Alpine	-	-	-	-	-	117	3 304	4 244
Dacia	55 183	172 021	341 090	570 533	612 728	690 170	737 346	696 018
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	234 147	264 020	215 851	143 143
Lada	-	-	-	-	-	407 092	521 079	407 963
Groupe Renault (1)	2 426 316	2 616 818	2 716 286	3 032 652	3 510 948	4 153 589	4 120 954	3 861 614
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	-	-	-	-	-	-
Unic	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (3)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (3)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL (4)	5 402 776	6 056 172	6 353 338	6 014 433	6 663 807	7 794 624	7 964 877	7 271 006

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	192 238	205 376	180 462	185 969	195 360	204 000	204 210	192 631
Peugeot	186 917	187 300	210 252	208 075	217 665	230 862	245 871	241 559
Opel	-	-	-	-	-	35 635	104 183	115 509
Autres	-	-	-	22 191	16 527	17 125	16 508	17 092
Groupe PSA	379 155	392 676	390 714	416 235	429 552	487 622	570 772	566 791
Renault	312 801	401 785	302 706	387 670	420 564	426 425	470 440	457 961
Dacia	12 580	19 871	17 704	28 208	31 238	34 484	35 312	27 434
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	415 878	451 802	460 909	505 752	485 395
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	-	-	-	-	-	-
Unic	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (3)	391	-	-	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (3)	2 547	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL (4)	803 558	878 320	742 998	832 113	881 354	939 824	1 052 457	1 025 369

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
CONSTRUCTEURS ÉTRANGERS								
Bugatti	-	5	-	-	-	-	-	-
Fiat	10 377	8 304	888	-	-	-	-	-
Heuliez	-	37 390	-	-	-	-	-	-
Lancia	2 265	5 713	1 561	-	-	-	-	-
Smart	101 365	77 015	97 373	93 357	90 725	84 368	84 500	67 300 (5)
Toyota	0	180 643	158 512	228 033	237 851	233 506	248 548	223 024
Voitures particulières	114 007	309 070	258 334	321 390	328 576	317 874	333 048	290 324
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	1 656 470	1 753 473	1 907 845	1 936 641	1 885 026
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS								
TOTAL TOUS VÉHICULES (4)	3 348 361	3 549 008	2 229 381	1 977 860	2 082 049	2 225 719	2 269 689	2 175 350

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 2020.

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	967 886	940 534	850 146	849 030	788 127
DS	-	-	-	103 342	85 218	51 473	53 746	62 601
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 494 318	1 697 555	1 895 812	1 510 163	1 213 885
Opel	-	-	-	-	-	364 689	884 279	804 805
Groupe PSA	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 565 546	2 723 307	3 162 120	3 297 218	2 869 418
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 868 031	2 243 509	2 365 765	2 172 934	2 152 285
Alpine	-	-	-	-	-	117	3 304	4 244
Dacia	42 603	152 150	323 386	542 325	581 490	655 686	702 034	668 584
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	234 147	264 020	215 851	143 143
Lada	-	-	-	-	-	407 092	521 079	407 963
Groupe Renault (1)	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 616 774	3 059 146	3 692 680	3 615 202	3 376 219
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	5 182 320	5 782 453	6 854 800	6 912 420	6 245 637
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 300 111	1 436 389	1 440 700	1 375 463
Citroën	504 323	605 988	468 398	204 040	186 831	55 047	35 731	119 364
DS	-	-	-	80 980	70 468	45 363	49 412	62 282
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	607 150	648 536	884 415	897 497	804 101
Opel	-	-	-	-	-	28 820	72 110	85 841
Groupe PSA	1 599 079	1 761 280	1 190 612	892 170	905 835	1 013 645	1 054 750	1 071 588
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	394 276	422 627	382 646	299 631
Alpine	-	-	-	-	-	117	3 304	4 244
Groupe Renault (1)	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	394 276	422 744	385 950	303 875

(1) Lire les notes de la page 82.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2019 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France	Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	2 869 418	1 071 588	1 797 830	OPEL	804 805	85 841	718 964
Citroën	788 127	119 364	668 763	CORSA	223 161	0	223 161
C-ZERO	1 430	0	1 430	CROSSLAND	127 240	0	127 240
C1	52 870	0	52 870	ASTRA, ZAFIRA LIFE	161 206	2 893	158 313
C3, C3 AIRCROSS, C3 PICASSO	344 930	0	344 930	GRANDLAND	102 829	82 948	19 881
C4, C4 AIRCROSS, C4 CACTUS	126 535	0	126 535	INSIGNIA, CASCADA	47 137	0	47 137
C-ELYSEE	44 050	0	44 050	COMBO	27 104	0	27 104
C5, C5 AIRCROSS	125 678	108 196	17 482	Divers	116 128	0	116 128
C6	2 729	0	2 729	Groupe Renault	3 376 219	303 875	3 072 344
BERLINGO	76 958	0	76 958	Renault	2 152 285	299 631	1 852 654
SPACETOURER	11 168	11 168	0	TWINGO	70 913	0	70 913
Divers	1 779	0	1 779	CLIO	482 838	41 931	440 907
DS	62 601	62 282	319	KWID	190 112	0	190 112
DS3	4 399	4 399	0	KADJAR	115 956	0	115 956
DS3 CROSSBACK	27 115	27 115	0	CAPTUR	302 133	0	302 133
DS5	15	0	15	ZOE	64 063	64 063	0
DS7 CROSSBACK	31 019	30 726	293	LOGAN, SANDERO	267 263	0	267 263
Divers	53	42	11	DUSTER	156 613	0	156 613
Peugeot	1 213 885	804 101	409 784	MEGANE	196 050	67 593	128 457
ION	631	0	631	FLUENCE	37 838	0	37 838
108	58 572	0	58 572	KOLEOS	27 454	0	27 454
208	261 414	104 326	157 088	TALISMAN	15 013	15 013	0
2008	181 587	146 445	35 142	ESPACE	8 958	8 958	0
301	23 343	0	23 343	KANGOO	35 831	35 831	0
308	159 212	146 615	12 597	Divers	181 250	66 242	115 008
3008	241 237	236 507	4 730	Alpine	4 244	4 244	0
5008	100 982	92 078	8 904	Dacia	668 584	0	668 584
408	12 118	0	12 118	LOGAN, SANDERO	333 633	0	333 633
4008	17 080	0	17 080	DUSTER	243 305	0	243 305
508	61 586	56 190	5 396	DOKKER	58 199	0	58 199
RIFTER	69 925	0	69 925	LODGY	33 447	0	33 447
PARTNER	1 870	0	1 870	Renault	143 143	0	143 143
TRAVELLER	13 329	11 037	2 292	Samsung Motors	69 484	0	69 484
Divers	10 999	10 903	96	FLUENCE	4 071	0	4 071
				LATITUDE	2 676	0	2 676
				KOLEOS	47 100	0	47 100
				TALISMAN	16 414	0	16 414
				SM7, XM3	3 398	0	3 398
				Lada	407 963	0	407 963
				GRANTA, GRANTA HATCHBACK	175 139	0	175 139
				VESTA	61 823	0	61 823
				Divers (Kalina, 4x4, autres)	171 001	0	171 001
				TOTAL	6 245 637	1 375 463	4 870 174

NB : Renault a aussi produit 1805 Twizy dans ses usines de Valladolid (Espagne)

et Busan (Corée du Sud).

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	192 238	205 376	180 462	185 969	195 360	204 000	204 210	192 631
Peugeot	186 917	187 300	210 252	208 075	217 665	230 862	245 871	241 559
Opel	-	-	-	-	-	35 635	104 183	115 509
Autres	-	-	-	22 191	16 527	17 125	16 508	17 092
Groupe PSA (1)	379 155	392 676	390 714	416 235	429 552	487 622	570 772	566 791
Renault (2)	312 801	401 785	302 706	387 670	420 564	426 425	470 440	457 961
Dacia	12 580	19 871	17 704	28 208	31 238	34 484	35 312	27 434
Groupe Renault (1)	325 381	421 656	320 410	415 878	451 802	460 909	505 752	485 395
Renault Trucks (1)	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-
TOTAL (3)	712 899	823 816	711 124	832 113	881 354	939 824	1 052 457	1 025 369
dont production en France (3)	370 538	361 521	243 029	414 676	453 362	471 456	495 941	509 563
Citroën	53 561	58 223	42 882	41 471	45 752	40 876	42 405	31 826
Peugeot	67 629	68 166	38 514	39 058	40 320	58 073	72 704	60 488
Opel	-	-	-	-	-	8 707	24 067	44 809
Autres	-	-	-	22 191	16 527	16 747	16 508	17 092
Groupe PSA (1)	121 190	126 389	81 396	102 720	102 599	124 403	155 684	154 215
Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	350 763	355 760	364 324	382 165
Groupe Renault (1)	240 985	225 648	161 633	311 956	350 763	355 760	364 324	382 165
Renault Trucks (1)	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-

(1) Lire les notes de la page 74.

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

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

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2019 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	566 791	154 215	412 576
Citroën	192 631	31 826	160 805
C3	9 359	0	9 359
C4	1 878	0	1 878
BERLINGO	73 702	0	73 702
JUMPY	43 359	31 826	11 533
JUMPER	64 333	0	64 333
Peugeot	241 559	60 488	181 071
208	12 449	12 447	2
308	3 381	3 381	0
PARTNER	95 144	0	95 144
EXPERT	57 696	44 660	13 036
BOXER	72 233	0	72 233
Divers	656	0	656
Opel	115 509	44 809	70 700
COMBO	36 481	0	36 481
MOVANO	26 245	26 245	0
ZAFIRA/VIVARO	52 783	18 564	34 219
Autres	17 092	17 092	0
Groupe Renault	485 395	382 165	103 230
Renault	457 961	382 165	75 796
DOKKER/LUDOSPACE	16 553	0	16 553
KANGOO	113 909	113 909	0
TRAFIC	124 823	124 823	0
MASTER	153 758	143 433	10 325
Divers (Alaskan, Jinbei)	48 918	0	48 918
Dacia	27 434	0	27 434
LUDOSPACE	27 434	0	27 434
TOTAL (1)	1 025 369	509 563	515 806

(1) Hors la production en double compte d'Opel en 2019.

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	2019
Renault Trucks	87 719	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026	36 621	36 870
dont Mack	34 562	-	-	-	-	-	-	-	-
Divers	2	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	87 721	31 874	32 295	25 702	31 598	31 933	34 026	36 621	36 870
dont production en France	44 402	29 702	-	-	-	-	-	-	-
Renault Trucks	44 400	29 702	-	-	-	-	-	-	-
Divers	2	-	-	-	-	-	-	-	-

(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	2019
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.

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

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL	52 172	43 956	38 648	46 973	47 983	49 930	54 868	54 098
16t et plus	30 771	25 302	21 266	26 111	25 976	28 327	30 521	30 002
7 à <16t	7 460	6 993	4 436	5 487	5 957	5 699	6 100	5 948
<7t	13 941	11 661	12 946	15 375	16 050	15 904	18 247	18 148

► GAMME DES VÉHICULES DE RENAULT TRUCKS

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

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	2019
Moins de 3,5t		577 926	670 654	531 452	544 739	588 686	619 851	666 597	742 675	708 800
	E	55 883	39 019	61 998	52 488	46 973	54 803	86 109	nd	nd
	D	521 229	631 499	469 178	486 431	537 345	558 175	573 437	nd	nd
	EL	814	136	276	5 820	4 368	6 873	7 051	9 565	13 057
De 3,5t à moins de 5,1t		134 973	153 162	179 672	213 887	243 427	261 503	273 227	309 782	316 569
	E	1 724	719	-	-	-	-	-	-	-
	D	133 249	152 443	179 672	213 887	243 427	261 503	273 227	309 455	316 215
	EL	-	-	-	-	-	-	-	327	354
De 5,1t à 12t	D	13 593	11 820	2 453	nd	nd	nd	nd	nd	nd
De 12t à 16t	D	5 009	5 685	3 066	nd	nd	nd	nd	nd	nd
De 16t à 20t	D	7 304	7 115	4 484	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Plus de 20t	D	6 255	9 647	5 543	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Tracteurs routiers	D	20 998	20 237	16 328	nd	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	nd
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	5 820	4 368	6 873	7 051	9 892	13 411
Total GNV ou GPL		332	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL		768 996	878 320	742 998	nd	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	2018	2019
Dérivés de voitures									
Citroën	29 449	26 227	14 972	13 072	11 715	13 905	11 900	9 773	11 237
Peugeot	41 451	38 133	33 403	18 720	19 122	19 073	18 643	17 198	16 486
Opel	-	-	-	-	-	-	994	3 689	-
Groupe PSA	70 900	64 360	48 375	31 792	30 837	32 978	31 537	30 660	27 723
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	37 810	40 158	35 984	33 041	32 703	0 (2)
Total	131 220	119 369	96 542	69 602	70 995	68 962	64 578	63 363	27 723
Camionnettes									
Citroën	100 832	97 954	98 042	89 765	90 957	91 048	92 950	87 752	73 702
Peugeot	70 443	70 480	97 608	93 909	95 144	96 641	99 590	97 140	95 144
Opel	-	-	-	-	-	-	5 865	14 494	36 481
Groupe PSA	171 275	168 434	195 650	183 674	186 101	187 689	198 405	199 386	205 327
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	109 070	117 863	124 282	126 400	106 460	157 896
Total	318 945	286 838	292 792	292 744	303 964	311 971	324 805	305 846	363 223
Fourgons									
Citroën	61 957	81 195	67 448	74 657	83 297	90 407	99 150	106 685	107 692
Peugeot	75 023	78 687	79 241	82 419	93 809	101 951	112 629	131 533	129 929
Opel (1)	-	-	-	-	-	-	28 776	86 000	79 028
Autres	-	-	-	22 670	22 191	16 527	17 125	16 508	17 092
Groupe PSA	136 980	159 882	146 689	179 746	199 297	208 885	257 680	340 726	333 741
Renault	104 811	228 372	148 404	189 314	224 799	259 484	263 506	269 228	278 581
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-	-
Sovam-Etalmobil	42	24	-	-	-	-	-	-	-
Total (1)	250 154	397 738	295 093	369 060	424 096	468 369	512 479	585 887	585 505
Autres (Pick-ups, 4X4, divers)									
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	27 220	33 058	32 052	37 962	97 361	48 918
TOTAL	712 899	823 816	711 124	758 626	832 113	881 354	939 824	1 052 457	1 025 369

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

(2) Les dérivés VP ont été comptabilisés dans les VP.

Source : CCFA

LES LIVRAISONS DES GROUPES FRANÇAIS HORS DE FRANCE

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

Les livraisons des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés. À partir de 2005, les livraisons de Dacia hors France sont incluses dans le périmètre puis celles de Renault Samsung Motors à partir de 2007. 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 dans le groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017 impactent fortement les volumes de livraisons.

À partir de 2018, le périmètre des livraisons évolue pour se rapprocher des ventes. En général, les livraisons correspondants aux productions pour partenaires ne sont plus comptabilisées. En outre, des reclassements de véhicules dans les catégories «voitures particulières» et «véhicules utilitaires» sont faits localement.

► VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 384 342	2 597 262	3 353 245	3 555 577	3 473 547
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 871 647	2 068 564	2 489 355	2 782 252	2 758 235
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 587	339 993	461 107	531 513	543 083
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 349	45 844	56 045	64 585	58 254
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	146 015	151 959	172 589	175 988	172 727
Danemark	30 239	34 477	27 801	49 204	56 683	55 913	64 067	55 776
Espagne	556 934	577 439	302 663	310 876	348 207	400 650	406 155	381 672
Grèce	54 270	32 681	10 744	12 132	13 350	13 658	27 987	28 498
Italie	353 616	377 100	317 851	304 829	362 678	449 591	474 014	490 766
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	106 236	90 353	109 383	124 134	108 857
Portugal	68 375	66 524	58 750	54 165	66 261	75 075	87 807	81 773
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	294 142	290 542	316 137	393 885	362 364
Suède	31 473	43 062	16 691	32 650	37 692	40 759	36 340	29 867
10 nouveaux états membres	-	147 859	130 576	104 417	115 165	274 145	334 128	354 270
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	276 433	176 330	170 849	184 142	357 494	356 817	354 270
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	258 054	262 982	569 893	558 053	590 644
Hongrie	23 887	26 926	6 156	11 031	14 585	21 486	32 015	34 141
Pologne	59 093	47 521	53 521	50 485	62 874	90 486	108 072	108 887
Roumanie	7 520	122 930	41 804	45 361	49 786	59 706	76 918	79 278
Russie	6 042	42 637	158 018	272 461	182 432	519 984	488 928	498 581
Suisse	45 654	41 231	50 740	43 545	41 337	43 394	47 802	43 505
Turquie	148 264	142 160	168 456	211 096	224 379	250 603	150 990	124 668
Afrique	69 865	103 130	171 484	241 078	196 459	197 313	257 277	235 921
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	23 223	16 835	12 836	28 742	30 933
Maghreb	37 236	42 881	139 790	184 708	152 016	63 039	171 232	158 644
Nigeria	8 860	6 159	210	301	171	489	327	297
Amérique	230 270	314 505	559 780	426 937	490 120	552 775	523 612	489 142
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 408	177 049	208 607	148 753	64 058
Brésil	80 205	144 030	320 930	210 638	186 229	204 726	236 119	253 871
Colombie	16 659	36 499	6 329	50 819	51 825	42 000	47 774	54 538
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 685	7 626	12 863	26 411	27 136
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 070 526	1 422 282	1 535 988	933 172	458 887
Japon	15 976	16 323	12 346	25 072	18 016	19 291	20 082	23 061
Chine	54 334	143 756	392 569	756 268	635 296	459 825	317 831	136 498
Iran	45 722	304 326	516 121	38 176	340 139	600 958	238 444	-
Inde	-	-	4 488	50 877	132 235	128 365	82 368	88 869
Corée du Sud	-	-	157 824	90 056	251 102	134 242	202 757	156 599
Océanie	9 984	16 698	14 079	17 929	11 188	22 099	14 271	11 780
Australie	2 765	11 872	9 761	13 435	6 805	15 639	8 976	6 571
TOTAL GÉNÉRAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	4 159 198	4 735 057	5 695 129	5 303 355	4 674 081

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	456 712	513 113	563 607	760 825	772 391
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	418 876	476 550	522 689	688 881	728 474
Allemagne	50 081	40 760	46 406	90 020	99 293	111 313	108 268	118 576
Autriche	4 697	6 206	6 797	7 585	8 259	10 323	16 791	16 711
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	29 267	42 443	47 934	52 657	52 473
Espagne	57 516	71 185	28 263	38 386	40 887	43 425	125 673	121 639
Italie	35 910	29 706	39 690	34 656	52 716	60 661	64 682	70 963
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	15 904	22 367	23 269	30 326	27 027
Portugal	34 551	25 410	18 557	15 539	18 484	19 420	24 868	25 421
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	101 797	94 776	100 653	122 097	134 302
10 nouveaux états membres	-	24 939	28 891	44 233	71 491	54 180	97 884	-
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	51 099	33 784	55 213	85 750	67 795	104 223	95 137
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	29 981	22 716	16 942	28 472	28 168
Pologne	5 624	9 039	14 258	13 563	20 223	24 759	37 813	32 594
Suisse	4 293	5 934	8 500	7 855	7 725	8 129	12 271	12 684
Afrique	16 074	22 597	27 769	27 611	24 601	13 106	21 513	21 291
Maghreb	13 509	18 345	24 690	26 466	21 779	12 345	13 839	17 152
Amérique	36 682	33 328	85 810	61 943	63 191	64 572	114 589	92 699
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	9 512	9 018	10 088	166 909	168 674
Océanie	1 797	1 967	2 208	6 064	6 386	5 942	6 054	6 080
TOTAL GÉNÉRAL	444 516	474 532	480 430	563 013	617 832	658 225	1 073 039	1 063 544

(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 : CCFSA

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	2010	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Effectifs employés (2)	unités	190 830	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	137 527	118 952	111 268	110 778	109 000	107 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	2 229	1 978	2 082	2 226	2 270	2 175
Production par personne	unités	17,5	16,2	16,6	18,7	20,1	20,8	20,3
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	78 969	83 969	89 477	98 021	103 000	102 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	45 526	54 290	57 447	61 678	65 000	64 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	57,6%	64,7%	64,2%	62,9%	63,1%	62,7%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	10 112	11 332	11 853	12 251	12 900	12 800
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	12,8%	13,5%	13,2%	12,5%	12,5%	12,5%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	74	95	107	111	118	120
Charges sociales	millions €	2 153	2 302	2 072	2 031	2 051	-	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	16,7	17,4	18,3	18,5	-	-
Rémunération	millions €	5 093	5 696	5 186	5 097	5 129	-	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	41,4	43,6	45,8	46,3	-	-
Frais de personnel	millions €	7 246	7 999	7 258	7 128	7 180	-	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	58,2	61,0	64,1	64,8	-	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	79,1%	64,0%	60,1%	58,6%	-	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	1 340	3 293	3 884	4 253	-	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	13,3%	29,1%	32,8%	34,7%	-	-
Charges financières	millions €	1 178	2 862	2 337	2 099	561	-	-
Charges financières / VA	%	8,9%	28,3%	20,6%	17,7%	4,6%	-	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 191	2 523	2 536	3 087	-	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	21,7%	22,3%	21,4%	25,2%	-	-
Résultat financier	millions €	1 330	-671	186	437	2 526	-	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	-6,6%	1,6%	3,7%	20,6%	-	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	1 078	3 291	3 905	4 394	-	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	10,7%	29,0%	32,9%	35,9%	-	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	822	866	864	-	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	293	1 244	2 395	2 769	-	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	0,4%	1,5%	2,7%	2,8%	-	-
Investissements	millions €	3 807	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	2 078	1 959	2 182	2 027	1 950	2 100
Investissements / CA	%	5,2%	2,6%	2,3%	2,4%	2,1%	1,9%	2,1%
Investissements / VA	%	28,7%	20,6%	17,3%	18,4%	16,5%	15,1%	16,4%

(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.

En 2019, les données ESANE relatives à l'exercice 2017 sont pour la première fois produites et diffusées en « entreprises » (au sens économique) sur l'ensemble du champ. Une entreprise, au sens économique, est la plus petite combinaison d'unités légales qui constitue une unité organisationnelle de production de biens ou de services, jouissant d'une certaine autonomie de décision, notamment pour l'affectation de ses ressources courantes (Loi de modernisation de l'économie - LME - du 4 août 2008). Cette définition repose sur la notion de groupe de sociétés (plutôt que d'unité légale), et permet de mieux prendre en compte les nouvelles réalités économiques.

Depuis le millésime 2013 et jusqu'au millésime 2016, seuls les plus grands groupes ont ainsi été pris en compte (en 2016, une cinquantaine des plus grands groupes décomposés en une centaine d'entreprises). L'ensemble des autres groupes (de taille petite, moyenne ou grande) sont pris en compte dans la statistique d'entreprise à partir du millésime 2017. Pour chacun de ces groupes, on fait l'hypothèse que toutes les unités légales du champ ESANE qui le compose forment une entreprise et une seule. Ces évolutions expliquent les écarts observés par rapport à l'édition précédente.

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	2010	2015	2016	2017	2018 (1)	2019 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Nombre d'entreprises (>20p. jusqu'en 2007)	unités	243	639	611	571	561	-	-
Effectifs employés (2)	unités	94 171	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	61 759	81 309	94 038	96 015	97 000	96 000
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	16 056	22 157	28 573	32 227	32 000	32 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	7 865	11 159	14 191	15 256	-	-
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	49,0%	-	-	-	-	-
Part de la production exportée (source FIEV)		-	51%	55%	54%	55%	54%	53%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	3 885	5 664	7 549	7 659	7 700	7 600
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,2%	25,6%	26,4%	23,8%	24,1%	23,8%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	63	70	80	80	79	79
Charges sociales	millions €	902	937	1 357	1 714	1 727	-	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	15,2	16,7	18,2	18,0	-	-
Rémunération	millions €	2 213	2 302	3 186	4 026	4 122	-	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	37,3	39,2	42,8	42,9	-	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 239	4 543	5 740	5 849	-	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	52,4	55,9	61,0	60,9	-	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	83,4%	80,2%	76,0%	76,4%	-	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	412	818	1 411	1 395	-	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	10,6%	14,4%	18,7%	18,2%	-	-
Charges financières	millions €	440	177	301	1 253	1 580	-	-
Charges financières / VA	%	9,5%	4,6%	5,3%	16,6%	20,6%	-	-
Produits financiers	millions €	337	217	661	1 868	2 401	-	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,6%	11,7%	24,8%	31,4%	-	-
Résultat financier	millions €	-103	40	360	615	821	-	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	1,0%	6,4%	8,2%	10,7%	-	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	341	1 188	1 614	2 246	-	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	8,8%	21,0%	21,4%	29,3%	-	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	316	416	431	-	-
Résultat net comptable	millions €	-92	-17	702	1 208	1 995	-	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	-0,1%	3,2%	4,2%	6,2%	-	-
Investissements	millions €	1 024	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	413	856	955	994	-	-
Investissements / CA	%	5,8%	2,6%	3,9%	3,3%	3,1%	-	-
Investissements / VA	%	22,0%	10,6%	15,1%	12,7%	13,0%	-	-

(1) Estimations de la FIEV et du CCEA 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	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	261 508	275 053	301 607	201 065	195 012	201 373	213 844	235 110
DS	-	-	26 539	30 257	28 081	21 323	24 004	26 845
Opel (1)	-	-	-	-	-	27 016	71 619	66 901
Peugeot	397 547	385 739	400 663	327 393	335 881	366 872	389 518	379 582
Alpine	-	-	-	-	-	7	1 156	3 172
Dacia	-	9 760	104 641	97 441	110 529	117 865	140 326	138 977
Renault	602 415	546 227	497 820	382 504	407 930	416 577	406 222	407 134
Bolloré	-	-	-	1 191	944	56	104	1
Divers France	63	148	56	50	51	101	123	121
GROUPES FRANÇAIS	1 261 533	1 216 927	1 331 326	1 039 901	1 078 428	1 151 190	1 246 916	1 257 843
Alfa Romeo	12 774	13 847	13 033	6 353	7 334	9 208	8 332	3 937
Audi	34 937	44 311	50 936	58 734	64 660	65 690	51 582	57 533
BMW	31 576	40 508	46 074	53 558	60 522	61 309	57 537	58 751
Chevrolet	1 043	7 940	21 247	121	137	138	92	52
Fiat	95 983	46 157	72 717	54 443	62 545	68 196	78 226	71 666
Ford	117 061	103 597	114 810	80 729	79 173	84 382	82 633	78 838
Honda	8 716	8 883	11 251	7 325	9 143	8 491	8 309	8 196
Hyundai	11 019	27 396	18 785	23 968	28 043	29 570	35 542	39 970
Infiniti	-	-	267	1 139	3 295	1 985	945	216
Jaguar	1 939	2 118	1 126	1 530	3 738	3 541	4 580	3 561
Jeep	3 001	3 525	1 177	8 585	9 983	10 892	13 191	11 541
Kia	2 631	18 073	24 055	29 146	33 684	37 235	42 313	45 056
Lada	1 867	1 671	346	3	2	-	-	-
Lancia	5 864	4 414	3 368	1 469	185	34	1	1
Land Rover	7 570	6 946	2 735	8 846	10 388	9 079	6 803	7 878
Lexus	-	-	1 921	4 457	5 100	5 390	6 101	7 159
Mazda	6 366	11 440	10 232	8 418	10 320	11 778	11 129	12 596
Mercedes-Benz	43 389	54 779	45 612	55 376	62 069	68 007	65 808	70 214
Mini	-	12 627	18 007	22 512	25 176	26 431	27 378	27 158
Mitsubishi	5 575	6 758	3 514	3 936	2 922	2 378	4 879	7 207
Nissan	31 330	40 858	54 084	74 102	69 072	71 492	59 606	42 313
Opel (1)	133 576	106 462	94 877	64 170	68 281	45 548	-	-
Porsche	825	2 404	2 073	4 943	5 396	5 457	4 567	5 572
Rover	13 474	1 980	-	-	-	-	-	-
Saab	3 265	2 701	574	-	-	-	-	-
Seat	40 562	32 744	30 645	22 009	21 648	24 714	31 219	37 148
Skoda	11 570	15 044	18 533	21 759	23 621	26 799	31 423	36 498
Smart	6 645	12 649	6 408	8 107	8 980	8 162	7 446	10 494
Ssangyong	19	3 972	451	636	963	669	301	157
Subaru	2 312	1 464	1 146	841	851	721	720	510
Suzuki	11 355	21 125	22 070	18 506	20 528	25 043	27 241	30 758
Tesla	-	-	11	708	945	1 368	1 252	7 442
Toyota	43 698	87 500	65 390	71 755	77 696	88 662	97 286	101 730
Volkswagen	152 868	136 011	146 538	144 103	143 106	139 360	140 313	149 105
Volvo	6 777	11 096	11 841	13 876	15 604	16 219	18 349	21 696
TOTAL ÉTRANGER (2)	872 351	900 634	920 345	877 325	936 749	959 558	926 565	956 436
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 117 561	2 251 668	1 917 226	2 015 177	2 110 748	2 173 481	2 214 279
dont Transit Temporaire	-	49 772	39 011	31 665	31 448	31 762	32 112	30 326
GROUPES FRANÇAIS EN %	59,1%	57,5%	59,1%	54,2%	53,5%	54,5%	57,4%	56,8%
TOTAL ÉTRANGER EN %	40,9%	42,5%	40,9%	45,8%	46,5%	45,5%	42,6%	43,2%

(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.
(2) Y compris divers.

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 562 082	5 643 348	5 678 595	5 632 361	5 790 612
Rapport occasion/neuf	2,4	2,5	2,4	2,9	2,8	2,7	2,6	2,6

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	789 073	805 011	797 223	785 852	817 241
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,1	2,0	1,8	1,7	1,7

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	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	138 628	185 733	228 977	113 446	93 165	85 109	65 796	80 631
DS	-	-	14 864	15 281	13 157	9 031	11 160	10 774
Peugeot	206 153	275 898	307 518	190 548	176 231	178 061	159 139	149 244
Opel (1)	-	-	-	-	-	9 126	17 112	11 252
Dacia	-	-	53 737	54 326	48 735	51 174	62 022	53 487
Renault	257 909	373 738	352 530	233 998	233 354	220 723	185 026	157 234
GROUPES FRANÇAIS (2)	602 690	835 369	957 626	607 599	564 642	553 224	500 255	462 622
Alfa Romeo	7 444	10 857	8 432	2 995	3 307	4 726	4 474	2 903
Audi	25 901	39 420	45 201	44 445	46 511	41 495	26 682	21 291
BMW-Mini	21 065	36 859	50 906	57 145	60 740	54 330	41 650	39 099
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	6 561	2 863	7 183	7 345	7 969	9 226	4 746
Fiat-Lancia	38 337	27 223	28 240	16 935	18 385	18 066	16 891	8 297
Ford	58 896	76 494	89 334	41 986	39 398	38 903	28 192	16 098
Honda	413	4 473	5 029	4 364	4 709	3 205	2 546	482
Hyundai	5 510	22 137	13 174	15 069	16 572	13 230	12 113	13 568
Kia	5 656	8 172	3 551	9 403	13 204	11 897	9 696	5 169
Land Rover	1 200	10 610	15 428	15 870	17 322	16 548	15 092	10 751
Mazda	3 204	6 061	6 768	4 802	4 466	4 353	3 234	2 893
Mercedes-Benz	30 007	44 165	41 460	47 646	50 751	53 274	49 361	48 424
Mitsubishi	3 227	4 798	3 102	2 053	1 905	1 062	827	75
Nissan-Infiniti	15 533	23 499	35 092	46 879	44 310	43 815	27 170	18 245
Opel (1)	63 726	75 957	63 751	29 335	27 445	16 232	-	-
Seat	27 861	26 421	25 462	10 683	8 478	7 456	8 357	10 841
Skoda	7 741	12 391	14 781	12 930	12 773	13 908	14 651	15 392
Suzuki	3 165	11 979	9 263	4 359	4 038	2 448	1 468	63
Toyota-Lexus	12 282	54 639	35 744	17 879	11 141	6 582	2 908	1 474
Volkswagen	89 487	107 005	118 702	80 893	75 425	68 608	55 744	60 158
Volvo	4 786	10 270	11 614	12 747	13 545	13 602	13 461	12 735
TOTAL ÉTRANGER (2)	443 795	631 303	635 547	489 525	485 771	444 893	344 575	292 957
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 466 672	1 593 173	1 097 124	1 050 413	998 117	844 830	755 579
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	27 141	22 887	20 180	19 471	17 563
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	52,1%	47,3%	38,9%	34,1%
GROUPES FRANÇAIS EN %	57,6%	57,0%	60,1%	55,4%	53,8%	55,4%	59,2%	61,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	42,4%	43,0%	39,9%	44,6%	46,2%	44,6%	40,8%	38,8%

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	77 048	73 166	70 579	59 295	62 418	68 979	72 504	73 992
DS	-	-	259	489	485	259	222	179
Opel (1)	74 950	73 778	72 228	59 649	65 771	73 628	78 532	85 360
Peugeot	-	-	-	-	-	3 232	6 191	7 442
Dacia	-	-	5 434	2 594	1 582	1 492	1 259	1 571
Renault	139 752	140 059	135 591	124 634	131 742	137 927	140 825	147 861
Divers France	40	10 076	528	905	1 348	896	911	899
GROUPES FRANÇAIS	291 790	297 079	284 619	247 566	263 346	286 413	300 444	317 304
Fiat	25 253	12 497	34 659	32 071	36 626	36 693	38 381	37 572
Ford	18 110	19 695	20 437	22 534	25 567	28 810	31 788	32 798
Hyundai	588	1 380	237	195	256	227	331	347
Isuzu	108	1 370	1 961	2 024	2 030	1 858	2 360	2 495
Iveco	16 534	15 721	11 610	11 414	13 519	14 356	16 468	17 031
Land Rover	1 857	1 256	1 550	2 591	776	463	648	625
Mazda	916	635	482	58	73	76	80	51
Mercedes-Benz	23 139	18 973	19 051	18 643	19 767	19 890	20 491	23 385
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 836	1 998	1 858	2 099	1 756
Nissan	5 197	9 746	7 307	7 260	10 121	10 111	9 850	8 167
Opel (1)	7 561	12 617	7 195	6 782	6 992	4 339	-	-
Toyota	1 771	2 587	4 013	5 210	5 322	6 927	7 805	8 542
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	16 375	18 359	21 080	21 414	21 182
TOTAL ÉTRANGER (2)	123 176	122 986	132 993	131 860	146 756	152 241	158 696	162 480
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	379 426	410 102	438 654	459 140	479 784
GROUPES FRANÇAIS EN %	70,3%	70,7%	68,2%	65,2%	64,2%	65,3%	65,4%	66,1%
TOTAL ÉTRANGER EN %	29,7%	29,3%	31,8%	34,8%	35,8%	34,7%	34,6%	33,9%

(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	2015	2016	2017	2018	2019
Citroën	338 556	352 790	372 186	260 360	257 429	270 352	286 348	309 136
DS	-	-	26 798	30 746	28 567	21 582	24 226	27 024
Opel (1)	-	-	-	-	-	30 248	77 810	74 343
Peugeot	472 497	459 580	472 890	387 042	401 653	440 500	468 050	464 942
Alpine	-	-	-	-	-	7	1 156	3 172
Dacia	-	9 760	110 075	100 035	112 111	119 357	141 588	140 549
Renault	742 167	687 868	633 411	507 138	539 672	554 504	547 044	554 960
GROUPES FRANÇAIS	1 553 323	1 514 050	1 615 945	1 287 467	1 341 774	1 437 603	1 547 360	1 575 147
Fiat	121 236	68 546	107 376	86 514	99 171	104 889	116 607	109 238
Ford	135 171	125 427	135 247	103 263	104 740	113 192	114 421	111 636
Land Rover	9 427	8 205	4 285	11 437	11 164	9 542	7 451	8 503
Mercedes-Benz	66 528	74 757	64 663	74 017	81 836	87 897	86 299	93 599
Nissan-Infiniti	36 527	50 606	61 658	82 581	82 545	83 603	70 406	50 696
Opel (1)	141 137	119 103	102 072	70 952	75 273	49 887	-	-
Seat	42 230	33 075	31 080	22 419	21 919	24 961	31 905	37 715
Toyota-Lexus	45 469	90 094	71 324	81 422	88 118	100 979	111 192	117 436
Volkswagen	166 687	146 137	159 787	160 478	161 465	160 440	161 727	170 287
TOTAL ÉTRANGER	995 527	1 024 072	1 053 335	1 009 185	1 083 505	1 111 790	1 085 261	1 118 881
TOTAL GÉNÉRAL	2 548 850	2 538 122	2 669 280	2 296 652	2 425 279	2 549 393	2 632 621	2 694 028
GROUPES FRANÇAIS EN %	60,9%	59,7%	60,5%	56,1%	55,3%	56,4%	58,8%	58,5%
TOTAL ÉTRANGER EN %	39,1%	40,3%	39,5%	43,9%	44,7%	43,6%	41,2%	41,5%

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

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	11 568	12 531	13 954	15 156	15 308
TOTAL FRANCE	20 992	18 465	10 964	11 584	12 553	13 963	15 167	15 323
DAF	4 365	6 321	4 464	4 723	5 815	6 118	6 829	7 295
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 783	5 293	5 417	5 243	4 248
MAN	3 498	4 545	2 729	4 581	4 910	5 058	5 998	6 095
Mercedes-Benz	9 976	9 325	5 229	6 128	7 089	7 526	7 965	7 513
Scania	4 963	4 417	2 553	4 359	5 219	5 512	5 864	7 038
Volvo	6 739	5 870	3 938	5 219	5 789	6 321	6 699	7 018
TOTAL ÉTRANGER	36 924	36 819	23 257	30 132	34 582	36 465	39 117	39 892
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	55 284	34 221	41 716	47 135	50 428	54 284	55 215
GROUPES FRANÇAIS EN %	36,2%	33,4%	32,0%	27,8%	26,6%	27,7%	27,9%	27,8%
TOTAL ÉTRANGER EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,2%	73,4%	72,3%	72,1%	72,2%

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
TOTAL	59 056	55 975	56 142	48 381	52 271	54 399	51 474	53 571
Rapport occasion/neuf	1,0	1,5	1,6	1,1	1,1	1,1	0,9	1,0

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Renault	1 633	-	-	-	-	-	-	-
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-						
Iveco Bus (1)	-	2 459	2 412	3 197	2 917	2 419	2 523	2 862
Evobus (2)	-	888	1 433	2 050	1 646	1 672	1 704	1 444
Groupe VGF (3)	-	404	559	589	465	475	584	942
Bova	-	198	116	-	-	-	-	-
Temsa	-	301	309	146	158	235	258	150
Van Hool	230	238	169	98	126	108	113	157
Yutong	-	-	-	96	118	127	55	20
Autres	-	237	384	548	629	943	605	842
TOTAL GÉNÉRAL	-	4 773	5 382	6 724	6 059	5 979	5 842	6 417

(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 EN EUROPE

NOMBRE DE VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1000 HABITANTS

	2014	2015	2016	2017	2018
Dont Allemagne	550	555	557	563	569
Belgique	493	497	501	505	507
Espagne	474	481	493	508	516
France	481	482	486	489	493
Grèce	467	470	475	480	481
Hongrie	314	324	337	354	372
Italie	610	614	624	636	645
Pays-Bas	487	493	497	503	511
Pologne	526	545	571	593	617
Portugal	431	437	445	466	487
République tchèque	470	490	509	529	547
Roumanie	246	259	277	305	330
Royaume-Uni	507	517	526	527	526
Suède	475	479	484	485	481
UNION EUROPÉENNE	497	504	513	523	531
Norvège	497	502	507	512	514
Suisse	544	547	549	549	550
AELE	526	529	533	535	536
Russie	284	284	289	294	301
Turquie	129	136	144	151	153
EUROPE	417	423	430	438	446

Source : ACEA, Vehicles in use Europe 2019

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2020 (EN MILLIERS)

	Toutes énergies	Diesel	Autres
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	18 562	9 373	9 189
6 CV à 10 CV	17 674	12 062	5 611
11 CV & plus	1 979	1 065	915
Total VP	38 215	22 500	15 715
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	2 997	2 737	260
De 2,5t à 5t	3 032	3 009	23
TOTAL VUL jusqu'à 3,5t	6 029	5 746	283
Total véhicules légers (VP + VUL)	44 244	28 246	15 998
Véhicules industriels (VI) de plus de 3,5t			
Porteurs			
De 3,5t à moins de 12t	98	96	2
De 12t à moins de 20t	152	152	1
20t & plus	133	132	1
Total porteurs	384	380	4
Tracteurs routiers	217	215	2
Total VI	601	595	6
Autocars	69,1	68,6	0,5
Total véhicules utilitaires plus de 3,5t (hors autobus)	670	664	6
Total véhicules utilitaires tous tonnages (hors autobus)	6 699	6 410	290
Total tous véhicules (hors autobus)	44 914	28 910	16 005

Sources : MTE/SDES, estimations CCFA

► MOTORISATION

	unité	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019 (1)
Ménages non motorisés	%	19,7%	18,8%	16,5%	17,1%	16,1%	15,1%	15,0%
Ménages motorisés	%	80,3%	81,2%	83,5%	82,9%	83,9%	84,9%	85,0%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	46,4%	47,6%	48,4%	47,5%	48,4%	48,3%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	29,4%	30,7%	29,4%	31,1%	31,2%	31,5%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,4%	5,2%	5,1%	5,3%	5,3%	5,2%
Ménages démotorisés	%	58%	51%	45%	55%	57%	56%	56%
Âge moyen du véhicule	année	7,25	7,71	8,0	8,9	9,1	9,1	8,9
Durée de détention moyenne	année	4,43	4,73	5,0	5,5	5,6	5,6	5,5
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	59,9	58,9	58,5	58,7	58,5	58,0
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 960	12 240	11 710	11 950	11 900	11 900
Kilométrage moyen essence	km	11 690	10 090	8 440	8 030	8 440	8 290	8 850
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	16 330	14 720	13 990	14 340	14 540	14 410
Trafic intérieur de voyageurs								
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	697,6	nd	nd	787	801	801	799
En autocars-autobus	milliards voy.-km	49,7	nd	nd	58,4	60,2	60,74	60,68
Trafic total	milliards voy.-km	845,0	nd	nd	964,4	987,5	985,7	988,2
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	nd	nd	87,6	87,3	87,4	87,0
Evolution annuelle du trafic								
En véhicules particuliers	%	-0,0	nd	nd	+0,7	+0,8	-0,0	-0,0
En autocars-autobus	%	+2,7	nd	nd	+1,5	+0,8	+1,0	-0,0

(1) Provisoire.

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTE/SDES

► PARC DE VOITURES AU 1^{ER} JANVIER SELON LA MOTORISATION (EN MILLIERS)

	2015	2019	2020
Électrique et Hydrogène	26	106	141
Essence	13 120	14 756	15 354
Gazole	23 631	23 263	22 500
Gaz	165	142	135
Hybride rechargeable	19	56	73
Autres	16	13	12
Ensemble	36 977	38 336	38 215

► PARC DE VOITURES AU 1^{ER} JANVIER SELON LA VIGNETTE CRIT'AIR (EN MILLIERS)

	2015	2019	2020
Crit'air E	26	106	141
Crit'air 1	2 922	7 042	8 433
Crit'air 2	9 383	12 807	13 355
Crit'air 3	12 644	10 644	9 866
Crit'air 4	5 732	4 290	3 682
Crit'air 5	2 192	1 250	977
Inconnues et non classées	4 078	2 197	1 761
Ensemble	36 977	38 336	38 215

Source : MTE/SDES

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2019

	1990	2000	2005	2010	2015	2018	2019 (1)	Variation 2019/1990	Variation 2019/2018
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,2	23,0	4,2	0,8	0,8	0,8	0,8	-99%	99,8%
CO	5 588	2 468	1 385	674	378	296	283	-95%	95,7%
NOx	1 237	933	748	582	498	422	392	-68%	93,0%
COVNM	909	436	231	110	64	52	50	-95%	95,3%
Plomb (en tonnes)	3 902	48	48	52	53	53	53	-99%	99,9%
PM10 : particules	74	68	53	44	33	28	26	-65%	93,9%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	112	128	130	123	122	120	120	7%	99,8%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	2	7	8	9	9	-	99,8%

(1) Estimations pour l'année 2019.

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	2018	2019 (1)
Transformation énergie	68,8	63,5	67,0	58,8	40,0	39,8	39,4
Industrie manufacturière	108,9	106,6	101,4	83,2	72,6	72,5	71,3
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2
Résidentiel/Tertiaire	85,3	88,0	98,6	93,9	74,0	70,0	68,2
Agriculture/sylviculture	11,6	12,5	12,3	11,9	12,0	11,4	11,5
Transports	119,1	135,9	136,6	129,7	128,2	126,5	126,4
dont route	112,1	128,0	129,8	123,4	122,2	120,1	119,8
dont autres transports	7,0	7,9	6,8	6,2	6,0	6,4	6,5
TOTAL HORS UTCATF (2)	395,7	407,8	417,1	378,8	328,0	321,4	318,1
UTCATF (2)	-29,1	-26,0	-52,7	-45,3	-34,5	-33,5	-33,5
TOTAL AVEC UTCATF (2)	366,6	381,8	364,3	333,4	293,5	287,8	284,5

(1) Estimations pour l'année 2019.

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

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition 2020

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2019/2000
FRANCE								
Essence	168	159	130	116	117	116	116	-52
Diesel	155	149	130	111	110	112	113	-42
TOTAL FRANCE	162	152	130	111	111	112	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 2020)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
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	6 292	6 297	6 201	6 015	5 916
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	3 198	3 465	3 938	4 518	5 381
En % du total essences	%	-	-	12,7%	33,6%	35,5%	38,8%	42,9%	47,6%
Total essences	millions de litres	18 253	14 529	10 880	9 510	9 762	10 140	10 533	11 296
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	41 187	41 156	41 058	39 794	39 048
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	50 627	51 273	50 629	50 697	50 918	51 198	50 326	50 345

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
PRIX DES CARBURANTS À 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	1,42	1,36	1,44	1,57	1,57
Taxes en %	%	69	65	60	61	64	62	61	61
Essences	euros/litre	1,12	1,18	1,35	1,35	1,30	1,38	1,50	1,51
Taxes en %	%	69	67	61	63	66	59	54	62
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,15	1,11	1,23	1,44	1,44
Taxes en %	%	62	57	54	59	63	61	59	59

Source : DGEC

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

	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	36 294	36 412	39 239	42 763	43 070
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 086	2 188	2 229	2 326	2 296
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 662	4 730	4 938	5 102	5 268
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	753	692	638	751	768
Taxes à l'essieu	223	205	168	169	167	100	102	104
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 562	1 704	1 758	1 677	1 586
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	11	10	10	10	10
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	555	512	516	472	523
Redevances domaniales	-	154	186	326	331	351	348	355
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP)	-	20	500	600	600	600	407	426
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 603	7 693	8 171	8 709	9 443	10 110	10 401	11 000
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	5 727	6 551	7 055	7 380	7 863	8 301	8 301 (1)
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	49 073	54 465	56 731	62 783	64 169	68 352	72 660	73 707
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 200	37 300	40 800	42 900	44 900	47 900	47 494
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 900	28 200	31 500	33 491	35 477	38 189	37 594
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (hors TVA)	4 457	6 410	8 110	9 390	9 830	10 170	10 470	10 860
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	11 268	11 796	12 204	12 564	13 032
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	15 800	16 500	14 600	13 600	13 800	14 100	14 300

(1) Chiffre 2018.

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

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

LES ADRESSES UTILES

► LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Groupe PSA

Route de Gisy
78140 Vélizy-Villacoublay
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
www.renault-trucks.fr

Alpine-Renault

Avenue de Bréauté
76885 Dieppe cedex
Tél. : 01 76 86 31 50
www.alpinecars.com/fr

► 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.org

Fédération Française de Carrosserie Industries et Services (FFC)

Immeuble Le Cardinet
8, rue Bernard Buffet
75017 PARIS
Tél. : 01 44 29 71 00
www.ffc-carrosserie.org

Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM)

5, square de l'Avenue du Bois
75016 Paris
Tél. : 01 53 64 50 30
www.csiam-fr.org

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

43 bis, route de Vaugirard
CS 80016
92197 Meudon
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
www.fiev.fr

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

20, rue Barthélémy 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

SNLVLD/SESAMILD (Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités)

Immeuble Arc en Ciel
17, rue de la Vanne
92120 Montrouge
Tél. : 01 85 65 11 25
www.sesamild.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
91311 Monthléry cedex
Tél. : 01 69 80 17 00
www.utacceram.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
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

Association Prévention Routière

33, rue de Mogador
75009 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.averre-france.org

Groupe d'Etudes et de Recherches Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile (GERPISA)

4, avenue des Sciences,
91190 Gif-sur-Yvette
Tél. : 01 47 40 59 50
www.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.ifpenergiesnouvelles.fr

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

Siège de l'IFSTTAR
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

1, boulevard Edmond Michelet
69372 Lyon Cedex 08
Tél. : 04 51 08 40 20
www.cara.eu

Pôle Mov'eo

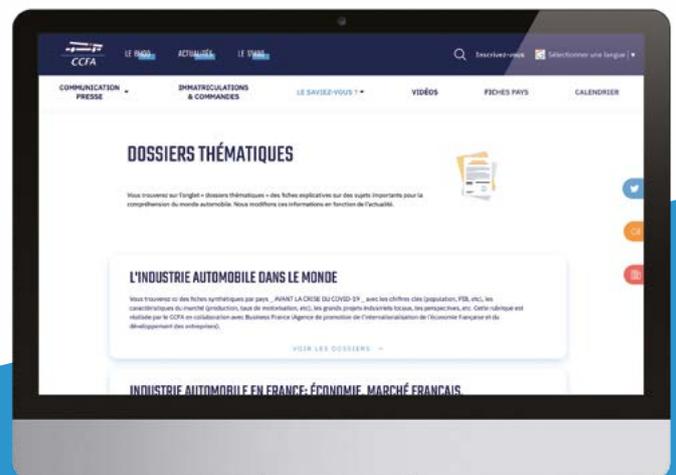
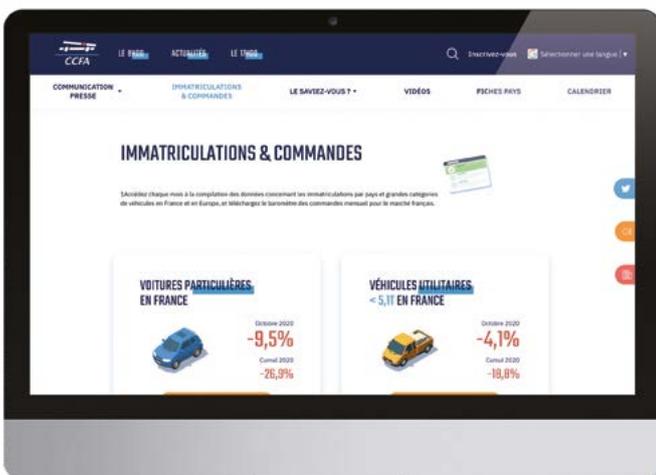
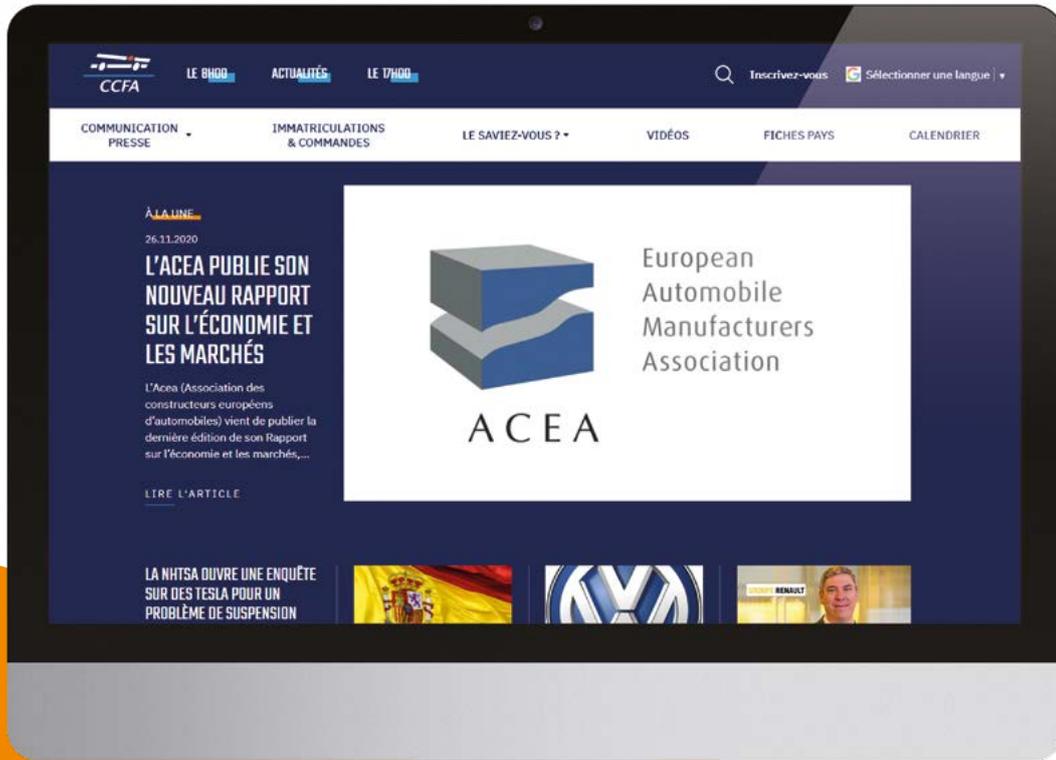
Siège social Haute-Normandie
Technopôle du Madrillet
Avenue Galilée BP 20060
76801 Saint Etienne du Rouvray Cedex
Tél. : 02 32 91 54 50
www.pole-moveo.org

Pôle Véhicule du Futur

Siège social : Centre d'affaires Technoland
15, rue Armand Japy
25461 Etupes Cedex
Secrétariat Général : Technopole de Mulhouse
40, rue Marc Seguin
68060 Mulhouse Cedex
Tél. : 03 89 32 76 44
www.vehiculedefutur.com

LE CCFA FOURNIT DES INFORMATIONS SUR LE MONDE AUTOMOBILE ET ACCOMPAGNE LA FILIÈRE DANS SES GRANDS RENDEZ-VOUS

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



SOUTIEN DE LA FILIÈRE SUR LES SUJETS CLÉS



DES INFORMATIONS QUOTIDIENNES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



DES ÉVÉNEMENTS AU SERVICE DE LA FILIÈRE

RETROUVEZ - NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX :

