

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2021



5,3
millions

de véhicules produits
par les constructeurs
français dans le monde



79 %

des véhicules produits
par les groupes
français sont vendus
hors de France



6,9
milliards

d'euros de dépenses
de recherche et
développement de la
branche automobile en
France en 2019



41
milliards

d'euros d'exportations
des produits industriels
automobiles de la
France



85 %

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	48
Achats d'automobiles	62
Environnement	66
Impact économique & emploi	68

Statistiques

Monde	72
Europe	74
France	82
Les adresses utiles	96

« L'Industrie Automobile Française – Analyses et statistiques » est disponible sur le site du CCFA pour la somme de 3 €, qui seront versés intégralement à un organisme de formation des jeunes dans la filière.

LE MOT DU PRÉSIDENT



2020, 2021, 2022 des crises, toujours des crises

Le système dépressionnaire reste très présent pour l'industrie automobile. 2021 a été aussi perturbée que l'année 2020 et il ne nous a pas été possible de sortir notre brochure Analyse et Statistiques dans les délais cette année. De nombreuses données sont publiées plus tardivement et l'actualité a imposé de nouvelles échéances.

2022 commence avec la guerre en Ukraine, espérons que cette nouvelle crise trouve son issue rapidement et que l'Europe retrouve la paix. Espérons également que 2022 voie la fin de la Covid-19 (même s'il y a une résurgence épidémique en Chine) et de la pénurie des semi-conducteurs afin que l'économie retrouve un rythme de croissance.

En 2020, les marchés automobiles mondiaux se sont contractés à 78 millions de véhicules, soit une baisse de 14 % après le recul de 4,5 % en 2019. Par rapport à la meilleure année automobile de l'histoire, observée en 2018, le marché a baissé de 17,5 millions d'unités (-18 %). L'impact de la crise sanitaire a été particulièrement fort en Europe (-24 %) et sur le continent américain (-19 %), tandis que l'Asie résistait mieux (-8 %) grâce à la Chine (-2 %) qui représente près du tiers du marché mondial.

Les groupes français solidement implantés en Europe (27 % du marché européen des véhicules légers) ont été très affectés par la crise. Leur présence croissante dans d'autres zones du monde notamment en Amérique du Sud, en Russie, en Inde, ... également affaiblies, n'a pu limiter l'ampleur du recul.

En 2020, les constructeurs français ont produit 5,3 millions de véhicules légers soit 7 % de la production automobile mondiale.

Pour l'année 2021, la pénurie des semi-conducteurs a pris le relais de la crise de la Covid-19 et a limité l'ampleur de la reprise du marché qui n'a progressé que de 5 % et reste en retrait de 10 % par rapport à 2019. En Europe,

marché socle des constructeurs français, les ventes sont restées stables à bas niveau, tandis qu'elles progressaient plus fortement en Asie et en Amérique.

En France, premier débouché des groupes français, le marché reste très bas comme le marché européen.

La mobilité automobile a subi les effets du confinement mais elle a rapidement retrouvé ses marques en France, tant pour les personnes avec 85 % des déplacements, que pour les marchandises avec 86 % des tonnages transportés. En 2021, la consommation de carburants automobiles a progressé, pour se rapprocher des niveaux de 2019, témoignant de la résilience de ce mode de transport.

Dans cet environnement perturbé, les ventes mondiales des groupes français restent à un niveau bas et des stratégies spécifiques ont été déployées pour restaurer la rentabilité des groupes, afin de continuer à investir dans les trois disruptions.

- La transition énergétique s'affirme avec le développement des ventes de véhicules électriques, d'hybrides rechargeables, ... grâce à une offre élargie. Il faut toutefois s'intéresser aussi aux autres technologies comme l'hydrogène qui répondra davantage aux besoins des entreprises dans le futur... si les prix sont accessibles.
- La transition numérique suit une voie très engagée sur la connectivité qui s'impose dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les travaux sur les véhicules autonomes sont apparus moins prioritaires dans un contexte économique plus difficile et avec une capacité des clients à acheter ces nouvelles fonctionnalités qui n'est pas encore consolidée.
- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nouveaux projets et recherches.

Crise sanitaire de la Covid, pénurie des composants électroniques, hausse importante des prix de l'énergie et des matières premières, conflit en Ukraine, nous restons dans une période

d'incertitudes majeures. Pourtant, les constructeurs doivent continuer à investir non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires (environnementales, ...) mais aussi pour faire face aux transitions numérique et servicielle. Depuis 2015, les dépenses totales de R&D en France ont progressé de 25 % et s'élèvent à près de 7 milliards d'euros en 2019.

Au sein de l'industrie automobile mondiale, la concurrence est intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national se maintient. Malgré tous les efforts du gouvernement avec le CICE, la baisse de la fiscalité de production et le maintien du crédit impôts recherche (CIR), la compétitivité reste décalée par rapport à la moyenne européenne et il est nécessaire de poursuivre la réduction de la fiscalité de production.

2020, 2021, 2022 ! les crises, on l'a vu, se succèdent et les constructeurs français s'adaptent continuellement pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels. Ils produisent, ils restructurent, ils innovent et investissent toujours. Mais, pour la France, les pouvoirs publics doivent continuer à améliorer l'environnement de la compétitivité de l'industrie française et à prendre en compte les capacités de l'écosystème automobile dans le cadre de la transition écologique. Après trois années de crise, les constructeurs restent compétitifs et seront prêts pour un nouvel élan dès que l'embellie sera en vue.

Bonne lecture !

Thierry COGNET

LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La représentation professionnelle de l'Automobile a commencé en 1898 avec la création de la Chambre Syndicale de l'Automobile-CSA. En 1909, les constructeurs d'automobiles ont pris leur indépendance et ont fondé la Chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles-CSCA qui a fait place en 1991 au Comité des Constructeurs Français d'Automobiles-CCFA. Actuellement, 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 dont l'objet est de fournir des solutions à ses clients grâce à sa présence sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la Data notamment automobile.

En 2021, le Comité des constructeurs assure directement ses missions d'études (économie, statistiques et transports) et se repose principalement sur la Plateforme Filière Automobile et Mobilités - PFA pour celles de communication et de lobbying.

Les autres branches du secteur automobile industriel, également adhérentes de la PFA, sont regroupées au sein d'autres fédérations (Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules - FIEV, Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services - FFC, Fédération des Industries Mécaniques - FIM, Groupement Plasturgie Automobile - GPA, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères - SNCP).

En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs ont mis en place la PFA, Filière Automobile et 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 Motocycle (CSIAM).

L'aval du secteur automobile est représenté par le Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA) qui rassemble les métiers du commerce de véhicules, de la distribution de carburants, de la réparation, du recyclage et des services automobiles.

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.



1898

**Année de création de
la Chambre Syndicale
de l'Automobile**

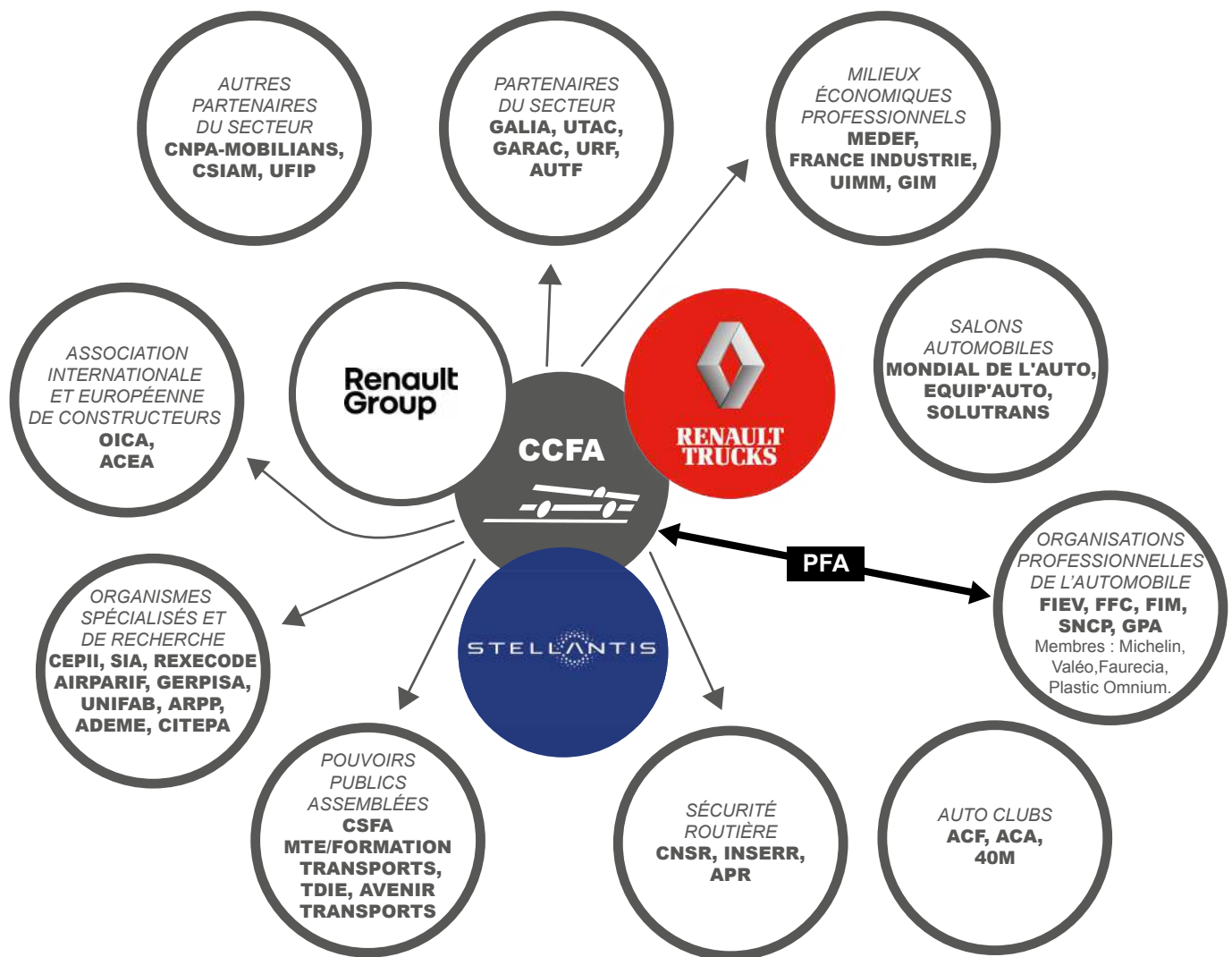


TÉLÉPHONE : +33 1 49 52 51 00

SITE INTERNET : www.ccfa.fr

E-MAIL : ecostats@ccfa.fr

LE CCFA ET SES PARTENAIRES EN 2020



► ASSOCIATIONS INTERNATIONALE ET EUROPÉENNE DE CONSTRUCTEURS

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles

► PARTENAIRES DU SECTEUR

GALIA : Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile
UTAC : Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle
GARAC : Ecole Nationale des Professions de l'Automobile
URF : Union Routière de France
AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret
CNPA-Mobilians : Conseil National des Professions de l'Automobile
UFIP : Union Française des Industries Pétrolières
CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle
ARPP : Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité

► ORGANISMES SPÉCIALISÉS ET DE RECHERCHE

CEP2 : 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 Recherche Permanent 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
CSFA : Comité Stratégique de la Filière Automobile
MTE/SDES/formation transports : Section mobilités et transports du MTE
TDIE : Transports, développement intermodalité et environnement

► 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

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

► SÉCURITÉ ROUTIÈRE

CNSR : Conseil National de la Sécurité Routière
INSERR : Institut National de la Sécurité Routière et de Recherches
APR : Association Prévention Routière

LA CRISE SANITAIRE A CONDUIT À UN EFFONDREMENT DES MARCHÉS AUTOMOBILES MONDIAUX

Les marchés européens, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas pendant la crise de 2009, ont entamé une reprise en 2014. Celle-ci, ainsi que l'accroissement de leurs périmètres, avait permis aux groupes français, de gagner des parts de marché en Europe jusqu'en 2018. En 2020, la récession liée à la crise sanitaire a entraîné un

effondrement des marchés automobiles en Europe occidentale (-24 %) d'une ampleur supérieure aux deux crises précédentes. Dans ce contexte, les groupes français ont légèrement accru leur part de marché en France (58,8 %) mais celle-ci a reculé d'un point et demi en Europe hors France (20,7 %).

Hors d'Europe, les marchés asiatiques ont mieux résisté à la crise, en particulier grâce à la meilleure résistance de la Chine (-1,9 %), mais cela a eu peu d'impact sur les livraisons des groupes français, qui ont chuté de 24 % vers l'Asie et de 25 % au total. La production mondiale de véhicules légers des constructeurs français a reculé de 28 %.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2019	2020	Variation 2020/2019	Variation 2020/2013
Production mondiale des groupes français (Groupes PSA* et Renault)	4 046	6 188	7 271	5 257	-28%	-5%
Voitures particulières	3 472	5 301	6 246	4 466	-28%	-7%
Véhicules utilitaires légers	507	830	1 025	791	-23%	6%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 271	5 257	-28%	-5%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	nd	nd	-	-
Production des groupes français en France	2 525	2 573	1 885	1 108	-41%	-23%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 375	719	-48%	-38%
Véhicules utilitaires légers	258	352	510	389	-24%	38%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 885	1 108	-41%	-23%
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	-	-
Livraisons hors de France	2 822	4 697	5 536	4 088	-26%	-7%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 756	3 500	-26%	-9%
Véhicules utilitaires légers	276	549	758	573	-24%	12%
Total véhicules légers	2 802	4 659	5 515	4 074	-26%	-6%
Véhicules industriels	20	38	21	14	-33%	-25%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	2 513	1 929	-23%	-29%
Voitures particulières	563	1 914	2 276	1 764	-22%	-29%
Véhicules utilitaires légers	88	178	227	157	-31%	-30%
Total véhicules légers	651	2 092	2 503	1 921	-23%	-29%
Véhicules industriels	8	18	11	8	-28%	-29%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 756	2 100	-24%	-5%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 214	1 650	-25%	-8%
Véhicules utilitaires légers	313	461	480	402	-16%	10%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 694	2 053	-24%	-5%
Véhicules industriels	39,3	52,5	55,2	41,7	-24%	-4%
Cars et bus	3,1	5,5	6,4	5,8	-10%	-8%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe (17 pays)	3 300	3 906	4 613	3 377	-27%	20%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 738	2 680	-28%	17%
Véhicules utilitaires légers	432	690	849	679	-20%	37%
Total véhicules légers	3 273	3 871	4 587	3 359	-27%	21%
Véhicules industriels	27	35	26	18	-29%	-11%

* Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

En 2020, la crise sanitaire a entraîné une crise économique mondiale sans précédent, avec une baisse du PIB (Produit Intérieur Brut) de plus de 3 %. La Chine est l'un des rares pays, avec la Turquie, à avoir connu une croissance positive en 2020 (+2,3 %). Dans ce contexte, la production mondiale des groupes français a reculé de 28 % pour les voitures particulières et de 23 % pour les véhicules utilitaires légers. Cet effondrement est à mettre en parallèle avec celui des marchés mondiaux, qui ont baissé respectivement de 15,9 % et 8,7 %. En conséquence, le chiffre d'affaires des constructeurs français a baissé de 20 % en 2020 et leurs investissements ont été également réduits, mais dans une moindre mesure 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, l'activité économique a reculé de 8 % en 2020 et le marché automobile de 25 % pour les voitures particulières et de 16 % pour les véhicules utilitaires légers. La circulation routière s'est également effondrée (-17 %) avec la restriction des déplacements. Avec les mesures de confinement et la fermeture des commerces, les dépenses automobiles des ménages ont reculé de plus de 7 % malgré la hausse de leur pouvoir d'achat. La part des constructeurs français sur le marché des véhicules légers a progressé (+0,3 point) à 58,8 %, avec une part de véhicules électrifiés (électriques et hybrides rechargeables) qui a progressé.



-24 %

**Baisse des
immatriculations de
véhicules en Europe de
l'Ouest en 2020**

LES GROUPES FRANÇAIS QUI REPRÉSENTENT 27 % DU MARCHÉ EUROPÉEN DES VÉHICULES LÉGERS SUBISSENT LE RECU DES VENTES EN EUROPE

Le poids des groupes français dans la production mondiale de véhicules s'est élevé à 7 % en 2020, en recul d'un point par rapport à 2019.

	Unités	2019	2020	Variation 2020/2019
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	(En pourcentage)	58,5%	58,8%	+0,3 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	22,1%	20,7%	-1,4 point
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	28,1%	26,9%	-1,1 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,2%	7,8%	-0,5 point
Poids des groupes français dans la production mondiale (Groupes PSA* et Renault)				
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,3%	8,0%	-1,3 point
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,2%	3,7%	-0,5 point
Total	(En pourcentage)	7,9%	6,8%	-1,1 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	(En milliards d'euros)	51,7	42,3	- 18,2%
Importations	(En milliards d'euros)	66,9	57,6	- 14,0%
Solde	(En milliards d'euros)	-15,2	-15,3	+ 0,5%
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	(En pourcentage)	10,4%	10,1%	-0,3 point
Importations	(En pourcentage)	11,6%	11,5%	-0,1 point
Données mondiales des groupes français (Groupes PSA* et Renault)				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	130,3	104,2	- 20,0%
Investissements	(En milliards d'euros)	5,7	-	-
Effectifs	(En milliers de personnes)	388	394	+ 1,5%
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	232	216	-
En part dans l'industrie manufacturière	(En pourcentage)	7%	7%	-
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 219	2 187	-
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	-

* Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

En 2020, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont reculé de 25 % et la pénétration des groupes français a reculé de 1,1 point, 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 perdurera 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 chuté tout aussi drastiquement que dans le reste de l'Europe (-23 %). En revanche, partant d'un niveau plus bas après une chute des ventes en 2019, le marché russe n'a baissé que de 9 % en 2020, et dans ce pays, les groupes français ont gagné des parts de marché. De même, le marché turc est l'un des rares pays où le marché automobile est en croissance en 2020. Il a rebondi après deux années de baisse drastique des immatriculations et les constructeurs français y ont aussi gagné des parts de marché.

Le poids du marché chinois et son rythme de variation expliquent les évolutions de l'ensemble du marché asiatique. Dans ce dernier, le recul des immatriculations a été contenu grâce à une reprise économique plus précoce que dans le reste du monde. Après une hausse continue depuis 2013, les débouchés asiatiques des groupes français ont été divisés par trois depuis 2018, notamment avec l'arrêt des livraisons vers l'Iran mais aussi la forte baisse des livraisons vers la Chine où les stratégies sont redéfinies.

En Amérique latine, les marchés ont reculé de 27 % en 2020 et jusqu'à 57 % en Colombie. Les ventes des constructeurs français vers cette zone ont baissé de près de 40 %, sauf en Argentine où les livraisons n'ont baissé que de 10 %.

Enfin, l'Afrique a également été sévèrement touchée par la crise économique avec des immatriculations en recul de 22 %, sauf en Egypte où le marché connaît un rebond. Dans ce contexte, les débouchés des groupes français ont reculé de 40 %. En Egypte et au Maroc, les

groupes français ont cependant légèrement accru leur part 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, en Amérique du Sud et dans divers pays en Afrique.



10 %

**Poids de l'automobile
dans le commerce
extérieur des biens**

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2020, la production mondiale de véhicules a été durement touchée par les fermetures d'usines et la baisse des ventes liées aux mesures de confinement consécutives à la crise sanitaire. Le nombre de véhicules produits dans le monde a ainsi baissé de 16 %, pour s'établir à 77,7 millions, soit 14,5 millions de moins qu'en 2019. La production est en repli de 22 % en Europe et en Amérique, de 10 % en Asie et de 28 % en Afrique.

Après la chute de 2009, la production mondiale avait été en croissance continue jusqu'en 2017 (+3 % par an), pour culminer à 97 millions d'unités. Puis, en 2018, elle avait connu un premier recul qui s'était confirmé en 2019. En 2020, la chute

brutale de la production la ramène à son niveau de l'année 2010. La demande automobile se caractérise par l'ampleur de ses fluctuations même au niveau mondial et, en 3 ans, la baisse cumulée depuis le niveau record de 2017 atteint -20 %, soit -20 millions d'unités.

Dans les zones matures (Europe occidentale, Amérique du Nord, Corée, Japon), les niveaux de production observés en 2020 sont désormais tous inférieurs à leurs niveaux d'avant crise (2007). Cependant, dans les zones ou pays émergents et notamment en Asie, qui constitue le pôle d'expansion automobile actuel, la production reste supérieure à celle de l'avant crise. La Chine, qui

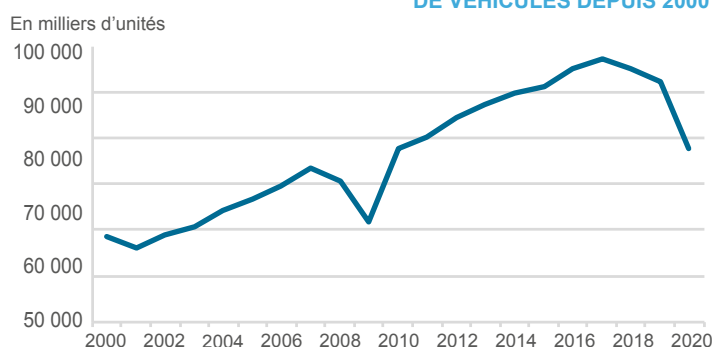
a beaucoup mieux résisté que les autres pays et connaît un recul de sa production de seulement 2 % en 2020, a multiplié ses volumes par près de 3 depuis 2007.



-16 %

Baisse de la production mondiale de véhicules en 2020

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



En milliers	2019	2020	Variation %
EUROPE	21 579	16 947	-21,5
EUROPE OCCIDENTALE	13 623	10 210	-25,1
Allemagne	4 947	3 742	-24,4
Belgique	286	267	-6,4
Espagne	2 823	2 268	-19,6
France	2 175	1 316	-39,5
Italie	915	777	-15,1
Pays-Bas	176	127	-27,9
Royaume-Uni	1 381	987	-28,5
Suède*	279	249	-10,8
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE ET TURQUIE	7 957	6 736	-15,3
Nouveaux États membres de l'UE	4 379	3 582	-18,2
Russie	1 720	1 435	-16,6
Turquie	1 461	1 298	-11,2
AMÉRIQUE	20 149	15 690	-22,1
ALÉNA (1)	16 823	13 376	-20,5
Amérique du Sud	3 326	2 315	-30,4
ASIE-OCÉANIE	49 334	44 289	-10,2
ASEAN (2)	4 143	2 835	-31,6
Chine	25 751	25 225	-2,0
Corée du Sud	3 951	3 507	-11,2
Inde	4 524	3 394	-25,0
Japon	9 685	8 068	-16,7
AFRIQUE	1 114	799	-28,3
TOTAL	92 176	77 724	-15,7



(1) ALÉNA : Canada, USA, Mexique.

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

* VP uniquement

Sources : OICA - Estimations CCFA mars 2021

En Europe, la production a chuté de 21,5 % en 2020, s'établissant à 17 millions de véhicules, soit 22 % du total. La baisse est plus marquée en Europe occidentale où les volumes de production ont chuté de 25 % en 2020, avec des baisses significatives dans des pays majeurs : Allemagne (-24 %), Espagne (-20 %), Italie (-15 %), Royaume-Uni (-29 %). La France est le pays le plus affecté avec un recul de 39,5 % de sa production, qui s'explique aussi par le départ des productions des voitures de gammes inférieures, du fait de

son déficit de compétitivité. En Europe centrale et orientale incluant la Turquie, la production a baissé de 15 %. Elle a reculé de 18 % dans les nouveaux états membres de l'Union européenne, de 17 % en Russie et de 11 % en Turquie.

Sur le continent américain, la production représente 15,7 millions de véhicules en 2020 (20 % du total), en baisse de 22 % par rapport à 2019. L'Amérique du Sud connaît une baisse plus marquée (-30 %) que l'Amérique du Nord

dont la production recule de 20 %, dont -19 % au États-Unis.

L'Asie-Océanie qui représente plus de la moitié de la production mondiale résiste mieux que les autres zones (-10 %) essentiellement grâce à la Chine, qui enregistre une baisse de seulement 2 %. En Inde, la production s'effondre de 25 % tandis qu'au Japon et en Corée, elle recule de respectivement 16,7 % et 11,2 %.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

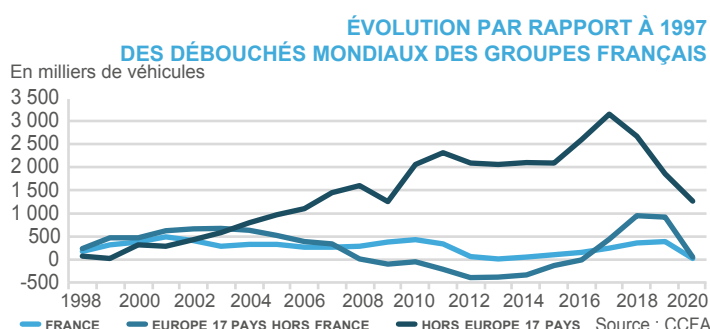
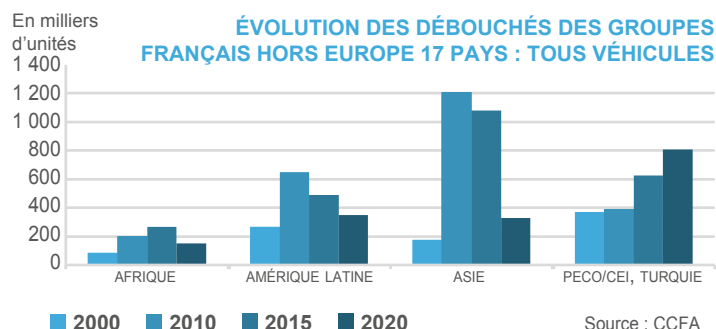
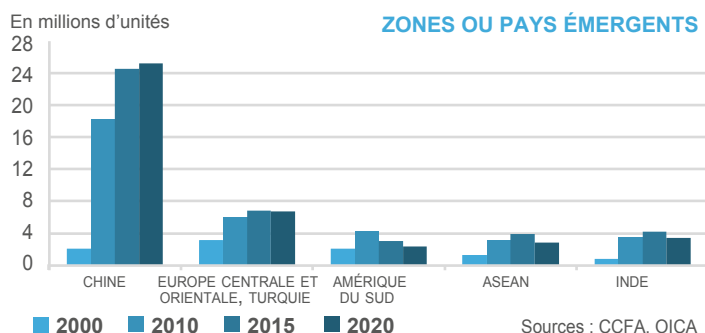
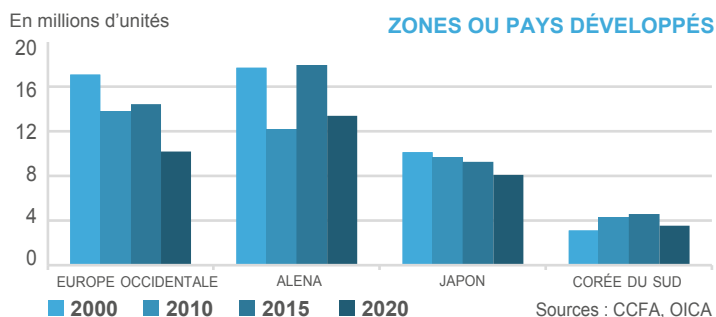
Entre 2010 et 2018, l'industrie automobile était restée globalement dynamique au niveau mondial. La production de véhicules s'était accrue de 25 %, soit 19 millions d'unités. Seules l'Amérique du Sud et la Corée du Sud faisaient exception avec des productions en baisse sur la même période. Mais, en 2019, on assiste à un premier recul de la production mondiale (-5,3 %) en raison du contexte international marqué par les incertitudes politiques et économiques qui pèsent sur les échanges commerciaux et la croissance. Puis, l'année 2020, marquée par la crise sanitaire, conduit à un effondrement de la production (-16 %) qui revient à son niveau de 2010, soit 78 millions de véhicules. Les évolutions sont cependant contrastées entre les zones ou pays matures et les zones ou pays émergents.

Dans les zones ou pays matures, la production a crû de près de 5,5 millions de véhicules entre 2010 et 2018, atteignant ainsi un niveau de 45,5 millions d'unités. Cependant, en 2019, elle recule de 3,7 %, puis de 20 % en 2020, perdant en deux ans près de 9 millions de véhicules. Ainsi, sur l'ensemble de la période 2010-2020, la zone perd près de 5 millions de véhicules et ne représente plus que 45 % de la production mondiale, contre 48 % en 2019 et 52 % en 2010. Sur l'ensemble de la période, seule l'Amérique du Nord a vu sa production augmenter (+10 %), notamment grâce au Mexique (+36 %). Avec une production qui recule de 25 % en 2020, l'Europe occidentale est la zone qui subit la plus forte baisse sur l'ensemble

de la période 2010-2020 (-26 %) tandis que la production au Japon et en Corée du Sud recule de respectivement 16 % et 18 %.

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 13,5 millions de véhicules entre 2010 et 2018 (+38 %) et a reculé de 8 millions d'unités entre 2018 et 2020 (-17 %). Cela représente un gain sur la période 2010-2020 de près de 5 millions d'unités produites et accroît la part de cette zone dans la production mondiale (52 % du total). Au sein de cet ensemble, la Chine, l'Europe centrale et orientale et la Turquie sont les zones dans lesquelles la production reste en 2020 supérieure à son niveau de 2010. La Chine a connu la plus forte hausse entre 2010 et 2018 (+9,5 millions de véhicules) mais a perdu 2,6 millions d'unités depuis 2018. En 2020, elle

représente 32 % de la production mondiale, contre 24 % en 2010. Les pays d'Europe centrale et orientale et la Turquie ont aussi fortement progressé entre 2010 et 2018 (+1,9 million d'unités), mais ont stagné en 2019 et reculé de 15 % en 2020. Ils 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 34 % entre 2018 et 2020. Enfin, la production dans les pays de l'ASEAN a gagné 1,2 million d'unités entre 2010 et 2018, mais perdu 1,5 million entre 2018 et 2020. L'Amérique du Sud est la seule zone émergente qui a vu sa production baisser sur les deux périodes. Elle ne représente plus que 3 % de la production mondiale, contre 5 % en 2010.



Dans le contexte de ralentissement mondial observé en 2018 et 2019, les groupes français ont connu une chute de leurs livraisons hors Europe (-30 % entre 2017 et 2019), tandis que les livraisons vers l'Europe 17 pays hors France augmentaient de 20 % en deux ans. 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 ont aussi fortement impacté les volumes de livraisons vers ces zones. Sur la période 2010-2019, les livraisons ont globalement augmenté,

sauf en Asie (-770 000 unités) en raison des difficultés sur les marchés en Chine et en Iran. Elles sont aussi en recul en Amérique latine (-96 000 unités). Les livraisons sont en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie (+355 000 unités) et en Afrique (+53 000 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. En 2020, on assiste à un effondrement des livraisons vers l'ensemble des zones, sauf la zone PECO/CEI, Turquie, en raison

du rebond du marché turc et de l'augmentation de près 80 % des livraisons vers ce pays.

52 % Part des zones et pays émergents dans la production mondiale de véhicules

LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

Les 10 premiers constructeurs ont représenté 67 % de la production mondiale en 2020. Les constructeurs français Renault et PSA ont produit à eux deux un peu plus de 5 millions de véhicules et occupent respectivement les dixième et douzième rangs mondiaux. Dans le but de renforcer leur compétitivité, les constructeurs multiplient les coopérations sous différentes formes. Les constructeurs français s'inscrivent dans cette démarche. D'un côté, Renault s'appuie sur son alliance avec Nissan qui s'est élargie à Mitsubishi ; ensemble, ils ont produit en 2020 plus de 7 millions de véhicules. De l'autre, PSA a fusionné en 2021 avec FCA pour créer Stellantis qui aurait représenté près de 6 millions de véhicules en 2020.

En 2020, la production mondiale a reculé de 16 % mais en Europe la baisse a atteint 21 %

et a particulièrement impacté les constructeurs européens. Ainsi, la production de véhicules des constructeurs français a été particulièrement affectée par la crise sanitaire et l'effondrement des marchés européens. Leur production a représenté 7 % de la production mondiale et celle de voitures particulières 8 %, niveau qui reste cependant supérieur à celui observé en 2013 - 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 sont 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). Les diverses coopérations entre constructeurs accélèrent ce phénomène d'internationalisation.



7%

Part des groupes français dans la production mondiale de véhicules en 2020

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2020 (1) (EN MILLIERS)

Rang	GROUPE	2019	2020	% Variation
1	TOYOTA	10 725	9 213	-14,1
2	VOLKSWAGEN	10 823	8 900	-17,8
3	HYUNDAI-KIA	7 200	6 351	-11,8
4	GM (2)	7 332	6 131	-16,4
5	HONDA	5 171	4 399	-14,9
6	FORD (2)	5 386	4 187	-22,3
7	NISSAN	4 958	3 630	-26,8
8	FCA	4 600	3 435	-25,3
9	DAIMLER AG	3 295	2 840	-13,8
10	RENAULT	3 862	2 799	-27,5
11	SUZUKI	3 056	2 579	-15,6
12	PSA	3 436	2 477	-27,9
13	SAIC	2 538	2 464	-2,9
14	BMW	2 564	2 325	-9,3
15	GEELY	2 178	2 100	-3,6
16	CHANGAN	1 178	1 394	18,4
17	DONGFENG MOTOR	1 297	1 182	-8,9
18	MAZDA	1 488	1 175	-21,0
19	GREAT WALL	1 087	1 124	3,4
20	BAIC	953	1 057	10,9
21	TATA	1 274	961	-24,5
22	SUBARU	987	885	-10,4
23	MITSUBISHI	1 441	854	-40,7
24	CHERY	659	689	4,6
25	ISUZU	648	597	-7,8
37	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	243	173	-28,6
	ALLIANCE RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI	10 261	7 283	-29,0
	STELLANTIS (FCA-PSA)	8 036	5 912	-26,4

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 juillet 2021

Le recul de la production mondiale en 2020 a eu un impact sur tous les grands groupes automobiles. Les plus implantés en Europe et en Amérique semblent avoir le plus souffert du recul des marchés.

Ainsi, le groupe Toyota a pris la première place du classement en 2020, en passant devant le groupe Volkswagen, grâce à une production qui recule légèrement moins que ce dernier (-14 % contre -18 % pour Volkswagen).

General Motors, déjà impacté par l'évolution de son périmètre, désormais sans Opel, recule encore en passant à la quatrième position. La production de Ford est, quant à elle, fortement affectée par le recul en Amérique du Nord et tombe à la sixième place.

Les constructeurs japonais sont, quant à eux, moins impactés par la crise sanitaire. Hyundai-Kia voit sa production reculer de 12 %, ce qui lui permet de passer à la troisième place, tandis que Honda passe devant Ford à la cinquième place du classement. Suzuki remonte également dans le classement, tandis que Nissan, malgré une forte baisse de sa production, ne bouge pas.

Du côté des groupes européens, le groupe Volkswagen très présent dans les pays émergents, notamment en Chine, a mieux résisté que ses homologues européens et recule de « seulement » 18 %. De même, Daimler et BMW réussissent à limiter la baisse de leur production à -14 % et -9 %. Pour les autres groupes européens, la situation est très dégradée avec des baisses de production

autour de 25 %.

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) connaissent des situations très contrastées. Le constructeur indien Tata a été particulièrement affecté par le recul du marché indien (-25 %) et voit sa production baisser de 25 %. Les constructeurs chinois ont en revanche bénéficié de la meilleure résistance des marchés en Chine. Changan, Great Wall ou BAIC réussissent même à maintenir une production en hausse en 2020.

Pour les constructeurs de véhicules lourds, la conjoncture mondiale a également fortement impacté leur activité et le groupe Volvo (incluant Renault Trucks) a réduit sa production de 29 % en 2020.

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



36 %

Part des véhicules exportés dans la production japonaise en 2020

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 son marché intérieur et au poids de ses exportations (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, sauf en 2020 où leur poids tombe à 36 %. Quant aux importations, elles occupent toujours autour de 6 % des immatriculations totales.

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (3)		Japon	
VOITURES PARTICULIÈRES						
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
2000	14 779	100	7 092	100	8 359	100
2010	15 260	103	5 084	72	8 310	99
2019	15 828	107	4 370	62	8 329	100
2020	12 040	81	3 222	45	6 960	83
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 629	18%	2 225	31%	268	3%
2010	1 900	12%	2 310	45%	186	2%
2019	4 316	27%	nd	nd	298	4%
2020	3 511	29%	nd	nd	254	4%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 715	18%	1 130	16%	3 796	45%
2010	3 400	22%	857	17%	4 275	51%
2019	5 319	34%	nd	nd	4 373	53%
2020	4 595	38%	nd	nd	2 624	38%
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
2019	1 880	81	12 453	144	1 356	76
2020	1 525	66	10 154	117	1 108	62
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	242	10%	915	11%	8	0,4%
2010	310	17%	1 136	16%	2	0,1%
2019	493	26%	nd	nd	1	0,1%
2020	391	26%	nd	nd	2	0,2%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	248	11%	339	4%	659	37%
2010	330	18%	177	2%	566	43%
2019	471	25%	nd	nd	445	33%
2020	390	26%	nd	nd	319	29%

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

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

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

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

► CHINE TOUS VÉHICULES

Sources : OICA, CAAM

	Production		Exportations		Importations	
	En milliers	Indice (100=2010)	En milliers	Part de la production	En milliers	Part de la production
2010	18 265	100	499	3%	nd	-
2015	24 567	135	728	3%	1 103	4%
2019	25 721	141	1 040	4%	nd	-
2020	25 225	138	964	4%	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 et 2020, malgré des replis de production de respectivement de 5 % et 23 %, les exportations de véhicules ne reculent que de 2 % et 14 %.

En Amérique du Nord, la production a reculé de

6 % entre 2000 et 2019. 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 % entre 2000 et 2019, 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 2020, la production ne recule que de 17 % grâce à la meilleure tenue du marché intérieur tandis que les exportations reculent de 39 %.

En Chine, la production a progressé de 41 % entre 2010 et 2019, et les exportations de 108 %, mais ces dernières ne représentent qu'un faible volume. En 2020, la production chinoise n'a reculé que de 2 % et les exportations de 7 %.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2020, le marché automobile mondial a connu une chute sans précédent de 14 %, ramenant le volume des immatriculations à leur niveau de 2010, soit 78 millions de véhicules. Le marché des voitures particulières a davantage pâti de la crise que celui des véhicules utilitaires (-16 % contre -9 %). Le recul des ventes a été plus marqué en Europe (-20 %) et en Amérique (-18,5 %), tandis que l'Asie a mieux résisté grâce, en particulier, à la moindre baisse observée en Chine (-1,9 %) qui représente les deux tiers du marché asiatique. L'Afrique, qui ne représente que 1 % du marché, a quant à elle subi une forte baisse. On constate également que les pays les moins développés, où les mécanismes de soutien ont été moindres, ont davantage souffert de la crise avec des baisses de marché supérieures à 20 %.

En Europe, le recul des ventes est moins marqué sur les marchés d'Europe centrale et orientale, notamment parce que les marchés russe et turc, ayant reculé en 2019, partaient d'un niveau plus

bas. En Amérique, les pays de l'ALENA affichent une baisse moins forte (-16,6 %) que les pays d'Amérique centrale et du Sud (-27 %). En Asie, l'Inde et le Japon ont été davantage impactés par la crise que la Chine et la Corée du Sud, avec un recul des immatriculations de respectivement -23 % et -11,5 %.

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 centre de gravité du marché automobile mondial s'est déplacé de l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord, marchés matures (56 % du marché mondial en 2005, contre 38 % en 2020) vers l'Asie. Sur cette période, le marché ouest européen a stagné, avant de s'effondrer en

2020, et ne représente plus que 16 % du total, contre 26 % en 2005. L'ALENA, qui pesait 31 % du marché mondial en 2005, en représente aujourd'hui 22 %. Sur la même période, la zone asiatique a connu une croissance à trois chiffres, notamment grâce à l'explosion des ventes en Chine et en Inde, et représente désormais plus de 51 % des ventes mondiales (contre 31 % en 2005).

La Chine, qui est devenu le premier marché mondial en 2009, représente désormais 32,5 % du total, suivie par les États-Unis (18,5 %), le Japon (5,9 %), l'Allemagne (4,2 %) et l'Inde (3,8 %). Les cinq premiers marchés mondiaux représentent ainsi 65 % du marché mondial.

**Chine :
1/3** Du marché mondial

	Voitures particulières			Véhicules utilitaires			Total			Variation 2020/2019
	2019	2020		2019	2020		2019	2020		
	milliers	milliers	%	milliers	milliers	%	milliers	milliers	%	%
EUROPE	17 951	14 166	26,4	2 978	2 540	10,4	20 929	16 706	21,4	-20,2
Europe occidentale	14 287	10 789	20,1	2 373	1 927	7,9	16 660	12 716	16,3	-23,7
Europe centrale et orientale	3 663	3 377	6,3	605	613	2,5	4 269	3 990	5,1	-6,5
AMÉRIQUE	9 546	6 775	12,6	15 286	13 471	55,3	24 832	20 245	26,0	-18,5
ALENA (1)	5 981	4 253	7,9	14 353	12 704	52,1	20 334	16 957	21,7	-16,6
États-Unis	4 720	3 402	6,3	12 317	11 051	45,3	17 037	14 453	18,5	-15,2
Amérique Centrale et du Sud	3 565	2 522	4,7	932	767	3,1	4 498	3 289	4,2	-26,9
ASIE - OCÉANIE	35 361	32 001	59,7	8 122	8 106	33,3	43 483	40 107	51,4	-7,8
Chine	21 472	20 178	37,6	4 325	5 133	21,1	25 797	25 311	32,5	-1,9
Corée du Sud	1 497	1 618	3,0	298	288	1,2	1 795	1 906	2,4	+6,2
Inde	2 962	2 433	4,5	855	505	2,1	3 817	2 939	3,8	-23,0
Japon	4 301	3 810	7,1	894	789	3,2	5 195	4 599	5,9	-11,5
ASEAN (2)	2 392	1 649	3,1	1 079	807	3,3	3 471	2 456	3,1	-29,2
Autres Asie-Océanie	2 737	2 312	4,3	671	585	2,4	3 409	2 897	3,7	-15,0
AFRIQUE	873	657	1,2	307	255	1,0	1 180	913	1,2	-22,6
TOTAL	63 730	53 599	100,0	26 693	24 372	100,0	90 424	77 971	100,0	-13,8
Variation 2020/2019	-15,9%			-8,7%			-13,8%			

(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 touchées par la crise sanitaire et économique de 2020 et ont reculé de 14 %. Le marché chinois, qui était en recul depuis deux ans, est un de ceux qui a le mieux résisté à la pandémie ; il baisse de seulement 1,9 %, à un peu plus de 25 millions de véhicules.

Aux États-Unis, le marché a enregistré une baisse de 15,2 %, à 14,5 millions de véhicules, soit un volume qui reste supérieur à celui observé lors de la crise de 2009 (10,6 millions). Au Canada, le recul a été plus prononcé avec une baisse des immatriculations de 21 %. Enfin, au Mexique, le marché a chuté de 28 %. En Amérique centrale et du Sud, le marché brésilien, qui était en reprise depuis quelques années, s'est effondré de 26 %, perdant 800 000 véhicules pour s'établir à 2 millions d'unités en 2020. Dans les autres pays, les baisses s'échelonnent entre 18 % en Argentine et 57 % en Colombie.

En Europe occidentale, le marché, en recul de 24 % en 2020, s'élève désormais à 12,7 millions de véhicules, soit un niveau plancher inférieur au

creux de 2013 (13,2 millions). Malgré les fortes baisses observées sur les marchés italiens (-26 %) et espagnols (-31 %), les volumes immatriculés restent supérieurs aux points bas enregistrés en 2012-2013. En revanche, en France et au Royaume-Uni, où les baisses sont également marquées (-24 % et -28 %), les volumes sont repassés en dessous de leur niveau le plus bas de 2013. Quant à l'Allemagne, en baisse de 18 %, elle retrouve un volume identique à 2013 avec 3,2 millions de véhicules.

L'Europe centrale et orientale, qui représente 5,1 % du marché mondial, a vu son marché automobile reculer de 6,5 % en 2020. Les nouveaux États membres de l'Union européenne ont connu des taux de croissance négatifs similaires aux autres membres de l'Union, soit autour de -20 %. Le marché russe, partant d'un bas niveau en 2019 a en revanche moins reculé (-8 %) pour s'établir à 1,6 millions de véhicules. La Turquie, après deux années de crise, a vu ses ventes de véhicules bondir de 66 %.

Dans la zone Asie-Océanie, le marché hors Chine

s'élève à 15 millions de véhicules en 2020, soit 19 % du total. Le marché japonais atteint 4,6 millions de véhicules, en baisse de 11,5 % en 2020. Le marché indien regroupe 2,9 millions de véhicules en 2020, en baisse de 25 % par rapport à 2019, sur un marché déjà en recul l'an passé (-13 % par rapport à 2018). L'Indonésie est le pays qui connaît la baisse la plus brutale, passant de plus d'un million d'immatriculations en 2019 à 500 000 véhicules en 2020. À l'inverse, en Corée du Sud, le marché qui était en baisse en 2019 (-1,8 %) est en croissance de 6,2 % en 2020 et atteint 1,9 millions de véhicules.

En Afrique, les immatriculations reculent de 22,6 % en 2020 et passent en dessous d'un million de véhicules pour ne représenter plus que 1,2 % du marché mondial. L'Afrique du Sud, premier marché d'Afrique voit ses immatriculations chuter de 30 % en 2020 pour s'établir à 377 000 véhicules. Au Maroc, le marché recule de 20 % à 133 000 unités. Seule l'Égypte, second marché africain, connaît un rebond en 2020 avec une croissance de ses immatriculations de 29 %.

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 % en moyenne entre 2007 et 2009). En 2015, les immatriculations représentent 7 % du parc et assurent à la fois le renouvellement du parc existant et sa croissance pure. En 2020, avec un effondrement des ventes et un parc plus important, ce ratio va baisser significativement, ce qui devrait se traduire par un ralentissement du rythme de croissance du parc.

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, 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
en 2015**

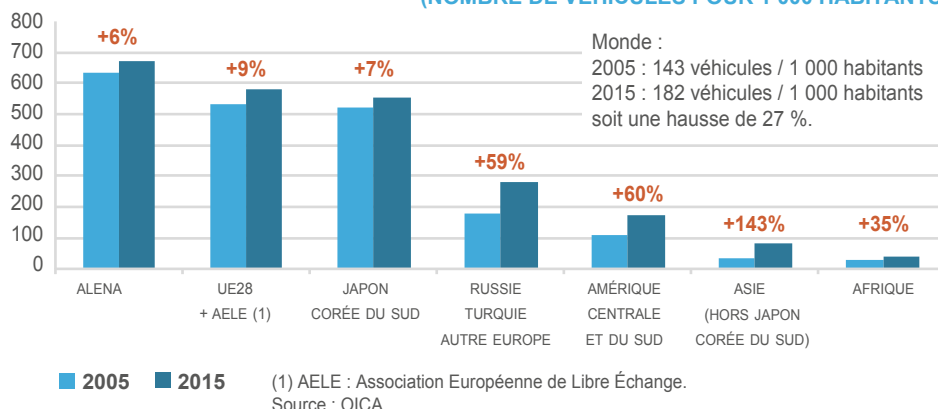
	Total		Variation 2015/2014 %
	2014	2015	
	milliers	milliers	
EUROPE	380 136	387 519	+1,9
Europe occidentale	246 641	250 037	+1,4
Europe centrale et orientale	133 496	137 482	+3,0
AMÉRIQUE	403 022	413 725	+2,7
ALENA (1)	316 631	324 763	+2,6
États-Unis	258 027	264 194	+2,4
Amérique Centrale et du Sud	86 390	88 962	+3,0
ASIE - OCÉANIE	409 362	436 222	+6,6
Chine	145 981	162 845	+11,6
Corée du Sud	20 118	20 990	+4,3
Inde	26 510	28 860	+8,9
Japon	77 188	77 404	+0,3
ASEAN (2)	55 415	58 419	+5,4
Autres Asie-Océanie	110 660	116 564	+5,3
AFRIQUE	42 366	44 803	+5,8
TOTAL	1 234 887	1 282 270	+3,8

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

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



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. Le nombre de véhicules du parc de cette zone a augmenté de près de 65 millions d'unités par rapport à 2005, dont 73 % hors Europe de l'Ouest (+20 millions d'unités supplémentaires en Russie).

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

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 2019, avant même la pandémie, le commerce mondial des marchandises s'est contracté, pour la première fois depuis la crise de 2009. Les échanges ont été freinés par les tensions politiques et les mesures protectionnistes ainsi que par une croissance du PIB mondial plus faible qu'en 2018. Les exportations mondiales de produits de l'industrie automobile ont baissé de 2,7 % à 1 502 milliards de dollars, soit 8 % des exportations mondiales de marchandises et 12 % de celles de produits manufacturés.

Outre le contexte macro-économique, 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 signés entre zones. En 2017, face à des marchés à hauts niveaux en Union européenne et en ALENA, la part des commerces intrarégionaux dans le

commerce mondial s'établissait autour de 75 %. La renégociation de l'accord de libre-échange entre le Mexique, les États-Unis et le Canada (ACEUM), qui remplace l'ALENA au 1^{er} juillet 2020, va encore renforcer le commerce intrarégional dans cette zone. À l'inverse, en Asie-Océanie, le commerce intrarégional atteint à peine 30 %. Cette zone reste très orientée vers l'extérieur avec des marchés nationaux qui ne sont pas aussi ouverts (Japon, etc.).

Enfin, les échanges mondiaux sont aussi influencés par l'évolution des taux de change. En 2019, l'euro s'est déprécié vis-à-vis du dollar en raison du ralentissement de l'activité économique en zone euro. Le dollar s'est, quant à lui, apprécié vis-à-vis de l'ensemble des devises en raison des tensions commerciales et géopolitiques, sauf avec le yen.

En 2019, l'Union européenne reste le principal exportateur de produits automobiles avec 752 milliards de dollars, soit 50 % des exportations mondiales. Les autres grands exportateurs sont le Japon (152 milliards de dollars), les États-Unis (139 milliards de dollars) et le Mexique (124 milliards de dollars). La Corée du Sud et le

Canada figurent également parmi les principaux exportateurs de produits automobiles (60 milliards de dollars en 2019). Les exportations chinoises croissent ces dernières années, mais sont à un niveau moindre (59 milliards de dollars). En 2019, seuls les pays de l'ALENA et la Corée du Sud ont connu une hausse de leurs exportations.

Côté importations, l'Union européenne 28 pays importe 642 milliards de produits automobiles en 2019, dont 82 % en provenance de sa zone.

Les soldes automobiles sont positifs au Japon (+129 milliards de dollars), dans l'Union européenne et notamment en Allemagne (+110 milliards de dollars), au Mexique (+74 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+49 milliards de dollars). En revanche, ils sont déficitaires, à un niveau record aux États-Unis (-178 milliards de dollars) et en Chine (-21 milliards de dollars).

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

Zones	Monde		
Pays	EXP.	IMP.	Solde
ÉTATS-UNIS			
2010	99,7	189,8	-90,0
2018	135,5	314,8	-179,4
2019	139,3	317,7	-178,4
MEXIQUE			
2010	55,6	29,4	26,2
2018	121,8	51,6	70,1
2019	124,0	49,7	74,3
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2018	60,8	76,0	-15,2
2019	60,8	75,5	-14,7
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2018	782,8	632,2	150,6
2019	752,1	642,6	109,6
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,3
2018	158,4	24,6	133,8
2019	152,4	23,5	128,9
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2018	63,4	16,9	46,4
2019	65,2	16,4	48,8
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2018	60,7	86,8	-26,2
2019	59,3	80,0	-20,7

Source : OMC

1 500
milliards
de dollars

Montant des exportations mondiales de produits de l'industrie automobile en 2019



► 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%

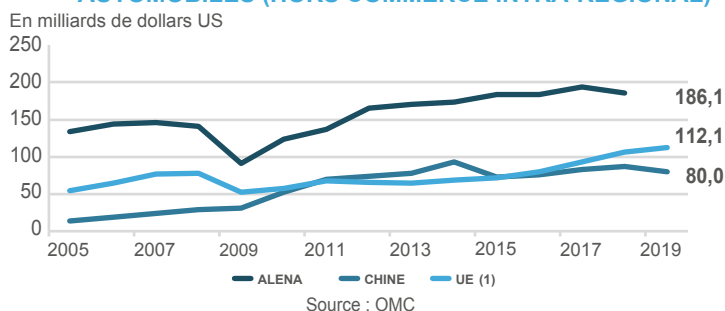
► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

	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
2018	267,0	133,8	133,2	59,4	71,7	-12,3	60,0	49,8	10,2	43,9	49,6	-5,8	56,5	74,5	-18,1
2019	246,6	136,0	110,7	55,3	70,4	-15,1	57,0	46,8	10,2	39,4	46,3	-6,8	51,8	73,5	-21,7

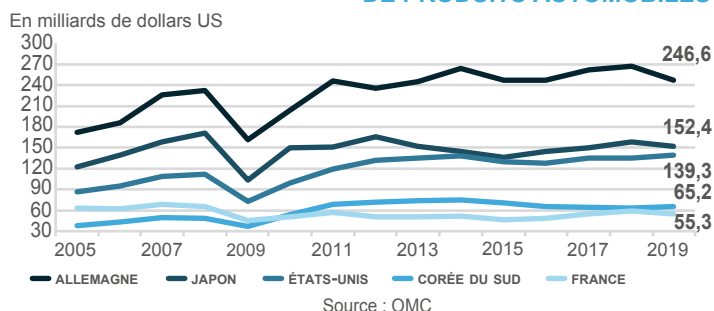
(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006 et 28 à partir de 2014. Source : OMC

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

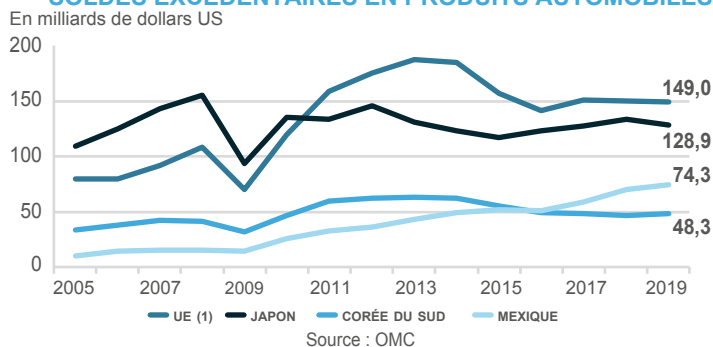
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



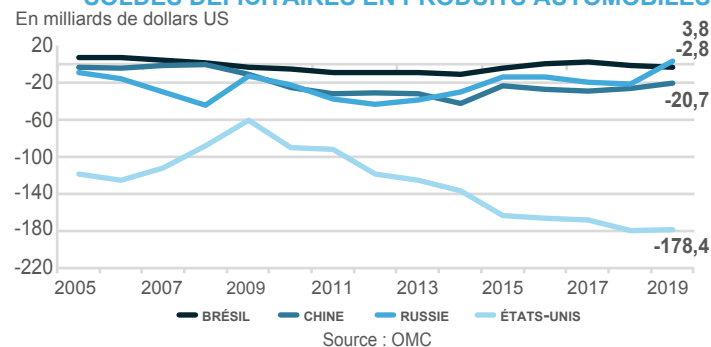
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



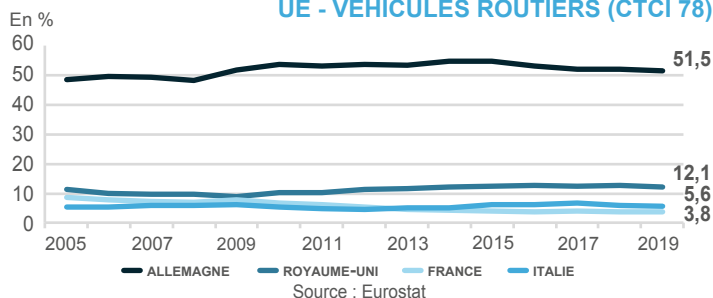
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



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



4 %

Part de la France dans les exportations mondiales en produits de l'industrie automobile en 2019

(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. Le Mexique, la Corée du Sud, le Japon et l'Union européenne ont connu une augmentation de leurs excédents commerciaux. À l'inverse, les soldes déficitaires des États-Unis, du Canada et de la Chine se sont accrus jusqu'en 2018. En 2019, le solde positif de l'Union européenne se dégrade fortement (-40 milliards de dollars) avec le recul des exportations dans les principaux pays (-8 % en Allemagne et au Royaume-Uni, -7 % en France et -5 % en Espagne).

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 2019, 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 2019. La Chine, devenue le premier marché automobile mondial, a multiplié son déficit commercial par six, passant de -4 à -21 milliards de dollars entre 2005 et 2019.

En 2019, l'Allemagne, avec un tiers des exportations européennes et 16 % des exportations mondiales (247 milliards de dollars), reste le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile dans le monde. Au deuxième rang, le Japon représente 10 % des exportations

mondiales de produits automobiles en 2019, avec 152 milliards d'euros, dont environ 60 milliards vers l'Amérique du Nord. Ses exportations vers la Chine ont baissé pour atteindre 14 milliards de dollars, un niveau proche de celles à destination de l'UE28 (20 milliards). 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.

Les exportations de l'Union européenne à 28 pays ont atteint 752 milliards de dollars (50 % des exportations mondiales de produits automobiles), dont 70 % d'échanges intracommunautaires en 2019 (74 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à environ 37 milliards de dollars. Elles ont atteint 10 milliards de dollars vers la Russie ainsi que vers le Japon, 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 (51 % en 2019), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie (6 %), l'Espagne et la France (4 %). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) s'est élevée à 10 % en 2019.

Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 318 milliards de dollars ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son

déficit en produits automobiles est important et atteint 178 milliards de dollars en 2019. Avec le Canada et le Mexique, la zone importe 443 milliards de dollars de produits automobiles, dont 40 % proviennent de l'extérieur. Mais le nouvel accord ACEUM devrait renforcer les importations en provenance du Mexique dans un contexte de distanciation des États-Unis vis-à-vis de la Chine et de volonté de relocaliser la production à proximité.

Selon la Fédération automobile mexicaine (AMIA), huit véhicules sur dix fabriqués au Mexique sont exportés, dont 77 % vers les États-Unis. Les importations chinoises ont reculé de 8 % en 2019 à 80 milliards de dollars, mais, depuis 2005, elles avaient cru de 15 % par an. 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 pour repartir en 2017. Elles retrouvent en 2019, un niveau proche de celui de 2010 (25 milliards de dollars). Enfin en Australie, les importations ont quasiment doublé depuis 2005 pour atteindre 25 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



-25 %

Baisse des immatriculations de voitures particulières neuves en Europe occidentale en 2020

Le marché des voitures particulières en Europe de l'Ouest (90 % du marché européen) a perdu 3,5 millions d'unités en 2020 (-25 % par

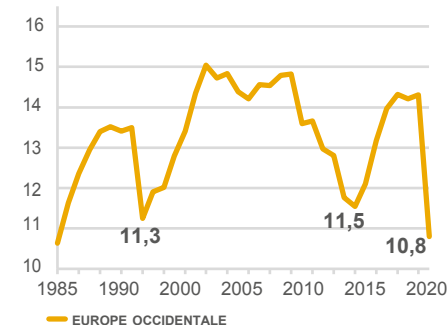
rapport à 2019) pour tomber à 10,8 millions d'immatriculations, soit un niveau inférieur au point bas de 1993 (11,3 millions d'unités) et de 2013 (11,5 millions d'unités).

Les principaux marchés de voitures particulières en Europe de l'Ouest sont l'Allemagne (qui représente 27 % du marché ouest-européen), la France (15,3 %), qui, en 2020, dépasse le Royaume-Uni (15,1 %), suivie de l'Italie (12,8 %) et de l'Espagne (7,9 %). En 2020, tous ces pays ont connu une baisse drastique de leurs immatriculations allant de -19 % en Allemagne à -32 % en Espagne (-25 % en France). Pour

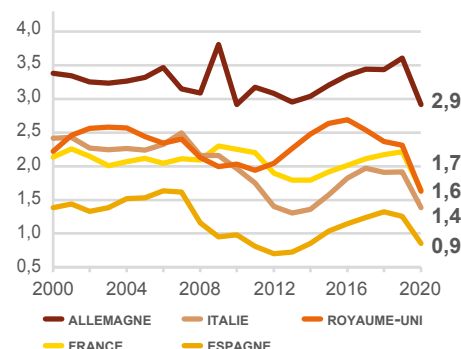
les trois premiers pays (Allemagne, Royaume-Uni, France), ce recul a fait tomber le niveau des immatriculations en dessous de leur point bas de 2013. En revanche, en Italie et en Espagne, il demeure au-dessus (+18 % en Espagne, +6 % en Italie). Dans les autres pays d'Europe du Sud (Grèce, Portugal), malgré des marchés en baisse de 30 % en 2020, le niveau des immatriculations reste supérieur d'environ 40 % à leur point bas de 2012. Dans les pays d'Europe du Nord (Danemark, Finlande, Norvège, Suède), moins impactés par la première vague de COVID de mars 2020, les marchés ont reculé moins fortement, de seulement -0,7 % en Norvège à -18 % en Suède.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

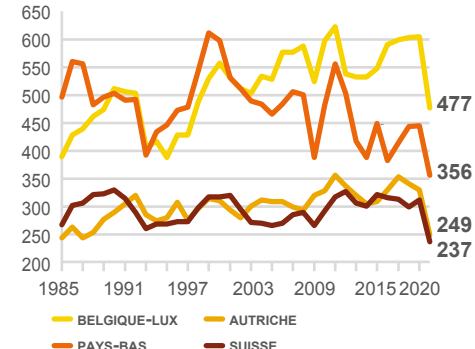
En millions d'unités



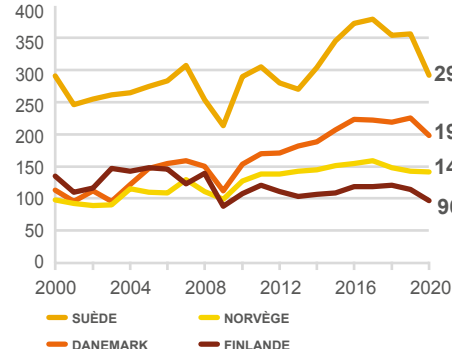
En millions d'unités



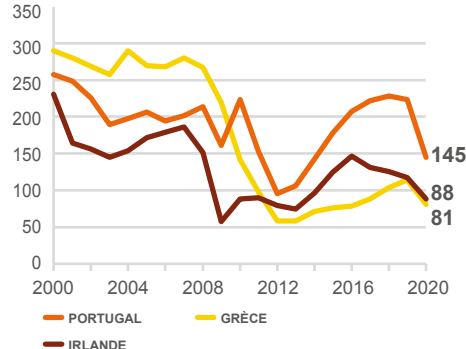
En milliers d'unités



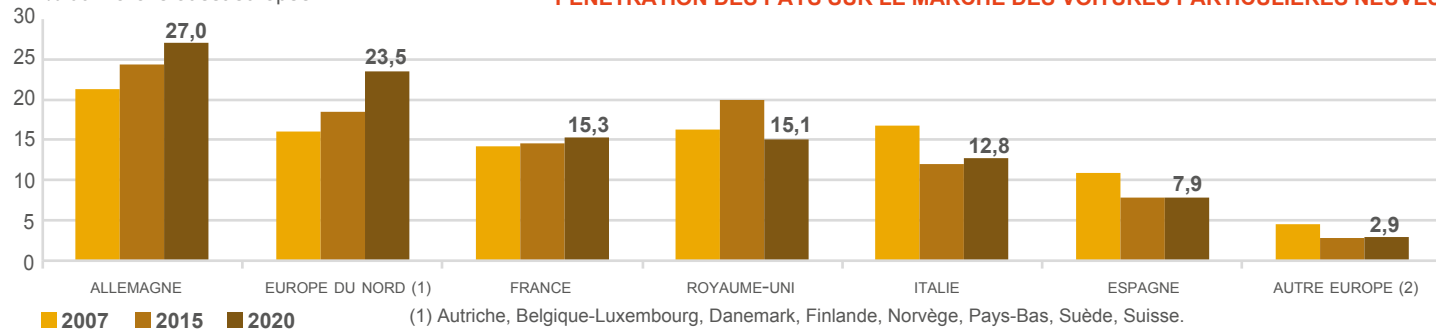
En milliers d'unités



En milliers d'unités



En % du marché ouest européen



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

PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 18 pays : les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent les pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE : Suisse, Norvège et Islande). Le Royaume-Uni, même s'il est sorti officiellement de l'UE au 31 janvier 2020, reste également comptabilisé dans ce groupe. Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables.

Le marché avait connu deux fortes crises avant celle de 2020 : la première en 1993 (recul de -16 % soit -2,2 millions d'unités en 1 an) et la seconde à partir de la fin 2008. Cette dernière avait entraîné une chute du marché de 22 % entre 2007 et 2013 (-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 avait 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). En 2019, les pays du premier groupe avaient rattrapé leur niveau d'avant crise alors que les pays du Sud de l'Europe étaient toujours en dessous de ce niveau. Avec la crise sanitaire de 2020, le marché a perdu 3,5 millions d'unités en un an, soit un choc d'une ampleur supérieure aux deux crises précédentes.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2020, les groupes PSA et Renault représentent 25 % du marché ouest européen de voitures particulières neuves, en recul d'un point par rapport à 2019.

Les groupes français s'appuient sur leurs différentes marques qui sont complémentaires. Le groupe Renault repose sur les marques Renault (7 % de part de marché), Alpine et Dacia. Cette dernière, qui représentait 0,5 % du marché en 2007, a progressé pour atteindre 3,2 % en 2019 ; en 2020, elle fléchit légèrement à 2,8 %. Quant au groupe PSA, il comprend désormais quatre

marques : Peugeot (6,5 %), Citroën (3,9 %), Opel/Vauxhall (4,2 %) et DS (0,4 %). Le 16 janvier 2021, le groupe PSA a fusionné avec le groupe FCA pour créer Stellantis qui regroupe les 14 marques issues des deux entités représentant au total 21 % du marché.

En 2020, les groupes étrangers sont principalement représentés par le groupe Volkswagen, qui détient 25 % de part de marché, et par cinq autres grands groupes généralistes (dont FCA) et deux groupes spécialistes des gammes supérieures, affichant chacun une part

de marché comprise entre 6 % et 7 %.

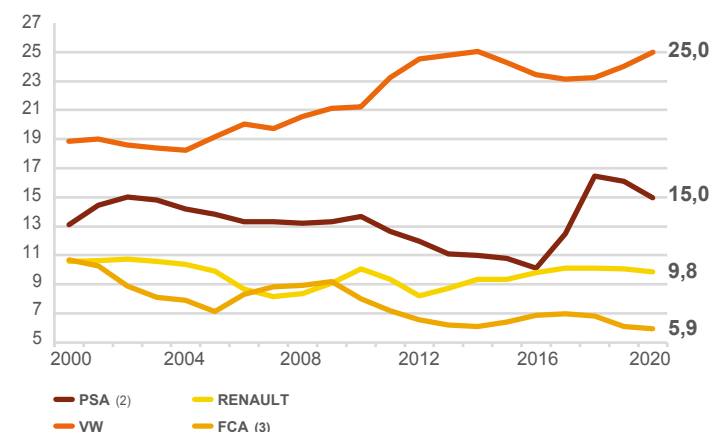


25 %

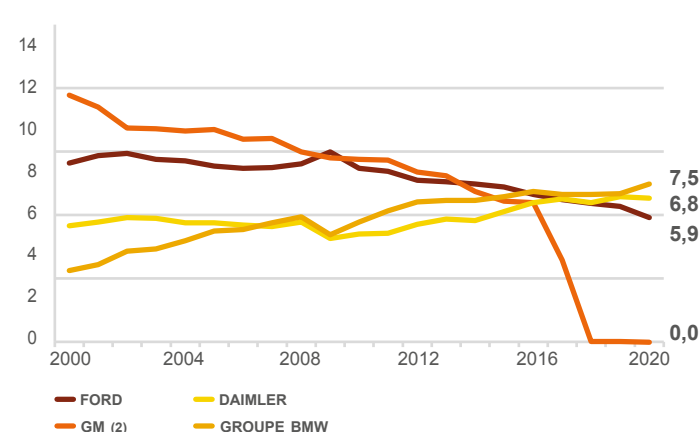
Part des voitures particulières neuves vendues par un groupe français en Europe de l'Ouest

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

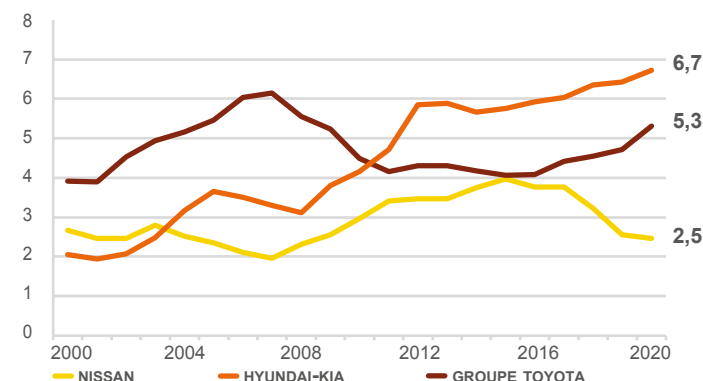
En % du marché total



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 PSA depuis le 1^{er} août 2017.

(3) Le 16 janvier 2021, le groupe PSA a fusionné avec le groupe FCA pour créer Stellantis.

Lire en page 74 pour les définitions des groupes.

Source : CCFA



La pénétration des groupes français PSA et Renault (25 % au total) a reculé en 2020 mais reste supérieure à son niveau de 2007. Au début des années 2000, elle était supérieure à 25 % car les marchés français et d'Europe du Sud pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest. Aujourd'hui, ces marchés ne représentent plus que 38 % du marché ouest européen mais la pénétration de PSA s'est accrue grâce à l'intégration d'Opel le 1^{er} août 2017. En 2020, la part de marché d'Opel a perdu 1 point à 4,2 %, tandis que DS a gagné 0,1 point de part de marché et s'établit à 0,4 %.

Depuis 1995, le groupe Volkswagen (VW), avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions et retrouve en 2020 son niveau de 2014 (25 %) après avoir reculé entre 2014 et 2018.

Le groupe Fiat, y compris les marques du groupe Chrysler, a représenté 5,9 % du marché ouest-européen en 2020, contre près de 13 % en 1997. En 2020, la part de marché de la marque Fiat reste quasi stable à 4,1 %.

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 5,9 % en 2020.

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, est stable en 2020 à 6,8 %. BMW, y compris la marque Mini, reste également 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 5,3 % en 2020.

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, son taux de pénétration gagne encore 0,3 point, à 6,7 %, en 2020.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2020

63
& 18Nombres respectifs de
modèles et de modèles
électriques proposés par
les groupes français

Les groupes français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant plus de soixante modèles différents (contre 27 en 2000). Ces dernières années, ils ont développé leur offre sur les différentes gammes (monospaces, tout terrain, tout chemin, berlines) et sur le segment des véhicules électriques avec 18 modèles proposés. Ils renouvellent

régulièrement les modèles existants (C3, C4, 5008, Megane, Scenic) ou en développent des nouveaux (E-C4, Spring). 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 pour l'ensemble du marché selon l'ADEME).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
Groupe RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane (dont Scénic, Grand Scénic), Master	Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Talisman
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker, Spring	Lodgy		
	ALPINE				A110
	LADA	Niva, Vesta			
Groupe PSA (Stellantis)	CITROËN	C-Zéro, C1, C3, C4 Cactus, Berlingo, E-Mehari	C3 Air Cross, C4, C5 Air Cross, E-C4, Jumpy, Jumper	C-Elysée	
	DS	DS3, DS3 Crossback		DS7	
	PEUGEOT	108, 208, 2008, Partner, Rifter, Ion	308, 3008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
	OPEL	Corsa, Combo, Mokka, Crossland, Grandland	Ampera, Ampera-E, Astra, Zafira, Movano	Insignia, Vivaro	
	ALFA ROMEO		Giulietta		Giulia, Stelvio
Groupe FCA (Stellantis)	FIAT	Panda, 500, Fiorino, Doblo	124 Spider, Ducato, Tipo	Talento	
	MASERATI				Ghibli, Levante, Quattroporte
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
	LANCIA	Ypsilon			
Groupe BMW	BMW	i3	Série 1, Série 2, M2	Série 4, X1, X2	Alpina, Série 3, 5, 6, 7, 8, X3, X4, X5, X6, X7, Z4, i8, M3, M4, M5, M8
	MINI	Mini			
Groupe DAIMLER	MERCEDES-BENZ	Citan	Classes A, B, CLA, Vito, Sprinter	GLA	Classes CL, C, E, G, S, SL, V, CLS, EQC, GLB, GLC, GLE, GLS, GT, Série G, SLC, SLK
	SMART	Fortwo, Forfour			
FORD EUROPE	FORD	Ka+, Fiesta, T. Courier, T. Connect, Ecosport, Puma	Focus, Kuga, Transit, T. Custom	Mondeo, Ranger	S-Max, Mustang, Galaxy, Edge, Explorer
GEELY	VOLVO			V40, XC40	S60, S90, V60, V90, XC60, XC90
HONDA	HONDA	Jazz, E	Civic, HR-V	CR-V	
HYUNDAI KIA	HYUNDAI	I10, I20, IX20, Kona	I30, Elantra, H-1	I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq, Nexo	
	KIA	Picanto, Soul, Stonic, Venga	Cee-d, Ceed, Niro, Proceed, Rio, Xceed	Optima, Sportage, Stinger	Sorento
MAZDA	MAZDA	2, CX-3, MX-30	3, MX5, CX-5	6, CX-30	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV	ASX, Spacestar	Outlander, ECL-Cross	
NISSAN	NISSAN	Micra, Juke	Leaf, NV200, NV300	Qashqai, X-Trail	370Z, GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU			Impreza, Legacy, Forester, Levorg	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Ignis, Jimny, Swift, SX4, Vitara	Baleno, Swace	Across, Grand Vitara	
Groupe TATA	JAGUAR			E-Pace	F-Pace, F-Type, XE, XF, XJ, F-Type, I-Pace
	LAND ROVER			RR Evoque, Defender	Discovery, Discovery.Sp, Range Rover, Rangsport, RR-Velar
TESLA	TESLA				Model 3, Model S, Model X
TOYOTA	LEXUS		CT200H	UX	ES, IS, LS, RC, RX, NX200T, NX300H
	TOYOTA	Aygo, Yaris	Auris, Corolla, Proace, Pro.City	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, ID.3	Golf, Touran, Crafter	Passat, Arteon, Tiguan, Transporter, ID.4	Sharan, Touareg

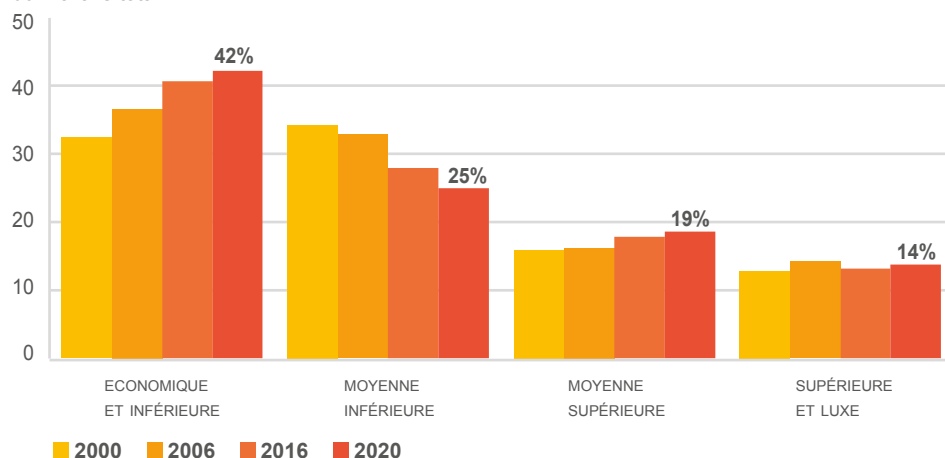
LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMMES, CARROSSERIES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

► LES GAMMES, LES CARROSSERIES ET LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS (EN POURCENTAGE DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR PAYS) EN 2020

	Gamme économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure Luxe	Berline	Break	Coupé / cabriolet	Ensemble monospace	Tout terrain, tout chemin	Cylindrée moyenne (cm3)	Puissance moyenne (kW)	4x4
ALLEMAGNE	31%	28%	20%	19%	33%	17%	3%	7%	34%	1 541	112	21%
AUTRICHE	38%	27%	21%	15%	33%	15%	1%	9%	40%	1 483	95	22%
BELGIQUE	38%	26%	21%	14%	35%	12%	2%	8%	43%	1 468	96	11%
DANEMARK	43%	26%	20%	12%	49%	17%	1%	4%	28%	-	-	7%
ESPAGNE	42%	29%	21%	8%	40%	5%	1%	3%	52%	1 453	94	8%
FINLANDE	26%	30%	26%	17%	38%	20%	0%	2%	37%	1 524	103	19%
FRANCE	56%	25%	12%	6%	50%	4%	1%	5%	39%	1 309	83	6%
GRÈCE	62%	19%	15%	3%	50%	2%	0%	1%	44%	1 355	-	6%
IRLANDE	32%	26%	29%	12%	40%	5%	0%	2%	52%	1 482	90	10%
ITALIE	62%	17%	14%	6%	46%	4%	1%	3%	45%	1 385	83	12%
LUXEMBOURG	31%	26%	20%	23%	31%	11%	3%	7%	45%	1 700	124	25%
PAYS BAS	44%	25%	14%	16%	49%	11%	1%	2%	37%	1 110	75	8%
PORTUGAL	48%	31%	13%	9%	47%	13%	1%	2%	35%	1 329	87	6%
ROYAUME-UNI	38%	23%	21%	17%	43%	6%	3%	3%	45%	1 483	105	18%
SUÈDE	18%	23%	27%	32%	26%	28%	1%	2%	41%	1 566	113	36%
UE 14 + ROYAUME-UNI	43%	25%	18%	13%	41%	10%	2%	5%	40%	1 435	98	15%
ISLANDE	31%	21%	31%	16%	30%	1%	0%	2%	60%	-	-	39%
NORVÈGE	20%	24%	23%	33%	38%	9%	1%	3%	48%	884	61	44%
SUISSE	29%	22%	24%	24%	31%	12%	3%	7%	45%	1 669	127	49%
EUROPE 18 PAYS	42%	25%	19%	14%	41%	10%	2%	5%	41%	1 442	98	16%

En %
du marché total

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



Source : CCFA

En 2020, la diversité de l'offre continue de s'accroître ; les parts de marché des 15 premiers véhicules vendus en Europe de l'Ouest ne s'élèvent plus qu'à 24 % contre 40 % en 2000.

Les gammes économiques et inférieures dominent le marché avec 42 % des immatriculations en 2020, un chiffre stable depuis 2014. En revanche, la gamme moyenne inférieure, riche en berlines, perd près de 5 points de part de marché depuis 2014 (à 25 %) au profit des gammes supérieures (moyenne supérieure, supérieure et luxe) qui gagnent 4 points et représentent 32 % du marché. Des écarts subsistent entre l'Europe du Nord, davantage portée vers les gammes supérieures et les breaks, et l'Europe du Sud privilégiant les gammes inférieure et moyenne inférieure. Malgré le succès de la gamme inférieure et des berlines en Allemagne et au Royaume-Uni pendant la crise de 2009, les parts de marché des gammes inférieures restent, dans ces deux pays, de 5 à 11 points en dessous de la moyenne européenne, tandis que celles des gammes supérieures demeurent au-dessus (39 %).

Les carrosseries des voitures neuves ont également évolué ces dix dernières années en Europe de l'Ouest. Les berlines représentent désormais 41 % des immatriculations, contre 57 % en 2010, tandis que la catégorie tout terrain, tout chemin, qui bénéficie d'une offre variée et en croissance, est passée de 11 % du marché en 2010 à 41 % aujourd'hui.

Les caractéristiques techniques des véhicules (cylindrée, puissance) ont aussi connu des évolutions grâce à la réduction de la taille des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre) et au développement de l'électrification, mais restent très liées aux conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. Les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs sont plus élevées en Europe du Nord, à l'exception de la Norvège où le marché des voitures électriques est très développé.

Enfin, le marché des 4x4 s'est beaucoup développé en Europe de l'Ouest depuis 2010, avec une part de

12
des 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant à la gamme économique et inférieure en 2020

► CLASSEMENT DES 25 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2020

Modèles	Unités	Pénétration
VOLKSWAGEN GOLF	284 996	2,6%
RENAULT CLIO	220 842	2,0%
PEUGEOT 208	192 990	1,8%
OPEL CORSA	188 414	1,7%
RENAULT CAPTUR	165 483	1,5%
VOLKSWAGEN POLO	163 365	1,5%
FORD FOCUS	162 648	1,5%
VOLKSWAGEN TIGUAN	159 681	1,5%
TOYOTA YARIS	155 451	1,4%
FORD FIESTA	152 614	1,4%
VOLKSWAGEN T-ROC	148 619	1,4%
PEUGEOT 2008	148 510	1,4%
FIAT 500	148 228	1,4%
DACIA SANDERO	147 640	1,4%
FIAT PANDA	141 866	1,3%
CITROËN C3	140 963	1,3%
SKODA OCTAVIA	125 502	1,2%
NISSAN QASHQAI	124 792	1,2%
PEUGEOT 3008	118 843	1,1%
HYUNDAI KONA	118 214	1,1%
FORD PUMA	109 164	1,0%
TOYOTA COROLLA	105 908	1,0%
DACIA DUSTER	105 874	1,0%
VOLKSWAGEN T-CROSS	105 574	1,0%
VOLVO XC40	104 969	1,0%

Source : CCFA

marché qui a doublé en dix ans pour atteindre 16 % en 2020. Elle est plus élevée que la moyenne dans les pays nordiques et montagneux, afin de répondre aux besoins du relief géographique ou aux conditions météorologiques, et 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.

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE



**+4
points**

**Hausse de la part des
voitures particulières
électriques en Europe
occidentale**

La part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations en Europe occidentale a oscillé autour de 52 % jusqu'en 2015.

Puis, à partir de 2016, elle a fortement baissé pour s'établir à 26,4 % en 2020, soit un repli de près de 50 % en quatre ans. La France, la Belgique et l'Espagne, partant de taux de pénétration du diesel supérieurs à 70 %, ont connu les plus forts replis en dix ans (-45 points). Désormais, dans tous les pays d'Europe de l'Ouest, les ventes de voitures diesel représentent moins de la moitié des ventes totales. La motorisation essence est donc redevenue majoritaire à partir de 2016 et représente 47 % des immatriculations en 2020. En Europe de l'Est, la situation est différente avec une stabilité de la part du diesel à un niveau plus faible (24,4 %),

et une part de l'essence encore élevée (près de 60 %), mais en baisse de 10 points par rapport à 2019.

L'année 2020 a connu une accélération du développement des véhicules électrifiés en Europe. Sur un marché en baisse de 25 %, les immatriculations de voitures électriques ont augmenté de 109 % pour s'établir à 6,7 % de part de marché (+4 points). Celles des voitures hybrides ont crû de 71 %, soit un gain de 10 points de part de marché à 18 % du total des immatriculations, dont 5,4 % pour les hybrides rechargeables.

► LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE EN EUROPE EN 2020

	Diesel	Essence	Hybrides (ensemble)	Hybrides non rechargeables	Hybrides rechargeables	Électriques
	%	%	%	%	%	%
ALLEMAGNE	28,4	46,9	17,2	10,5	6,7	6,5
AUTRICHE	36,6	43,9	12,9	10,2	2,7	6,4
BELGIQUE	30,8	48,5	16,3	8,9	7,4	3,5
DANEMARK	22,8	55,9	14,1	4,9	9,2	7,2
ESPAGNE	28,1	49,9	17,4	14,7	2,7	2,1
FINLANDE	14,2	48,5	30,9	18,7	12,2	4,4
FRANCE	30,6	46,9	14,8	10,2	4,5	6,7
GRÈCE	27,6	54,2	15,5	14,2	1,3	0,8
IRLANDE	41,4	36,3	17,7	13,6	4,2	4,5
ITALIE	32,9	38,5	18,2	16,3	1,9	2,4
LUXEMBOURG	36,8	43	14,7	8,7	5,9	5,5
PAYS-BAS	3,7	56,8	18,5	14,3	4,3	20,5
PORTUGAL	32,8	44,2	16,3	8,2	8,2	5,4
ROYAUME-UNI	17,4	56,3	18,1	15,7	3,5	6,6
SUÈDE	18,9	34,2	36,1	14,5	21,7	9,6
UNION EUROPÉENNE 14 PAYS + ROYAUME-UNI	26,8	45,9	17,5	12,2	4,9	5,9
ISLANDE	19,7	23,8	31,7	12,7	19,1	24,3
NORVÈGE	8,3	6,4	32,0	10,6	21,5	53,3
SUISSE	22,2	50,4	18,8	14,6	4,3	8,2
ENSEMBLE 18 PAYS	26,4	47,1	18,0	12,6	5,4	6,7
NOUVEAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (11 PAYS) (1)	24,4	59,7	14,2	13,2	1,0	1,4

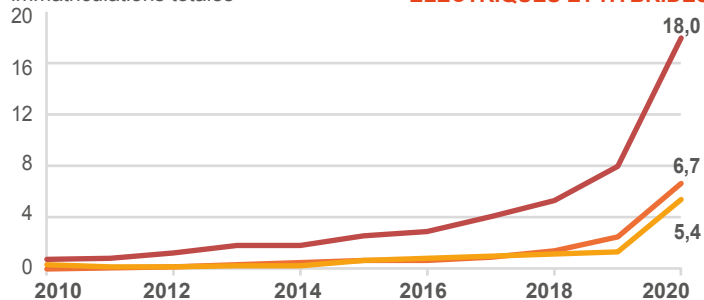
En % des immatriculations totales

MARCHÉ EUROPÉEN (18 PAYS) DES VOITURES DIESEL



En % des immatriculations totales

MARCHÉ EUROPÉEN (18 PAYS) DES VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES



Source : CCA

La part du diesel dans les ventes est largement influencée par les réglementations et la fiscalité de chaque pays. Ces dernières années, elle a aussi été impactée par les annonces des autorités nationales et locales visant à restreindre la circulation des voitures à motorisation thermique et à encourager les consommateurs à se tourner vers les énergies alternatives. Le Pacte Vert Européen a fixé l'objectif d'arriver à 100 % de voitures neuves à zéro émission d'ici 2035.

En 2020, les ventes de voitures diesel ont diminué de 33 % en Europe occidentale. En parallèle, l'année a été marquée par la forte hausse des ventes de voitures à énergies alternatives. La part de marché des voitures électriques a augmenté de 4 points en Allemagne et de 5 points en France. Aux Pays-Bas, où elles représentaient déjà 14 % des ventes en 2019, la part de marché des voitures électriques a atteint 21 % en 2020. Pour la première fois en Norvège, les ventes de voitures

électriques ont représenté plus de la moitié des ventes totales (53 %). En Grèce, en Espagne ou en Italie, la part de marché des voitures électriques a augmenté de 1 à 2 points pour représenter 2 % des ventes en 2020. Pour les voitures hybrides rechargeables, le même écart s'observe entre les pays d'Europe du Nord (parts de marché supérieures à 7 %, dont 22 % pour la Norvège) et ceux du Sud (autour de 2,5 %).

En Europe de l'Est, les hybrides non-rechargeables ont représenté 13 % du marché en 2020 contre 5 % en 2019. A l'inverse de l'évolution en Europe occidentale, les parts des voitures électriques et des hybrides rechargeables restent très basses et ensemble, ne représentent que 2,4 % du marché en 2020 (contre 12,1 % en Europe occidentale).

Ces observations rejoignent les conclusions du rapport de l'ACEA « Making the transition

to zero-emission mobility » qui montre que, malgré le doublement des ventes en Europe en 2020, 73 % de celles-ci sont concentrées dans 4 pays (la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède). Le rapport met en avant une corrélation entre le PIB par habitant et la part de marché des voitures électrifiées. Dans les pays où le PIB par habitant est supérieur à 46 000 euros, cette part de marché est supérieure à 15 % alors qu'elle est de moins de 3 % dans les pays où le PIB par habitant est inférieur à 17 000 euros. Les différentes politiques publiques nationales, comme les aides financières pour l'achat d'un véhicule électrifié ou les restrictions de circulation sur les véhicules polluants, expliquent également ces différences. L'ACEA montre également que le nombre de bornes de recharge est corrélé au développement du marché des voitures électrifiées, et que 70 % des points de charge en Europe sont localisés dans seulement 3 pays (les Pays-Bas, la France et l'Allemagne).

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

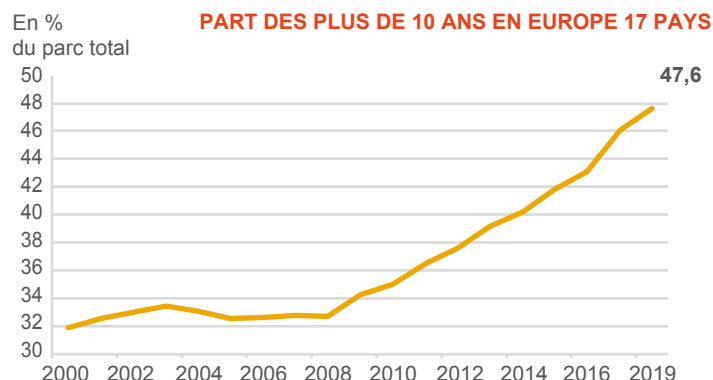
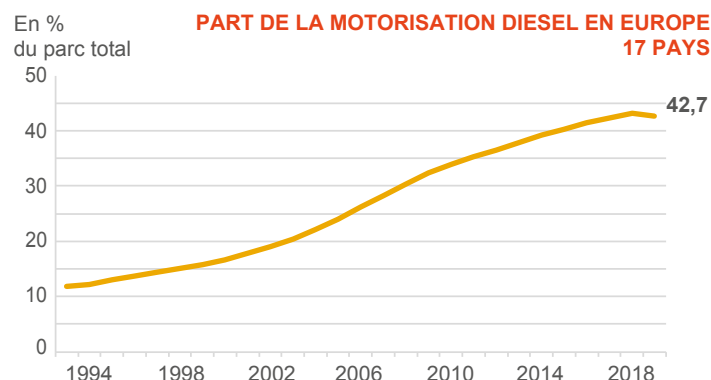
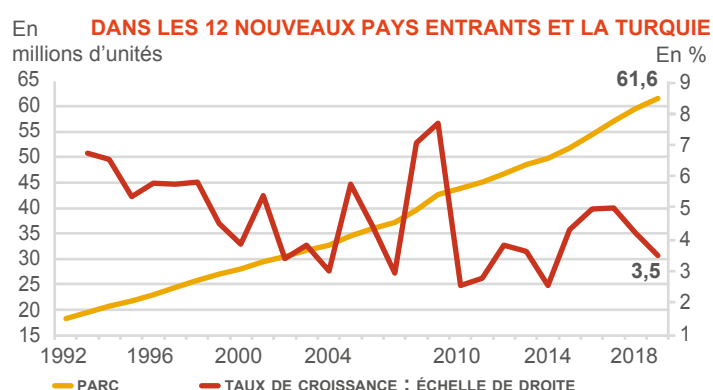
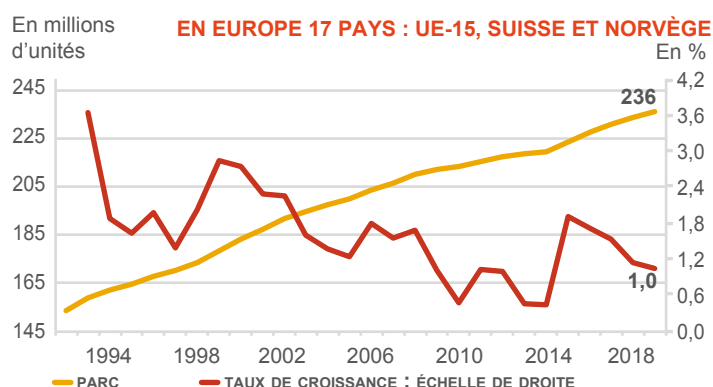
Au 1^{er} janvier 2019, le parc de voitures particulières en Europe a augmenté de 1,5 % par rapport à l'année précédente et s'élève à 298 millions d'unités. En Europe occidentale, où la densité automobile est élevée (533 voitures pour 1000 habitants en moyenne), le parc a augmenté de 1 % au 1^{er} janvier 2019, contre +1,5 % en moyenne entre 2014 et 2019. Dans les nouveaux pays entrants de l'Union européenne et en Turquie, où les taux de motorisation sont généralement plus bas (480 pour 1000 habitants en moyenne), le taux de croissance du parc est plus soutenu. Il a progressé de 3,5 % au 1^{er} janvier 2019,

contre 4,4 % en moyenne entre 2014 et 2019. Début 2019, cette zone représente 21 % du parc européen, contre 15 % en 2005, et plusieurs pays ont désormais des taux de motorisation identiques aux pays d'Europe occidentale.

Pour la première fois depuis 1992, la part du diesel dans le parc recule en Europe occidentale (-0,5 point) et s'élève à 42,7 %. En revanche, il augmente de 0,6 point en moyenne dans les nouveaux pays membres de l'UE et la Turquie et s'élève à 37,1 %.

La part des voitures âgées de plus de 10 ans en Europe occidentale continue d'augmenter (+1,5 point sur un an) et représente 47,6 % du parc au 1^{er} janvier 2019. Ce niveau cache des disparités importantes entre les pays d'Europe du Sud, où cette part s'élève à 66 % en moyenne, et les autres pays d'Europe occidentale, où elle est de 33 % en moyenne. Au sein des nouveaux pays entrants, ce pourcentage est encore plus élevé avec 76 % du parc de voitures particulières ayant plus de 10 ans.

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



Sources : ACEA, organisations professionnelles

Au 1^{er} janvier 2019, le parc de voitures particulières en Europe occidentale s'est élevé à 236 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. A partir de 2009, le taux de croissance s'est ralenti à 1,1 % par an en moyenne. Au 1^{er} janvier 2019, le parc progresse dans tous les pays européens, sauf en France où il recule de 0,3 %. Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la progression du parc s'est également ralentie passant de 5,2 % par an avant 2009 à 3,7 % par an après. Au 1^{er} janvier 2019, il croît encore de 3,5 % par rapport à l'année précédente.

Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale s'est ralentie (+1,2 point par an) et recule pour la première fois en 2019 à 43 %. Au 1^{er} janvier 2019, cette motorisation demeure majoritaire dans seulement cinq pays d'Europe occidentale dont l'Espagne et la France. En Allemagne, cette part est faible (32 %) tandis qu'elle est proche de la moyenne

européenne (42 %) au Royaume Uni (39 %) et en Italie (44 %). Dans les nouveaux pays entrants, elle domine dans quatre pays sur dix mais est minoritaire au sein des plus grands parcs tel que celui de la Pologne (32 %), de la Roumanie (43 %) ou de la République tchèque (36 %).

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 47,6 % au 1^{er} janvier 2019. Cette part est particulièrement élevée dans les pays d'Europe du Sud où elle dépasse les 50 % en Italie et les 60 % en Espagne et au Portugal (84 % en Grèce). Dans les nouveaux pays entrants, où la demande à moindre coût est majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion, la part des plus de 10 ans est encore plus élevée (76 % en moyenne).



-0,5 point

Recul de la part du diesel dans le parc de voitures particulières en Europe occidentale en 2019



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE



40,5 %

Part des groupes français dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2020

Le marché ouest-européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, a oscillé autour de 1,5 million d'unités les années suivantes. A partir de 2014, il progresse régulièrement jusqu'en 2019, où il dépasse les 2 millions d'unités. En 2020, le marché recule de 18 % à 1,7 million d'immatriculations mais reste à des niveaux supérieurs au creux de 2009 (1,3 million).

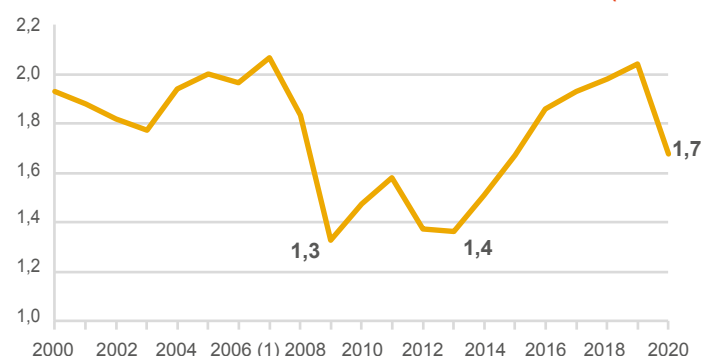
Dans tous les pays, le marché des véhicules utilitaires légers recule moins fortement que celui des particuliers, davantage affecté par les confinements et les restrictions de déplacement. Ces baisses se situent dans une fourchette comprise entre -11 % en Belgique et -28 % au

Portugal. En Allemagne, France et Royaume-Uni, le marché chute de respectivement -12 %, -16 % et -20 % mais ne redescend pas au niveau de la crise de 2009. Cependant, seule l'Allemagne reste au-dessus de son niveau d'avant crise (2007). Enfin, en Italie, Portugal et Grèce, les marchés tombent à des niveaux inférieurs à 2009.

En 2020, les groupes français reculent légèrement sur le marché des véhicules utilitaires légers à 40,5 % de part de marché. Celle-ci avait crû de 8 points entre 2007 et 2019, portée notamment 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)

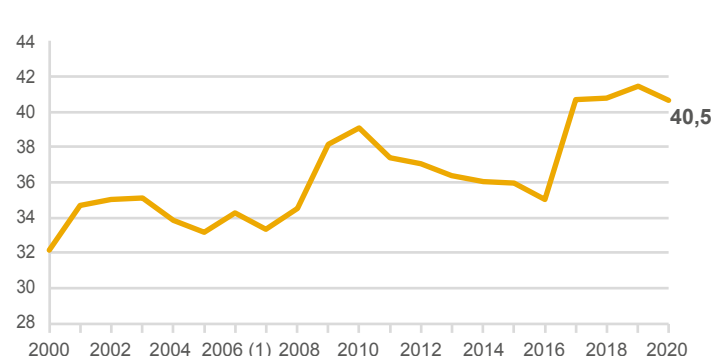
En millions d'unités



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

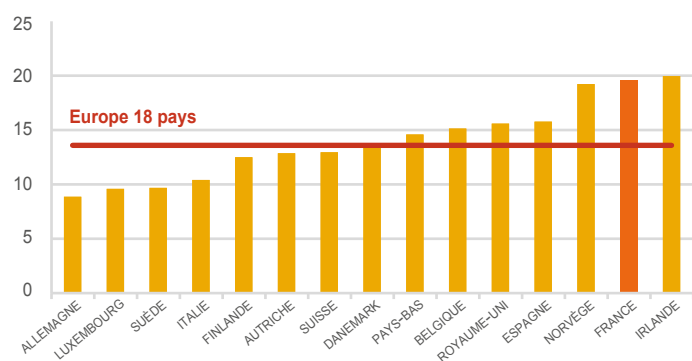
PÉNÉTRATION FRANÇAISE

En % du marché total



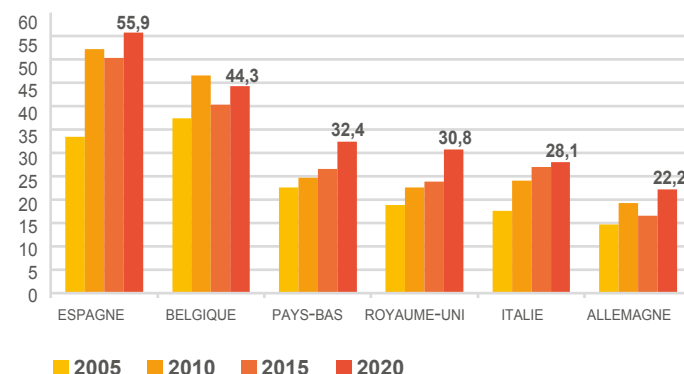
PART EN 2020 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

En %



PART DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

En %



■ 2005 ■ 2010 ■ 2015 ■ 2020

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 8,8 % en Allemagne à 19,9 % en Irlande. En moyenne, elle s'élevait à 13,6 % en Europe de l'Ouest en 2020.

En volume, la France reste le premier marché européen, avec 402 380 unités, devant le Royaume-Uni (300 200 unités), l'Allemagne (272 590 unités), l'Italie (160 446 unités) et l'Espagne (158 860 unités) qui passe en 2020 au 5^{ème} rang.

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. Depuis 2014, ce marché croît de manière continue et les constructeurs français y ont gagné des parts de marché par rapport à 2007. En 2020, le groupe PSA représente 25,7 % de part de marché ; Stellantis, né de sa fusion avec FCA le 17 janvier 2021, aurait représenté 34,6 % du marché. En outre, d'autres véhicules vendus par Toyota sont produits par le groupe. Le groupe Renault occupe quant à lui 14,9 % du marché et produit aussi pour d'autres marques (Daimler, Nissan, Mitsubishi).

Le segment des fourgons (Trafic, Master, Expert, Boxer...) représente près de la moitié des ventes et celui des fourgonnettes (Kangoo, Berlingo...),

23 %. Les autres segments sont occupés principalement par des dérivés de voitures particulières et des pick-up.

En 2020, 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).

LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5,1 tonnes a chuté de 25 % en 2020, à 236 000 unités, un niveau qui reste supérieur au creux de 2009 (207 000 unités). Contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 a abouti à un nouvel équilibre, à un niveau inférieur autour de 300 000 unités. Depuis 2014, le marché était en croissance forte et régulière (+35 % entre 2014 et 2019), en particulier dans les pays du Sud et en France où la progression atteignait 50 %. La crise de 2020 a cependant effacé les années de

croissance avec un marché ouest européen qui n'est plus que de 2 % au dessus de son niveau de 2014.

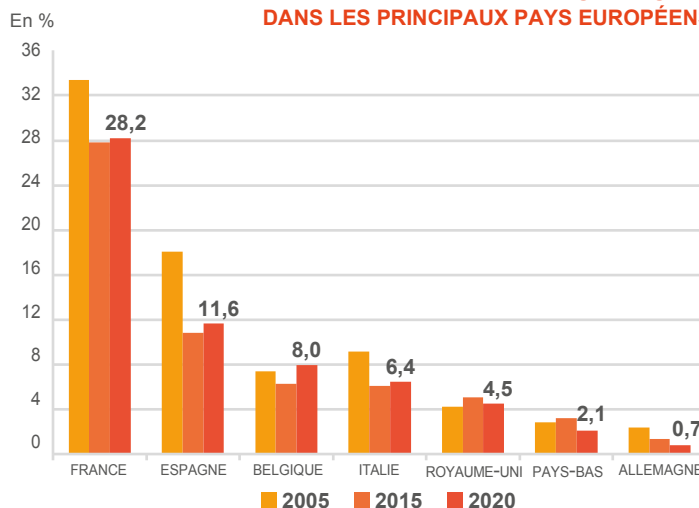
Tous les pays européens observent un fort recul de leurs immatriculations en 2020, compris entre -13 % et -35 %. En Allemagne, premier marché européen avec 30 % des volumes vendus en Europe de l'Ouest, les immatriculations baissent de 25 %. Avec une croissance moins dynamique que la France entre 2014 et 2019, le marché est même en recul par rapport à 2014. Au Royaume-Uni, troisième marché européen derrière la France, les volumes

sont également en recul par rapport à 2014. Enfin, en France, la forte croissance sur la période 2014-2019 (+47 %) permet de maintenir des volumes au dessus de leur niveau de 2014 (+11 %).

18 000
Véhicules industriels
neufs de plus de 5t de
marque Renault Trucks
immatriculés en Europe
de l'Ouest en 2020

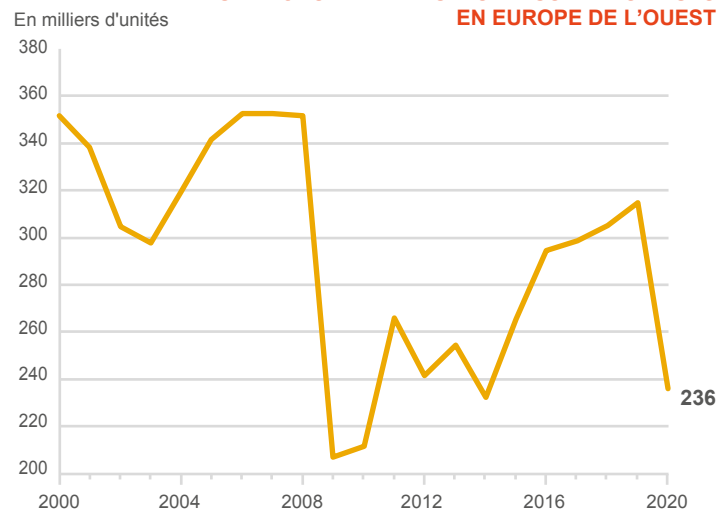
► LE MARCHÉ DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2010	2015	2019	2020	Variation 2020/2019
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9t	54	48	57	45	-20,9%
16t et plus	159	217	257	191	-25,9%
TOTAL	212	265	314	236	-25,0%



PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS 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 314 250 unités, le marché français avait 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 faible (environ 3,4 % du marché en Europe de l'Ouest), mais la transition énergétique est un sujet de préoccupation croissant pour les constructeurs et les entreprises de transport routier de marchandises (objectifs de réduction des émissions de CO₂, restrictions de circulation en ville et logistique urbaine durable). Le marché du GNV est le plus développé et dans certains pays (Belgique, Italie, Lettonie, Suède), sa part de marché dépasse 4 % en 2020. La part de marché des véhicules électriques reste très faible en 2020 (0,4 %) mais l'offre commence à s'enrichir sur les segments de la livraison urbaine et s'étendra bientôt à d'autres usages (transport régional, construction).

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 18 % en 2020.

La pénétration de Renault Trucks en Europe de l'Ouest est remontée lentement depuis le point bas de 2014 (7,6 %) mais elle se replie depuis 2018 et s'élève à 7,8 % en 2020.

Sur l'ensemble du marché européen des véhicules de plus de 6 tonnes, le constructeur français enregistre cependant une part de marché stable de 8,5 % en 2020. Avec une part de marché inchangée sur le segment des véhicules de plus de 16 tonnes à 8,8 % et une part de marché gammes intermédiaires (6-16 tonnes) à 6,6 %, en hausse de 0,3 point. Hors Europe, Renault Trucks vend des volumes significatifs en Afrique (notamment en Algérie avec 48 % de part de marché sur les plus de 16 tonnes) et au Moyen-Orient (Turquie).

LES GROUPES FRANÇAIS DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

39 %

Part de marché des groupes français sur les véhicules utilitaires légers neufs vendus dans les nouveaux états membres de l'UE

La production de véhicules dans les nouveaux pays de l'UE s'élève à 3,6 millions d'unités en 2020 (-18 % par rapport à 2019). Avec la crise sanitaire, les volumes produits sont retombés au niveau de

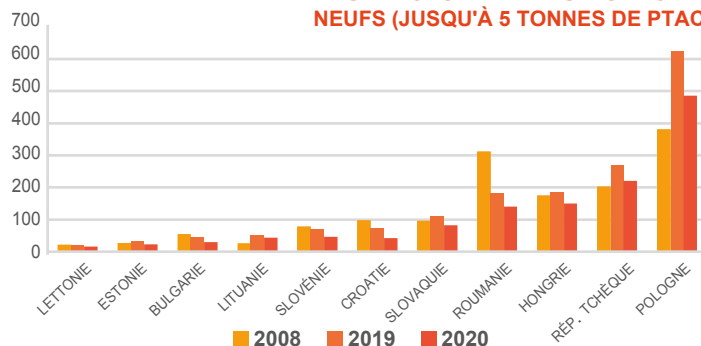
2014, mais restent néanmoins supérieurs de 18 % à leur niveau de 2007. Les ventes de véhicules neufs ont chuté de 23 % à 1,3 million d'unités, un volume de marché équivalent à celui de 2016. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe désormais autour 2,2 millions de véhicules.

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 jusqu'au 31 décembre 2020) et en Pologne

(avec l'intégration d'Opel et prochainement avec l'usine FCA, du fait de la création de Stellantis) ; Renault en Slovaquie et surtout en Roumanie avec Dacia (260 000 unités). L'ensemble de ces sites ont représenté une production de près de 900 000 unités en 2020. Les immatriculations de véhicules légers neufs de groupes français au sein de ces pays se sont élevées à 312 000 unités en 2020, soit 24 % de part de marché. Le marché devrait encore croître compte tenu des écarts qui subsistent dans certains de ces pays en termes de densités automobiles, par rapport à l'Europe de l'Ouest.

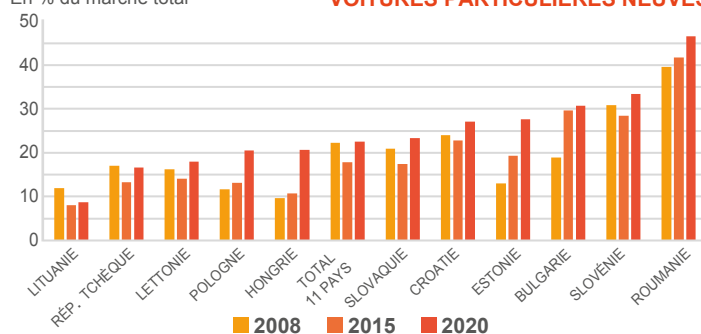
En milliers d'unités

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



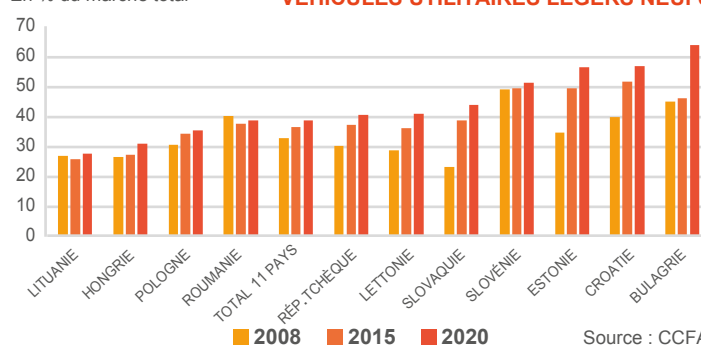
En % du marché total

PART DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



En % du marché total

PART DE MARCHÉ DES GROUPES FRANÇAIS : VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS



Source : CCFA

► LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UE (EN MILLIERS D'UNITÉS)

	2019	2020	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	4 158	3 403	-18,2%
Véhicules utilitaires légers	222	179	-19,3%
Véhicules industriels			
TOTAL VÉHICULES	4 379	3 582	-18,2%
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 479	1 139	-23,0%
Véhicules utilitaires légers	173	177	-19,2%
Véhicules industriels (hors cars et bus)	74	68	-35,0%
TOTAL VÉHICULES	1 725	1 327	-23,1%

(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 encore le cas dans tous les nouveaux pays membres de l'UE. Le taux de motorisation moyen de 480 voitures particulières pour 1000 habitants (contre 533 en Europe occidentale) cache de grandes disparités entre les pays. Il est inférieur à 450 en Lettonie, Roumanie, Hongrie, Croatie et Slovaquie, mais dépasse 550 en Pologne, Estonie, Slovaquie et République tchèque. La Pologne (38 %) et la République tchèque (18 %) rassemblent à eux deux 55 % des immatriculations de voitures particulières de la zone, suivi de la Hongrie et de la Roumanie (11 %). Pour les véhicules utilitaires légers, le premier marché demeure celui de la Pologne (40 %), mais il est suivi de la Hongrie qui représente 16 % du marché.

En 2020, les marchés automobiles dans les nouveaux États membres de l'Union européenne ont été affectés par la crise sanitaire dans les mêmes proportions que les marchés d'Europe de l'Ouest. Les immatriculations de voitures particulières ont reculé de 23 % dans l'ensemble de la zone (contre -25 % pour l'Europe de l'Ouest). Les baisses s'échelonnent de -19 % en République tchèque et en Hongrie, à -30 % ou davantage en Slovaquie, Croatie et Bulgarie. Le marché des véhicules utilitaires légers a quant à lui reculé de 19 % (contre -18 % dans les 18 pays d'Europe occidentale). Les principaux marchés que sont ceux de la Pologne, République tchèque et Hongrie ont baissé un peu moins que la moyenne (-16 %). Le marché des véhicules industriels a quant à lui reculé de 35 % contre -25 % en Europe de l'Ouest.

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. Près de 60 % des voitures sont équipées d'une motorisation essence (contre 47 % dans les pays d'Europe de l'Ouest), mais cette part a tendance à décroître (70 % en 2019) au profit des nouvelles motorisations. En 2020, les ventes de voitures électriques ont augmenté de 150 % mais leur part de marché demeure très faible (1,4 %) comparée à l'Europe de l'Ouest (6,7 %). Les motorisations hybrides se sont également fortement développées (+87 % en 2020) et atteignent 14,2 % des immatriculations (contre 18 % en Europe de l'Ouest) grâce au segment des voitures hybrides non rechargeables, qui pèse le plus lourd avec 13,2 % du marché, contre 12,6 % en Europe occidentale.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2018, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,7 millions de personnes, soit 8,5 % des emplois industriels en Europe. Les emplois se répartissent entre la construction de véhicules, qui représente 44 % des personnes employées, la fabrication d'équipements automobiles (49 % des emplois) et la fabrication de carrosseries et remorques (7 % des emplois).

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 7 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 220 000 personnes entre 2010 et 2018, notamment grâce à l'Allemagne (+132 000 personnes), au Royaume-Uni (+30 000) et à l'Espagne (+22 000), sans néanmoins retrouver leur niveau de 2005 (-50 000). Quant à la France, elle a peu bénéficié de ce contexte (+14 000) du fait de sa compétitivité dégradée. En Europe de l'Est, la hausse des effectifs s'est poursuivie pour atteindre +460 000 personnes sur la période 2005-2018.

En 2018, la valeur ajoutée par personne occupée s'élève à 82 000 euros en moyenne en Europe,

contre 51 000 euros en 2012. En France, elle s'établit à 85 000 euros contre 118 000 euros en Allemagne. Les dépenses de personnel par personne occupée s'élèvent à 64 000 euros en France contre 83 000 euros en Allemagne, la moyenne européenne s'élevant à 53 000 euros. Les charges sociales représentent 30 % de ces dépenses en France, contre 18 % en Allemagne et 21 % en moyenne en Europe.

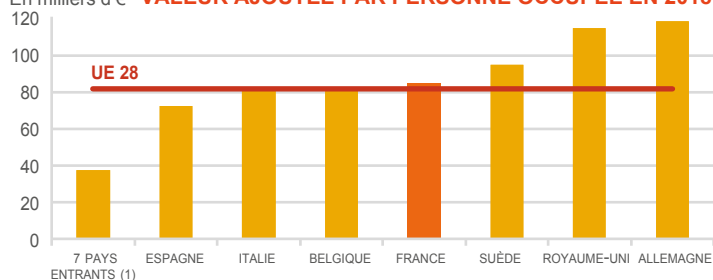
2,7
MILLIONS

**Personnes occupées
dans l'industrie
automobile en Europe**

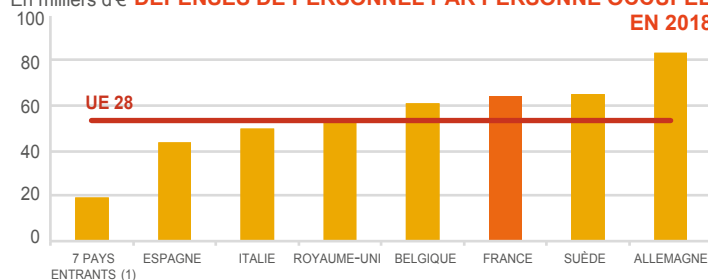
► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2018 (1)

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique	7 pays entrants (1)
Personnel occupé	milliers	2 742	919	239	166	162	178	93	30	814
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 205	577	122	85	72	70	65	16	151
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	180	53	21	21	11	12	5	6	28
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 357	290	96	60	79	96	23	8	635
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 193 810	517 179	143 795	88 239	73 488	78 024	50 444	13 895	175 293
Production	millions d'euros	981 854	401 872	102 479	76 217	67 221	65 142	37 227	13 194	169 378
Production/Chiffre d'affaires	%	82	78	71	86	91	83	74	95	97
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	224 882	108 656	20 280	18 965	11 760	14 431	8 764	2 429	29 586
Valeur ajoutée/Production	%	23	27	20	25	17	22	24	18	17
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	82	118	85	114	73	81	95	82	36
	base 100 : 7 pays entrants	225	325	234	314	200	223	260	224	100
Achats de biens et de services	millions d'euros	985 758	411 002	123 733	71 060	63 642	66 085	44 166	11 844	149 198
Part des achats dans la production	%	100	102	121	93	95	101	119	90	88
Dépenses de personnel	millions d'euros	145 702	76 300	15 254	8 879	6 975	8 765	6 052	1 823	15 393
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	53	83	64	53	43	49	65	61	19
	base 100 : 7 pays entrants	281	439	338	282	228	260	345	324	100
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	79 180	32 356	5 027	10 086	4 785	5 666	2 713	605	14 193
EBE/VA	%	35	30	25	53	41	39	31	25	48

En milliers d'€ VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2018



En milliers d'€ DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2018



(1) 7 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie et Bulgarie.

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 2018.

En 2018, 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 7 pays (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie et Bulgarie), enregistrent une part croissante des effectifs totaux qui a atteint 30 % en 2018.

En moyenne dans l'Union européenne, l'industrie automobile représente 8,5 % des emplois industriels mais elle atteint 11,2 % des emplois en Allemagne, 13,4 % en République tchèque, 14,2 % en Suède et 15,5 % en Roumanie et en Slovaquie.

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. Cette part est de 49 % en France, 45 % en Espagne et 41 % en Italie, alors qu'elle s'établit autour de 18 % dans les sept pays

entrants. Exprimé en base 100 pour la moyenne des 7 pays entrants, l'indice des dépenses par personne occupée s'élève à 338 en France, 345 en Suède et 439 en Allemagne, soit des coûts salariaux qui sont jusqu'à 4 fois plus élevés que dans les pays de l'Est.

Outre les emplois directs, l'industrie automobile génère également des emplois indirects qui sont estimés par l'ACEA à plus d'un tiers des emplois directs. Le secteur industriel emploie donc directement et indirectement 3,7 millions de personnes en Europe, soit 11,5 % des emplois industriels. En ajoutant l'ensemble des emplois liés à l'automobile dans les services (commerce, réparation, location, assurance), le transport (personnes et marchandises) et la construction (entretien des routes), le secteur emploie directement ou indirectement 14,6 millions de personnes, soit 6,7 % de l'ensemble des emplois en Europe.

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2020

Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021) : www.stellantis.com

En 2020, dans un contexte de pandémie mondiale, les ventes du groupe PSA se sont élevées à 2,5 millions de véhicules. Sa part de marché s'est redressée au 4^{ème} trimestre 2020 dans les principales régions, avec une progression significative en Afrique et au Moyen-Orient.

Le groupe PSA s'est appuyé sur un effectif de plus de 224 000 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, le groupe accroît sa présence sur le marché de l'occasion avec AramisAuto. Avec la marque Free2Move, il se développe sur les services de mobilité, y compris à l'international.

Dans le domaine technologique, le groupe s'est fixé comme objectif de continuer à améliorer le rendement en CO₂ de ses moteurs thermiques et de poursuivre le développement de sa gamme électrique dans toutes ses composantes et de continuer à investir dans l'automatisation et la connectivité des véhicules. L'ensemble de ses marques proposent désormais soit des versions hybrides rechargeables, soit des versions tout électrique pour chaque nouveau lancement.

En 2019, le groupe a investi plus de 2,5 milliards d'euros dans les investissements corporels et a dépensé 2,4 milliards d'euros dans la recherche et développement en 2020.

Jusqu'en 2021, la stratégie de développement international était 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 janvier 2021, le groupe a fusionné avec Fiat Chrysler Automobiles pour créer Stellantis, une entreprise internationale de 400 000 employés composée de 14 marques. La stratégie du nouveau groupe se met en place progressivement mais la poursuite de l'électrification demeure un point central.

Groupe Renault : www.renault.com

En 2020, le groupe Renault a vendu 2,9 millions de véhicules dans le monde. Après un premier semestre 2020 où les principaux marchés du groupe ont été sévèrement impactés par la pandémie et les mesures de confinement associées, le deuxième semestre fait état d'une meilleure résilience : les ventes du groupe en Europe sont restées en ligne avec les marchés. Sur le marché électrique européen, Renault confirme son leadership en doublant ses ventes de véhicules électriques en 2020.

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. Au sein de l'Alliance, le concept de leader/follower, qui conduit à une rationalisation des efforts financiers alloués aux développements, continue d'être déployé pour différents projets techniques (plateformes, composants, etc.). Enfin, la collaboration avec Daimler demeure avec la production de véhicules utilitaires à Maubeuge.

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 avec des universités, des entreprises partenaires et des organismes de recherche (CEA). En 2019, Renault a introduit la motorisation hybride (E-TECH) dans son offre et expérimente la technologie hydrogène dans sa gamme de véhicules utilitaires. Le groupe travaille aussi activement à développer l'utilisation de matières recyclées et le recyclage des véhicules en fin de vie. Le nouveau projet de Re-factory à Flins annoncé en novembre 2020 est une étape supplémentaire dans cette direction.

En 2020, le groupe Renault emploie 170 000 personnes dans le monde, dont 46 000 en France sur une quinzaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs et de mécaniques (Cléon, Le Mans) ; centres de R&D (Guyancourt) ; siège social, etc. Sa présence dans l'aval s'appuie sur Renault Retail Group qui distribue des véhicules neufs et d'occasion ainsi que des pièces.

En 2020, le groupe Renault a investi 2,7 milliards

d'euros dans les investissements corporels et a dépensé 2,6 milliards d'euros dans la recherche et développement.

Début 2021, le groupe a présenté son nouveau plan stratégique « Renaulution » qui vise à réorienter la stratégie en passant des objectifs de volume à la création de valeur. Le but est de restaurer la compétitivité en améliorant l'efficacité de l'ingénierie et de la production, en s'appuyant sur la maîtrise technologique de l'Alliance et en accélérant les services de données, de mobilité et d'énergie. Les atouts industriels et le leadership électrique en Europe constituent une base pour accroître la rentabilité des 4 unités différenciées fondées sur les 4 marques : Renault, Dacia-Lada, Alpine et Mobilize.

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Avec 41 117 véhicules facturés dans le monde, Renault Trucks a connu une baisse de ces volumes en 2020 mais il a maintenu ses parts de marché. Renault Trucks assemble ses modèles de camions en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse et de Blainville-sur-Orne et s'appuie sur des partenaires pour du montage local en dehors de l'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, et de reconditionnement de pièces à Limoges. De plus, à Bourg-en-Bresse, Renault Trucks a créé un atelier spécialisé dans la transformation de camions d'occasion : la Used Trucks Factory.

Le constructeur propose désormais une offre complète de véhicules à énergies alternatives (gaz, biodiesel, électrique) et un éventail de services comprenant des solutions favorisant l'économie de carburant (Optifuel Solutions) mais aussi des services de maintenance prédictive (lancement de Start & Drive Excellence Predict). Il continue d'investir massivement dans la mobilité électrique pour s'inscrire dans une trajectoire visant une offre 100 % neutre en carbone à partir de 2040. Depuis mars 2020, il a démarré la production de série de sa deuxième génération de véhicules électriques dans son usine de Blainville-sur-Orne. Avec le Renault Trucks D Z.E., le D Wide Z.E. et le Master Z.E., sa gamme s'étend de 3,1 à 26 tonnes et répond aux exigences urbaines de la livraison, de la distribution ou encore de la collecte de déchets.

	Unités	Groupe PSA	Groupe Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	60 734	43 474
Investissements corporels	millions d'euros	2 765 (2)	2 708
Frais de recherche et développement nets	millions d'euros	2 446	2 569
Résultat net	millions d'euros	2 022	-8 046
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	224 094	170 158
dont France (Europe)	nb de personnes	68 000 (3) (159 331)	46 250 (69 344)

394 000 personnes Effectifs des groupes français dans le Monde

	Unités	Groupe PSA					Groupe Renault		
		Activité automobile : Peugeot, Citroën, DS et OV	Équipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Eliminations	Branche automobile	Branche financière	Autres
Chiffre d'affaires	millions d'euros	47 613	14 654	1 533	-	-	40 317	3 138	19
Marge opérationnelle	millions d'euros	3 377	315	7			-1 309	1 007	-35
Investissements (4)	millions d'euros	2765 (2)	-	-	-	-	2 701	7	-
Effectifs mondiaux (1)	nb de personnes	109 459	113 931	704			166 364	3 794	

(1) Au 31 décembre.

(2) Données 2019.

(3) Données 2018.

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

Sources : Rapports d'activité des groupes PSA et Renault

LES GROUPES FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2020

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)

Espagne

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

Italie

- 26 Val di Sangro (PSA-Fiat)

Pologne

- 27 Gliwice (Opel)

Portugal

- 28 Mangualde

République tchèque

- 29 Kolín (PSA-Toyota)

Roumanie

- 30 Mioveni (Pitesti)(Dacia)

Slovénie

- 31 Novo Mesto

Slovaquie

- 32 Trnava

Russie

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

Royaume-Uni

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

Turquie

- 39 Bursa (Oyak)
- 40 Istanbul (projet)



75

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par les groupes français dans le monde, dont 4 en projets



GRUPE PSA



RENAULT TRUCKS



GRUPE RENAULT

AMÉRIQUE

Argentine

- 41 Buenos Aires
- 42 Cordoba (Santa Isabel)

Brésil

- 43 Curitiba
- 44 Porto Real

Colombie

- 45 Envigado (Medellin)

Mexique

- 46 Cuernavaca (Nissan)

Uruguay

- 47 Montevideo (Nordex)

AFRIQUE

Algérie

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

Éthiopie

- 51 Wukro (MIE)

Kenya

- 52 Thika (URYSIA)
- 53 Thika (CKD par CMC Motors)

Maroc

- 54 Kenitra
- 55 Casablanca
- 56 Tanger

Nigéria

- 57 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)

Tunisie

- 58 Tunis (STAFIM)

Arabie Saoudite

- 59 KAEC (CKD par AVI)

ASIE

Chine

- 60 Chengdu (DPCA)
- 61 Shenzhen (SQRI)
- 62 Wuhan (DPCA)
- 63 Wuhan (DFPV2)
- 64 Wuhan (Dongfeng)
- 65 Shenyang (RBJAC)
- 66 Nanchang (JMEV)
- 67 Shiyan (eGT-NEV)

Corée du Sud

- 68 Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- 69 Delhi (HMFCL) (projet)
- 70 Chennai (Renault-Nissan)

Japon

- 71 Mizushima (Mitsubishi)

Malaisie

- 72 Gurun (Naza Automotive Manufacturing)
- 73 (Tan Chong Motors) (projet)

Pakistan

- 74 Karachi (Al-Futtaim) (projet)

Vietnam

- 75 Chu Lai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS



256
millions

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

En 2020, la production mondiale des groupes français a reculé de 28 % à 5,2 millions de véhicules. L'effondrement des marchés européens sur lesquels ils s'étaient renforcés ces dernières années, notamment grâce aux opérations de croissance externe (intégration de Lada dans le groupe Renault le 1^{er} janvier 2017 ; intégration d'Opel dans le Groupe PSA le 1^{er} août 2017) a fortement affecté leur production. Entre 1996 et 2019, leur production avait 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.

La production de voitures particulières s'est élevée à 4,4 millions d'unités, soit une baisse de 28 % après un premier recul en 2019 et une année 2018 record. Ce niveau est inférieur au creux de 2009 et retrouve celui observé fin 1999-début 2000.

La production de véhicules utilitaires légers s'est établie à 791 000 unités, soit un recul de 23 % par rapport à 2019 mais à un niveau qui reste supérieur à la moyenne des années 2009-2014 (710 000 unités), consécutives à la crise de 2009.

Les groupes français possèdent une grande diversité de sites : les usines historiques (Sochaux, Sandouville), 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 (Porto Real, 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 2020
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, C3-XR / DS : DS3 Crossback	Poissy (France), Trnava (Slovaquie), Saragosse (Espagne), Porto Real (Brésil)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée	Vigo (Espagne), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 308	Sochaux (France), Buenos Aires (Argentine), Wuhan (Chine) (DPCA)
Peugeot : 2008	Mulhouse (France), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine) (DPCA), 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, e-C4	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzhen (Chine) (CAPSA)
Citroën : C4 Cactus, C4 Spacetourer	Madrid (Espagne), Vigo (Espagne), Porto Real (Brésil)
Citroën : C5, C5 Aircross	Rennes-la-Janaïs (France), Wuhan (Chine) (DPCA), Shenzhen (Chine) (CAPSA)
Citroën : C6	Shenzhen (Chine) (CAPSA)
DS : DS4, DS7 Crossback	Mulhouse (France), Shenzhen (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	Eisenach (Allemagne), Saragosse (Espagne)
Opel : Astra	Gliwice (Pologne), Ellesmere Port (Royaume-Uni)
Opel : Insignia	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Crossland	Saragosse (Espagne)
Opel : Grandland	Sochaux (France), Eisenach (Allemagne)
Opel : Mokka	Poissy (France)

Source : Groupe PSA

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2020
Alpine : A110	Dieppe (France)
Renault : Twingo 2, Twingo Electrique	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil), Shiyan (Chine)
Renault : Clio	Bursa (Turquie), Novo Mesto (Slovénie), Oran (Algérie)
Renault : ZOE	Flins (France)
Renault : Captur	Valladolid (Espagne), Moscou (Russie), Curitiba (Brésil)
Renault : Logan 2	Casablanca (Maroc), Cordoba (Argentine), Curitiba (Brésil), Envigado (Colombie), Togliatti (Russie) (AvtoVAZ), Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc), Oran (Algérie)
Renault : Kadjar	Palencia (Espagne)
Renault : Koleos	Busan (Corée du Sud) (RSM)
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), Tanger (Maroc)
Renault : Arkana	Moscou (Russie), Chennai (Inde), Busan (Corée du Sud)
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)
Renault : Alaskan	Cordoba (Argentine), Barcelone (Espagne), Cuernavaca (Mexique)
Dacia : Sandero, Logan 2	Pitesti (Roumanie), Tanger (Maroc), Casablanca (Maroc), Oran (Algérie)
Dacia : Duster	Pitesti (Roumanie)
Dacia : Lodgy / Ludospace	Tanger (Maroc)
Dacia : Spring (K-ZE)	Shiyan (Chine)
RSM : Koleos	Busan (Corée du Sud)
RSM : Talisman	Busan (Corée du Sud)
RSM : XM3 / SM7	Busan (Corée du Sud)
Lada : Kalina, Granta, Granta Hatchback, 4X4	Togliatti (Russie) (AvtoVAZ)
Lada : Vesta	Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)

Source : Groupe Renault

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES GROUPES FRANÇAIS

En 2020, la part des débouchés hors de France des groupes français recule d'un point dans un marché mondial des voitures particulières en baisse de 16 %. 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.

Entre 2013 et 2019, la part des livraisons des constructeurs français vers l'Union européenne a fortement augmenté, passant de 38 % à 60 %.

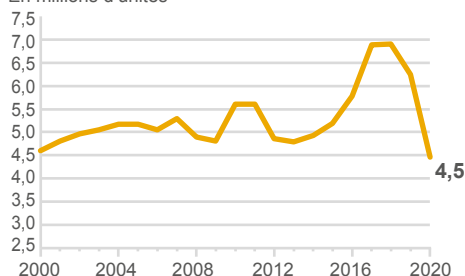
Ceci s'explique à la fois par le redressement partiel des marchés d'Europe du Sud, l'intégration d'Opel, mais aussi par la baisse d'une partie des marchés mondiaux. En 2020, cette part est retombée à 48 % du fait de la sortie du Royaume-Uni de l'UE mais aussi de la forte chute des marchés de l'UE. En ajoutant les flux vers le Royaume-Uni, la part des livraisons vers cette zone, s'élève à 55 % en 2020, soit un recul de 5 points par rapport à 2019. A l'inverse, la part des livraisons vers la zone CEI (incluant la Turquie) augmente en 2020 du fait de la meilleure résistance des marchés sur cette zone et d'une hausse des immatriculations en Turquie après deux années de baisse.


78 %
**Part du hors France
dans les débouchés des
groupes français**

► PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

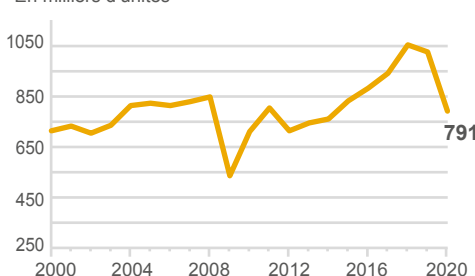
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



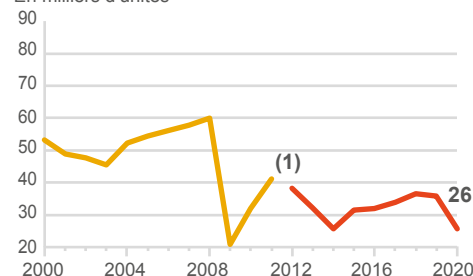
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

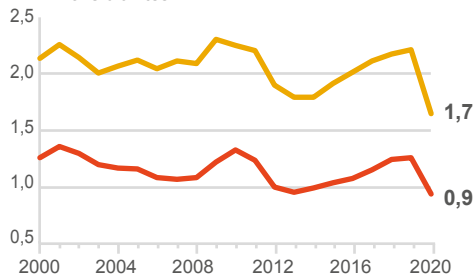
En milliers d'unités



► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

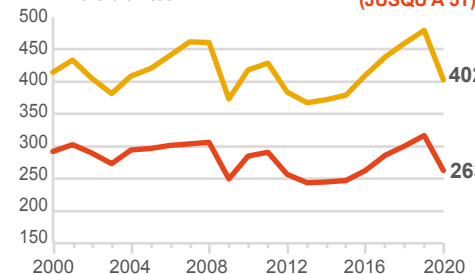
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



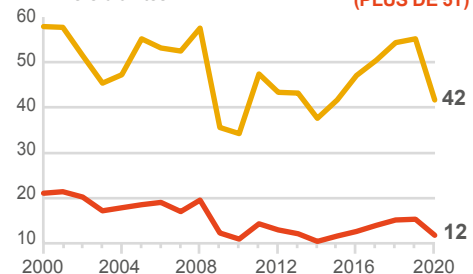
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités

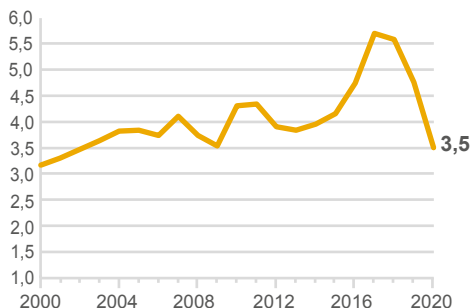


— TOTAL — GROUPES FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

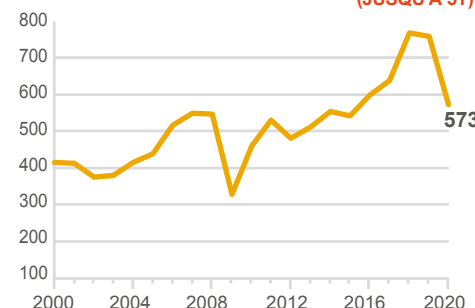
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



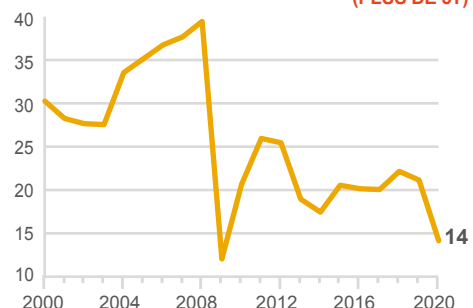
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

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 2,2 et 6,2 millions de voitures en 2019. Avec la crise sanitaire,

les immatriculations en France sont tombées à 1,6 million d'unités et la production mondiale des constructeurs français à 4,5 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 2020, elles ont reculé de 26 % à 3,5 millions d'unités, soit un niveau inférieur

de 10 % à leur point bas de 2013. Les livraisons de véhicules utilitaires légers ont reculé de 24 % en 2020 à 573 000 unités mais ce niveau reste supérieur aux niveaux observés avant 2016. Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont reculé de 33 % en 2020 (14 000 unités), soit un plancher jamais atteint depuis 2009.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

+70 %

Hausse de valeur ajoutée par personne employée dans la construction automobile entre 2012 et 2020

En 2020, la valeur ajoutée par employé dans la construction automobile s'est élevée à 93 000 euros, en forte baisse par rapport à 2019. La crise sanitaire a freiné brutalement l'activité, à l'image de ce qui s'était produit en 2009 (crise financière) et en 2012 (point bas du cycle automobile).

La valeur ajoutée par employé dans la construction

automobile est supérieure à celle dans l'industrie. En 2019, elle était de 105 000 euros contre 92 000 euros en moyenne dans l'industrie. Entre 2012 et 2019, elle a presque doublé à prix courants, grâce à la croissance du marché européen et des débouchés, ainsi qu'aux efforts internes des constructeurs en matière de productivité.

La part du chiffre d'affaires exporté dans la construction automobile s'élève, quant à elle, à environ 60 %, contre 39 % en moyenne dans l'industrie.

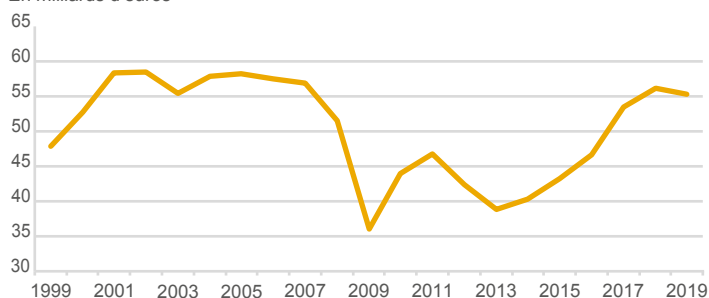
A la croisée de nombreuses et diverses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements :

depuis la crise de 2009, la construction automobile y consacre en moyenne chaque année 2,4 % de son chiffre d'affaires. Ce ratio reste élevé en 2020 (2,8 %), dans un contexte de baisse du chiffre d'affaires et de maintien des investissements corporels nécessaires à la transition énergétique. En moyenne, l'industrie automobile réalise chaque année environ 6 % des investissements totaux de l'industrie.

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 2019, en hausse de 43 % depuis 2013.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE

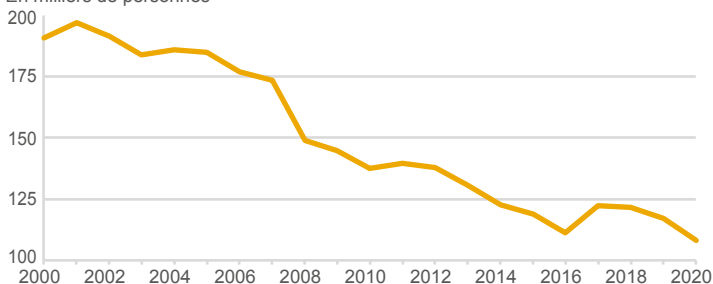
En milliards d'euros



Source : INSEE, Comptes nationaux base 2014 (lire aussi la page 68)

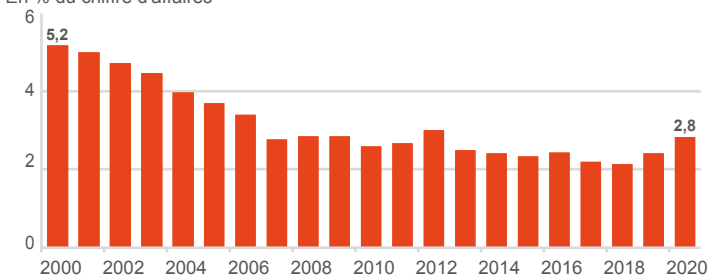
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En milliers de personnes



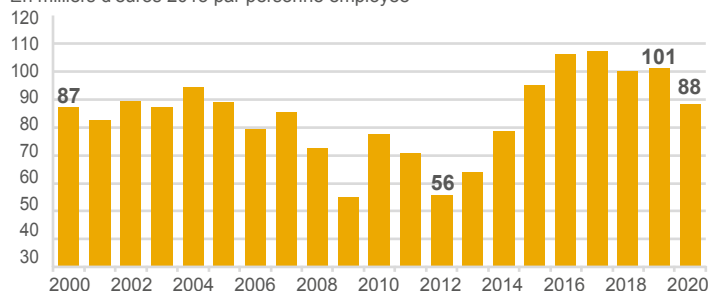
INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En % du chiffre d'affaires



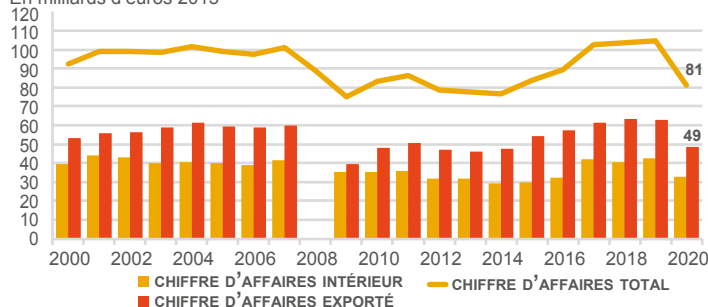
VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)

En milliers d'euros 2015 par personne employée



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

En milliards d'euros 2015



(1) Estimations du CCFA pour 2020 : lire aussi les pages 88 et 89.
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 69).

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. Puis, à partir de 2013, elle a de nouveau augmenté et a été multiplié par

près de deux en 7 ans. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré en moyenne 2,4 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit plus de 2 milliards d'euros par an. A 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 60 %, contre 39 % pour l'ensemble de l'industrie.

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.

4,1

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

► 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.

► EFFECTIFS SALARIÉS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (EN MILLIERS)

	2008	2015	2020
Île-de-France	55 070	41 707	36 477
Auvergne-Rhône-Alpes	27 545	22 219	21 622
Grand Est	39 746	30 107	25 285
Hauts-de-France	38 213	29 713	26 731
Bourgogne-Franche-Comté	29 193	23 008	19 232
Normandie	25 428	18 207	16 957
Pays de la Loire	14 401	12 060	12 849
Nouvelle-Aquitaine	11 609	8 362	7 350
Bretagne	11 629	7 543	5 896
Centre-Val de Loire	6 635	5 088	4 093
Occitanie	6 281	5 785	5 710
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 285	1 176	1 132
France métropolitaine	267 035	204 975	183 334

Source : ACOSS (cf page 70)

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

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

Source : INSEE - Note de conjoncture - Mars 2012

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 automobiles 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 d'emplois de l'industrie automobile a baissé au cours des vingt dernières années selon les données de l'ACOSS. Entre 2008 et 2015, la baisse est de 24 % en moyenne en France et de 11 % entre 2015 et 2020.

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, promotion de l'image de la filière en région. Elles coopèrent également avec les pôles de compétitivité automobiles, voire elles les intègrent.

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 de 2009, 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 2020, 3,7 % du PIB, contre 1,3 % en Italie, 1,1 % 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,

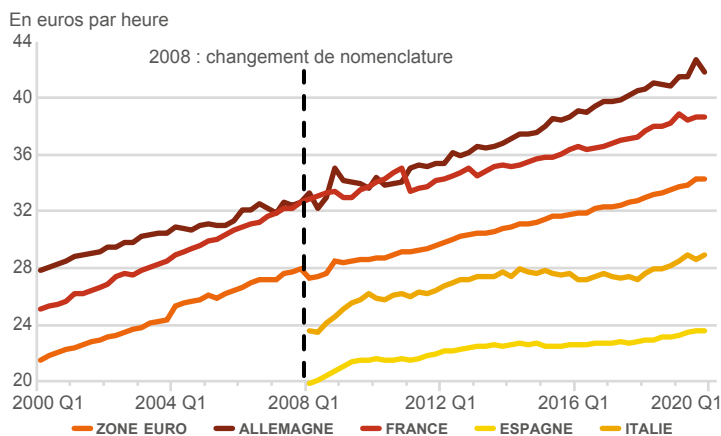
cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises - CVAE, cotisation sociale de solidarité des sociétés - C3S) des cinq principaux impôts sur la production proviennent de l'industrie, qui représente, en 2020, 13 % de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie. L'industrie est un secteur très exposé à la concurrence internationale et seule sa capacité d'investissement lui permet de renforcer la compétitivité hors prix.



3,7 %
Part des impôts de production dans le PIB en France en 2020, contre 0,5 % en Allemagne

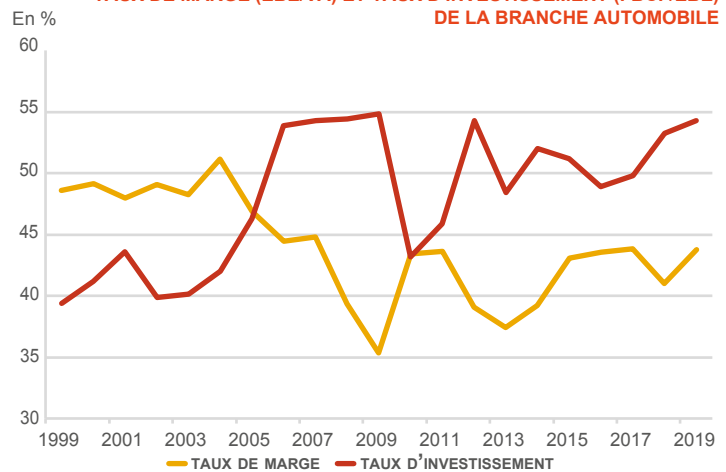
COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

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



Source : Eurostat, calcul Rexecode

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



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe.

Source : INSEE (Comptes nationaux, base 2014)

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

L'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents mondiaux pour continuer à se développer. 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 portant également sur les charges fiscales des entreprises pourraient être prises afin de continuer à rapprocher les conditions de production du site France de ceux de la moyenne de la zone euro. En 2020, les taux d'utilisation des capacités de production ont fléchi, affectant la compétitivité des sites dans la plupart des pays 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.

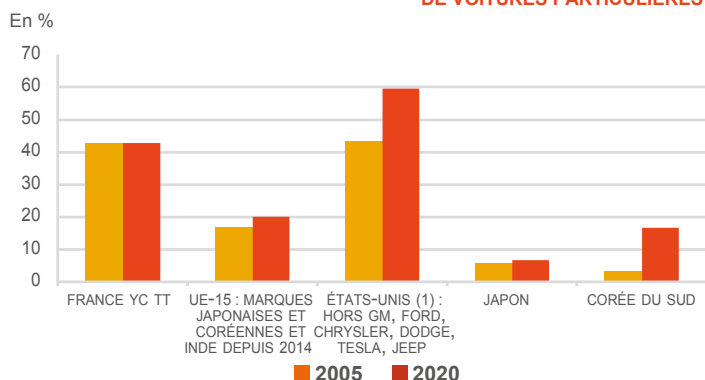
L'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange

en raison de la part significative, et de plus en plus importante, de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a représenté 60 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2020, contre 47 % en 2002. En 2020, l'euro reste en moyenne à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 par rapport au dollar et au won, mais il a légèrement remonté par rapport à 2019.

D'un autre côté, il existe des facteurs liés à l'ouverture du marché, qu'il soit intérieur ou extérieur. En général, le débouché intérieur, appelé « marché socle », constitue un pilier solide pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français et surtout le marché européen constituent ce marché socle ; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent une part significative et en progression constante. Dans d'autres pays constructeurs d'automobiles, comme le Japon, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu, sur lequel peut reposer leur développement international.

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

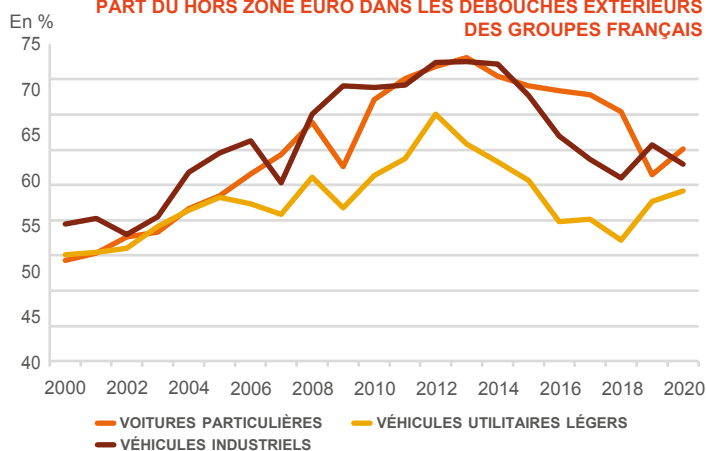
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

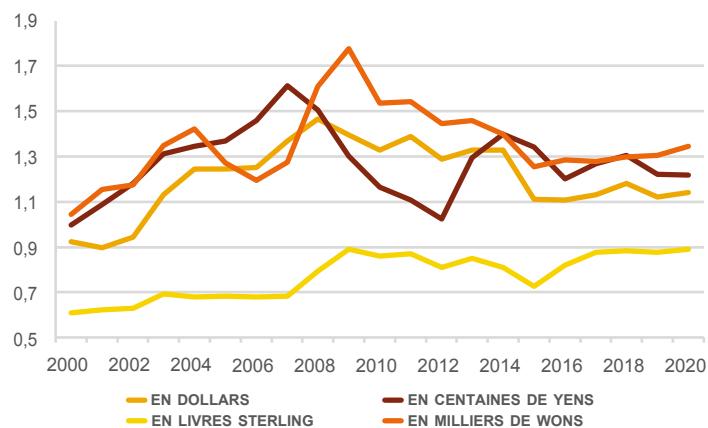


PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES GROUPES FRANÇAIS



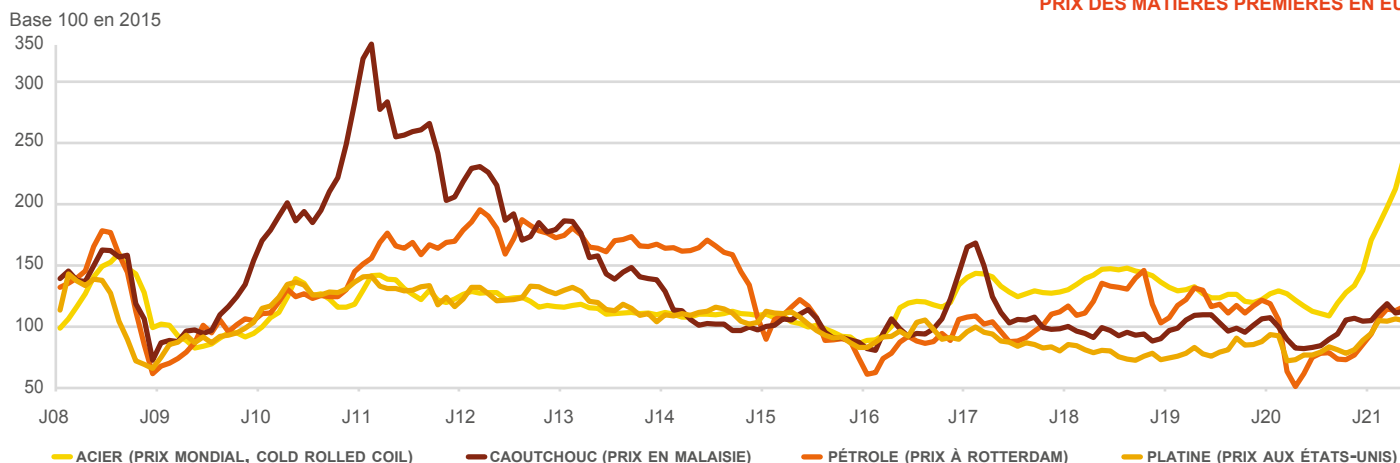
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



Source : BCE

PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Source : Rexcode, calculs CCFA

60 %

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 et 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 leurs 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. A 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 2020, les cours ont de nouveau fortement chuté avec le ralentissement de l'activité mondiale et ont atteint un point bas en avril et en août pour l'acier. Puis à partir de ce point bas, les cours ont progressé continuellement, en particulier pour l'acier qui atteint, dès janvier 2021, son plus haut niveau jamais enregistré. La vigueur de la reprise après la crise du Covid explique en grande partie cette flambée des prix.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2018

Signature du contrat de filière 2018-2022

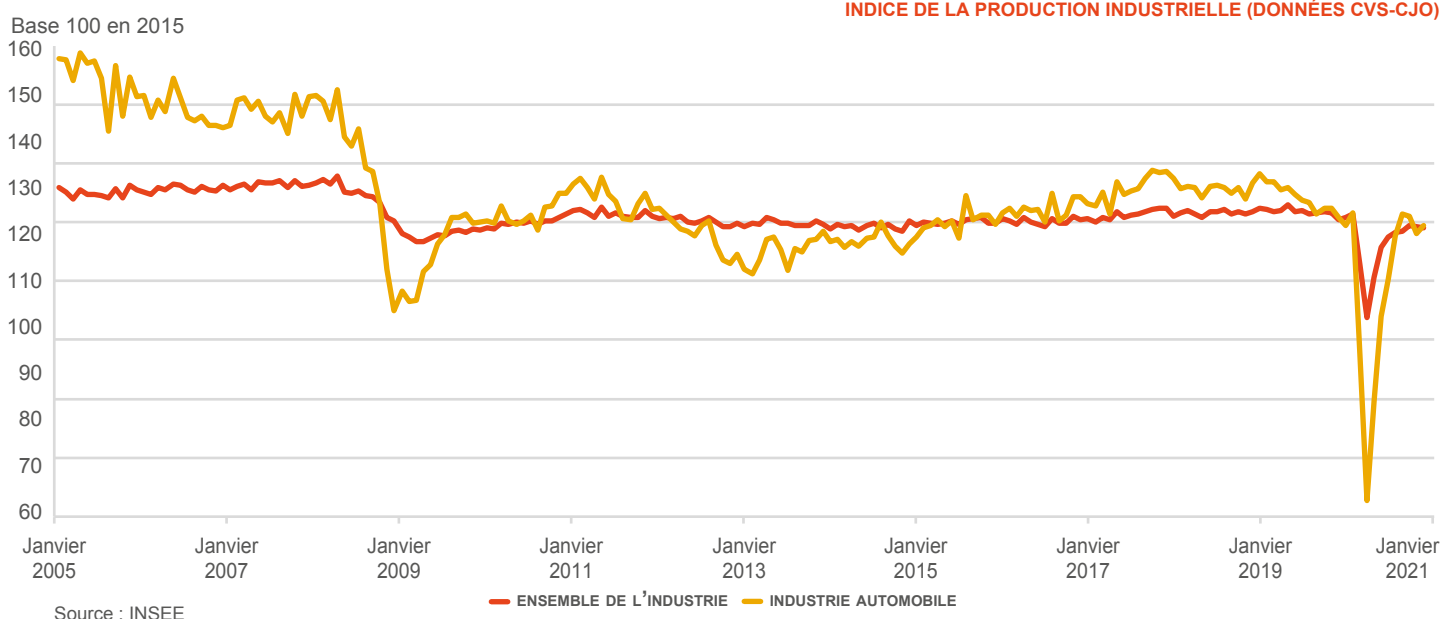
Au cours des dix dernières années, la filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2008-2009 qui a durement affecté les marchés européens et la production en France. L'indice de production de l'industrie automobile calculé par l'INSEE a fortement chuté en 2008. Mesuré en base 100 en 2015, il est passé de 143 en janvier 2008 à 70 en décembre et est resté à un niveau très bas en 2009 (90 en moyenne annuelle). 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. Entre 2015 et 2018, l'indice de production a crû de 11 % contre 3 % dans

l'ensemble de l'industrie. Cependant, en 2020, avec la crise sanitaire, la production a de nouveau subi un choc, cette fois d'une ampleur inégalée. L'indice de la production automobile a baissé de 28 % en 2020 contre 10 % pour l'ensemble de l'industrie.

La filière doit également 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.

Dès 2009, la filière automobile s'est structurée autour de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), instaurée par les groupes français

d'automobiles et leurs fournisseurs, rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA). 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. Au printemps 2018, un nouveau contrat de filière a été signé afin de fixer la feuille de route pour la période 2018-2022. Avec la crise sanitaire de 2020 qui a impacté l'ensemble de l'économie dont le secteur automobile (chute des marchés et de la production, plan de soutien automobile), il est apparu nécessaire d'adapter la feuille de route du CSFA afin de renforcer les mesures les plus indispensables à la transition, tout en tenant compte de ce nouveau contexte économique. Un avenant au contrat de filière a donc été signé en avril 2021.



La crise financière et économique de 2009 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. 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.

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.

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 2020, la crise sanitaire a entraîné une baisse historique de l'activité économique qui a fragilisé encore davantage les entreprises de la filière et a conduit le gouvernement à mettre en place des mesures d'urgence (soutien à la trésorerie, soutien à l'emploi) et à lancer, en mai 2020, un vaste plan de soutien automobile pour sortir de la crise. Un avenant au contrat stratégique de filière a également été signé en avril 2021 pour prendre en compte le plan de soutien et renforcer les actions en faveur de la transition écologique : des enveloppes financières supplémentaires ont été prévues par l'Etat, notamment pour accélérer le déploiement des bornes de recharge. La filière a renforcé ses engagements dans l'électrification en fixant par exemple une trajectoire de développement pour les véhicules utilitaires légers et les véhicules industriels électriques. Une feuille de route sur l'accompagnement des salariés a également été mise en place.

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

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, ...), amortis sur de longues périodes. Lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont aussi 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 (électrification, hydrogène...). 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 de 2009, 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), ce fonds a pour mission de contribuer au développement et à la consolidation des équipementiers stratégiques pour la filière

automobile, afin d'accroître leur rentabilité et les aider à nouer des partenariats durables avec les constructeurs. En novembre 2020, ce fonds est entré dans sa phase 2 et a été intégré au plan de soutien automobile lancé par le gouvernement en mai 2020 pour accompagner la filière dans ses mutations et la soutenir dans cette période de crise. Doté initialement de 525 millions d'euros, porté à 600 millions par le plan de soutien, ce fonds va s'étaler sur une période de 15 ans afin de pouvoir répondre à long terme aux enjeux de la filière. Il bénéficiera également aux entreprises qui ont souffert des conséquences économiques brutales de la crise sanitaire, avec des enveloppes allant de 3 à 50 millions d'euros investis en fonds propres ou quasi-fonds propres.

Le Crédit Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008, 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. En 2019, 7,4 % du crédit d'impôt octroyé au titre de la recherche a bénéficié à l'industrie automobile et 1,4 % au titre de l'innovation.

Le plan de relance automobile prévoit également des aides publiques à hauteur de 150 millions d'euros pour soutenir la R&D et l'innovation. Elles seront déployées dans le cadre du 4^{ème} Programme d'investissements d'avenir (PIA) sur la période 2021-2025, en cohérence avec les axes prioritaires définis au sein du CORAM (Comité d'Orientation pour la Recherche Automobile et Mobilité). Ce comité, instauré en 2020 dans le cadre du plan de soutien automobile, a réalisé une feuille de route qui permet d'identifier les priorités en matière d'innovation à court terme (développement des composants stratégiques pour la fabrication des véhicules électriques et hybrides rechargeables) et à long terme (développement des systèmes à hydrogène pour la mobilité, développement du véhicule autonome et connecté).

2015

**Première année
d'existence du Fonds
Avenir Automobile**

2020

**Lancement du Fonds
Avenir Automobile 2**

► LES FONDS D'INVESTISSEMENT ET D'ACCOMPAGNEMENT DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

	Objectifs et dotations
Fonds Avenir Automobile 2 (lancé en novembre 2020)	Dans la continuité du FAA lancé en 2009, arrivé au terme de sa période d'investissement, le FAA 2 lancé par Renault, PSA et Bpifrance s'inscrit dans le cadre du plan de relance de 2020. Géré par Bpifrance, il vise à accélérer la croissance et la capacité d'innovation des sous-traitants automobile français. Sa durée totale sera de 15 ans et sa période d'investissement de 5 ans. 80 % du Fonds, soit jusqu'à 420 M€, seront investis dans environ une quinzaine de groupe sous-traitants, tandis que les 20 % restant, soit jusqu'à 105 M€, seront investis en fonds de fonds (investissements privés et complémentaire au FAA 2).
Fonds d'accompagnement des salariés de la filière automobile	Destiné à financer des actions exceptionnelles d'accompagnement et de reconversion professionnelle des salariés licenciés économiques de la filière automobile. Les ressources du fonds sont constituées par des contributions financières de l'Etat et des contributions volontaires des entreprises. La gestion du fonds et la mise en œuvre des mesures d'accompagnement et de reconversion professionnelle sont confiées, pour le compte de l'Etat, à Pôle Emploi. L'accompagnement est prévu jusqu'en juin 2023.
AMI CORAM 2021 (Appel à manifestation dans le cadre du CORAM)	Subventions et avances de 30 % à 50 % (selon la taille de l'entreprises) du montant de l'investissement pour des projets de R&D qui s'inscrivent dans la feuille de route du Comité d'Orientation de la recherche Automobile et Mobilités (véhicule électrique, hydrogène, matériaux innovants, économie circulaire, véhicules connectés et autonomes).

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 automobiles 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.

Dans le cadre du plan de soutien automobile lancé par l'Etat en mai 2020 pour aider la filière à se restructurer et à affronter la crise économique lié au COVID, deux grands axes de financement ont été annoncés. Le premier, le Fonds Avenir Automobile 2, porté à 600 millions d'euros, est dédié aux sous-traitants dans la continuité du FMEA. Il a vocation à fournir de nouvelles capacités d'investissements, en fonds propres et quasi-fonds propres, pour aider les sous-traitants français à faire face à la crise et à accélérer leur capacité d'innovation sur les technologies clés de

l'automobile du futur, connectée et décarbonée. Le deuxième dispositif majeur est l'Appel à Manifestation d'Intérêt qui s'inscrit dans le quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA4) et bénéficiera à des projets sélectionnés dans le cadre du CORAM. L'aide financière apportée aux projets dépendra de la taille des entreprises et sera constituée d'une part de subvention et d'une part remboursable.

Auparavant, l'industrie automobile avait déjà 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 VEDECOM « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité », basé en région parisienne, a pour vocation à devenir la référence de la nouvelle filière de l'éco-mobilité sur les thèmes de l'électrification, le véhicule autonome et connecté et les nouvelles solutions de mobilité et l'énergie partagée. Il est soutenu par le pôle de compétitivité NextMove (Mov'eo) depuis 2010 et appartient au « Plan Véhicule Autonome ». 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.

Les constructeurs français d'automobiles sont également parties prenantes de l'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne, basé à Nantes. Créée 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. Depuis son existence, 96 projets ont été réalisés pour 203 millions d'euros. Dans l'automobile ses travaux portent sur le développement des procédés de fabrication de pièces multi-matériaux (composites-métalliques) et des solutions robotisées pour développer l'usine du futur.

En outre, l'ADEME propose un dispositif d'accélération du développement des écosystèmes d'innovation performants (transport et mobilité durable) qui se traduit par des subventions et des avances récupérables sur les projets dans les phases de R&D, jusqu'à la démonstration.

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

**6,9
milliards**

**Montant des dépenses
intérieures et
extérieures de recherche
et développement de la
branche automobile en
2019**

En 2019, 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 à 4,6 milliards d'euros, soit 13 % de l'ensemble des DIRDE des entreprises en hausse de 3 % par rapport à 2018. Les dépenses extérieures de recherche et développement

(DERDE) ont quant à elle doublé depuis 2015 et s'élèvent à 2,2 milliards d'euros en 2019.

La crise de 2009 avait limité significativement les moyens financiers des entreprises, pourtant, 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, non seulement pour satisfaire la clientèle et respecter les normes réglementaires, mais aussi pour atteindre les objectifs liés à la transition énergétique et développer le numérique pour le véhicule connecté et autonome et 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 2019.

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, 62 milliards d'euros dépensés en 2019, soit 33 % 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 2019		DERDE (3) en 2019	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 647	13%	2 243	16%
Construction aéronautique et spatiale	3 659	10%	4 353	30%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	3 359	10%	877	6%
Industrie pharmaceutique	2 702	8%	2 289	16%
Activités informatiques et services d'information	2 811	8%	260	2%
Industrie chimique	1 953	6%	559	4%
Composants, cartes électronique, équipements périphériques	1 701	5%	165	1%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 631	5%	350	2%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 619	5%	354	2%
Fab. d'équipements électriques	1 363	4%	521	4%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 260	4%	261	2%
Fab. d'équipements de communication	874	2%	137	1%
Autres branches	7 506	21%	2 069	14%
TOTAL	35 086	100%	14 439	100%

(1) Données semi-définitives.

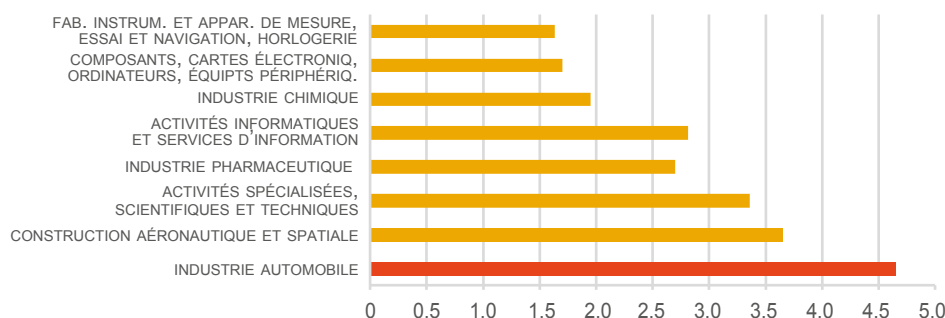
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(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 2019 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

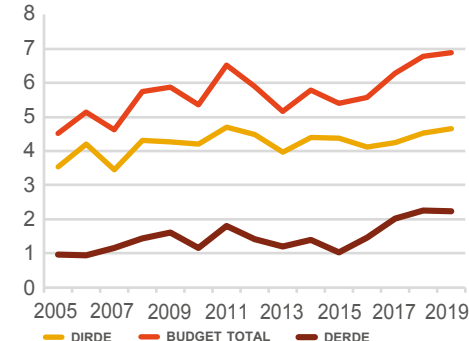
En milliards d'euros



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 2019, les entreprises de la branche automobile implantées en France emploient 30 700 personnes

en équivalent temps plein dans la R&D (dont 20 100 chercheurs). Ces effectifs ont diminué de 7 % par rapport à 2003 mais le nombre de chercheurs a augmenté de 46 % sur la même période.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA et Renault figurent toujours en 2020 dans les cinq premières places du palmarès des déposants de brevets. Sur les dix premiers déposants de brevets, la moitié sont des entreprises du secteur automobile.

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.

En 2020, dans le contexte particulier de la crise sanitaire, les pôles ont continué d'assurer le lien en matière de recherche et développement entre les constructeurs, les équipementiers, les PME/ETI innovantes, les laboratoires de recherche, les organismes de formation et les territoires, à travers l'organisation d'événements et de webinaires.

1700 établissements membres des pôles de compétitivité automobile en 2020

► 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 (2020)	600	500	250	349
Nombre de projets labellisés depuis leur création (2020)	405	470	334	310
Nombre de projets financés depuis leur création (2020)	275	244	189	-

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

Sources : DGE (Enquête annuelle auprès des pôles en 2015), Mov'eo, Véhicule du futur, CARA, iD4CAR

Le pôle Mov'eo (Nextmove depuis le 1^{er} janvier 2021) s'étend sur les régions Île-de-France et Normandie. En 2019, le pôle avait fusionné 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. Les 4 drivers d'innovation sont : la mobilité à faible empreinte environnementale, la mobilité sûre, autonome et connectée, les nouveaux services et solutions de mobilité, l'excellence industrielle et opérationnelle.

Le pôle Véhicule du Futur, historiquement implanté en Alsace et Franche-Comté, s'étend désormais sur la totalité du territoire du Pôle Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté. En juin 2020, le Pôle Véhicule du Futur réalise la fusion-absorption des ARIA Champagne-Ardenne et Lorraine, l'ARIA PerfoEST ayant déjà rejoint le Pôle en 2008. Le pôle accompagne les entreprises vers les nouveaux marchés de la mobilité (véhicule électrique, hydrogène, autonome & connecté et les services de mobilité) et vers l'industrie du futur (transformation du processus de production) avec pour mission de stimuler l'innovation, améliorer la performance des entreprises, accompagner la montée en compétence des équipes et soutenir

les entreprises dans leur développement et leur croissance.

L'ambition du pôle CARA est d'accompagner les mutations des systèmes de transport de personnes et de marchandises en région Auvergne-Rhône-Alpes. Il accompagne 6 filières : le véhicule industriel, l'automobile, le transport par câble, le transport fluvial, la mobilité active et durable et le ferroviaire. CARA met en œuvre des actions collectives : projet de recherche et innovation, démonstrateurs en situation réelle, actions pour le développement économique et industriel de ses membres. L'activité s'articule autour de cinq programmes de recherche : motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système de transport intelligent, mobilités, pratiques et gouvernance. 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 (usages et industrialisation) 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. Polymeris, nouveau pôle de compétitivité Caoutchoucs, Plastiques et Composites est né de la fusion en 2020 d'Elastopôle, dédié au caoutchouc et aux polymères, et de Plastipolis, dédié à la plasturgie, tous deux ancrés dans les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Centre-Val-de-Loire. Ses deux grands axes stratégiques sont l'industrie du futur et l'économie circulaire. Ancré dans la région Hauts-de-France, i-TRANS est le pôle de compétitivité des transports, de la mobilité et de la logistique. Son action se concentre sur six secteurs prioritaires dont les équipements automobiles. En 2015, 13 % des salariés des établissements membres de ce pôle travaillaient pour l'industrie automobile.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

En 2020 les échanges commerciaux et la demande mondiale adressée à la France sont impactés par la crise sanitaire et les restrictions de déplacements. A l'échelle nationale, les exportations ont baissé de 15,9 % et les importations de 13 %.

Dans ce contexte, les exportations de produits automobiles de la France baissent de 18,5 % en 2020 pour s'établir à 41 milliards d'euros. Ce recul est dû en grande partie à la forte contraction des exportations de voitures particulières neuves (-23,5 %), tandis que les exportations de pièces et moteurs reculent moins fortement (-12,2 %). Le secteur automobile reste néanmoins le 2^{ème} exportateur avec 9,7 % des exportations totales, derrière l'industrie agroalimentaire et devant l'aéronautique.

Côté importations, elles diminuent de 10,5 % pour les véhicules neufs et de 22,5 % pour les pièces et moteurs. Les importations de voitures particulières neuves reculent moins fortement (-8,3 %) que celles des véhicules utilitaires légers (-14,5 %) et des véhicules industriels (-21,1 %). Après deux années déficitaires, le solde du poste « pièces et moteurs » redevient excédentaire passant de -2,3 milliards d'euros en 2019 à +306 millions en 2020. Enfin, le solde des échanges de véhicules utilitaires légers neufs demeure excédentaire, comme les années précédentes.

Au total, le solde de la branche automobile industrielle s'est légèrement redressé en 2020 pour s'établir à -14,8 milliards d'euros (contre -15,1 milliards en 2019).

L'année 2020 a aussi été marquée par le retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne le 31 janvier. En 2020, le solde de la France avec le Royaume-Uni reste excédentaire (+1,2 milliard d'euro), mais diminue de 0,2 % par rapport à 2019. En valeur, les exportations de véhicules baissent plus fortement que les importations, en particulier celles de voitures neuves.

41 milliards d'euros
Exportations des produits industriels automobiles de la France en 2020

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

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens (1)	Part de l'automobile
EXPORTATIONS (FAB)									
2010	15,2	1,7	2,3	20,4	39,6	1,1	40,7	389,7	10,4%
2019	19,9	5,1	4,7	20,4	50,1	1,6	51,7	496,8	10,4%
2020	15,2	4,1	3,6	17,9	40,8	1,4	42,3	418,1	10,1%
Variation 2020/2019 en %	-23,5	-19,3	-23,7	-12,2	-18,5	-12,4	-18,3	-15,8	-
IMPORTATIONS (CAF)									
2010	22,4	2,9	2,4	15,3	43,0	1,2	44,2	458,0	9,6%
2019	32,9	4,5	5,2	22,7	65,3	1,6	66,9	575,7	11,6%
2020	30,1	3,9	4,1	17,6	55,7	1,9	57,6	500,2	11,5%
Variation 2020/2019 en %	-8,3	-14,5	-21,1	-22,5	-14,7	+16,3	-14,0	-13,1	-
SOLDES									
2010	-7,1	-1,2	-0,1	+5,1	-3,4	-0,1	-3,5	-68,2	-
2019	-12,9	+0,6	-0,5	-2,3	-15,2	-0,0	-15,2	-78,9	-
2020	-14,9	+0,3	-0,5	+0,3	-14,8	-0,5	-15,3	-82,1	-

► LES ÉCHANGES AUTOMOBILES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN 2020 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Tous véhicules			Pièces et moteurs			Branche automobile industrielle		
	2019	2020	Variation 2020/2019 en %	2019	2020	Variation 2020/2019 en %	2019	2020	Variation 2020/2019 en %
EXPORTATIONS (FAB)	2,6	1,7	-0,3	1,7	1,5	-0,1	4,3	3,2	-25
IMPORTATIONS (CAF)	1,9	1,4	-0,3	0,8	0,6	-0,2	2,7	1,9	-27
SOLDE	+0,7	+0,3	-0,5	+0,9	+0,9	0,0	+1,6	+1,2	-22

(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 maintenues dans une fourchette comprise entre 39 et 45 milliards d'euros jusqu'en 2013, puis ont crû pour atteindre 51 milliards en 2018. L'année 2019 marque cependant un point d'inflexion avec un recul de 2,1 %, qui s'accroît avec la crise sanitaire (-18,7 %). En 2020, Les exportations ont principalement reculé au 2^{ème} trimestre avant de repartir à la hausse dès le troisième trimestre avec la reprise de l'activité, le plan de relance et les aides à l'achat mises en place par plusieurs

États européens après le confinement (Allemagne, Espagne, Royaume-Uni, Italie).

Après 2009, les exportations de voitures particulières ont varié 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 mais rechutent à 15,2 milliards d'euros en 2020. En outre, les difficultés de compétitivité ont modifié la structure de 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 ont crû jusqu'à atteindre le niveau record de 5,1 milliards en 2019, grâce à la production de nouveaux fourgons en France et au développement de la production des groupes français pour des partenaires. En 2020, elles diminuent de 19 %, mais le solde reste positif avec la baisse plus forte des importations. Les exportations de véhicules industriels ont elles aussi diminué en 2020, après un niveau record de 4,7 milliards d'euros en 2019.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. En 2020, cinq pays d'Europe de l'Ouest représentent à eux seuls 64 % 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 principaux marchés de l'Union européenne (Allemagne, Espagne, Italie, Belgique) et le Royaume-Uni. En 2020, l'Allemagne reste le principal pays importateur, avec des exportations évaluées à 4,1 milliards d'euros, en hausse de 12 % par rapport à 2019. Dans les autres pays, les exportations baissent : de -30 % en Belgique qui reste à la deuxième place, suivie de l'Italie (-32 %), de l'Espagne (-45 %) et du Royaume-Uni (-39 %), dont la valeur des exportations est légèrement inférieure à 1 million d'euros. La Turquie arrive en sixième position avec près de 500 millions d'euros de voitures exportées.

Les véhicules utilitaires légers restent majoritairement exportés vers ces mêmes cinq pays en 2020. L'Allemagne est en tête avec 1,2 milliard d'euros, en très légère baisse de 2 % par rapport à l'an passé, devant la Belgique (597 millions d'euros, -21 %) et le Royaume-Uni (367 millions d'euros, -36 %). La Pologne occupe la sixième place avec 215 millions d'euros devant la Chine (109 millions d'euros). En 2020, le montant des exportations baisse de 19 % et s'établit à 4,2 milliards d'euro, soit 1 milliard de moins que le niveau record de 2019.

Les exportations de véhicules industriels et de cars et bus, qui avaient augmenté de 102 % entre 2010 et 2019, reculent de 24 % en 2020. Les exportations vers l'Allemagne sont restées stables et celles vers l'Espagne et le Royaume-Uni fléchissent de, respectivement, -25 % et -17 %.

Enfin, les cinq premières destinations des exportations de pièces et moteurs sont aussi européennes. L'Allemagne est en tête avec 3,8 milliards d'euros

(-10 %), suivie de l'Espagne (-17 %). Vers le Royaume-Uni, troisième pays destinataire, les exportations sont en recul de 10 % comme en 2019 et 2018. Enfin, les exportations vers l'Italie ont fortement progressé entre 2010 et 2018 (+56 %), mais reculent en 2020 (-9 %).

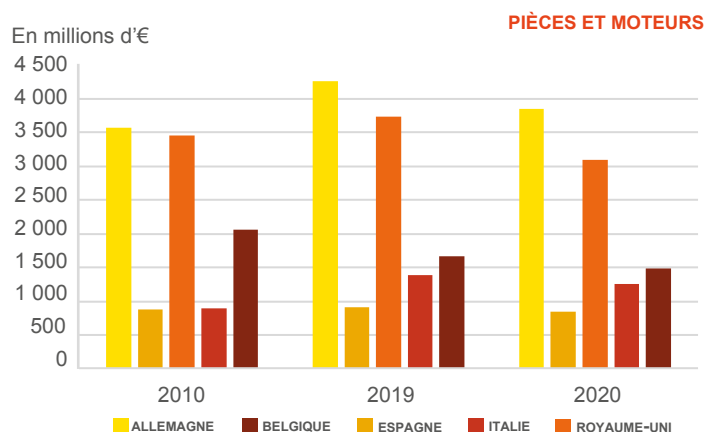
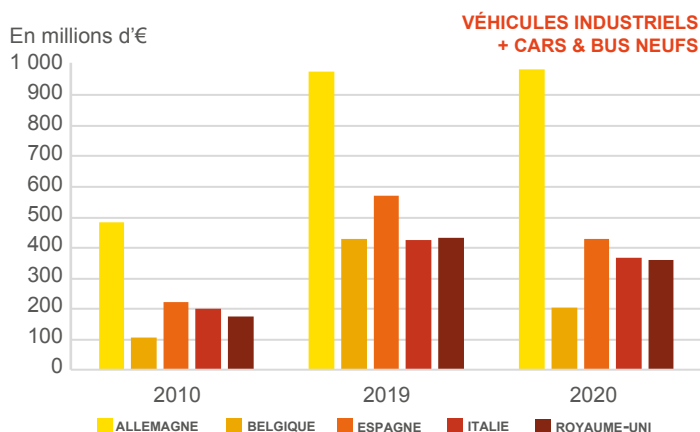
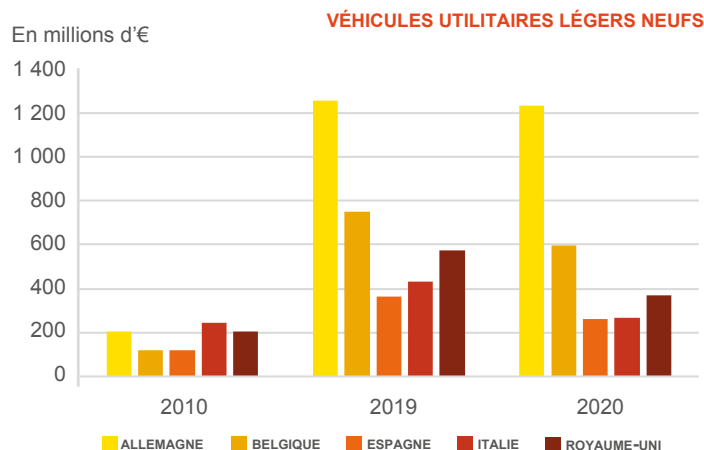
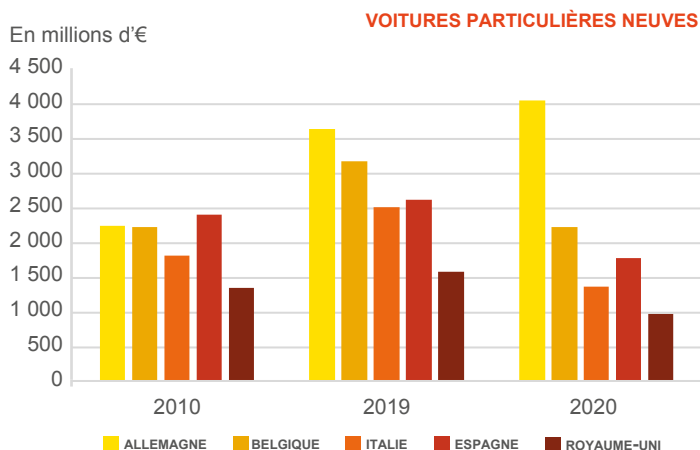
Côté importations, il y a une plus grande diversité de pays fournisseurs : l'Europe de l'Ouest, principalement, mais aussi l'Europe de l'Est (y compris Turquie) et le Japon. Pour les véhicules légers, l'Espagne devient le premier fournisseur (7,4 milliards d'euros) devant l'Allemagne (5,6 milliards d'euros). Le Royaume-Uni, qui était un fournisseur important en 2019, voit ses exportations diminuer et s'établir à 1,1 milliard d'euros (-34 %) se plaçant à la douzième place. La Turquie (1,8 milliard d'euros) et le Japon (1,2 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 1,6 milliards d'euros.



Allemagne

Premier partenaire commercial de l'industrie automobile en France

► PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE



Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

Les ventes de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur repli en 2020 (-33 % en volume et -4 points de part de marché) et ont représenté 31 % du marché (contre 73 % en 2012). Par ailleurs, pour la première fois depuis 2012, les ventes de voitures à essence sont en baisse (-39 %) et leur part de marché baisse fortement, passant de 58 % en 2019 à 48 % en 2020, soit un recul de 10 points en 1 an.

Cette rupture s'explique par la forte croissance des immatriculations de voitures à énergie alternative sur un marché automobile en forte baisse en 2020 (-25 %). Elle annonce également le déclin des motorisations thermiques, qui devrait se poursuivre avec les objectifs

fixées par l'Union européenne de réduire à zéro les émissions de CO₂ des voitures neuves dès 2035, et la mise en place des zones à faibles émissions. Le marché des voitures à essence est d'autant plus impacté à court terme qu'il reste encore dominant en 2020 et concerne des modèles qui pourront bénéficier de motorisations alternatives. À l'inverse, le marché des voitures diesel s'est déjà fortement contracté ces dix dernières années pour se recentrer sur les modèles les plus pertinents.

Les ventes de voitures à énergie alternative (électriques et hybrides) ont augmenté de 111 % par rapport à 2019 et ont représenté 21,5 % de part de marché contre 7,6 % l'an passé. Le segment qui a le plus progressé

est celui des hybrides rechargeables, dont les volumes ont été multipliés par trois et dont la part de marché atteint 4,5 % en 2020, contre 0,8 % en 2019.

Au niveau du parc, le diesel reste dominant avec 57 % des voitures en circulation, mais il baisse régulièrement depuis 2015. Le parc des voitures essence (40 %) croît depuis 2015 à un rythme ralenti. Quant au parc de voitures à énergies alternatives, il émerge avec 2,7 % du total.

-42 points

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

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

	2000	2015	2017	2018	2019	2020	Variation 2020/2019 en %
IMMATRICULATIONS							
Essence							
En unités	-	741 215	1 006 091	1 191 145	1 290 268	791 026	-39
En % des immatriculations totales	51%	39%	48%	55%	58%	48%	-10 points
Diesel							
En unités	1 046 485	1 097 124	998 116	844 878	755 583	504 178	-33
En % des immatriculations totales	49%	57%	47%	39%	34%	31%	-3,6 points
Électrique							
En unités	-	17 268	24 910	31 059	42 764	110 917	+159
En % des immatriculations totales	-	0,9%	1,2%	1,4%	1,9%	6,7%	4,8 points
Hybride							
En unités	-	61 619	81 559	106 369	125 435	243 675	+94
En % des immatriculations totales	-	3,2%	3,9%	4,9%	5,7%	15%	9,1 points
dont non rechargeables							
En unités	-	56 030	69 691	91 841	106 843	169 083	+58
En % des immatriculations totales	-	2,9%	3,3%	4,2%	4,8%	10%	5,4 points
dont rechargeables							
En unités	-	5 589	11 868	14 528	18 592	74 592	+301
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,6%	0,7%	0,8%	4,5%	3,7 points
PARC AU 31 DÉCEMBRE							
Essence							
En milliers d'unités	18 080	13 036	13 816	14 368	14 994	15 201	+1
En % du parc total	64%	35%	36%	38%	39%	40%	0,7 point
Diesel							
En milliers d'unités	9 980	23 596	23 682	23 179	22 621	21 941	-3
En % du parc total	0,0%	63,7%	62%	61%	59%	57%	-1,6 point
Électrique et hybride rechargeable							
En milliers d'unités	-	42	82	106	141	245	+74
En % du parc total	-	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,6%	0,3 point
Hybride							
En milliers d'unités	-	211	343	444	561	801	+43
En % du parc total	-	0,6%	0,9%	1,2%	1,5%	2,1%	0,6 point
dont non rechargeables							
En milliers d'unités	-	175	289	377	477	644	+35
En % du parc total	-	0,5%	0,8%	1,0%	1,2%	1,7%	0,4 point
dont rechargeables							
En milliers d'unités	-	36	54	68	85	157	+86
En % du parc total	-	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%	0,2 point
Parc total	28 060	37 061	38 087	38 254	38 467	38 346	-0,3

Sources : CCFA, MTE/SDES (ministère de la Transition Ecologique)

En 2020, la France est désormais à la deuxième place sur le marché européen des voitures particulières neuves diesel, avec 504 120 immatriculations, derrière l'Allemagne (820 000 d'unités) et devant l'Italie (452 000 unités). La motorisation diesel est privilégiée par les automobilistes effectuant des kilométrages annuels importants. Les taux de pénétration du diesel sont supérieurs d'environ 20 points dans les immatriculations des clients « hors particuliers » (41 %) que dans les achats des particuliers (19 %). Ces chiffres s'observent également dans la plupart des pays d'Europe occidentale. À l'inverse, les particuliers ont continué à privilégier les véhicules à

essence en 2020, dont la part de marché est de 58 % contre 37 % pour les non-particuliers.

Concernant, les énergies alternatives, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 243 675 unités, soit une progression de 94 % (+301 % pour les hybrides rechargeables). Celles des voitures particulières neuves électriques ont crû de 159 %, pour atteindre 110 917 unités, ce qui place le marché français à la deuxième place des marchés européens derrière celui de l'Allemagne.

Au niveau du parc en France, 57 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2021 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de plus de 6 points depuis le point haut de 2015. La part des voitures essence dans le parc croît depuis 2015 et représente désormais 40 % du total (35 % en 2015 et 64 % en 2000). Les véhicules à énergie alternatives représentent quant à eux 2,7 % du parc total. Les voitures électriques n'en représentent que 0,6 % (+0,3 point), les voitures hybrides non rechargeables 1,7 % (+0,4 point) et les voitures hybrides rechargeables 0,4 % (+0,2 point).

LES VOITURES PARTICULIÈRES À ÉNERGIES ALTERNATIVES

L'année 2020 a été marquée par une forte hausse des voitures particulières neuves à énergies alternatives (électriques et hybrides). Les immatriculations de voitures électriques et hydrogènes ont augmenté de 160 %, celles de voitures hybrides rechargeables de 300 % et celles de voitures hybrides non-rechargeables de 58 %.

Cet essor a été porté par le renforcement du bonus automobile et de la prime à la conversion, ainsi que par la diversification de l'offre des constructeurs. Ces mesures visent à répondre aux objectifs

posés par le Pacte Vert Européen de réduction des émissions de CO₂ des voitures neuves. D'ici 2030, la cible serait de réduire ces émissions de 55 % pour arriver, en 2035, à la fin de la vente des voitures à motorisation thermique. L'État, avec la filière automobile, s'est engagé à mettre en place des mesures fortes pour stimuler le marché des véhicules électrifiés. Concernant le déploiement des infrastructures, le programme Advenir a été reconduit dans le cadre de France Relance. Ces mesures, ainsi que le développement des zones à faibles émissions, stimulent la demande en véhicules

électriques auprès des particuliers.



54 %

Part de marché des particuliers dans les immatriculations de voitures électriques

► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES LES PLUS VENDUS DE VOITURES ÉLECTRIQUES EN 2020

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	RENAULT	ZOE	34%
2	PEUGEOT	208	15%
3	TESLA	MODEL 3	6%
4	HYUNDAI	KONA	5%
5	KIA	NIRO	5%
6	VOLKSWAGEN	ID.3	4%
7	NISSAN	LEAF	3%
8	PEUGEOT	2008	3%
9	DS	DS3CBACK	2%
10	MINI	MINI	2%

► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES LES PLUS VENDUS DE VOITURES HYBRIDES RECHARGEABLES EN 2020

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	PEUGEOT	3008	9%
2	RENAULT	CAPTUR	7%
3	DS	DS7	6%
4	VOLVO	XC40	5%
5	CITROEN	C5 AIRCR.	4%
6	PEUGEOT	508	4%
7	MERCEDES	GLC	4%
8	VOLKSWAGEN	GOLF	4%
9	MITSUBISHI	OUTLANDER	4%
10	MERCEDES	CLASSE A	4%

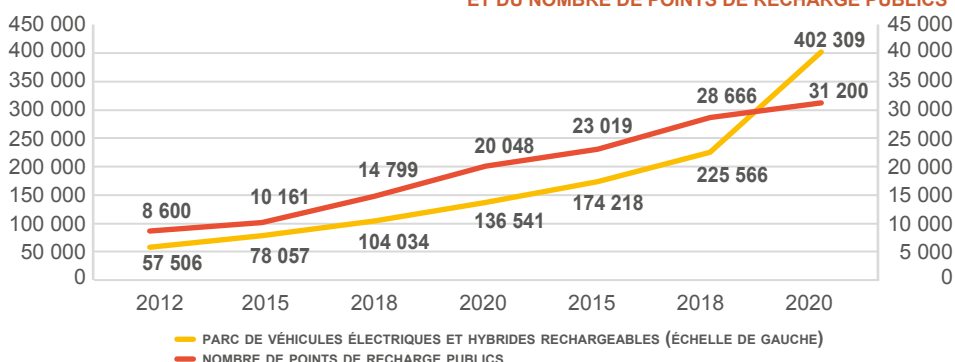
Source : CCFA

Dans le cadre du Plan de soutien à la filière automobile présenté en mai 2020 par le Président de la République, les montants des bonus écologiques et de la prime à la conversion ont été revus à la hausse et élargis à un plus grand nombre de ménages. Ces dispositifs cumulables, avec un maximum de 12 000 euros, varient selon le type de véhicule acheté, ainsi que le revenu de référence de l'acheteur. En 2020, le bonus écologique était compris entre 2000 et 7 000 euros. Légèrement abaissée à partir de début août 2020, la prime à la conversion se situait entre 1 500 et 5 000 euros. Par ailleurs, une prime exceptionnelle aux conditions plus avantageuses a été octroyée à 200 000 ménages entre juin et août 2020 pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion.

Concernant les infrastructures de recharge, les pouvoirs publics se sont engagés, à travers le Contrat Stratégique de Filière Automobile, à porter le nombre de points de charge à 100 000 d'ici la fin 2021. Ces équipements sont essentiels pour le développement des véhicules électrifiés dont l'autonomie est limitée et le temps de recharge parfois long. Fin 2020, d'après l'AVERE, on comptait 31 200 points de recharge publics en France pour 402 309 voitures électriques et hybrides rechargeables, soit 1 point pour 13



EVOLUTION DU PARC DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES ET DU NOMBRE DE POINTS DE RECHARGE PUBLICS



Source : AVERE, MTE/SDS (ministère de la Transition Écologique)

véhicules. Pour développer les points de recharge privés, le programme Advenir, créé en 2016, a été reconduit fin 2019 avec un budget de 100 millions d'euros. L'objectif est de déployer en entreprise et dans les copropriétés, plus de 45 000 nouveaux points de recharge d'ici fin 2023. D'après l'enquête SOFRES, seuls 7 % des utilisateurs disposent d'une borne à leur domicile et 10 % sur leur lieu de travail. Le gouvernement a aussi prévu une enveloppe de 100 millions d'euros pour financer les bornes de recharge rapide sur les autoroutes et le réseau routier national (500 stations équipées d'au moins 4 bornes d'une puissance de 150 kW chacune). En parallèle, plusieurs acteurs de la filière automobile, de l'énergie et de la grande distribution, se sont engagés, à travers la signature de la charte « Objectif 100 000 bornes », à participer au déploiement de points de charge ouverts au public.

De leur côté, les constructeurs automobiles proposent un nombre croissant de modèles électriques et hybrides. En 2020, en France, il s'est déjà vendu près de 50 modèles différents de voitures électriques, Renault et Peugeot dominant le marché. Renault a quasiment doublé les ventes de la ZOE en 2020 (34 % du marché) et la 208 de Peugeot a représenté 15 % du marché des voitures électriques. Sur le marché des hybrides

rechargeables, Peugeot et Renault dominent le marché, avec la 3008 qui représente 9 % des ventes et la Captur (7 % des ventes). Ce mouvement va s'accélérer car les deux groupes se sont engagés dans de lourds investissements pour électrifier l'ensemble de leur gamme.

Côté acheteurs, le principal frein à l'achat d'un véhicule électrifié demeure le coût du véhicule, suivi du manque d'autonomie, puis du manque de bornes de recharge. 65 % des personnes interrogées considèrent les mesures de soutien financier (bonus/malus/prime) comme le premier facteur impactant leur décision d'achat. De même, les restrictions de circulation pour les véhicules polluants influent sur les intentions d'achats, notamment dans les grandes agglomérations. Enfin pour les entreprises, la fiscalité peut être un outil de soutien au développement des véhicules électrifiés (TVS, plafond d'amortissement...). Aujourd'hui, 54 % des immatriculations sont réalisées par les non particuliers mais sur le marché des hybrides rechargeables, les non particuliers représentent 73 % des immatriculations. En revanche, pour l'électrique, les acheteurs sont majoritairement des particuliers (54 %).

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

La gamme économique et inférieure est prépondérante en France avec 59 % de part de marché en 2020 (contre 42 % en Europe occidentale). Les 10 modèles les plus vendus en France appartiennent à ce segment. Après avoir connu son apogée en 2010 grâce au système bonus/malus et à la prime à la casse, la gamme économique et inférieure 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. Depuis 2018, sa part de marché a de nouveau fortement progressé (+6 points) pour atteindre 59 % (+3 points par rapport à 2019). Le développement de modèles ou de versions à motorisations alternatives, que ce soit pour l'hybride non rechargeable (Clio), l'hybride rechargeable (3008, Captur) ou l'électrique (ZOE, 208, DS3 Crossback), a de nouveau élargi l'offre.

Les ventes par type de carrosserie montrent que les tout terrain, tout chemin ont poursuivi leur forte croissance (+30 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 2020, 39,5 % des ventes (+1,2 point par rapport à 2019). Les berlines, en forte baisse (de 72 % en 2000 à 51 % en 2015), représentent, en 2020 la moitié des ventes, en légère hausse par rapport à l'an passé (+0,4 point). Enfin, sur la même période 2010-2020, la part des monospaces (-14,3 points à 5,1 %), des breaks (-3,2 points à 4,0 %) et des coupés cabriolets (-2,3 points à 0,7 %) a reculé.

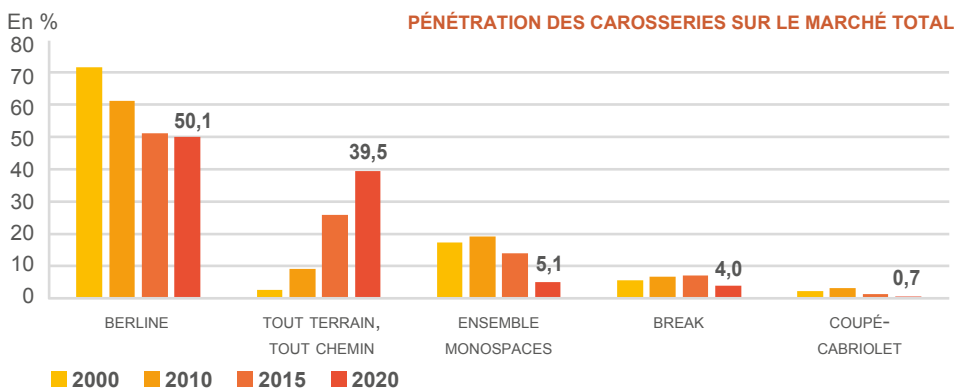
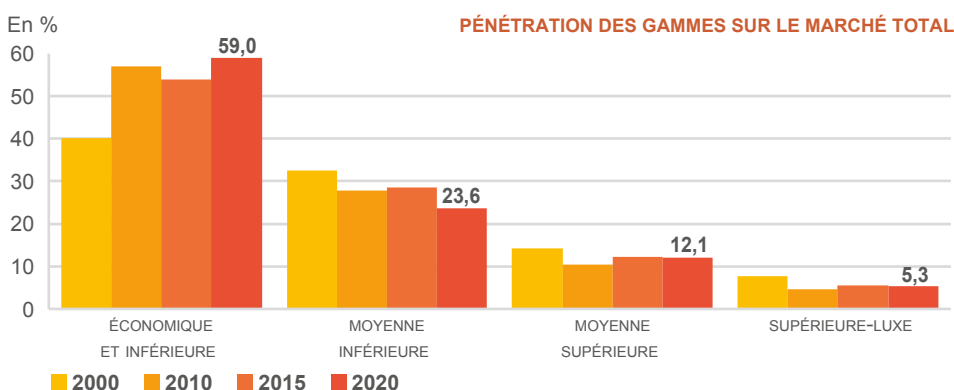
Part des voitures particulières neuves immatriculées appartenant à la carrosserie tout terrain, tout chemin

39,5 %

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2020

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

Source : CCFA



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2018		2019		2020	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Économique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 195 321	55,0	1 246 492	56,3	973 974	59,0
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	582 054	26,8	557 062	25,2	389 413	23,6
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	275 894	12,7	276 406	12,5	199 040	12,1
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	120 212	5,5	134 319	6,1	87 691	5,3
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	2 173 481	100,0	2 214 279	100,0	1 650 118	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2018		2019		2020	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 079 757	49,7	1 094 467	49,4	826 567	50,1
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	95 388	4,4	92 487	4,2	66 517	4,0
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	19 933	0,9	21 562	1,0	10 795	0,7
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	172 007	7,9	142 540	6,4	84 459	5,1
dont monospace compact	241 190	11,3	233 363	10,4	111 038	5,1	84 954	3,8	45 931	2,8
Tout terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	788 187	36,3	847 850	38,3	651 752	39,5
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	18 209	0,8	15 373	0,7	10 028	0,6
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 173 481	100,0	2 214 279	100,0	1 650 118	100,0

Source : CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion se sont élevées à 5,5 millions d'unités en 2020, soit un recul de 3,8 %, qui reste faible, comparé à l'effondrement des immatriculations de voitures neuves (-25 %). Le ratio entre le nombre de voitures d'occasion et celui de voitures neuves a donc bondi en 2020, passant de 2,6 en 2019 à près de 3,5 voitures d'occasion vendues pour une voiture neuve.

D'après l'enquête Parc Auto (page 47), la durée de détention des véhicules s'est légèrement accrue en 2020. Les ménages conservent en moyenne leur véhicule 5,6 ans contre cinq ans en 2010 et quatre ans en 1995.

La part des immatriculations de voitures d'occasion de moins de cinq ans reste stable en 2020 (37 %), sauf pour la catégorie des moins d'un an qui recule de 1 point à 9 %. Au sein des immatriculations de voitures d'occasion de plus de dix ans, la catégorie des plus de quinze ans progressent de 2 points, passant de 19 % en 2019 à 21 % en 2020.

Les voitures diesel restent dominantes dans les immatriculations d'occasion avec 3,2 millions d'unités vendues, mais leur part continue de décroître, passant de 61 % en 2019 à 57 % en 2020. La poursuite de la mise en place des zones à faibles émissions, plus défavorables aux véhicules diesel, continue de peser sur les ventes. À l'inverse, les

motorisations alternatives bénéficient de ces mesures, ainsi que des dispositifs de soutien à l'achat (bonus, prime à la conversion) qui stimulent à la fois le marché du neuf mais aussi celui de l'occasion. En 2020, les immatriculations de voitures d'occasion électriques et hybrides ont augmenté de respectivement 46 % et 40 %. Ensemble, cette catégorie représente désormais 2,6 % du marché de l'occasion, contre 1,8 % en 2019.

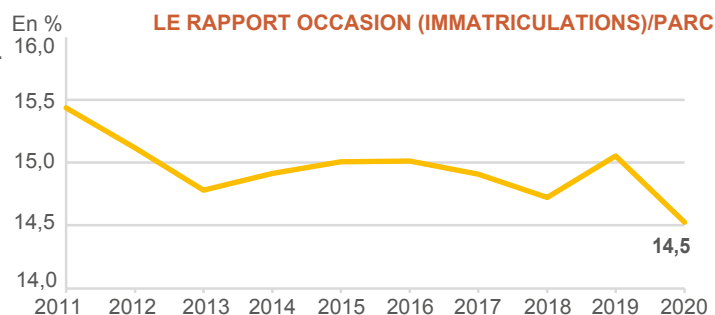
21%

Part des voitures d'occasion de 15 ans et plus immatriculées en 2020

► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2018	2019	2020
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	2 173	2 214	1 650
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 632	5 791	5 569
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,6	2,6	3,4
Voitures de moins de 5 ans	% VO	40	40	37	36	37	37
-Voitures de moins d'1 an	% VO	12	10	8	10	10	9
-Voitures de moins d'1 an	% VN	29	25	19	26	27	31
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	-	25	26	22	21	20
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	22	21	22	22	22
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	13	15	20	19	21
Voitures d'occasion à énergie diesel	% VO	-	2 996	3 558	3 538	3 518	3 200
	% VO	-	55,7	66,1	63	61	57
Voitures d'occasion électriques ou hybrides	milliers	-	-	6	80	104	146
	% VO	-	-	0,1	1,4	1,8	2,6
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 825	-	-	38 254	38 467	38 346
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	17,6%	-	-	14,7%	15,1%	14,5%

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. Mais en 2020, d'après l'enquête Parc Auto, les canaux de vente entre particuliers auraient reculé au profit des réseaux d'occasion des concessionnaires, sans doute plus rassurants sur le plan sanitaire.

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an et ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. 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 peut néanmoins être affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf (système

bonus/malus, prime à la conversion, etc.). De plus, en 2020, elle a subi le choc de la crise sanitaire, mais dans une moindre mesure que le neuf, à l'image de ce qui s'était passé entre 2009 et 2013.

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, a reculé légèrement en 2018 et 2019. En 2020, en revanche, elle progresse à nouveau de 2 points pour atteindre 21 %.

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 de 1 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, les volumes progressent chaque année, pour atteindre 593 243 immatriculations en 2019. Mais en 2020, les professionnels de l'automobile affectés par la crise sanitaire ont réduit leurs achats, et la part des voitures de moins de 1 an a diminué de 1 point pour s'établir à 9 % des immatriculations de voitures d'occasion.

La part du diesel dans les voitures d'occasion a reculé à 57 % en 2020, soit un recul de 10 points depuis 2015, reflétant ainsi les évolutions observées sur le marché du neuf.

En 2020, d'après l'enquête Parc Auto (Kantar TNS), 59 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion, contre 51 % en 1991. En ce qui concerne les voitures acquises en 2020, cette part s'est élevée à 69 %.

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

Les ventes de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer ont baissé de 19 % en 2020, soit un recul légèrement moins fort que celui observé en France métropolitaine (-24 %). À l'image de la métropole, la baisse est plus marquée pour les voitures particulières (-20 %) que pour les véhicules utilitaires légers (-14 %). La Guadeloupe et la Martinique sont les départements les plus touchés (-25 %), tandis que dans les autres, les baisses se sont échelonnées entre -16 % et -6 %.

Comme en métropole, la part des voitures diesel continue de baisser et s'élève désormais à 27 % des immatriculations, en recul de 2 points par rapport à 2019 (contre 64 % en 2012). La part des voitures électriques reste faible (3 % des immatriculations), sauf à la Réunion où elle atteint 4,4 % en 2020, contre 6,7 % en France métropolitaine. Pour les véhicules hybrides rechargeables, elle est de 1,3 % contre 4,5 % en France métropolitaine.

Les ventes de véhicules utilitaires légers ont reculé de 14 % en moyenne en 2020, après un premier

recul de 10 % en 2019. Leur part dans l'ensemble des ventes est ainsi tombée à 16 %, contre 19 % en France métropolitaine.

Les immatriculations de véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes ont quant à elles mieux résisté en 2020. Les immatriculations de poids lourds ont baissé de seulement 8 % et celles de cars et bus ont même augmenté de 15 % en 2020 notamment grâce à la Réunion (+31 %). Néanmoins, leur part dans l'ensemble des immatriculations reste plus faible (1,4 %) qu'en France métropolitaine (2,3 %), compte tenu du contexte géographique.

La part des groupes français sur le marché des voitures particulières a progressé et s'élève à 53 % en 2020. 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 2020, 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 2020.

Dans le contexte de la crise sanitaire, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont mieux résisté que le marché du neuf. Elles n'ont reculé que de 1 % à 126 436 unités, soit un ratio de 2,4 voitures vendues d'occasion pour 1 voiture vendue neuve contre 1,9 en 2019.

Au 1^{er} janvier 2021, le parc de voitures particulières dans les DOM était de 870 761 unités d'après les nouvelles estimations des services du ministère de la Transition Ecologique.



3 %

Part des voitures électriques immatriculées dans les DOM en 2020

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2019	2020	Variation 2020/2010	Variation 2020/2019
GUADELOUPE	13 691	13 438	13 409	16 741	12 230	-9,0%	-26,9%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	5 450	4 410	0,6%	-19,1%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	15 853	11 374	-13,5%	-28,3%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 729	1 657	-	-4,2%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	27 556	23 990	18,2%	-12,9%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	67 329	53 661	4,7%	-20,3%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	127 746	127 747	22,4%	0,0%
RAPPORT VPO / VPN		2,0	2,1	2,3	1,9	-	-

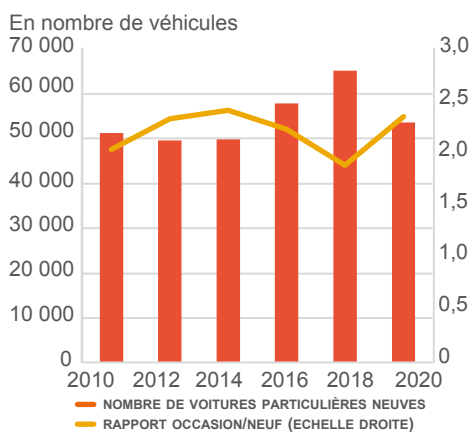
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	Variation 2020/2010	Variation 2020/2019
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 214	2 465	2 131	-11,0%	-13,5%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 311	1 204	-2,8%	-8,2%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 059	1 828	-9,3%	-11,2%
MAYOTTE (1)	-	-	230	401	330	-	-17,7%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	5 863	4 873	17,0%	-16,9%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	12 099	10 366	5,6%	-14,3%

VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	Variation 2020/2010	Variation 2020/2019
GUADELOUPE	146	135	97	183	153	13,3%	-16,4%
GUYANE	66	85	50	88	106	24,7%	20,5%
MARTINIQUE	187	84	128	170	149	77,4%	-12,4%
MAYOTTE (1)	-	-	48	81	84	-	3,7%
RÉUNION	362	293	434	376	390	33,1%	3,7%
TOTAL DOM	761	597	757	898	882	47,7%	-1,8%

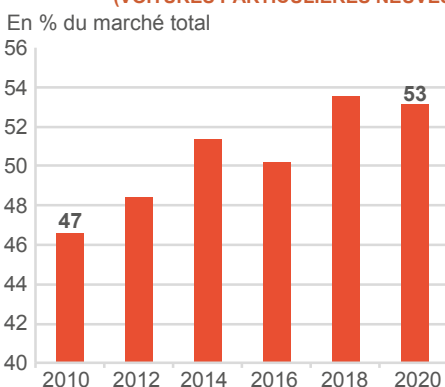
(1) À partir du 1^{er} avril 2011.

Source : CCFA

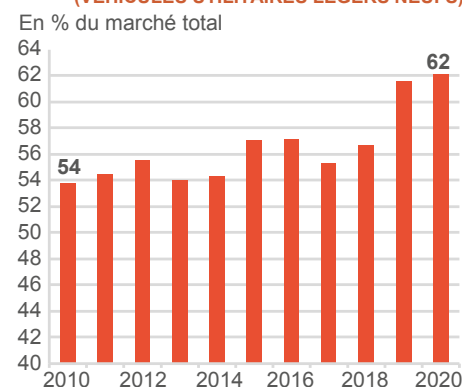
VOITURES PARTICULIÈRES : IMMATRICULATIONS ET RAPPORT OCCASION/NEUF



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 NEUFS)



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En 2020, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs baissent de 16 % (après +4,5 % en 2019) et atteignent un niveau de 402 382 unités, proche de celui observé en 2015-2016. La baisse des immatriculations des véhicules utilitaires, durant cette année marquée par la crise sanitaire, est néanmoins moins importante que celle des voitures particulières qui atteint -25 %.

La part des véhicules diesel reste stable par rapport à 2019 à 93 % (-4 points par rapport à 2015). La part des véhicules électriques atteint 2,2 % en 2020, en hausse de 0,5 point par rapport à 2019, avec 8 780 unités vendues. Les constructeurs français

affirment leur présence sur ce segment du véhicule électrique avec 78 % de part de marché, 3 points de plus que l'an passé, contre 66 % toutes énergies confondues.

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 5,9 millions d'unités au 1^{er} janvier 2021, est toujours largement dominé par la motorisation diesel qui représente 95 % des véhicules. Le parc de véhicules utilitaires légers électriques, bien que faible (48 500 unités au 1^{er} janvier 2021), progresse de 18 % par rapport à l'an passé. Le parc toutes énergies confondues est composé à plus de 50 % de véhicules de 2,6 tonnes à 3,5 tonnes.



46 %

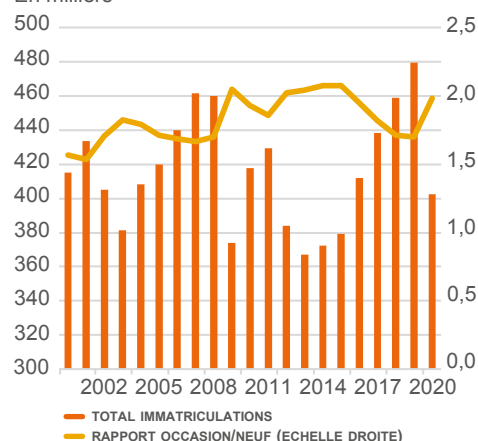
Part des fourgons dans les immatriculations de véhicules utilitaires légers

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2019		2020	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Dérivé VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	74 776	15,6	54 913	13,6
Fourgonnette	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	120 532	25,1	97 487	24,2
Fourgon	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	209 299	43,6	184 212	45,8
Minibus-Minicar	867	0,2	525	0,1	621	0,2	363	0,1	259	0,1
Pickup	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	15 320	3,2	9 468	2,4
Tout terrain, Tout chemin	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	11 312	2,4	8 559	2,1
Autres	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	48 147	10,0	47 484	11,8
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	479 749	100,0	402 382	100,0

IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En milliers



► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR TONNAGE

	2005	2010	2020
< 1,5T	3%	4%	1%
1,5T À < 2,5T	56%	52%	39%
2,5T À 3,5T	41%	43%	60%
> 3,5T À 5T	0,2%	0,5%	0,3%
TOTAL	100%	100%	100%

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR ÉNERGIE

	2015	2020
GAZOLE	97%	93%
ESSENCE	1%	4%
ÉLECTRIQUE	1%	2%
AUTRES	0%	1%
TOTAL	100%	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, 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.

Ces véhicules sont des véhicules intensément utilisés : ils parcourent chaque année davantage de kilomètres (2 000 de plus en moyenne) que les voitures particulières (voir le bilan de la circulation page 50). Alors que les particuliers parcourent moins de kilomètres avec leur véhicule utilitaire léger, certains secteurs en sont des utilisateurs très intensifs : transport, messagerie, entreposage, ainsi que des activités spécialisées et l'industrie manufacturière. Ces véhicules sont essentiellement utilisés en agglomération urbaine ou sur la route (hors autoroute).

En 2020, les ventes de fourgons, en volume, sont en baisse pour la première fois depuis 2014 (-12 % par rapport à 2019). Néanmoins, elles progressent en part de marché et représentent 46 % des ventes de véhicules utilitaires légers en 2020 (44 % en 2019). Le second segment est celui des fourgonnettes, qui représentent un peu moins d'un quart des ventes, une part en légère baisse par rapport à 2019 (-1 point). 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. Leur repli s'est accentué en 2020 avec une baisse des immatriculations de 38 % pour un volume de 9 468 unités. Enfin, les dérivés utilitaires de voitures particulières ne représentent plus que 13,6 % des ventes en 2020 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 60 % des ventes en 2020 (+25 points depuis 2001), alors que celle des véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes est passée de

59 % à 39 % sur la même période. Depuis 2010, les ventes des véhicules de 2,5 à 3,5 tonnes ont crû de 34 %, alors que les ventes de toutes les autres catégories ont reculé.

En 2020, les immatriculations des véhicules utilitaires légers d'occasion baissent de 2,2 % par rapport à 2019, mais avec 800 000 unités, elles se situent à un niveau élevé. Depuis 2000, le nombre de véhicules utilitaires d'occasion a été multiplié par trois. Pour la première fois depuis 2016, le rapport occasion/neuf est supérieur à 2.

Près de 10 % des nouvelles immatriculations de véhicules utilitaires neufs sont effectuées par des particuliers, qui privilégient les fourgons et fourgonnettes dans leurs achats ainsi que les pick-up. Au 1^{er} janvier 2021, 47 % du parc est détenu par des personnes physiques (particuliers et artisans), 14 % par des personnes morales exerçant dans le secteur de la construction et 8 % dans le secteur du commerce.

LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

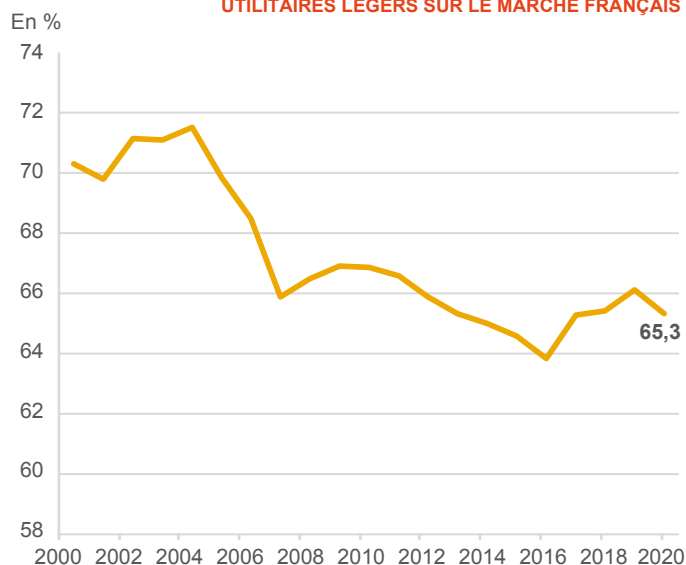
Les groupes français sont traditionnellement plus présents sur le marché des véhicules utilitaires légers que sur celui des voitures particulières. Avec l'ouverture des marchés en Europe, comme pour les voitures particulières, leur part de marché a diminué en France, mais a crû chez nos voisins européens. En 2020, les ventes des groupes français représentent 65,3 % du marché total des véhicules utilitaires légers en France, en baisse de 0,8 point par rapport à 2019, mais à un niveau inférieur de 4,5 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 32,7 % en 2020.

Les groupes français sont des constructeurs de référence et produisent sur leurs sites également pour leurs partenaires (Renault pour Nissan, Daimler et Mitsubishi ; et PSA pour Toyota et Fiat à la suite de la création de Stellantis). La production en France, entièrement réalisée par les groupes français représente 2 % de la production mondiale, une part stable malgré la crise, soit 390 000 unités en 2020, dont 47 300 unités pour les partenaires (soit 12 % de leur production en France).

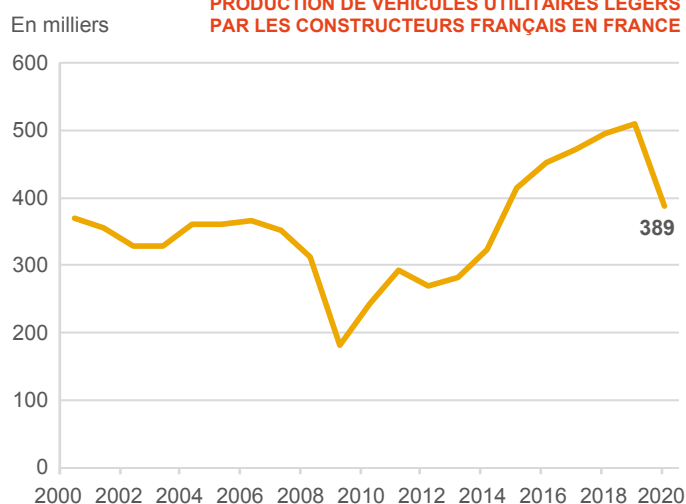

30 %

**Part des véhicules
utilitaires légers dans la
production de véhicules
légers en France**

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



PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN FRANCE



Source : CCFA

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN 2020

Marque	Modèle	2020	Part de marché
RENAULT	KANGOO	32 093	8,0%
RENAULT	MASTER	31 762	7,9%
RENAULT	TRAFIC	25 864	6,4%
CITROËN	BERLINGO	24 931	6,2%
FIAT	DUCATO	24 403	6,1%
PEUGEOT	PARTNER	24 248	6,0%
PEUGEOT	EXPERT	18 592	4,6%
RENAULT	CLIO	18 161	4,5%
CITROËN	JUMPY	14 407	3,6%
PEUGEOT	BOXER	13 095	3,3%
MERCEDES	SPRINTER	13 055	3,2%
CITROËN	JUMPER	10 871	2,7%
FORD	T.CUSTOM	10 663	2,6%
CITROËN	C3	8 809	2,2%
PEUGEOT	208	8 377	2,1%
MERCEDES	VITO	7 895	2,0%
VOLKSWAGEN	TRANSPORT	7 885	2,0%
RENAULT TRUCKS	MASTER RT	7 329	1,8%
FORD	TRANSIT	7 098	1,8%
IVECO	35C16	4 964	1,2%

Grâce au succès de leurs modèles (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Master), les groupes français sont particulièrement présents sur le segment des fourgonnettes (83 % 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 2020, 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, en lien avec la croissance

du marché français et européen. 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. En 2020, à la suite de la crise, la production a fortement baissé pour s'établir à 390 000 unités, soit 24 % de moins qu'en 2019, mais reste à un niveau toujours supérieur à celui de 2014. Elle représente 30 % de la production totale de véhicules légers en France, contre 16 % en 2013.

LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

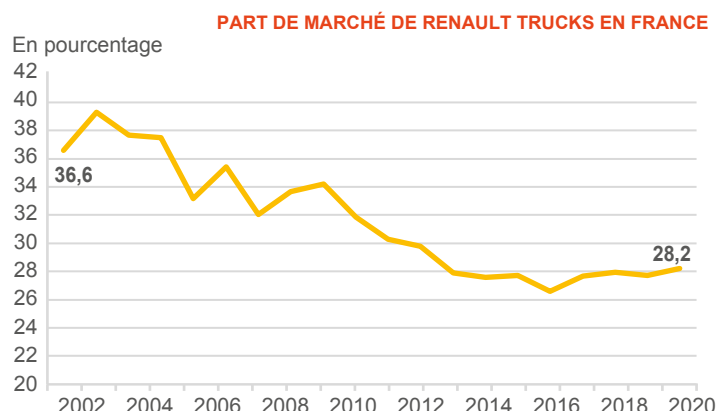
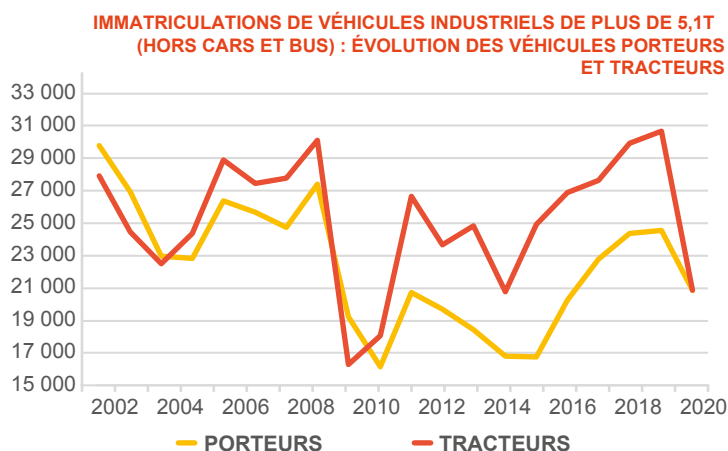
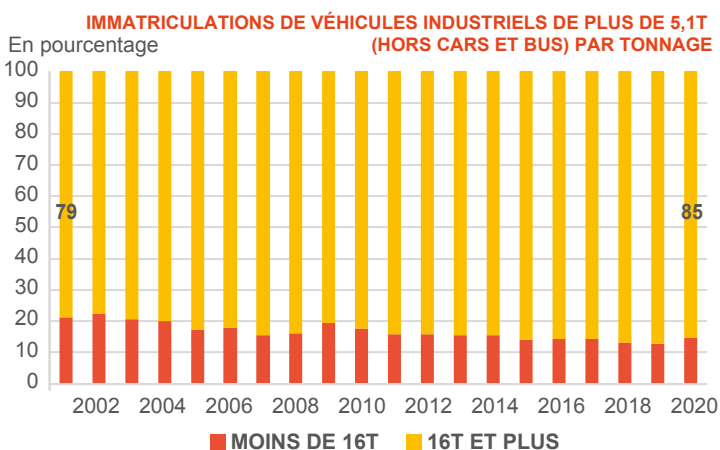
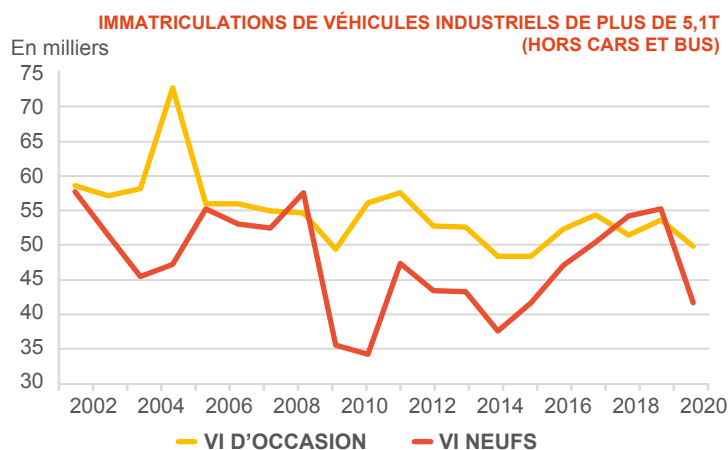
Le marché français des véhicules industriels de plus de 5,1 tonnes a reculé de 24,4 % en 2020 pour s'établir à 41 730 unités. Après avoir été en forte baisse pendant la crise de 2009-2010 (-40 % à 34 000 unités), le marché s'est redressé lentement mais a connu un nouveau recul en 2014 (-13 %). Puis, à partir de cette date, il a progressé à un rythme élevé (+8 % par an en moyenne soit +50 % en cinq ans) pour atteindre plus de 50 000 unités en 2019, soit un niveau équivalent aux années d'avant-crise. En 2020, malgré l'effondrement lié à la crise sanitaire, le nombre des immatriculations reste supérieur au creux de 2009-2010 et de 2014.

Le marché des tracteurs recule de 32 % en 2020 tandis que celui des porteurs baisse de 15 %. Ainsi, ces deux marchés se retrouvent au même niveau en volume à 20 860 unités, alors que celui des tracteurs était historiquement plus élevé. En 2020, les véhicules industriels de plus de 16 tonnes représente 85 % du marché. Cette part augmente régulièrement depuis vingt ans, passant de 77 % en 2002 à 87 % en 2019.

Depuis la fin de la crise de 2009-2010, le marché du véhicule industriel d'occasion est proche en volume de celui du neuf avec un ratio moyen de 1,1 véhicule d'occasion vendu pour 1 véhicule

neuf. En 2020, le marché du véhicule d'occasion s'élève à 49 800 unités, en recul de 7 % par rapport à 2019.

En 2020, Renault Trucks conserve sa place de leader en France avec une part de marché de 28,2 % contre 27,7 % en 2019, soit une hausse de 0,5 points. Sa part de marché sur le véhicule d'occasion s'élève à 33 %.



Les véhicules industriels sont définis comme des véhicules de plus de 5 tonnes de poids total autorisé en charge, destinés à transporter des marchandises. On distingue les camions porteurs et les camions tracteurs routiers. Ils peuvent être livrés carrossés ou se présenter sous la forme de châssis autonomes équipés par la suite par des constructeurs spécialisés. Chaque camion est construit sur mesure et est donc un produit unique. Le camion porteur est fabriqué pour recevoir un conteneur ou un équipement lourd sur son châssis et se décline en différentes catégories selon ses usages : benne, fourgon, plateau, frigorifique, citerne. Le tracteur routier est destiné à « tracter » sa remorque et est davantage utilisé pour le transport de longue distance. Les tracteurs utilisés pour de longs trajets sont dotés de nombreux dispositifs améliorant le confort du conducteur : couchettes, rangements, écrans tactiles, système audio/radio et même réfrigérateur.

Le marché des tracteurs qui représente environ 56 % du marché des véhicules industriel est plus

volatile que celui des porteurs. Plus intensément utilisés, les véhicules tracteurs sont renouvelés plus fréquemment. Ainsi, le parc de tracteurs est deux fois plus jeune que celui des porteurs avec un âge moyen de respectivement 5,5 ans et 11 ans. Cependant, les ventes de tracteurs routiers subissent aussi plus fortement les aléas de la conjoncture économique et du transport routier de marchandises. En 2009, 2014 et 2020, le marché des tracteurs a reculé de 10 points de plus que celui des porteurs.

La part de marché de Renault Trucks en France se maintient depuis 2013 autour de 28 % après avoir connu des niveaux plus élevés dans les années 2000 (autour de 35 %). En 2020, dans un marché en forte baisse, elle augmente de 0,5 point pour atteindre 28,2 %. Sur le marché des porteurs, elle s'élève en moyenne à 35 % et dépasse 36 % (36,4 % en 2020) sur le segment des plus de 16 tonnes qui représente les 2/3 du marché des porteurs. Sur le marché des tracteurs, Renault Trucks représente 21,2 % des immatriculations en

2020. Enfin, sur le marché du véhicule industriel d'occasion, Renault Trucks est également leader avec 33,3 % de parts de marché en 2020.

La part des véhicules industriels à énergie alternative (gaz, électrique, hybrides) reste très faible mais atteint néanmoins 3,9 % en 2020 (contre 1,2 % en 2019) notamment grâce au développement du marché du gaz naturel pour véhicules (3,2 % de part de marché). L'offre de véhicules lourds électriques s'est enrichie ces dernières années pour répondre aux exigences environnementales en zone urbaine. Renault Trucks propose désormais une gamme complète de véhicules électriques allant de 3,1 tonnes à 26 tonnes et répondant à la diversité des métiers de la logistique urbaine (transport frigorifique, collecte de déchets, distribution). En 2023, un tracteur pour le transport régional et un porteur dédié à la construction urbaine compléteront l'offre en camions à zéro émission.

LA MOTORISATION DES MÉNAGES


85 %
Taux de motorisation des ménages

En 2020, le taux de motorisation des ménages progresse de nouveau légèrement (+0,2 point) pour atteindre 85,2 %, hors gros utilitaires. Les ménages multi motorisés ont représenté 37 % de l'ensemble des ménages, contre 30 % en 2000,

26 % en 1990 et 16 % en 1980. Les ménages ayant 3 voitures ou plus représentent 5,3 % de l'ensemble des ménages (voir page 93).

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

En région parisienne, zone dense et bénéficiant d'un réseau de transports en commun développé, la part des ménages équipés est plus basse avec 65,6 % ; ce ratio ne fléchit plus au cours des dernières années. Dans d'autres grandes agglomérations françaises, les taux restent plus proches de 80 %.

66,4 % des ménages modestes (moins de 15 000 euros par an) sont équipés d'au moins une voiture contre 62 % en 2015.

85,2 % des ménages âgés entre 65 et 74 ans et 76 % 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	2020
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	100,0	92,1	88,0	95,0
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,2	91,1	90,9	84,2
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	83,7	84,1	83,2	85,8
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	87,6	89,8	88,0	91,3
Employés	78,3	75,9	77,5	80,9	82,5	80,1	81,8
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	89,1	91,2	90,9	91,3
Inactifs	54,6	65,8	70,9	72,8	77,1	77,6	81,5
dont retraités	59,4	70,9	76,0	76,2	80,1	80,6	83,6
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE							
Communes rurales	82,1	88,6	91,1	92,4	92,7	92,9	94,0
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6	84,7	86,1	88,4	90,2	91,1	91,7
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3	80,0	84,2	83,7	87,1	87,8	89,1
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2	75,1	76,6	78,5	80,8	81,4	83,8
Agglomération parisienne	77,0	-	-	-	-	-	-
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	61,5	63,6	59,7	65,6
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	67,6	69,4	69,2	73,0	71,6	74,5
Banlieue	-	79,3	80,5	80,9	83,2	82,1	84,7
Périurbain	-	88,5	89,8	91,2	91,6	92,5	93,3
Rural	-	85,3	90,4	92,6	94,8	94,4	92,4
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE							
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	63,3	64,9	74,0	84,5
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	82,3	83,9	82,5	87,4
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	87,5	88,0	87,3	87,5
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	86,1	88,1	84,7	86,7
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,7	86,9	85,1	87,0
65 à 74 ans	-	-	-	-	-	-	85,2
Plus de 75 ans	-	61,9	69,0	70,8	76,2	78,6	76,1
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME							
	-	-	40,4	40,7	41,5	41,9	43,8
ENSEMBLE	76,5	78,4	80,3	81,2	83,5	82,9	85,2

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 (+2,2 points) pour s'établir à 85,2 % en 2020.

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.

• D'après l'INSEE, si, en 2019, les 20 % des ménages les plus aisés sont équipés d'au moins une voiture à 91 %, les 20 % les plus modestes le sont à 66 % ; ces taux étaient de, respectivement, 89 % et 60 % en 2004 (INSEE, Enquêtes sur les conditions de vie, 2021).

• Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants se stabilisent autour de 84 % en 2020, contre 75 % en 1995. Dans l'agglomération parisienne le taux se stabilise autour de 65,5 %, soit un recul de 3 points en 25 ans. Dans les agglomérations lilloise et marseillaise,

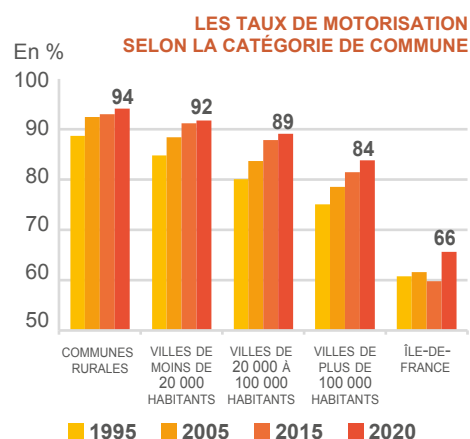
les taux remontent, après avoir reculé en 2018, pour s'établir à, respectivement, 84 % et 87 % en 2020 ; ils dépassent désormais leurs niveaux antérieurs. Enfin, dans l'agglomération lyonnaise, le taux de motorisation a reculé de 7 points par rapport à l'an passé et se situe à 76 %.

• Les ménages ruraux, les familles nombreuses, ainsi que les ouvriers et les exploitants agricoles constituent des catégories très multi motorisées. 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 +4,3 et +10,6 points).

De 2010 à 2020, la proportion de ménages qui se sont « démotorisés » (parmi ceux ne possédant pas de véhicule) a progressé régulièrement, de 2 à 3 % par an. En 2020, le taux de démotorisation a diminué d'un point et s'est établi à 55 %. La principale cause de non-motorisation reste 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'utilisation 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, une part stable 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 % jusqu'en 2018. Puis elle a reculé en 2019 et 2020. La part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque a reculé de 5 points entre 2018 et 2020, passant de 72,5 % à 67,3 %. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail s'est cependant stabilisée autour de 52 %. En 2020, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 12,6 %, une baisse de 2,5 points par rapport à 2019 dans un contexte de limitation des déplacements. Quant aux trajets liés à l'éducation, leur part s'est établie à 22,4 %.

L'âge moyen du parc des ménages et la durée de détention des véhicules ont tendance à croître sur le

long terme. En 2020, le parc a légèrement vieilli par rapport à l'an passé, il s'est établi à 9 ans contre 8,9 ans en 2019, et la durée de détention des véhicules s'élève à 5,6 ans contre 5,5 en 2019, 4,4 ans en 2000 et 4,1 ans en 1995.

La baisse de la part de marché des véhicules diesel dans les immatriculations a un impact sur la composition du parc. La part du diesel dans le parc décline depuis 5 ans et atteint 52 % en 2020 soit deux points de moins qu'en 2019 et près de dix de moins qu'en 2015.

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 5 ans et s'est établi

à 99 670 kilomètres en 2020. Le kilométrage au compteur d'une voiture diesel augmente en 2020 (129 650 km) en liaison avec le vieillissement du parc, et reste supérieur de 19 000 km à son niveau de 2000 ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, continue de reculer à 67 680 km (-15 000 km depuis 2000).



7 voitures sur 10 sont utilisées tous les jours (ou presque)

► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Parc total	millions	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1	36,2
Âge moyen du parc	année	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9	9,0
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5	5,6
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE								
Groupe Renault	%	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,3	27,1
Groupe PSA (1)	%	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5	38,5
Marques étrangères	%	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,2	34,4
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE								
2 & 3 CV	%	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	49,2	50,9
4 & 5 CV	%	38,4	38,9	40,5	43,3	44,4	49,2	50,9
6 & 7 CV	%	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	39,0	36,6
8 CV & plus	%	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	11,8	12,5
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME								
Petites voitures	%	39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3	48,5
Moyenne inférieure	%	20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2	23,6
Moyenne supérieure	%	26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	7,9	5,1
Haut de gamme	%	8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,0	2,1
Divers	%	5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6	20,8
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5	41,5
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%	15,3	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8	46,0
Super plombé - ARS - Autres	%	62,1	28,8	11,9				
Gazole	%	17,2	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2	52,0
Kilométrage au compteur	km	69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590	99 670
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9	67,3
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2	52,3

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 de deux ans depuis 2014, pour atteindre 8,5 années. L'âge moyen du diesel continue d'augmenter et atteint 9,6 ans. Le poids des véhicules de plus de 5 ans dans le parc est en recul depuis 2 ans et se stabilise autour de 66 % en 2020. Cela s'explique par le recul de la part des 5-10 ans (-2 points en 3 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

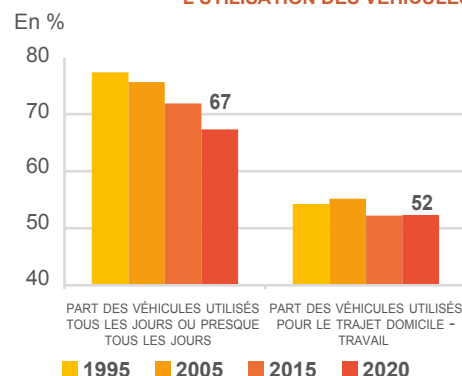
appréciées et leur part dans le parc est demeurée élevée par rapport à celles de gammes supérieures. Elles ont représenté en 2020, respectivement 49 % et 24 % du parc, contre 7 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure. La part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4 et de tout terrain, tout chemin, connaît une forte progression. Elle s'élève à 16,7 % soit plus du double de leur poids en 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 2020, ce ratio s'élevait à respectivement 16 % (contre 9 % en 2016) et 9 % (contre 3 % en 2016). Cette part est plus importante dans les foyers multi-motorisés, de respectivement 24 % et 13 % pour la voiture principale.

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 2020 et 6 sur 10 dans l'agglomération lyonnaise.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

-24 %

Baisse des transports intérieurs de voyageurs tous modes exprimés en voyageurs-kilomètres en 2020

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.

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.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route est prépondérante dans les déplacements de personnes et sa part augmente en 2020 avec la crise sanitaire : 85 % pour la voiture particulière (+4 points) et 5 % pour les autobus, autocars et tramways (-1 point).

Tous modes confondus, le transport intérieur de voyageurs baisse drastiquement en 2020 (-24 %) et s'établit à 749,4 milliards de voyageurs-kilomètres.

La mobilité en voitures particulières baisse de 19 % et est le mode de transport le moins impacté par les restrictions de déplacements. Le

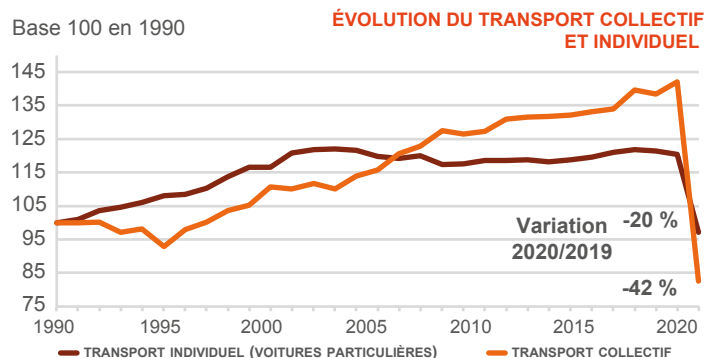
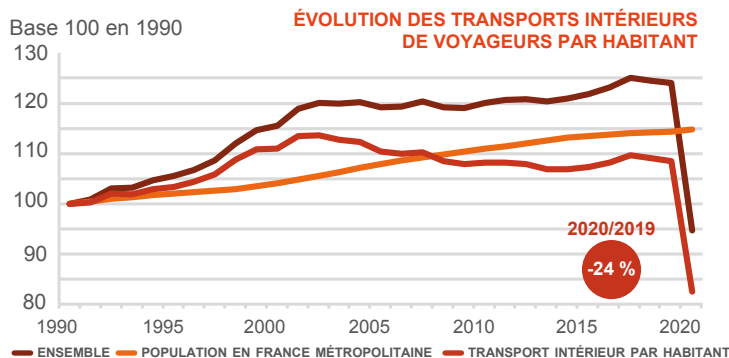
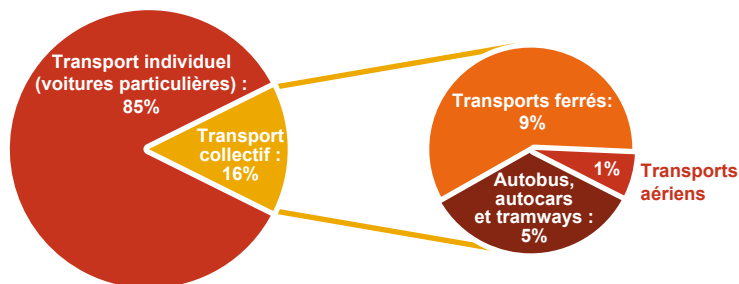
transport collectif routier baisse de 38 % en 2020, dont -33 % pour les transports collectifs urbains et -38 % pour les autocars.

Le transport ferré, après une hausse de plus de 4 % en 2019, diminue de 42 %, dont -42 % pour les trains à grande vitesse et -45 % pour les trains et RER d'Île-de-France.

Enfin le transport aérien réduit de moitié (-55 %) et le nombre total de voyageurs atteint un niveau historiquement bas à 54 millions, soit le nombre le plus faible depuis 1991. Les vols entre les départements d'outre-mer sont les moins impactés (-44 %) tandis que le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux chute de 73 %, en lien avec les restrictions aux frontières.



RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2020



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. Les navettes domicile-travail en constituent un socle important, mais le développement de l'économie, y compris tertiaire, est également dépendant de la mobilité des personnes (services de santé, loisirs, tourisme etc.).

Les déterminants du choix des modes de transport se situent dans l'origine-destination, la distance,

les temps et les contraintes individuelles (volumes transportées, horaires etc...). Le développement de nouveaux services de transport individuel élargit également le choix modal.

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 0,6 % a été observée entre 2002 et 2013. A partir de 2014, le transport intérieur de voyageurs par habitant a augmenté à nouveau, en lien avec l'augmentation de la mobilité individuelle, mais à un rythme annuel moyen faible (+0,3 %), puis il a brutalement chuté avec la crise de 2020.

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 86 % 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. Sur la période 2015-2019, le transport routier de marchandises croît de près de 4 % par an, mais le niveau d'activité reste inférieur à son niveau d'avant la crise de 2008. En 2020, les restrictions de déplacements ont impacté fortement la circulation mais le transport de marchandises, soutenu par le commerce de biens de première nécessité, n'a reculé que de 11 % contre 24 % pour le transport de voyageurs.

Le transport ferroviaire de marchandises après avoir reculé en 2018 à la suite des grèves s'était redressé et avait progressé de 1,7 % en 2019. 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). En 2020, il connaît une baisse de 8 %, conséquence de la baisse des volumes du trafic

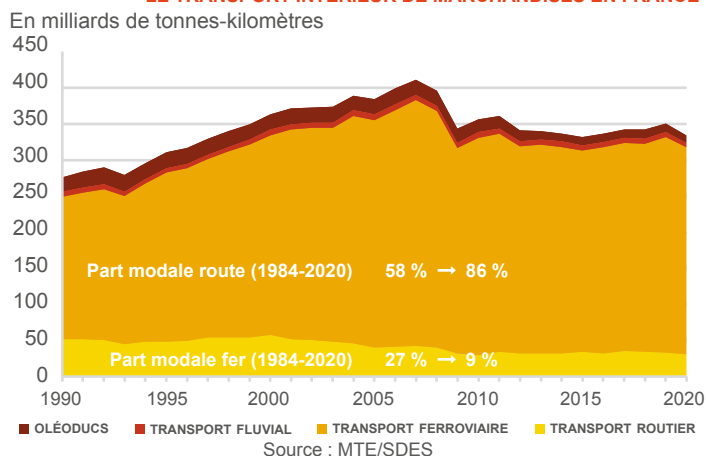
national. Quant au transport fluvial, après le rebond de 2019 (+10 %), il chute de 11 %, essentiellement pendant le premier confinement.



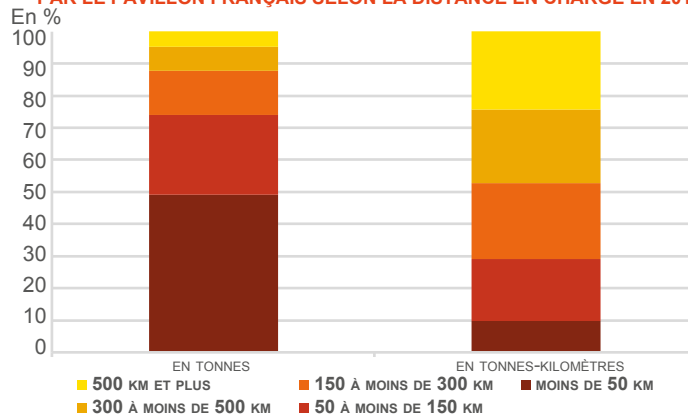
Baisse du transport intérieur terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres en 2020

-11 %

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, 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. Afin de tenir face à la concurrence et de faciliter l'activité exportatrice, la charge sociale et fiscale pesant sur le mode routier, qu'elle soit de droit commun ou spécifique (taxe sur les carburants), doit être proche de celle en vigueur dans les autres pays européens.

La destination et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères 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. Le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation et enfin avec les lieux de retraitement-recyclage : en France, 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 peuvent conditionner 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, souvent, ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, surtout 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 la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : 49 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 53 % des tonnes-kilomètres à moins de 300 kilomètres.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Si la circulation routière, exprimée en milliards de véhicules-kilomètres, avait augmenté en moyenne de plus de 2 % par an entre 1990 et 2002, sa croissance s'est nettement ralentie entre 2002 et 2012 (+0,6 % / an). Puis elle s'est de nouveau accélérée jusqu'en 2017. Depuis cette date, d'après les dernières données du ministère de la transition énergétique, la circulation routière n'a plus progressé. Elle a stagné en 2018, puis a reculé en 2019 (-0,8 %) et s'est enfin effondrée en 2020 (-16,9 %) à la suite des restrictions de déplacements.

La circulation est essentiellement réalisée par les véhicules légers, qui représentent 92 % de la circulation

totale. En 2018 et 2019, la circulation des voitures particulières du pavillon français a reculé d'environ 0,3 % chaque année. Ceci s'explique à la fois par la baisse du parcours moyen par véhicule, mais aussi par la stabilité du parc de voitures particulières. En 2020, les confinements successifs ainsi que le développement du télétravail ont beaucoup impacté les trajets des voitures particulières, dont la circulation a reculé de 17,7 %.

La circulation des véhicules utilitaires légers immatriculés en France, a été moins impactée par les restrictions de déplacements et baisse de 8,4 %. Celle des poids lourds, qui avait ralenti depuis 2018

sous l'effet du ralentissement économique est aussi en baisse, mais de 5,9 % seulement, soutenue par le transport de biens de première nécessité.

Fin 2020, plus de 60 % du parc de voitures particulières répond à la vignette Crit'Air 1 ou 2. Pour les poids lourds, le pourcentage du parc respectant les normes EURO V ou EURO VI dépasse désormais les 65 %. Leur présence vertueuse dans la circulation est d'autant plus importante qu'ils roulent davantage que les véhicules anciens.

-17 % Baisse de la circulation en 2020

► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2012	2015	2019	2020	Variation annuelle moyenne en %		
		1990	2000	2012	2015	2019	2020	2012/1990	2020/2012	2020/2019
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)										
milliers de véh.										
Voitures		23 280	27 926	34 647	36 021	37 549	37 309	+1,8	+0,9	-0,6
Essence		19 760	18 215	12 800	12 579	14 292	14 599	-2,0	+1,7	+2,1
Diesel		3 520	9 711	21 593	23 058	22 498	21 746	+8,6	+0,1	-3,3
Hybrides non rechargeables		-	-	19	144	414	530	-	+51,9	+28,1
Électrique		-	-	7	32	120	180	-	+50,7	+50,4
Hybrides rechargeables		-	-	30	33	74	108	-	+17,2	+44,8
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	4 859	5 296	5 676	5 930	5 691	+1,0	+0,9	-4,0
Essence		2 279	1 261	276	242	212	201	-9,1	-3,9	-5,4
Diesel		1 944	3 598	4 994	5 399	5 661	5 426	+4,4	+1,0	-4,2
Électrique		-	-	5,7	16,8	37,4	43,0	-	+28,7	+14,9
Poids lourds (>5t)		535	553	582	569	591	589	+0,4	+0,1	-0,3
Bus & cars		68	81	86	88	91	90	+1,1	+0,6	-0,6
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS										
milliers de km										
Voitures		13,4	13,5	12,3	12,4	11,9	9,9	-0,4	-2,7	-17,1
Essence		11,9	10,7	7,9	8,1	8,5	7,3	-1,8	-1,1	-14,5
Diesel		21,3	18,7	14,9	14,7	14,1	11,6	-1,6	-3,1	-17,4
Hybrides non rechargeables		-	-	15,9	16,7	13,7	10,5	-	-5,0	-23,3
Électrique		-	-	8,5	9,3	9,0	8,5	-	+0,0	-5,9
Hybrides rechargeables		-	-	16,3	15,5	15,3	13,0	-	-2,8	-15,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,7	14,7	14,2	14,0	12,8	+0,0	-1,7	-8,4
Diesel		20,2	18,6	15,3	14,6	14,4	13,2	-1,3	-1,8	-8,4
Électrique		-	-	5,2	7,7	7,5	7,3	-	+4,4	-2,8
Poids lourds (>5t)		42,2	47,8	43,9	43,4	43,7	41,5	+0,2	-0,7	-5,0
Bus et cars		31,0	30,0	34,1	34,0	33,5	25,9	+0,4	-3,4	-22,9
CONSUMMATIONS UNITAIRES										
litres au 100 km										
Voitures essence		8,7	8,1	7,6	7,3	6,9	6,8	-0,6	-1,4	-1,1
Voitures gazole		6,7	6,7	6,3	6,1	6,0	5,9	-0,3	-0,8	-0,3
VUL gazole		9,8	9,4	7,9	8,0	7,8	7,8	-0,9	-0,2	-0,3
Poids lourds		36,2	36,6	35,0	34,5	33,3	33,0	-0,2	-0,7	-1,0
Bus et cars		32,0	33,0	32,8	31,8	30,7	30,4	+0,1	-0,9	-1,0
CONSUMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)										
millions de litres										
Essence		23 983	18 395	9 575	9 298	10 618	9 045	-4,1	-0,7	-14,8
Gazole		19 268	32 091	40 397	40 771	39 332	33 206	+3,4	-2,4	-15,6
Total		43 251	50 486	49 972	50 069	49 949	42 250	+0,7	-2,1	-15,4
CIRCULATION TOTALE (1)										
milliards de véh-km		423	521	584	604	615	511	+1,5	-1,6	-16,9
Véhicules légers (1)		389	475	536	555	564	465	+1,5	-1,8	-17,6
Dont Voitures pavillon français		311	378	427	445	448	369	+1,5	-1,8	-17,7
Dont Véhicules utilitaires légers		62	76	78	80	83	73	+1,1	-0,8	-12,1
Poids lourds pavillon français (1)		26	34	34	35	37	35	+1,3	+0,1	-5,9

(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 (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Elle incorpore celle des véhicules immatriculés à l'étranger.

En 2020 et 2021, le bilan de la circulation a été partiellement « rebasé ». Il s'appuie, à présent, principalement sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Ainsi, les séries longues depuis 1990 sur le parc annuel moyen et le parcours annuel moyen ont été reconstituées. En s'appuyant sur cette nouvelle source d'informations, le parc de véhicules immatriculés en France a été réévalué et s'élève à 43,7 millions de véhicules en 2020.

Le recul de la motorisation diesel, sans prendre en compte les hybrides non-rechargeables, se poursuit en 2020. Pour les véhicules légers, sa part dans le parc diminue pour s'établir à 63 % et sa part dans la circulation à 73 %. Au sein du parc des voitures particulières, les motorisations alternatives (électrique, hybride rechargeable) représentent 0,8 % du parc et 0,8 % de la circulation.

Depuis 2017, la baisse de la consommation unitaire moyenne des voitures ralentit. 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 2020, la consommation unitaire moyenne des voitures a diminué de 1,1 % pour les voitures essence et de 0,3 % pour les voitures diesel. Elle n'a pas été affectée par la structure des kilométrages entre déplacements quotidiens et ceux liés aux

week-ends et aux vacances, qui est restée stable.

Le parc poids lourds renoue avec la croissance depuis 2015 et a progressé de 3,4 % entre 2015 et 2020 après 15 ans de recul. Depuis cinq ans, la baisse de la consommation unitaire des poids lourds se poursuit, elle recule de 4,4 % entre 2015 et 2020. Le parc poids lourds s'est également transformé et comprend plus de 45 % de véhicules répondant à la norme EURO VI. 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 aussi une augmentation régulière de la part des véhicules de plus de 20 tonnes au sein du parc de poids lourds, ils représentent 38 % du parc en 2020 contre 27 % en 2011. 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

Entre 1990 et 2019, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français avait augmenté de 45 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, quant à elles, n'ont crû que de 8 %. En 2020, avec la chute de la circulation (-17 %), ces émissions diminuent de 9 % par rapport à 2019.

Sur la longue période, différents facteurs sont à l'origine de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, leur consommation unitaire moyenne depuis 1990 a baissé de 26 %. 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. La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, en raison de l'augmentation, depuis 2013, de la part des véhicules essence qui consomment

d'avantage (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 %). En 2020, la part des voitures essence continue d'augmenter (+1 point) ; toutefois, les restrictions de déplacements ont davantage impacté les voitures particulières dont le kilométrage annuel moyen est inférieur à 10 000 km (-17 %), un niveau jamais observé depuis 1990.

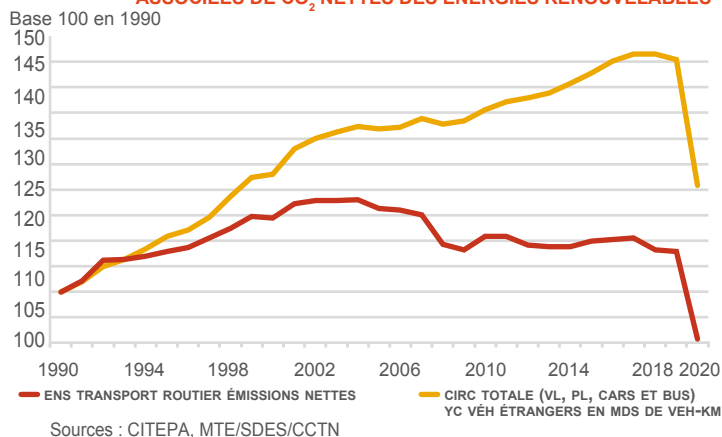
Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer. Selon les derniers chiffres, la quantité de CO₂ émise par un véhicule industriel, lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises

sur un kilomètre, a baissé de 23 % entre 1990 et 2019. 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'écoconduite. Cependant en 2020, en raison de la baisse des flux de marchandises, ceux-ci ont été moins bien optimisés et la baisse de la consommation de carburants a été moins forte que celle des tonnes transportées.

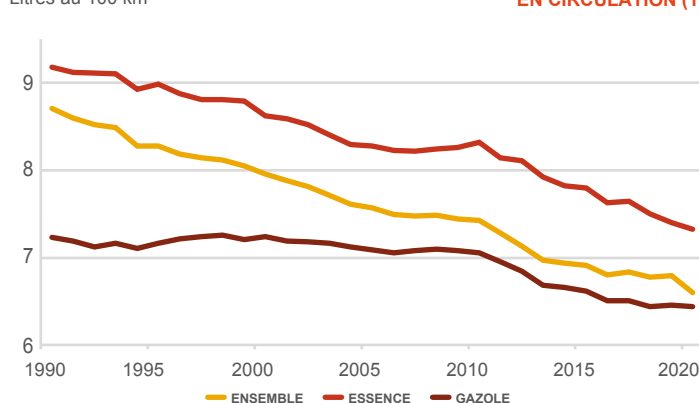
Baisse de la consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation depuis 1990

-23 %

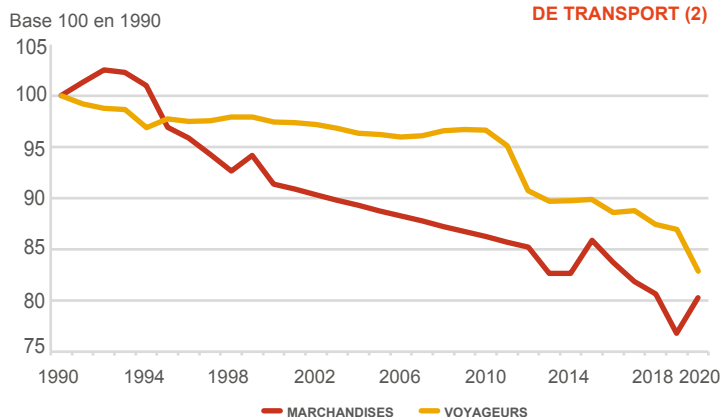
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



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



ÉVOLUTION ESTIMÉE 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/SDS, 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 % entre 2019 et 2012, dans un contexte de ralentissement du cycle.

En 2020, 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 104 millions de tonnes contre 123 en 2019. 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 2020, à la suite des restrictions de

déplacements et du développement du télétravail, la circulation routière totale a chuté de 17 % entraînant une baisse des émissions de CO₂ (-15%).

En 2020, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le rapport Secten 2021 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).

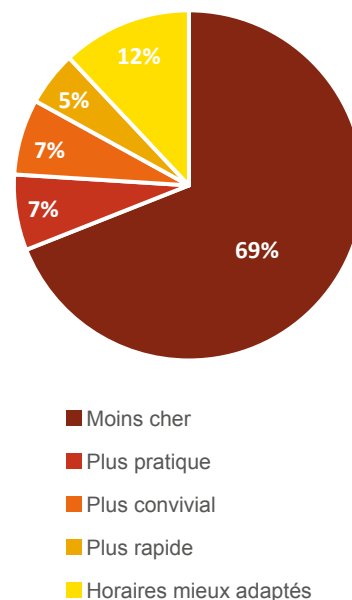
Les groupes automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités nouvelles dédiées à ces activités (Mobilize, Free2Move) et en proposant toute une palette de nouveaux services en France comme à l'étranger : locations 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 startups (Karhoo, iCabbi, Glide) pour Renault.

10 %

Des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage en 2020 (enquête KANTAR TNS)

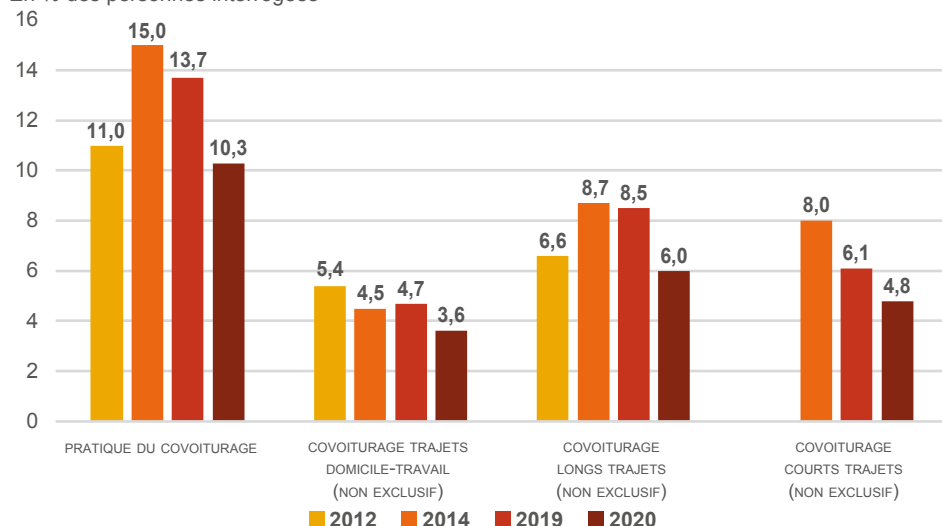
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE



Source : 6t/ADEME

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

En % des personnes interrogées



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

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 fin 2019 a renforcé le soutien au covoiturage en encourageant la création de voies réservées aux covoitureurs, en autorisant les collectivités à verser une allocation aux conducteurs ou aux passagers et en créant le forfait mobilité durable. Ce dispositif permet à un employeur public ou privé de mettre en place une aide financière pour les déplacements domicile-travail de ses salariés réalisés avec d'autres modes que les transports publics, et en particulier avec des modes partagés comme le covoiturage.

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. En 2020, la pratique du covoiturage est en baisse en raison de la pandémie et a été davantage réalisée avec l'entourage. D'après l'enquête Kantar TNS Parc Auto, 10,3 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage contre 13,7 % en 2019. En 2020, 3,6 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail (contre 4,7 % en 2019), 6 % pour des trajets supérieurs à 100 km (contre 8,5 % en 2019) et 4,8 % pour des trajets inférieurs à 100 km (contre 6,1 % en 2019). Le covoiturage s'est fait avec l'entourage à 94 % pour les trajets domicile-travail et à 81 % pour les courts trajets, contre respectivement 91 % et 74 % l'année précédente. 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 structuré. Des plateformes de mise en relation sécurisent la transaction entre les conducteurs et les passagers.

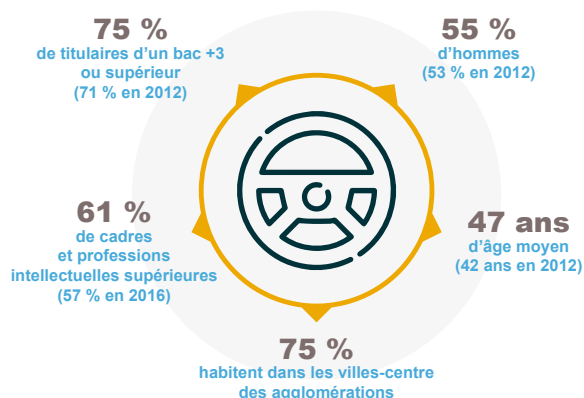
La part des longs trajets organisés avec une structure de mise en relation est passée de 25 % en 2012 à 63 % en 2019 mais elle a baissé en 2020 avec la crise sanitaire (57,5 %). Les distances moyennes parcourues sont d'environ 239 km par trajet et on dénombre 3,5 personnes par véhicule en moyenne (BlaBlaCar, 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.

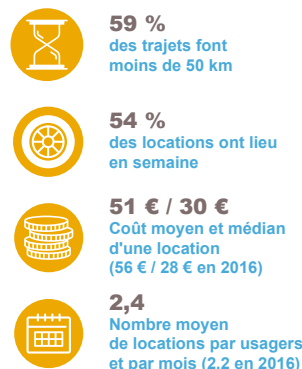
Dans le cadre du plan de déplacement inter-entreprises (PDIE) de Guyancourt Technocentre, Renault propose à ses salariés d'utiliser Klaxit pour covoiturer. 86 % des inscrits ont trouvé des covoitureurs sur leur trajet et à leurs horaires. Par ailleurs, Mobilize Invest soutient ECOV qui construit avec les collectivités locales des lignes de covoiturage spontané et dynamique, fiables et accessibles à tous dans les territoires périurbains et ruraux. De son côté, Free2Move a lancé Mobility Card, une carte de paiement universelle à destination des salariés pour simplifier la mise en place du forfait mobilité pour les entreprises.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN 2019



LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN 2019



Source : Enquête Nationale sur l'Autopartage, 6t/ADEME, 2012, 2016, 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...). En outre, comme pour le covoiturage, les frais engagés dans l'autopartage peuvent être désormais pris en charge dans le forfait mobilité durable.

L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

Le groupe Renault propose près de 10 000 véhicules électriques en autopartage dans la plupart des capitales européennes. Avec la marque Zity (joint-venture avec le groupe Ferrovial), il opère un service d'autopartage en free-floating avec 725

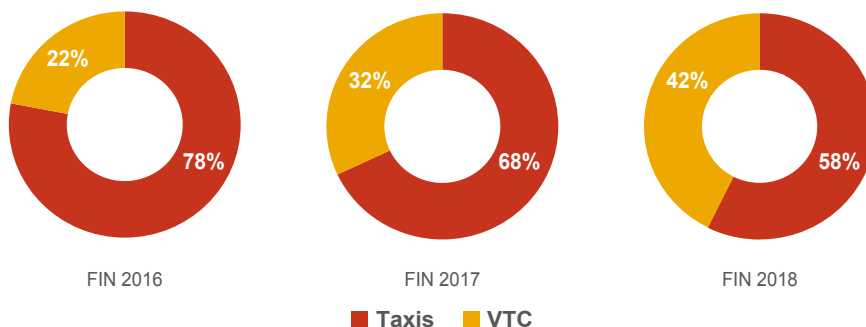
ZOE à Madrid depuis 2017 et 500 ZOE à Paris depuis mai 2020. Avec Totem Mobi, il propose des Twizy en autopartage à Marseille et à Montpellier. Ailleurs en Europe, il s'allie avec d'autres acteurs pour équiper des flottes d'autopartage en véhicules électriques (Fetch Car Sharing à Amsterdam, Aimo à Stockholm, Green Mobility à Copenhague). Par ailleurs, Renault propose aussi des solutions pour ses clients entreprises via Glide.io (ancien Renault RCI), afin d'optimiser le taux d'utilisation de leur flotte. Enfin, le groupe a noué des partenariats avec des enseignes commerciales afin de proposer le service à leurs clients.

La marque Free2Move créée par PSA et son application du même nom, proposent des services d'autopartage en libre-service à Paris, Madrid, Lisbonne, Washington DC et bientôt Portland et Denver. Plus de 500 véhicules sont proposées dans chacune des villes. A Paris et en banlieue proche, l'application permet par exemple de localiser 600 véhicules électriques grâce à une flotte composée de Citroën C-Zéro et Peugeot Ion et complétée au printemps 2020 par la dernière innovation de Citroën : l'Ami 100 % électrique. Free2Move 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



NOMBRE DE TAXIS ET DE VTC EN 2016, 2017 ET 2018 DANS L'OFFRE DE T3P



Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD, janvier 2020

LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR (VTC)

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

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

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

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

- Le véhicule utilisé doit répondre à certaines exigences « haut de gamme ». Il doit avoir entre quatre et neuf places (chauffeur compris), être en circulation depuis moins de six ans (hors véhicule de collection) et remplir certaines caractéristiques techniques (taille, puissance).
- Le chauffeur doit obtenir une carte professionnelle VTC et s'inscrire au registre national des exploitants de VTC.
- La réservation du véhicule par le client est obligatoire. Le véhicule ne peut donc ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients. La maraude électronique est interdite et reste réservée aux taxis.

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

L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, créé en 2017 et chargé d'établir un état des lieux du secteur, a dressé un premier bilan de l'activité. Il indique que le nombre de VTC inscrits au registre s'élevait à 15 000 en 2016 (soit 22 % de l'offre de T3P) et a bondi à 43 000 en 2018 pour 59 000 taxis, soit 42 % de l'offre de transport public particulier de personnes (T3P). Cette augmentation est la conséquence de l'entrée en application de la loi Grandguillaume au 31 décembre 2017 (et prolongée de 3 mois), obligeant les chauffeurs à s'inscrire au registre 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. Côté Stellantis, l'application Free2Move permet sur plus de 21 000 destinations réparties dans 150 pays de trouver la meilleure offre de VTC disponible.

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.

Une enquête menée par le CNPA indique que cette activité représentait 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.

Selon l'enquête KANTAR TNS PARC AUTO, si l'activité de location est en baisse en 2020 dans un contexte de faible mobilité (5 % de l'échantillon y ayant eu recours, contre 8 % en 2019), les locations entre particuliers ont cependant augmenté avec 12 % des foyers parmi ceux ayant eu recours à la location, contre 7 % l'année précédente. Pourtant, neuf personnes sur dix se déclarent encore très réticentes à l'idée de mettre à disposition ou de louer une voiture via une plateforme de location entre particuliers.



LE VÉHICULE CONNECTÉ ET AUTONOME

Le véhicule connecté est fondé sur la communication et le partage d'informations entre véhicules (VTV) ou entre les véhicules et l'infrastructure routière ou de communication (VTX), grâce à des systèmes de connectivité sans fil. Différents services sont proposés aux utilisateurs : divertissement (via le Bluetooth ou la 4G), données de géolocalisation (systèmes GNSS), 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 et rendent la conduite plus facile (aide au stationnement) et plus sûre (adaptation intelligente de la vitesse, systèmes d'avertissement en cas de perte d'attention). De plus, certains dispositifs de sécurité 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) 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 à l'exception de quelques centaines de véhicules de niveau 3 autorisés au Japon depuis 2021).

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, par contrôle latéral et longitudinal pour une longue période et sans intervention du conducteur. L'entrée en vigueur de ce règlement en janvier 2021 est une étape importante vers la mise en circulation de véhicules autonomes.

Le véhicule connecté et autonome va permettre de développer de nouveaux usages liés à la conduite et à la sécurité routière (systèmes d'alerte, remontées d'informations), tournés vers le véhicule lui-même (services de maintenance, de réparation), relatifs à l'infrastructure routière (gestion du trafic ou 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, gérer

les infrastructures) et leur exploitation pour le développement de services commerciaux. De nouveaux services de transport pourront également se développer grâce à l'automatisation des véhicules : voiturier automatique, gestion des flux dans les centres ou zones logistiques, navettes urbaines. Dans le transport routier de marchandises de longue distance, des expérimentations de « platooning » consistent à faire circuler des camions en convoi sans conducteur, derrière un véhicule en tête de peloton.

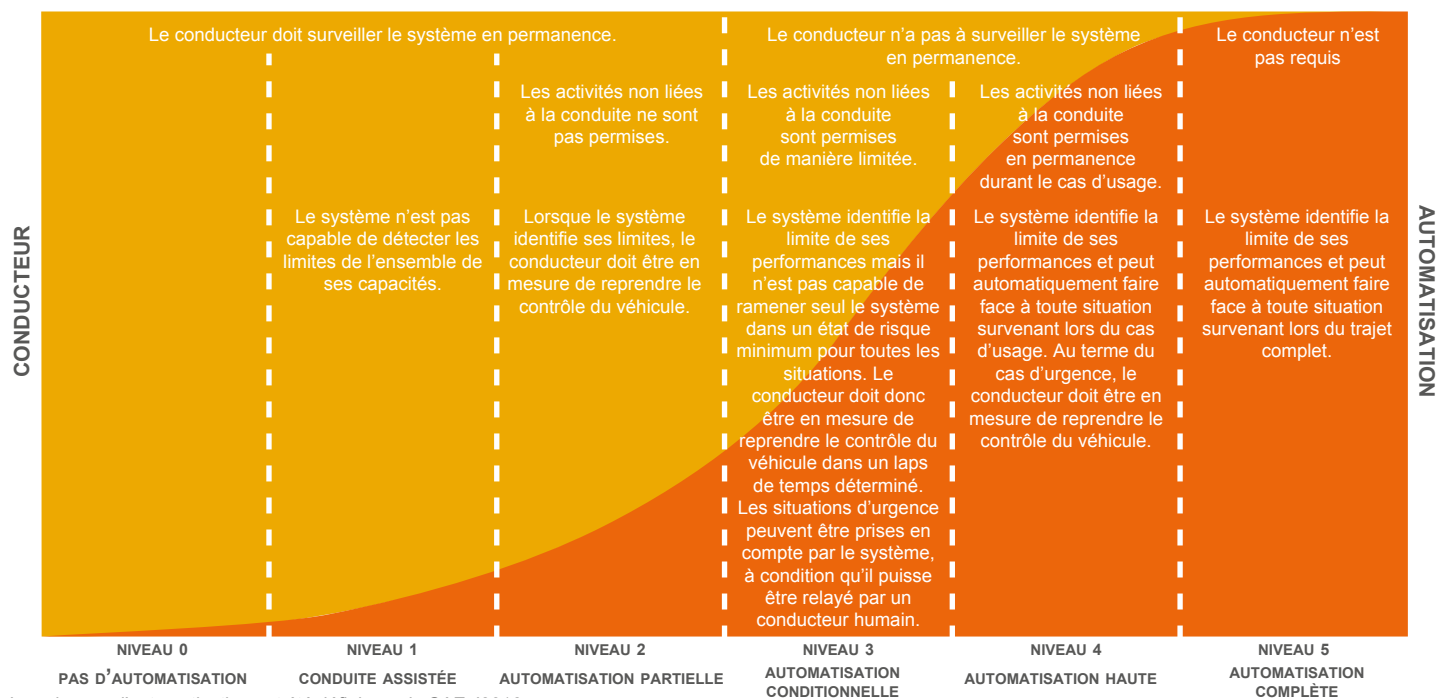
Dans les prochaines années, les constructeurs prévoient le déploiement de plusieurs cas d'usage de niveau 3 : conduite autonome en situation d'embouteillage (traffic jam Chauffeur), sur autoroute (Highway Chauffeur) et stationnement automatisé. Le déploiement de transport de plusieurs personnes par robot-taxi (sans chauffeur) sur des trajets bien définis est déjà en cours d'expérimentation (Projet ENA).

110 000
millions d'euros

**Mobilisés pour
le projet SAM**



LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

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)



**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 :

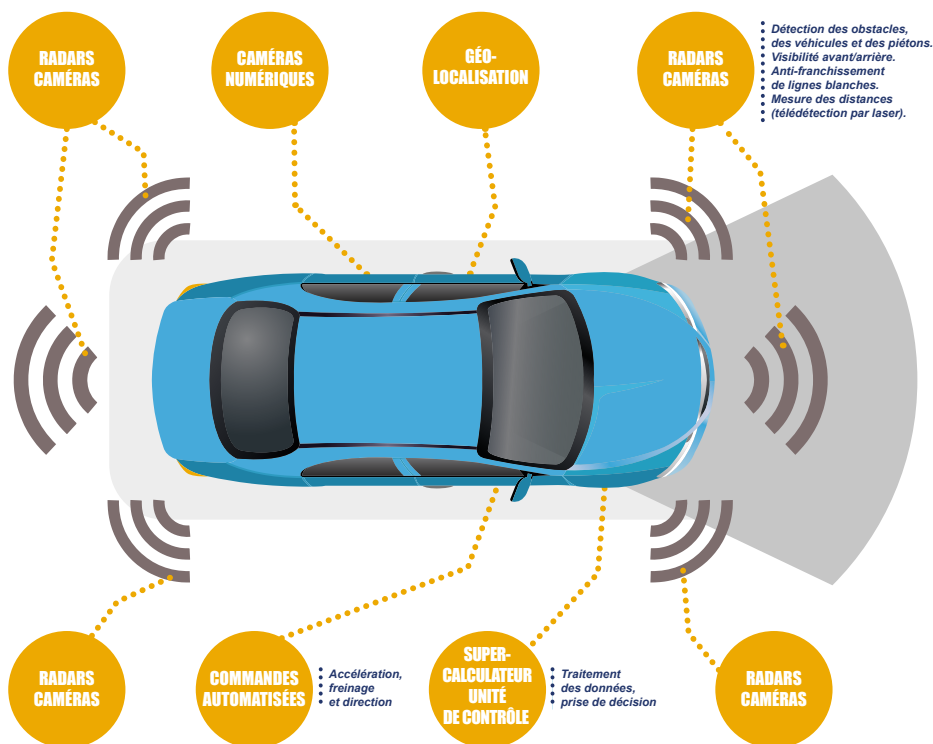
- que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur (§ 8.1) ; que tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule (§ 8.5), et que le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite (§ 8.6) ;
- et que tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes 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. La stratégie nationale de développement des véhicules autonomes lancée en mai 2018 vise à permettre la circulation des véhicules automatisés sur voie publique d'ici fin 2022.

La loi d'orientation des mobilités (loi LOM) publiée en décembre 2019 a permis d'adopter diverses dispositions structurantes pour le développement de la mobilité automatisée. Elle a notamment prévu la prise d'une ordonnance sur la responsabilité pénale en cas de circulation d'un véhicule autonome et ses conditions d'utilisation. Celle-ci a été publiée en avril 2021 et précisée dans un décret du 29 juin 2021. Ainsi, la responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule utilisant un système de conduite automatisée ne sera pas engagée lors d'une infraction, si lors de cet incident le système exerce le contrôle dynamique du véhicule. L'ordonnance fixe aussi les responsabilités respectives du conducteur et du constructeur ou concepteur de ces systèmes et les obligations d'information des conducteurs. Il permettra d'ici septembre 2022, le déploiement de systèmes de transports jusqu'aux niveaux d'automatisation les plus élevés, sur des parcours ou des zones prédéfinis, sur lesquels leur sécurité a été démontrée.

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



Le programme d'Investissement d'avenir (PIA) mis en place par l'Etat pour financer des investissements innovants a permis, dans le cadre du PIA3, de lancer deux programmes nationaux d'expérimentation (SAM et ENA) et le PIA4, lancé le 8 janvier 2021, réservera 12,5 milliards d'euros au financement d'investissements dans des filières émergentes et prioritaires dont les mobilités durables. La stratégie « digitalisation et décarbonation des mobilités » prévoit notamment de soutenir des solutions de transport routier automatisé de personnes ou de marchandises.

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. En 2021, le cadre a évolué pour ouvrir les expérimentations aux véhicules sans conducteur à bord, aux engins de livraison et aux véhicules en convoi. Depuis fin 2014, plus de 140 autorisations d'expérimentations ont été délivrées. Au 20 octobre 2021, 22 expérimentations ont lieu sur tout le territoire et 12 demandes d'expérimentation sont en cours d'instruction.

LE VÉHICULE AUTONOME ET CONNECTÉ

Le programme France Véhicules Autonomes

Dans le cadre du programme d'expérimentations France Véhicules Autonomes qui accompagne la stratégie nationale, un appel à projets pour l'expérimentation du véhicule routier autonome (EVRA), a été lancé en juin 2019 pour des expérimentations couvrant les principaux cas d'usage de la mobilité des personnes et de la livraison urbaine. En avril 2019, le Gouvernement a présenté les deux projets retenus (SAM et ENA) pour réaliser 16 expérimentations de véhicules autonomes en conditions réelles et sur tout le territoire (zones rurales et urbaines)

Le projet SAM (Sécurité et Acceptabilité de la conduite et la Mobilité autonome), coordonné par la PFA réunit les acteurs des différentes filières concernées par la mobilité autonome : 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. 15 territoires sont partenaires, regroupant 21 parcours ou zones d'expérimentation.

Le projet ENA (Expérimentations de Navettes Autonomes) piloté par l'Université Gustave Eiffel et lancé en 2019, expérimente un service de navettes automatisées en complément du transport urbain existant, et un service de desserte en zone rurale peu dense.

Les projets SCOOP / C-ROADS / InterCor

Cofinancé par la Commission européenne, le projet SCOOP, lancé en 2014, vise le 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 ainsi que des partenaires étrangers (Espagne, Portugal, Autriche). Entre 2016 et 2018, SCOOP a déployé 3 000 véhicules sur 2 000 km de routes répartis en cinq sites : Île-de-France, A4, Isère, rocade de Bordeaux et Bretagne. Les objectifs étaient l'amélioration de la sécurité routière et des agents d'exploitation, une gestion de trafic plus efficace, la réduction d'émissions et une optimisation des coûts de gestion de l'infrastructure. Fin 2019, les résultats du projet ont été présentés et montrent que l'acceptabilité par les utilisateurs reste à améliorer, en particulier sur la dimension sécuritaire et la cohérence informationnelle. A la suite du projet

SCOOP, d'autres projets comme C-Roads ou InterCor ont été lancés afin d'étendre les services SCOOP à d'autres régions à l'échelle française et européenne. Ainsi en 2020 en Europe, 6000km sont couverts en ITS G et 10 000 km en cellulaire. Le 5 janvier 2021, l'application COOPITS a été déployée sur la métropole de Bordeaux. Elle permet à l'utilisateur de la route de recevoir des informations directement du gestionnaire routier et favorise l'écoconduite tout en respectant la vie privée de l'utilisateur.

Les centres d'essais pour véhicules autonomes et connectés

Financé grâce au PIA et à la Région Ile de France, un centre d'essai pour voitures autonomes et connectées, TEQMO a été inauguré en juin 2019 par l'UTAC à Monthéry. Composé de 12 km de pistes d'essais associées à des laboratoires modernes, il s'adresse à l'ensemble des acteurs impliqués dans les technologies de la conduite et de la connectivité (constructeurs, équipementiers, fournisseurs de logiciels, opérateurs de télécom). 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 dédiée à l'innovation et à la sécurité. Transpolis dispose désormais de deux centres d'essais dans l'Ain, sur une superficie de 130 hectares.

LE VÉHICULE ÉTENDU (EXVE) ET SES INTERFACES NORMALISÉES



Source : ACEA

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.

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.

A ce titre, le règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD), entré en vigueur en mai 2018, permet de renforcer la protection des données personnelles des usagers. La loi d'orientation des mobilités a également établi des règles de mise à disposition de certaines données pour des autorités publiques ou les gestionnaires d'infrastructures.

De nombreux projets (MOSAR, 3SA, SVR, EVA, CTI ...) ont été lancés ces cinq dernières années afin de répondre aux enjeux de cybersécurité avec une sécurisation au niveau du véhicule mais aussi de l'infrastructure et du contrôle centralisé selon différents scénarios.

En outre, la régulation européenne sur la cybersécurité et les systèmes de transport intelligents coopératifs constituent également des apports significatifs. Ce dispositif est complété par des règles du droit « souple » avec le pack de conformité de la CNIL sur les véhicules

connectés en cours d'évolution et la normalisation technique (ISO).

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

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

- Cohérente, parce qu'elles établissent un standard commun que toute entreprise devra respecter et parce qu'elles évitent une multiplication de systèmes techniques d'accès hétérogènes, qui conduirait à une multiplication des risques en termes de sécurité des biens et des personnes.
- Responsable, parce qu'elles limitent la compromission des prestations du véhicule (direction, freinage, ...) 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 2020, l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) recule de 2,1 % (contre +1,1 % 2019), en lien avec la forte baisse des prix des carburants (-11 %) qui impacte le poste « dépenses d'utilisation » (-3,2 %), tandis que les prix des « achats de véhicules » restent stables (+0,4 % après +0,6 % en 2019).

Dans le transport routier de personnes, après deux années de ralentissement, les prix rebondissent de 3 % en 2020, notamment du fait de l'accélération des prix dans le transport par autocars et malgré la baisse constatée dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC). Ainsi, en 2020 comme en 2019, les deux composantes du transport routier de personnes évoluent de manière contrastée mais en cumul sur les 2 années, les prix progressent de manière identique d'environ 4,5 %. Enfin, dans le transport

aérien comme dans le transport ferroviaire, les prix s'effondrent de respectivement 4,4 % et 5,3 %.

Sur les vingt dernières années, les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière très différenciée. Depuis 2000, les indices de prix réels, c'est-à-dire corrigés par l'indice général des prix à la consommation, ont augmenté de 22 % dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC) et de 9 % pour les véhicules personnels, mais ont baissé de 11 % pour les autres transports routiers de voyageurs (autobus, autocars) et de 4 % dans le transport aérien. Dans le transport ferroviaire de voyageurs, les prix réels ont augmenté de 19 % entre 2000 et 2015, mais reculent depuis 5 ans, avec un effondrement des prix en 2020 lié aux adaptations tarifaires après le confinement.

**-2,1 %
et
+3 %**

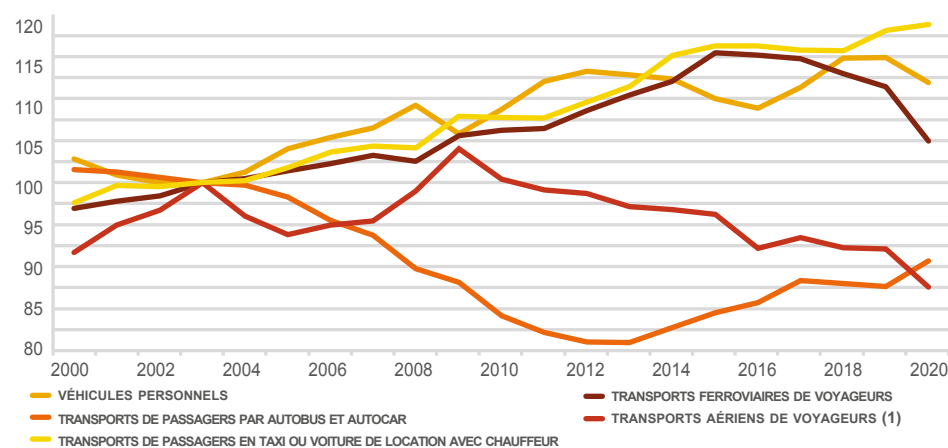
Variations respectives en 2020 des indices des prix liés aux véhicules personnels et aux transports routiers de voyageurs

► 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%
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%
2020	-2,1%	-5,3%	3,0%	4,0%	1,1%	-4,4%

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 carburant sont incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.

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

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transports de voyageurs connaissent, depuis 2003, des évolutions plus fortes et contrastées :

entre 2003 et 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. Le recul observé en 2020 fait également figure d'exception. L'indice réel des transports ferroviaires a crû de 19 % depuis 2000, mais recule depuis 5 ans. Celui des transports routiers de voyageurs (autocars et autobus) a baissé fortement jusqu'en 2013, mais augmente régulièrement depuis cette date, le recul étant de 12 % sur la période 2000-2020, tandis que celui du transport particulier de personnes (taxis, VTC) croît continuellement (+22 %). Enfin, l'indice réel des prix du transport aérien continue sa décroissance amorcée en 2009.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2020, les prix du transport de fret augmentent dans le transport maritime, ferroviaire et aérien, mais sur des volumes réduits en raison de la crise sanitaire. Dans le transport routier, les prix sont en baisse de 0,9 %. Le recul est plus marqué sur le transport routier de courte distance (-2,3 %) que sur l'interurbain (-0,6 %), tandis qu'à l'international, les prix augmentent de 0,8 %. Enfin, dans le secteur fluvial, les prix baissent de 0,6 % en 2020.

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé régulièrement : +16 % au total, soit une moyenne de +1,1 % par an. L'indice des prix du transport routier international a progressé davantage que celui du transport routier de proximité ou interurbain. Sur la même période, les indices de prix du transport fluvial et du transport aérien ont connu des évolutions plus erratiques ; des phases de hausses entre 2006 et 2013 et une tendance

baissière depuis, à l'exception du fret aérien qui a rebondi en 2020. Cette envolée des prix s'explique par les fortes tensions sur les capacités de transport de fret consécutives au quasi-arrêt du trafic aérien. Les restrictions de vols de passagers ont limité la capacité de transport de fret aérien en raison de l'organisation « mixte » des avions qui emportent à la fois du fret et des voyageurs.

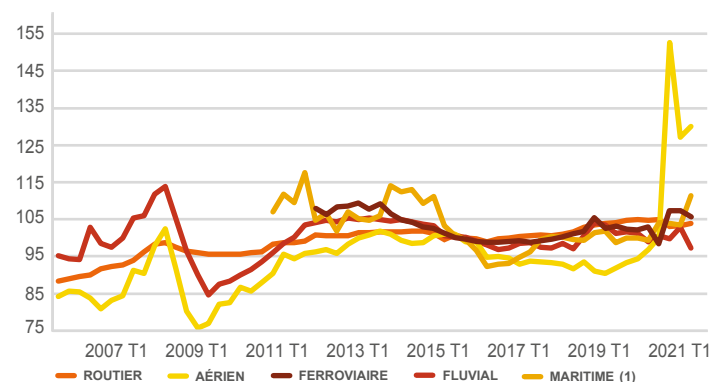
Dans le transport ferroviaire, l'indice des prix n'est diffusé que depuis 2014, avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Sur la période d'observation 2012-2020, on constate un recul des prix de 3 %, principalement dû à un recul des prix du ferroviaire national jusqu'en 2019 (-7 %), tandis que ceux du ferroviaire international ont progressé de 9 %. En 2020, les prix augmentent fortement sur le ferroviaire national, tandis qu'ils reculent à l'international. 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.

**-0,9 %
et
+2 %** Variations respectives
des indices de prix du
transport de fret routier
et ferroviaire en 2020

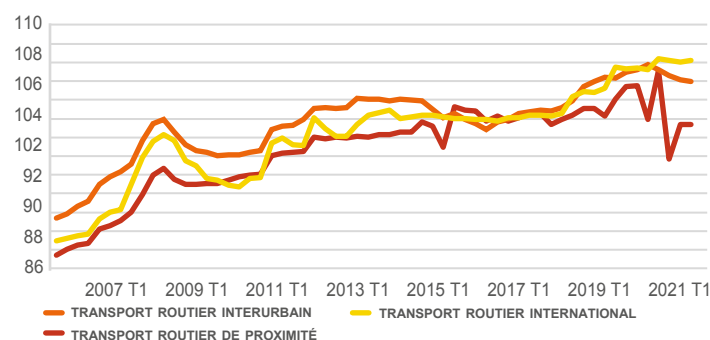
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE

Base 100 en 2015



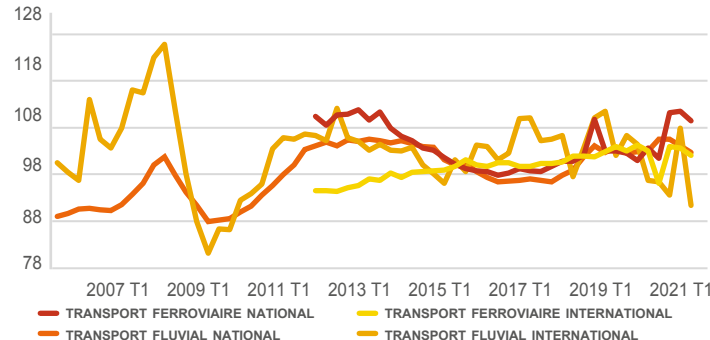
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

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 volatile, en lien avec l'évolution des prix du vrac.

Pour le fret routier, les variations infra-annuelles sont moins importantes que pour le fluvial ou l'aérien, même si le carburant représente en moyenne 20 % des coûts totaux du transport routier de marchandises, comme le montre l'enquête du CNR (lire la page 61).

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 %). A 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.



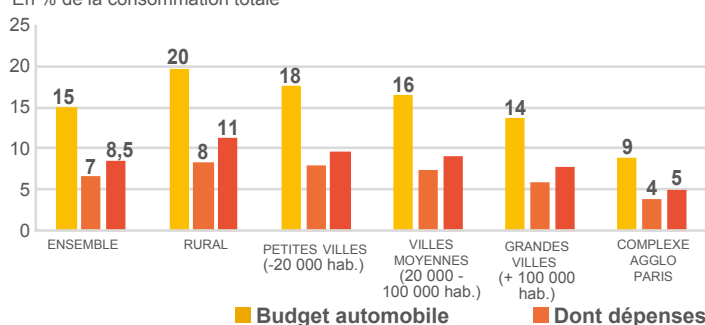
6 %

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

► BUDGET AUTOMOBILE EN 2017

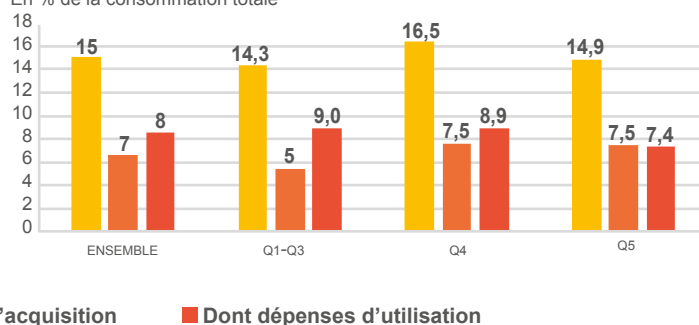
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

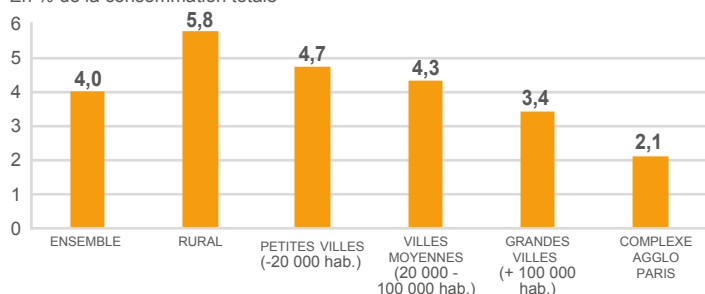
En % de la consommation totale



► POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2017

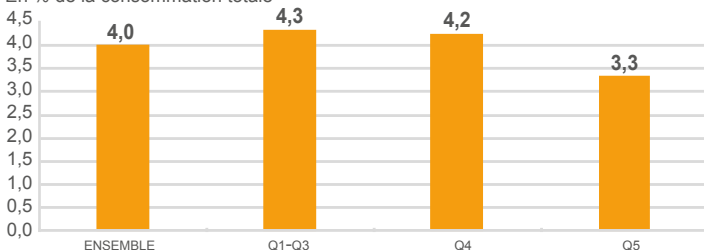
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

En % de la consommation totale



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. A 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



13 %

Part de la détention de matériel dans l'indice CNR des coûts du transport routier de marchandises longue distance en 2020

Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) en 2020 indiquent que les coûts de revient du transport routier de

marchandises longue distance et régional ont baissé, respectivement de 3,6 % et 3,2 %. Cette évolution est en lien avec la forte chute du cours du pétrole brut et donc du coût du gazole professionnel, qui pèse entre 15 et 20 % des coûts du transport routier de marchandises.

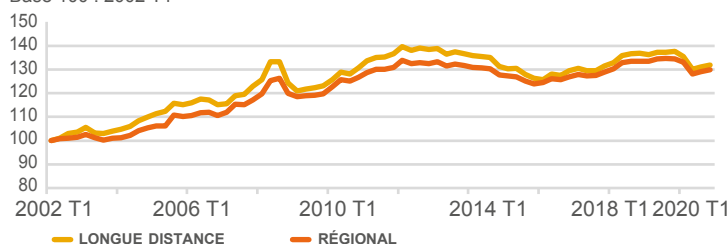
En revanche, le CNR précise que ces indices synthétiques sont construits à partir de sources qui ne peuvent mesurer les effets d'une crise subite, telle que celle du covid-19, et que ces évolutions sont provisoires et pourraient être redressées ultérieurement. En effet, le CNR fait l'hypothèse que les entreprises peuvent avoir subi des surcoûts de natures différentes qui ne peuvent pas encore être observés de

manière objective. Ces surcoûts sont de quatre ordres : surcoût des mesures sanitaires (achat de masques et de gel), versement d'une prime pour les conducteurs en activité pendant le confinement, effet de la baisse d'activité sur les coûts fixes, hausse des parcours à vide. En prenant des hypothèses sur l'intensité de ces facteurs, le CNR évalue qu'une entreprise qui subirait l'ensemble des quatre facteurs, enregistrerait alors une inflation du coût de revient de ses véhicules, hors gazole, de +6,8 % en 2020. Ces évaluations ne constituent cependant pas des statistiques représentatives. Des enquêtes réalisées ultérieurement permettront de mieux appréhender l'impact de la crise sur le coût.

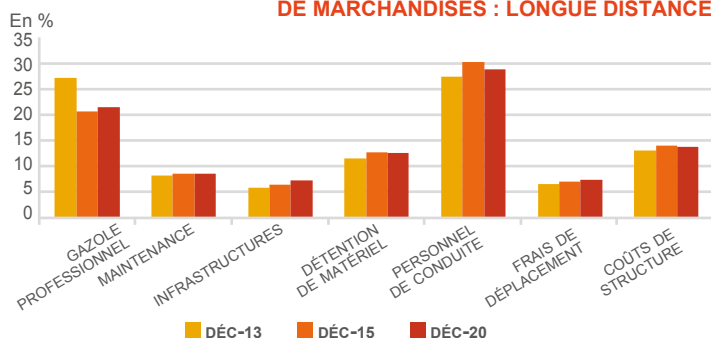


COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

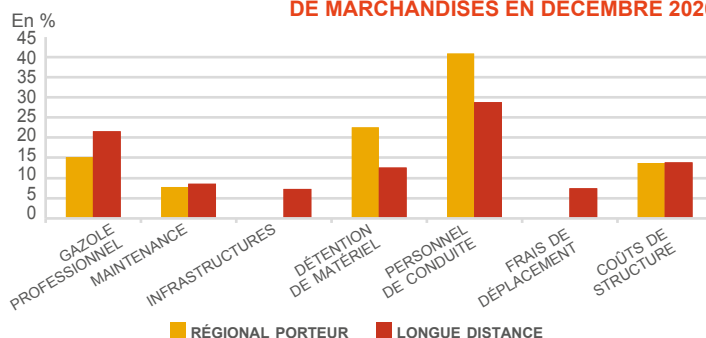
Base 100 : 2002 T1



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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2020



Source : CNR

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

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués au moyen d'ensembles articulés jusqu'à 44 tonnes, dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

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

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

Le CNR prend désormais en compte, dans le calcul de ses indices, le CICE depuis 2013, année de son entrée en vigueur, afin de les rendre comparables avec la période post 2019. Le CICE est en effet transformé à partir du 1^{er} janvier 2019 en un allègement pérenne des cotisations sociales employeurs.

Dans le transport routier de marchandises de longue distance, le premier poste de dépenses est le personnel de conduite, dont la part est restée stable depuis 2013, autour de 29 %. Second poste de dépenses, le ratio du gazole professionnel s'est élevé à 27 % du coût de revient en 2013 avant de diminuer de 7 points jusqu'en 2015, puis de croître à nouveau pour osciller à environ 24 % les trois années suivantes. En 2020, la part du gazole professionnel recule de 3 points à 21,5 % du total.

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 2020, les taux d'intérêt restent à des niveaux historiquement bas. L'émergence des nouvelles motorisations plus coûteuses nécessitera un soutien adapté au financement, afin de ne pas trop s'éloigner des coûts globaux du marché.

L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparation des véhicules, demeure stable à 8,2 % depuis 2016 et progresse à 8,6 % en 2020. 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 augmenté en 2020 (+0,3 point), pour atteindre 7,4 % du coût total.

Dans le transport régional, les coûts liés au personnel de conduite pèsent davantage que dans le transport longue distance. Ils s'élèvent à 40,8 % du total en 2020. Le poids du gazole professionnel arrive en deuxième position dans le prix de revient du transport régional avec 22,6 %. La détention de matériel, troisième poste de dépenses, s'établit à 22,6 % des coûts en 2020. Enfin, les coûts de maintenance réparation se situent à 7,7 % du total en 2020.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2020, les prix à la consommation ralentissent pour la deuxième année consécutive (+0,5 %, après +1,1 %) avec le repli des prix de l'énergie et des services de transport.

Au sein des dépenses automobiles, les prix des automobiles neuves ralentissent en 2020 à +0,4 %, après +0,7 % en 2019. En revanche, l'indice des prix des pièces détachées, des accessoires et de l'entretien-réparation de véhicules a continué d'augmenter en 2020, à +2,9 %, après une hausse de +2,7 % en 2019. 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 encore progressé en 2020 à +3,2 %, soit une hausse de 54 % depuis 2005 (dont 60 % pour la main d'œuvre), alors que l'indice des prix des pièces détachées et des accessoires ralentit (+0,9 % en 2020) et reste stable sur la période 2005-2020 (+1 %).

Avec l'effondrement de la demande de produits pétroliers lié à la crise sanitaire, les prix des

produits pétroliers chutent fortement et entraînent une baisse des prix des produits finis, tels que les carburants dont les prix reculent de 11,9 % en 2020.

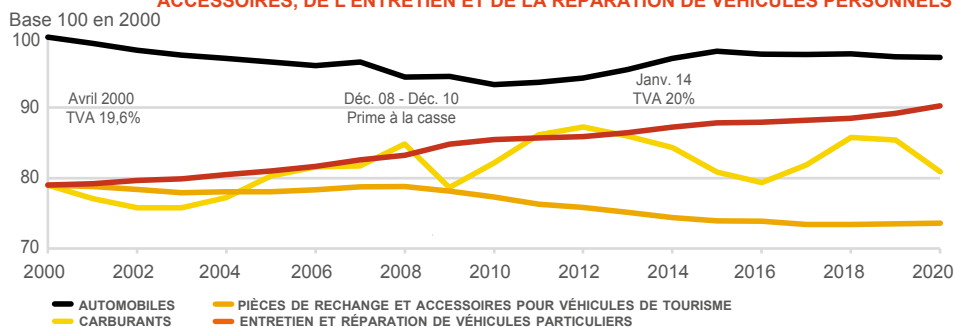

-12 %
Baisse du prix des carburants en 2020

► 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
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%
2020	0,5%	0,4%	2,9%	0,9%	3,2%	-11,9%

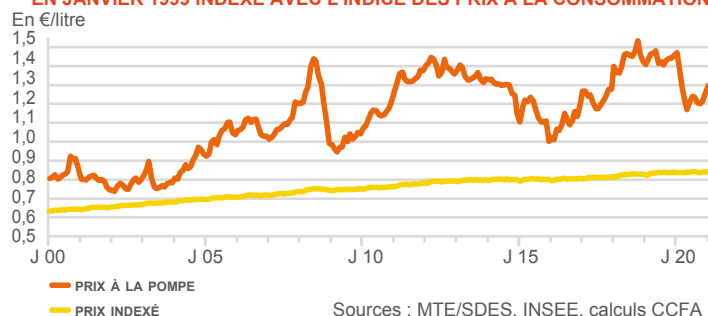
Sources : INSEE, calculs CCFA

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



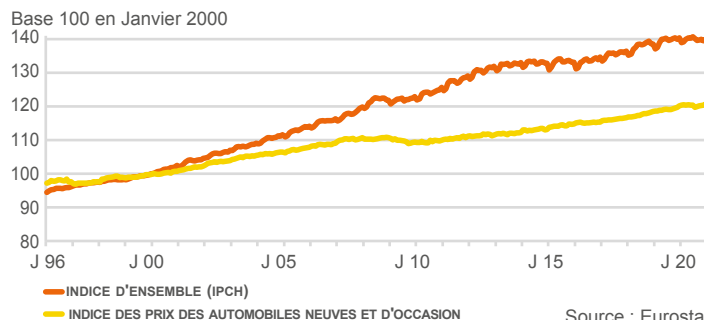
Source : INSEE

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



Sources : MTE/SDS, INSEE, calculs CCFA

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



Source : Eurostat

En 2020, la qualité de l'indice des prix à la consommation a été affectée par la crise sanitaire, qui a entraîné la suspension de la collecte des prix durant plusieurs mois de l'année et l'indisponibilité à la vente de certains produits impactant la structure de la consommation.

L'indice de prix des automobiles neuves compare les prix d'un panel de 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, ni de l'évolution de la structure des ventes. Il prend en considération les rabais offerts périodiquement (hors gré à gré), ainsi que le système de bonus/malus.

Dans le graphique ci-dessus, les prix des principaux postes liés à l'automobile sont exprimés en réels,

c'est-à-dire corrigés de l'indice général des prix à la consommation.

Sur la période 1992-2010, le prix réel des voitures neuves a décru régulièrement, sous l'effet continu de la concurrence et ponctuel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). Néanmoins, la sévrisation des barèmes du bonus/malus écologique, la mise en œuvre de nouvelles normes renchérissant les dispositifs de dépollution et l'apport de nouveaux éléments destinés à améliorer la sécurité routière contribuent à la croissance des prix depuis 2011.

Concernant le poste « pièces, accessoires, entretien et réparation », l'indice des prix réels croît depuis 2000, mais ce sont les « services d'entretien et de réparation » qui font croître l'indice en raison de

la hausse des coûts de la main d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, pénurie de main d'œuvre qualifiée). A l'inverse, le prix réel des pièces et accessoires a, quant à lui, tendance à décliner sur longue période.

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, à l'instar de la France, à l'intensité de la concurrence et à la contrainte sur le pouvoir d'achat des ménages. En 2020, 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 20 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

8,6 %

Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2020

En 2020, la crise sanitaire et les mesures mises en place pour y faire face (confinements, couvre-feux, fermeture des commerces) ont conduit à une chute historique des dépenses de consommation des ménages (-7,1 %) malgré la progression du pouvoir d'achat (+0,4 % après +2,6 % en 2019). Celui-ci se maintient grâce à la résistance du revenu disponible brut (+1 % en valeur contre +3,4 % en 2019) et au ralentissement des prix des dépenses de consommation (+0,6 %, après +0,8 % en 2019), du

fait de la baisse des prix énergétiques. Cette légère hausse du pouvoir d'achat, combinée au recul de la consommation, entraîne une hausse exceptionnelle du taux d'épargne des ménages, qui passe de 15 % en 2019 à 21,4 % en 2020.

Le recul de la consommation des ménages est particulièrement marqué dans les services (transport, loisirs, restauration et hébergements), ainsi que pour les biens des secteurs touchés par les mesures de restriction (habillement, automobile).

Les achats de véhicules, impactés par la restriction des déplacements et la fermeture des concessions automobiles, reculent de 16 % en valeur, à 42 milliards d'euros, soit 30 % des dépenses automobiles. Les achats d'automobiles (neuves et occasion), qui

représentent 84 % du total, baissent de 19 %, avec un recul plus marqué pour les automobiles neuves (-20 %) que pour les automobiles d'occasion (-17 %). A l'inverse, les dépenses en cycles progressent très fortement (+24 %).

Les dépenses en entretien-réparations baissent également (-6 %), mais dans une moindre mesure, grâce au caractère essentiel attribué à ces services pendant le confinement permettant leur ouverture, et en raison d'un parc vieillissant. Elles pèsent désormais 30 % des dépenses automobiles totales, contre 23 % en 2000. Enfin, les achats de carburants reculent de 24 %, à 31 milliards d'euros, du fait de la restriction des déplacements et de la baisse du prix des carburants.

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

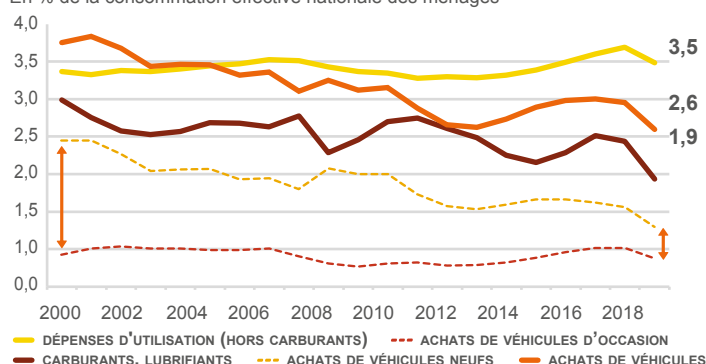
	Unités	2000	2010	2019 (1)	2020 (1)	variation 2020/2019
ACHATS DE VÉHICULES	milliards d'euros	37,5	44,2	49,3	41,6	-16%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)		33,7	39,1	43,1	34,9	-19,0%
dont automobiles neuves		24,5	28,3	26,1	20,8	-20,1%
dont automobiles d'occasion		9,2	10,9	17,0	14,1	-17,2%
Caravanes, motocycles, cycles		3,8	5,0	6,2	6,7	+6,8%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	milliards d'euros	63,5	82,5	102,5	86,8	-15,3%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		24,3	34,2	43,8	41,0	-6,2%
dont fabrication d'équipements automobiles		11,1	16,9	22,7	21,4	-5,9%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		9,2	11,9	15,3	14,4	-5,9%
Carburants et lubrifiants		29,9	34,8	40,8	31,0	-24,1%
Péages, stationnement, location, auto-écoles		9,3	13,5	17,9	14,7	-17,6%
ASSURANCES AUTOMOBILES	milliards d'euros	3,9	6,1	8,4	8,7	+4,0%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	milliards d'euros	105,0	132,8	160,2	137,0	-14,4%
Services de transports collectifs	milliards d'euros	15,3	24,1	31,8	15,0	-52,7%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	milliards d'euros	1 000	1 415	1 672	1 601	-4,2%
NOMBRE DE MÉNAGES (métropole)	milliers	24 140	27 113	29 336	29 512	+0,6%
Consommation automobile par ménage	euros	4 348	4 897	5 460	4 644	-14,9%
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	5 414	5 864	6 424	5 463	-14,9%

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.

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

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 2000 À 2020

En % de la consommation effective nationale des ménages



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 60), les ménages ont dépensé pour leurs transports individuels, 137 milliards d'euros en 2020, soit un recul de 14 % par rapport à 2019. Les services de transport collectifs ont, quant à eux, reculé de plus de 50 % à 15 milliards d'euros.

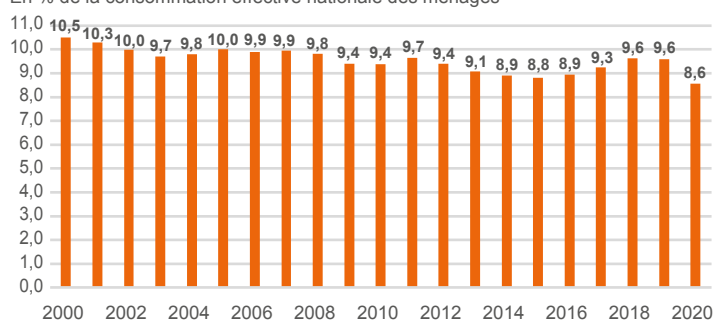
La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale, appelée « coefficient budgétaire automobile », est ainsi tombée à 8,2 % en 2020, contre 9,6 % en 2019. Depuis la crise de 2009, ce coefficient oscillait généralement autour de 9 %,

tandis qu'il variait entre 9 % et 11 % sur la période précédente (1990-2009).

Avant 2003, le premier poste de dépenses automobiles était les achats de véhicules, qui représentaient entre 3,5 % et 4,5 % de la consommation effective des ménages. Désormais, il représente autour de 3 % (2,6 % en 2020 et 2,2 % pour les seules automobiles) et arrive en deuxième position derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant). La baisse tendancielle des achats de véhicules neufs pèse sur ce coefficient budgétaire, avec des achats d'automobiles neuves qui ne représentent plus que 60 % des achats automobiles, contre 82 % en 1990.

DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

En % de la consommation effective nationale des ménages



Au sein des dépenses d'utilisation, le coefficient budgétaire de « l'entretien – réparation de véhicules », en hausse depuis 2014, reste stable en 2020, grâce à la chute nettement moins forte de ce poste de dépenses par rapport aux autres postes. Le montant de ces dépenses s'élève à 41 milliards d'euros.

Enfin, le poids du poste « carburant » a beaucoup oscillé ces dernières années en lien avec l'évolution des prix de l'énergie. En 2020, avec le recul des prix et de la consommation en volume, le coefficient budgétaire associé recule de 0,5 point, passant de 2,4 % en 2019 à 1,9 %. Les dépenses de carburants s'élèvent ainsi à 31 milliards d'euros.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2020, le crédit à la consommation a été fortement impacté par la crise sanitaire, malgré des taux d'intérêt toujours historiquement bas. La production cumulée de nouveaux crédits a reculé de 6 % à fin décembre, soit la plus forte baisse enregistrée depuis la crise de 2008. Avec désormais près de 65 % des voitures neuves financées à crédit par les ménages, le recul des immatriculations s'est traduit par une forte baisse du nombre d'opérations de financements d'automobiles neuves déclarées par l'ASF en 2020 : -25 % pour le crédit affecté et -18 % pour les formules locatives.

La part du crédit automobile affecté dans le financement des achats d'automobiles neuves par les particuliers continue de décroître au profit des formules locatives. La location est désormais devenue le mode de financement à crédit dominant (72 % en 2020 contre 14 % en 2010), devant le crédit automobile affecté (27 % en 2020 contre 49 % en 2010) et le prêt personnel. 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 ménages.

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), malgré le recul observé en 2020 (-12 %). Les formules locatives se développent aussi pour les voitures d'occasion. Depuis 2016, le nombre de dossiers de financement a été multiplié par plus de 3 selon les chiffres de l'ASF.

Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) a également souffert de la crise sanitaire, mais dans une moindre mesure, avec un recul du nombre de dossiers de financement de 10 % en 2020. A l'inverse des

ménages, les entreprises privilégient la LSOA qui représentent 64 % des formules locatives et en particulier la Location Longue Durée (95 % des formules LSOA). La LOA ne représente quant à elle que 35 % des dossiers de financement de véhicules neufs.

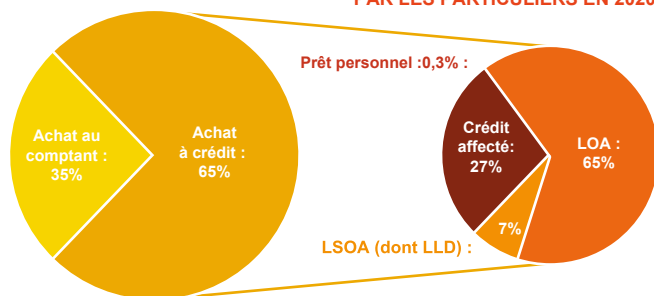


Part de la location avec ou sans option d'achat dans le financement à crédit des voitures achetées neuves par les ménages en France en 2020

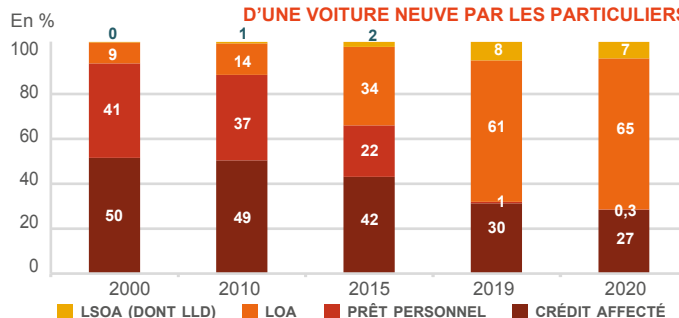
72 %



MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2020



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



Source : ASF, calculs 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.

En 2020, le financement des véhicules neufs ou d'occasion a été fortement affecté par la crise sanitaire et le recul des immatriculations. Ceci n'a cependant pas modifié la répartition des modes de financement des voitures particulières

par les ménages ou les entreprises. Les crédits automobiles affectés, déjà en fort recul depuis plus de 10 ans, ont davantage pâti de la crise que les formules locatives.

Pour les automobiles neuves achetées par les ménages, le nombre de crédits affectés a chuté de 26 % tandis que la contraction des opérations de LOA est moins forte (-12 %). Pour les entreprises, le recul est de respectivement -47 % pour les crédits affectés et de -14 % pour la LOA. La LSOA, mode de financement dominant pour les entreprises, résiste mieux avec une baisse de seulement 5 %.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le chiffre d'affaires du commerce automobile s'est élevé à 87 milliards d'euros en 2020, soit une baisse de 12,3 % par rapport au niveau record de 2019. Il demeure cependant beaucoup plus élevé que lors de la dernière crise en 2013, où il était tombé à 74 milliards d'euros. Le secteur, considéré comme non essentiel, a été particulièrement touché par la fermeture des usines et des concessions au cours du premier confinement.

L'entretien-réparation de véhicules, qui connaissait une légère croissance depuis 2018, (+3,4 % en 2019, après +4,8 % en 2018) est en baisse de 5,7 % et retombe à son niveau de 2016. Même si les services de réparation sont restés ouverts toute l'année, l'activité a été impactée par la chute du trafic routier liée aux restrictions de déplacement, diminuant ainsi les passages dans les ateliers, de 2,7 en moyenne en 2019 à 1,6 en 2020 (Enquête Parc Auto de Kantar TNS).

Le chiffre d'affaires du commerce de détail d'équipements automobiles a baissé de 5,8 % en 2020.

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2021

MARQUES	Réseau primaire en 2021
Renault	619
Peugeot	409
Citroën	399
Opel	232
DS	164
Volkswagen	326
Toyota	265
Ford	238
Kia	217
Suzuki	209
Nissan	203
Fiat	191
Hyundai	196
Mercedes-Benz	169
BMW	162
Autres marques japonaises	431
Autres marques coréennes	70
Autres marques	1 567
TOTAL	6 067

Source : Argus

Ce recul s'observe depuis 2017 (-11 % depuis cette date), mais il a été accentué en 2020 par la réduction de la fréquence des accidents liée à la baisse du trafic routier.

Enfin, le commerce de détail de carburants chute, de 25,9 %, après une hausse de plus de 7 % en 2018, et s'établit à 13 milliards d'euros en 2020. Ce recul s'explique à la fois par un effet volume lié aux restrictions de circulation, mais aussi par l'effet baisse du prix du baril de Brent.

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 2018, passant de 15 à 22 %, passant de 15 % en 2015 à 22 % en 2018. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) est, quant à lui, passé de 11 % à 21 %. Dans l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, ces deux indicateurs restent stables autour de 19 % et 12 %

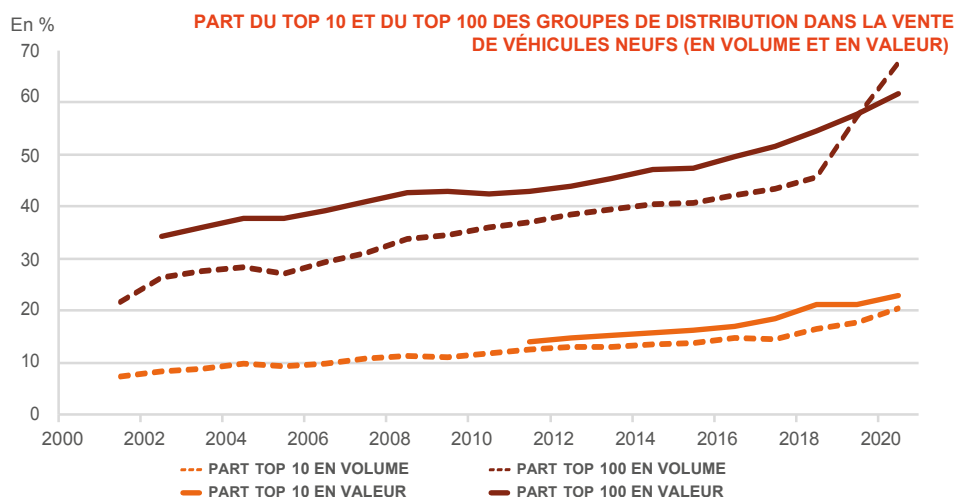
en 2018.

Depuis les années 90, la distribution automobile connaît un mouvement continu de concentration, lié à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme. En 2020, les 100 plus grands groupes de distribution automobile ont vendu plus de 1,1 million de véhicules neufs, soit 68 % des volumes, en hausse de 10 points par rapport à 2019. Ils ont réalisé un chiffre d'affaires de 44,6 milliards d'euros (62 % du total du commerce automobile), en recul de « seulement » 6 % par rapport à 2019. Ces distributeurs ont particulièrement bien résisté à la crise grâce à leur diverses activités (entretien-réparation, pièce de rechange) et leur présence sur le marché de l'occasion. Les 10 plus grands distributeurs réalisent à eux seuls 21 % des volumes vendus (contre 17 % en 2019) et 23 % du CA du commerce automobile, avec 9 groupes sur 10 affichant désormais un CA supérieur à 1 milliard d'euros, contre un seul en 2015.

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

Activités	2010	2013	2015	2018	2019 (sd)	2020 (p)	Variation 2020/2019
Commerce de véhicules automobiles	76,9	73,7	80,8	94,8	98,7	86,6	-12,3%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,5	20,1	20,0	21,3	22,1	20,8	-5,7%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	7,8	7,4	7,7	7,6	7,2	-5,8%
Commerce et réparation de motocycles	4,0	3,6	3,6	4,2	4,4	4,4	-0,9%
Commerce de détail de carburants	15,6	18,8	16,2	18,2	17,5	13,0	-25,9%
TOTAL	123,5	124,1	128,0	146,2	150,4	132,0	-12,3%

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



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. La coopération entre les constructeurs, leurs distributeurs et leurs réparateurs agréés permet d'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 rechange et l'information sur les évolutions techniques.

Au 1^{er} janvier 2021, le réseau primaire constitué des filiales des constructeurs et des concessionnaires

regroupe 6 067 points de vente, sur un total de 13 536 points de vente en France.

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). Selon des données de 2016, les réseaux des constructeurs (réparateurs agréés concessionnaires et agents) représentent 35 % de parts du marché de la réparation, les MRA, 32 %, les centres autos, 15 %, les pneumaticiens, 8 % et les réparateurs rapides, 6 %.

87 milliards d'euros

Chiffre d'affaires TTC du commerce de véhicules automobiles en France en 2020.

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. Plus de 1,6 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2019, contre 1,1 million en 2017. Les systèmes de prime à la conversion ou à la casse entraînent une meilleure prise en charge des véhicules par les centres de traitement agréés.

L'ADEME mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui

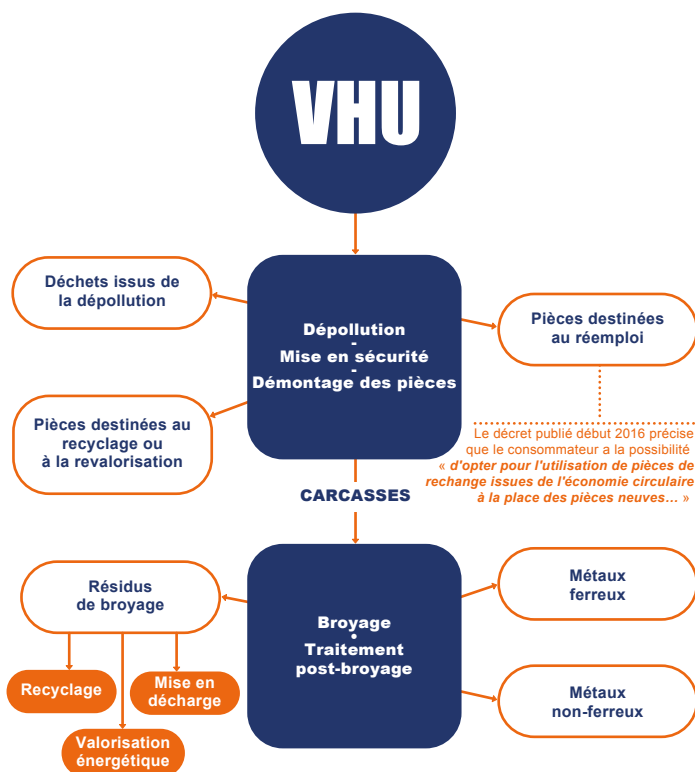
de valorisation énergétique. Ce taux a progressé de 13 points depuis 2010.



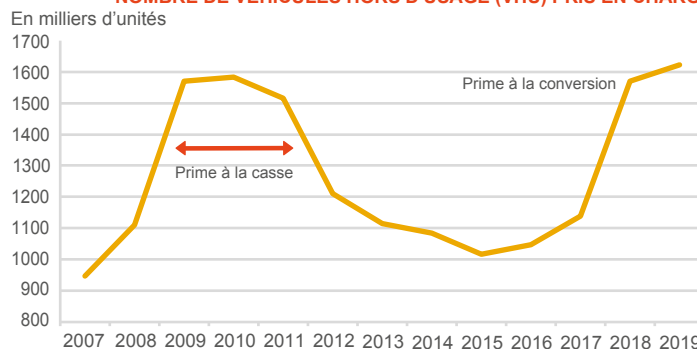
Plus de
1,6
million

Nombre de VHU pris en charge en 2019

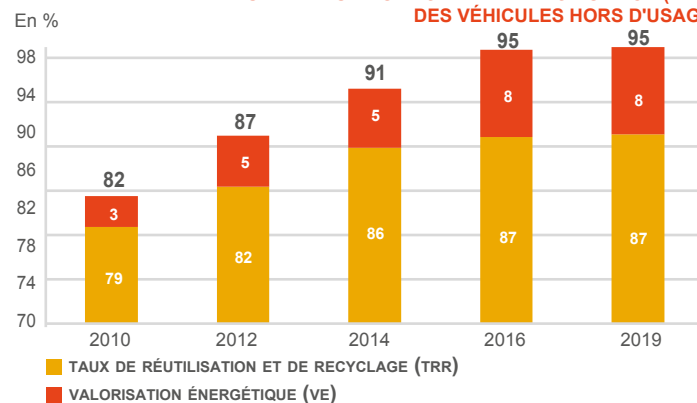
► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



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



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



Source : ADEME

En France, plus d'1,6 million de véhicules hors d'usage ont été pris en charge par la filière en 2019 et traités par environ 1 635 établissements agréés : les centres VHU. Leur âge moyen s'élevait à 19,2 ans en 2019. Selon l'ADEME, la masse moyenne d'une voiture particulière est d'un peu plus d'une tonne en 2019 (1118 kg). Elle croît lentement mais régulièrement (elle s'établissait à 974 kg en 2010).

La revente de pièces détachées d'occasion concourt à l'atteinte des taux de recyclage et contribue à l'équilibre économique de la filière automobile. Le marché de la pièce d'occasion représente aujourd'hui 4 à 5 % du marché des pièces de réparation.

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 2019, 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 2019, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a diminué de 7,7 % par rapport à 2018, avec 153 570 tonnes collectées. 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 478 000 tonnes en 2019, soit une hausse de 4,5 % par rapport à 2018. Le taux de collecte s'est élevé à 93,7 % (soit +1,3 point par rapport à 2018). Le taux de valorisation des pneus automobiles est désormais passé à 100 %. Environ 46 % de ces pneumatiques étaient destinés en 2019 à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 37,4 % à la valorisation matière dont la moitié à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 16,1 % à la réutilisation (12,3 % pour la revente d'occasion et 3,7 % pour le rechape) et 0,8 % aux travaux publics.

Le rechape est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. En 2019, le marché du rechape des pneus automobiles a reculé de 2 %, dont un recul de 4 % pour les véhicules légers. Ces pneus rechapés font de plus en plus face à la concurrence des pneus neufs à bas coûts en provenance de l'étranger. Pour les poids lourds cependant, le rechape nominatif (le pneu vous appartient et vous le faites rechapier) est majoritairement utilisé et n'est pas pris en compte dans ces chiffres.

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 59 broyeurs agréés (donnée 2019, 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).

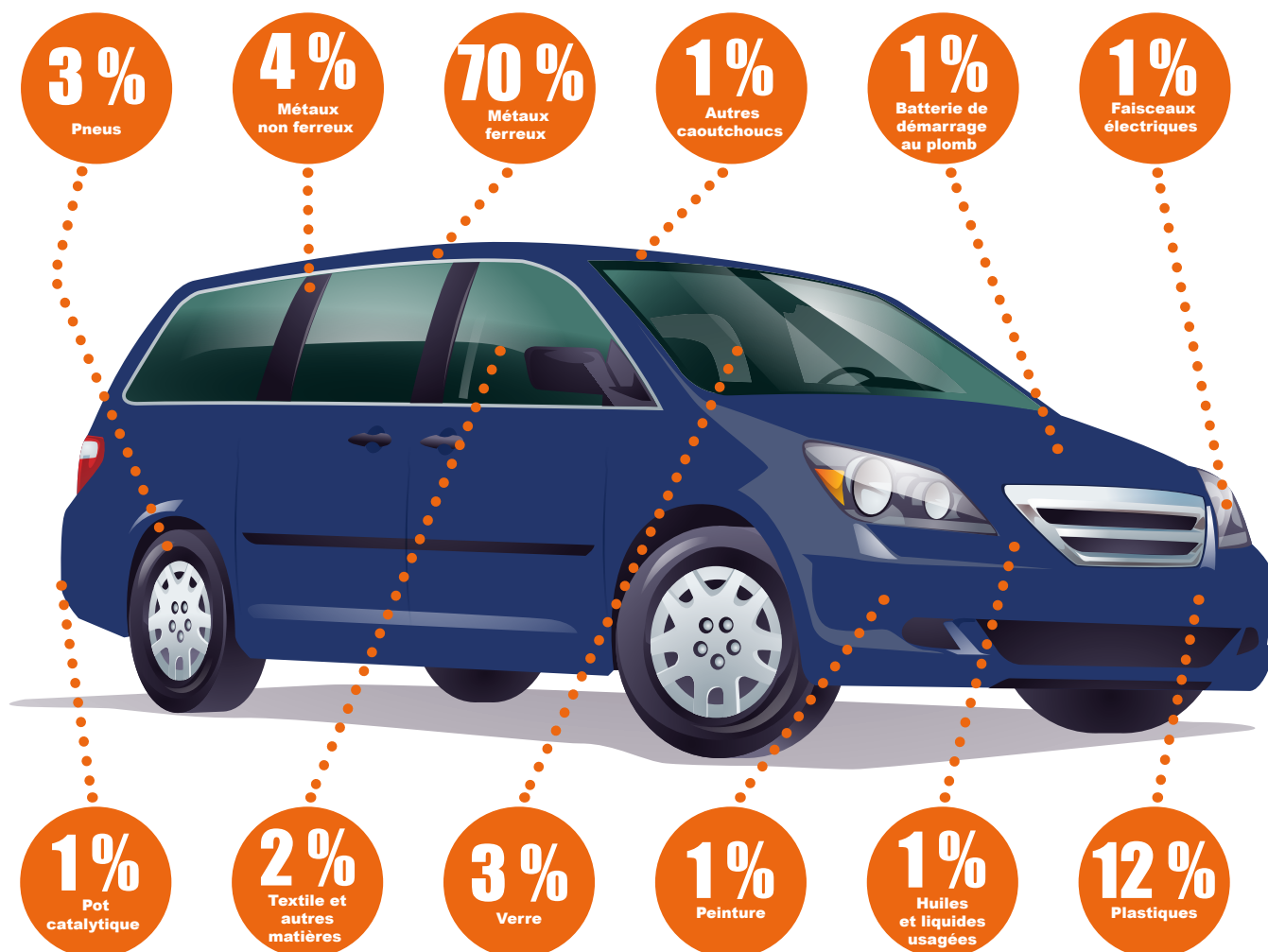


95 %

Taux de réutilisation et de valorisation dans l'automobile en 2019



► COMPOSITION D'UN VHU EN 2019



Source : ADEME

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



+42 %

**Hausse des achats
totaux de la branche
automobile entre 2013
et 2019**

La production de la branche automobile s'est élevée à 69 milliards d'euros en 2019, soit une baisse de 1 % par rapport à l'année précédente et une hausse 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 2019, ils ont baissé de 2 % par rapport à l'année précédente pour un montant de 55 milliards d'euros, mais ont progressé de 42 % depuis 2013.

Depuis 2010, la VA varie autour de 13 milliards d'euros, soit un niveau proche de celui observé au milieu des années 2000. Celle-ci a augmenté de 3 % en 2019.

Gage des productions futures dans une industrie fortement capitaliste, le taux d'investissement (rapport FBCF/VA) est globalement maintenu à un niveau élevé dans cette période où les marchés européens en 2019, se rapprochent de leur niveau d'avant crise. Le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) fluctue autour de 43 % depuis 2015 et atteint 44 % en 2019.

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

		2000	2005	2010	2015	2018	2019 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	72,4	71,6	71,1
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	18,6	19,0	19,2
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,3	3,5	3,5
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,4	3,3
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	11,8	12,1	12,4
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	37,4	36,3	35,9
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,2	15,9	15,5
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	9,6	9,2	8,8
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,2	4,4
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	1,7	1,7
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,3	1,3
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,0	1,9	2,0
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,2	1,3
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7
Construction	%	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	%	0,7	1,1	1,0	1,1	1,2	1,0
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	0,9	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	7,5	7,4
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,2	2,2	2,1
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,7	3,0	3,0	2,9
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	14,0	13,7
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	27,6	28,4	28,9
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	56,5	69,5	69,0
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	52,8	58,2	43,9	43,2	56,1	55,3
En pourcentage de la production aux prix de base	%	75,1	77,0	75,4	76,6	80,8	80,1
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	17,5	17,4	14,4	13,2	13,3	13,7
En pourcentage de la production aux prix de base	%	24,9	23,0	24,6	23,4	19,2	19,9
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	5,7	5,5	6,0
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	43,0	40,9	43,7

(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 29 % à la branche elle-même, contre 23 % en 2012, et pour les 71 % 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, 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.

La filière automobile a connu ces dernières années des évolutions importantes. Selon l'étude de l'Observatoire de la métallurgie (impacts des mutations de la construction automobile sur l'emploi et les compétences), la filière a perdu 30 % de ses emplois entre 2010 et 2019, affectant les sous-traitants de manière contrastée. La transition énergétique se traduira par de fortes évolutions au détriment, par exemple, des

secteurs de la métallurgie, et au profit des secteurs de l'informatique et de l'électronique.

► 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 140 milliards d'euros (155 milliards en 2018) 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 2020 à 62 053 salariés, soit un repli de 12 % par rapport à 2019 (et de 27 % par rapport à 2011), pour un chiffre d'affaires de 13 milliards d'euros (55 % destinés à l'export), en baisse de 29 % par rapport à 2019. 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 autour 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)

représente en moyenne 4,5 % des volumes d'emplois (en équivalent temps plein). En 2020, ce chiffre est tombé à 2,9 %.

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel français. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux, qui sont composés notamment des secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matriçage et des revêtements des métaux. 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 70).



**Client
majeur**

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

L'EMPLOI

Au sens large, 2,2 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2020, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 216 000 personnes, soit environ 7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles), en repli régulier depuis des années.

Après la crise de 2009, le déficit de compétitivité a continué de peser sur les activités industrielles

automobiles, y compris celles en amont. Cependant, il s'est atténué 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 (voir page 68). En 2020, la crise sanitaire a pesé sur l'activité, mais ses effets sur l'emploi ont été limités par les mécanismes de soutien

mis en place par le gouvernement dans les différents secteurs en lien avec l'automobile.

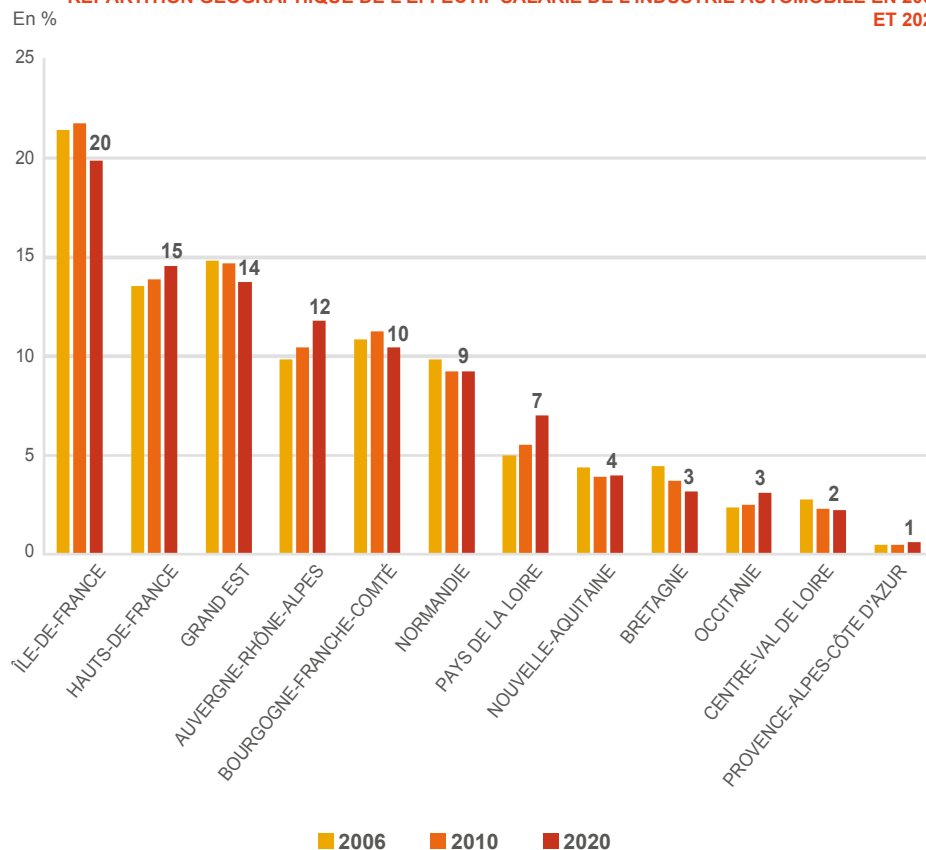
8 %

Part de la population active occupée en France liée à l'automobile (emplois directs, indirects et liés au transport routier)

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2020 (EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2020
Activités de production	431
Total matières premières et services	215
Industrie manufacturière et énergétique	136
Services	78
Industrie automobile	216
Construction automobile	108
Équipements, accessoires	86
Carrosserie, remorques, caravanes	22
Usage de l'automobile	546
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée, démolisseurs et recycleurs (1)	420
Assurances, experts, crédit, Location Longue Durée (LLD), etc.	90
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	28
Sport, presse, édition, divers	8
Transports	1 212
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 061
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	31
Construction, entretien des routes et activités connexes	120
Total des emplois induits par l'automobile	2 188

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2006 ET 2020



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

Source : ACOSS

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 430 000 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. Ce chiffre peut cependant atteindre 35 000 personnes lorsque la production est à haut niveau (source DARES). 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 546 000 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 maintien des transports collectifs urbains, des taxis et VTC mais aussi du transport routier de marchandises essentiel même en période de crise sanitaire. Du côté des

infrastructures, la bonne tenue des commandes des collectivités publiques et les mécanismes de soutien ont maintenu l'activité et l'emploi.

Selon les données de l'ACOSS, l'Île-de-France représente 20 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers) en 2020. Les principales autres régions de l'industrie automobile sont les Hauts-de-France (15 %), qui sont passées devant le Grand Est (14 %), l'Auvergne-Rhône-Alpes (12 %), passant devant la Bourgogne-Franche-Comté (10 %), suivie de la Normandie (9 %), les Pays de la Loire (7 %). Cette répartition géographique se retrouve dans les chiffres sur l'emploi des équipementiers en France en 2020, publiés par la FIEV.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2021



5,3
millions

de véhicules produits
par les constructeurs
français dans le monde



79 %

des véhicules produits
par les groupes
français sont vendus
hors de France



6,9
milliards

d'euros de dépenses
de recherche et
développement de la
branche automobile en
France en 2019



41
milliards

d'euros d'exportations
des produits industriels
automobiles de la
France



85 %

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	2017	2018	2019	2020
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	18 545 798	19 457 054	19 662 030	18 724 208	14 556 548
EUROPE OCCIDENTALE dont :	14 778 879	14 217 571	12 110 446	12 636 580	13 132 328	12 615 798	11 680 894	8 636 682
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 708 138	5 645 584	5 120 409	4 663 749	3 515 488
Belgique	912 233	895 109	528 996	369 172	332 979	265 958	247 020	237 057
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	2 218 980	2 291 492	2 267 396	2 248 291	1 800 664
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 555 000	1 754 200	1 773 748	1 665 787	927 718
Italie	1 422 284	725 528	573 169	663 139	742 642	673 196	542 472	451 718
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	57 019	155 000	214 000	176 113	127 058
Portugal	178 509	137 602	114 563	115 468	126 426	234 151	282 142	211 281
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 587 677	1 671 166	1 519 440	1 303 135	920 928
Suède	259 959	288 659	177 084	188 987	226 000	291 000	279 000	249 000
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	3 588 266	4 616 540	5 118 191	5 181 820	6 019 661	6 060 672	5 064 823
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	791 027	1 142 906	1 026 571	982 642	855 043
AMÉRIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	9 394 539	8 236 350	7 690 288	7 004 767	4 967 015
ALENA	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 019 427	5 691 163	5 022 072	4 369 893	3 219 558
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	888 565	751 048	655 896	461 370	327 681
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 162 808	3 033 216	2 785 164	2 511 711	1 924 398
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 968 054	1 906 899	1 581 012	1 396 812	967 479
AMÉRIQUE DU SUD dont :	1 650 283	2 272 391	3 143 737	2 375 112	2 545 187	2 668 216	2 634 874	1 747 457
Argentine	238 921	182 761	508 401	308 756	203 694	208 573	108 364	93 001
Brésil (1)	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 017 639	2 307 443	2 387 967	2 448 490	1 607 175
ASIE-OCÉANIE dont :	13 573 073	20 249 215	32 408 358	40 125 960	45 026 051	43 622 788	40 650 626	35 822 949
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	21 143 351	24 806 687	23 529 423	21 389 833	19 994 081
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 135 108	3 735 399	3 661 730	3 612 587	3 211 706
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 408 849	3 961 327	4 032 481	3 629 008	2 836 534
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	7 830 722	8 347 836	8 359 286	8 329 130	6 960 411
AFRIQUE dont :	213 444	319 598	356 872	604 130	671 782	776 967	795 720	562 477
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	341 025	321 358	321 097	348 665	238 216
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	68 670 427	73 391 237	71 752 053	67 175 321	55 908 989

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 672 648	2 563 228	2 602 435	2 850 910	2 385 700
EUROPE OCCIDENTALE dont :	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 794 888	1 608 788	1 645 308	1 941 883	1 573 402
Allemagne	394 697	407 523	353 576	325 226	nd	nd	283 567	227 082
Belgique	121 061	31 406	26 306	40 081	44 023	42 535	38 777	30 236
Espagne	666 515	654 332	474 387	514 221	556 843	552 169	574 341	467 521
France	468 551	436 047	305 250	417 000	471 500	495 941	509 563	388 653
Italie	316 031	312 824	265 017	351 084	399 568	389 136	372 819	325 339
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	49 118	60 239	63 546	52 955
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	94 479	78 219	84 888	78 270	66 116
Suède	41 384	50 570	40 000	nd	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	309 991	401 615	433 438	430 425	369 463
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	567 769	552 825	523 689	478 602	442 835
AMÉRIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	11 567 600	12 478 652	13 157 330	13 155 634	10 725 912
ALENA	9 325 214	9 795 192	7 069 234	10 935 086	11 787 657	12 402 403	12 452 713	10 154 846
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 394 742	1 442 955	1 369 898	1 455 215	1 048 446
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	7 943 180	8 156 769	8 512 747	8 381 173	6 896 628
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 597 164	2 187 933	2 519 758	2 616 325	2 209 772
AMÉRIQUE DU SUD dont :	436 584	693 486	1 050 646	632 514	690 995	754 927	702 921	571 066
Argentine	100 711	136 994	208 139	217 901	269 714	258 076	206 423	164 186
Brésil (1)	329 519	519 023	797 038	411 782	429 359	493 051	496 498	406 880
ASIE-OCÉANIE dont :	4 497 938	5 878 721	8 600 629	7 863 313	8 528 632	9 034 058	8 683 215	8 453 600
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	3 423 899	4 208 747	4 279 773	4 360 817	5 231 161
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	420 849	394 276	367 104	338 027	295 068
Inde	283 403	374 563	725 531	751 736	830 904	1 110 328	895 358	545 285
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 447 516	1 342 838	1 370 308	1 355 377	1 107 532
AFRIQUE dont :	115 305	199 195	158 204	232 291	224 777	325 069	317 931	237 524
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	274 633	268 593	289 757	283 256	208 997
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	22 335 852	23 795 289	25 118 892	25 007 690	21 802 736

(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

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
EUROPE	17 276 982	17 906 455	16 499 863	16 410 563	17 974 281	17 912 336	17 950 670	14 165 975
EUROPE OCCIDENTALE (1)	14 725 982	14 565 695	12 984 549	13 261 258	14 320 223	14 210 016	14 287 319	10 788 860
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	3 206 042	3 441 262	3 435 778	3 607 258	2 917 678
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	546 558	549 632	550 008	424 492
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 094 077	1 234 932	1 321 438	1 258 249	851 213
France	2 133 884	2 118 042	2 251 669	1 917 226	2 110 748	2 173 481	2 214 279	1 650 118
Italie	2 415 600	2 244 108	1 961 580	1 575 737	1 970 497	1 910 701	1 916 949	1 381 496
Pays-Bas	597 640	465 196	482 531	449 350	414 306	443 531	446 057	357 996
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 540 617	2 367 147	2 311 140	1 631 064
EUR.CENTRALE ET ORIENTALE ET TURQUIE (2)	2 551 000	3 340 760	3 515 314	3 149 305	3 654 058	3 702 320	3 663 351	3 377 115
Pologne	-	207 007	315 855	354 975	486 352	531 889	555 598	428 347
Russie	-	1 520 225	1 912 794	1 282 740	1 448 700	1 606 676	1 567 809	1 433 956
Turquie	456 696	438 597	509 784	725 596	722 759	486 321	387 256	610 109
AMÉRIQUE	-	11 618 929	11 131 614	12 664 453	11 283 401	10 562 992	9 545 764	6 774 592
Canada	849 132	847 436	694 349	712 322	639 824	581 977	496 846	318 750
États-Unis	8 846 625	7 659 983	5 635 432	7 516 826	6 080 229	5 303 580	4 719 710	3 401 838
Mexique	603 010	714 010	503 748	892 194	984 262	866 918	764 175	532 097
Argentine	224 950	290 648	522 591	660 952	663 550	610 943	282 299	223 438
Brésil	1 188 818	1 439 822	2 856 540	2 123 009	1 856 450	2 101 884	2 262 069	1 615 942
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT	-	15 095 017	27 269 324	36 109 867	40 594 317	39 283 920	35 361 400	32 000 881
Chine	-	3 971 101	13 757 794	21 210 339	24 718 321	23 709 782	21 472 092	20 177 731
Corée du Sud	1 057 620	893 159	1 237 482	1 533 670	1 526 660	1 525 150	1 497 035	1 618 333
Inde	-	1 106 863	2 387 197	2 772 270	3 229 109	3 394 756	2 962 115	2 433 464
Indonésie	-	364 319	541 475	755 566	833 681	878 595	785 539	388 925
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 215 889	4 386 378	4 391 160	4 301 091	3 809 977
Malaisie	-	410 892	543 594	591 275	514 680	533 201	550 182	480 965
Thaïlande	-	178 291	346 644	356 063	665 871	729 709	468 638	343 494
Australie	-	789 096	827 407	924 154	915 658	873 713	799 263	676 804
AFRIQUE	-	784 237	908 357	1 142 250	842 835	921 623	872 553	657 398
Afrique du Sud	-	419 868	337 130	412 670	361 289	365 242	355 378	247 571
MONDE (3)	38 689 767	45 404 638	55 809 158	66 327 133	70 694 834	68 678 212	63 730 387	53 598 846

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
EUROPE	2 889 904	3 156 871	2 308 825	2 625 426	2 709 078	2 942 928	2 978 099	2 539 670
EUROPE OCCIDENTALE (1)	2 310 844	2 376 384	1 712 171	1 962 508	2 087 531	2 325 540	2 372 832	1 926 943
Allemagne	314 804	295 627	282 157	333 783	369 146	386 282	409 801	350 544
Belgique	66 125	71 413	60 157	70 458	87 084	94 802	94 066	79 618
Espagne	335 684	430 611	132 104	182 982	199 661	242 058	242 854	179 257
France	477 204	480 122	457 215	427 866	495 052	519 266	541 448	449 932
Italie	268 057	251 328	202 573	150 342	221 263	211 664	215 681	183 174
Pays-Bas	114 354	80 787	59 781	71 828	73 633	95 672	92 682	72 215
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	427 903	369 788	375 325	425 778	333 708
EUR.CENTRALE ET ORIENTALE ET TURQUIE (2)	579 060	780 487	596 654	662 918	621 547	617 388	605 267	612 727
Pologne	-	48 100	50 722	77 464	90 945	97 634	100 660	81 806
Russie	-	286 400	194 341	158 183	208 870	214 644	211 092	197 207
Turquie	199 825	276 615	251 129	285 598	257 518	155 229	104 691	186 091
AMÉRIQUE	-	11 719 925	8 588 367	13 023 706	14 169 953	15 397 083	15 285 952	13 470 874
Canada	736 951	782 706	889 039	1 227 195	1 398 975	1 458 284	1 440 372	1 208 830
États-Unis	8 965 048	9 784 346	6 136 787	10 328 798	11 470 292	12 397 822	12 317 378	11 051 054
Mexique	302 944	454 498	344 606	497 280	546 236	598 524	595 709	444 276
Argentine	81 995	112 042	175 813	163 069	198 782	192 609	126 527	110 407
Brésil	302 288	274 822	658 524	445 967	316 288	464 310	525 781	442 495
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT	-	5 307 718	7 909 760	7 295 772	7 720 355	8 363 201	8 121 877	8 106 379
Chine	-	1 787 088	4 304 142	3 451 263	4 160 583	4 370 795	4 324 839	5 133 338
Corée du Sud	372 840	252 071	273 891	300 116	303 328	301 991	298 099	287 639
Inde	-	333 592	653 193	652 566	830 346	1 005 422	854 743	505 189
Indonésie	-	169 598	223 235	275 856	235 993	274 162	244 947	143 152
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	830 621	847 788	880 907	894 125	788 634
Malaisie	-	140 150	61 562	75 402	61 956	65 499	54 105	48 469
Thaïlande	-	514 215	453 713	443 569	340 191	560 093	538 914	448 652
Australie	-	199 173	208 167	231 254	273 458	247 683	263 604	240 164
AFRIQUE	-	328 780	342 864	435 285	294 646	307 301	307 372	255 465
Afrique du Sud	-	197 538	155 777	205 079	186 117	186 984	181 233	130 361
MONDE (3)	18 723 143	20 513 294	19 149 816	23 380 189	24 965 772	26 782 710	26 693 300	24 372 388

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

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

(3) Non compris l'Iran à partir de 2019.

Source : OICA à partir de 2005, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en terme de genre de véhicules

LES IMMATRICULATIONS

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

	2005 (3)	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	2 111	1 849	1 480	1 472	1 886	2 499	2 467	1 718
	13,6%	13,4%	10,4%	9,7%	12,1%	16,0%	15,6%	14,4%
Groupe Renault	1 635	1 416	1 350	1 516	1 612	1 621	1 647	1 218
	10,5%	10,2%	9,5%	10,0%	10,3%	10,4%	10,4%	10,2%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 085	1 080	871	993	1 044	1 017	940	697
	7,0%	7,8%	6,1%	6,6%	6,7%	6,5%	6,0%	5,8%
Groupe Ford	1 269	1 128	1 031	1 049	1 043	1 009	993	683
	8,2%	8,2%	7,3%	6,9%	6,7%	6,5%	6,3%	5,7%
General Motors	1 590	1 196	943	994	600	4	3	0
	10,2%	8,6%	6,6%	6,6%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 516	3 641	3 712	3 726	3 857	3 036
	19,5%	21,6%	24,8%	24,1%	23,8%	23,9%	24,4%	25,4%
Groupe Daimler	830	676	839	954	1 011	983	1 030	776
	5,3%	4,9%	5,9%	6,3%	6,5%	6,3%	6,5%	6,5%
Groupe BMW	772	753	936	1 032	1 043	1 032	1 047	847
	5,0%	5,4%	6,6%	6,8%	6,7%	6,6%	6,6%	7,1%
Nissan	361	407	560	561	575	497	395	288
	2,3%	2,9%	3,9%	3,7%	3,7%	3,2%	2,5%	2,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	603	651	730	758	796	692
	5,5%	4,5%	4,3%	4,3%	4,7%	4,9%	5,0%	5,8%
Autres marques japonaises	911	718	695	754	766	800	819	524
	5,8%	5,2%	4,9%	5,0%	4,9%	5,1%	5,2%	4,4%
Hyundai-Kia	569	614	854	937	985	1 033	1 061	841
	3,7%	4,4%	6,0%	6,2%	6,3%	6,6%	6,7%	7,0%
Geely-Volvo	249	231	285	290	301	322	341	297
	1,6%	1,7%	2,0%	1,9%	1,9%	2,1%	2,2%	2,5%
Groupe Tata	128	100	179	233	237	236	224	161
	0,8%	0,7%	1,3%	1,5%	1,5%	1,5%	1,4%	1,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	46	41	65	71	163	160
	1,1%	0,4%	0,3%	0,3%	0,4%	0,5%	1,0%	1,3%
TOTAL UE + AELE + RU	15 572	13 832	14 189	15 118	15 610	15 607	15 782	11 940
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	9,3%	6,7%	3,4%	10,0%	4,4%	-23,5%

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

	2005 (3)	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	389	344	354	380	461	533	557	459
	18,1%	21,9%	19,5%	18,9%	22,1%	24,7%	25,1%	25,3%
Groupe Renault	331	266	299	328	338	349	362	275
	15,4%	17,0%	16,5%	16,3%	16,2%	16,2%	16,3%	15,1%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	284	233	229	270	265	266	206	168
	13,2%	14,9%	12,7%	13,4%	12,7%	12,3%	9,3%	9,2%
Groupe Ford	235	171	268	319	332	355	351	298
	10,9%	10,9%	14,8%	15,8%	15,9%	16,5%	15,8%	16,4%
General Motors	153	78	104	106	58	0	0	0,2
	7,1%	5,0%	5,7%	5,3%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	212	185	218	243	251	267	271	218
	9,9%	11,8%	12,0%	12,1%	12,0%	12,4%	12,2%	12,0%
Groupe Daimler	166	140	172	186	198	201	222	199
	7,7%	8,9%	9,5%	9,2%	9,5%	9,3%	10,0%	10,9%
Nissan	103	43	50	66	68	62	57	37
	4,8%	2,7%	2,7%	3,3%	3,3%	2,9%	2,6%	2,1%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	41	40	52	56	55	56
	3,0%	2,5%	2,3%	2,0%	2,5%	2,6%	2,5%	3,1%
Autres marques japonaises	81	38	37	41	40	40	43	29
	3,8%	2,4%	2,0%	2,1%	1,9%	1,9%	1,9%	1,6%
Hyundai-Kia	52	6	4	7	6	5	4	2
	2,4%	0,4%	0,2%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	27	35	26	20	24	89	77
	3,6%	1,7%	1,9%	1,3%	0,9%	1,1%	4,0%	4,2%
TOTAL UE + AELE + RU	2 149	1 569	1 813	2 011	2 089	2 157	2 218	1 819
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	-9,8%	10,9%	3,9%	3,3%	2,8%	-18,0%

(1) Pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page 81.

(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).

Groupe Fiat Chrysler Automobiles = Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Maserati + Chrysler + Jeep + Dodge. Iveco qui fait partie du groupe CNH était inclus dans le groupe avant 2019.

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

General Motors = Opel/Vauxhall (jusqu'au 31 juillet 2017) + GM Daewoo+ Cadillac+ Chevrolet + GMC.

Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Porsche + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti + MAN + Scania.

Daimler = Mercedes-Benz + Smart + Fuso.

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce.

Autres marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Honda, Isuzu.

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover + Tata.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2021.

LES IMMATRICULATIONS

► **IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AEE + ROYAUME-UNI EN 2020** (CF. NOTE PAGE 74) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	TOTAL	Groupe PSA (1) (2)	dont Citroën et DS (3)	dont Peugeot	Groupe Renault	dont Renault	Groupe FCA (2)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	2 918	254	52	56	179	127	110	1 065	194	287	321	233	171
	100%	8,7%	1,8%	1,9%	6,1%	4,3%	3,8%	36,5%	6,7%	9,8%	11,0%	8,0%	5,9%
Autriche	249	25	6	9	20	14	12	90	14	18	13	25	20
	100%	10,0%	2,5%	3,6%	8,2%	5,4%	4,9%	36,3%	5,6%	7,4%	5,3%	9,9%	8,1%
Belgique	431	76	23	34	50	32	17	100	18	43	32	38	28
	100%	17,7%	5,4%	7,8%	11,5%	7,4%	4,0%	23,1%	4,2%	10,0%	7,4%	8,8%	6,5%
Danemark	198	39	14	17	11	10	2	50	14	10	12	32	18
	100%	19,5%	7,0%	8,8%	5,6%	4,9%	1,2%	25,0%	6,9%	5,0%	5,9%	16,3%	8,9%
Espagne	851	144	48	66	96	56	42	199	35	44	44	126	95
	100%	16,9%	5,7%	7,7%	11,2%	6,6%	4,9%	23,3%	4,1%	5,2%	5,1%	14,8%	11,1%
Finlande	96	8	2	3	3	2	2	25	6	5	6	21	10
	100%	8,8%	2,2%	2,8%	3,3%	2,4%	1,6%	26,1%	6,3%	4,8%	6,4%	22,3%	10,4%
France	1 650	531	185	302	413	315	51	205	55	67	54	162	74
	100%	32,2%	11,2%	18,3%	25,0%	19,1%	3,1%	12,4%	3,3%	4,1%	3,3%	9,8%	4,5%
Grèce	81	17	4	8	5	3	4	15	3	5	4	20	8
	100%	20,7%	4,7%	9,8%	6,0%	4,0%	4,9%	17,9%	3,5%	5,9%	4,5%	24,2%	9,4%
Irlande	88	7	1	5	6	4	0	25	7	4	3	18	14
	100%	8,5%	1,0%	5,3%	6,7%	4,6%	0,3%	28,6%	7,7%	4,0%	3,4%	20,8%	15,3%
Italie	1 382	205	69	82	139	86	333	231	90	63	51	153	70
	100%	14,8%	5,0%	5,9%	10,1%	6,2%	24,1%	16,7%	6,5%	4,5%	3,7%	11,1%	5,1%
Luxembourg	45	5	2	2	4	3	2	13	2	5	5	2	2
	100%	11,5%	3,6%	5,1%	8,1%	6,0%	5,1%	29,9%	4,3%	11,4%	11,1%	5,4%	5,0%
Pays-Bas	356	56	12	24	22	20	8	85	19	25	14	50	42
	100%	15,7%	3,2%	6,8%	6,3%	5,7%	2,1%	23,9%	5,5%	6,9%	4,1%	14,0%	11,9%
Portugal	145	29	9	16	23	19	8	19	7	12	14	17	8
	100%	20,1%	6,0%	10,9%	16,0%	12,8%	5,5%	13,2%	4,5%	8,5%	9,8%	11,4%	5,8%
Suède	292	14	3	9	10	8	6	86	6	21	18	38	32
	100%	4,8%	1,1%	3,1%	3,4%	2,8%	2,0%	29,4%	2,0%	7,1%	6,2%	12,9%	10,8%
Union eur. (15 pays)	8 783	1 410	429	631	981	699	597	2 208	469	609	591	935	591
	100%	16,1%	4,9%	7,2%	11,2%	8,0%	6,8%	25,1%	5,3%	6,9%	6,7%	10,6%	6,7%
Islande	9	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	2
	100%	3,9%	0,9%	2,4%	2,6%	1,3%	1,8%	13,9%	1,1%	2,1%	3,5%	33,0%	18,0%
Norvège	141	9	2	6	3	3	0	39	3	11	8	29	12
	100%	6,4%	1,1%	4,0%	2,0%	1,9%	0,2%	27,9%	2,3%	7,5%	5,6%	20,6%	8,4%
Suisse	237	14	4	6	17	11	12	75	10	26	23	28	10
	100%	6,1%	1,6%	2,6%	7,3%	4,7%	5,0%	31,9%	4,1%	11,1%	9,8%	11,7%	4,1%
Royaume-Uni	1 631	183	30	57	62	43	29	376	153	162	112	230	120
	100%	11,2%	1,9%	3,5%	3,8%	2,6%	1,8%	23,1%	9,4%	9,9%	6,9%	14,1%	7,3%
Europe (18 pays) (3)	10 801	1 617	465	701	1 063	756	638	2 701	635	807	735	1 225	734
	100%	15,0%	4,3%	6,5%	9,8%	7,0%	5,9%	25,0%	5,9%	7,5%	6,8%	11,3%	6,8%
Bulgarie	27	3	1	1	6	3	0	8	1	1	1	6	2
	100%	9,9%	2,6%	5,3%	20,8%	9,2%	1,6%	27,6%	3,1%	3,5%	3,0%	21,2%	7,2%
Croatie	36	4	1	2	5	3	2	13	1	1	1	5	4
	100%	12,3%	3,3%	4,4%	14,7%	8,6%	4,2%	35,9%	1,4%	3,3%	2,5%	13,8%	9,7%
Estonie	19	3	1	1	3	2	0	5	0	0	0	5	2
	100%	13,5%	6,1%	6,1%	14,2%	10,5%	0,9%	26,2%	0,9%	1,9%	2,5%	24,6%	9,8%
Hongrie	128	11	2	3	16	5	9	23	12	4	5	33	11
	100%	8,4%	1,5%	2,1%	12,1%	3,9%	7,3%	18,3%	9,2%	3,0%	3,8%	25,8%	8,9%
Lettonie	14	2	0	1	1	0	0	4	0	0	0	3	1
	100%	14,8%	3,1%	9,2%	5,8%	3,0%	1,2%	31,7%	1,3%	3,6%	1,7%	25,8%	9,1%
Lituanie	40	2	0	1	2	1	21	6	1	1	0	6	2
	100%	4,9%	0,8%	2,2%	3,8%	1,9%	51,5%	15,2%	1,2%	1,5%	0,8%	15,1%	3,8%
Pologne	429	35	8	12	42	21	17	121	19	20	20	92	43
	100%	8,2%	1,9%	2,7%	9,8%	4,9%	3,9%	28,1%	4,4%	4,8%	4,7%	21,6%	10,0%
Rép. tchèque	203	16	5	8	17	7	3	98	7	5	7	18	24
	100%	8,1%	2,3%	4,2%	8,5%	3,7%	1,3%	48,1%	3,3%	2,5%	3,3%	8,8%	12,0%
Roumanie	126	9	2	4	50	10	4	22	7	3	3	16	9
	100%	6,8%	1,8%	2,8%	39,7%	8,1%	3,2%	17,5%	5,7%	2,5%	2,7%	12,6%	7,2%
Slovaquie	76	10	3	5	7	4	2	26	1	2	2	10	14
	100%	13,6%	4,2%	6,3%	9,7%	4,8%	2,0%	33,6%	1,1%	3,1%	3,0%	13,5%	17,7%
Slovénie	40	7	2	3	7	5	1	13	1	1	1	4	4
	100%	16,8%	5,6%	7,9%	16,5%	13,6%	3,7%	32,6%	2,3%	2,7%	2,3%	10,4%	10,4%
11 nouveaux pays entrants	1 139	102	26	41	155	62	59	338	48	40	41	199	116
	100%	8,9%	2,3%	3,6%	13,6%	5,4%	5,2%	29,7%	4,3%	3,5%	3,6%	17,5%	10,2%
Europe (29 pays)	11 940	1 718	491	741	1 218	817	697	3 039	683	847	776	1 424	850
	100%	14,4%	4,1%	6,2%	10,2%	6,8%	5,8%	25,5%	5,7%	7,1%	6,5%	11,9%	7,1%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1^{er} août 2017. En 2021, Opel-Vauxhall a immatriculé 486 000 véhicules.

(2) Stellantis à partir du 17/01/2021.

(3) Soit respectivement 448 000 unités pour Citroën et 43 000 DS sur le périmètre Europe (29 pays).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	3 378 343	3 318 259	2 916 259	3 206 042	3 441 261	3 435 778	3 607 258	2 917 678
Autriche	309 427	307 915	328 563	308 555	353 320	341 068	329 363	248 740
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	546 558	549 632	550 003	431 491
Danemark	112 688	146 881	153 583	206 999	221 592	218 358	225 410	198 162
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 034 232	1 234 932	1 321 437	1 258 251	851 210
Finlande	134 646	147 949	107 346	108 844	118 529	120 480	114 188	96 430
France	2 133 884	2 117 561	2 251 669	1 917 226	2 110 748	2 173 481	2 214 279	1 650 118
Grèce	290 222	269 728	141 501	75 804	88 083	103 431	114 226	80 977
Irlande	230 989	171 741	88 445	124 804	131 332	125 557	117 109	88 324
Islande	-	-	-	14 008	21 324	17 976	11 719	9 369
Italie	2 415 600	2 237 272	1 961 578	1 575 614	1 971 204	1 910 610	1 916 865	1 381 646
Luxembourg	41 896	48 517	49 726	46 473	52 775	52 786	54 923	45 104
Norvège	97 376	109 907	127 754	150 686	158 650	147 929	142 381	141 405
Pays-Bas	597 640	465 160	482 527	448 925	414 306	443 531	445 217	355 595
Portugal	257 834	206 488	223 464	178 503	222 129	228 327	223 799	145 136
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 540 617	2 367 147	2 311 140	1 631 064
Suède	290 529	274 301	289 684	345 108	379 393	353 729	356 036	292 024
Suisse	316 519	264 941	292 453	321 669	311 996	299 135	311 256	236 703
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays) (1)	14 725 982	14 536 302	12 974 753	13 198 061	14 318 749	14 210 392	14 303 423	10 801 176

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	1 023 997	1 404 479	1 220 675	1 534 990	1 330 413	1 103 886	1 146 454	829 959
	30,3%	42,2%	41,9%	47,9%	38,7%	32,1%	31,8%	28,4%
Autriche	191 402	199 908	167 106	179 821	175 456	140 051	125 794	91 083
	61,9%	64,9%	50,9%	58,3%	49,7%	41,1%	38,2%	36,6%
Belgique	290 301	348 630	415 728	299 357	253 243	194 941	168 378	133 079
	56,3%	72,6%	76,0%	59,7%	46,3%	35,5%	30,6%	30,8%
Danemark	14 898	35 356	72 670	64 095	77 572	72 090	58 706	53 772
	13,2%	24,1%	47,3%	31,0%	35,0%	33,0%	26,0%	27,1%
Espagne	734 256	1 036 789	693 905	647 108	597 439	474 231	348 909	239 445
	53,1%	67,8%	70,7%	62,6%	48,4%	35,9%	27,7%	28,1%
Finlande	-	25 110	44 574	38 857	36 279	28 768	21 091	13 702
		17,0%	41,5%	35,7%	30,6%	23,9%	18,5%	14,2%
France	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 097 124	998 116	844 830	755 583	504 178
	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	47,3%	38,9%	34,1%	30,6%
Grèce	2 006	4 189	5 661	47 792	39 022	36 900	30 390	22 340
	0,7%	1,6%	4,0%	63,0%	44,3%	35,7%	26,6%	27,6%
Irlande	23 259	36 953	55 016	88 618	85 630	68 238	53 259	36 561
	10,1%	21,5%	62,2%	71,0%	65,2%	54,3%	45,5%	41,4%
Islande	-	-	-	6 677	8 949	6 883	3 521	1 849
	-	-	-	47,7%	42,0%	38,3%	30,0%	19,7%
Italie	812 203	1 308 548	901 310	872 493	1 109 747	975 833	763 629	454 835
	33,6%	58,5%	45,9%	55,4%	56,3%	51,1%	39,8%	32,9%
Luxembourg	21 110	36 561	37 403	32 694	28 474	24 759	22 961	16 592
	50,4%	75,4%	75,2%	70,4%	54,0%	46,9%	41,8%	36,8%
Norvège	8 761	43 146	95 733	61 482	36 613	26 352	22 744	11 683
	9,0%	39,3%	74,9%	40,8%	23,1%	17,8%	16,0%	8,3%
Pays-Bas	134 426	123 990	98 477	129 804	72 451	57 391	32 608	13 011
	22,5%	26,7%	20,4%	28,9%	17,5%	12,9%	7,3%	3,7%
Portugal	62 417	131 731	149 046	121 650	136 203	123 039	89 411	47 738
	24,2%	63,8%	66,7%	68,2%	61,3%	53,9%	50,9%	32,8%
Royaume-Uni	313 149	897 887	936 448	1 275 411	1 067 506	747 574	560 145	283 817
	14,1%	36,8%	46,1%	48,4%	42,0%	31,6%	24,2%	17,4%
Suède	18 325	26 527	147 802	198 956	183 723	131 505	114 803	55 229
	6,3%	9,7%	51,0%	57,7%	48,4%	37,2%	32,2%	18,9%
Suisse	29 466	75 247	88 760	124 898	113 007	89 891	79 533	52 468
	9,3%	28,4%	30,4%	38,8%	36,2%	30,1%	25,6%	22,2%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	7 198 347	6 723 487	6 821 827	6 349 843	5 147 162	4 397 919	2 861 341
Part du diesel en Europe	32,1%	49,5%	51,8%	51,7%	44,3%	36,2%	30,0%	26,4%
Variation annuelle	+10,7%	+2,2%	+6,9%	+5,9%	-8,1%	-18,9%	-16,6%	-34,9%

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

Source : ACEA

LES IMMATRICULATIONS

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

	ÉNERGIE	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	électrique	0	160	12 319	24 294	34 360	60 527	188 581
		0,0%	0,0%	0,4%	0,7%	1,0%	1,7%	6,5%
	hybride	3 559	10 174	32 714	84 135	129 334	240 697	502 056
		0,1%	0,3%	1,0%	2,4%	3,8%	6,7%	17,2%
Autriche	électrique	0	112	1 677	5 433	6 754	9 242	15 972
		0,0%	0,0%	0,5%	1,5%	2,0%	2,8%	6,4%
	hybride	460	1 248	3 514	8 296	9 417	16 540	32 051
		0,1%	0,4%	1,1%	2,3%	2,8%	5,0%	12,9%
Belgique	électrique	0	47	1 358	2 712	3 648	8 830	14 976
		0,0%	0,0%	0,3%	0,5%	0,7%	1,6%	3,5%
	hybride	471	4 073	10 711	24 283	25 049	34 092	70 271
		0,1%	0,7%	2,1%	4,4%	4,6%	6,2%	16,3%
Danemark	électrique	2	50	4 468	692	1 524	5 575	8 032
		0,0%	0,0%	2,2%	0,3%	0,7%	2,5%	4,1%
	hybride	5	148	2 657	8 192	12 412	17 330	16 159
		0,0%	0,1%	1,3%	3,7%	5,7%	7,7%	8,2%
Espagne	électrique	0	69	1 461	3 920	6 130	10 048	17 925
		0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,5%	0,8%	2,1%
	hybride	908	6 253	20 547	58 312	80 311	114 953	148 200
		0,1%	0,6%	2,0%	4,7%	6,1%	9,1%	17,4%
France	électrique	6	184	17 268	24 910	31 059	42 764	110 917
		0,0%	0,0%	0,9%	1,2%	1,4%	1,9%	6,7%
	hybride	2 857	9 655	61 619	81 559	106 369	125 372	243 464
		0,1%	0,4%	3,2%	3,9%	4,9%	5,7%	14,8%
Italie	électrique	28	112	1 452	2 020	4 998	10 671	32 493
		0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,6%	2,4%
	hybride	1 132	4 841	26 262	66 443	86 837	116 187	251 708
		0,1%	0,2%	1,7%	3,4%	4,5%	6,1%	18,2%
Norvège	électrique	7	355	25 779	33 025	46 092	60 315	75 333
		0,0%	0,3%	17,1%	20,8%	31,2%	42,4%	53,3%
	hybride	337	3 144	15 704	49 803	43 070	37 869	45 317
		0,3%	2,5%	10,4%	31,4%	29,1%	26,6%	32,0%
Pays-Bas	électrique	0	96	3 204	7 959	23 985	61 547	72 860
		0,0%	0,0%	0,7%	1,9%	5,4%	13,8%	20,5%
	hybride	2 940	16 099	56 261	20 651	25 637	36 928	65 733
		0,6%	3,3%	12,5%	5,0%	5,8%	8,3%	18,5%
Royaume-Uni	électrique	0	167	9 934	13 591	15 474	37 782	108 148
		0,0%	0,0%	0,4%	0,5%	0,7%	1,6%	6,6%
	hybride	5 766	22 148	64 692	106 334	139 496	252 494	294 652
		0,2%	1,1%	2,5%	4,2%	5,9%	10,9%	18,1%
Suède	électrique	1	9	2 880	4 217	7 078	15 595	27 968
		0,0%	0,0%	0,8%	1,1%	2,0%	4,4%	9,6%
	hybride	1 947	3 628	14 478	34 648	44 449	57 870	105 565
		0,7%	1,3%	4,2%	9,1%	12,6%	16,3%	36,1%
Suisse	électrique	13	199	3 777	4 726	5 161	13 143	19 485
		0,0%	0,1%	1,2%	1,5%	1,7%	4,2%	8,2%
	hybride	1 413	4 210	8 400	11 717	15 185	26 990	44 611
		0,5%	1,4%	2,6%	3,8%	5,1%	8,7%	18,8%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays, y compris les pays non présentés) (1)	électrique	57	1 611	87 206	131 101	193 493	350 335	714 197
		0,0%	0,0%	0,7%	0,9%	1,4%	2,4%	6,6%
	hybride	23 210	90 198	333 028	583 131	759 984	1 138 660	1 911 110
		0,2%	0,7%	2,5%	4,1%	5,3%	8,0%	17,7%

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

LES IMMATRICULATIONS

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

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

	2000	2005	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 930	2 012	1 776	1 410	1 785	2 338	2 302	1 617
	13,1%	13,8%	13,7%	10,1%	12,5%	16,5%	16,1%	15,0%
Groupe Renault	1 559	1 442	1 305	1 369	1 445	1 439	1 436	1 063
	10,6%	9,9%	10,1%	9,8%	10,1%	10,1%	10,0%	9,8%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 575	951	1 035	959	1 001	966	877	638
	10,7%	6,5%	8,0%	6,9%	7,0%	6,8%	6,1%	5,9%
Groupe Ford	1 248	1 210	1 063	975	965	931	917	635
	8,5%	8,3%	8,2%	7,0%	6,7%	6,6%	6,4%	5,9%
General Motors	1 720	1 539	1 119	919	554	4	3	0
	11,7%	10,6%	8,6%	6,6%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 743	2 757	3 277	3 317	3 305	3 437	2 701
	18,8%	18,9%	21,3%	23,5%	23,2%	23,3%	24,0%	25,0%
Daimler	811	819	662	919	969	938	984	735
	5,5%	5,6%	5,1%	6,6%	6,8%	6,6%	6,9%	6,8%
Groupe BMW	499	761	735	995	1 000	993	1 001	807
	3,4%	5,2%	5,7%	7,1%	7,0%	7,0%	7,0%	7,5%
Nissan	392	342	384	527	538	458	364	266
	2,7%	2,4%	3,0%	3,8%	3,8%	3,2%	2,5%	2,5%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	793	582	572	632	647	673	574
	3,9%	5,5%	4,5%	4,1%	4,4%	4,6%	4,7%	5,3%
Autres marques japonaises	701	820	651	666	671	691	697	453
	4,8%	5,6%	5,0%	4,8%	4,7%	4,9%	4,9%	4,2%
Hyundai-Kia	303	530	539	829	865	903	919	727
	2,1%	3,6%	4,2%	5,9%	6,0%	6,4%	6,4%	6,7%
Volvo	230	243	222	276	286	304	321	279
	1,6%	1,7%	1,7%	2,0%	2,0%	2,1%	2,2%	2,6%
Groupe Tata	112	125	97	226	230	227	216	155
	0,8%	0,9%	0,7%	1,6%	1,6%	1,6%	1,5%	1,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	207	47	50	62	66	155	151
	2,1%	1,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	1,1%	1,4%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	14 738	14 536	12 975	13 970	14 319	14 210	14 303	10 801
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-1,4%	-5,0%	5,8%	2,5%	-0,8%	0,7%	-24,5%

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

	2000	2005	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	349	370	326	352	430	496	521	430
	18,1%	18,4%	22,1%	18,9%	22,3%	25,0%	25,5%	25,7%
Groupe Renault	272	296	251	300	307	313	328	249
	14,1%	14,7%	17,0%	16,1%	15,9%	15,8%	16,1%	14,9%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021) (2)	275	256	214	238	234	234	181	150
	14,2%	12,8%	14,5%	12,8%	12,1%	11,8%	8,9%	9,0%
Groupe Ford	180	225	161	299	311	331	326	275
	9,3%	11,2%	10,9%	16,1%	16,1%	16,7%	16,0%	16,4%
General Motors	92	146	75	99	54	0	0	0
	4,8%	7,3%	5,1%	5,3%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	202	189	170	227	234	247	250	202
	10,5%	9,4%	11,6%	12,2%	12,1%	12,4%	12,2%	12,1%
Daimler	178	152	133	177	189	189	212	190
	9,2%	7,6%	9,0%	9,5%	9,8%	9,5%	10,4%	11,3%
Nissan	100	101	41	63	65	59	48	48
	5,2%	5,1%	2,8%	3,4%	3,4%	3,0%	2,4%	2,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	62	37	36	46	50	43	30
	3,6%	3,1%	2,5%	1,9%	2,4%	2,5%	2,1%	1,8%
Autres marques japonaises	102	85	36	38	37	37	40	26
	5,3%	4,2%	2,4%	2,1%	1,9%	1,9%	2,0%	1,6%
Hyundai-Kia	44	48	5	6	6	5	3	2
	2,3%	2,4%	0,4%	0,3%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%
Autres marques	69	76	26	25	19	23	88	73
	3,6%	3,8%	1,8%	1,4%	1,0%	1,2%	4,3%	4,3%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931	2 004	1 475	1 860	1 933	1 984	2 041	1 676
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	3,8%	11,1%	11,1%	3,9%	2,6%	2,9%	-17,9%

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

(2) Avant 2019, IVECO était inclus dans le groupe.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2021 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2005 (2)	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	99	73	61	101	161	165	102
	9,5%	8,5%	5,3%	7,8%	11,6%	11,2%	8,9%
Groupe Renault	193	112	141	167	182	211	155
	18,7%	13,0%	12,3%	13,0%	13,0%	14,2%	13,6%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	50	45	34	43	51	65	59
	4,8%	5,3%	3,0%	3,3%	3,6%	4,4%	5,2%
Groupe Ford	59	65	73	78	78	77	48
	5,7%	7,5%	6,3%	6,0%	5,6%	5,2%	4,3%
General Motors	132	76	75	46	0	0	0
	12,7%	8,9%	6,5%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	226	361	396	421	422	338
	24,8%	26,4%	31,4%	30,6%	30,1%	28,5%	29,7%
Groupe Daimler	11	13	35	42	45	46	41
	1,1%	1,6%	3,0%	3,3%	3,2%	3,1%	3,6%
Groupe BMW	11	17	37	42	40	46	40
	1,0%	2,0%	3,2%	3,3%	2,8%	3,1%	3,5%
Nissan	19	23	34	38	39	30	22
	1,8%	2,6%	3,0%	2,9%	2,8%	2,0%	1,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	47	77	98	111	122	118
	5,8%	5,5%	6,7%	7,6%	8,0%	8,3%	10,3%
Autres marques japonaises	91	67	89	95	109	122	71
	8,7%	7,9%	7,7%	7,4%	7,8%	8,2%	6,3%
Hyundai-Kia	39	75	108	120	130	141	114
	3,8%	8,7%	9,4%	9,3%	9,3%	9,6%	10,0%
Volvo	7	9	14	15	18	20	19
	0,6%	1,1%	1,2%	1,2%	1,3%	1,3%	1,6%
Groupe Tata	2	3	6	7	8	8	5
	0,2%	0,3%	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	5	4	5	5	7
	0,7%	0,7%	0,4%	0,3%	0,4%	0,4%	0,6%
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS	1 035	857	1 148	1 291	1 397	1 479	1 139
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	15,9%	12,5%	8,2%	5,9%	-23,0%

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

	2005 (2)	2010	2016	2017	2018	2019	2020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	20	18	27	31	37	36	30
	13,6%	19,5%	18,1%	19,9%	21,5%	20,5%	20,5%
Groupe Renault	35	15	29	30	36	34	26
	24,4%	16,3%	19,0%	19,3%	20,9%	19,0%	19,0%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021) (3)	21	19	32	31	32	34	18
	14,7%	19,8%	21,1%	20,0%	18,5%	19,1%	19,1%
Groupe Ford	14	10	20	20	24	25	22
	9,8%	10,1%	13,2%	13,0%	13,7%	13,8%	13,8%
General Motors	8	3	7	4	0	0	0
	5,2%	3,2%	4,6%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	14	15	17	20	21	16
	14,7%	14,9%	10,1%	10,9%	11,3%	12,1%	12,1%
Groupe Daimler	10	7	10	10	11	14	13
	6,8%	7,9%	6,6%	6,2%	6,5%	7,7%	7,7%
Nissan	2	2	3	3	3	2	1
	1,4%	2,5%	2,0%	1,8%	1,5%	1,3%	1,3%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	4	6	6	7	8
	1,6%	2,2%	2,7%	3,7%	3,6%	4,1%	4,1%
Autres marques japonaises	3	2	3	2	3	3	2
	2,3%	2,1%	1,7%	1,6%	1,6%	1,7%	1,7%
Hyundai-Kia	5	1	1	1	1	0	0
	3,2%	0,7%	0,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	8
	2,5%	0,8%	0,6%	0,5%	0,6%	0,6%	4,4%
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS	145	95	151	156	173	177	143
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	8,9%	3,5%	10,9%	2,0%	-19,2%

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

(2) Hors Bulgarie en 2005.

(3) Avant 2019, IVECO était inclus dans le groupe.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2020 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	212 290	202 372	202 446	243 305	275 050	290 155	309 963	272 588
Autriche	27 243	28 878	28 130	33 013	40 348	43 769	43 578	36 634
Belgique	54 090	62 672	56 006	65 179	80 933	83 023	86 672	77 111
Danemark	33 092	58 076	16 848	33 177	37 081	35 037	34 529	31 116
Espagne	299 246	387 203	116 770	155 400	199 661	215 227	215 784	158 863
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 986	16 054	16 401	15 611	13 729
France	414 966	420 065	417 612	379 428	438 654	459 140	479 784	402 383
Grèce	23 008	23 374	10 935	5 756	6 769	7 059	8 144	7 003
Irlande	41 474	37 073	10 486	23 837	24 207	25 444	25 330	21 716
Islande	-	-	-	1362	2 172	1 977	1 451	1 050
Italie	225 517	207 067	177 887	134 265	194 947	182 587	189 245	160 446
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	4 016	4 908	4 921	5 308	4 804
Norvège	31 627	37 021	30 422	34 394	37 453	38 907	39 313	33 609
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	57 921	73 633	79 339	76 458	60 638
Portugal	152 836	66 774	45 756	30 996	38 715	39 394	38 546	27 637
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	380 996	369 788	367 129	376 386	300 199
Suède	31 854	35 098	38 543	45 124	55 640	56 867	54 127	31 239
Suisse	24 121	22 428	26 507	34 297	36 890	37 505	40 659	35 064
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 674 452	1 932 903	1 983 881	2 040 888	1 675 829

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	96 830	88 364	75 014	85 002	88 071	90 117	93 714	70 437
Autriche	8 508	8 235	5 138	7 151	8 041	8 094	7 946	5 605
Belgique	11 061	11 657	7 133	8 188	9 952	10 803	11 518	7 534
Danemark	4 597	5 902	2 682	4 687	4 950	4 917	4 951	5 036
Espagne	33 700	39 753	13 215	22 043	24 190	23 587	24 019	18 604
Finlande	3 072	3 492	2 368	2 400	3 182	3 226	3 237	2 620
France	57 918	55 281	34 221	41 714	50 419	54 284	55 215	41 729
Grèce	1 633	1 589	1 081	439	426	315	402	545
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 867	2 275	2 152	2 223	1 953
Islande	-	-	-	183	391	399	273	178
Italie	38 388	35 313	17 532	15 020	24 121	25 264	23 413	20 037
Luxembourg	1 451	1 394	803	1 089	1 234	1 290	1 290	1 024
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 366	5 097	5 658	6 117	4 686
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	13 546	14 490	15 822	15 192	10 288
Portugal	7 403	4 588	3 116	3 956	5 236	5 073	4 920	3 543
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	44 364	45 501	43 544	48 535	32 918
Suède	5 549	5 688	4 605	5 289	6 662	6 690	7 165	5 364
Suisse	4 733	3 817	3 388	4 079	4 605	4 474	4 405	3 821
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	351 772	341 395	211 811	265 383	298 843	305 709	314 535	235 922

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 476	6 026	6 010	6 124	6 044
Autriche	706	565	733	878	1 215	1 107	1 146	854
Belgique	974	754	909	778	715	976	1 250	727
Danemark	419	315	450	269	298	231	184	60
Espagne	2 738	3 655	2 119	2 537	3 448	3 244	3 147	2 069
Finlande	0	252	300	330	347	306	518	249
France	4 320	4 776	5 382	6 724	5 979	5 842	6 417	5 791
Grèce	374	575	325	44	67	147	202	185
Irlande	121	271	47	313	339	441	442	129
Islande	-	-	-	34	37	64	48	14
Italie	4 152	4 514	3 931	2 163	3 007	4 118	3 988	2 932
Luxembourg	108	147	173	247	235	207	263	197
Norvège	427	708	1 052	660	723	733	2 013	1 177
Pays-Bas	949	1 134	524	332	870	541	910	639
Portugal	806	620	418	199	305	458	567	395
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 931	3 706	3 499	3 100	2 100
Suède	1 071	1 021	1 302	1 172	1 141	804	1 150	1 588
Suisse	491	457	476	689	641	629	568	586
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	27 836	29 285	26 041	26 776	29 099	29 357	32 037	25 736

(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	2017	2018	2019	2020
Bulgarie	-	15 646	24 256	33 265	37 506	39 419	27 214
Croatie	70 541	38 587	35 715	50 769	60 041	62 938	36 084
Estonie	19 640	10 295	21 033	25 618	26 297	27 585	19 278
Hongrie	198 982	43 476	77 171	116 265	136 601	157 906	128 031
Lettonie	16 602	6 365	13 766	16 698	16 878	18 233	13 516
Lituanie	10 467	7 970	17 071	25 836	32 382	46 388	40 338
Pologne	235 522	333 490	352 378	487 593	531 335	553 942	428 527
République tchèque	151 699	169 580	230 857	271 595	261 437	249 915	202 971
Roumanie	215 554	106 333	81 162	105 083	130 919	161 562	126 351
Slovaquie	57 125	64 033	77 979	96 105	98 195	101 568	76 305
Slovénie	59 324	61 142	59 664	62 522	65 115	59 862	40 200
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	749 361	818 330	991 052	1 291 349	1 396 706	1 479 318	1 138 815

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

	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Bulgarie	-	3 211	4 875	5 129	4 699	4 366	3 018
Croatie	7 671	2 845	6 909	8 535	9 149	9 143	7 025
Estonie	2 944	1 406	3 962	4 834	5 070	4 487	3 332
Hongrie	20 479	9 337	17 719	20 200	23 053	26 410	22 305
Lettonie	1 753	649	2 473	2 337	2 447	2 783	2 178
Lituanie	3 371	1 044	2 533	3 410	3 884	4 606	3 103
Pologne	35 985	42 852	55 207	59 170	67 263	68 010	57 286
République tchèque	16 024	11 318	17 595	19 529	20 456	20 612	17 331
Roumanie	35 842	10 404	13 471	16 898	18 870	19 122	14 754
Slovaquie	14 428	6 953	7 321	7 584	9 048	8 534	6 392
Slovénie	6 897	4 744	6 686	8 742	9 021	8 653	6 275
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	101 881	91 918	138 751	156 368	172 960	176 726	142 999

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

	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Bulgarie	-	18 857	29 131	38 394	42 205	43 785	30 232
Croatie	78 212	41 432	42 624	59 304	69 190	72 081	43 109
Estonie	22 584	11 701	24 995	30 452	31 367	32 072	22 610
Hongrie	219 461	52 813	94 890	136 465	159 654	184 316	150 336
Lettonie	18 355	7 014	16 239	19 035	19 325	21 016	15 694
Lituanie	13 838	9 014	19 604	29 246	36 266	50 994	43 441
Pologne	271 507	376 342	407 585	546 763	598 598	621 952	485 813
République tchèque	167 723	180 898	248 452	291 124	281 893	270 527	220 302
Roumanie	251 396	116 737	94 633	121 981	149 789	180 684	141 105
Slovaquie	71 553	70 986	85 300	103 689	107 243	110 102	82 697
Slovénie	66 221	65 886	66 350	71 264	74 136	68 515	46 475
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	851 242	910 248	1 129 803	1 447 717	1 569 666	1 656 044	1 281 814

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

	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Bulgarie (2)	-	1 000	1 500	1 900	2 100	2 200	1 500
Croatie	1 463	599	1 044	1 479	1 543	1 741	1 000
Estonie	927	502	934	1 207	1 171	1 207	697
Hongrie	4 400	2 408	6 045	6 238	6 580	5 776	3 639
Lettonie	1 284	520	1 372	1 670	1 709	1 169	764
Lituanie	2 297	1 355	3 633	7 205	8 694	7 688	4 379
Pologne	11 079	11 611	23 226	28 216	30 371	28 758	20 759
République tchèque	8 200	5 750	12 416	10 725	10 897	10 889	8 552
Roumanie	5 019	2 686	6 485	6 360	7 693	7 740	4 838
Slovaquie	3 754	2 870	4 637	4 588	4 581	3 691	2 181
Slovénie	1 635	985	2 025	2 521	2 833	2 456	1 380
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	33 500	29 700	63 317	72 109	78 172	73 315	49 689

(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 ET LA PRODUCTION EN FRANCE

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES LÉGERS DES GROUPES FRANÇAIS (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 153 855	1 054 146	1 053 240	980 758	699 087
DS	-	-	-	103 342	51 473	53 746	62 601	40 735
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 702 393	2 126 674	1 756 034	1 455 444	1 112 263
Opel	-	-	-	-	400 324	988 462	920 314	611 467
Autres	-	-	-	22 191	17 125	16 508	17 092	13 852
Groupe PSA (1)	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 981 781	3 649 742	3 867 990	3 436 209	2 477 404
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 255 701	2 792 190	2 643 374	2 610 246	1 817 712
Alpine	-	-	-	-	117	3 304	4 244	1 279
Dacia	55 183	172 021	341 090	570 533	690 170	737 346	696 018	508 249
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	264 020	215 851	143 143	107 814
Lada	-	-	-	-	407 092	521 079	407 963	364 062
Groupe Renault	2 426 316	2 616 818	2 716 286	3 032 652	4 153 589	4 120 954	3 861 614	2 799 116
TOTAL (2)	5 303 754	5 992 184	6 321 464	6 014 433	7 794 624	7 964 877	7 271 006	5 256 602

► PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Total Voitures particulières	2 879 810	3 112 961	1 924 131	1 563 184	1 754 263	1 773 748	1 665 787	927 718
Dont Groupe PSA et Groupe Renault	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 436 389	1 440 700	1 375 463	719 418
Dont Smart	101 365	77 015	97 373	93 357	84 368	84 500	67 300	20 300 (3)
Dont Toyota	-	180 643	158 512	228 033	233 506	248 548	223 024	188 000
Total Véhicules utilitaires légers	409 966	382 201	262 479	414 676	471 456	495 941	509 563	388 655
Dont Groupe PSA et Groupe Renault	370 538	361 521	243 029	414 676	471 456	495 941	509 563	388 655
Dont Fiat	39 428	20 680	19 450	-	-	-	-	-
Total Véhicules légers	3 289 776	3 495 162	2 186 610	1 977 860	2 225 719	2 269 689	2 175 350	1 316 373
Dont Groupe PSA et Groupe Renault	3 136 341	3 165 412	1 908 826	1 656 470	1 907 845	1 936 641	1 885 026	1 108 073

► PRODUCTION DE VÉHICULES LOURDS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Renault trucks (4)	87 719	54 501	31 874	31 598	34 026	36 621	35 950	25 740
Scania	10 710	9 391	9 594	nd	nd	nd	nd	nd
Cars et bus	535	3 687	3 475	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Heuliez bus	-	291	451	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Iveco bus (5)	-	2 869	2 473	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Evobus	535	527	551	nd	nd	nd	nd	nd

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
TOTAL	-	-	-	46 973	49 930	54 868	54 098	40 389
16 t et plus	-	-	-	26 111	28 327	30 521	30 002	20 760
7 à < 16 t	-	-	-	5 487	5 699	6 100	5 948	4 980
< 7 t	-	-	-	15 375	15 904	18 247	18 148	14 649

► GAMME DES VÉHICULES DE RENAULT TRUCKS

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

(1) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA (qui a produit 3,4 millions de véhicules en 2020) fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

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

(3) Estimations juin 2021

(4) En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. A partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte sur les facturations de 7 tonnes et plus.

(5) Irisbus jusqu'en 2013

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	967 886	850 146	849 030	788 127	538 568
DS	-	-	-	103 342	51 473	53 746	62 601	40 735
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 494 318	1 895 812	1 510 163	1 213 885	916 387
Opel	-	-	-	-	364 689	884 279	804 805	529 216
Groupe PSA (1)	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 565 546	3 162 120	3 297 218	2 869 418	2 024 906
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 868 031	2 365 765	2 172 934	2 152 285	1 486 511
Alpine	-	-	-	-	117	3 304	4 244	1 279
Dacia	42 603	152 150	323 386	542 325	655 686	702 034	668 584	481 118
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	264 020	215 851	143 143	107 814
Lada	-	-	-	-	407 092	521 079	407 963	364 062
Groupe Renault	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 616 774	3 692 680	3 615 202	3 376 219	2 440 784
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	5 182 320	6 854 800	6 912 420	6 245 637	4 465 690
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 436 389	1 440 700	1 375 463	719 418
Citroën	504 323	605 988	468 398	204 040	55 047	35 731	119 364	87 054
DS	-	-	-	80 980	45 363	49 412	62 282	40 388
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	607 150	884 415	897 497	804 101	347 979
Opel	-	-	-	-	28 820	72 110	85 841	33 684
Groupe PSA (1)	1 599 079	1 761 280	1 190 612	892 170	1 013 645	1 054 750	1 071 588	509 105
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	422 627	382 646	299 631	209 034
Alpine	-	-	-	-	117	3 304	4 244	1 279
Groupe Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	422 744	385 950	303 875	210 313

(1) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA (qui a produit 3,4 millions de véhicules en 2020) fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2020 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	2 024 906	509 105	1 515 801
Citroën	538 568	87 054	451 514
C-ZERO	964	0	964
C1	39 986	0	39 986
C3, C3 Picasso	175 778	0	175 778
C3 Aircross	74 257	0	74 257
C4, C4 Aircross, C4 Cactus	70 050	0	70 050
C-ELYSEE	17 354	0	17 354
C5, C5 Aircross	88 218	79 460	8 758
C6	1 217	0	1 217
BERLINGO	58 555	0	58 555
SPACETOURER	11 083	7 594	3 489
Divers	1 106	0	1 106
DS	40 735	40 388	347
DS3 Crossback	14 535	14 535	0
DS7 Crossback	25 947	25 600	347
Divers	253	253	0
Peugeot	916 387	347 979	568 408
ION	79	0	79
108	43 337	0	43 337
208	230 807	6 738	224 069
2008	205 649	0	205 649
301	11 197	0	11 197
308	94 033	91 979	2 054
3008	151 315	148 733	2 582
5008	59 581	55 164	4 417
408	7 957	0	7 957
4008	5 690	0	5 690
508	30 505	25 600	4 905
RIFTER	49 570	0	49 570
PARTNER	1 985	0	1 985
TRAVELLER	13 588	8 671	4 917
Divers	11 094	11 094	0
Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
OPEL	529 216	33 684	495 532
CORSA	221 991	0	221 991
CROSSLAND	94 822	0	94 822
ASTRA / ZAFIRA LIFE	87 542	7 544	79 998
GRANDLAND	78 546	25 930	52 616
INSIGNIA / CASCADA	21 634	0	21 634
COMBO	22 311	0	22 311
Divers	2 370	210	2 160
Groupe Renault	2 440 784	210 313	2 230 471
Renault	1 486 511	209 034	1 277 477
TWINGO	84 031	0	84 031
CLIO	308 604	0	308 604
KWID	122 501	0	122 501
KADJAR	65 286	0	65 286
CAPTUR	231 117	0	231 117
ZOE	92 628	92 628	0
LOGAN / SANDERO	168 295	0	168 295
DUSTER	89 935	0	89 935
MEGANE	177 080	35 690	141 390
FLUENCE	0	0	0
KOLEOS	0	0	0
TALISMAN	8 523	8 523	0
ESPACE	4 841	4 841	0
ARKANA	56 080	0	56 080
KANGOO	27 145	27 145	0
DIVERS	50 445	40 207	10 238
Alpine	1 279	1 279	0
Dacia	481 118	0	481 118
LOGAN / SANDERO	225 757	0	225 757
DUSTER	183 286	0	183 286
DOKKER	45 123	0	45 123
LODGY	26 952	0	26 952
Renault Samsung Motors	107 814	0	107 814
KOLEOS	62 196	0	62 196
TALISMAN / SM6	8 024	0	8 024
XM3	37 594	0	37 594
Lada	364 062	0	364 062
GRANTA / GRANTA HATCHBACK	148 721	0	148 721
VESTA	54 131	0	54 131
4X4	34 782	0	34 782
DIVERS (KALINA, autres)	126 428	0	126 428
TOTAL	4 465 690	719 418	3 746 272

NB : Renault a aussi produit 2 548 Twizy dans ses usines de Valladolid (Espagne) et Busan (Corée du Sud).

Stellantis a produit 4 262 Ami One au Maroc.

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES FRANÇAIS

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Citroën	192 238	205 376	180 462	185 969	204 000	204 210	192 631	160 519
Peugeot	186 917	187 300	210 252	208 075	230 862	245 871	241 559	195 876
Opel	-	-	-	-	35 635	104 183	115 509	82 251
Autres	-	-	-	22 191	17 125	16 508	17 092	13 852
Groupe PSA (1)	379 155	392 676	390 714	416 235	487 622	570 772	566 791	452 498
Renault (2)	312 801	401 785	302 706	387 670	426 425	470 440	457 961	331 201
Dacia	12 580	19 871	17 704	28 208	34 484	35 312	27 434	27 131
Groupe Renault	325 381	421 656	320 410	415 878	460 909	505 752	485 395	358 332
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-
TOTAL (3)	712 899	823 816	711 124	832 113	939 824	1 052 457	1 025 369	790 912
dont production en France (3)	370 538	361 521	243 029	414 676	471 456	495 941	509 563	388 655
Citroën	53 561	58 223	42 882	41 471	40 876	42 405	31 826	16 111
Peugeot	67 629	68 166	38 514	39 058	58 073	72 704	60 488	37 275
Opel	-	-	-	-	8 707	24 067	44 809	36 959
Autres	-	-	-	22 191	16 747	16 508	17 092	13 852
Groupe PSA (1)	121 190	126 389	81 396	102 720	124 403	155 684	154 215	104 197
Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	355 760	364 324	382 165	304 376
Groupe Renault (2)	240 985	225 648	161 633	311 956	355 760	364 324	382 165	304 376
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-

(1) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA (qui a produit 3,4 millions de véhicules en 2020) fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

(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 2020 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Groupe PSA	452 498	104 197	348 301
Citroën	160 519	16 111	144 408
C3	6 376	0	6 376
C4	721	0	721
BERLINGO	62 236	0	62 236
JUMPY	35 648	16 111	19 537
JUMPER	55 538	0	55 538
Peugeot	195 876	37 275	158 601
208	7 824	6 428	1 396
308	3 216	3 216	0
PARTNER	74 453	0	74 453
EXPERT	48 861	27 631	21 230
BOXER	59 797	0	59 797
Divers	1 725	0	1 725
Opel	82 251	36 959	45 292
COMBO	28 662	0	28 662
MOVANO	19 918	19 918	0
ZAFIRA / VIVARO	33 671	17 041	16 630
Autres	13 852	13 852	0
Groupe Renault	358 332	304 376	53 956
Renault	331 201	304 376	26 825
DOKKER / LUDOSPACE	8 526	0	8 526
KANGOO	73 195	73 195	0
TRAFIC	102 179	102 179	0
MASTER	134 414	129 002	5 412
Divers (Alaskan, Jinbei)	12 887	0	12 887
Dacia	27 131	0	27 131
LUDOSPACE	27 131	0	27 131
TOTAL (1)	790 912	388 655	402 257

(1) Hors la production en double compte d'Opel en 2020.

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	2015	2017	2018	2019	2020
Moins de 3,5t		577 926	670 654	531 452	588 686	666 597	742 675	708 800	521 245
	E	55 883	39 019	61 998	46 973	86 109	nd	nd	31 115
	D	521 229	631 499	469 178	537 345	573 437	nd	nd	476 462
	EL	814	136	276	4 368	7 051	9 565	13 057	13 668
De 3,5t à moins de 5,1t		134 973	153 162	179 672	243 427	273 227	309 782	316 569	269 667
	E	1 724	719	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	152 443	179 672	243 427	273 227	309 455	316 215	269 348
	EL	-	-	-	-	-	327	354	319
De 5,1t à 12t	D	13 593	11 820	2 453	nd	nd	nd	nd	nd
De 12t à 16t	D	5 009	5 685	3 066	nd	nd	nd	nd	nd
De 16t à 20t	D	7 304	7 115	4 484	nd	nd	nd	nd	nd
Plus de 20t	D	6 255	9 647	5 543	nd	nd	nd	nd	nd
Tracteurs routiers	D	20 998	20 237	16 328	nd	nd	nd	nd	nd
Autocars - Autobus		2 938	-	-	-	-	-	-	-
	D	2 606	-	-	-	-	-	-	-
	G	332	-	-	-	-	-	-	-
	EL	-	-	-	-	-	-	-	-
Total essence		57 607	39 738	61 998	46 973	86 109	nd	nd	31 115
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	4 368	7 051	9 565	13 411	13 987
Total GNV ou GPL		332	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL		768 996	878 320	742 998	nd	nd	nd	nd	nd

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

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	26 227	14 972	11 715	11 900	9 773	11 237	7 097
Peugeot	41 451	38 133	33 403	19 122	18 643	17 198	16 486	11 040
Opel	-	-	-	-	994	3 689	-	507
Groupe PSA (1)	70 900	64 360	48 375	30 837	31 537	30 660	27 723	18 644
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	40 158	33 041	32 703	0 (3)	352
Total	131 220	119 369	96 542	70 995	64 578	63 363	27 723	18 996
Camionnettes								
Citroën	100 832	97 954	98 042	90 957	92 950	87 752	73 702	62 236
Peugeot	70 443	70 480	97 608	95 144	99 590	97 140	95 144	74 453
Opel	-	-	-	-	5 865	14 494	36 481	28 662
Groupe PSA (1)	171 275	168 434	195 650	186 101	198 405	199 386	205 327	165 351
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	117 863	126 400	106 460	157 896	108 852
Total	318 945	286 838	292 792	303 964	324 805	305 846	363 223	274 203
Fourgons								
Citroën	61 957	81 195	67 448	83 297	99 150	106 685	107 692	91 186
Peugeot	75 023	78 687	79 241	93 809	112 629	131 533	129 929	108 658
Opel (1)	-	-	-	-	28 776	86 000	79 028	53 082
Autres	-	-	-	22 191	17 125	16 508	17 092	13 852
Groupe PSA (1)	136 980	159 882	146 689	199 297	257 680	340 726	333 741	266 778
Renault	104 811	228 372	148 404	224 799	263 506	269 228	278 581	236 593
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Sovam-Etalmobil	42	24	-	-	-	-	-	-
Total (2)	250 154	397 738	295 093	424 096	512 479	585 887	585 505	476 554
Autres (Pick-ups, 4X4, divers)								
Peugeot	-	-	-	-	-	-	-	1 725
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	33 058	37 962	97 361	48 918	12 535
Total	12 580	19 871	26 697	33 058	37 962	97 361	48 918	14 260
TOTAL	712 899	823 816	711 124	832 113	939 824	1 052 457	1 025 369	784 013

(1) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA (qui a produit 3,4 millions de véhicules en 2020) fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

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

(3) 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 de la donnée.

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

A 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	2017	2018	2019	2020
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 384 342	3 353 245	3 555 577	3 636 407	2 760 516
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 871 647	2 489 355	2 782 252	2 855 782	1 687 634
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 587	461 107	531 513	577 154	413 290
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 349	56 045	64 585	62 481	42 665
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	146 015	172 589	175 988	191 216	132 836
Danemark	30 239	34 477	27 801	49 204	55 913	64 067	56 683	48 783
Espagne	556 934	577 439	302 663	310 876	400 650	406 155	425 966	254 321
Grèce	54 270	32 681	10 744	12 132	13 658	27 987	29 075	22 719
Italie	353 616	377 100	317 851	304 829	449 591	474 014	497 471	340 847
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	106 236	109 383	124 134	111 309	72 013
Portugal	68 375	66 524	58 750	54 165	75 075	87 807	82 687	51 694
Suède	31 473	43 062	16 691	32 650	40 759	36 340	30 305	23 958
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	294 142	316 137	393 885	374 872	248 730
12 puis 13 nouveaux états membres	-	276 433	176 330	170 849	357 494	356 817	380 477	261 044
Hongrie	23 887	26 926	6 156	11 031	21 486	32 015	35 946	25 464
Pologne	59 093	47 521	53 521	50 485	90 486	108 072	114 589	74 214
Roumanie	7 520	122 930	41 804	45 361	59 706	76 918	78 368	57 612
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	258 054	569 893	558 053	591 871	549 051
Russie	6 042	42 637	158 018	272 461	519 984	488 928	500 625	471 075
Suisse	45 654	41 231	50 740	43 545	43 394	47 802	45 998	30 578
Turquie	148 264	142 160	168 456	211 096	250 603	150 990	130 475	232 242
Afrique	69 865	103 130	171 484	241 078	197 313	257 277	238 440	138 263
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	23 223	12 836	28 742	31 375	18 293
Maghreb	37 236	42 881	139 790	184 708	63 039	171 232	164 279	77 422
Nigeria	8 860	6 159	210	301	489	327	-	-
Egypte	-	-	-	-	-	-	36 207	37 795
Amérique	230 270	314 505	559 780	426 937	552 775	523 612	463 382	290 756
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 408	208 607	148 753	66 451	59 933
Brésil	80 205	144 030	320 930	210 638	204 726	236 119	253 873	139 055
Colombie	16 659	36 499	6 329	50 819	42 000	47 774	54 538	38 124
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 685	12 863	26 411	28 742	23 819
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 070 526	1 535 988	933 172	460 823	291 504
Japon	15 976	16 323	12 346	25 072	19 291	20 082	23 403	24 044
Chine	54 334	143 756	392 569	756 268	459 825	317 831	135 612	48 606
Iran	45 722	304 326	516 121	38 176	600 958	238 444	-	-
Inde	-	-	4 488	50 877	128 365	82 368	88 869	80 732
Corée du Sud	-	-	157 824	90 056	134 242	202 757	157 083	96 738
Océanie	9 984	16 698	14 079	17 929	22 099	14 271	26 791	19 414
Australie	2 765	11 872	9 761	13 435	15 639	8 976	10 103	4 894
TOTAL GENERAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	4 159 198	5 695 129	5 303 355	4 825 843	3 500 453

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	456 712	563 607	760 825	628 677	474 622
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	418 876	522 689	688 881	576 064	407 525
Allemagne	50 081	40 760	46 406	90 020	111 313	108 268	84 863	71 921
Autriche	4 697	6 206	6 797	7 585	10 323	16 791	12 484	9 761
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	29 267	47 934	52 657	51 019	37 416
Espagne	57 516	71 185	28 263	38 386	43 425	125 673	77 346	54 542
Italie	35 910	29 706	39 690	34 656	60 661	64 682	64 263	40 935
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	15 904	23 269	30 326	24 894	17 824
Portugal	34 551	25 410	18 557	15 539	19 420	24 868	24 493	15 599
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	101 797	100 653	122 097	121 793	88 688
12 puis 13 nouveaux états membres	-	51 099	33 784	55 213	67 795	104 223	74 612	57 693
Pologne	5 624	9 039	14 258	13 563	24 759	37 813	26 892	20 842
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	29 981	16 942	28 472	24 035	25 930
Suisse	4 293	5 934	8 500	7 855	8 129	12 271	10 191	7 436
Afrique	16 074	22 597	27 769	27 611	13 106	21 513	13 498	12 750
Maghreb	13 509	18 345	24 690	26 466	12 345	13 839	10 328	10 060
Amérique	36 682	33 328	85 810	61 943	64 572	114 589	83 933	59 255
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	9 512	10 088	166 909	46 770	35 466
Océanie	1 797	1 967	2 208	6 064	5 942	6 054	6 512	5 463
TOTAL GENERAL	444 516	474 532	480 430	563 013	658 225	1 073 039	779 390	587 556

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

(2) Union européenne : 9 pays en 1980, 10 pays en 1985, 12 pays de 1990 à 1994, 15 pays de 1995 à 2003, 25 pays de 2004 à 2005, 27 pays de 2006 à 2012, 28 pays à partir de 2013.

(3) PECO/CEI hors les 10 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne en 2004 et 2005, hors les 12 nouveaux pays entrants de 2006 à 2012, hors les 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013. Le Royaume-Uni, qui a quitté l'UE le 31/01/2020 est inclus dans ce total.

LES EXPORTATIONS FRANÇAISES DE PRODUITS AUTOMOBILES

► LES 25 PRINCIPAUX PAYS DESTINATAIRES DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2020 (EN MILLIONS D'EUROS)

Voitures particulières neuves		
Total	15 239	100%
Allemagne	4 062	27%
Belgique	2 236	15%
Italie	1 782	12%
Espagne	1 369	9%
Royaume-Uni	977	6%
Turquie	494	3%
Pologne	479	3%
Pays-Bas	372	2%
Suisse	299	2%
Portugal	295	2%
Suède	259	2%
Danemark	219	1%
Algérie	203	1%
Autriche	193	1%
Japon	167	1%
Slovaquie	152	1%
Norvège	137	1%
Égypte	120	1%
Irlande	117	1%
République tchèque	104	1%
États-Unis	96	1%
Hongrie	91	1%
Slovénie	89	1%
Roumanie	84	1%
Corée du Sud	71	0,5%

Véhicules utilitaires légers neufs		
Total	4 146	100%
Allemagne	1 231	30%
Belgique	597	14%
Royaume-Uni	368	9%
Italie	267	6%
Espagne	259	6%
Pologne	215	5%
Suisse	109	3%
Pays-Bas	97	2%
Autriche	95	2%
Danemark	82	2%
Australie	82	2%
Suède	75	2%
Portugal	57	1%
Corée du Sud	56	1%
Norvège	51	1%
Turquie	50	1%
Slovénie	46	1%
Hongrie	45	1%
Maroc	42	1%
République tchèque	41	1%
Irlande	37	1%
Algérie	33	1%
Roumanie	30	1%
Slovaquie	18	0%
Bulgarie	16	0,4%

Véhicules industriels et cars et bus neufs		
Total	3 576	100%
Allemagne	984	28%
Espagne	430	12%
Italie	368	10%
Royaume-Uni	362	10%
Belgique	204	6%
Pologne	113	3%
Suisse	81	2%
Turquie	75	2%
Pays-Bas	74	2%
Algérie	67	2%
Portugal	63	2%
Roumanie	61	2%
Irlande	52	1%
Maroc	51	1%
République tchèque	42	1%
Russie	41	1%
Autriche	36	1%
Arabie Saoudite	30	1%
Autriche	28	1%
Lituanie	28	1%
Suède	26	1%
Hongrie	26	1%
Botswana	24	1%
Bulgarie	23	1%
Israël	22	0,6%

Total Équipement (châssis, moteurs, pièces et accessoires)		
Total	17 886	100%
Allemagne	3 853	22%
Espagne	3 099	17%
Royaume-Uni	1 486	8%
Italie	1 261	7%
Belgique	851	5%
Slovaquie	683	4%
Turquie	576	3%
Pologne	551	3%
Suède	437	2%
Roumanie	399	2%
République tchèque	370	2%
États-Unis	323	2%
Portugal	299	2%
Russie	287	2%
Pays-Bas	281	2%
Chine	257	1%
Hongrie	235	1%
Brésil	215	1%
Suisse	204	1%
Maroc	202	1%
Autriche	168	1%
Corée du Sud	164	1%
Algérie	145	1%
Slovénie	144	1%
Argentine	101	0,6%

Source : Données des douanes traitées par le CCFA

LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

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

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

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

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

La vie des entreprises (création, réorganisation, rachat, cession, évolution des activités) peut entraîner d'importantes variations d'une année sur l'autre.

L'introduction d'une nouvelle nomenclature économique, la prise en compte conjointe de données d'enquêtes et de données administratives (en particulier leur confrontation), ainsi que de nouvelles règles statistiques (donneurs d'ordre, etc.) sont à l'origine d'une légère réduction du périmètre du secteur entre 2007 et 2008.

A 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	2017	2018	2019	2020 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Effectifs employés (2)	unités	190 830	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	137 527	118 952	122 340	121 566	116 999	108 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	2 229	1 978	2 226	2 270	2 175	1 316
Production par personne	unités	17,5	16,2	16,6	18,2	18,7	18,6	12,2
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	78 969	83 969	104 037	106 995	109 274	85 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	45 526	54 290	61 853	65 279	65 310	51 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	57,6%	64,7%	59,5%	61,0%	59,8%	60,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	10 112	11 332	13 264	12 544	12 333	10 000
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	12,8%	13,5%	12,7%	12,5%	11,3%	11,8%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	74	95	108	103	105	93
Charges sociales	millions €	2 153	2 302	2 072	2 340	2 420	2 318	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	16,7	17,4	19,1	19,9	19,8	-
Rémunération	millions €	5 093	5 696	5 186	5 773	5 761	5 695	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	41,4	43,6	47,2	47,4	48,7	-
Frais de personnel	millions €	7 246	7 999	7 258	8 114	8 181	8 013	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	58,2	61,0	66,3	67,3	68,5	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	79,1%	64,0%	61,2%	65,2%	65,0%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	1 340	3 293	4 246	3 467	3 424	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	13,3%	29,1%	32,0%	27,6%	27,8%	-
Charges financières	millions €	1 178	2 862	2 337	890	1 504	1 668	-
Charges financières / VA	%	8,9%	28,3%	20,6%	6,7%	12,0%	13,5%	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 191	2 523	4 176	2 565	2 862	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	21,7%	22,3%	31,5%	20,4%	23,2%	-
Résultat financier	millions €	1 330	-671	186	3 286	1 061	1 194	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	-6,6%	1,6%	24,8%	8,5%	9,7%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	1 078	3 291	5 076	4 335	4 285	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	10,7%	29,0%	38,3%	34,6%	34,7%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	822	982	951	945	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	293	1 244	3 587	2 663	2 064	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	0,4%	1,5%	3,4%	2,5%	1,9%	-
Investissements	millions €	3 807	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	2 078	1 959	2 273	2 293	2 643	2 400
Investissements / CA	%	5,2%	2,6%	2,3%	2,2%	2,1%	2,4%	2,8%
Investissements / VA	%	28,7%	20,6%	17,3%	17,1%	18,3%	21,4%	24,0%

(1) Estimations du CCFA à partir de données industrielles, INSEE et OPCO2i / Observatoire de la Métallurgie.

(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	2017	2018	2019	2020 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Nombre d'entreprises (>20p. jusqu'en 2007)	unités	243	639	611	541	548	537	-
Effectifs employés (2)	unités	94 171	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	61 759	81 309	96 633	95 732	92 544	86 000
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	16 056	22 157	31 621	32 001	30 317	23 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	7 865	11 159	15 387	15 332	14 722	-
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	49,0%	-	48,7%	47,9%	48,6%	-
Part de la production exportée (source FIEV)		-	51%	55%	55%	54%	53%	53%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	3 885	5 664	7 803	7 844	7 647	5 800
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,2%	25,6%	24,7%	24,5%	25,2%	25,2%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	63	70	81	82	83	67
Charges sociales	millions €	902	937	1 357	1 765	1 822	1 781	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	15,2	16,7	18,3	19,0	19,2	-
Rémunération	millions €	2 213	2 302	3 186	4 180	4 280	4 206	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	37,3	39,2	43,3	44,7	45,5	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 239	4 543	5 946	6 102	5 987	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	52,4	55,9	61,5	63,7	64,7	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	83,4%	80,2%	76,2%	77,8%	78,3%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	412	818	1 427	1 333	1 266	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	10,6%	14,4%	18,3%	17,0%	16,6%	-
Charges financières	millions €	440	177	301	1 778	1 190	1 884	-
Charges financières / VA	%	9,5%	4,6%	5,3%	22,8%	15,2%	24,6%	-
Produits financiers	millions €	337	217	661	2 460	2 547	2 275	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,6%	11,7%	31,5%	32,5%	29,7%	-
Résultat financier	millions €	-103	40	360	682	1 357	391	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	1,0%	6,4%	8,7%	17,3%	5,1%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	341	1 188	2 261	1 984	2 098	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	8,8%	21,0%	29,0%	25,3%	27,4%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	316	446	431	412	-
Résultat net comptable	millions €	-92	-17	702	1 562	1 937	2 064	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	-0,1%	3,2%	4,9%	6,1%	6,8%	-
Investissements	millions €	1 024	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	413	856	1 004	1 056	1 081	-
Investissements / CA	%	5,8%	2,6%	3,9%	3,2%	3,3%	3,6%	-
Investissements / VA	%	22,0%	10,6%	15,1%	12,9%	13,5%	14,1%	-

(1) Estimations du CCFA à partir de données FIEV, INSEE, OPCO2i / Observatoire de la Métallurgie.

(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	2017	2018	2019	2020
Alpine	-	-	-	-	7	1 156	3 172	744
Dacia	-	9 760	104 641	97 441	117 865	140 326	138 977	97 170
Renault	602 415	546 227	497 820	382 504	416 577	406 222	407 134	314 630
Groupe Renault	602 415	555 987	602 461	479 945	534 449	547 704	549 283	412 544
Citroën	261 508	275 053	301 607	201 065	201 373	213 844	235 110	162 688
DS	-	-	26 539	30 257	21 323	24 004	26 845	22 182
Opel (1)	-	-	-	-	27 016	71 619	66 901	43 801
Peugeot	397 547	385 739	400 663	327 393	366 872	389 518	379 582	301 935
Groupe PSA (2)	659 055	660 792	728 809	558 715	616 584	698 985	708 438	530 606
Bolloré	0	0	0	1 191	56	104	1	0
Divers France	63	148	56	50	101	123	121	73
TOTAL GROUPES FRANÇAIS	1 261 533	1 216 927	1 331 326	1 039 901	1 151 190	1 246 916	1 257 843	943 223
Alfa Romeo	12 774	13 847	13 033	6 353	9 208	8 332	3 938	2 372
Chrysler	4 827	5 066	880	0	0	0	0	0
Fiat	95 983	46 157	72 717	54 443	68 196	78 226	71 666	42 360
Jeep	3 001	3 525	1 177	8 585	10 892	13 191	11 541	6 381
Lancia	5 864	4 414	3 368	1 469	34	1	1	0
Maserati	-	174	162	508	711	606	420	135
Groupe FCA (2)	122 449	73 241	91 337	71 358	89 041	100 356	87 566	51 248
Audi	34 937	44 311	50 936	58 734	65 690	51 582	57 532	45 360
BMW	31 576	40 508	46 074	53 558	61 309	57 537	58 751	45 478
Chevrolet	1 043	7 940	21 247	121	138	92	52	1
Daewoo	11 731	2	0	0	0	0	0	0
Daihatsu	1 043	-	1 083	0	0	0	0	0
Ford	117 061	103 597	114 810	80 729	84 382	82 633	78 838	55 219
Honda	8 716	8 883	11 251	7 325	8 491	8 309	8 196	5 802
Hyundai	11 019	27 396	18 785	23 968	29 570	35 542	39 970	34 585
Infiniti	-	-	267	1 139	1 985	945	216	1
Jaguar	1 939	2 118	1 126	1 530	3 541	4 580	3 561	1 309
Kia	2 631	18 073	24 055	29 146	37 235	42 313	45 056	39 052
Lada	1 867	1 671	346	3	0	0	0	0
Land Rover	7 570	6 946	2 735	8 846	9 079	6 803	7 878	5 456
Lexus	-	-	1 921	4 457	5 390	6 101	7 159	5 913
Mazda	6 366	11 440	10 232	8 418	11 778	11 129	12 596	8 890
Mercedes-Benz	43 389	54 779	45 612	55 376	68 007	65 808	70 214	52 570
Mini	-	12 627	18 007	22 512	26 431	27 378	27 158	21 881
Mitsubishi	5 575	6 758	3 514	3 936	2 378	4 879	7 207	5 012
Nissan	31 330	40 858	54 084	74 102	71 492	59 606	42 313	32 963
Opel (1)	133 576	106 462	94 877	64 170	45 548	-	-	-
Porsche	825	2 404	2 073	4 943	5 457	4 567	5 572	4 878
Rover	13 474	1 980	0	0	0	0	0	0
Saab	3 265	2 701	574	0	0	0	0	0
Seat	40 562	32 744	30 645	22 009	24 714	31 219	37 148	26 676
Skoda	11 570	15 044	18 533	21 759	26 799	31 423	36 498	29 875
Smart	6 645	12 649	6 408	8 107	8 162	7 446	10 494	1 692
Ssangyong	19	3 972	451	636	669	301	157	177
Subaru	2 312	1 464	1 146	841	721	720	510	125
Suzuki	11 355	21 125	22 070	18 506	25 043	27 241	30 758	19 651
Tesla	-	-	11	708	1 368	1 252	7 442	7 372
Toyota	43 698	87 500	65 390	71 755	88 662	97 286	101 730	89 727
Volkswagen	152 868	136 011	146 538	144 103	139 360	140 313	149 105	97 784
Volvo	6 777	11 096	11 841	13 876	16 219	18 349	21 696	16 412
TOTAL ÉTRANGER (2)	872 351	900 634	920 342	877 325	959 558	926 565	956 436	706 895
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 117 561	2 251 668	1 917 226	2 110 748	2 173 481	2 214 279	1 650 118
dont Transit Temporaire	-	49 772	39 011	31 665	31 762	32 112	30 326	11 826
GROUPES FRANÇAIS EN %	59,1%	57,5%	59,1%	54,2%	54,5%	57,4%	56,8%	57,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	40,9%	42,5%	40,9%	45,8%	45,5%	42,6%	43,2%	42,8%

(1) Opel appartient au Groupe PSA depuis le 1er 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) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

(3) Y compris divers.

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 562 082	5 678 595	5 632 361	5 790 612	5 569 298
Rapport occasion/neuf	2,4	2,5	2,4	2,9	2,7	2,6	2,6	3,4

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	789 073	797 223	785 852	817 285	799 287
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,1	1,8	1,7	1,7	2,0

Source : CCFA

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 (1) (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Citroën	138 628	185 733	228 977	113 446	85 109	65 796	80 631	58 229
DS	-	-	14 864	15 281	9 031	11 160	10 774	7 786
Peugeot	206 153	275 898	307 518	190 548	178 061	159 139	149 244	114 763
Opel (2)	-	-	-	-	9 126	17 112	11 252	12 196
Dacia	-	-	53 737	54 326	51 174	62 022	53 487	33 255
Renault	257 909	373 738	352 530	233 998	220 723	185 026	157 234	117 563
GROUPE FRANÇAIS (3)	602 690	835 369	957 626	607 599	553 224	500 255	462 622	343 792
Alfa Romeo	7 444	10 857	8 432	2 995	4 726	4 474	2 904	1 833
Audi	25 901	39 420	45 201	44 445	41 495	26 682	21 291	12 322
BMW-Mini	21 065	36 859	50 906	57 145	54 330	41 650	39 102	24 458
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	6 561	2 863	7 183	7 969	9 226	4 746	2 199
Fiat-Lancia	38 337	27 223	28 240	16 935	18 066	16 891	8 297	3 163
Ford	58 896	76 494	89 334	41 986	38 903	28 192	16 098	11 432
Honda	413	4 473	5 029	4 364	3 205	2 546	482	153
Hyundai	5 510	22 137	13 174	15 069	13 230	12 113	13 568	3 827
Jaguar-Land Rover	5 656	8 172	3 551	9 403	11 897	9 696	5 169	1 874
Kia	1 200	10 610	15 428	15 870	16 548	15 092	10 751	5 469
Mazda	3 204	6 061	6 768	4 802	4 353	3 234	2 893	1 547
Mercedes-Benz	30 007	44 165	41 460	47 646	53 274	49 361	48 424	29 399
Mitsubishi	3 227	4 798	3 102	2 053	1 062	827	75	0
Nissan-Infiniti	15 533	23 499	35 092	46 879	43 815	27 170	18 245	8 809
Opel (2)	63 726	75 957	63 751	29 335	16 232	-	-	-
Seat	27 861	26 421	25 462	10 683	7 456	8 357	10 841	5 777
Skoda	7 741	12 391	14 781	12 930	13 908	14 651	15 392	12 709
Suzuki	3 165	11 979	9 263	4 359	2 448	1 468	63	0
Toyota-Lexus	12 282	54 639	35 744	17 879	6 582	2 908	1 474	1 495
Volkswagen	89 487	107 005	118 702	80 893	68 608	55 744	60 158	28 323
Volvo	4 786	10 270	11 614	12 747	13 602	13 461	12 735	5 418
TOTAL ÉTRANGER (3)	443 795	631 303	635 547	489 525	444 893	344 575	292 961	160 386
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 466 672	1 593 173	1 097 124	998 117	844 830	755 583	504 178
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	27 141	20 180	19 471	17 563	6 971
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	47,3%	38,9%	34,1%	30,6%
GROUPE FRANÇAIS EN %	57,6%	57,0%	60,1%	55,4%	55,4%	59,2%	61,2%	68,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	42,4%	43,0%	39,9%	44,6%	44,6%	40,8%	38,8%	31,8%

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES PAR MARQUE (1) (EN UNITÉS)

	2010	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Citroën	27	154	397	1 210	881	1 140	727	5 155
DS	0	0	0	0	0	0	314	7 245
Peugeot	30	163	725	1196	1 039	1 344	781	28 947
Opel (2)	-	-	-	-	0	0	1	3 116
Dacia	0	0	0	0	0	0	0	1 722
Renault	13	5 975	10 408	11 404	15 245	17 038	18 817	45 953
Bolloré	0	1 170	1 191	944	56	104	1	0
GROUPE FRANÇAIS (3)	70	7 471	12 721	14 754	17 236	19 629	20 641	92 138
Audi	0	161	1 129	851	815	538	765	5 492
BMW-Mini	50	654	1 125	2 904	4 534	5 726	6 882	13 039
Chrysler-Dodge-Jeep	0	0	0	0	0	0	0	1 475
Fiat-Lancia	0	0	0	0	0	0	0	1 761
Ford	0	11	1	0	0	0	0	2 112
Hyundai	0	1	10	162	665	1 457	2 789	6 637
Jaguar-Land Rover	0	0	0	0	0	731	2 340	2 366
Kia	0	63	485	1 160	1 097	1 370	3 298	7 502
Mercedes-Benz	0	23	245	735	2 762	1 489	1 034	11 665
Mitsubishi	7	820	961	429	572	1 304	3 118	2 642
Nissan-Infiniti	0	1 616	2 298	4 025	2 530	4 758	3 893	3 512
Porsche	0	77	505	507	710	1 187	1 442	2 938
Smart	34	509	336	26	1 145	1 599	2 219	1 687
Tesla	11	328	708	945	1 368	1 252	7 442	7 372
Toyota-Lexus	82	94	68	36	405	281	288	234
Volkswagen	0	462	2 141	1 845	1 941	1 902	1 391	11 031
Volvo	0	186	125	810	1 044	2 374	3 806	7 301
TOTAL ÉTRANGER (3)	196	5 026	10 146	14 436	19 588	25 968	40 715	93 370
TOTAL GÉNÉRAL	266	12 497	22 867	29 190	36 824	45 597	61 356	185 508
Part des immatriculations électriques et hybrides rechargeables	0,0%	0,7%	1,2%	1,4%	1,7%	2,1%	2,8%	11,2%
GROUPE FRANÇAIS EN %	26,3%	59,8%	55,6%	50,5%	46,8%	43,0%	33,6%	49,7%

(1) Pour la constitution des groupes, voir la page 74. A partir du 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA forment le groupe Stellantis.

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

(3) Y compris divers.

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Groupe Renault	-	-	5 434	2 594	1 492	1 262	1 572	1 206
Dacia	139 752	140 059	135 591	124 634	137 927	140 822	147 826	121 837
Renault	139 752	140 059	141 025	127 228	139 419	142 084	149 398	123 043
Groupe PSA (1)	77 048	73 166	70 579	59 295	68 979	72 504	74 026	60 937
Citroën	-	-	259	489	259	222	179	200
DS	-	-	-	-	3 232	6 191	7 442	7 448
Peugeot	74 950	73 778	72 228	59 649	73 628	78 532	85 360	70 643
Opel (2)	151 998	146 944	143 066	119 433	146 098	157 449	167 007	139 228
Divers France	40	10 076	528	905	896	911	869	640
GROUPES FRANÇAIS	291 790	297 079	284 619	247 566	286 413	300 444	317 274	262 911
Fiat (1)	25 253	12 497	34 659	32 071	36 693	38 381	37 572	33 333
Ford	18 110	19 695	20 437	22 534	28 810	31 788	32 798	28 170
Hyundai	588	1 380	237	195	227	331	347	247
Isuzu	108	1 370	1 961	2 024	1 858	2 360	2 495	932
Iveco	16 534	15 721	11 610	11 414	14 356	16 468	17 031	14 309
Jeep	-	146	287	1 268	1 183	1 725	1 794	630
Land Rover	1 857	1 256	1 550	2 591	463	648	625	431
Mercedes	23 139	18 973	19 051	18 643	19 890	20 491	23 385	23 301
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 836	1 858	2 099	1 756	1 516
Nissan	5 197	9 746	7 307	7 260	10 111	9 850	8 167	6 117
Opel (2)	7 561	12 617	7 195	6 782	4 339	-	-	-
Toyota	1 771	2 587	4 013	5 210	6 927	7 805	8 542	6 712
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	16 375	21 080	21 414	21 182	16 941
TOTAL ÉTRANGER (3)	123 176	122 986	132 993	131 860	152 241	158 696	162 480	139 478
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	379 426	438 654	459 140	479 749	402 382
GROUPES FRANÇAIS EN %	70,3%	70,7%	68,2%	65,2%	65,3%	65,4%	66,1%	65,3%
TOTAL ÉTRANGER EN %	29,7%	29,3%	31,8%	34,8%	34,7%	34,6%	33,9%	34,7%

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	11 568	13 954	15 156	15 308	11 770
GROUPES FRANÇAIS	20 992	18 465	10 964	11 584	13 963	15 167	15 323	11 783
DAF	4 365	6 321	4 464	4 723	6 118	6 829	7 295	5 599
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 783	5 417	5 243	4 248	4 044
MAN	3 498	4 545	2 729	4 581	5 058	5 998	6 095	4 128
Mercedes-Benz	9 976	9 325	5 229	6 128	7 526	7 965	7 513	5 674
Scania	4 963	4 417	2 553	4 359	5 512	5 864	7 038	4 770
Volvo Trucks	6 739	5 870	3 938	5 219	6 321	6 699	7 018	5 131
TOTAL ÉTRANGER	36 924	36 819	23 257	30 132	36 465	39 117	39 892	29 946
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	55 284	34 221	41 716	50 428	54 284	55 215	41 729
GROUPES FRANÇAIS EN %	36,2%	33,4%	32,0%	27,8%	27,7%	27,9%	27,8%	28,2%
TOTAL ÉTRANGER EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,2%	72,3%	72,1%	72,2%	71,8%

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
TOTAL	59 056	55 975	56 142	48 381	54 399	51 474	53 527	49 825
Rapport occasion/neuf	1,0	1,5	1,6	1,1	1,1	0,9	1,0	1,2

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Renault	1 633	39	-	-	-	-	-	-
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-	-	-	-	-	-	-
Iveco Bus (4)	-	2 459	2 412	3 197	2 419	2 523	2 862	2 731
Evobus (5)	-	888	1 433	2 050	1 672	1 704	1 444	1 599
Groupe VGF (6)	-	404	559	589	475	584	942	674
Bova	-	198	116	-	-	-	-	-
Temsa	-	301	309	146	235	258	150	191
Van Hool	230	238	169	98	108	113	157	96
Yutong	-	-	-	96	127	55	20	8
Irizar	-	-	-	38	77	46	202	27
Isuzu	-	-	-	8	53	117	122	61
Otokar	-	-	105	187	197	163	193	201
TOTAL GÉNÉRAL	-	4 773	5 382	6 724	5 979	5 842	6 417	5 791

(1) Le 17/01/2021, le groupe PSA et le groupe FCA fusionnent pour créer le groupe Stellantis.

(2) 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.

(3) Y compris divers.

(4) Iveco Bus : Iveco et Iveco Bus, Irisbus, Heuliez.

(5) Evobus : Setra et Mercedes-Benz.

(6) VGF : MAN et Neoplan, puis Scania à partir de 2015.

Source : CCFA

LA MOTORISATION

► DENSITÉ AUTOMOBILE EN EUROPE

NOMBRE DE VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1000 HABITANTS

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Allemagne	550	555	557	563	569	575
Belgique	493	497	501	505	507	508
Espagne	474	481	493	508	526	533
France	481	564	569	574	573	570
Grèce	467	470	475	480	481	489
Hongrie	314	324	337	354	372	390
Italie	610	614	624	636	645	655
Pays-Bas	487	493	497	503	511	517
Pologne	526	545	571	593	617	642
Portugal	431	437	445	466	487	506
République Tchèque	470	490	509	529	547	562
Roumanie	246	259	277	305	330	355
Suède	475	479	484	485	481	478
UNION EUROPÉENNE	-	553	554	558	564	569
Norvège	497	502	507	512	514	520
Suisse	544	547	549	549	550	535
AELE	526	529	533	535	536	529
Russie	284	284	289	294	301	303
Turquie	129	136	144	151	153	152
Royaume-Uni	507	517	526	527	526	528
EUROPE	-	553	554	558	564	569

Source : ACEA, Vehicles in use Europe January 2021

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2021 (EN MILLIERS)

	Toutes énergies	Diesel	Autres
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	18 524	9 121	9 403
6 CV à 10 CV	17 741	11 859	5 882
11 CV & plus	2 081	1 049	1 032
Total VP	38 346	22 029	16 317
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	2 250	2 045	205
De 2,5t à 3,5t	3 650	3 617	33
De 3,6t à 5t	17	15	2
TOTAL VUL jusqu'à 5T (1)	5 917	5 677	240
Total véhicules légers (VP + VUL)	44 263	27 706	16 557
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5,1t à moins de 12t	79	78	1
De 12t à moins de 20t	147	146	1
20t & plus	141	140	1
Total porteurs	367	364	3
Tracteurs routiers	216	214	3
Total VI (2)	583	577	6
Autocars	94	66	27
Total véhicules utilitaires plus de 3,5t	677	643	33
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 594	6 321	273
Total tous véhicules	44 940	28 350	16 590

(1) Y compris poids inconnus.

Source : MTE/SDES, estimations CCFA

► MOTORISATION

	unité	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020
Ménages non motorisés	%	19,7%	18,8%	16,5%	17,1%	15,1%	15,0%	14,8%
Ménages motorisés	%	80,3%	81,2%	83,5%	82,9%	84,9%	85,0%	85,2%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	46,4%	47,6%	48,4%	48,4%	48,3%	48,2%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	29,4%	30,7%	29,4%	31,2%	31,5%	31,7%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,4%	5,2%	5,1%	5,3%	5,2%	5,3%
Ménages démotorisés	%	58%	51%	45%	55%	56%	56%	55%
Age moyen du véhicule	année	7,25	7,71	8,0	8,9	9,1	8,9	9,0
Durée de détention moyenne	année	4,43	4,73	5,0	5,5	5,6	5,5	5,6
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	59,9	58,9	58,5	58,5	58,0	59,0
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 960	12 240	11 710	11 900	11 900	11 865
Kilométrage moyen essence	km	11 690	10 090	8 440	8 030	8 290	8 850	7 190
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	16 330	14 720	13 990	14 540	14 410	11 950
Trafic intérieur de voyageurs								
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	766,5	788,1	779,9	787	799	791	639
En autocars-autobus	milliards voy.-km	49,7	50,3	54,4	58,4	62,80	61,23	37,90
Trafic total	milliards voy.-km	913,9	942,5	949,6	964,4	985,1	981,2	749,4
Part du trafic routier dans le trafic total	%	89,3	88,9	87,9	87,6	87,4	86,9	90,4
Evolution annuelle du trafic								
En véhicules particuliers	%	-0,0	-0,1	+0,8	+0,7	-0,3	-0,9	-19,2
En autocars-autobus	%	+2,8	+0,3	+1,7	+1,5	+0,7	-2,5	-38,1

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTE/SDES

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

	2015	2019	2020	2021
Électrique et Hydrogène	26	106	141	245
Essence	13 120	14 756	15 354	15 758
Gazole	23 631	23 263	22 500	22 029
Gaz	165	142	135	154
Hybride rechargeable	19	56	73	157
Autres	16	13	12	4
Ensemble	36 977	38 336	38 215	38 346

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

	2015	2019	2020	2021
Crit'Air E	26	106	141	245
Crit'Air 1	2 922	7 042	8 433	9 571
Crit'Air 2	9 383	12 807	13 355	13 907
Crit'Air 3	12 644	10 644	9 866	9 243
Crit'Air 4	5 732	4 290	3 682	3 221
Crit'Air 5	2 192	1 250	977	769
Inconnues et non classées	4 078	2 197	1 761	1 391
Ensemble	36 977	38 336	38 215	38 346

Source : MTE/SDES

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2020

	1990	2000	2005	2010	2015	2019	2020 (1)	Variation 2020/1990	Variation 2020/2019
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,2	23,0	4,2	0,8	0,8	0,8	0,7	-100%	-16,0%
CO	5 588	2 407	1 327	646	345	260	210	-96%	-19,2%
NOx	1 237	936	754	585	507	401	309	-75%	-23,1%
COVNM	909	431	226	104	59	44	37	-96%	-16,6%
Plomb (en tonnes)	3 902	30	27	28	28	29	24	-99%	-16,1%
PM10 : particules	74	67	52	42	32	26	20	-72%	-19,9%
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	100	-10%	-16,3%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	2	7	8	9	8	-	-11,4%

(1) Estimations.

Source : données CITEPA/Secten édition 2021

► LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS (EN MILLIONS DE TONNES DE CO₂ ET EN % DU TOTAL HORS UTCATF)

	1990	2000	2010	2015	2019	2020 (1)	2020/1990
Transformation énergie	68,8	63,5	58,8	40,0	36,0	32,1	-53%
	17%	16%	16%	12%	11%	12%	
Industrie manufacturière	108,9	106,6	83,2	72,6	78,0	70,0	-36%
	28%	26%	22%	22%	25%	25%	
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,3	1,1	1,1	-44%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Résidentiel/Tertiaire	85,3	88,0	93,9	74,0	63,1	58,1	-32%
	22%	22%	25%	23%	20%	21%	
Agriculture/Sylviculture	11,6	12,5	11,9	12,0	11,0	10,8	-7%
	3%	3%	3%	4%	3%	4%	
Transports	119,1	135,9	129,7	128,2	126,5	104,5	-12%
	30%	33%	34%	39%	40%	38%	
dont route	112,1	128,0	123,4	122,2	120,0	100,4	-10%
	28%	31%	33%	37%	38%	36%	
dont autres transports	6,6	7,9	6,3	6,0	6,5	4,1	-38%
	2%	2%	2%	2%	2%	1%	
TOTAL HORS UTCATF (2)	395,7	407,8	378,8	328,0	315,7	276,7	-30%
UTCATF (2)	-29,1	-26,0	-44,0	-39,0	-38,4	-38,5	
TOTAL AVEC UTCATF (2)	366,6	381,8	333,4	293,5	277,2	238,2	-35%

(1) Estimations.

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

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition 2021

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2020/2000
FRANCE								
Essence	168	159	130	116	116	116	109	-59
Diesel	155	149	130	111	112	113	107	-48
TOTAL FRANCE	162	152	130	111	112	112	97	-65
UNION EUROPÉENNE								
Italie	161	149	134	115	nd	nd	nd	-
Espagne	162	150	140	115	nd	nd	nd	-
Royaume-Uni	180	169	145	121	nd	nd	nd	-
Allemagne	179	170	152	128	nd	nd	nd	-
MOYENNE UE 15 PAYS	171	161	141	119	nd	nd	nd	-

Source : ADEME (septembre 2021)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2011	2015	2017	2018	2019	2020
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	8 582	6 292	6 201	6 015	5 916	5 019
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	1 754	3 198	3 938	4 518	5 381	4 734
En % du total essences	%	-	-	12,7%	17,0%	33,6%	38,8%	42,9%	47,6%	48,5%
Total essences	millions de litres	18 253	14 529	10 880	10 337	9 510	10 140	10 533	11 296	9 753
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	40 327	41 187	41 058	39 794	39 048	32 778
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	50 627	51 273	50 629	50 664	50 697	51 198	50 326	50 345	42 531

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2011	2015	2017	2018	2019	2020
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	1,54	1,42	1,44	1,57	1,57	1,42
Taxes en %	%	69	65	60	56	61	62	61	61	65
Essences	euros/litre	1,12	1,18	1,35	1,51	1,35	1,38	1,50	1,51	1,38
Taxes en %	%	69	67	61	57	63	59	54	62	66
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,34	1,15	1,23	1,44	1,44	1,26
Taxes en %	%	62	57	54	49	59	61	59	59	65

Source : DGEC

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

	2000	2005	2010	2015	2017	2018	2019	2020
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	36 294	39 239	42 763	43 070	35 159
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 086	2 229	2 326	2 296	2 091
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 662	4 938	5 102	5 269	5 406
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	753	638	751	768	801
Taxes à l'essieu	223	205	168	169	100	102	104	101
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 562	1 758	1 677	1 586	1 517
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	11	10	10	10	10
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	555	516	472	523	458
Redevances domaniales	132	154	186	326	351	348	355	360
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)	-	20	500	600	600	407	426	345
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 603	7 693	8 171	8 709	10 110	10 324	10 886	8 519
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	5 898	7 133	8 081	9 027	9 568	9 875	9 102
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	49 073	54 636	57 313	63 809	69 517	73 851	75 168	63 870
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 200	37 300	40 800	44 900	47 900	47 494	40 901
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 900	28 200	31 500	35 477	38 189	37 594	31 224
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (Hors TVA)	4 457	6 410	8 110	9 390	10 170	10 470	10 860	9 000
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	11 268	12 204	12 564	13 032	10 800
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	15 800	16 500	14 600	13 800	14 100	14 300	13 531

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

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

(3) Estimation.

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

LES ADRESSES UTILES

► LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)

2, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél. : 01 61 45 45 45
www.stellantis.com/fr

Groupe Renault

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

Renault Trucks

99, route de Lyon
69800 St Priest
Tél. : 04 69 09 60 00
www.renault-trucks.fr

Alpine-Renault

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

► 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) – MOBILIANS

43 bis, route de Vaugirard
CS 80016
92197 Meudon
Tél. : 01 40 99 55 00
www.mobilians.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

Groupe 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

Groupe 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/SESAMId (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.sesamld.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 Montlhéry 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.ffsa.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.avere-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 Reuil 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.ifstar.fr

CARA

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

Next move

Siège Social – Site de Rouen
Innovapôle 76
50, rue Ettore Bugatti
76800 Saint-Etienne du Rouvray
Tél. : 02 35 65 78 17
www.nextmove.fr

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 statistiques et des informations sur le monde automobile, disponibles sur son site www.ccfa.fr
Contact : ecostats@ccfa.fr

