

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2022



8,4
millions

Véhicules produits par
les groupes Stellantis
et Renault dans le
monde en 2021



10 %

Part de marché des
voitures électriques en
France en 2021



5,8
Mds €

Dépenses de recherche
et développement de la
branche automobile en
France en 2020



46
Mds €

Exportations des
produits industriels
automobiles de la
France en 2021



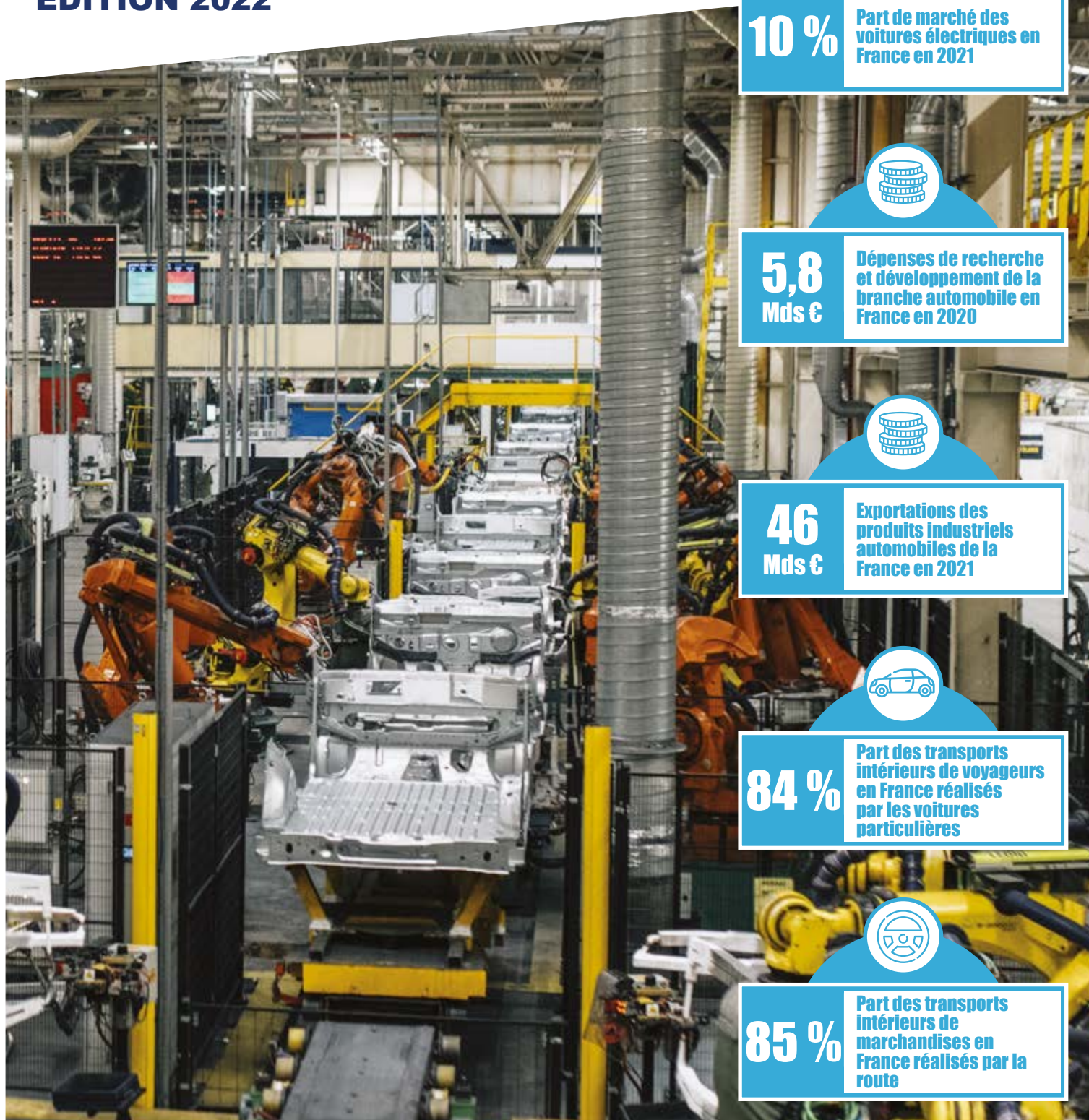
84 %

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



85 %

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



SOMMAIRE

Monde

Production	6
Marchés & parcs	10
Échanges	12

Europe

Marchés & parcs	14
Données sur l'industrie automobile	23

France

Les constructeurs	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 5 €HT (6 €TTC), qui seront versés intégralement à un organisme de formation des jeunes dans la filière.

LE MOT DU PRÉSIDENT



Après la crise sanitaire en 2020 et la crise des semi-conducteurs en 2021, la guerre en Ukraine et la persistance de difficultés d'approvisionnements et de logistique ont pesé sur l'activité automobile en 2022 ; elle se situe très en deçà des niveaux observés en 2019, notamment en Europe et en France, qui constitue un socle important pour les adhérents du CCFA.

2023 commence avec la guerre en Ukraine, espérons que cette nouvelle crise trouve son issue rapidement et que l'Europe retrouve la paix et une reprise forte de la croissance qui mettrait fin à un bas de cycle automobile historiquement long.

En 2021, les marchés automobiles mondiaux ont progressé de seulement 5 % à 84 millions de véhicules. Ce volume est encore très inférieur aux 92 millions de 2019 et aux 95,5 millions de 2018. L'impact de la crise des semi-conducteurs a été particulièrement fort en Europe, dont le marché n'a progressé que de 1 %, tandis qu'en Amérique et en Asie, la reprise a été plus ample (+6 %). Quant au marché français des voitures particulières, il a atteint 1,65 millions d'unités (+1 %), bien loin des 2,21 millions observés en 2019.

Ce contexte contrasté a pesé sur les groupes Renault et Stellantis qui sont solidement implantés en Europe (33 % du marché européen des véhicules légers) ; cependant la présence croissante dans d'autres zones du monde notamment en Amérique, en Asie et en Afrique a permis d'en limiter l'impact.

La transition énergétique est en marche et la diffusion des véhicules électrifiés progresse ; en Europe, la part des voitures électriques atteint 23 %, dont 14 % pour les électriques et 9 % pour les hybrides rechargeables.

En 2021, les groupes Renault et Stellantis ont produit 8,4 millions de véhicules légers, soit 11 % de la production automobile mondiale. En 2020,

la mobilité automobile avait subi les effets du confinement et de nouvelles habitudes comme le télétravail étaient apparues. Cependant, dès 2021, les automobilistes ont rapidement repris la route et la consommation de carburants automobiles a progressé pour se rapprocher des niveaux de 2019, témoignant de la résilience de ce mode de transport. En France, la route représente toujours 84 % des déplacements pour les personnes et 85 % des tonnages transportés pour les marchandises.

Dans cet environnement durablement perturbé, les ventes mondiales des groupes Renault et Stellantis à périmètre comparable restent à des niveaux bas et il faut déployer des stratégies spécifiques pour assurer la profitabilité des groupes afin de continuer à investir dans les trois disruptions.

- La transition énergétique s'affirme par le développement des ventes de véhicules électriques. Néanmoins, les prix d'acquisition restent sensiblement élevés par rapport à leur équivalent thermique et il faut prendre en compte la flambée des prix en particulier sur l'énergie et les matières premières. Le développement de la mobilité électrique ne pourra se faire qu'avec des mécanismes gouvernementaux de soutien encore nécessaires. D'autre part, le besoin futur de métaux liés à l'électrification impose aux constructeurs une stratégie adaptée pour s'assurer de leur bonne disponibilité dans le futur et sécuriser leur approvisionnement. Il faut aussi poursuivre les développements de technologies complémentaires à la batterie comme l'hydrogène qui répondra davantage à des besoins d'usages non totalement couverts par la mobilité électrique à batterie.
- La transition digitale et numérique permet un développement de la connectivité, des services et des aides à la conduite. Les équipements des connectivité et sécurité active s'imposent dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les travaux sur les véhicules autonomes se poursuivent, même si la capacité des clients à s'approprier et désirer acheter ces nouvelles fonctionnalités n'est pas encore consolidée.
- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nouveaux projets et recherches ; la production de nouveaux services s'élargit lentement et les acteurs, notamment liés aux constructeurs, se structurent.

Crise sanitaire de la Covid, pénurie des composants électroniques, variation importante des prix de l'énergie et des matières premières, conflit en Ukraine, inflation, perspectives de récession, ... nous vivons toujours dans une période d'incertitudes majeures. Pourtant, les constructeurs doivent continuer à investir pour satisfaire la clientèle, pour adapter le dispositif industriel vers la production de véhicules électriques, pour respecter les normes

réglementaires (environnementales, ...) mais aussi pour faire face aux transitions numérique et servicielle. Les dépenses totales de R&D en France ont résisté durant la crise du covid et s'élèvent à près de 6 milliards d'euros en 2020 ; en 2021, selon l'INPI, 5 des plus importants dépositaires de brevets sur les 10 premiers appartiennent à l'industrie automobile.

Au sein de l'industrie automobile mondiale, la concurrence est intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national doit se maintenir. 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. Les dernières évolutions du prix de l'énergie montrent, au vu des projets de construction de « gigafactories », qu'il constitue aussi un facteur de compétitivité.

Une succession historique d'événements n'ont pas empêché le groupe Renault, Stellantis et Renault Trucks de s'adapter pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels. Ils produisent, restructurent, innoveront et investissent toujours dans un contexte globalement difficile depuis 2020. 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. Les constructeurs restent compétitifs et sont prêts à faire face à l'avenir.

Bonne lecture !

JEAN-LUC BROSSARD

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 - Elanova).

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 MOBILIANS qui rassemble les métiers du commerce de véhicules, de la distribution de carburants, de la réparation, du recyclage et des services aux 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**



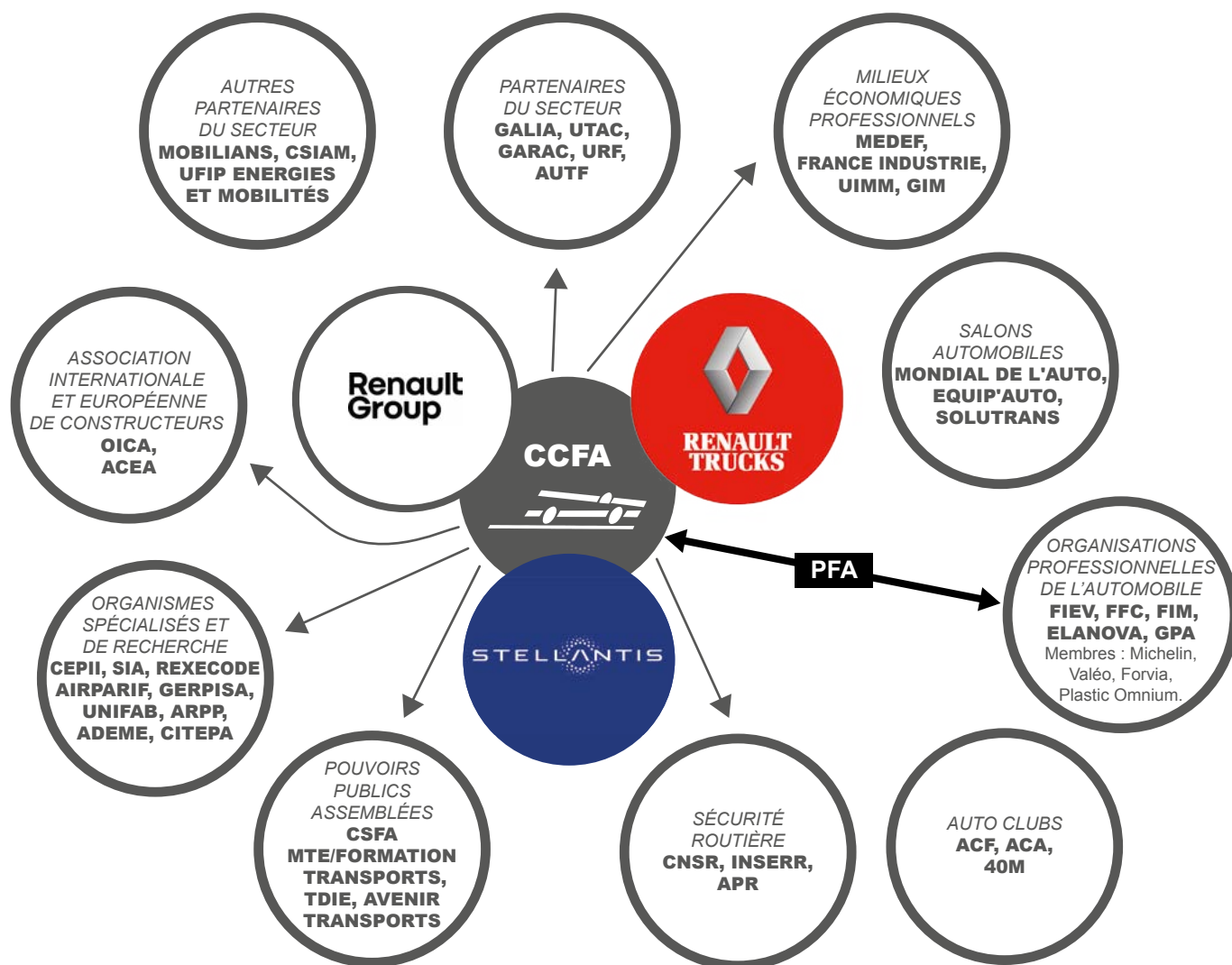
TÉLÉPHONE : +33 1 49 52 51 00

TÉLÉCOPIE : +33 1 47 23 74 73

SITE INTERNET : www.ccfa.fr

E-MAIL : ecostats@ccfa.fr

LE CCFA ET SES PARTENAIRES EN 2021



► 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

MOBILIANS : Les entreprises de la mobilité

UFIP Energies et Mobilités : 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 DES SEMI-CONDUCTEURS A PRIS LE RELAIS DE LA CRISE SANITAIRE ET A RETARDÉ LA REPRISE DE L'ACTIVITÉ AUTOMOBILE

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 d'une ampleur supérieure

aux deux crises précédentes. En 2021, la reprise attendue n'a pas eu lieu en raison de la crise des semi-conducteurs et en Europe occidentale, les immatriculations de véhicules légers sont restées en retrait de 24 % par rapport à 2019. Avec le nouveau périmètre né de la fusion de PSA et FCA pour former le groupe Stellantis, les parts de marché des deux principaux constructeurs en France restent stables. En 2021, la part de marché

des groupes Stellantis et Renault s'élève à 59 % en France et à 28 % en Europe hors France.

Hors d'Europe, les marchés américains et asiatiques ont davantage rebondi et ont dynamisé les livraisons des groupes Stellantis (hors FCA) et Renault qui ont progressé de 10 %.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2019	2020	2021	Variation 2021/2020	Variation 2021/2019
Production mondiale de Stellantis (hors FCA) (1) et du groupe Renault	4 046	6 188	7 271	5 257	5 181	-1%	-29%
Voitures particulières	3 472	5 301	6 246	4 466	4 286	-4%	-31%
Véhicules utilitaires légers	507	830	1 025	791	895	13%	-13%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 271	5 257	5 181	-1%	-29%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	nd	nd	nd	-	-
Production de Stellantis (hors FCA) et du groupe Renault en France	2 525	2 573	1 885	1 108	1 124	1%	-40%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 375	719	690	-4%	-50%
Véhicules utilitaires légers	258	352	510	389	433	12%	-15%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 885	1 108	1 124	1%	-40%
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	nd	-	-
Livraisons hors de France	2 822	4 697	5 536	4 158	4 330	4%	-22%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 756	3 496	3 410	-2%	-28%
Véhicules utilitaires légers	276	549	758	648	900	39%	19%
Total véhicules légers	2 802	4 659	5 515	4 143	4 310	4%	-22%
Véhicules industriels	20	38	21	14	20	41%	-33%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)	659	2 110	2 513	1 998	2 201	10%	-12%
Voitures particulières	563	1 914	2 276	1 759	1 751	-0,5%	-23%
Véhicules utilitaires légers	88	178	227	232	441	91%	95%
Total véhicules légers	651	2 092	2 503	1 991	2 192	10%	-12%
Véhicules industriels	8	18	11	8	9	16%	-17%
Immatriculations en France	2 068	2 629	2 756	2 100	2 142	2%	-22%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 214	1 650	1 659	1%	-25%
Véhicules utilitaires légers	313	461	480	402	433	8%	-10%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 694	2 053	2 092	2%	-22%
Véhicules industriels	39,3	52,5	55,2	41,7	44,1	6%	-20%
Cars et bus	3,1	5,5	6,4	5,8	6,5	12%	1%
Immatriculations de véhicules Stellantis (hors FCA) (2) et du groupe Renault en Europe 17 pays	3 300	3 906	4 613	3 377	3 323	-2%	-28%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 738	2 680	2 563	-4%	-31%
Véhicules utilitaires légers	432	690	849	679	737	9%	-13%
Total véhicules légers	3 273	3 871	4 587	3 359	3 300	-2%	-28%
Véhicules industriels	27	35	26	18	23	25%	-11%

(1) Le groupe FCA, membre de Stellantis, a produit 3,5 millions de véhicules dans le monde en 2021.

(2) Le groupe FCA, membre de Stellantis, a immatriculé 638 000 voitures particulières et 164 000 véhicules utilitaires légers en Europe 17 pays en 2021.

En 2021, le contexte sanitaire a continué de perturber la reprise économique dans certaines régions du monde, ce qui a eu des conséquences sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, déjà en tension en raison du rebond post-covid. Le PIB mondial a progressé de 6 %, mais des chocs d'offre (pénuries, problèmes logistiques) ont particulièrement touché la production automobile. Dans ce contexte, les marchés automobiles mondiaux ont moins rebondi qu'attendu avec une croissance de seulement 4,9 %, après la chute sans précédent de 2020 (-14 %). La production mondiale de Renault et de Stellantis (hors FCA) a reculé à périmètre comparable de 1 % et est restée en retrait de près de 30 % par rapport à 2019.

En France, l'activité économique a augmenté de 6,8 % en 2021 mais, comme ailleurs dans le monde, le secteur automobile a été touché par la pénurie de semi-conducteurs. Le marché automobile n'a progressé que de 0,5 % pour les voitures particulières et de 7,5 % pour les véhicules utilitaires légers et les dépenses automobiles des ménages pour les achats de véhicules ont faiblement augmenté (+2,6 % après -15,8 %), malgré l'augmentation des prix (+1,3 % contre +0,4 % en 2020 pour les automobiles neuves). La circulation routière a quant à elle rebondi en 2021 (+7 %), mais reste en retrait de près de 9 % par rapport à son niveau de 2019.



-24 %

Niveau des volumes de véhicules immatriculés en Europe de l'Ouest par rapport à 2019

LES GROUPES STELLANTIS ET RENAULT REPRÉSENTENT 33 % DU MARCHÉ EUROPÉEN DES VÉHICULES LÉGERS EN EUROPE

Le poids des groupes Stellantis et Renault dans la production mondiale de véhicules s'est élevé à près de 11 % en 2021.

	Unités	2019	2020	2021	Variation 2021/2020
Pénétration des groupes Stellantis (hors FCA) et de Renault (véhicules légers neufs)					
En France	(En pourcentage)	58,5%	58,8%	59,0%	+0,3 point
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	22,1%	20,7%	27,7%	+7 points
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	28,1%	26,9%	33,0%	+6 points
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)					
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,2%	7,8%	8,9%	+1,1 point
Poids des groupes Stellantis (hors FCA avant 2021) et Renault dans la production mondiale					
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,3%	8,0%	-	-
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,2%	3,7%	-	-
Total	(En pourcentage)	7,9%	6,8%	10,9%	+4,1 points
Commerce extérieur automobile de la France					
Exportations	(En milliards d'euros)	51,7	42,3	46,1	+9,0%
Importations	(En milliards d'euros)	66,9	57,6	64,3	+11,6%
Solde	(En milliards d'euros)	-15,2	-15,3	-18,2	-2,9 Mds €
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens					
Exportations	(En pourcentage)	10,4%	10,1%	9,6%	-0,5 point
Importations	(En pourcentage)	11,6%	11,5%	10,8%	-0,7 point
Données mondiales des groupes Stellantis et Renault					
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	130,3	104,2	198,3	+90,3%
Investissements	(En milliards d'euros)	5,7	-	4,8	-
Effectifs	(En milliers de personnes)	388	394	438	+11,1%
Les effectifs du secteur automobile en France					
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	232	234	223	-
En part dans l'industrie manufacturière	(En pourcentage)	7%	7%	7%	-
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 219	2 200	2 233	-
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	8%	-

En 2021, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont reculé de 0,2 %. Sur cette zone, la pénétration des groupes Stellantis et Renault avec la fusion des groupes PSA et FCA réalisée en 2021, est désormais de 33 %.

En Europe de l'Est, les immatriculations ont progressé de 4,8 % en 2021, après une chute drastique en 2020. Les livraisons des groupes Renault et Stellantis vers cette zone ont pourtant fortement reculé (voir page 86).

Le poids du marché chinois et son rythme de variation expliquent les évolutions de l'ensemble du marché asiatique. En Asie, le recul des immatriculations a été moins marqué en 2020 en raison d'une reprise économique plus précoce que dans le reste du monde. En revanche, partant d'une base plus haute, le rebond a aussi été moins marqué en 2021. La croissance du

marché asiatique a été de 5,7 %, soit autant qu'en Amérique, mais son niveau n'est qu'en retrait de 2,2 % par rapport à 2019, contre 13,3 % sur le continent américain. Le marché chinois n'a progressé que de 3,8 % en 2021 mais il est aussi le seul à se trouver au-dessus de son niveau de 2019. Les débouchés asiatiques des groupes français ont été divisés par trois depuis 2018, notamment avec l'arrêt des livraisons vers l'Iran, mais aussi avec la forte baisse des livraisons vers la Chine où les stratégies sont redéfinies.

En Amérique latine, les marchés ont progressé de 4,7 % en 2021 et les livraisons de Stellantis (hors FCA) et de Renault ont crû d'environ 8 %.

Enfin, l'Afrique a connu une croissance de son marché automobile de 24 % en 2021. L'Afrique du Sud, qui représente 40 % des volumes, a bénéficié d'une croissance de 25 % mais reste

en retrait de 13 % par rapport à 2019. Les groupes Stellantis (hors FCA) et Renault ont augmenté leurs livraisons sur ce marché de 30 % en 2021. En revanche, ils ne semblent pas profiter de la hausse spectaculaire du marché égyptien, qui a progressé de 63 % entre 2019 et 2021, puisque leurs livraisons vers l'Egypte sont en baisse.



10 %

Poids de l'automobile dans le commerce extérieur des biens

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

La production mondiale de véhicules, qui avec la crise sanitaire avait reculé de 16 % en 2020, n'a augmenté que de 3,1 % en 2021. Les incertitudes pesant toujours sur la situation sanitaire mondiale, ainsi que la pénurie de composants électroniques apparue au second semestre, n'ont pas permis un rebond de l'activité. Le nombre de véhicules produits dans le monde s'est établi à seulement 80,1 millions en 2021, soit un niveau équivalent à celui de 2011 et toujours en repli de 13 % (12 millions d'unités) par rapport à 2019.

En milliers	2020	2021	Variation 2021/2020
EUROPE	16 942	16 332	-3,6
EUROPE OCCIDENTALE	10 210	9 632	-5,7
Allemagne	3 743	3 309	-11,6
Belgique	267	261	-2,3
Espagne	2 268	2 098	-7,5
France	1 316	1 352	2,8
Italie	777	796	2,4
Portugal	264	290	9,7
Royaume-Uni	987	932	-5,5
Suède*	249	258	3,6
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE ET TURQUIE	6 732	6 700	-0,5
PECO membres de l'UE	3 587	3 462	-3,5
Russie	1 436	1 566	9,1
Turquie	1 298	1 276	-1,7
AMÉRIQUE	15 693	16 152	2,9
Canada	1 376	1 115	-19,0
Mexique	3 177	3 146	-1,0
États-Unis	8 821	9 167	3,9
Amérique du Sud	2 319	2 724	17,5
ASIE-OCÉANIE	44 277	46 733	5,5
ASEAN (1)	2 835	3 536	24,7
Chine	25 225	26 082	3,4
Corée du Sud	3 507	3 462	-1,3
Inde	3 382	4 399	30,1
Japon	8 068	7 847	-2,7
AFRIQUE	800	931	16,4
TOTAL	77 711	80 147	3,1

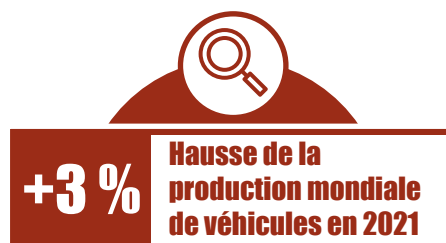
(1) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.

*VP uniquement.

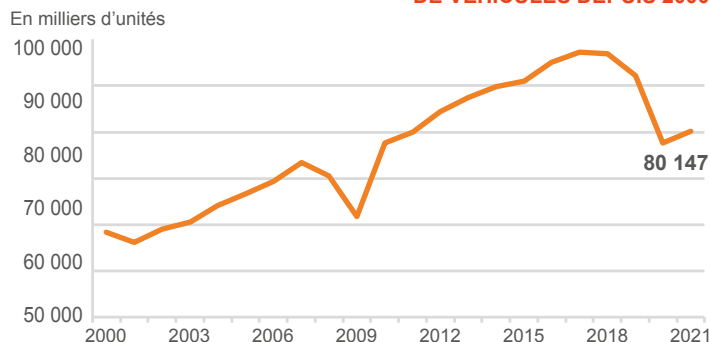
Source : OICA

Toutes les zones n'ont pas connu la même évolution et on observe d'importants contrastes, y compris au sein des zones matures. Ainsi, en Europe, la production reste en recul (-3,6 %) mais certains pays font exception comme la France, l'Italie, le Portugal et la Russie. À l'inverse, la production augmente en Amérique (+2,9 %), tant grâce à la croissance américaine qu'au rebond observé dans certains pays d'Amérique du Sud. En Asie, la Chine et l'Inde sont les principaux moteurs de la croissance de la production automobile qui s'élève à 5,5 % en 2021. Enfin en Afrique, le nombre de véhicules produits augmente de 16,4 %.

Dans les zones matures (Europe occidentale, Amérique du Nord, Corée, Japon), les niveaux de production observés en 2021 restent cependant tous inférieurs à leurs niveaux d'avant crise (2007). Dans les zones ou pays émergents et notamment en Asie, qui constitue le pôle d'expansion automobile actuel, la production y est supérieure de 50 %. La Chine, qui a beaucoup mieux résisté que les autres pays en 2020 et en 2021, a multiplié ses volumes par 2,9 sur cette période et représente aujourd'hui le 1/3 de la production mondiale contre 12 % en 2007.



ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



En Europe, la production a chuté de 3,6 % en 2021, s'établissant à 16,3 millions de véhicules, soit 20 % du total. La baisse a été plus marquée en Europe occidentale (-5,7 %) que dans les PECO (-0,5 %), mais dans ce dernier groupe la production a reculé dans la plupart des pays membres de l'UE (d'environ 4 %) et a rebondi en Russie (+9 %). À l'inverse, en Europe occidentale, les baisses ont été significatives en Allemagne (-11,6 %), Espagne (-7,5 %) et au Royaume-Uni (-5,5 %), tandis que la France, qui avait été le pays le plus affecté en 2020, a mieux résisté (+2,8 %), de même que l'Italie (+2,4 %) et le Portugal (+9,7 %).

Sur le continent américain, la production représente 16,1 millions de véhicules en 2021 (20 % du total), et progresse de près de 3 % par rapport à 2020 grâce à l'augmentation des volumes produits aux États Unis (+3,9 %) et en Amérique du Sud (+17,5 % après -30 % en 2020). La production a fortement rebondi en Argentine (+70 %) mais son poids au sein de la zone sud-américaine reste faible. En revanche, au Brésil, où la production représente 80 % du total, les volumes ont augmenté de 12 % en 2021.

L'Asie-Océanie, qui représente désormais plus de la moitié de la production mondiale (58 %), a, comme en 2020, mieux résisté que le reste du monde aux conséquences de la crise sanitaire et des pénuries, avec une production en hausse de 5,5 %. Presque tous les pays voient leur production augmenter en 2021, sauf le Japon (-2,7 %) et la Corée du Sud (-1,3 %). L'Inde, dont la production s'était effondrée de 25 % l'an dernier, connaît un rebond de 30 %. Enfin, la Chine réussit à maintenir une production en hausse de 3,4 % qui s'élève à 26 millions de véhicules.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

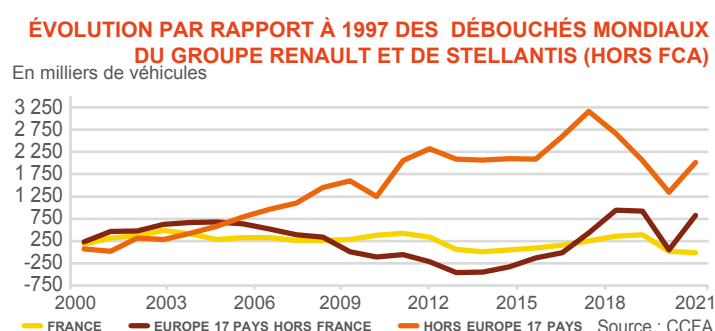
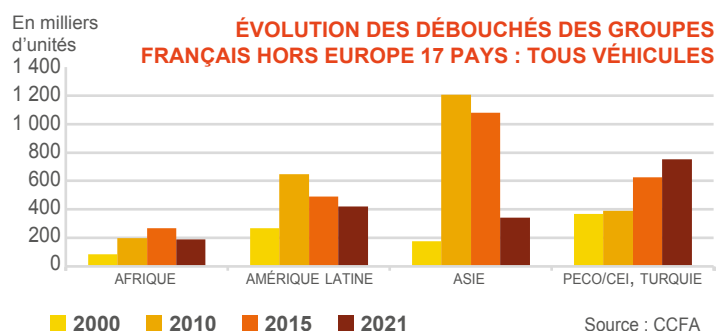
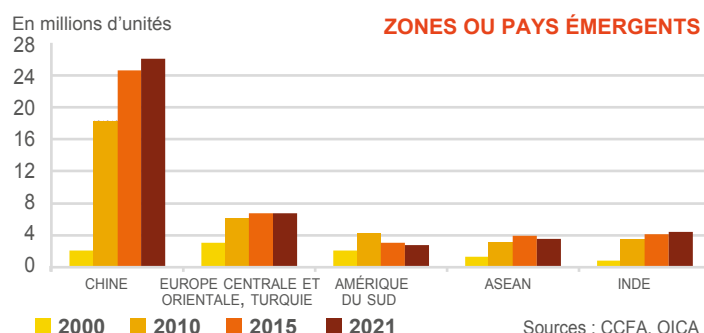
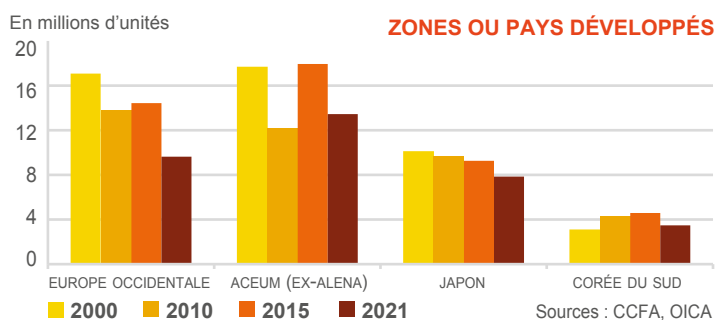
Entre 2010 et 2018, l'industrie automobile était restée globalement dynamique au niveau mondial. La production de véhicules s'était accrue de 25 %, soit 19 millions d'unités. Seules l'Amérique du Sud et la Corée du Sud faisaient exception avec des productions en baisse sur la même période. Mais, en 2019, on assiste à un premier recul de la production mondiale en raison d'un ralentissement des échanges commerciaux et de la croissance. L'année suivante, la crise sanitaire conduit à un effondrement de la production qui revient à son niveau de 2010. En 2021, le rebond attendu n'a pas eu lieu en raison de la crise des semi-conducteurs et la production n'a crû que de 3 %.

Les zones ou pays matures qui avaient vu leur production atteindre 45,5 millions d'unités en 2018 (+5,5 millions de véhicules entre 2010 et 2018) ont perdu plus de 10 millions d'unités entre 2018 et 2021. Le recul de la production durant trois années consécutives aboutit à un volume de seulement 34,3 millions de véhicules en 2021 et la perte de production sur la période 2010-2021 s'élève à 5,7 millions d'unités. La zone ne représente

plus que 43 % de la production mondiale, contre 52 % en 2010 et 72 % en 2005. Sur la période 2010-2021, seule l'Amérique du Nord a vu sa production augmenter (+10 %) notamment grâce au Mexique (+34 %) et aux États-Unis (+18 %). Avec une production qui recule de 30 % entre 2010 et 2021, l'Europe occidentale est la zone qui a perdu le plus grand nombre de véhicules, soit 4,2 millions. Le Japon et la Corée du Sud ont perdu respectivement 1,8 million et 0,8 million de véhicules dans leur production automobile.

Les zones ou pays émergents ont également vu croître leur production entre 2010 et 2018 mais à un rythme beaucoup plus élevé (+13,5 millions de véhicules). Entre 2018 et 2020, ils ont également connu un recul de leur production (-17 %) lié au ralentissement mondial puis à la crise sanitaire. Mais en 2021, leur production a rebondi de 7,6 % tandis qu'elle continuait de reculer dans les pays dits matures. Ainsi, sur la période 2010-2021, leur production s'est accrue de 4,9 millions de véhicules et la zone représente désormais 57 % de la production mondiale. Au

sein de cet ensemble, seule la zone d'Amérique du Sud reste en recul par rapport à 2010. La Chine est le pays qui a le plus accru sa production entre 2010 et 2021 avec un gain de 7,9 millions d'unités dont 9,5 millions entre 2010 et 2018. En 2021, elle représente 33 % de la production mondiale, contre 23 % en 2010 et 9 % en 2005. Les pays d'Europe centrale et orientale et la Turquie ont aussi fortement progressé entre 2010 et 2018 (+1,9 millions d'unités) mais ont perdu 1,3 million d'unités entre 2018 et 2021. Ils représentent 8 % de la production mondiale. La production indienne avait gagné 1,6 million d'unités entre 2010 et 2018, mais les a à nouveau perdus entre 2018 et 2020. En 2021, la production automobile gagne à nouveau 1 million d'unités et l'Inde représente désormais 5,5 % de la production mondiale. Enfin, la production dans les pays de l'ASEAN est revenue en 2020 à un niveau inférieur à celui de 2010 mais parvient en 2021 à gagner 700 000 véhicules. L'Amérique du Sud est la seule zone émergente qui perd en volume de production entre 2010 et 2021. 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 Renault et Stellantis (hors FCA) 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 nouvelles marques dans les groupes Renault et PSA en 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 en raison des difficultés sur les marchés en Chine, en Iran et dans une moindre mesure en Amérique latine. Elles sont en hausse dans les pays d'Europe centrale et orientale, en Turquie et en Afrique. 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. En 2021, les livraisons augmentent faiblement (+4 %) en raison de la reprise limitée des marchés mondiaux. Les livraisons de véhicules utilitaires sont cependant en forte hausse (+39 %) et la part hors UE atteint 41 %. Les livraisons de voitures particulières reculent de 2 % en raison notamment du recul des livraisons à destination de l'UE, de la Turquie et du Royaume Uni, tandis qu'elles augmentent vers l'Amérique, l'Afrique et l'Asie à l'exception du Japon et de la Corée.

57 %
Part des zones et pays émergents dans la production mondiale de véhicules

LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

La production mondiale a augmenté de 3 %, s'établissant à 80 millions de véhicules en 2021. Avec 37 millions de véhicules, les cinq premiers constructeurs mondiaux en ont produit près de la moitié (46 %), chiffre relativement stable depuis 2016. Dans le but de renforcer leur compétitivité, les constructeurs multiplient les coopérations sous différentes formes. PSA a fusionné en 2021 avec FCA pour créer Stellantis, qui se trouve désormais à la quatrième place du classement et a produit 6 millions de véhicules en 2021. Renault se situe à la quinzième place mais il s'appuie de son côté sur son alliance avec Nissan qui s'est élargie à Mitsubishi. Ensemble, ils ont produit en 2021 plus de 8 millions de véhicules.

En 2021, la situation des constructeurs automobiles est contrastée. Certains constructeurs, en particulier les constructeurs asiatiques, plus proches des sources d'approvisionnement, semblent avoir mieux géré la pénurie de semi-conducteurs et les problèmes de logistique qui ont ralenti la production l'an dernier. A l'inverse, les constructeurs européens et américains ont eu plus de difficultés à maintenir leur production en hausse.

Néanmoins, les zones d'implantation s'étant fortement diversifiées au cours des vingt dernières années, les situations ne dépendent pas uniquement des zones d'origine des constructeurs mais de leurs nouvelles zones d'implantation et des stratégies mises en place. Ainsi, depuis 2000,

les constructeurs automobiles se sont fortement internationalisés 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.

46 %

Poids des cinq premiers constructeurs dans la production mondiale de véhicules en 2021

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2021 (1) (EN MILLIERS)

Rang	Groupe	2020	2021	% Variation
1	TOYOTA	9 213	10 076	9,4%
2	VOLKSWAGEN	8 900	8 576	-3,6%
3	HYUNDAI-KIA	6 351	6 510	2,5%
4	STELLANTIS (FCA-PSA)	5 912	6 049	2,3%
5	GM (2)	6 131	5 585	-8,9%
6	HONDA	4 399	4 136	-6,0%
7	FORD (2)	4 187	3 942	-5,9%
8	NISSAN	3 630	3 585	-1,2%
10	SUZUKI	2 579	2 876	11,5%
11	DAIMLER AG	2 840	2 750	-3,2%
13	SAIC	2 495	2 561	2,7%
14	BMW	2 325	2 522	8,4%
15	RENAULT	2 799	2 383	-14,8%
16	GEELY	2 100	2 200	4,8%
17	CHANGAN	1 394	1 643	17,8%
18	GREAT WALL	1 124	1 292	14,9%
19	DONGFENG MOTOR	1 182	1 078	-8,8%
20	MAZDA	1 175	1 075	-8,5%
21	MITSUBISHI	854	1 049	22,8%
22	BAIC	1 057	987	-6,6%
23	TESLA	510	930	82,5%
24	CHERY	689	905	31,3%
25	TATA	961	838	-12,9%
26	FAW	789	781	-1,1%
27	SUBARU	885	745	-15,8%
28	BYD	421	742	76,2%
29	ISUZU	597	555	-7,1%
30	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	456	527	15,5%
31	GAC	355	457	28,9%
32	IRAN KHODRO	444	417	-6,0%
33	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	482	407	-15,5%
34	MAHINDRA	466	349	-25,2%
35	SAIPA	320	309	-3,4%
36	BRILLIANCE	234	228	-2,8%
37	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	173	207	19,6%
	ALLIANCE RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI	7 283	7 018	-3,6%

Note : La production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures.

(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

(2) Les productions de GM et de Ford intègrent leurs activités en Chine.

Sources : OICA, rapports annuels, estimations CCFA juillet 2022

La situation sanitaire et les problèmes d'approvisionnement en puces électroniques ont pesé sur la reprise de la production mondiale en 2021. Comme en 2020, les constructeurs asiatiques ont moins souffert que les constructeurs européens ou américains mais avec des résultats contrastés.

Ainsi, le groupe Toyota est resté en tête du classement en 2021 et conforte largement sa position devant le groupe Volkswagen. Avec une production en hausse de plus de 9 %, le groupe a produit plus de 10 millions de véhicules en 2021, soit 1,5 million de plus que son concurrent situé à la deuxième place, le groupe Volkswagen.

Le groupe Hyundai-Kia maintient sa troisième place acquise l'an dernier grâce à une production en hausse de 2,5 %. Les autres constructeurs asiatiques ont des performances plus contrastées. Suzuki gagne une place dans le classement avec une croissance de sa production de 11,5 %. A l'inverse, Honda et Nissan reculent tous les deux d'une place avec des productions qui baissent de respectivement 6 % et 1,2 %.

Du côté des groupes européens, Stellantis, qui réunit quatorze marques, prend la quatrième place du classement. L'entité a produit un nombre de véhicules en hausse de 2,3 % comparé aux volumes produits par PSA et FCA en 2020. De son côté, le groupe Renault voit sa production baisser de 15 % en 2021 et perd mécaniquement cinq places dans le classement. Chez les constructeurs allemands, la production est en baisse de 3,6 % pour le groupe Volkswagen et de 3,2 % pour Daimler, tandis que BMW réussit à revenir à son niveau de production d'avant crise grâce à une croissance de plus de 8 % en 2021.

Les constructeurs américains sont également en baisse en 2021, à l'exception de Tesla qui connaît une année record. General Motors, déjà impacté par l'évolution de son périmètre, désormais sans Opel, perd encore 9 % de sa production en 2021. La production de Ford (-5,9 %) a également été fortement impactée par la pénurie de puces aggravée par un incendie chez l'un de ses fournisseurs au Japon. Quant à Tesla, il a quasiment doublé ses ventes mondiales et sa production en 2021 pour atteindre près d'un million de véhicules.

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) connaissent des situations très contrastées. Le constructeur indien Tata continue de voir sa production baisser (-12,9 %) malgré le rebond de 30 % du marché indien. Sa filiale Jaguar Land Rover, plus gros producteur au Royaume-Uni a été fortement impactée par la pénurie de puces et la hausse du prix des matières premières. Les constructeurs chinois ont en revanche bénéficié de la croissance du marché en Chine (+4 %). SAIC, Geely, Changan, Great Wall ou BYD ont une production en hausse en 2021 ; ils atteignent une taille significative : 5 constructeurs produisent plus d'1 millions d'unités et 10 plus de 500 000 unités.

Pour les constructeurs de véhicules lourds, la reprise a été plus robuste en 2021 et le groupe Volvo (incluant Renault Trucks) a vu sa production augmenter de 19,6 % sans parvenir à regagner le niveau de 2019 qui reste de 17 % supérieur.

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



**+4
points**

Hausse de la part des véhicules exportés dans la production chinoise entre 2020 et 2021

La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur. Bien qu'elle ait doublé depuis 2020, la part des véhicules exportés dans la production chinoise n'est que de 8 % en 2021.

L'Amérique du Nord (États-Unis, Canada, Mexique) est désormais la deuxième zone productrice de véhicules au monde juste devant l'Union européenne. Elle est essentiellement destinée au marché local avec des exportations qui représentent environ 17 % de la production de la zone en 2021.

L'Union européenne, comptabilisée sans le Royaume-Uni depuis 2020, se situe désormais en troisième position. Elle bénéficie à la fois d'un solide marché intérieur, mais aussi de flux d'exportations de véhicules hors de sa zone qui représentent environ 45 % de la production en 2021. En ajoutant le Royaume-Uni, sa production dépasse toujours celle de l'Amérique du Nord en 2020, mais ce n'est plus le cas en 2021 où la production parvient à se maintenir en Amérique du Nord alors qu'elle baisse en Europe.

Au Japon, les exportations représentent environ 50 % de la production. Quant aux importations, elles occupent autour de 4 % des immatriculations totales.

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (3)		Japon		Chine	
TOUS VEHICULES								
PRODUCTION	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)	en milliers	indice (100=2000)
2000	17 106	100	15 761	129	10 141	129	nd	nd
2010	17 079	100	12 173	100	9 629	100	18 265	100
2020	17 171	101	17 423	143	9 775	143	25 225	138
2021	12 805	75	13 373	110	8 068	110	26 082	143
IMPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 871	17%	3 140	20%	269	20%	nd	nd
2010	2 210	13%	3 446	28%	198	28%	nd	nd
2020	3 325	26%	4 208	31%	278	31%	930	4%
2021	3 427	28%	4 598	34%	288	34%	930	4%
EXPORTATIONS (2)	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
2000	2 963	17%	1 469	9%	4 455	9%	nd	nd
2010	3 730	22%	1 033	8%	4 841	8%	499	3%
2020	5 523	43%	1 926	14%	3 727	14%	995	4%
2021	5 560	46%	2 233	17%	3 819	49%	2 015	8%

(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

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 2021, la production baisse pour la troisième année consécutive (-5 %), tandis que les exportations augmentent très faiblement (+1 %).

En Amérique du Nord, la production avait atteint un pic en 2016 et avait reculé ensuite jusqu'en 2020. En 2021, elle réussit à se maintenir mais reste en retrait de 25 % par rapport à 2016. Les

importations, déjà très significatives en 2000, ont crû de plus de 60 % entre 2000 et 2018, puis ont reculé en 2019 et 2020. En 2021, elles regagnent près de 10 % et représentent un tiers de la production. Quant aux exportations, elles ne représentent en 2020 que 15 % de la production, avec un poids plus important pour les voitures particulières.

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 2021, malgré

la résistance des exportations, la production recule de 3 %.

En Chine, la production a augmenté de 41 % entre 2010 et 2019, et les exportations de 108 %, mais représentaient encore un faible volume. En 2021, la production chinoise a augmenté de 3 % par rapport à 2020 et les exportations chinoises de plus de 100 %. Le nombre de véhicules exportés représente désormais 8 % du volume de la production et se rapproche des volumes exportés par l'Amérique du Nord.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2021, le marché automobile mondial a légèrement rebondi (+4,9 %) après une chute sans précédent de 14 % en 2020. Avec 83,6 millions de véhicules, il reste cependant inférieur de près de 9 % à son niveau de 2019. Le rebond attendu a été limité par une crise d'offre liée à la pénurie de semi-conducteurs conjuguée à une hausse du prix des matières premières consécutive à la reprise économique mondiale. L'Europe a été particulièrement touchée puisque les ventes de véhicules n'ont progressé que de 1 % en 2021 (mais en retrait de 19,4 % par rapport à 2019) tandis que les marchés américains et asiatiques ont été plus dynamiques, affichant une croissance de 5,7 % (mais en retrait de respectivement 13,3 % et 2,2 % par rapport à 2019). L'Afrique a quant à elle connu un fort rebond (+ 23,9 %) mais sur des volumes encore très faibles (1,4 % du marché mondial).

En Europe, la pénurie de composants a davantage pesé sur les immatriculations de voitures particulières qui ont reculé de 1 % (contre +13 % pour les véhicules utilitaires). Les marchés ont aussi évolué différemment selon les zones. Ceux-ci ont été haussés en Europe centrale et orientale (+4,8 %) alors qu'ils ont stagné

en Europe de l'Ouest. L'Allemagne, qui représente 20 % du marché automobile européen, a connu une chute des ventes particulièrement forte, tandis que l'Italie, la France et le Royaume Uni ont connu une évolution positive, même si leurs marchés restent à des niveaux très bas comparés à 2019. En Amérique, les pays de l'ACEUM (ex-ALENA) affichent une croissance de 4,1 % en moyenne contre 14 % pour les pays d'Amérique centrale et du Sud. En Asie, les ventes ont augmenté de 7 % en moyenne mais avec de fortes disparités selon les pays. La Chine, l'Inde et l'Indonésie, plus grand marché de l'ASEAN, ont retrouvé la croissance en 2021. À l'opposé, le Japon, la Corée du Sud ainsi que les autres pays de l'ASEAN ont vu leurs immatriculations baisser.

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 37 % en 2021) vers l'Asie. Avec la crise de 2020, le marché ouest européen reste inférieur de 25 % à son niveau de 2005 et ne représente plus que 15 % du total, contre 26 % en 2005. L'ACEUM, 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. L'Asie représente désormais plus de 52 % des ventes mondiales contre 31 % en 2005. Ainsi, la crise n'a pas modifié l'évolution de la structure du marché mondial avec des pays matures dont le poids continue de décroître au profit des BRICS et des pays émergents.

La Chine, qui est devenu le premier marché mondial en 2009, occupe aujourd'hui 31,4 % du total, suivie par les États-Unis (18,4 %) et le Japon (5,3 %). En 4^{ème} position, on trouve désormais l'Inde (4,5 %) qui, avec un marché de 3,7 millions de véhicules, a dépassé l'Allemagne (2,9 millions d'unités). Ces cinq premiers marchés mondiaux représentent environ 60 % du total, un poids en recul de 5 points par rapport à 2020.

Chine : 1/3 Du marché mondial

	Voitures particulières		Véhicules utilitaires		Total				Variation 2021/2020	Variation 2021/2019
	2020	2021	2020	2021	2019	2020	2021			
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	%	%	%
EUROPE	14 178	14 020	2 535	2 854	20 931	16 713	16 875	20,2	+1,0	-19,4
Europe occidentale	10 808	10 604	1 921	2 095	16 664	12 728	12 699	15,2	-0,2	-23,8
Europe centrale et orientale	3 370	3 417	614	759	4 267	3 985	4 176	5,0	+4,8	-2,1
AMÉRIQUE	6 864	7 024	13 951	14 977	25 385	20 815	22 001	26,3	+5,7	-13,3
ACEUM (1)	4 253	4 191	13 192	13 969	20 825	17 445	18 160	21,7	+4,1	-12,8
États-Unis	3 402	3 350	11 480	12 059	17 488	14 881	15 409	18,4	+3,5	-11,9
Amérique Centrale et du Sud	2 611	2 834	758	1 008	4 560	3 369	3 841	4,6	+14,0	-15,8
ASIE - OCÉANIE (2)	33 037	35 359	8 167	8 199	44 535	41 204	43 558	52,1	+5,7	-2,2
Chine	20 178	21 482	5 133	4 793	25 797	25 311	26 275	31,4	+3,8	+1,9
Corée du Sud	1 618	1 469	288	266	1 795	1 906	1 735	2,1	-9,0	-3,4
Inde	2 433	3 082	505	677	3 817	2 939	3 759	4,5	+27,9	-1,5
Japon	3 810	3 676	789	773	5 195	4 599	4 448	5,3	-3,3	-14,4
ASEAN (3)	1 650	1 875	807	905	3 475	2 457	2 780	3,3	+13,1	-20,0
Autres Asie-Océanie	2 520	2 937	591	730	4 456	3 992	4 561	5,5	+14,3	+2,4
AFRIQUE	665	833	259	312	1 198	924	1 145	1,4	+23,9	-4,4
TOTAL (2)	54 743	57 237	24 912	26 342	92 048	79 655	83 579	100,0	+4,9	-9,2
Variation 2021/2020	4,6%		5,7%							

(1) ACEUM : L'Accord Canada- États-Unis-Mexique remplace l'ALENA depuis le 1^{er} juillet 2020.

(2) Y compris l'Iran (marché estimé par la production)

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

Source : OICA

Après la crise sanitaire de 2020, où les ventes automobiles mondiales ont reculé de 14 % et le faible rebond de 2021 (+4,9 %), le marché automobile mondial (83,6 millions de véhicules) reste en retrait d'environ 9 % par rapport à son niveau de 2019. Le marché chinois est l'un des rares à avoir connu deux années de croissance consécutive durant cette période.

Aux États-Unis, le marché s'élève à 15,4 millions de véhicules (+3,5 %), soit un déficit de 2 millions de véhicules par rapport à 2019. Au Canada et au Mexique, la croissance est légèrement plus forte avec des immatriculations en hausse de 7 %, mais ne compense pas les pertes de l'année précédente. En Amérique centrale et du Sud, les taux de croissance sont à deux chiffres à l'exception du marché brésilien qui ne croît que de 3 % en 2021. Celui-ci représente plus de la moitié des ventes de cette zone (55 %) mais peine à retrouver son niveau de 2019. Après avoir perdu 800 000 véhicules, il stagne autour de 2 millions d'unités.

En Europe occidentale, la plupart des pays connaissent une croissance de leur marché relativement faible qui ne permet pas de regagner les volumes perdus en 2020. La Belgique, le Danemark et l'Allemagne restent même en recul pour la deuxième année consécutive, le marché allemand se situant désormais sous la barre symbolique des 3 millions de véhicules. D'autres pays comme la France (+2 %), l'Espagne (+0,3 %), l'Italie ou le Royaume-Uni (+4 %) connaissent des croissances à un chiffre trop faibles pour compenser le recul de l'année 2020. La Norvège est le seul pays qui, grâce au succès du véhicule électrique, a réussi à rebondir en 2021 et à dépasser les volumes de 2019.

L'Europe centrale et orientale, incluant la Turquie, a vu son marché automobile augmenter de 4,8 % en 2021. Le marché russe, qui pèse 42 % des ventes de cette zone a crû de 7 % retrouvant son niveau de 2019 à 1,7 millions de véhicules. Les pays de l'Est membres de l'UE ont connu des évolutions contrastées. La Pologne, qui constitue le plus grand marché parmi les 12 états membres d'Europe de l'Est, a vu ses ventes augmenter de 9 % pour s'établir à 550 000 unités. Enfin, la Turquie,

bien qu'en recul de 3 % en 2021, représente un marché de 772 000 unités, qui avait fortement rebondi en 2020.

Dans la zone Asie-Océanie, le marché hors Chine est en hausse en 2021. Il s'élève désormais à plus de 17 millions de véhicules, soit plus de 20 % du total. Le marché japonais en retrait de 3,3 % s'élève à 4,4 millions de véhicules. Le marché indien avec 3,7 millions de véhicules (+28 %) a presque retrouvé son niveau de 2019. L'Indonésie, qui avait divisé son marché par deux en 2020, regagne un tiers de ses volumes. Enfin, la Corée du Sud, qui était un des rares pays en croissance en 2020, repasse sous son niveau de 2019 avec 1,7 million de véhicules.

En Afrique, les immatriculations ont quasiment retrouvé leur niveau de 2019 à un peu plus d'un million de véhicules, soit 1,4 % du marché mondial. Les principaux marchés que sont l'Afrique du Sud, le Maroc et l'Égypte ont tous connu des croissances supérieures à 20 %. L'Égypte et le Maroc sont même en hausse par rapport à 2019.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2020, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élève à 1,6 milliard d'unités et est composé à 75 % de voitures particulières. L'Asie-Océanie représente désormais 40 % du parc, contre 34 % en 2015, tandis que le poids de l'Europe et de l'Amérique a baissé, passant respectivement de 30 % à 27 % et de 32 % à 29 %. Le poids de l'Afrique reste stable à seulement 4 %.

En 2015, les immatriculations ont représenté 7 % du parc et ont assuré à la fois le renouvellement du parc existant et sa croissance pure. En 2020, avec l'effondrement des ventes et un parc plus important, le ratio a baissé de 2 points et les immatriculations ont représenté 5 % 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, qui était le plus important au monde en 2015 avec 264 millions de véhicules, est désormais dépassé par celui de la Chine constitué de 318 millions de véhicules en 2020, contre 289 millions pour les États-Unis. Le parc japonais conserve sa 3^{ème} place avec 77 millions d'unités mais est en stagnation, voire en légère baisse, par rapport à 2015. Avec 45,4 millions de véhicules, la France occupe toujours la huitième

place mondiale derrière la Russie (4^{ème}), l'Allemagne, le Brésil et l'Inde.

La densité automobile dans le monde s'élève en moyenne à 209 véhicules pour 1000 habitants en 2020 (+46 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 49 véhicules en Afrique à 722 dans la zone ACEUM (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 107 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 179 pour l'Amérique Centrale et du Sud et à plus de 550 pour l'Union européenne et la zone Japon-Corée du Sud. La densité de l'Europe dans son ensemble s'élève à 517.

L'Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Libye, Maroc et Tunisie) 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 23 millions d'unités en 2020.

	TOTAL		Variation TCAM	Part du parc mondial	Part du parc mondial
	2015	2020	2020/2015	2015	2020
	milliers	milliers	%	%	%
EUROPE	393 160	432 694	2%	31%	27%
Europe occidentale (1)	255 188	274 626	1%	20%	17%
Europe centrale et orientale (2)	137 972	158 068	3%	11%	10%
AMÉRIQUE	410 561	452 977	2%	32%	28%
ACEUM (3)	324 763	360 912	2%	25%	23%
États-Unis	264 194	289 037	2%	21%	18%
Amérique Centrale et du Sud	85 799	92 066	1%	7%	6%
ASIE-OCÉANIE	433 336	644 048	8%	34%	40%
Chine	162 845	318 034	14%	13%	20%
Corée du Sud	20 990	23 730	2%	2%	1%
Inde	28 860	45 687	10%	2%	3%
Japon	77 403	76 703	-0,2%	6%	5%
ASEAN (4)	54 158	71 045	6%	4%	4%
Autres Asie-Océanie	89 080	108 848	4%	7%	7%
AFRIQUE	49 978	60 557	4%	4%	4%
TOTAL	1 287 034	1 590 276	4%	100%	100%

(1) UE 14, UK, AELE.

(2) UE12, Russie, Turquie et autre Europe.

(3) ACEUM : Canada, États-Unis, Mexique.

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

Source : OICA

En 2020, les zones matures qui ont des croissances de parc comprises entre 1 et 2 % par an, représentent désormais moins de 50 % du parc mondial et 15 % de la population mondiale. Depuis 2005, elles ont perdu environ 22 points au profit des zones émergentes dont les parcs ont augmenté d'environ 10 % par an.

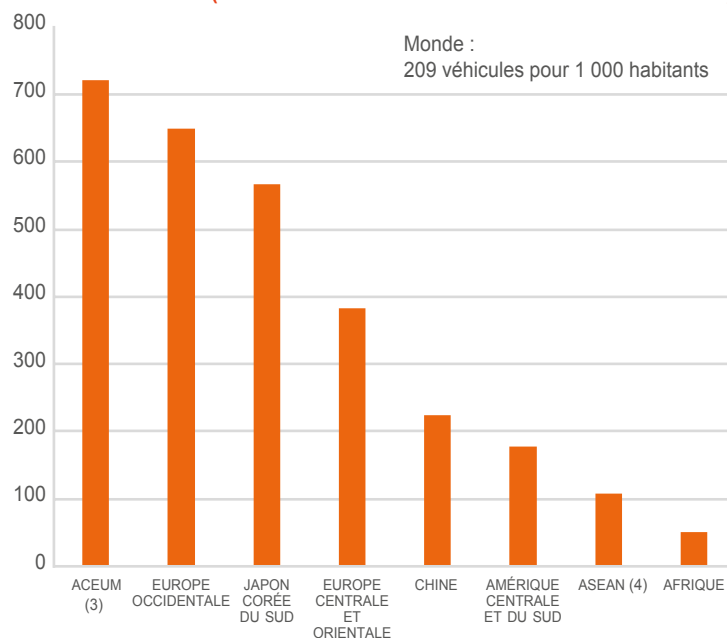
Au sein de la zone Europe qui représente 27 % du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 19). Les taux de motorisation sont également contrastés. Le nombre de véhicules pour 1000 habitants s'élève à 651 en Europe occidentale, contre 381 en Europe centrale et orientale.

En Amérique, la zone Canada, États-Unis, Mexique (23 % du parc mondial) est un marché mature avec un taux de motorisation élevé (722 véhicules pour 1000 habitants) surtout aux États-Unis où il atteint 860. Le Mexique connaît la croissance du parc la plus élevée (+4 % entre 2010 et 2020). En revanche, l'Amérique Centrale et du Sud est une zone émergente dans laquelle le parc a progressé assez faiblement (2 % en moyenne entre 2015 et 2020). Son poids dans le parc mondial s'élève à seulement 6 % en 2020 et sa densité s'établit à 179, allant de 113 en Colombie à 311 en Argentine.

En Asie, le Japon et la Corée du Sud (8 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 612 et 458. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible : 33 en Inde, 78 en Indonésie et 223 en Chine, bien que celle-ci ait doublé en cinq ans. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse du parc provient de l'Asie - hors Japon et Corée du Sud. La Chine a doublé son parc au cours des cinq dernières années passant de 163 millions de véhicules en 2015 à 318 millions en 2020.



DENSITÉ AUTOMOBILE PAR RÉGION EN 2020 (NOMBRE DE VÉHICULES POUR 1000 HABITANTS)



LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2021, le commerce mondial de marchandises a fortement rebondi. Les exportations de biens ont augmenté de 27 % en valeur et ont atteint un niveau supérieur à celui d'avant la pandémie. Les exportations de produits de l'industrie automobile, impactées par la pénurie de semi-conducteurs, progressent de seulement 16 % en 2021. Ils restent en retrait de 2,3 % par rapport à 2019, contrairement à l'ensemble des produits manufacturés (+16% par rapport à 2019).

► 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
2019	139,3	317,7	-178,4
2020	110,4	260,1	-149,7
2021	125,5	286,0	-160,5
MEXIQUE			
2010	55,6	29,4	26,2
2019	127,9	51,1	76,7
2020	106,5	39,0	67,5
2021	117,7	46,2	71,5
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2019	60,8	75,8	-15,1
2020	46,2	57,0	-10,9
2021	45,1	65,2	-20,1
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2019	701,4	572,1	129,3
2020	613,0	488,5	124,5
2021	688,0	541,9	146,1
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,3
2019	152,4	23,5	128,9
2020	124,7	19,0	105,6
2021	138,5	22,0	116,4
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2019	65,2	16,8	48,3
2020	55,8	18,0	37,9
2021	69,0	19,4	49,6
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2019	59,3	80,0	-20,7
2020	58,0	78,1	-20,1
2021	93,4	89,9	3,5

Évaluées à 1 479 milliards de dollars en 2021, les exportations automobiles mondiales ne représentent que 9,9 % des exportations de produits manufacturés et 6,6 % du total en 2021, contre respectivement 11,8 % et 7,9 % en 2019.

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. Dans les grands marchés de l'Union européenne et de l'ALENA devenue ACEUM (accord de libre-échange entre le Mexique, les États-Unis et le Canada) le 1^{er} juillet 2020, la part du commerce intrarégional dans le commerce mondial est particulièrement élevée (autour de 75 %). 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 2021, la tendance est à l'appréciation du dollar face à l'euro en raison de politiques monétaires différentes entre les deux zones. Le dollar s'est également apprécié vis-à-vis de la plupart des autres monnaies des pays développés.

En 2021, l'Union européenne, désormais sans le Royaume-Uni, reste le principal exportateur de produits automobiles avec 688 milliards de dollars, soit 47 % des exportations mondiales. L'Allemagne, avec 246 milliards de dollars

d'exportations, représente 17 % des exportations mondiales. Les autres grands exportateurs sont le Japon (138 milliards de dollars), les États-Unis (125,5) milliards de dollars et le Mexique (118 milliards de dollars). La Chine, dont les exportations ont bondi de 61 % en 2021 pour atteindre 93 milliards de dollars, est désormais passée devant la Corée du Sud (69 milliards de dollars) et le Canada (45 milliards de dollars).

Côté importations, l'Union européenne à 27 pays importe 542 milliards de produits automobiles en 2021, dont 79 % en provenance de sa zone. Avec la sortie de l'UE du Royaume-Uni, dont le solde automobile est déficitaire, le solde automobile de l'UE s'est accru depuis 2020 et s'élève en 2021 à 146 milliards d'euros.

Les soldes automobiles sont également positifs au Japon (+116 milliards de dollars), de dollars, au Mexique (+71,5 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+49,6 milliards de dollars). En revanche, ils sont déficitaires, à un niveau record aux États-Unis (-160 milliards de dollars). La Chine se rapproche désormais de l'équilibre avec un solde qui est devenu excédentaire de 3,5 milliards en 2021.



1 479 milliards de dollars

Montant des exportations mondiales de produits de l'industrie automobile en 2021

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

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

Source : OMC

► LES ÉCHANGES DES PRINCIPAUX PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE (1) ET DU ROYAUME-UNI (EN MILLIARDS DE DOLLARS US)

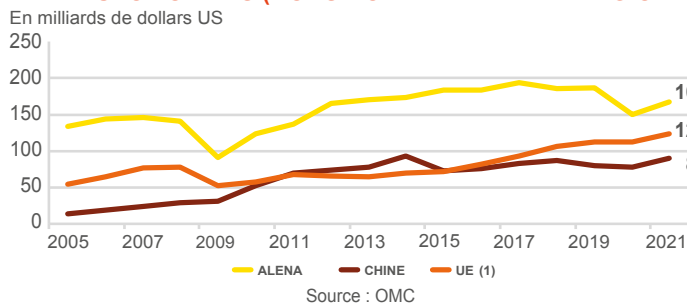
	Allemagne			France			Espagne			Italie			Royaume-Uni		
2010	203,2	85,0	118,2	51,1	54,9	-3,8	44,8	31,6	13,1	29,8	40,3	-10,5	38,8	52,6	-13,9
2019	247,6	137,3	110,3	55,3	70,4	-15,1	56,8	46,8	10,0	40,0	47,0	-7,0	51,8	73,5	-21,7
2020	211,4	122,7	88,7	45,8	61,9	-16,1	51,4	36,2	15,1	35,6	36,2	-0,6	37,0	56,1	-19,1
2021	246,7	129,0	117,7	51,7	71,1	-19,4	53,8	40,3	13,5	41,9	41,6	0,3	41,1	59,9	-18,8

(1) Pour les comparaisons, 15 pays sont comptés dans l'ensemble Union européenne à partir de 1993, 25 pays à partir de 2004, 27 pays à partir de 2006, 28 à partir de 2014 et 27 à partir de 2019 (chiffre UE 28 non disponible en 2019).

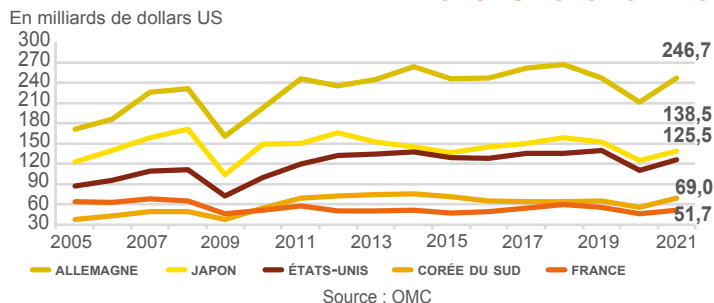
Source : OMC

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

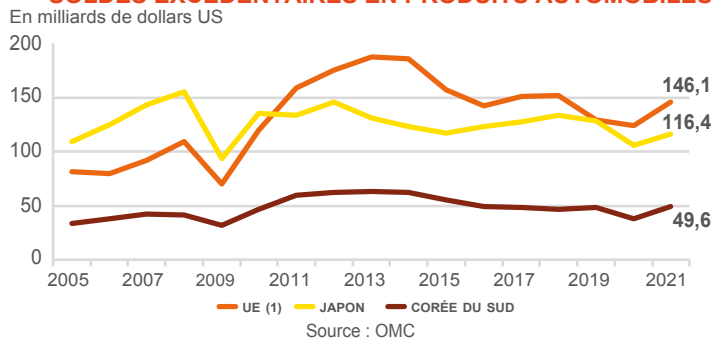
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



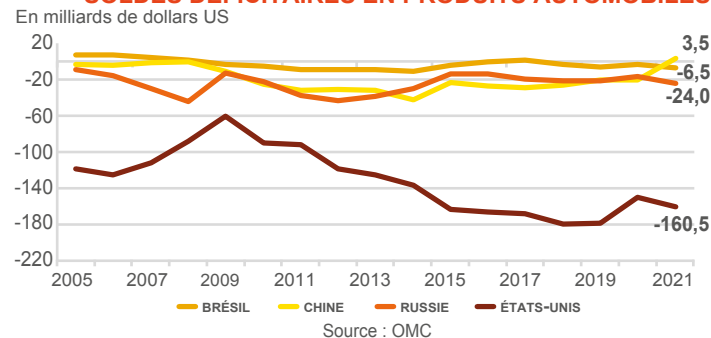
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



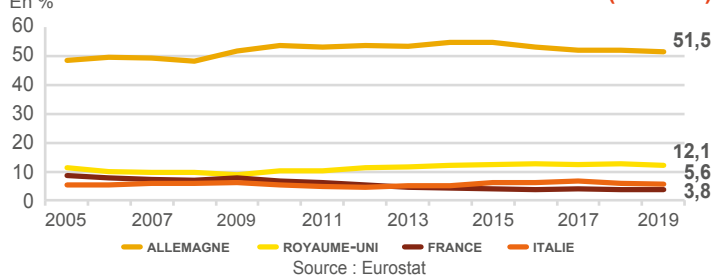
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



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



(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, 28 à partir de 2014 et 27 à partir de 2019 (chiffre UE 28 non disponible en 2019).

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 et de la Chine se sont dégradés jusqu'en 2018 puis stabilisés en 2019. La Chine, devenue le premier marché automobile mondial, a multiplié son déficit commercial par six, entre 2005 et 2019, passant de -4 à -21 milliards de dollars. Au Canada, le solde positif en 2005 est devenu négatif à partir de 2007, notamment du fait de 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. En 2020, la plupart des zones ou pays ont vu leur balance commerciale se dégrader à l'exception des États-Unis qui réduit son solde déficitaire de 16 %.

En 2021, avec le redémarrage de l'économie mondiale, la balance commerciale automobile s'améliore dans la plupart des pays à l'exception des États-Unis et du Canada, dont les monnaies se sont appréciées face aux principales devises. L'Allemagne reste en 2021 le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile dans le monde, avec 36 % des exportations

européennes et 16 % des exportations mondiales (247 milliards de dollars). Au deuxième rang, le Japon représente 9,4 % des exportations mondiales avec 138 milliards d'euros. Un quart des véhicules exportés par le Japon vont à destination des États-Unis. La France a représenté 3,5 % des exportations mondiales de produits automobiles en 2021 (51 milliards de dollars) contre 7,6 % en 2004.

En 2021, les exportations de l'Union européenne à 27 pays se sont élevées à 688 milliards de dollars (47 % des exportations mondiales de produits automobiles) dont 62 % à destination de l'UE. Les exportations de véhicules hors UE sont majoritairement le fait de l'Allemagne (55 % en 2021), devant l'Italie (7 %), l'Espagne (6 %) et la France (5 %). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovaquie) s'est élevée à 12 % en 2021 contre 10 % en 2019. Les exportations de l'UE vers la Chine représentent 16 % des exportations hors UE, au même niveau qu'à destination des États-Unis.

Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 286 milliards de dollars en 2021 ; suite notamment au niveau élevé de son marché intérieur, son

déficit en produits automobiles est important et s'élève à 160 milliards de dollars en 2021. Avec le Canada et le Mexique, la zone importe 397 milliards de dollars de produits automobiles dont 40 % proviennent de l'extérieur. L'accord Canada-États-Unis-Mexique signé en 2020 doit 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. En 2021, selon la Fédération automobile mexicaine (AMIA), 9 véhicules légers sur dix fabriqués au Mexique sont exportés, dont 77 % vers les États-Unis et 6,6 % vers le Canada.

La Chine, quant à elle, voit ses importations augmenter de 15 % en 2021 à 90 milliards de dollars, alors que ses exportations bondissent de plus de 60 % à 93 milliards de dollars. Ainsi, pour la première fois, son solde en produits automobiles devient excédentaire (3,5 milliards de dollars). En Russie, les importations ont été multipliées par près de quatre entre 2005 et 2013, puis ont baissé fortement pour repartir en 2017. Elles restent en 2021, en retrait de 4 % par rapport à 2019. Enfin en Australie, où il n'y a plus de sites de production de véhicules légers depuis fin 2017, les importations ont augmenté régulièrement depuis 2005 et atteignent 32 milliards de dollars en 2021.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

Le marché des voitures particulières en Europe de l'Ouest (90 % du marché européen), qui était tombé à 10,8 millions d'unités en 2020 (-25 % par rapport à l'année précédente), a encore reculé de 200 000 unités en 2021, soit une baisse de 1,9 %. En 2021, le niveau des immatriculations en Europe est le plus bas enregistré depuis 1985.

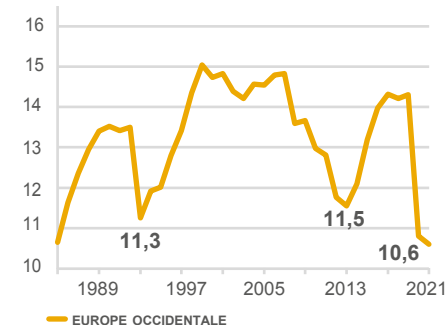
La pénurie en semi-conducteurs et les dysfonctionnements dans la chaîne d'approvisionnement ont freiné la production et ont pesé fortement sur les volumes d'immatriculations, notamment en Allemagne qui a perdu 300 000 unités (-10 % par rapport à 2020). Le premier

marché européen avec 25 % des volumes immatriculés a été particulièrement touché par les problèmes d'offre mais a également connu un regain de l'épidémie de COVID en fin d'année. Les quatre autres grands marchés européens ont été en hausse en 2021 mais leur croissance a été quasi atone ou faible comparée au rebond attendu après la pandémie. La France, qui occupe la deuxième place en Europe avec 15,6 % des immatriculations a vu ses immatriculations, augmenter de seulement 0,5 %, le Royaume-Uni (3^{ème} place) et l'Espagne (5^{ème} place) de 1 %. L'Italie a connu une reprise un peu plus forte avec des immatriculations en hausse de 5 %.

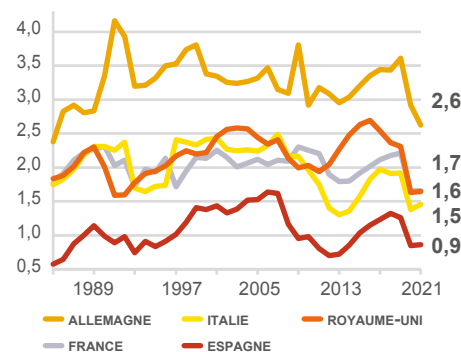
Dans les autres pays d'Europe du Sud (Grèce, Portugal), les marchés ont rebondi en 2021 (de respectivement +25 % et +19 %) mais cela ne compense pas la baisse de plus de 30 % enregistrée l'année précédente. Dans les pays d'Europe du Nord (Danemark, Finlande, Norvège, Suède) moins impactés par le COVID en 2020, les immatriculations ont augmenté de 5 % en moyenne mais avec des évolutions contrastées selon les pays. Le marché des voitures particulières recule de 6,5 % au Danemark mais fait un bond de 25 % en Norvège, portée par le succès des voitures électriques.

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

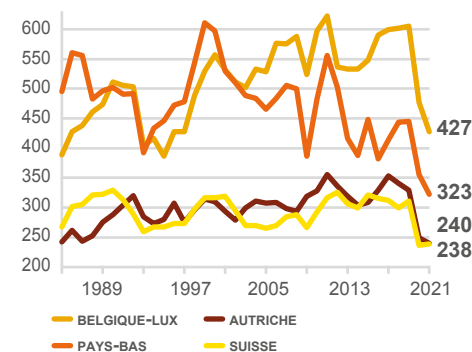
En millions d'unités



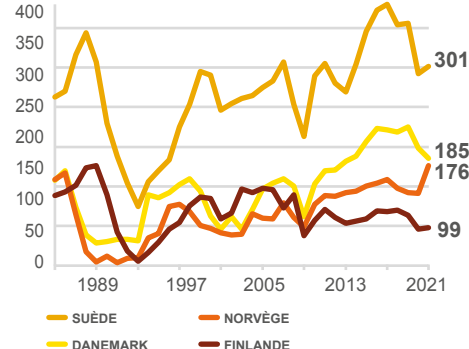
En millions d'unités



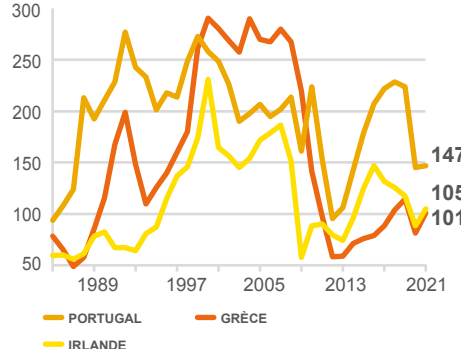
En milliers d'unités



En milliers d'unités

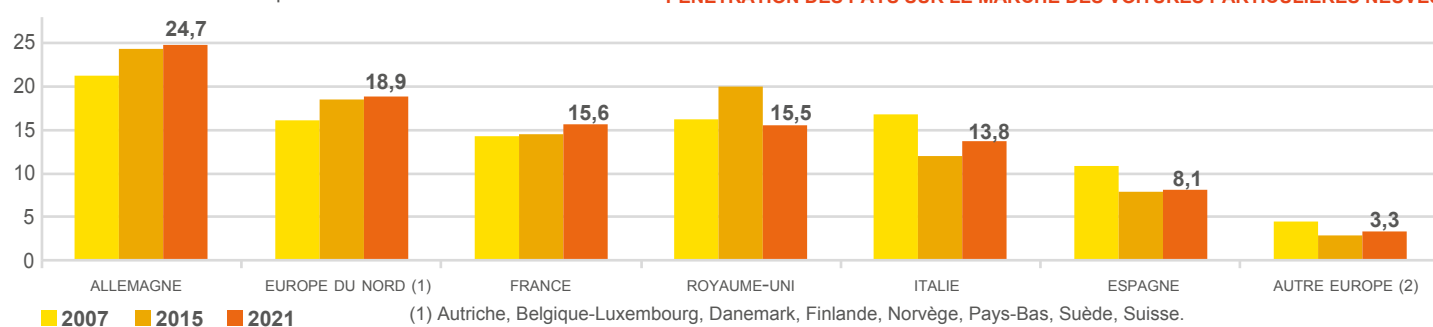


En milliers d'unités



-26 %
Baisse des immatriculations de voitures particulières neuves en Europe occidentale en 2021 par rapport à 2019

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 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 avait entraîné une baisse du marché européen de 2,2 millions d'unités en 1 an, à 11,3 millions d'unités, mais celui-ci était remonté dès l'année suivante et avait connu une hausse continue jusqu'en 1999. La seconde crise, à partir de 2008, avait entraîné une chute continue du marché jusqu'en 2013 (-3,3 millions d'unités en 6 ans) pour atteindre 11,5 millions d'unités. En 2020, le choc économique consécutif à la crise sanitaire

a été d'une telle ampleur que le marché est tombé à son plus bas niveau depuis 1985 et cela pour la quasi-totalité des pays d'Europe de l'Ouest et il le reste en 2021. L'Italie et l'Espagne sont les deux seuls grands marchés qui sont, en 2021, au-dessus de leur point le plus bas de 2013. De même, quelques petits pays du Nord (Danemark, Norvège, Suède) ayant subi un choc de demande moins important en 2020, demeurent, en 2021, au-dessus de leur point le plus bas situé en 1993.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2020, les groupes PSA et Renault représentaient 25 % du marché ouest-européen de voitures particulières neuves. Stellantis, issu de la fusion des groupes PSA et FCA, a été créé le 16 janvier 2021. Le groupe Renault et Stellantis représentent désormais 34 % du marché ouest-européen de voitures particulières.

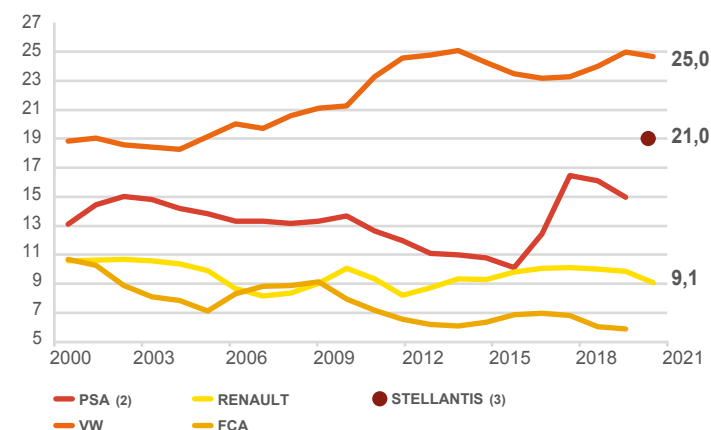
Le groupe Renault repose sur les marques Renault (6 % de part de marché), Alpine et Dacia. Cette dernière, qui représentait 0,5 % du marché en 2007, a progressé et atteint 3,1 % du marché en 2021. La nouvelle entité Stellantis regroupe, quant à elle, 14 marques. Les quatre marques issues du groupe

PSA sont Peugeot (6,5 %), Citroën (4 %), Opel/Vauxhall (4,3 %) et DS (0,4 %). Les autres marques issues du groupe FCA sont principalement Fiat (4,2 %) et Jeep (1,1 %).

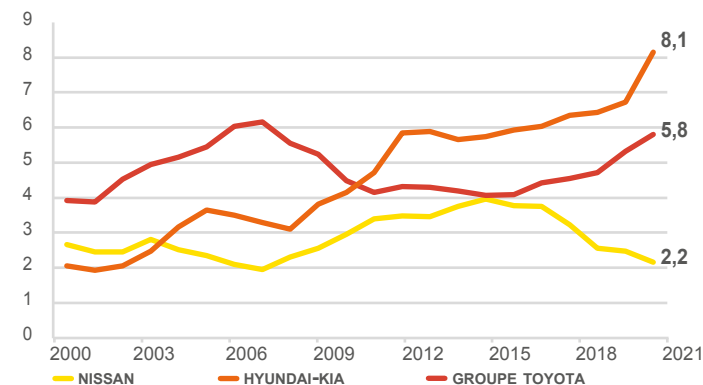
Les autres constructeurs présents en Europe sont le groupe Volkswagen qui détient 25 % de part de marché, ainsi que quatre autres grands groupes généralistes et deux groupes spécialistes des gammes supérieures. Ces acteurs affichent chacun une part de marché comprise entre 2 % et 8 %.

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

En % du marché total



En % du marché total



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 31/12/2021.

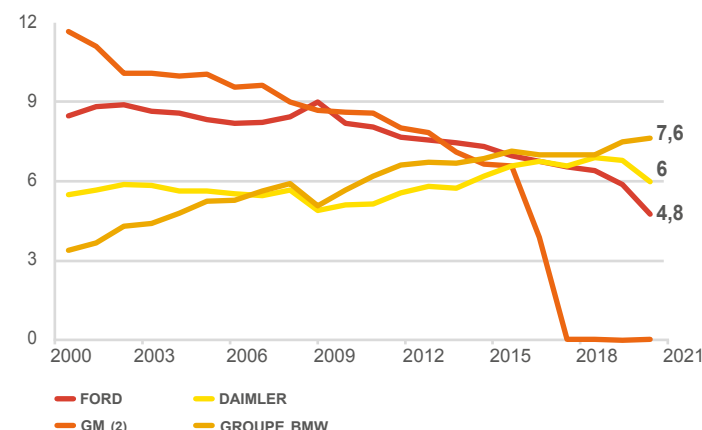
(2) La marque Opel appartient au groupe GM jusqu'au 31 juillet 2017 et au groupe PSA à partir du 1^{er} août 2017.

(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

En % du marché total



34 %

Part des voitures particulières neuves vendues par Stellantis et par le groupe Renault en Europe de l'Ouest

La pénétration du groupe Renault a reculé en 2020 et 2021 mais reste supérieure à son niveau de 2007. Jusqu'en 2004, elle dépassait les 10 % en raison de sa forte présence sur les marchés d'Europe du Sud (incluant la France) qui pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest. Aujourd'hui, ces marchés ne représentent plus que 40 % du marché ouest européen.

L'ensemble des marques de la nouvelle entité Stellantis ont gagné 0,2 point de part de marché en 2021 pour s'établir à 21 %. Les marques Citroën, Fiat et Opel ont gagné chacune 0,1 point mais la marque Alfa Romeo a perdu 0,1 point également.

Depuis 1995, le groupe Volkswagen (VW), avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions et, après avoir reculé entre 2014 et 2018, est revenu à son niveau de 2014, soit 25 % du marché en 2021.

Le groupe américain Ford et sa marque éponyme

a divisé par deux sa part de marché entre le début des années 90 et aujourd'hui et perd à nouveau 1,1 point en 2021 pour s'établir à 4,8 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, ont mené une stratégie d'élargissement de leur gamme afin de gagner des parts de marché. Daimler (Mercedes-Benz et smart) a progressé depuis 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules avec smart et avait atteint un pic en 2020 à 6,8 %. Mais en 2021, la marque Mercedes recule de 1 point à 5,6 % et la part de marché du groupe retombe à 6 %. Le groupe BMW, quant à lui, reste stable à 7,6 % grâce à sa marque premium BMW (6 %) qui devance désormais son concurrent, mais également grâce à la Mini qui représente 1,6 % du marché.

La progression des groupes asiatiques sur le marché européen depuis le milieu des années

90 est très significative. Les trois groupes Nissan, Toyota et Hyundai-Kia, qui représentaient 7 % du marché européen en 1995, représentent désormais 16 % du marché. Le groupe Toyota, en hausse continue de 1995 (3 %) à 2007 (6 %) est retombée à 4,1 % du marché en 2016, mais depuis, sa part de marché est en croissance continue et atteint 5,8 % en 2021.

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. En 2021, le groupe atteint un niveau record avec un taux de pénétration de 8,1 % après 6,7 % en 2020.

Enfin, le groupe Nissan, qui avait atteint un niveau de pénétration record de 4 % en 2015, et oscillait depuis autour 3,5 %, est en recul depuis 1998. Il représente 2,2 % du marché ouest européen en 2021.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2021

Au cours des vingt dernières années, les constructeurs ont développé leur offre sur les différentes gammes (monospaces, tout terrain - tout chemin, berlines) et sur les différentes énergies (hybrides rechargeables et non rechargeables, électrique). Stellantis et le groupe Renault proposent désormais plus de quatre vingt modèles différents dont 28 modèles électriques. 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. Des nouveaux modèles électriques ont été mis sur le marché ces dernières années par Stellantis et le groupe Renault, en particulier dans la gamme utilitaire (E-Berlingo, Expert électrique, Kangoo ZE, Master ZE). L'offre électrique s'est également étoffée ces deux dernières années sur le segment des berlines

(208, E-C4, Twingo, Zoé, Spring, Megane-E) et en tout terrain-tout chemin (2008, DS3 crossback, Mokka).

85
& 28

Nombres respectifs de modèles et de modèles électriques proposés par le groupe Renault et par Stellantis

Groupe	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
STELLANTIS	CITROËN	C1, C3, C4 Cactus, Berlingo	C3 Air Cross, C4, C5 Air Cross, Jumpy, Spacetourer, Jumper	C-Elysée, C5 X	
	DS	DS3, DS3 Crossback	DS4	DS7	DS9
	PEUGEOT	108, 208, 2008, Partner, Rifter	308, 3008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 301	
	OPEL	Corsa, Combo, Mokka, Crossland, Grandland	Ampera, Astra, Zafira, Movano	Insignia, Vivaro	
	ALFA ROMEO		Giulietta		Giulia, Stelvio
	FIAT	Panda, 500, Fiorino, Doblo	Ducato, Tipo	Talento	
	MASERATI				Ghibli, Levante, Quattroporte
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee, Gladiator	Grand Cherokee
Groupe RENAULT	LANCIA	Ypsilon			
	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Arkana, Mégane (dont Scénic, Grand Scénic), Master	Trafic, Kadjar, Koleos, Alaskan	Espace, Talisman
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker, Spring, Jogger	Lodgy		
Groupe BMW	ALPINE				A110
	BMW	i3	Série 1, Série 2, M2	Série 4, X1, X2	Alpina, Séries 3, 5, 6, 7, 8, X3, X4, X5, X6, X7, Z4, M3, M4, M5, M8, IX, IX3
Groupe DAIMLER	MINI	Mini			
	MERCEDES-BENZ	Citan	Classes A, B, CLA, Vito, Sprinter	GLA, EQA, Classe X	Classes C, E, G, S, V, CLS, EQC, EQV, GLB, GLC, GLE, GLS, GT, Série G, SLC
FORD EUROPE	SMART	fortwo, forfour			
	FORD	Fiesta, T. Courier, T. Connect, Ecosport, Puma	Focus, Kuga, Transit, T. Custom	Mondeo, Ranger	S-Max, Mustang, Galaxy, Edge, Explorer, Mac-E
GEELY	VOLVO			V40, XC40	C40, S60, S90, V60, V90, XC60, XC90
HONDA	HONDA	Jazz, E	Civic, HR-V	CR-V	
HYUNDAI KIA	HYUNDAI	Bayon, I10, I20, IX20, Kona	I30, Elantra, Staria	I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq, Nexo, Ioniq5, IX35	
	KIA	Picanto, Soul, Stonic	Cee-d, Ceed, Niro, Proceed, Rio, Xceed	Optima, Sportage, Stinger, EV6	Sorento
MAZDA	MAZDA	2, CX-3, MX-30	3, MX-5, CX-5	6, CX-30	
MITSUBISHI	MITSUBISHI		ASX, Spacestar	Outlander, ECL-Cross, L200	
NISSAN	NISSAN	Micra, Juke	Leaf, NV200, NV300	Qashqai, X-Trail, Navara	GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU			Impreza, Legacy, Forester, Levorg	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Ignis, Jimny, Swift, SX4, Vitara	Baleno, Swace	Across	
Groupe TATA	JAGUAR			E-Pace	F-Pace, F-Type, XE, XF, I-Pace
	LAND ROVER			RR Evoque, Defender	Discovery, Discovery.Sp, Range Rover, Rangsport, RR-Velar
TESLA	TESLA				Model 3, Model S, Model X, Model Y
TOYOTA	LEXUS		CT200H	UX	ES, IS, LS, RC, RX, NX200T, NX300H, NX
	TOYOTA	Aygo, Yaris, Yaris Cross	Auris, Corolla, Proace, Pro.City	Prius, C-HR, RAV4, Mirai, Highland, Hilus	Land Cruiser, Camry, Supra
Groupe VOLKSWAGEN	AUDI	A1, Q2	A3	A4, A5, TT, Q3	A6, A7, A8, Allroad, Q4-E-Tron, Q5, Q7, Q8, R8, E-Tron
	PORSCHE				911, 718 Boxster, 718 Cayman, Macan, Cayenne, Panamera, Taycan
	SEAT	Mii, Ibiza, Arona	Leon	Ateca, Formentor	Alhambra, Tarraco
	SKODA	Citigo	Fabia, Kamiq, Scala	Octavia, Karoq, Enyaq	Superb, Kodiaq
	VOLKSWAGEN	Up, Polo, Caddy, T-Cross, T-Roc, ID.3	Golf, Touran, Crafter, Taigo	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 2021 (EN POURCENTAGE DU TOTAL)

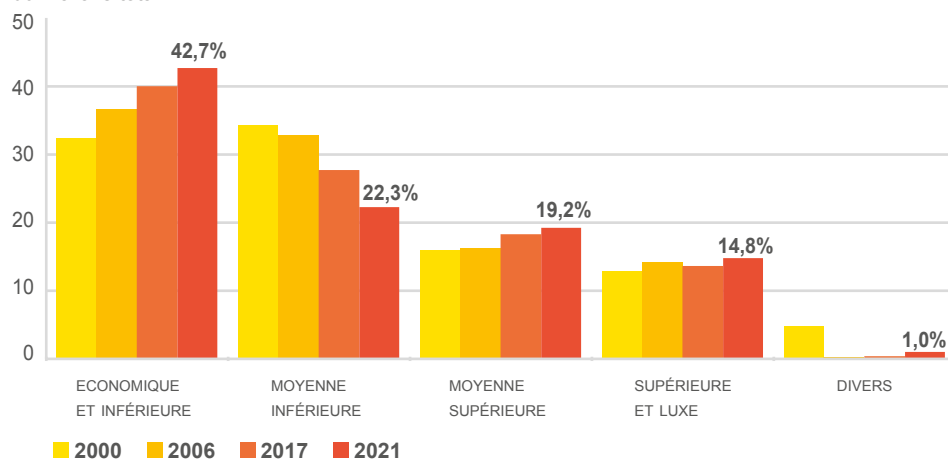
	Gamme économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure Luxe	Berline	Break	Coupé / cabriolet	Ensemble monospace	Tout terrain, tout chemin	Cylindrée moyenne (cm³)(1)	Puissance moyenne (kW)	4x4
ALLEMAGNE	33%	24%	21%	20%	32%	16%	3%	4%	37%	1 702	121	22%
AUTRICHE	37%	23%	22%	17%	34%	11%	1%	6%	44%	1 577	103	22%
BELGIQUE	36%	24%	22%	17%	35%	10%	2%	5%	48%	1 524	102	15%
DANEMARK	40%	25%	19%	15%	47%	19%	1%	4%	28%	1 501	98	8%
ESPAGNE	43%	27%	23%	8%	37%	4%	1%	2%	56%	1 462	96	11%
FINLANDE	24%	28%	25%	20%	32%	19%	0,3%	1%	44%	1 633	109	23%
FRANCE	57%	24%	12%	7%	49%	3%	1%	3%	43%	1 404	91	7%
GRÈCE	59%	20%	17%	4%	50%	2%	0,4%	1%	44%	1 339	-	5%
IRLANDE	31%	25%	30%	14%	38%	5%	0,5%	1%	55%	1 569	96	14%
ITALIE	63%	15%	15%	7%	45%	4%	1%	2%	48%	1 389	87	12%
LUXEMBOURG	33%	22%	20%	24%	33%	10%	4%	4%	47%	1 789	133	25%
PAYS BAS	42%	23%	19%	15%	41%	10%	1%	1%	45%	1 420	96	10%
PORTUGAL	48%	26%	13%	11%	44%	9%	1%	2%	43%	1 400	92	7%
ROYAUME-UNI	37%	22%	21%	18%	41%	5%	2%	2%	49%	1 583	115	18%
SUÈDE	19%	25%	25%	29%	23%	23%	1%	1%	50%	1 721	122	34%
UE 15	43%	22%	19%	14%	39%	9%	2%	3%	45%	1 529	104	16%
ISLANDE	22%	21%	31%	25%	21%	3%	0,0%	1%	71%	-	-	39%
NORVÈGE	18%	14%	29%	38%	28%	5%	0%	2%	64%	1 941	132	52%
SUISSE	30%	20%	25%	25%	32%	9%	3%	5%	48%	1 806	138	46%
EUROPE 18 PAYS	43%	22%	19%	15%	39%	9%	2%	3%	45%	1 538	105	17%

Source : CCFA

(1) Calculée sur les véhicules thermiques.

En %
du marché total

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



En 2021, 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 43 % des immatriculations en 2021, en hausse de 1 point par rapport à l'an dernier. La gamme moyenne inférieure, riche en berlines, recule encore de 3 points en 2021 (22 % du marché), au profit des gammes moyenne supérieure, supérieure et luxe (34 %) qui pèsent traditionnellement plus lourd lorsque le marché est bas. 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 (40 %).

Les carrosseries des voitures neuves ont également évolué ces dix dernières années en Europe de l'Ouest. La part de marché des berlines continue de reculer (39 % en 2021, contre 57 % en 2010) au profit de la catégorie tout terrain, tout chemin, qui bénéficie d'une offre variée et en croissance et s'octroie 45 % du marché aujourd'hui, contre 11 % en 2010. Leur part de marché dépasse même 50 % en Espagne, Irlande, Suède et Norvège. A l'inverse, elle est peu élevée en Allemagne, avec seulement 37 % des ventes.

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.

11 des 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant à la gamme économique et inférieure en 2021

► CLASSEMENT DES 25 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2021

Modèles	Unités	Pénétration
PEUGEOT 208	191 995	1,8%
VOLKSWAGEN GOLF	190 346	1,8%
PEUGEOT 2008	183 621	1,7%
RENAULT CLIO	179 919	1,7%
DACIA SANDERO	176 205	1,7%
FIAT 500	175 004	1,7%
VOLKSWAGEN T-ROC	171 659	1,6%
OPEL CORSA	171 362	1,6%
TOYOTA YARIS	165 677	1,6%
CITROEN C3	150 911	1,4%
VOLKSWAGEN POLO	147 728	1,4%
RENAULT CAPTUR	147 638	1,4%
VOLKSWAGEN TIGUAN	147 093	1,4%
TESLA MODEL 3	140 987	1,3%
PEUGEOT 3008	131 915	1,2%
FIAT PANDA	129 415	1,2%
HYUNDAI TUCSON	121 379	1,1%
FORD PUMA	121 280	1,1%
VOLVO XC40	118 609	1,1%
VOLKSWAGEN T-CROSS	114 075	1,1%
TOYOTA COROLLA	110 923	1,0%
DACIA DUSTER	110 876	1,0%
MINI MINI	104 686	1,0%
SKODA OCTAVIA	100 851	1,0%
HYUNDAI KONA	98 562	0,9%

Enfin, le marché des 4x4 s'est beaucoup développé en Europe de l'Ouest depuis 2010 avec une part de marché qui a doublé en dix ans pour atteindre 17 % en 2021. 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 dépasse 50 % en Norvège. En Allemagne, elle est également supérieure à la moyenne européenne avec un taux de pénétration de 22 %.

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE

20 %

Part de marché des voitures électrifiées en Europe occidentale en 2021

En 2021, l'électrification des véhicules s'est poursuivie en Europe dans un contexte conjoncturel toujours fragile. Les immatriculations de voitures particulières neuves ont baissé de 2 %, mais celles de voitures électriques ont augmenté de 63 % (+4 points de part de marché) pour s'établir à 11,1 % du marché total. Celles des voitures hybrides ont crû de 58 %, soit un gain de 11 points de part de marché à 29 % du total des immatriculations. La croissance des hybrides rechargeables (30 % des hybrides) a été la plus forte (+65 %), mais elle a nettement ralenti par rapport à l'année passée (+207 % en 2020). Les hybrides rechargeables représentent désormais 9,3 %

des voitures vendues. Le marché des hybrides non rechargeables a augmenté de 55 % en 2021 et sa croissance s'est accélérée par rapport à l'an passé. Elles représentent, en 2021, 19,7 % du total des immatriculations. Au total, 20 % des voitures vendues en Europe occidentale étaient électrifiées (électrique ou hybrides rechargeables) en 2021, contre 12 % en 2020.

La part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel continue de se contracter et ne s'élève plus qu'à 18,2 % en 2021, contre plus de 55 % en 2011. Désormais, dans tous les pays d'Europe de l'Ouest, le diesel représente moins de la moitié des ventes totales. La motorisation essence est donc redevenue majoritaire et représente en moyenne 40 % des immatriculations en 2021. Dans certains pays cependant, les motorisations hybrides commencent à s'imposer en tête des ventes. De même, la Norvège

se distingue avec un marché de voitures électriques qui représente 65 % des immatriculations.

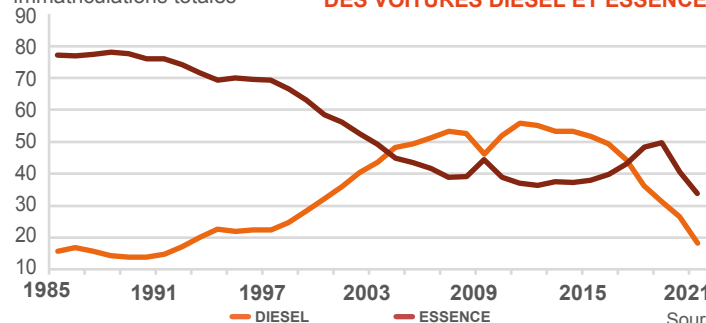
La situation en Europe de l'Est rejoint peu à peu celle des pays de l'Ouest. L'essence apparaît comme la première énergie de propulsion, avec une part de marché qui s'élève à 51 %, bien qu'en baisse de 9 points par rapport à 2020. La motorisation diesel est désormais au même niveau qu'en Europe de l'Ouest. Enfin, le marché des véhicules à énergies alternatives est également en forte croissance, en particulier grâce au succès de l'hybride non rechargeable (24 % des ventes) tandis que l'hybride rechargeable et l'électrique restent très en retrait par rapport aux marchés ouest-européens (autour de 2 % des ventes, contre respectivement 9 % et 11 %).

► LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE EN EUROPE EN 2021 (EN POURCENTAGE)

	Diesel	Essence	Hybrides	Hybrides non rechargeables	Hybrides rechargeables	Électriques
ALLEMAGNE	20,9%	39,0%	26,1%	14,6%	11,5%	13,0%
AUTRICHE	24,5%	38,1%	23,4%	18,1%	5,3%	13,9%
BELGIQUE	20,0%	44,3%	29,0%	16,7%	12,3%	5,9%
DANEMARK	12,9%	47,0%	26,6%	4,8%	21,8%	13,5%
ESPAGNE	19,9%	43,8%	31,8%	26,8%	5,0%	2,8%
FINLANDE	9,9%	35,9%	42,9%	26,3%	16,6%	10,3%
FRANCE	21,1%	40,2%	26,0%	17,5%	8,5%	9,8%
GRÈCE	17,4%	50,7%	27,0%	22,6%	4,3%	2,2%
IRLANDE	29,3%	30,0%	32,2%	21,8%	10,4%	8,2%
ITALIE	22,1%	29,9%	33,8%	29,3%	4,5%	4,6%
LUXEMBOURG	25,1%	37,9%	26,4%	16,5%	10,0%	10,5%
PAYS-BAS	2,2%	45,5%	32,1%	22,6%	9,6%	19,5%
PORTUGAL	22,0%	42,8%	23,0%	12,3%	10,7%	9,7%
ROYAUME-UNI	10,7%	49,6%	27,9%	21,3%	6,7%	11,6%
SUÈDE	10,1%	26,3%	43,7%	18,8%	24,9%	19,1%
ISLANDE	13,5%	16,4%	42,4%	18,2%	24,2%	27,6%
NORVÈGE	3,6%	2,2%	29,6%	8,0%	21,7%	64,5%
SUISSE	13,6%	41,5%	31,4%	22,8%	8,6%	13,4%
ENSEMBLE 18 PAYS	18,2%	39,8%	29,0%	19,7%	9,3%	11,1%
NOUVEAUX PAYS UE (11 PAYS)	17,5%	51,1%	26,3%	24,4%	1,9%	2,3%

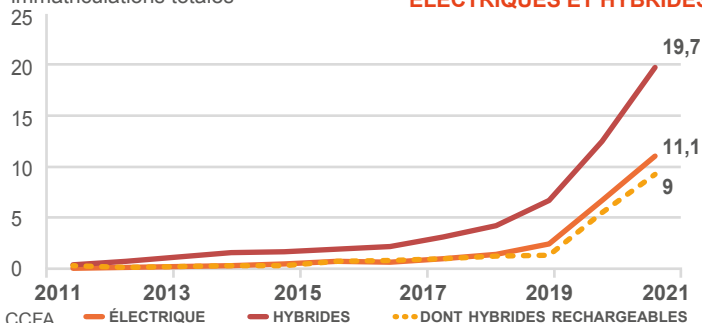
En % des immatriculations totales

MARCHÉ EUROPÉEN (18 PAYS) DES VOITURES DIESEL ET ESSENCE



En % des immatriculations totales

MARCHÉ EUROPÉEN (18 PAYS) DES VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES



L'évolution des motorisations en Europe 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 notamment diesel (zones à faibles émissions mobilité – ZFE-m), mais aussi par les aides financières à l'achat de véhicules moins émetteurs (électrique, hybride ou parfois même essence dans le cadre de prime à la conversion). L'adoption du paquet législatif « Fit For 55 » en 2021 vise à mettre en œuvre des actions concrètes pour accélérer la lutte contre le changement climatique et permettre à l'Europe d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. En juin 2022, le Parlement européen a voté la fin du moteur thermique en 2035 et un objectif intermédiaire de réduction des émissions de CO₂ de 55 % pour les véhicules légers d'ici 2030.

Le développement du marché des véhicules à énergie alternatives reste fortement lié au PIB par habitant comme le montre une étude de l'ACEA. Les pays

de l'UE 27, qui ont une part de marché du véhicule électrifié inférieure à 4 %, ont un PIB moyen par habitant inférieur à 27 000 euros et, en 2021, 72 % des ventes de véhicules électriques sont concentrées dans 4 pays qui ont tous un PIB par habitant supérieur à 45 000 euros : la France, l'Allemagne, l'Italie et la Suède. 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. Enfin, l'infrastructure est un autre facteur indispensable au développement de la mobilité électrique. Le nombre de bornes de recharge est corrélé au développement du marché des voitures électrifiées. 70 % des points de charge en Europe sont localisés dans seulement 3 pays : les Pays-Bas, l'Allemagne et la France, qui sont aussi ceux où se vendent le plus de voitures électrifiées.

En 2021, le taux de pénétration moyen des voitures électriques en Europe occidentale est de 11,1 % mais il est en dessous de cette moyenne dans les pays

du Sud de l'Europe (à moins de 5 % en Espagne et Italie) et au-dessus dans les pays du Nord de l'Europe, avec des taux de pénétration qui dépassent les 13 % comme le Danemark (13,5 %), la Suède (19 %) et la Norvège (65 %).

Pour les voitures hybrides rechargeables, le même écart s'observe entre les pays d'Europe du Nord, tels que la Suède (25 %) et la Norvège (22 %), dont les parts de marché dépassent la moyenne de l'Europe de l'Ouest (9,3 %), et ceux d'Europe du Sud, où les parts de marché ne dépassent pas 5 %.

Enfin, en Europe de l'Est, les hybrides non rechargeables représentent un quart des ventes en 2021, soit plus qu'en Europe occidentale. À l'inverse, les parts de marché des voitures électriques et hybrides rechargeables restent très faibles, avec respectivement 2,3 % et 1,9 %. Les plus forts taux de pénétration des voitures électriques s'observent dans les pays où les aides financières à l'achat sont les plus généreuses (5,3 % en Roumanie).

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

Au 1^{er} janvier 2020, le parc de voitures particulières en Europe élargie (UE 27 + AELE + RU) s'élève à 303 millions d'unités, soit une hausse de 1,6 % par rapport à l'année précédente. En Europe occidentale, où la densité automobile est élevée (539 voitures pour 1000 habitants en moyenne), le parc a augmenté de 1,2 %, 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 (491 pour 1000 habitants en moyenne), le taux de croissance du parc est plus soutenu. Il a progressé de 3,4 % au 1^{er} janvier 2020, contre 4,4 %

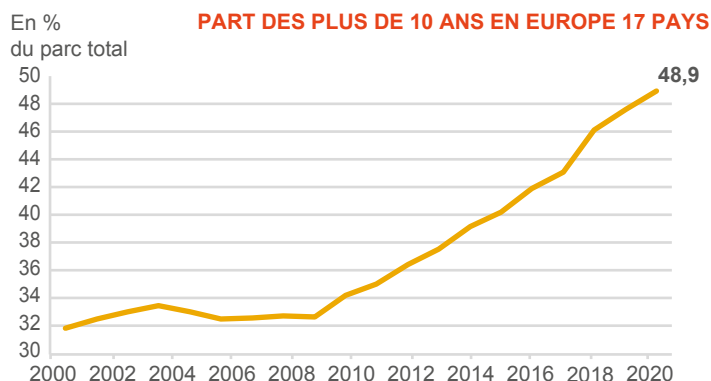
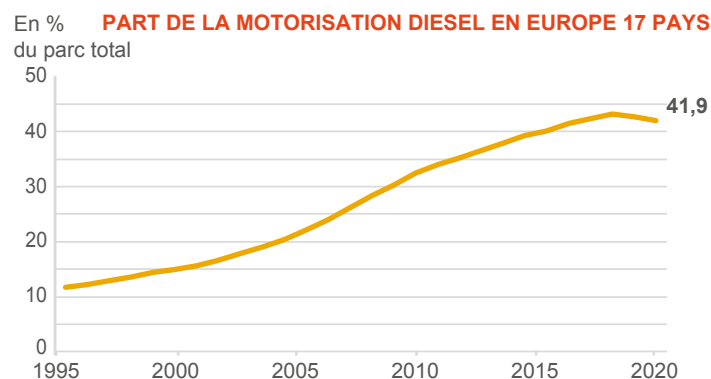
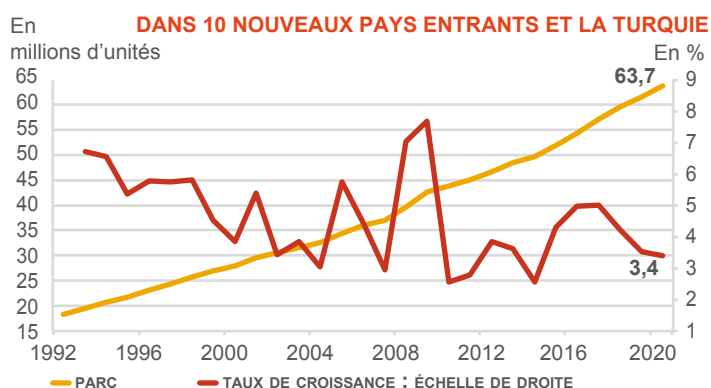
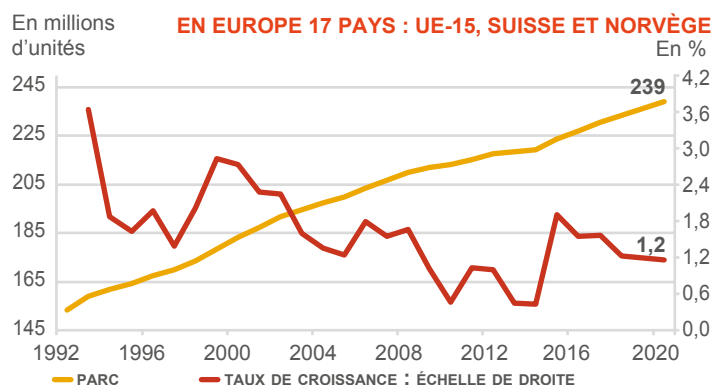
en moyenne entre 2014 et 2019.

Début 2020, 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 seconde année consécutive, la part du diesel dans le parc recule en Europe occidentale (-1,3 point en deux ans) et s'élève à 41,9 %. En revanche, il continue d'augmenter dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE et s'élève à 41,7 %, soit cinq points de plus qu'en 2019.

La part des voitures âgées de plus de 10 ans dans le parc d'Europe occidentale continue d'augmenter (+2,8 points en deux ans) et atteint 49 % au 1^{er} janvier 2020. 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. Dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE, ce pourcentage est encore plus élevé avec 76 % du parc de voitures particulières de plus de 10 ans.

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



(1) La variation a été calculée à périmètre comparable.
Sources : ACEA, organisations professionnelles

Au 1^{er} janvier 2020, le parc de voitures particulières en Europe occidentale s'est élevé à 239 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 2020, 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 2020, il croît encore de 3,4 % 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 deuxième année consécutive à 41,9 %. Au 1^{er} janvier 2020, cette motorisation demeure majoritaire dans seulement cinq pays d'Europe occidentale dont l'Espagne (58 %) et la France (57 %), malgré le recul observé dans ces deux pays. En Allemagne, cette part

est faible (31 %), tandis qu'elle est proche de la moyenne européenne (42 %) au Royaume-Uni (37 %) et en Italie (44 %). Dans les pays de l'Est, cette motorisation continue de progresser.

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 et atteint désormais 49 % au 1^{er} janvier 2020. Cette part est particulièrement élevée dans les pays d'Europe du Sud, où elle atteint presque 60 % en Italie et 65 % en Espagne et au Portugal. Dans les pays de l'Est, la demande à moindre coût est majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion et la part des plus de 10 ans est encore plus élevée (76 % en moyenne). Elle atteint même 80 % en Pologne et en Roumanie.



1
voiture sur
2

**Circulant en Europe
occidentale a plus de
dix ans**

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE



49,2 %

Part de Stellantis et du groupe Renault dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2021

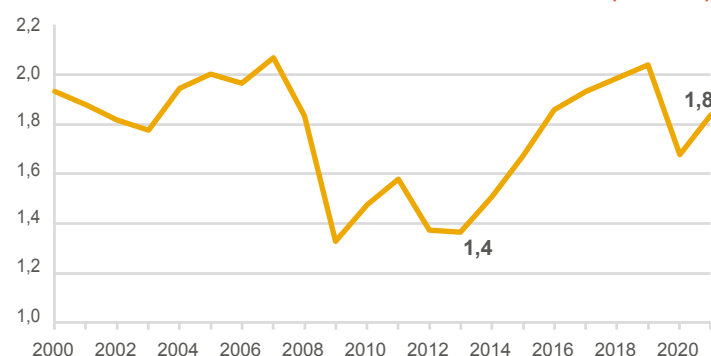
En 2021, le marché ouest-européen des véhicules utilitaires légers a progressé de 10 % pour atteindre 1,8 millions d'unités. Si en 2020, le marché des véhicules utilitaires légers a été moins affecté par les confinements et les restrictions de déplacement, en 2021, il a également été un peu moins touché que les voitures particulières par la pénurie des semi-conducteurs. Cependant, cette croissance reste faible au regard de la baisse de 18 % observée en 2020 et cette reprise n'a pas permis de revenir au niveau record de 2019 à 2 millions d'unités. Le marché reste en retrait de 10 % par rapport à ce plus haut niveau. Aucun pays n'est parvenu à retrouver son niveau de 2019 malgré une croissance vigoureuse dans quelques pays : les immatriculations de véhicules utilitaires

légers ont augmenté de 21 % au Royaume-Uni, de 15 % en Italie et de 8 % en France. En revanche, le marché a continué de se contracter en Allemagne (-1 %) et en Espagne (-4 %).

La part de marché des groupes français sur le marché des véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest a régulièrement progressé à partir de 2014, avec la croissance du marché. En 2021, la fusion des groupes PSA et FCA permet à Stellantis et au groupe Renault de s'octroyer près de la moitié des ventes de véhicules utilitaires en Europe occidentale (49 %). En Italie et en Espagne, les deux entités représentent 60 % des unités vendues. En France, leur part de marché s'élève à plus de 70 %.

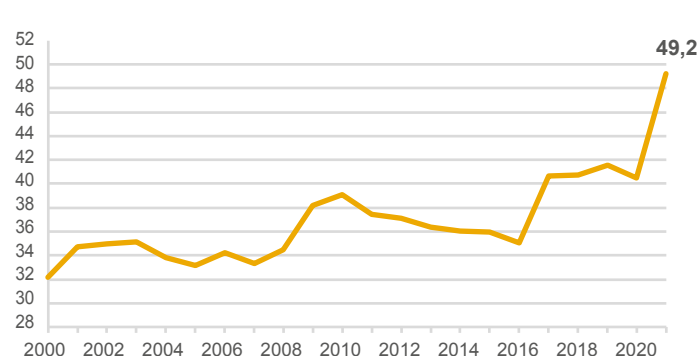
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (18 PAYS)

En millions d'unités



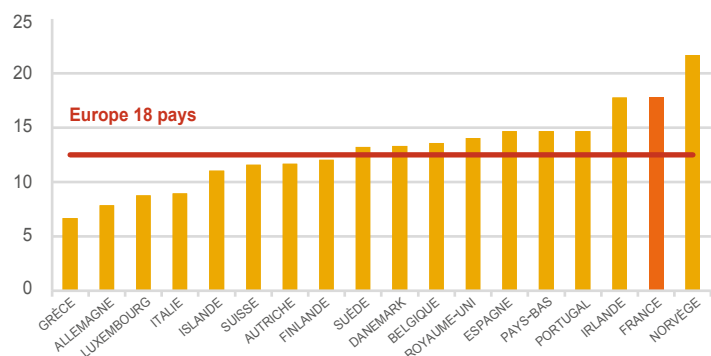
PÉNÉTRATION DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (1)

En % du marché total



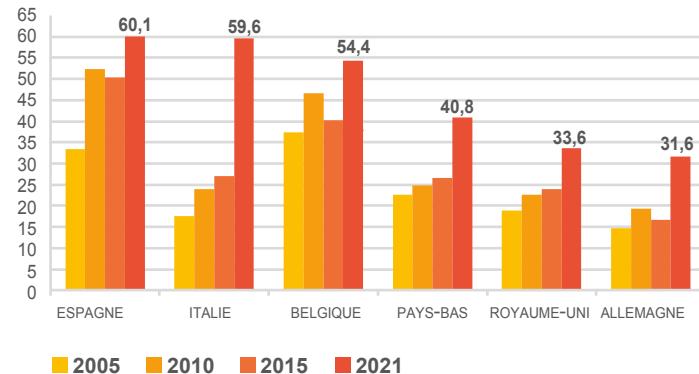
PART EN 2021 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS)

En %



PART DE MARCHÉ DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (1)

En %



(1) Pénétration du groupe Renault et PSA jusqu'en 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 % en Allemagne à 22 % en Norvège. En moyenne, elle s'élevait à 12 % en Europe de l'Ouest en 2021. En volume, la France reste le premier marché européen, avec 432 631 unités, devant le Royaume-Uni (362 358 unités), l'Allemagne (270 466 unités), l'Italie (185 300 unités) et l'Espagne (152 335 unités) qui reste au 5^{ème} rang.

Depuis 2014, ce marché croît de manière continue et les constructeurs français y ont gagné des parts de marché par rapport à 2007. En 2021, Stellantis, né de la fusion des groupes PSA et FCA le 17

janvier 2021, représentait 33,6 % du marché mais produit également des véhicules utilitaires pour d'autres marques (Toyota). Le groupe Renault occupe, quant à lui 15 %, du marché et produit également pour d'autres marques (Daimler, Nissan, Mitsubishi).

Le segment des fourgons (Trafic, Master, Expert, Boxer...) représente plus de la moitié des ventes et celui des fourgonnettes (Kangoo, Berlingo...), 20 %. Les autres segments sont occupés principalement par des pickups et des berlines.

En 2021, tous segments confondus, six des dix modèles les plus vendus sont produits par Stellantis ou Renault (Renault Kangoo, Citroën Berlingo, Peugeot Partner, Renault Trafic, Renault

Master et Fiat Ducato).

Malgré le développement de l'offre de véhicules à énergie alternative, la part de marché des véhicules électriques ou hybrides rechargeables en Europe reste faible en 2021 (3 %), comparé au marché des voitures particulières (20 %). Comme pour les voitures particulières, elle est plus élevée en Norvège (14 %), Islande (6 %) et Pays-Bas (4 %) et plus faible dans les pays du Sud de l'Europe (1 % au Portugal, 1,8 % en Italie, 1,9 % en Espagne), l'Allemagne et la France se situant dans la moyenne européenne.

LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5,1 tonnes a augmenté de 9,4 % en 2021, un rebond plus faible qu'attendu en raison des problèmes d'approvisionnement et de délais de livraisons qui ont affecté la filière, et qui n'a pas permis de compenser la chute du marché en 2020 (-25 %). Avec 258 000 unités, le niveau des immatriculations reste très inférieur à celui de 2019 où le marché, après avoir connu une croissance continue à partir de 2014, avait atteint 315 000 unités.

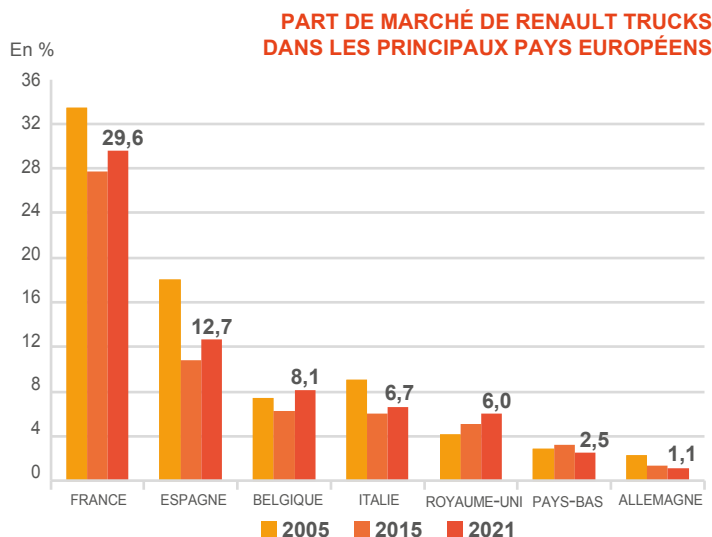
Tous les pays européens ont connu un rebond en 2021 mais les marchés nationaux restent en retrait par rapport aux volumes enregistrés en 2019, à l'exception de l'Italie. En Allemagne, premier marché européen avec 30 % des volumes vendus en Europe de l'Ouest, et en France, les immatriculations ont augmenté de 6 %. Au Royaume-Uni, troisième marché européen derrière la France, les volumes ont gagné environ 13 %. En Espagne, le marché a cru de 10 %. L'Italie est le pays qui a enregistré la plus forte hausse de ses

immatriculations (+25 %) et se situe désormais 7 % au-dessus de son niveau de 2019.

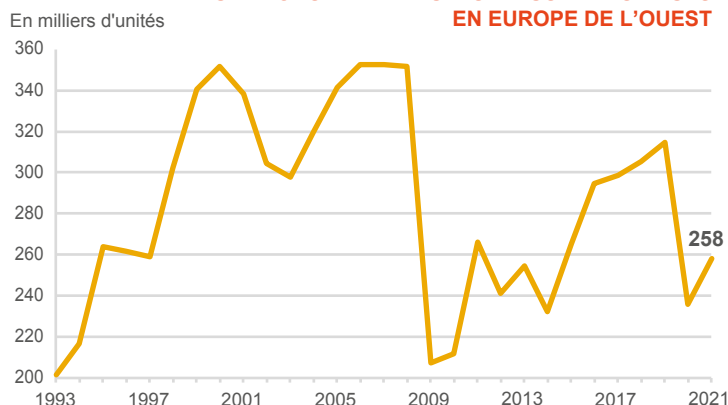
22 960
Véhicules industriels
neufs de plus de 5t de
marque Renault Trucks
vendus en Europe de
l'Ouest en 2021

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

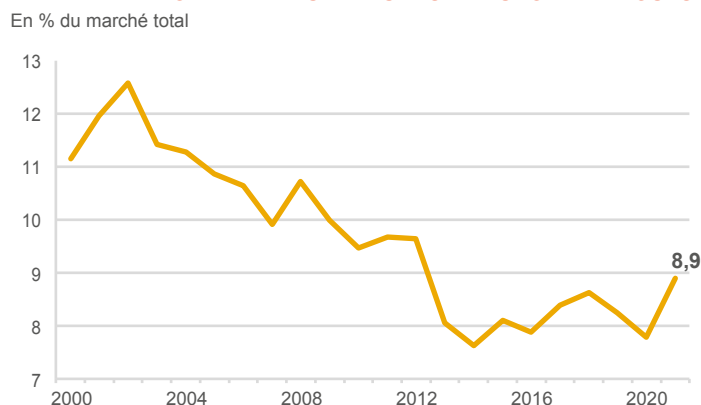
	2010	2015	2020	2021	Variation 2021/2020
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9 t	54	48	45	45	0,2%
16t et plus	159	217	191	213	11,6%
TOTAL	212	265	236	258	9,4%



IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE DE L'OUEST



Source : CCFA

Le marché européen du véhicule industriel a connu, au cours des dernières décennies, des évolutions très amples et fortement liées au contexte macro-économique. L'année 2000 avait constitué un premier point haut après la crise de 1993, puis le marché avait connu un creux avant de battre de nouveaux records de volumes en 2006-2008 à 350 000 unités. Avec la crise financière et économique de 2009, il s'est ensuite effondré et a perdu 150 000 unités en une année. Puis, il a oscillé autour de 250 000 unités avant de connaître une nouvelle embellie entre 2015 et 2019, sans néanmoins retrouver ses niveaux record de 2000 et 2007. Avec la crise sanitaire de 2020 et le faible rebond de 2021, le marché oscille désormais entre 240 000 et 260 000 unités, comme après la crise de 2009.

Les véhicules de 16 tonnes et plus (porteurs ou tracteurs routiers) dominent largement le marché européen des véhicules industriels (>5t). Ils représentent 8 véhicules sur 10 en moyenne. Ce poids est un peu plus faible en Allemagne et au Royaume-Uni (autour de 70 %) tandis qu'il atteint 90 % en Espagne, au Pays-bas ou en Autriche.

Le marché des véhicules industriels à énergie alternative (gaz, électriques, hybrides) reste faible mais continue de se développer en Europe. Il représente 4,2 % du marché en 2021, contre 3,4 % en 2020. Malgré le contexte économique difficile, la transition énergétique reste un sujet de préoccupation majeur pour les constructeurs comme pour les entreprises de transport routier de marchandises qui doivent anticiper les évolutions législatives et réglementaires (objectifs de réduction des émissions de CO₂, restrictions de circulation en ville, logistique urbaine durable). Le marché du GNV est le plus développé et dans certains pays (Italie, Lettonie, Suède), sa part de marché dépasse 5 % en 2021. La part de marché des véhicules électriques reste très faible en 2021 (0,5 %) mais l'offre commence à s'enrichir sur les segments de la livraison urbaine et s'étend désormais à d'autres usages (transport régional, construction). La Suisse fait figure d'exception avec une part de marché du véhicule industriel électrique de 3 %, supérieur à celui des véhicules au gaz.

En 2021, la part de marché de Renault Trucks gagne plus d'1 point en Europe de l'Ouest grâce à de bonnes performances en France (+1,5 point) où la marque réalise plus de la moitié de ses ventes ouest européennes. Elle s'améliore également au Royaume-Uni (+1,5 point) et en Europe du Sud (Espagne, Italie), qui représentent respectivement 15 % et 20 % du marché ouest européen. En 2021, la pénétration de Renault Trucks en Europe de l'Ouest s'établit à 8,9 %.

Sur l'ensemble du marché européen des véhicules de plus de 6 tonnes, les facturations de Renault Trucks ont progressé de 41 % en 2021 et la marque enregistre sa meilleure performance en Pologne avec une progression de 89 %.

Sur le segment des véhicules de plus de 16 t, les volumes d'immatriculation sont en hausse de 21 % et permettent à Renault Trucks de stabiliser sa part de marché à 8,8 %.

LES IMMATRICULATIONS ET LA PRODUCTION DANS LES NOUVEAUX ÉTATS MEMBRES DE L'UNION EUROPÉENNE

La production de véhicules dans les nouveaux pays de l'UE s'élève à 3,46 millions d'unités en 2021, en baisse de 3,5 % par rapport à 2020 et de 21 % par rapport à 2019. La crise sanitaire en 2021, puis les problèmes d'approvisionnement liés à la pénurie de semi-conducteurs en 2021, ont fait chuter la production dont les volumes sont retombés au niveau de 2014. Côté demande, les ventes de véhicules neufs, après avoir chuté de 23 % en 2020, ont augmenté de 4,4 % en 2021, à 1,4 million d'unités, ce qui reste très en dessous

(-20 %) des volumes de 2019. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe en 2021 autour 2 millions d'unités.

Le groupe Renault et Stellantis sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : Stellantis (hors FCA) en Slovaquie, République tchèque et Pologne ; Renault en Slovaquie et surtout en Roumanie avec Dacia. L'ensemble de ces sites ont représenté une production de 756 000 unités

en 2021. Les immatriculations de véhicules légers neufs de Stellantis et du groupe Renault au sein de ces pays se sont élevées à 356 000 unités en 2021, soit 27 % de part de marché en hausse par rapport à 2020. Le marché devrait encore croître compte tenu des écarts qui subsistent dans certains de ces pays en termes de densités automobiles, comparées à l'Europe de l'Ouest.

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

	2020	2021	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	3 409	3 277	-3,9%
Véhicules utilitaires légers	179	185	-3,9%
Véhicules industriels			
TOTAL VÉHICULES	3 587	3 462	-3,5%
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 139	1 153	1,2%
Véhicules utilitaires légers	145	172	18,4%
Véhicules industriels (y compris cars et bus)	50	69	36,7%
TOTAL VÉHICULES	1 334	1 393	4,4%

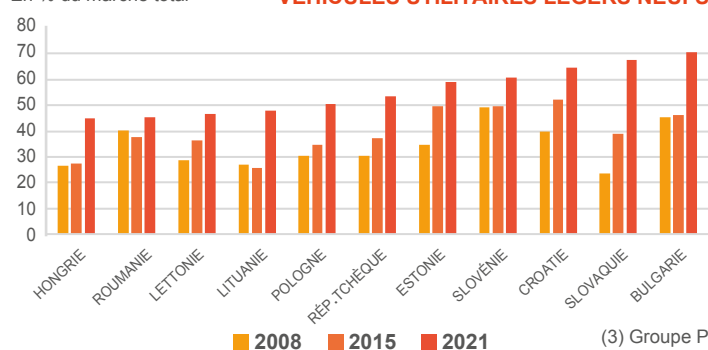
(1) 6 pays.

(2) 11 pays, hors Malte et Chypre.

Sources : CCFA, OICA

PART DE MARCHÉ DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (3) : VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS

En % du marché total



(3) Groupe PSA jusqu'en 2020
Source : CCFA

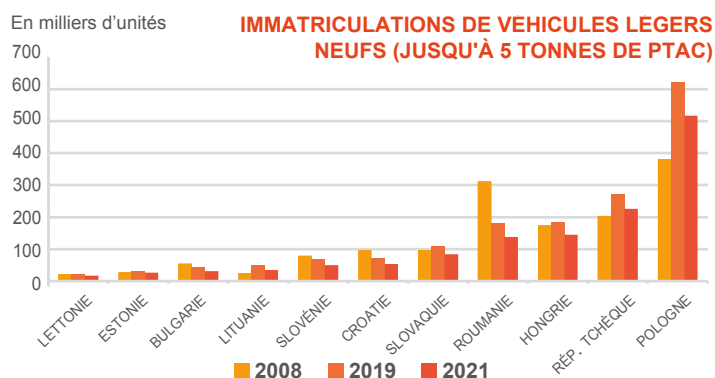
Si l'Union européenne à 15 pays fait désormais figure de marché automobile dont la demande concerne essentiellement le renouvellement, tel n'est pas encore le cas dans tous les nouveaux pays membres de l'UE. Le taux de motorisation moyen de 480 voitures particulières pour 1000 habitants (contre 533 en Europe occidentale) cache de grandes disparités entre les pays. Il est autour de 350 en Lettonie et Roumanie et entre 400 et 450 en Hongrie, Croatie et Slovaquie, mais s'élève à 660 en Pologne et est autour de 600 en Estonie, Slovaquie et République tchèque. La Pologne (39 %) et la République tchèque (18 %) rassemblent à eux deux 57 % 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 (41 %), suivi de la Hongrie qui représente 13 % du marché.

En 2021, les marchés automobiles dans les nouveaux États membres de l'Union européenne ont subi la crise des semi-conducteurs, à l'instar des pays ouest européens et n'ont pas véritablement rebondi après

la crise du COVID. Même si le marché des voitures particulières a progressé en 2021, alors qu'il a baissé dans les pays ouest-européens (-1,9 %), la croissance n'a été que de 1,2 % en 2021, restant en retrait de 22 % par rapport à 2019. Les principaux marchés que sont ceux de la Pologne et de la République tchèque ont augmenté de respectivement +4 % et +2 % en 2021. Le marché hongrois, en 3ème position a, quant à lui, baissé de 5 %. Le marché des véhicules utilitaires a de son côté connu un rebond plus significatif : +18,4 % pour les véhicules utilitaires légers et +36,7 % pour les véhicules lourds. Le marché polonais, qui est le premier marché de la zone en volume pour les véhicules utilitaires légers (41 % du total) et les véhicules lourds (53 % du total), a connu une forte croissance tant sur le premier segment (+24 %) que sur le second (+57 %). Ses ventes de véhicules industriels ont dépassé leur niveau de 2019 avec plus de 32 500 unités. La Lettonie et la Lituanie ont également doublé leurs immatriculations de véhicules lourds et ont dépassé leur niveau de 2019.

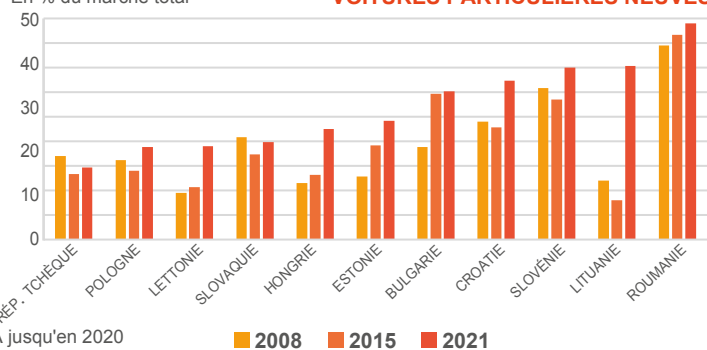
Part de marché du groupe Renault et de Stellantis sur les véhicules utilitaires légers neufs vendus dans les nouveaux États membres de l'UE

52 %



PART DE MARCHÉ DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (3) : VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En % du marché total



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. La part des voitures équipées d'une motorisation essence continue de décroître, mais reste supérieure de plus de 10 points à celle des pays d'Europe de l'Ouest (51,1 % contre 39,8 %). En 2021, les ventes de voitures électriques ont augmenté de 66 %, mais leur part de marché demeure très faible (2,3 %) comparée à l'Europe de l'Ouest (11,1 %). Les motorisations hybrides se sont également fortement développées (+90 % en 2021) et atteignent 26,3 % des immatriculations (contre 29 % en Europe de l'Ouest) grâce au succès des voitures hybrides non rechargeables, qui représentent un quart des ventes en 2021 contre 19,7 % en Europe occidentale. En Pologne, plus grand marché de la zone, les hybrides non rechargeables représentent 29 % des immatriculations de voitures neuves en 2021.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2019, 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

245 000 personnes entre 2010 et 2019, notamment grâce à l'Allemagne (+167 000 personnes, dont 34 000 en 2019), au Royaume-Uni (+30 000 entre 2010 et 2018) mais aussi à l'Espagne (+20 000) et au Portugal (+14 000). Ils n'ont cependant pas retrouvé leur niveau initial malgré l'augmentation des effectifs en 2019. Quant à la France, elle a peu bénéficié de ce contexte (+8 000) du fait de sa compétitivité dégradée et perd encore des effectifs en 2019 (-6 000). En Europe de l'Est représentée par 7 pays, les effectifs ont légèrement décliné en 2019, mais le gain est de 460 000 personnes par rapport à 2005.

En 2019, la valeur ajoutée par personne occupée est stable à 82 000 euros en moyenne en Europe, contre 51 000 euros en 2012. En France, elle s'établit

à 86 100 euros, contre 117 200 euros en Allemagne. Les dépenses de personnel par personne occupée s'élèvent en moyenne à 55 000 euros en Europe, mais avec de fortes disparités entre l'Europe occidentale et l'Europe centrale et orientale. Elles s'élèvent à 65 000 euros en France, 85 000 euros en Allemagne, mais à seulement 20 000 euros en moyenne dans les 7 pays d'Europe centrale et orientale. Les charges sociales représentent 30 % de ces dépenses en France, contre 18 % en Allemagne et 21 % en moyenne en Europe.

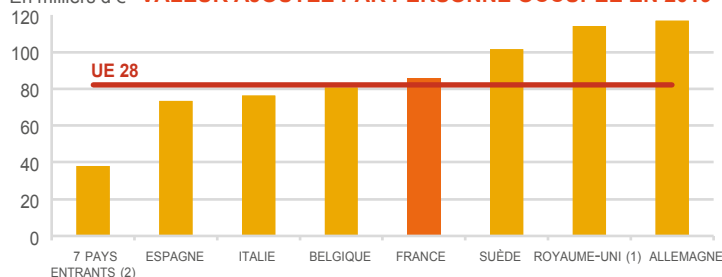
2,7
MILLIONS

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

► L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 27 PAYS ET LE ROYAUME-UNI (1) EN 2019

	Unités	Union européenne (27 pays) + RU (1)	Allemagne	France	Espagne	Italie	Suède	Belgique	7 pays entrants (2)	Royaume-Uni (1)
Personnel occupé	milliers	2 726	916	233	160	169	94	30	812	166
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 205	580	117	72	62	69	17	158	85
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	182	51	23	11	13	4	6	30	21
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 333	285	93	77	94	21	8	624	60
Chiffre d'affaires	millions d'euros	1 212 851	529 858	144 861	75 573	65 356	50 648	15 263	183 150	88 239
Production	millions d'euros	981 217	400 444	100 963	68 479	59 727	35 777	14 272	175 150	76 217
Production/Chiffre d'affaires	%	80,9	76	70	90,6	91,4	70,6	93,5	95,6	86,4
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	millions d'euros	223 965	107 367	20 021	11 766	12 900	9 551	2 417	30 949	18 965
Valeur ajoutée/Production	%	22,8	26,8	19,8	17,2	21,6	26,7	16,9	17,7	24,9
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	82	117	86	73	76	101	81	38	114
	base 100 : 7 pays entrants	216	307	226	193	200	266	211	100	299
Achats de biens et de services	millions d'euros	999 716	422 558	124 303	65 836	54 359	42 336	12 960	155 202	71 060
Part des achats dans la production	%	101,9	105,5	123,1	96,1	91,0	118,3	90,8	88,6	93,2
Dépenses de personnel	millions d'euros	148 879	78 100	15 090	7 343	8 515	6 193	1 843	16 551	8 879
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	55	85	65	45,8	50,4	65,8	61,4	20,4	53,4
	base 100 : 7 pays entrants	268	418	318	225	247	323	301	100	262
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	millions d'euros	75 086	29 268	4 930	4 423	4 386	3 358	574	14 399	10 086
EBE/VA	%	33,5	27,3	24,6	37,6	34,0	35,2	23,8	46,5	53,2

En milliers d'€ **VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2019**

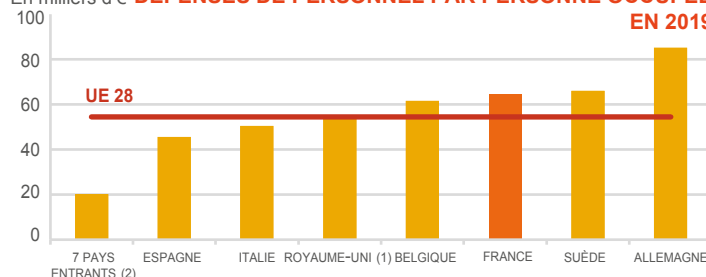


(1) Chiffre 2018.

(2) 7 principaux nouveaux entrants : Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie, Slovaquie, Bulgarie.

Sources : Eurostat et estimations CCFA

En milliers d'€ **DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE EN 2019**



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.

En 2019, la France représente 8,5 % des effectifs totaux de l'industrie automobile de l'Union européenne, l'Allemagne en regroupe 34 % et le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne environ 6 % chacun. En 2005, ces taux étaient respectivement 12 %, 39 % et 9 % pour le Royaume-Uni. Ainsi, le poids de l'Europe de l'Ouest dans les effectifs de l'industrie automobile a baissé (passant de 84 % en 2005 à 69 %) au profit de nouveaux pays à moindre coût comme les nouveaux entrants dans l'Union européenne. Représentés ici par 7 pays (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovaquie et Bulgarie), ils

représentent aujourd'hui 30 % des effectifs totaux, alors qu'ils ne pesaient que 16 % en 2005.

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 en 2019. Cette part est de 50 % en France, 45 % en Espagne et 37 % en Italie, alors qu'elle s'établit autour de 19 % dans les sept pays entrants. En 2019, l'écart de coûts salariaux entre l'Allemagne ou la France, et les nouveaux pays

entrants dans l'Union européenne reste important. L'indice des dépenses par personne occupée exprimé en base 100 pour la moyenne des 7 pays entrants, s'élève à 318 en France, 323 en Suède et 418 en Allemagne.

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.

LA SITUATION DES CONSTRUCTEURS EN 2021

STELLANTIS (à partir du 17/01/2021) : www.stellantis.com

En 2021, dans un contexte de pénurie de semi-conducteurs, les ventes du groupe Stellantis se sont élevées à 6,5 millions de véhicules, contre 6,4 millions en 2020 pour les deux groupes PSA et FCA réunis.

Le groupe Stellantis, né de la fusion des groupes PSA et FCA regroupe 14 marques automobiles. Il s'appuie sur un effectif de plus de 280 000 personnes dans le monde, dont 45 000 en France, répartis sur une vingtaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs thermiques et maintenant électriques (Trémery) et de mécaniques ; centres de R&D (Vélizy puis Poissy), magasins de pièces de rechange (Vesoul). En France, 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 et Spoticar, label multimarques de véhicules d'occasion créé en 2019. Avec les marques Free2Move et Leasys (ex-FCA), il se développe sur les services de mobilité, y compris à l'international et se renforce en 2022 avec l'acquisition de Share Now.

En 2021, le groupe a dépensé plus de 4,5 milliards d'euros dans la recherche et développement. Avec le plan stratégique Dare Forward 2030, le groupe vise la neutralité carbone à l'horizon 2038 et une réduction de 50 % d'émissions d'ici 2030 grâce à la décarbonation et à l'économie circulaire. Le groupe s'est fixé comme objectif de vendre 100 % de véhicules électriques en Europe et 50 % aux États-Unis à l'horizon 2030. Il prévoit d'avoir plus de 75 modèles 100 % électrique et d'en vendre chaque année 5 millions dans le monde d'ici 2030.

Sur le plan international, le groupe Stellantis est très présent en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine. Il a fait évoluer sa coopération industrielle en Chine et prévoit de continuer à développer ses activités dans le monde (Inde, Afrique, Moyen-Orient). Le plan Dare Forward prévoit de réaliser 25 % du chiffre d'affaires mondial en dehors de l'Europe élargie et de l'Amérique du Nord. Enfin, il développe divers partenariats pour produire des batteries en Europe et en Amérique du Nord. La co-entreprise ACC avec TotalEnergies et Mercedes-Benz prévoit la construction de trois usines de batterie en Europe, dont une à Douvrin dans le Nord. D'autres partenariats visent à sécuriser ses approvisionnements de matières premières (Lithium, Nickel et Cobalt).

**100 000
personnes**

**Effectifs des
constructeurs en France**

Groupe Renault : www.renault.com

En 2021, le groupe Renault a vendu 2,7 millions de véhicules dans le monde. Les marques Dacia et Alpine ont progressé, tandis que la marque Renault a été davantage impactée par la pénurie de semi-conducteurs et les conséquences de la pandémie qui continue de perturber les échanges et la production.

En 2021, le Groupe Renault employait 156 000 personnes dans le monde, dont 41 000 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), etc. Sa présence dans l'aval s'appuie sur Renault Retail Group qui distribue des véhicules neufs et d'occasion ainsi que des pièces. Le groupe travaille aussi activement à développer le recyclage des véhicules en fin de vie et l'utilisation de matières recyclées. Fin 2020, le projet de Re-factory à Flins a été lancé et un an plus tard, le groupe a inauguré sa Factory VO (Véhicules d'Occasion), première usine spécialisée dans le reconditionnement de véhicules d'occasion à l'échelle industrielle.

En 2021, le Groupe Renault a dépensé 2,4 milliards d'euros dans la recherche et développement. Avec le plan stratégique « Renaulution », le groupe prend l'engagement d'atteindre un impact zéro CO₂ d'ici 2040 en Europe et d'ici 2050 dans le monde. Tous les nouveaux modèles commercialisés à partir de 2022, disposeront d'une version électrique ou électrifiée, dans un marché qui, dans 5 ans, verra 50 % des véhicules vendus fonctionner en électrique ou en hybride.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée et élargie au fil du temps avec l'intégration de Mitsubishi en 2016. Des synergies (niveau industriel, véhicules électriques, fonctions supports, etc.) ont été mises en place à travers le monde. En 2021, les usines françaises produisent pour Nissan des voitures (Micra) et des véhicules utilitaires légers. Par ailleurs, avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, le groupe a cessé ses activités en Russie en 2022. Il a aussi signé deux partenariats majeurs dans le domaine de la conception et la production de batteries pour véhicules électriques : avec Envision AESC pour l'implantation d'une gigafactory à Douai (pôle ElectriCity) et avec Verkor afin de fabriquer des batteries haute performance. Il a également conclu des accords pour sécuriser ses approvisionnements en lithium décarbone (Vulcan), nickel (Terrafame) et cobalt (Managem Group).

Avec le plan « Renaulution » lancé en 2021, le groupe a transformé sa stratégie la faisant passer du volume à la valeur afin de restaurer sa compétitivité. Les leviers sont l'augmentation de l'efficacité de l'ingénierie et de la production, la maîtrise

technologique de l'Alliance et l'accélération dans 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 51 460 véhicules facturés dans le monde, Renault Trucks enregistre une hausse importante de son activité en 2021. En France, il détient 29,8 % de part de marché, soit son meilleur niveau depuis 10 ans. 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. En 2022, il annonce également la création, sur le site de Vénissieux, de la Used Parts Factory, un site industriel dédié au recyclage des camions et à la revalorisation des pièces et des matières premières qui le composent.

Le constructeur propose désormais une offre complète de véhicules à énergies alternatives (gaz, biodiesel B100, électrique) et un éventail de services comprenant des solutions favorisant l'économie de carburant (Optifuel Solutions) mais aussi des services de maintenance prédictive (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. Il propose désormais une gamme 100 % électrique de 650 kg à 44 tonnes, fabriquée en France. 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 les camions Renault Trucks E-Tech D (16t) et Renault Trucks E-Tech D Wide (26t). Avec le Renault Trucks E-Tech Master Red Edition, le constructeur propose aussi deux modèles de 3,1 t conçus pour les usages urbains et les livraisons du dernier kilomètre, tout comme le Vélo-cargo Kleuster Freegônes qui est venu compléter la gamme en 2022. Enfin, deux modèles allant jusqu'à 44 tonnes de PTAC (Renault Trucks E-Tech T et C), respectivement destinés au transport régional et aux métiers de la construction, seront mis en production dès 2023 dans l'usine de Bourg-en-Bresse.

	Unités	Stellantis	Groupe Renault	Groupe Volvo
Chiffre d'affaires	millions d'euros	152 119	46 213	36 313
Investissements corporels	millions d'euros	2 979 (1)	1 824	859
Frais de recherche et développement nets	millions d'euros	4 560	2 365	1 759
Résultat net (consolidated net income)	millions d'euros	13 354	967	3 243
Effectifs mondiaux (2)	nb de personnes	281 595	156 466	95 850
dont France	nb de personnes	45 000	41 613	9 500

(1) Estimation.

(2) Au 31 décembre.

LES SITES DES CONSTRUCTEURS EN 2021

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

Italie

- 26 Val di Sangro

Pologne

- 27 Gliwice (Opel)

Portugal

- 28 Mangualde

République tchèque

- 29 Kolín (TMM CZ-Toyota)

Roumanie

- 30 Mioveni (Pitești)(Dacia)

Royaume-Uni

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

Russie

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

Slovaquie

- 37 Trnava

Slovénie

- 38 Novo Mesto

Turquie

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



GROUPE PSA



RENAULT TRUCKS



GROUPE RENAULT

76

Nombre de sites
mondiaux de production
et d'assemblage utilisés
par Renault, Stellantis
(hors FCA) et Renault
Trucks, dont 6 en projets

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)

Égypte

- 51 Le Caire (Mansour Group) (projet)

Éthiopie

- 52 Wukro (MIE)

Ghana

- 53 Tema (SSA) (projet)

Kenya

- 54 Thika (URYSIA)
- 55 Thika (CKD par CMC Motors)

Maroc

- 56 Kenitra
- 57 Casablanca
- 58 Tanger

Nigéria

- 59 Kaduna (PAN Nigéria Ltd)
- 60 Lagos (Coscharis group)

Tunisie

- 61 Tunis (STAFIM)

ASIE

Arabie Saoudite

- 62 KAEC (AVI)

Chine

- 63 Chengdu (Dongfeng)
- 64 Shenzhen (SQRI)
- 65 Dingzhou (ChangAn)
- 66 Wuhan (Dongfeng)
- 67 Shenyang (RBAC)
- 68 Nanchang (JMEV)
- 69 Shiyang (eGT-NEV)

Corée du Sud

- 70 Busan (Renault Samsung Motors)

Inde

- 71 Thiruvallur (HMFCL - CK Birla) (projet)
- 72 Chennai (Renault-Nissan)

Kazakhstan

- 73 Kostanay (Allur)

Malaisie

- 74 Gurun (Naza Automotive Manufacturing)

Pakistan

- 75 Karachi (LMC) (projet)

Vietnam

- 76 Chu Lai (Thaco)

LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS EN 2021



**261
millions**

**Véhicules légers
produits par le groupe
Renault et Stellantis
(hors FCA) dans le monde
depuis 1898**

En 2021, la production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) a reculé de 1 % en 2021 à 5,2 millions de véhicules. Le redémarrage de l'activité économique mondiale a généré des tensions sur l'approvisionnement en composants électroniques et sur les coûts de production (matières premières, transport etc...) qui ont freiné la reprise post-Covid et ont particulièrement affecté la production automobile. La reprise de l'épidémie dans certains pays a entraîné de nouvelles mesures de restriction qui ont également pesé sur la demande et sur l'activité économique. Entre 1996 et 2018, leur production avait augmenté de plus de 110 %, 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. Depuis 2018, le recul est désormais de 35 %.

La production de voitures particulières s'est élevée à 4,3 millions d'unités, soit un recul de 4 % et de 38 % par rapport au record de 2018. La production de véhicules utilitaires légers a en revanche rebondi en 2021 et s'est établie à 957 000 unités, en hausse de 21 % par rapport à 2020, sans toutefois revenir au niveau de 2019.

Le groupe Renault et Stellantis (hors FCA) 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 (Tnava, Bursa) ou une grande diversité (Chengdu, Curitiba), celles des véhicules utilitaires légers de type fourgon (Hordain, Batilly) et celles de véhicules utilitaires légers de plus petite taille (Maubeuge, Vigo).

► LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE PAR MODÈLE EN 2021

STELLANTIS (hors FCA)	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2021
Peugeot : 108 / Citroën : C1	Kolin (Rép. tchèque) (TMM CZ)
Peugeot : 208	Tnava (Slovaquie), Kenitra (Maroc), Buenos Aires (Argentine)
Citroën : C3, C3 Aircross, C3 Picasso, C3-XR	Tnava (Slovaquie), Saragosse (Espagne), Porto Real (Brésil), Wuhan (Chine)
DS : DS3 Crossback	Poissy (France)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée	Vigo (Espagne), Wuhan (Chine)
Peugeot : 308	Sochaux (France), Buenos Aires (Argentine)
Peugeot : 2008	Porto Real (Brésil), Chengdu (Chine), Vigo (Espagne), Gurun (Malaisie), Chulai (Vietnam)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Vietnam (THACO)
Peugeot : 4008	Chengdu (Chine) (DPCA), Malaisie (Naza Automotive Manufacturing)
Peugeot : 5008	Rennes (France), Sochaux (France), Chengdu (Chine), Malaisie (Naza Automotive Manufacturing), Vietnam (THACO)
Citroën : C4, e-C4	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Madrid (Espagne)
Citroën : C4 Cactus, C4 Spacetourer	Vigo (Espagne), Porto Real (Brésil)
Citroën : C5 Aircross, C5 X	Rennes-la-Janaïs (France), Chengdu (Chine)
Citroën : C6	Wuhan (Chine)
DS : DS4	Rüsselsheim (Allemagne)
DS : DS7 Crossback	Mulhouse (France), Shenzhen (Chine)
DS : DS9	Shenzhen (Chine)
Peugeot : 408	Buenos Aires (Argentine), Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine)
Peugeot : 508	Mulhouse (France), Wuhan (Chine)
Peugeot : Partner, Rifter / Citroën : Berlingo / Opel : Combo	Vigo (Espagne), Mangualde (Portugal), Kaluga (Russie), Buenos Aires (Argentine)
Peugeot : Expert / Citroën : Jumpy	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA), Montevideo (Uruguay) (Nordex), Luton (Royaume-Uni)
Peugeot : Traveller / Citroën : Spacetourer	Hordain (France), Kaluga (Russie) (PCMA), Luton (Royaume-Uni)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper	Val di Sangro (Italy), Gliwice (Pologne)
Opel : Vivaro, Zafira Life	Hordain (France), Luton (Royaume-Uni)
Opel : Corsa, Crossland	Saragosse (Espagne)
Opel : Astra	Gliwice (Pologne), Ellesmere Port (Royaume-Uni)
Opel : Insignia	Rüsselsheim (Allemagne)
Opel : Grandland	Sochaux (France), Eisenach (Allemagne)
Opel : Mokka	Poissy (France)

Source : Stellantis

GROUPE RENAULT	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2021
Alpine : A110	Dieppe (France)
Renault : Twingo 2, Twingo Electricque	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil)
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)
Renault : Lodgy / Ludospace	Tanger (Maroc)
Renault : Triber	Chennai (Inde)
Renault : Dokker	Cordoba (Argentine), Tanger (Maroc)
Renault : Arkana	Moscou (Russie), Chennai (Inde)
Renault : Mégane 4, Sedan C	Palencia (Espagne), Bursa (Turquie)
Renault : Mégane électrique	Douai (France)
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, Trafic 2	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, Niva Travel	Togliatti (Russie) (AvtoVAZ), Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)
Lada : Vesta	Izhevsk (Russie) (AvtoVAZ)

Source : Groupe Renault

LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES CONSTRUCTEURS

En 2021, les débouchés hors de France du groupe Renault, de Stellantis, et de Renault Trucks représentent 76 % de leur production mondiale, en recul de 1 point par rapport à 2020. Les ventes en France ont progressé régulièrement de 2012 à 2019 et la part du marché français dans leurs débouchés est désormais autour de 20 %. Quant aux marchés étrangers, ils représentent 80 %, contre deux tiers en 2000 et moins de 60 % en 1990. Leurs livraisons vers l'Union européenne sont quant à elles passées, entre 2013 et 2019, de 38 % à 60 % pour les voitures particulières et de 61 % à 74 % pour les véhicules utilitaires. 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 % pour les voitures particulières, du fait de la sortie du Royaume-Uni de l'UE, mais aussi de la forte chute des marchés de l'UE. Cette part reste stable en 2021. En ajoutant les flux vers le Royaume-Uni, la part des livraisons vers cette zone, s'élève à 54 % en 2021, soit un recul de près de 5 points par rapport à 2019. Pour les véhicules utilitaires, les livraisons vers l'UE sont retombées à 62 % du total en 2020, puis à 59 % en 2021.



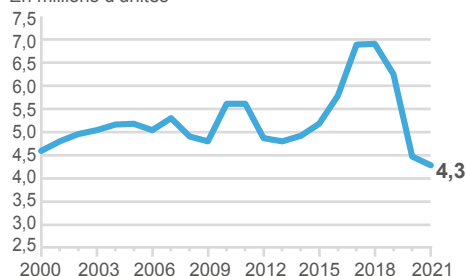
76 %

Part du hors France dans les débouchés du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks

► PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT, DE RENAULT TRUCKS ET DE STELLANTIS (HORS FCA)

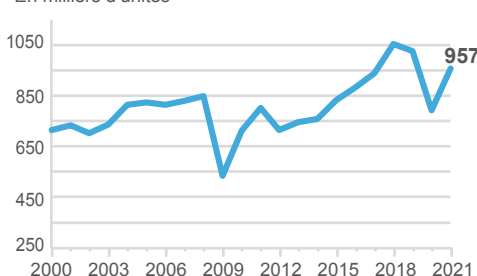
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



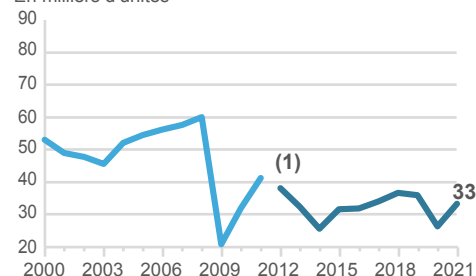
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités

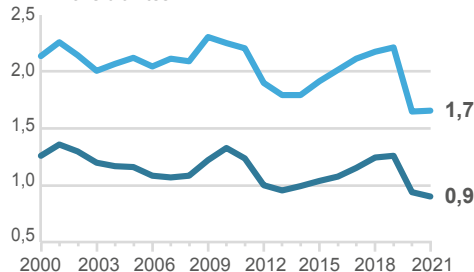


(1) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 7 tonnes et plus (voir page 81).

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

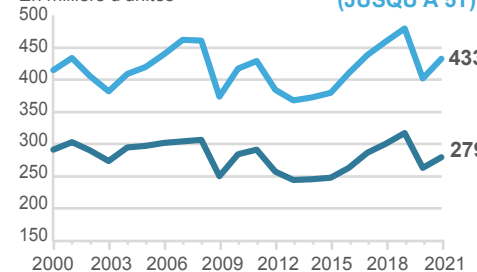
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



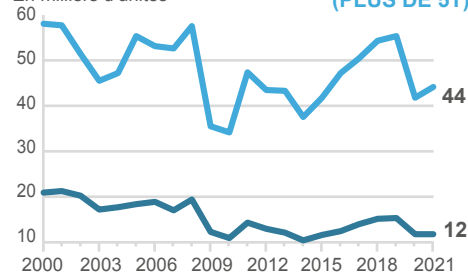
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités

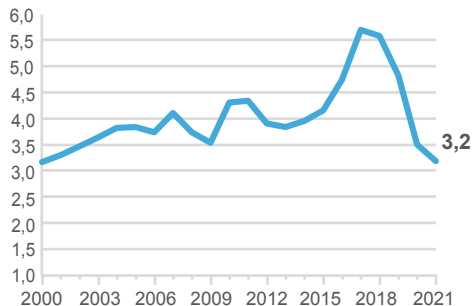


— TOTAL — GROUPE FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

En millions d'unités



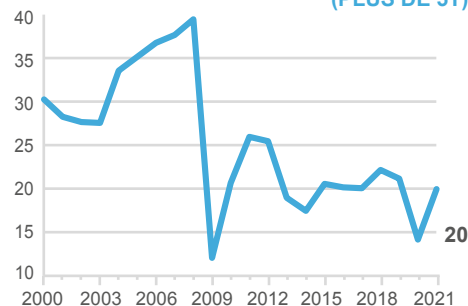
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

En milliers d'unités



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

En milliers d'unités



Source : CCFA

Le groupe Renault et Stellantis (hors FCA) 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 tandis que les groupes PSA et Renault produisaient 3,3 millions d'unités dans le monde. En 2019, ces données s'élevaient respectivement à 2,2 et 6,2 millions de voitures.

Avec la crise sanitaire, les immatriculations en France sont tombées à 1,7 million d'unités et la production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) à 4,3 millions en 2021.

En 2021, les livraisons hors France de voitures particulières du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) ont reculé de 2 % à 3,4 millions d'unités, après un recul de 28 % entre 2019 et

2020. Elles sont désormais à un niveau inférieur de 10 % à leur point bas de 2013. Les livraisons de véhicules utilitaires légers ont, quant à elles, fortement augmenté en 2021 (+39 %), passant à 900 000 unités. Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont augmenté de 40 % en 2021 et retrouvent presque leur niveau de 2019 à 20 000 unités.

LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

Entre 2012 et 2017, la valeur ajoutée par employé dans la construction automobile a fortement crû, grâce à la meilleure santé des marchés européens, aux efforts de productivité des constructeurs, ainsi qu'à la plus forte valeur unitaire moyenne des véhicules produits (hausse de la part du VUL et des véhicules haut de gamme dans la production française). La crise sanitaire a brutalement freiné l'activité en 2020, ce qui se traduit par une baisse de 25 % de la valeur ajoutée. En 2021, celle-ci remonterait de 6%, mais resterait en recul de 21 % par rapport à 2019. Quant aux effectifs, leur évolution a été atténuée par les dispositifs de soutien et d'aide au chômage partiel et la valeur ajoutée par employé en 2020 est en fort recul par rapport aux années d'avant crise.

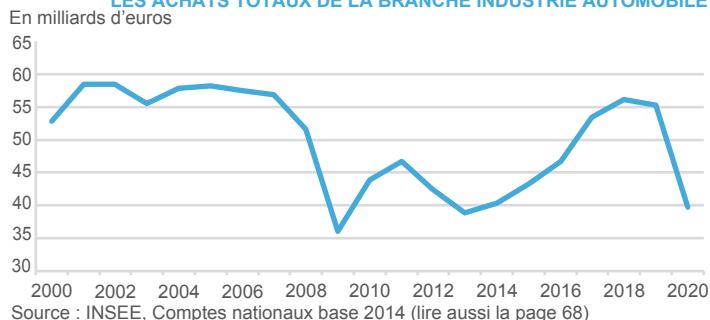
Par ailleurs, alors que la valeur ajoutée par employé dans la construction automobile était supérieure d'environ 15 % à celle dans l'industrie, en 2020, elle a été de 80 000 euros contre 83 000 dans l'industrie.

La part du chiffre d'affaires exporté dans la construction automobile s'élève, quant à elle, à environ 59 %, contre 37 % en moyenne dans l'industrie.

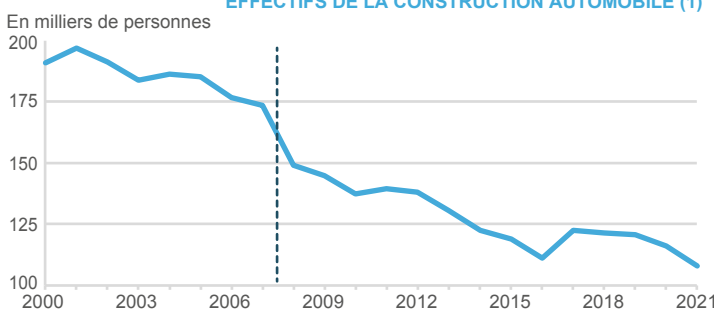
A la croisée de nombreuses et diverses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : depuis la crise de 2009, la construction automobile y consacre en moyenne chaque année 2,4 % de son chiffre d'affaires. Ce ratio, bien qu'en recul est resté supérieur à 2 % en 2020 (2,3 %) dans un contexte de baisse du chiffre d'affaires et de maintien des investissements corporels nécessaires à la transition énergétique, mais il devrait s'établir légèrement en dessous en 2021 (1,9 %). En 2020, l'industrie automobile a réalisé 5,2 % 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'est élevé à 55 milliards d'euros en 2019, mais avec la contraction de l'activité, il a baissé de 33 % en 2020, pour s'établir à 39,7 milliards d'euros.

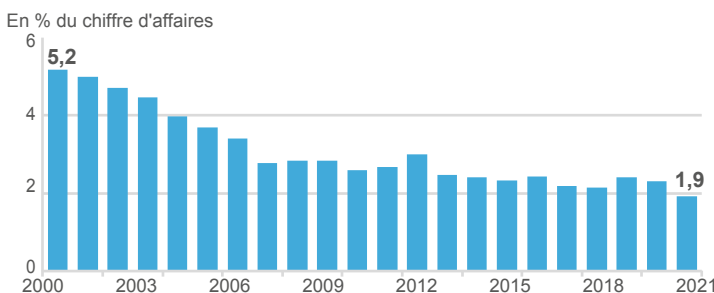
LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



(1) Estimations du CCFA pour 2021: 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. Les données fournies par ces enquêtes correspondent aux résultats des enquêtes à N-2, les données à N-1 étant estimées par le CCFA. Une importante rénovation de ces enquêtes a été opérée, avec le nouveau système d'informations ESANE et une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (lire les pages 88 et 89).

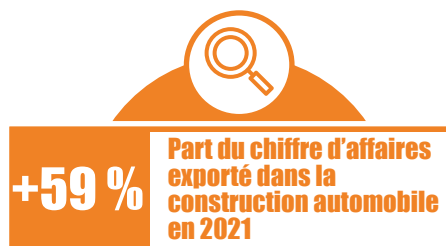
Le secteur de l'industrie automobile regroupe les entreprises dont l'activité principale est la construction de véhicules automobiles, de carrosseries automobiles, de caravanes et de

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).

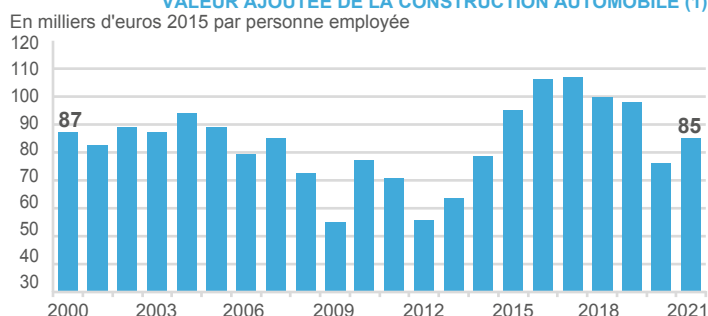
Après 2004, en phase avec l'accroissement de la production de véhicules, la valeur ajoutée (hors taxe) de la construction automobile, en euros constants et par employé, a diminué sous l'impact de différents facteurs : frais liés aux nouvelles normes environnementales, stagnation, puis chute des marchés 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).

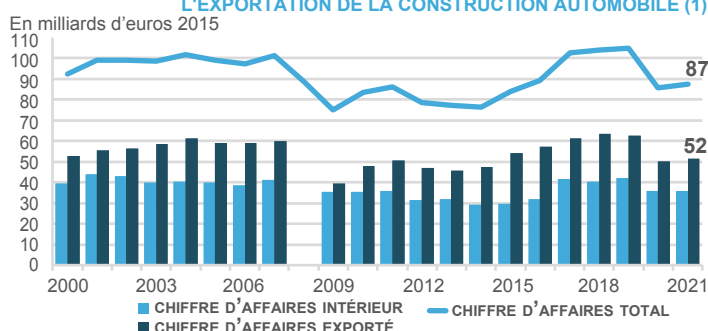
La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990, où elle atteignait 38 %, oscillant désormais autour de 60 %, contre 39 % pour l'ensemble de l'industrie.



VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



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



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. En 2021, les effectifs directs de l'industrie automobile ont continué de diminuer (-4 %) ce qui représente un impact économique encore plus lourd au niveau local, du fait des emplois induits.

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)

	2006	2015	2020	2021
Île-de-France	60 269	40 577	35 149	33 414
Hauts-de-France	38 775	29 479	26 574	25 609
Grand Est	43 993	30 772	25 846	24 476
Auvergne-Rhône-Alpes	28 264	22 095	21 710	21 305
Bourgogne-Franche-Comté	30 740	22 641	19 066	18 275
Normandie	28 313	18 138	16 932	16 277
Pays de la Loire	14 660	12 147	12 728	12 590
Nouvelle-Aquitaine	12 315	6 516	6 119	6 098
Occitanie	6 815	5 801	5 813	5 690
Bretagne	12 763	7 513	5 709	5 492
Centre-Val de Loire	8 029	5 088	4 065	3 906
Provence-Alpes-Côte d'Azur	1 387	1 175	1 136	1 153
France métropolitaine	286 323	201 942	180 983	174 285

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.

D'après les données de l'URSSAF, qui s'appuient sur les codes d'activités des établissements, ainsi que diverses études menées par l'INSEE, l'Île-de-France est la région qui regroupe le plus d'emplois dans l'industrie automobile. Même si, selon l'URSSAF, les effectifs salariés de l'industrie automobile y ont été divisés par deux entre 2006 et 2021. Une étude de l'Institut Paris région (ex-IAURIF) estime qu'en 2018, la filière automobile comprenait dans cette région environ 73 000 salariés répartis dans 1 600 établissements ; 57 % des effectifs travaillaient chez les constructeurs-carrossiers, 13 % chez les équipementiers, 19 % chez les fournisseurs

industriels et 11 % dans les services technologiques. Une étude publiée par l'INSEE en novembre 2020 indique que le secteur élargi de l'automobile, qui comprend les activités de fabrication, de commerce et d'entretien-réparation regroupe jusqu'à 110 000 salariés dans la Vallée de la Seine (départements de l'ouest de l'Île-de-France + départements normands littoraux ou traversés par la Seine). Les activités de recherche et développement de l'ensemble de l'industrie automobile se situent majoritairement en Île-de-France (Stellantis à Vélizy et sur le futur campus de recherche à Poissy, Renault à Guyancourt). Par ailleurs, les mutations dans le secteur s'accompagnent également d'un recentrage des activités tertiaires dans la région (Poissy) et du développement de nouvelles activités (reconditionnement VO, retrofit, recyclage et gestion des batteries à Flins).

La filière est également très présente dans la région des Hauts-de-France avec, en 2018, 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. L'INSEE Nord-Pas-de-Calais-Picardie estimait que 12 % (13 % en moyenne en France) des DIRDE (Dépenses Intérieures de Recherche et Développement) de la région étaient effectuées par l'industrie automobile en 2013. La région a également été choisie pour accueillir les trois plus

grands projets d'usines de batteries en France (ACC à Douvrin, Verkor à Dunkerque et Envision à Douai) qui devrait faire d'elle « la vallée européenne de la batterie » et compenser la baisse des effectifs liée à l'arrêt des moteurs thermiques.

Quatrième région automobile par ses effectifs derrière le Grand-Est, selon l'URSSAF, la Bourgogne-Franche-Comté compte en 2015, 45 000 salariés hors intérim présents dans la filière, dont 14 570 dans la construction automobile et 14 820 dans la fabrication d'équipements automobiles. D'après l'INSEE, l'automobile concentrait, en 2016, 70 % des dépenses de recherche et développement des entreprises de taille intermédiaire et des grandes entreprises installées localement.

Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA) en lien étroit avec les pôles de compétitivité rassemblent les entreprises de la filière en région et portent avec les pouvoirs publics et les établissements d'enseignement et de recherche, des actions propres à la filière régionale. Leurs missions sont diverses : développement de l'innovation et de la R&D, valorisation de la filière et du territoire, augmentation de la compétitivité et de la performance, développement des compétences et de l'emploi, amélioration de la performance industrielle, accompagnement des entreprises.

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs 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) et a un impact sur la capacité des entreprises à investir en matière de production, de développement des produits, de recherche et développement dans la transition énergétique, le numérique et les nouvelles mobilités.

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. Les impôts de production, qui sont ceux liés à l'activité de production indépendamment de la quantité ou de la valeur des biens et services produits ou vendus, demeurent à un niveau plus élevé que dans les autres pays. En 2021, bien qu'en recul de 0,6 point par rapport à 2020, ils ont représenté 3,1 % du PIB, contre 1,6 % en Italie, 1,1 % en Espagne et 0,7 % en Allemagne selon Eurostat.

Avec la crise sanitaire de 2020, le taux de marge des entreprises a été fortement affecté, tombant à 36 % pour la branche automobile (contre 44 % en 2019). Pour soutenir l'activité économique, le gouvernement a décidé de mettre en place

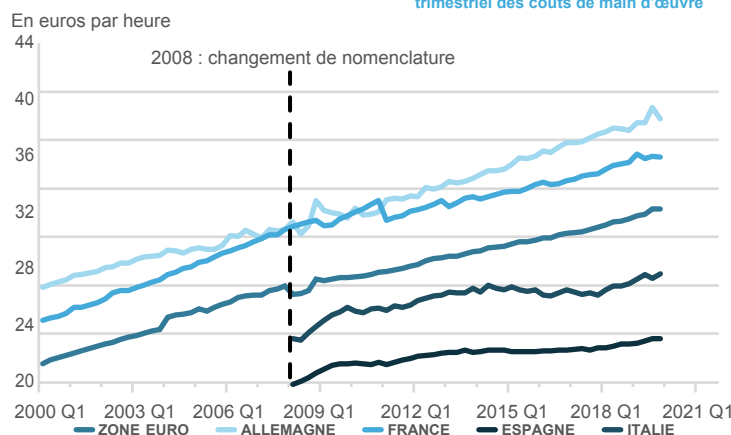
le plan France Relance qui propose notamment un allègement des impôts de production afin de renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire.



3,1%

Part des impôts de production dans le PIB en France en 2021, contre 0,7 % en Allemagne

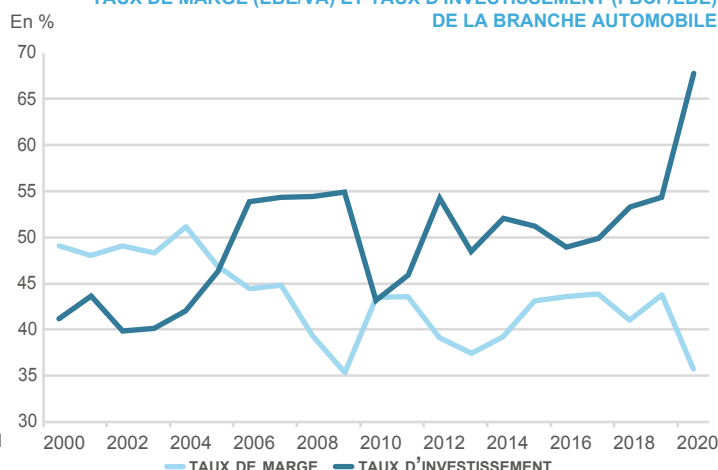
COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
Résultats des enquêtes quadriennales ECOMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre



Source : Eurostat, calcul Rexecode

Note : En raison de la pandémie de COVID-19 et de son incidence sur la comparabilité des données entre pays, Rexecode n'a pas effectué de mise à jour des niveaux de coût horaire à partir des indices publiés par Eurostat en 2020 et au 1^{er} semestre 2021.

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 et qui ont augmenté entre 2000 et 2009, se rapprochant des coûts allemands et pénalisant ainsi la compétitivité des constructeurs français et de leurs fournisseurs en France.

Pour renforcer la compétitivité des entreprises, le gouvernement a instauré en 2012, 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), et qui a permis une réduction du taux d'imposition de 4 % de la masse salariale brute en 2013 à 7 % en 2017. À partir de 2019, le CICE a été transformé en allègement pérenne des 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 et dans ces conditions, la production en France des véhicules du segment de la gamme inférieure n'est plus rentable.

Suite à la crise économique liée au COVID, le gouvernement a lancé le plan France Relance qui propose notamment un allègement des impôts de production grâce à la réduction de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et à l'abaissement de 3 % à 2 % du taux de plafonnement de la cotisation économique territoriale (CET) en fonction de la valeur ajoutée. Ces mesures devraient aider les entreprises à affronter les défis de l'après-Covid : nécessité de relocaliser, tensions commerciales accrues, inflation, baisse de la demande et poursuite de la transition énergétique.

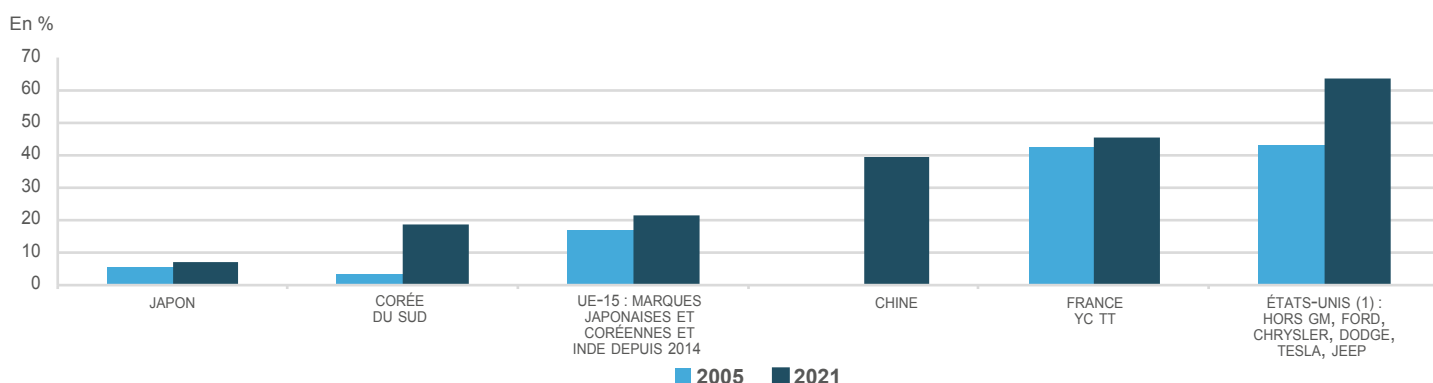
L'évolution des taux de change est un autre facteur important de la compétitivité des constructeurs automobiles en raison de la part significative, et de plus en plus forte, de la production en dehors de la zone euro. Cette dernière a représenté 64 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2021, contre 47 % en 2002. En

2021, l'euro reste en moyenne à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 par rapport au dollar et amorce une nouvelle baisse à partir du second semestre 2021.

Enfin, 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. Par ailleurs, les constructeurs chinois occupent désormais une part de marché significative sur leur marché national, qui est le premier marché mondial.

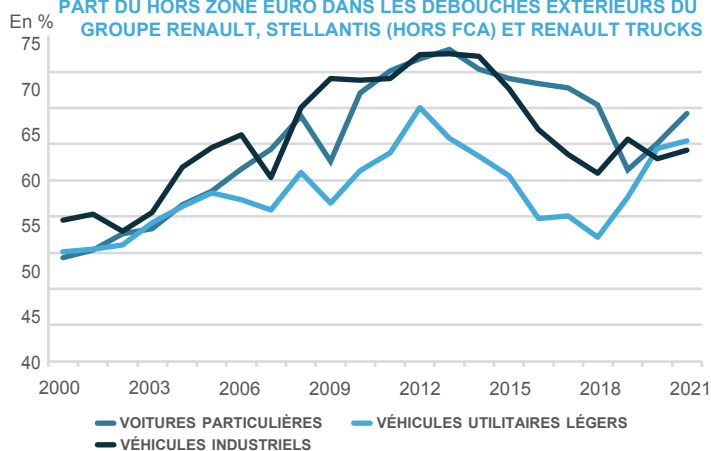
DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



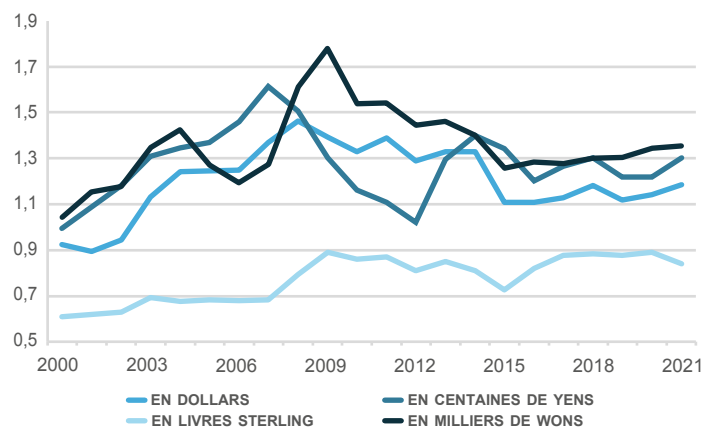
(1) États-Unis : pénétration calculée sur les véhicules légers. Les 3 grands sont General Motors, Ford et Chrysler (hors marques européennes).
Source : CCFA

PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DU GROUPE RENAULT, STELLANTIS (HORS FCA) ET RENAULT TRUCKS



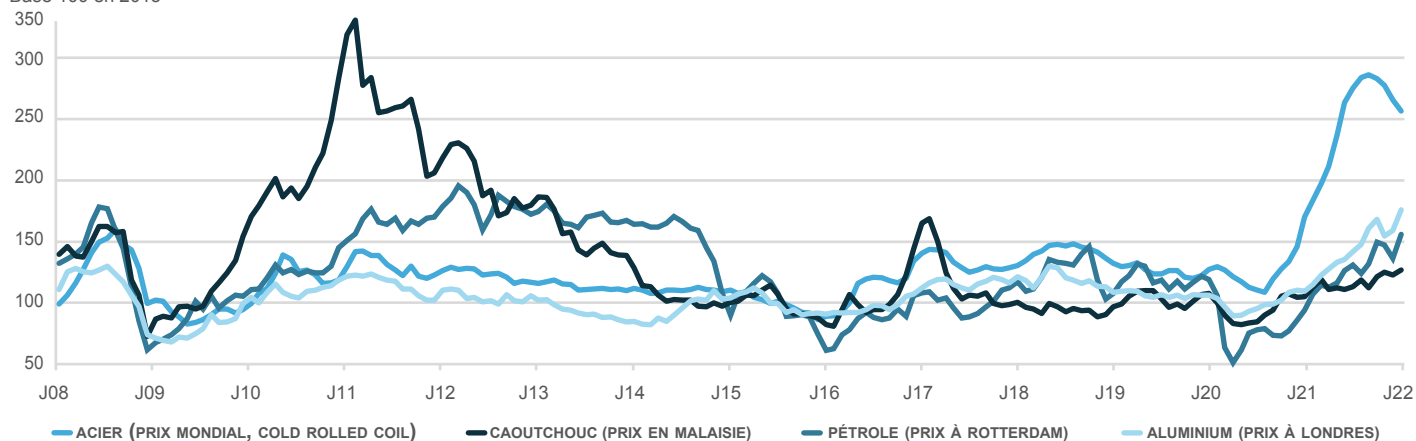
Source : CCFA

ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



Source : CCFA

Base 100 en 2015



Source : Rexecode, calculs CCFA

64 %

Part du hors zone euro dans les débouchés extérieurs du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) pour les voitures particulières

Les prix des matières premières, mais aussi de l'énergie, peuvent impacter les coûts de production des entreprises utilisatrices. Ces prix 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.

Avec la crise sanitaire et le ralentissement de l'activité mondiale, un nouveau point bas a été atteint au printemps 2020. Le cours du pétrole s'est effondré en mars 2020 à un niveau inférieur aux points bas enregistrés en janvier 2009 et en janvier 2016. Les cours des principales matières premières utilisées dans la production automobile, telles que l'acier (50 % du poids du véhicule) ou l'aluminium (10 % du poids du véhicule) ont également baissé au premier semestre 2020. Mais, à partir du troisième trimestre 2020, les

prix sont repartis à la hausse et se sont envolés en 2021 avec l'augmentation de la demande mondiale liée à la reprise post-Covid. Le cours de l'acier a atteint dès le mois de janvier 2021 son plus haut niveau, puis il a augmenté de 50 % au cours de l'année. Entre janvier 2021 et janvier 2022, le cours du pétrole brut a également augmenté de 66 % et celui du caoutchouc de 21 %. Le cours de l'aluminium a quant à lui augmenté de 33 % sur la même période. Avec le développement des véhicules électriques, les coûts de production automobile sont également impactés par l'utilisation de nouvelles matières premières, souvent plus coûteuses, telles que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium et dont les cours tirés par une demande croissante sont amenés à augmenter.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2018

Signature du contrat de filière 2018-2022

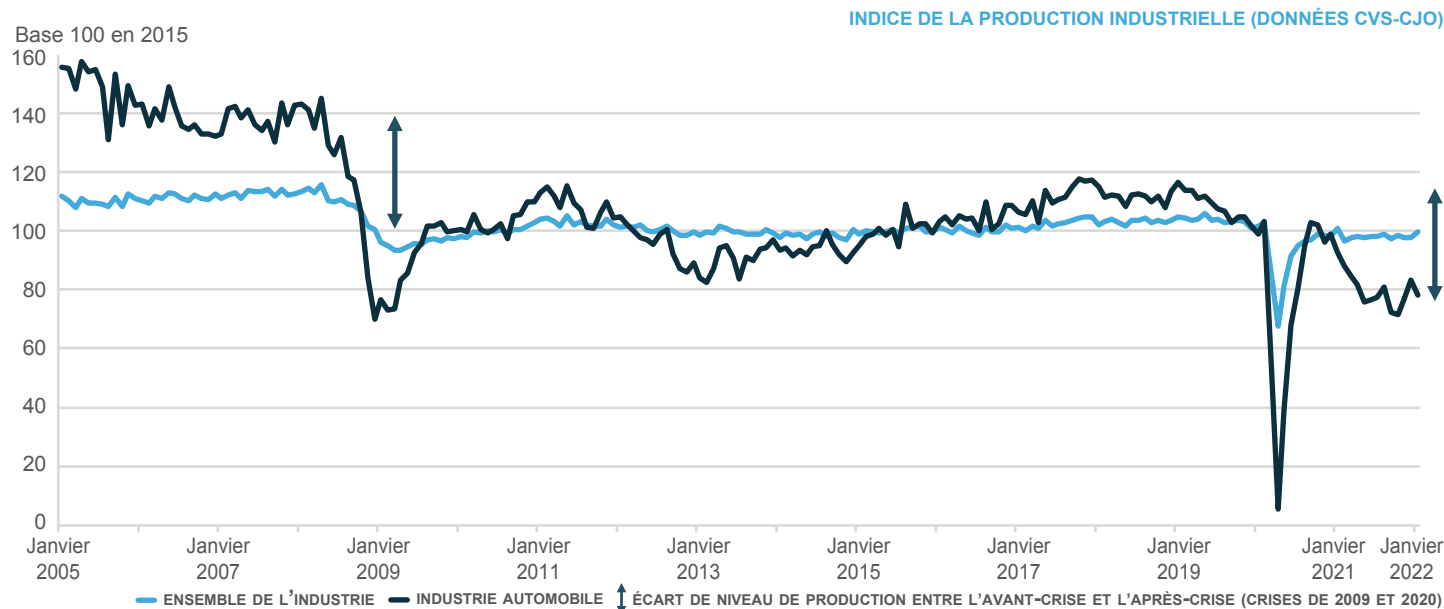
Au cours des quinze dernières années, la filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2008-2009 qui a durement affecté les marchés européens et la production en France. L'indice de production de l'industrie automobile calculé par l'INSEE a fortement chuté en 2008, passant de 143 (base 100 en 2015) en janvier à 70 en décembre et restant à un niveau très bas en 2009 (90 en moyenne annuelle). Puis, après un redressement, il a de nouveau reculé en 2013 (-10 %), pour enfin croître régulièrement jusqu'en 2018 (+11 % entre 2015 et 2018, 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 moyenne annuelle, contre 10 % pour l'ensemble de l'industrie. En 2021, le rebond attendu n'a pas eu lieu en raison de la crise des semi-conducteurs et des tensions sur les matières premières. L'indice global de production industrielle est presque revenu à son niveau d'avant crise, mais celui de l'industrie automobile est resté en retrait de 26 % par rapport à 2019.

Dans ce contexte conjoncturel difficile, la filière doit également faire face à des disruptions majeures (technologique, numérique et sociétale) qui entraînent une recomposition profonde de la chaîne de valeur (batterie, électronique de puissance, hydrogène, services de mobilité...). 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. Il réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés. En 2018, le contrat stratégique de la filière automobile a été signé afin de fixer la feuille de route de la filière à 5 ans (2018-2022). Mais, compte tenu des impacts de la crise sanitaire intervenue courant 2020 et qui se sont traduits par un effondrement du marché et le lancement d'un plan de soutien automobile, un avenant au contrat a été signé en 2021.



Source : INSEE

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) mais également sur les pôles de compétitivité qui ont parfois fusionné avec les ARIA (cf page 35). Elle s'est consolidée en 2012 autour du Comité Technique Automobile (CTA) et de ses deux conseils, le Conseil de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Conseil de Recherche Automobile (CRA) et

a défini cinq programmes de recherche (2L100, Véhicule Autonome, VALdriv PLM, FORCE, Usine du Futur). Elle est également partie prenante du CSF Automobile créé en 2010 au sein du Conseil National de l'Industrie qui comprend 15 autres comités. Il regroupe les constructeurs automobiles et de véhicules industriels implantés sur le territoire, les équipementiers de « rang 1 » et de très nombreuses PME et ETI, fournisseurs de l'automobile et appartenant à différents secteurs (mécanique, plasturgie, emboutissage, fonderie, etc.). L'aval de la filière (distribution, réparations) est également présent, à l'image des acteurs de la R&D, notamment les pôles de compétitivité et les grands organismes de la recherche publique (IFPEN, IFSTTAR). Les syndicats de salariés de branche participent aussi.

En mai 2018, un nouveau contrat de filière a été signé pour la période 2018-2022. Il comporte quatre projets structurants : être acteur de la transition énergétique et écologique, créer l'écosystème du véhicule autonome et expérimenter à grande échelle pour offrir de nouveaux services de mobilité, anticiper l'évolution des besoins en compétences et emplois, et

renforcer la compétitivité de la filière automobile.

En 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 été signé en avril 2021 pour prendre en compte le plan de soutien et renforcer les actions en faveur de la transition écologique. La filière a renforcé ses engagements dans l'électrification en fixant 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. En outre, en 2021, la PFA a également accompagné les entreprises face aux hausses des prix des matières premières, produit des études chez les secteurs fournisseurs de la filière et défendu la compétitivité en France notamment des investissements en France.

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

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production, ...), 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 capitaliste qui, globalement, a des besoins de financement importants.

Suite à la crise financière de 2009, 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 de 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 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 4e 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 et reconduit en 2021 et 2022 a contribué à la structuration de la filière par l'innovation, en identifiant des priorités 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).

Enfin, le Crédit Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008, vise à 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.

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

Le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), devenu Bpifrance Participations avec la création de la banque publique d'investissement Bpifrance, avait investi à sa création 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'État en mai 2020 pour aider la filière à se restructurer et à affronter la crise économique liée 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. En décembre 2021, un nouveau fonds de soutien aux sous-traitants doté d'une enveloppe de 300 millions d'euros a été mis en place afin de soutenir des projets de diversification visant à développer ou industrialiser de nouveaux produits et procédés de fabrication, en lien avec le véhicule électrifié et ses composants.

Auparavant, l'industrie automobile avait déjà bénéficié d'autres programmes d'investissement d'avenir, dont un projet qui a permis la création en 2014 de l'Institut pour la Transition Énergétique (ITE), VEDECOM « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité ». Il a vocation à devenir la référence de la nouvelle filière de l'écomobilité 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 depuis 2010 et appartient au « Plan Véhicule Autonome ». Il regroupe environ 50 membres et partenaires : des grands groupes industriels, dont Stellantis 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. Créé en 2012 dans le cadre du PIA, sa mission est d'accélérer l'innovation et le transfert technologique vers les usines dans 4 filières industrielles stratégiques liées au transport, dont l'automobile. Depuis son existence, 107 projets ont été réalisés pour 225 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.

LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

**5,8
milliards**

**Montant des dépenses
intérieures et
extérieures de recherche
et développement de la
branche automobile en
2020**

En 2020, l'industrie automobile demeurait la première branche en matière de dépenses intérieures de recherche et développement (DIRDE) au sein des entreprises en France, devant les activités scientifiques et techniques et la construction aéronautique et spatiale. Ces dépenses d'innovation se sont élevées à 4,3 milliards d'euros, soit 12 % de l'ensemble des DIRDE des entreprises. Elles ont été affectées par la crise sanitaire (-7 % par rapport à 2020) mais ont beaucoup mieux résisté que les dépenses extérieures de recherche et

développement (DERDE) qui ont baissé de 32 % à 1,5 milliards d'euros.

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 augmenté régulièrement pour atteindre 7 milliards d'euros en 2019. Avec la crise sanitaire, elles ont été réduites de 15 % à 5,8 milliards d'euros en 2020. En cumul depuis 2015, le secteur a ainsi dépensé plus de 36 milliards d'euros pour l'innovation, dont 26 milliards en dépenses intérieures, 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 Renault et Stellantis figurent 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, 59 milliards d'euros dépensés en 2020, soit un tiers 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 2020		DERDE (3) en 2020	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 299	12%	1 525	13%
Construction aéronautique et spatiale	3 351	10%	3 446	28%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	3 811	11%	819	7%
Industrie pharmaceutique	2 706	8%	2 214	18%
Activités informatiques et services d'information	2 854	8%	296	2%
Industrie chimique	1 874	5%	467	4%
Composants, cartes électronique, équipements périphériques	1 709	5%	163	1%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 579	4%	242	2%
Édition, audiovisuel et diffusion	1 796	5%	378	3%
Fab. d'équipements électriques	1 391	4%	494	4%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 396	4%	220	2%
Fab. d'équipements de communication	1 063	3%	110	1%
Autres branches	7 311	21%	1 732	14%
TOTAL	35 140	100%	12 108	100%

(1) Données semi-définitives.

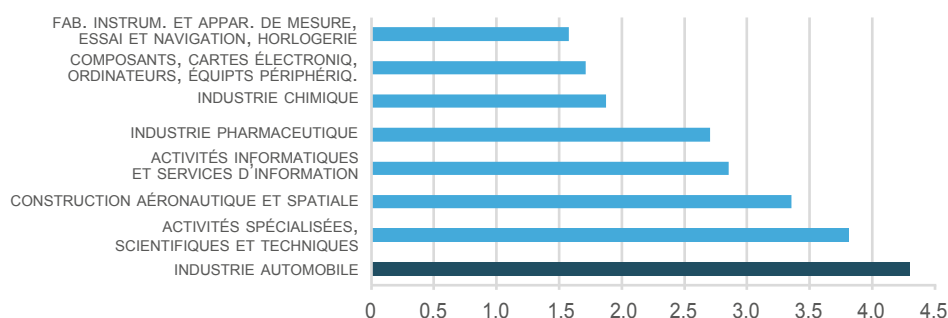
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(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 2020 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

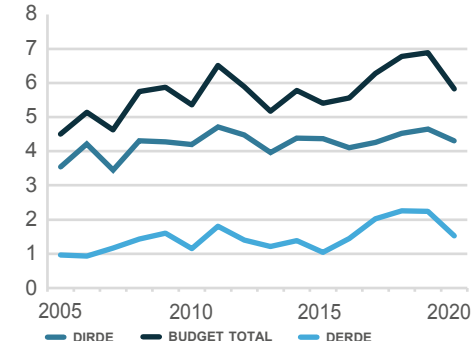
En milliards d'euros



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 réalisé par des filiales était le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital).

En 2020, les entreprises de la branche automobile implantées en France emploient 27 500 personnes en équivalent temps plein dans la R&D (dont 19 000

chercheurs). Ces effectifs ont diminué de 17 % par rapport à 2003, mais le nombre de chercheurs a augmenté de 38 % sur la même période.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), le groupe Renault et Stellantis figurent toujours en 2021 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 AUTOMOBILE 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 et s'achèvera en décembre 2022. 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 doivent désormais s'insérer davantage 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.

1750

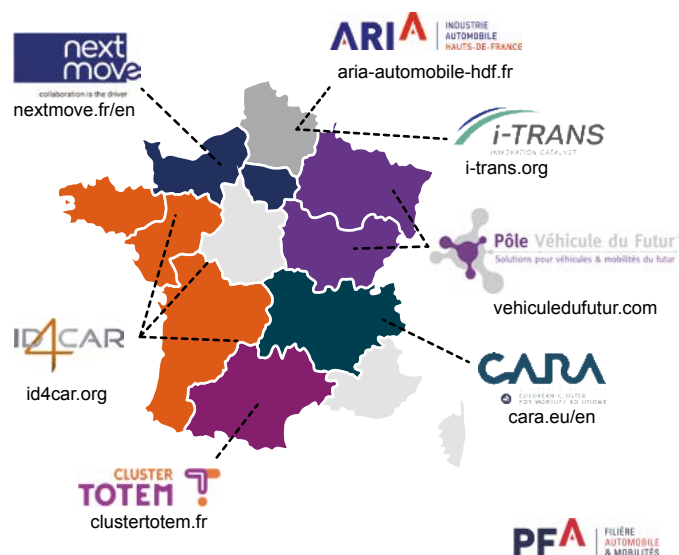
Projets labellisés par les pôles de compétitivité automobile depuis leur création

► LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE

	Next move	Véhicule du Futur	CARA*	ID4car
Nombre d'adhérents/de membres	600	500	377	378
Nombre de projets labellisés	600	504	334	335
Nombre de projets financés	275	271	189	-
Année de création	2006	2005	2005	2006
Montant global des projets financés (en M€)	320	1085	586	-

* Au 1^{er} janvier 2022, CARA Auvergne-Rhône-Alpes et le cluster MAD ont fusionné : les 107 adhérents du cluster MAD rejoignent ainsi les 270 adhérents CARA.

► LE RÉSEAU DES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE ET ARIA EN FRANCE



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 et 13 % des salariés de ses membres travaillaient pour l'industrie automobile en 2015. TOTEM, pour Transport d'Occitanie Terrestre Et Maritime, est le Cluster de la mobilité intelligente et durable en Occitanie. Il travaille avec les filières ferroviaire, maritime et automobile et regroupe 140 membres.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les échanges commerciaux de la France, très affectés en 2020 par la crise sanitaire, sont en hausse en 2021, mais sans retrouver leur niveau de 2019. En valeur, les exportations totales (y compris véhicules d'occasion) progressent de 16,6 % (contre -15,9 % en 2020) et les importations de 19,2 % (après -13,1 %), aboutissant à un solde commercial négatif record de 108 milliards d'euros (-20 milliards par rapport à 2020).

L'année 2021 a aussi été marquée par une hausse des prix au niveau mondial touchant de nombreux secteurs dont l'énergie, les transports et l'alimentaire. Cette inflation est consécutive aux problèmes d'ajustements entre l'offre et la demande liés à la reprise post-covid et au rebond de l'activité notamment en Chine. Ainsi, la croissance en valeur des importations est fortement tirée par l'augmentation

des prix (+15 %), notamment de l'énergie et des matières premières. De même, la croissance des exportations est due, pour les deux tiers, à celle des prix, en particulier de l'énergie et des produits agricoles.

Les exportations de la branche automobile industrielle (hors véhicules d'occasion) s'élèvent à 43,9 milliards d'euros en 2021, soit une hausse de 7,4 % par rapport à 2020, portée par les exportations de véhicules industriels (+30 %) et de véhicules utilitaires légers (+14,6 %). Ce résultat reste cependant en retrait de plus de 10 % par rapport à 2019. Avec 9 % des exportations françaises, l'industrie automobile se situe désormais en 3^{ème} position (au lieu de 2^{ème} en 2020) derrière l'agroalimentaire (11 %) et la chimie (9,8 %).

Côté importations, celles-ci augmentent de 11,5 %, tirées par les importations de véhicules utilitaires légers (+20,6 %) et de pièces et moteurs (+20,5 %). Le solde du poste « voitures particulières neuves » se creuse davantage en 2021 (-16,2 Mds €), tandis que le poste « pièces et moteurs » redevient déficitaire de 2,5 milliards d'euros.

Au total, le solde de la branche automobile industrielle s'est creusé de plus de 3 milliards d'euros en 2021, pour s'établir à -18,2 milliards d'euros.

44
milliards
d'euros

**Exportations des produits
industriels automobiles
de la France en 2021**

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

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs (yc B&C)	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens (1)	Part de l'automobile
EXPORTATIONS (FAB)									
2019	19,9	5,1	4,7	20,4	50,1	1,6	51,8	496,8	10,4%
2020	15,3	4,1	3,6	17,9	40,9	1,4	42,3	418,1	10,1%
2021	15,8	4,8	4,6	18,7	43,9	2,2	46,1	487,5	9,4%
Variation 2021/2020 en %	+3,8	+14,6	+29,8	+4,3	+7,4	+52,1	+8,9	+16,6	-
IMPORTATIONS (CAF)									
2019	32,9	4,5	5,2	22,7	65,3	1,6	66,9	575,7	11,6%
2020	30,2	3,9	4,1	17,6	55,8	1,9	57,7	500,2	11,5%
2021	32,0	4,7	4,3	21,2	62,2	2,1	64,3	595,5	10,8%
Variation 2021/2020 en %	+6,1	+20,6	+4,4	+20,5	+11,5	+7,5	+11,4	+19,1	-
SOLDES									
2019	-13,0	+0,6	-0,5	-2,3	-15,1	-0,0	-15,1	-78,9	-
2020	-14,9	+0,3	-0,5	+0,3	-14,9	-0,5	-15,4	-82,1	-
2021	-16,2	+0,1	+0,3	-2,5	-18,3	+0,1	-18,2	-108,0	-

► LES ÉCHANGES AUTOMOBILES ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME-UNI EN 2021 (EN MILLIARDS D'EUROS)

	Tous véhicules			Pièces et moteurs			Branche automobile industrielle		
	2020	2021	Variation 2021/2020 en %	2020	2021	Variation 2021/2020 en %	2020	2021	Variation 2021/2020 en %
EXPORTATIONS (FAB)	1,7	1,9	13	1,5	1,4	-6	3,2	3,3	4
IMPORTATIONS (CAF)	1,4	1,5	10	0,6	0,6	1	1,9	2,1	7
SOLDE	+0,3	+0,4	24	+0,9	+0,8	-10	+1,3	+1,3	-0,4

(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 (-2 %) qui s'accroît avec la crise sanitaire (-18,5 %). En 2021, les exportations de l'industrie automobile (hors véhicules d'occasion) ont augmenté de 7,4 %.

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, après la chute de 2020, elles restent à un niveau faible autour de 15,8 milliards d'euros en 2021. 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.

Les exportations de véhicules utilitaires légers ont cru de manière continue entre 2009 et 2019 grâce à la production de nouveaux fourgons en France et au développement de la production des groupes français pour des partenaires. Elles ont atteint le niveau record de 5,1 milliards d'euros en 2019. En 2021, elles s'élèvent à 4,8 milliards d'euros, en hausse de 15 % par rapport au point bas de 2020. Les exportations de véhicules industriels, qui avaient fortement reculé 2020, ont rebondi de 30 % en 2021, atteignant presque le niveau record de 2019 avec 4,6 milliards d'euros.

LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. Cinq pays d'Europe de l'Ouest représentent à eux seuls 60 % des exportations de la branche automobile industrielle en 2021. Dans les dix premiers clients des exportations automobiles françaises, on trouve également des pays émergents d'Europe de l'Est, comme la Pologne.

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 2021, l'Allemagne reste le principal pays importateur avec des exportations françaises évaluées à 3,9 milliards d'euros, mais celles-ci sont en baisse de 4 % par rapport à 2020. Vers le Royaume-Uni, les exportations reculent également de 4 % en 2021 à 940 millions d'euros. A l'exception de ces deux pays, les exportations vers les autres pays d'Europe progressent en 2021, mais restent bien en dessous de leur niveau de 2019 : +2 % en Belgique (2^{ème} place) et en Espagne (3^{ème} place), +5 % en Italie, +14 % vers la Suède, +37 % vers le Danemark. Les exportations de voitures particulières dépassent cependant leur niveau d'avant crise dans plusieurs pays d'Europe de l'Est (Roumanie, République tchèque, Hongrie) et d'Afrique (Algérie, Egypte).

En 2021, les véhicules utilitaires légers restent

majoritairement exportés vers les mêmes cinq pays que pour les voitures particulières. L'Allemagne est en tête avec 1,1 milliard d'euros, en baisse de 5 % par rapport à l'an passé, devant la Belgique (649 millions d'euros, +9 %) et le Royaume-Uni (550 millions d'euros, +50 %). En 2021, la Pologne passe devant l'Italie et l'Espagne et se retrouve à la quatrième place avec 343 millions d'euros exportés vers ce pays.

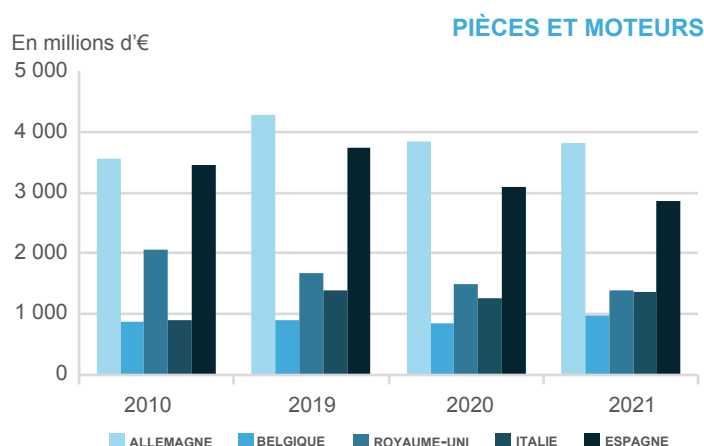
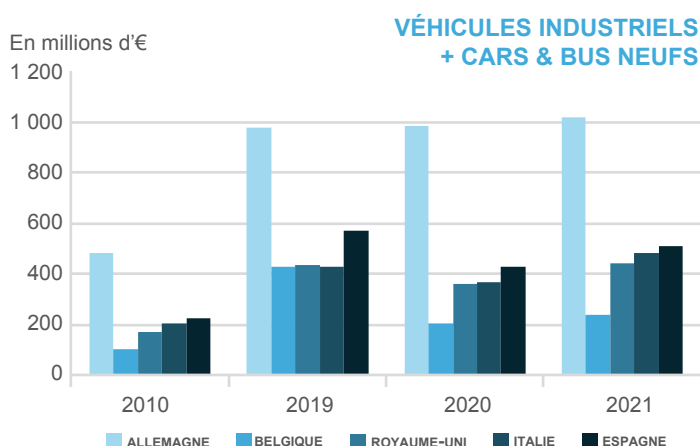
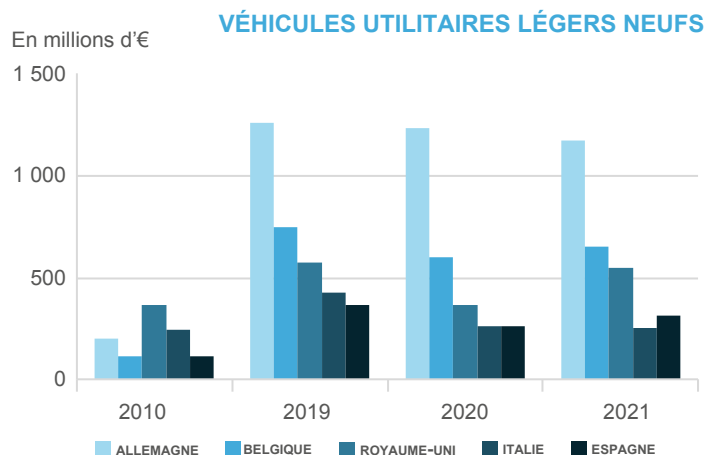
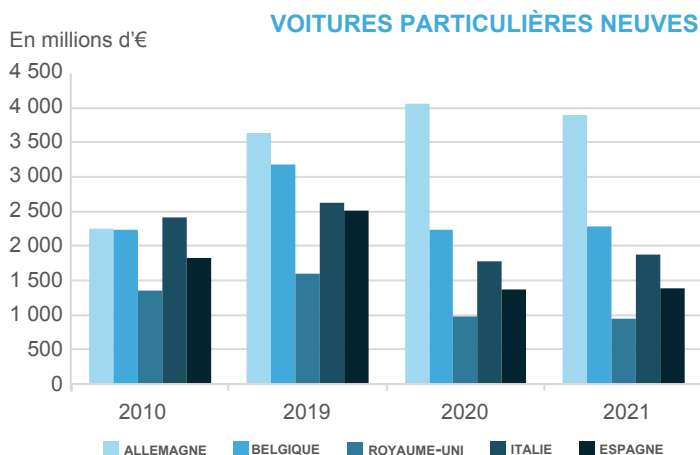
Les exportations de véhicules industriels et de cars et bus, qui avaient reculé de 24 % en 2020, ont retrouvé leur niveau de 2019 à 4,7 milliards d'euros. L'Allemagne, premier client de la France sur ce marché, a augmenté ses importations de 3 % en 2021 et dépasse même leur niveau de 2019 à plus d'1 milliard d'euros. Les autres principaux clients (Espagne, Italie, Royaume-Uni) ne parviennent à retrouver les niveaux de 2019, malgré des exportations en forte hausse par rapport à 2020.

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 (-1 %), suivie de l'Espagne et du Royaume Uni, tous deux en recul (de respectivement 7 % et 6 %) par rapport à 2020. Enfin, les exportations vers l'Italie et la Belgique progressent de respectivement 8 % et 16 %. 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 la Turquie) et le Japon. Pour les véhicules légers, l'Espagne est désormais le premier fournisseur (7,4 milliards d'euros) devant l'Allemagne (5,6 milliards d'euros). La Slovaquie et l'Italie sont respectivement à la troisième et quatrième place, l'Italie étant à la première place pour les seuls véhicules utilitaires légers. La Turquie, avec 2,2 milliards d'euros, est également un fournisseur important. Pour les véhicules industriels, l'Allemagne est en tête avec des importations en provenance de ce pays qui s'élèvent à 1,5 milliards d'euros en 2021, un niveau stable par rapport à l'an passé. La Belgique, qui était à la deuxième place, est désormais largement devancée par les Pays-Bas et la Turquie.



► 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 (-31 % en volume et -9,5 points de part de marché) et ne représentent plus que 21 % du marché en 2021 (contre 73 % en 2012). Par ailleurs, pour la deuxième année consécutive, les ventes de voitures à essence sont en baisse (-9 %) et leur part de marché continue de décliner, passant de 58 % en 2019 à 48 % en 2020, puis 43 % en 2021, soit un recul de 15 points en 2 ans.

Sur un marché stagnant en 2021, les motorisations diesel et essence continuent de perdre des parts de marché au profit de l'électrique et des motorisations

hybrides. Les objectifs fixés par l'Union européenne de mettre fin à la vente des voitures thermiques d'ici 2035, le développement des zones à faibles émissions en France et le maintien du bonus écologique, même revu à la baisse, stimulent les ventes de voitures à énergie alternative (électriques et hybrides). Celles-ci représentent, en 2021, 36 % des ventes totales, contre 8 % deux ans plus tôt. Les voitures électriques représentent 10 % du marché et les voitures hybrides 26 %.

Le segment qui a le plus progressé en 2021 est celui des hybrides rechargeables, dont les volumes ont

doublé et dont la part de marché atteint 8 %, contre moins de 1 % en 2019.

Au niveau du parc, les motorisations à énergie alternatives représentent désormais 4,2 % du total. Le diesel poursuit sa baisse régulière (55 % du total), tandis que le parc des voitures essence (40 %) croît depuis 2015 à un rythme ralenti.

21%

Part des voitures particulières neuves à motorisation diesel immatriculées en France en 2021

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

	2000	2015	2018	2019	2020	2021	Variation 2021/2020 en %
IMMATRICULATIONS							
Essence							
En unités	-	741 215	1 191 145	1 290 268	791 026	716 350	-9
En % des immatriculations totales	51%	39%	55%	58%	48%	43%	-4,8 points
Diesel							
En unités	1 046 485	1 097 124	844 878	755 583	504 178	349 479	-31
En % des immatriculations totales	49%	57%	39%	34%	31%	21%	-9,5 points
Électrique							
En unités	-	17 268	31 059	42 764	110 917	162 106	+46
En % des immatriculations totales	-	0,9%	1,4%	2%	7%	10%	+3,1 points
Hybride							
En unités	-	61 619	106 369	125 435	243 675	427 538	+75
En % des immatriculations totales	-	3,2%	5%	6%	15%	26%	+11,0 points
dont non rechargeables							
En unités	-	56 030	91 841	106 843	169 083	286 537	+69
En % des immatriculations totales	-	2,9%	4%	5%	10%	17%	+7,0 points
dont rechargeables							
En unités	-	5 589	14 528	18 592	74 592	141 001	+89
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,7%	0,8%	5%	8%	+4,0 points
Immatriculations totales	-	1 917 226	2 173 481	2 214 279	1 650 118	1 659 004	+0,5
PARC AU 31 DÉCEMBRE							
Essence							
En milliers d'unités	18 080	13 031	14 338	14 969	15 250	15 523	+1,0
En % du parc total	64%	35%	37%	39%	40%	40%	+0,4 point
Diesel							
En milliers d'unités	9 980	23 719	23 199	22 611	22 024	21 364	+1,0
En % du parc total	36%	64%	61%	59%	57%	55%	-2,1 points
Électrique et hybride rechargeable							
En milliers d'unités	-	42	106	141	245	403	+1,6
En % du parc total	-	0,1%	0,3%	0,4%	0,6%	1,0%	+0,4 point
Hybride							
En milliers d'unités	-	212	447	565	805	1251	+1,6
En % du parc total	-	0,6%	1,2%	1,5%	2,1%	3,2%	+1,1 point
dont non rechargeables							
En milliers d'unités	-	176	379	480	647	952	+1,5
En % du parc total	-	0,5%	1,0%	1,2%	1,7%	2,5%	+0,8 point
dont rechargeables							
En milliers d'unités	-	36	68	85	158	299	+1,9
En % du parc total	-	0,1%	0,2%	0,2%	0,4%	0,8%	+0,4 point
Parc total	28 060	37 180	38 246	38 436	38 481	38 739	+0,7

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

En 2021, malgré le fort recul des ventes de voitures diesel en France, le pays conserve la deuxième place du marché européen avec 349 479 immatriculations, derrière l'Allemagne (524 446 d'unités) et devant l'Italie (323 010 unités). La motorisation diesel qui était encore à la première place des achats des clients « non particuliers » en 2020, avec 41 % de part de marché, est désormais à la seconde place derrière l'essence avec 29 % des ventes (contre 37 % pour l'essence). Chez les particuliers, le taux de pénétration du diesel (11 %) est désormais

inférieur à la motorisation hybride (24 %) et même à l'électrique (13 %).

Concernant, les énergies alternatives, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 286 537 unités en 2021, soit une progression de 75 % (+89 % pour les hybrides rechargeables). Celles des voitures particulières neuves électriques ont crû de 46 %, pour atteindre 162 106 unités. Le marché français est à la troisième place des marchés européens derrière l'Allemagne et le Royaume-Uni.

Au niveau du parc en France, 55 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2022 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de plus de 9 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 voitures à énergie alternative représentent, quant à elles, 4,2 % du parc total. Les voitures électriques n'en représentent que 1 % (+0,4 point), les voitures hybrides non rechargeables 2,5 % (+0,8 point) et les voitures hybrides rechargeables 0,8 % (+0,4 point).

LES VOITURES PARTICULIÈRES À ÉNERGIES ALTERNATIVES

En 2021, sur un marché atone, les immatriculations de voitures particulières à énergies alternatives (électriques et hybrides) ont continué de progresser à un rythme soutenu. Les immatriculations de voitures électriques et hydrogènes ont augmenté de 46 %, celles de voitures hybrides rechargeables de 89 % et celles de voitures hybrides non-rechargeables de 69 %. La part de marché de ces véhicules atteint désormais 36 %, dont 18 % pour les véhicules électrifiés (électriques + hybrides rechargeables).

Le plan « Fit for 55 » adopté par la Commission européenne en juillet 2021 a rappelé l'objectif de neutralité carbone en 2050 pour les États membres et l'objectif de fin de vente des

véhicules thermiques en 2035, qui a été voté par le parlement européen en juillet 2022.

En France, l'État continue de soutenir le développement de l'électromobilité à travers le versement du bonus automobile et de la prime à la conversion, même si les montants ont été légèrement revus à la baisse en milieu d'année. Les objectifs de verdissement des flottes publiques et privés inscrits dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) stimulent le développement des véhicules électriques. Par ailleurs, l'offre des constructeurs en véhicules électrifiés s'est encore enrichie en 2021.

Concernant le déploiement des infrastructures, le programme Advenir, doté d'un budget de 320 millions d'euros, a pour objectif de financer 125 000 points de recharge d'ici 2025 à destination des particuliers en immeuble collectif, des syndicats de copropriété, des entreprises, des collectivités et des personnes publiques. Grâce aux mécanismes des certificats d'énergie, il complète les initiatives publiques de soutien à la mobilité électrique. Ces mesures, ainsi que les projets de développement des zones à faibles émissions, stimulent la demande en véhicules électriques auprès des particuliers et des entreprises.

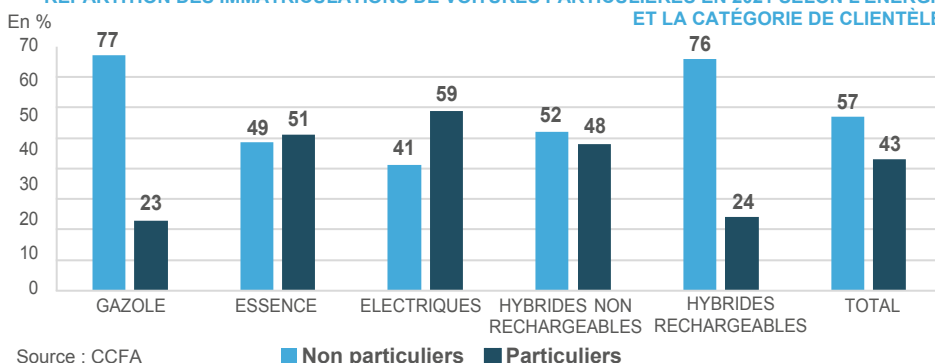
59 %

Part de marché des particuliers dans les immatriculations de voitures électriques en 2021

► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES LES PLUS VENDUS DE VOITURES ÉLECTRIQUES EN 2021

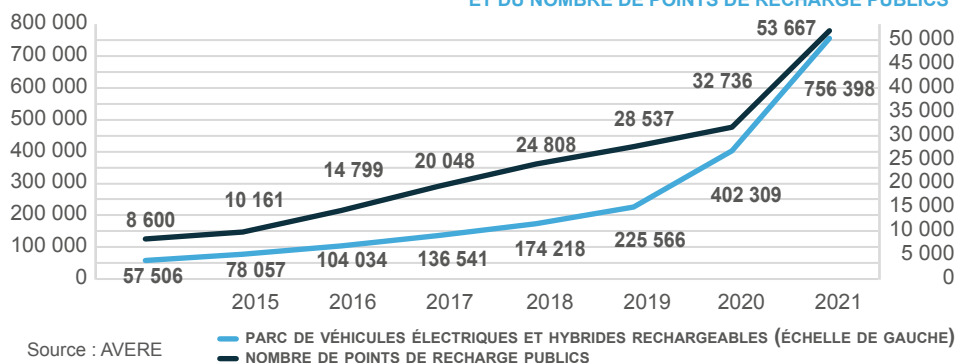
RANG	MARQUE	MODÈLE	%
1	TESLA	MODEL 3	15,4%
2	RENAULT	ZOE	14,5%
3	PEUGEOT	208	11,0%
4	DACIA	SPRING	7,0%
5	FIAT	500	5,9%
6	RENAULT	TWINGO	5,5%
7	KIA	NIRO	3,9%
8	VOLKSWAGEN	ID.3	3,6%
9	PEUGEOT	2008	3,4%
10	MINI	MINI	3,2%

RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN 2021 SELON L'ÉNERGIE ET LA CATÉGORIE DE CLIENTÈLE



Source : CCFA

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



Source : AVERE

Au 31 décembre 2021, on compte en France, 53 667 points de recharge (qui correspondent à une puissance installée de 1 169 709 KW) pour 756 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit 1 pour 14 véhicules d'après les chiffres de l'AVERE. Malgré la forte croissance du nombre de points de recharge en 2021 (+64 % en un an), cela reste insuffisant, au regard de la croissance du parc (il y avait 1 point de recharge pour 7 véhicules en 2019) et des objectifs du CSFA de porter à 100 000 le nombre de points de charge d'ici fin 2021. Pour accélérer le déploiement, le programme Advenir, créé en 2016, a été renforcé de 200 millions d'euros supplémentaires d'ici 2025.

D'après l'enquête Parc Auto, la part des utilisateurs disposant d'une borne à leur domicile est passée de 7 % fin 2020 à 8 % fin 2021. Celle des utilisateurs disposant d'une borne sur leur lieu de travail est passée de 10 % à 12 %.

Dans le courant de l'année 2021, plusieurs évolutions législatives ou réglementaires

sont venues renforcer le développement des infrastructures de recharge : renforcement du droit à la prise dans les copropriétés, obligation pour les sociétés d'autoroutes d'équiper les 440 aires d'autoroutes et voies rapides en points de recharge d'ici fin 2022, obligation de pré-équiper les parcs de stationnement des bâtiments neufs pour accueillir des bornes de recharge.

De leur côté, les constructeurs automobiles proposent un nombre croissant de modèles électriques et hybrides. En 2021, en France, il s'est vendu plus de 80 modèles différents de voitures électriques, le groupe Renault et Stellantis dominant le marché avec plus de 18 modèles proposés en 100 % électrique. Avec 14,5 % de part de marché, la Zoé de Renault est à la deuxième place du classement. La 208 de Peugeot a représenté, quant à elle, 11 % des ventes de voitures électriques. Sur le marché des hybrides rechargeables, Peugeot, Renault et Citroën sont aux troisième places du classement avec le 3008 (12 % de part de marché), le Captur

(6 %) et le C5 Aircross (5 %).

Côté acheteurs, le principal frein à l'achat d'un véhicule électrifié, selon Parc Auto, 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. Pour les entreprises, outre les obligations de verdissement des flottes, la fiscalité peut être un outil de soutien au développement des véhicules électrifiés (TVS, plafond d'amortissement...). En 2021, 76 % des ventes de voitures hybrides rechargeables sont réalisées par des professionnels. À l'inverse, sur le marché de la voiture électrique, ce sont les particuliers qui dominent avec 59 % des immatriculations.

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

La gamme économique et inférieure est prépondérante en France avec 57 % de part de marché en 2021 (contre 43 % en Europe occidentale). Parmi les dix modèles les plus vendus en France, huit appartiennent à ce segment en 2021. 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 (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, le développement de modèles ou de versions hybrides (Clio, 3008, DS7, C5 Aircross) ou électriques (ZOE, 208, DS3 Crossback), a élargi l'offre, sa part de marché a de nouveau fortement progressé, atteignant 57 % en 2021. Par ailleurs, le succès de la Model 3 de Tesla a fait progresser le segment Luxe en 2021.

Les ventes par type de carrosserie montrent que les berlines restent majoritaires sur le marché du neuf (49 % des ventes), mais continuent de perdre des parts de marché (-12 points par rapport à 2010), au profit des tout-terrain, tout chemin. Ceux-ci poursuivent leur forte croissance (+34 points de

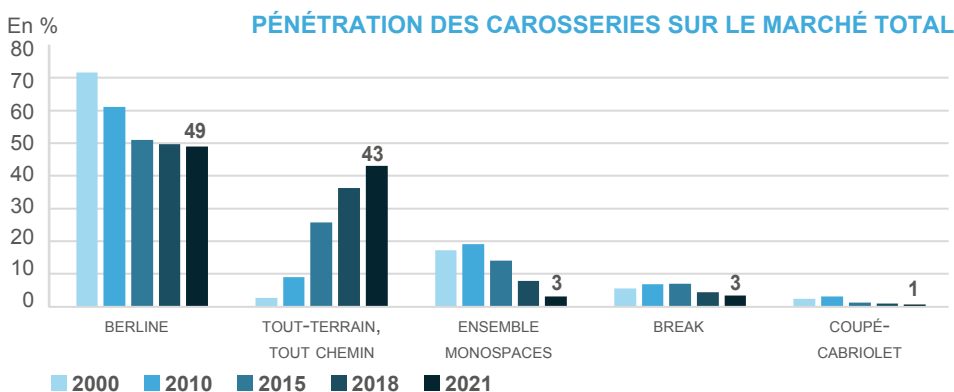
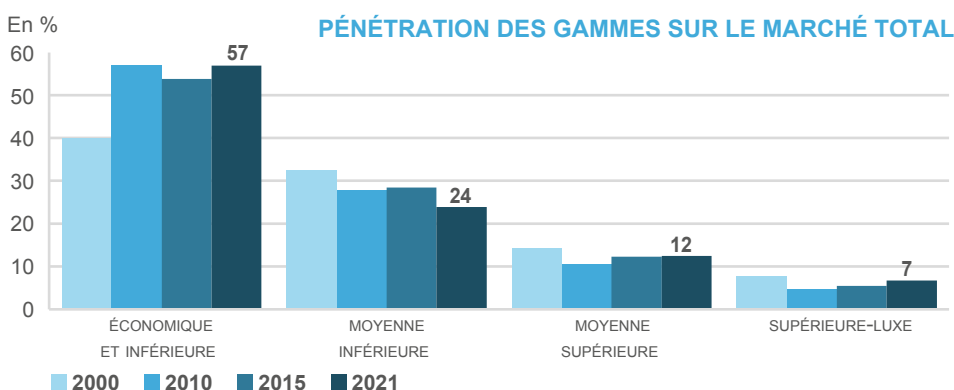
part de marché depuis 2010) grâce à l'offre dans les gammes inférieure (Captur, 2008, Duster) et moyenne inférieure (C3 Aircross, C5 Aircross, 3008, 5008) et représentent en 2021, 43 % des ventes (+3,6 points par rapport à 2020). Enfin, les autres segments de marché (monospaces, breaks et coupés cabriolets) continuent de reculer depuis une dizaine d'années.

43 %
Part des voitures particulières neuves immatriculées appartenant à la carrosserie tout-terrain, tout chemin

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2021

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	PEUGEOT	208	5,3%
2	RENAULT	CLIO	5,1%
3	DACIA	SANDERO	4,6%
4	PEUGEOT	2008	4,5%
5	CITROEN	C3	3,9%
6	RENAULT	CAPTUR	3,2%
7	PEUGEOT	3008	3,0%
8	RENAULT	MEGANE	2,3%
9	TOYOTA	YARIS	1,9%
10	FIAT	500	1,9%
11	DACIA	DUSTER	1,9%
12	RENAULT	TWINGO	1,8%
13	CITROEN	C4	1,6%
14	CITROEN	C3 AIRCROSS	1,6%
15	MINI	MINI	1,5%
16	TESLA	MODEL 3	1,5%
17	VOLKSWAGEN	POLO	1,4%
18	RENAULT	ZOE	1,4%
19	CITROEN	C5 AIRCROSS	1,3%
20	PEUGEOT	308	1,3%
21	PEUGEOT	5008	1,3%
22	VOLKSWAGEN	T-ROC	1,1%
23	RENAULT	ARKANA	1,1%
24	HYUNDAI	TUCSON	1,1%
25	TOYOTA	COROLLA	1,0%
26	FORD	PUMA	1,0%
27	OPEL	CORSA	1,0%
28	VOLKSWAGEN	TIGUAN	0,9%
29	TOYOTA	C-HR	0,9%
30	VOLKSWAGEN	GOLF	0,8%

Source : CCFA



► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2019		2020		2021	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Économique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 246 492	56,3	973 974	59,0	944 332	56,9
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	557 062	25,2	389 413	23,6	396 204	23,9
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	276 406	12,5	199 040	12,1	206 576	12,5
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	134 319	6,1	87 691	5,3	111 892	6,7
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	2 214 279	100,0	1 650 118	100,0	1 659 004	100,0

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2019		2020		2021	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 094 467	49,4	826 567	50,1	814 013	49,1
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	92 487	4,2	66 517	4,0	56 409	3,4
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	21 562	1,0	10 795	0,7	11 928	0,7
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	142 540	6,4	84 459	5,1	52 370	3,2
dont monospace compact	241 190	11,3	233 363	10,4	84 954	3,8	45 931	2,8	29 800	1,8
Tout-terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	847 850	38,3	651 752	39,5	715 128	43,1
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	15 373	0,7	10 028	0,6	9 156	0,6
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 214 279	100,0	1 650 118	100,0	1 659 004	100,0

Source : CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont dépassé les 6 millions d'unités en 2021, soit une hausse de 8 %, alors que le marché des voitures neuves n'a progressé que de 0,5 %. La pénurie de voitures neuves liée à la crise des semi-conducteurs, et l'augmentation de leur prix, ont stimulé les achats de voitures d'occasion, qui sont aussi renforcés par une offre de financement autrefois réservée au marché du neuf. Ainsi, en 2021, il s'est vendu 3,6 voitures d'occasion pour une voiture neuve contre 2,6 en 2019.

Les achats de voitures d'occasion progressent dans toutes les tranches d'âge, sauf dans celle des moins

de 1 an dont les immatriculations reculent de 10 % en 2021, en raison du manque de véhicules récents. La tranche des voitures d'occasion de quinze ans et plus est celle qui progresse le plus vite (+13 %). Sur le marché de l'occasion, les voitures de dix ans et plus représentent 44 % du total, tandis que les moins de cinq ans représentent 36 %, dont 8 % pour les moins d'un an.

Les voitures diesel continuent de dominer le marché de l'occasion avec 3,3 millions d'unités vendues, mais leur part décroît et s'élève à 56 % en 2021, soit un recul de dix points en 10 ans. L'effondrement du marché des voitures neuves diesel, depuis plusieurs années, se

répercute sur les ventes en occasion. À l'inverse, les motorisations alternatives bénéficient 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. Cependant, le marché neuf de voitures électriques, très orienté vers les particuliers, ne génère pas encore de volumes importants en occasion. En 2021, les immatriculations de voitures d'occasion électriques et hybrides ont doublé, passant de 2,6 % du marché de l'occasion en 2020 à 4,7 % en 2021.

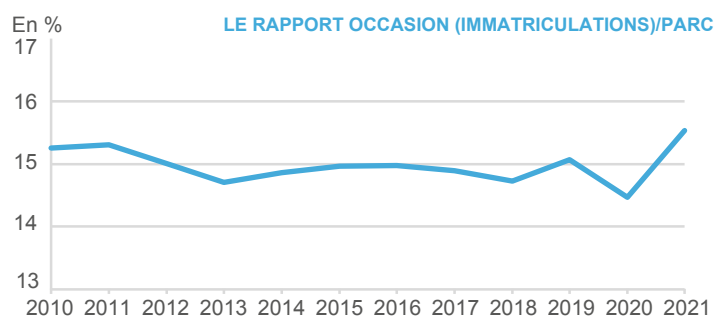
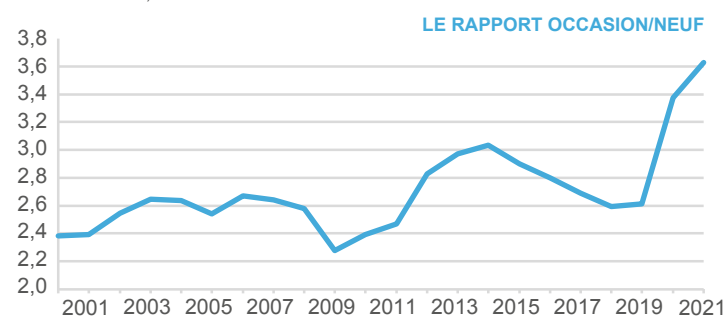
22 %

Part des voitures d'occasion de 15 ans et plus immatriculées en 2021

► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2019	2020	2021
IMMATRICULATIONS							
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	2 214	1 650	1 659
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 791	5 569	6 016
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,6	3,4	3,6
Voitures de moins de 5 ans	% VO	40	40	37	37	37	36
-Voitures de moins d'1 an	% VO	12	10	8	10	9	8
-Voitures de moins d'1 an	% VN	29	25	19	27	31	27
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	60	60	63	63	63	64
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	-	25	26	21	20	20
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	22	21	22	22	22
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	13	15	19	21	22
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	2 996	3 558	3 518	3 200	3 339
	% VO	-	56	66	61	57	56
Voitures d'occasion électriques ou hybrides	milliers	-	-	6	104	146	285
	% VO	-	-	0,1	1,8	2,6	4,7
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 825	-	35,300	38,436	38,481	38,739
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	17,6%	-	15,3%	15,1%	14,5%	15,5%

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. D'après l'enquête Parc Auto (page 47), les ménages conservent leur voiture de plus en plus longtemps. La durée de détention est passée de 3,8 ans en 1991 à 5,8 ans aujourd'hui (5,6 en 2020).

Les 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. D'après l'enquête Parc Auto, les canaux de vente entre particuliers auraient reculé avec la pandémie, au profit des réseaux d'occasion des concessionnaires, sans doute plus rassurants sur le plan sanitaire. Ainsi, en 2021, la part des transactions d'occasion réalisées par le biais d'un professionnel s'élève désormais à 70 %, dont 44 % auprès d'un concessionnaire de marque automobile.

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 et donc moins impactée en cas de fortes crises (2009, 2013, 2020). Elle peut néanmoins être affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf (système bonus/malus, prime à la conversion, etc.).

Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion entre 1990 et 2016 (68 % en 2016, contre 48 % en 1990). Puis, au cours des 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. Avec la crise sanitaire en 2020 puis la crise des semi-conducteurs en 2021, la part des voitures d'occasion de 15 ans et plus s'est de nouveau accrue et est passée de 19 % en 2019 à 22 % en 2021.

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. Leur part a régulièrement diminué de 2001 à 2009, lors des années de prime à la casse, où les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs. Puis, les volumes ont progressé 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 leur part a de nouveau baissé. En 2021, le maintien à bas niveau des immatriculations de voitures neuves (crise des semi-conducteurs, difficultés d'approvisionnement) a de nouveau fait reculer la part de ces véhicules récents.

La part du diesel dans les voitures d'occasion continue de baisser pour s'établir à 55,5 % en 2021. Il reflète ainsi les évolutions observées sur le marché du neuf où la part du diesel ne représente plus que 20 % des immatriculations.

En 2021, d'après l'enquête Parc Auto, 60 % 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 2021, cette part s'est élevée à 67 %.

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 progressé de 15 % en 2021, ce qui représente une performance nettement meilleure qu'en France métropolitaine, où les immatriculations ont quasiment stagné (+2 %), notamment sur le marché des voitures particulières (+0,5 %).

Le marché des véhicules utilitaires légers est le plus dynamique, avec une croissance de 31 % en 2021, ce qui lui permet de dépasser son niveau de 2019 ; celui-ci a été particulièrement dynamique en Martinique et à Mayotte avec une croissance des immatriculations de plus de 40 %. Quant au marché des voitures particulières, il a cru de 12 %, mais cela ne suffit pas à retrouver le niveau de 2019, il reste en retrait de 11 %.

La Réunion représente le premier marché des départements d'outre-mer avec 44 % des volumes de véhicules. La Martinique, avec 21 % du total, se place à la seconde place et devance pour la première fois la Guadeloupe, dont les ventes ont été les moins dynamiques de la zone. En 2021, comme en 2020, les plus fortes croissances sont enregistrées dans les

départements où les densités automobiles sont les plus faibles : Guyane et Mayotte.

Sur un marché des voitures particulières en hausse de 12 % sur l'ensemble des DOM, les immatriculations de voitures diesel ont baissé de 28 % et ne représentent plus que 18 % du total, soit un recul de dix points en un an. Les voitures électriques ont quant à elle vu leur volume doubler, sauf à Mayotte où le marché est inexistant. Elles représentent désormais 5,7 % des immatriculations et jusqu'à 8,5 % à la Réunion (contre 10 % en Métropole). Pour les véhicules hybrides rechargeables, la part de marché ne dépasse pas 2,8 % contre 8 % en France métropolitaine.

Les immatriculations de véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes ont également rebondi en 2021 (+21 %) pour s'établir à un niveau supérieur à 2019, à l'exception de la Guadeloupe où elles sont légèrement en dessous. Enfin, les immatriculations de cars et bus qui avaient fortement augmenté en 2020 (+15 %) ne progressent que de 2 % en moyenne et reculent en Guyane et à la Réunion.

Les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) conservent des parts de marché élevées dans les départements d'outre-mer. Elles s'élèvent à 51 % en 2021 pour les voitures particulières et 62 % pour les véhicules utilitaires légers. Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'établit à 26 % en 2021.

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion, qui avaient reculé de 1 % en 2020, ont rebondi de 6 % pour s'établir à 134 184 unités, soit un ratio de 2,2 voitures d'occasion pour 1 voiture neuve contre 3,6 en métropole.

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.

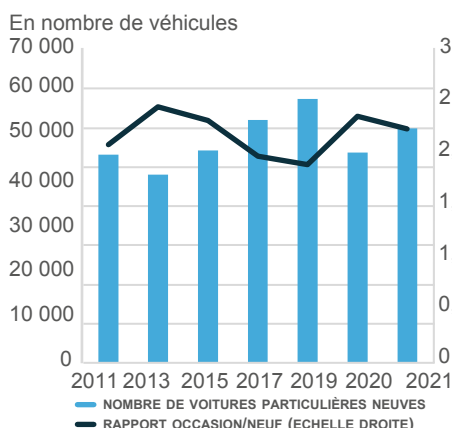
5,7%

Part des voitures électriques immatriculées dans les DOM en 2021

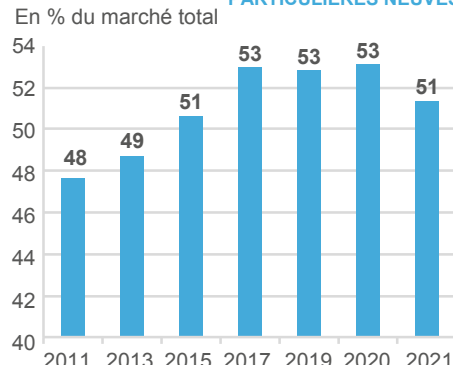
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2019	2020	2021	Variation 2021/2019	Variation 2021/2020
GUADELOUPE	13 691	13 438	13 409	16 741	12 230	12 731	-24,0%	4,1%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	5 450	4 410	5 497	0,9%	24,6%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	15 853	11 374	12 965	-18,2%	14,0%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 729	1 657	2 095	21,2%	26,4%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	27 556	23 990	26 667	-3,2%	11,2%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	67 329	53 661	59 955	-11,0%	11,7%
VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	127 746	127 747	134 184	5,0%	6,1%
RAPPORT VPO / VPN		2,0	2,1	2,3	1,9	2,2	-	-
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	2021	Variation 2021/2019	Variation 2021/2020
GUADELOUPE	2 685	2 394	2 214	2 465	2 131	2 763	12,1%	29,4%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 311	1 204	1 578	20,4%	30,6%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 059	1 828	2 744	33,3%	48,4%
MAYOTTE (1)	-	-	230	401	330	472	17,7%	42,6%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	5 863	4 873	6 101	4,1%	25,1%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	12 099	10 366	13 658	12,9%	31,3%
VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	2021	Variation 2021/2019	Variation 2021/2020
GUADELOUPE	146	135	97	183	153	186	1,6%	21,6%
GUYANE	66	85	50	88	106	113	28,4%	6,6%
MARTINIQUE	187	84	128	170	149	182	7,1%	22,1%
MAYOTTE (1)	-	-	48	81	84	134	65,4%	59,5%
RÉUNION	362	293	434	376	390	401	6,6%	2,8%
TOTAL DOM	761	597	757	898	882	1 016	13,1%	15,2%

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

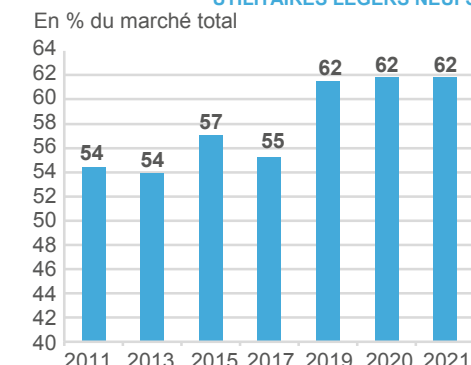
VOITURES PARTICULIÈRES : IMMATRICULATIONS ET RAPPORT OCCASION/NEUF



PÉNÉTRATION DES GROUPES RENAULT ET STELLANTIS (HORS FCA) DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM) (VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES)



PÉNÉTRATION DES GROUPES RENAULT ET STELLANTIS (HORS FCA) DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM) (VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS)



LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN FRANCE

En 2021, les immatriculations de véhicules utilitaires légers neufs ont augmenté de 7,5 % à 432 631 unités, contre +0,5 % pour le marché des voitures particulières. Cette croissance n'a cependant pas permis de revenir au niveau d'avant crise puisque le niveau des immatriculations reste inférieur de 10 % à celui de 2019. Le marché du véhicule utilitaire léger d'occasion a en revanche atteint un niveau record de 896 500 unités, soit une hausse de 12,2 % en 2021 et de 10 % par rapport à 2019. En période de crise, le marché de l'occasion se contracte moins fortement que celui du neuf et le rapport occasion/neuf a donc tendance à augmenter. En 2021, ce ratio atteint un niveau record de 2,1 identique au niveau observé lors de la crise de 2009.

Les groupes et marques françaises ont toujours occupé une place prépondérante sur le marché des véhicules utilitaires légers français. Ils représentaient 65,3 % du marché en 2020. En 2021, avec la fusion des groupes PSA et FCA, les ventes des groupes Renault et Stellantis représentent désormais 72,9 % des ventes totales de véhicules utilitaires légers en France.

Ces groupes sont aussi des constructeurs de référence et produisent sur leurs sites également pour leurs partenaires (Renault pour Nissan, Daimler et Mitsubishi et Stellantis pour Toyota). En France, la production de véhicules utilitaires légers est de 433 400 unités en 2021, ce qui représente 32 % de la production automobile. Entièrement réalisée par les groupes Stellantis et Renault, elle

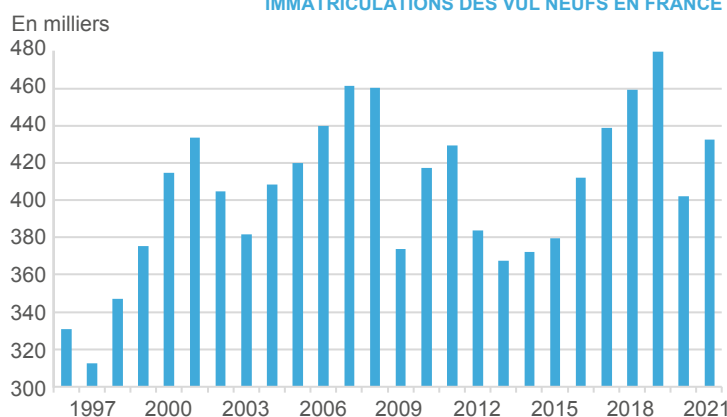
pèse pour 2,3 % de la production mondiale de véhicules utilitaires légers.



1/3

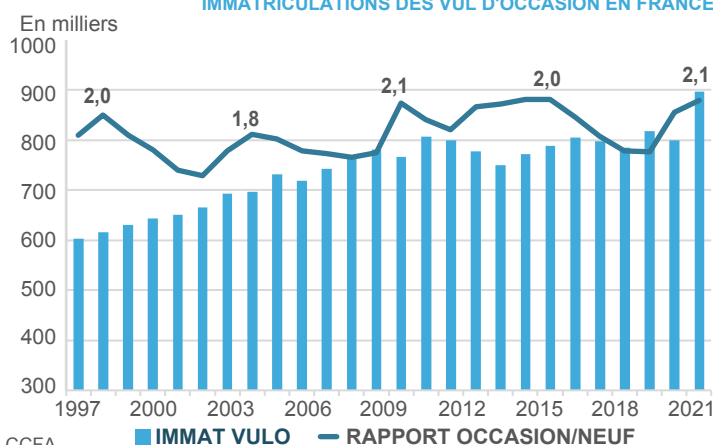
**Des véhicules légers
produits en France sont
des véhicules utilitaires**

IMMATRICULATIONS DES VUL NEUFS EN FRANCE



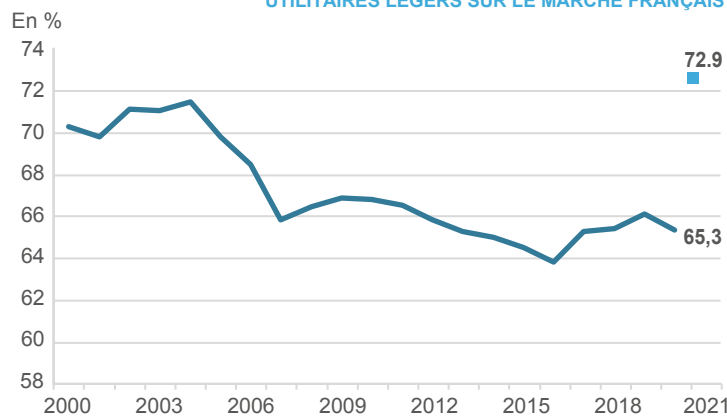
Source : CCFA

IMMATRICULATIONS DES VUL D'OCCASION EN FRANCE



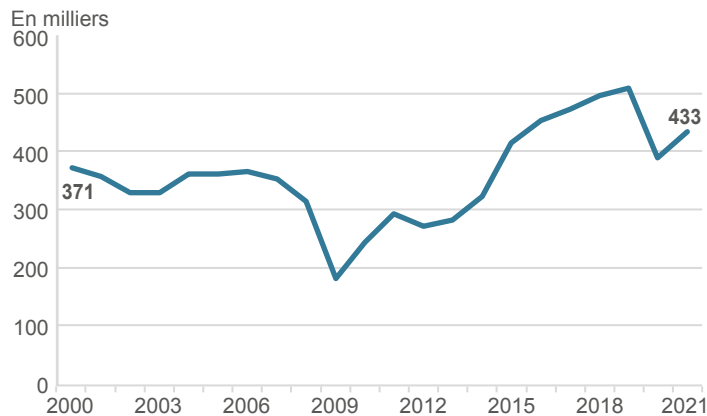
■ IMMAT VULO — RAPPORT OCCASION/NEUF

TAUX DE PÉNÉTRATION DES GROUPES (STELLANTIS, HORS FCA AVANT 2021 + RENAULT EN 2021) ET MARQUES FRANÇAISES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS



Source : CCFA

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR LES GROUPES RENAULT ET STELLANTIS EN FRANCE



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 de kilomètres avec leur véhicule utilitaire léger, certains secteurs 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).

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 6,3 millions d'unités au 1^{er} janvier 2022, est détenu à 48 % 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. Son âge moyen a tendance à décroître depuis 2018, contrairement à celui des voitures particulières.

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, la production avait fortement baissé pour s'établir à 390 000 unités mais elle a rebondi en 2021 à 433 000 unités, soit 32 % de la production totale de véhicules légers en France.

LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FRANCE

Le marché des véhicules utilitaires légers reste dominé par la motorisation diesel. En 2021, la part de marché des véhicules diesel est en léger retrait à 90 % (-3 points par rapport à 2020), mais les volumes continuent de croître (+4 %). La motorisation essence, qui se place en seconde position, a connu une croissance significative en 2021 (+43 %) et représente désormais plus de 5 % des ventes. Avec 12 141 unités vendues, les véhicules utilitaires électriques représentent 2,8 % des immatriculations, en hausse de 38 % en volume. Stellantis et le groupe Renault occupent 78 % de ce segment. Enfin, le segment des hybrides est celui qui progresse le plus vite en 2021, notamment grâce au succès des hybrides non rechargeables (+178 %) qui ont plus que doublé leur part de marché, passant de 0,6 % en 2020 à 1,4 % en 2021.

En 2021, le segment le plus important en volume demeure celui des fourgons, qui représente 44 % des ventes, en recul de deux points par rapport à 2020. Le second segment est celui des fourgonnettes, qui représentent un peu moins d'un

quart des ventes, une part qui continue de baisser en 2021 (-2 points par rapport à 2019). Les ventes de pick-up, qui ont connu une forte progression entre 2015 et 2018, se sont effondrées avec la mise en place en 2019, du malus et de la TVS pour cette catégorie de véhicule. Enfin, les dérivés utilitaires de voitures particulières ne représentent plus que 13,4 % des ventes en 2021 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 61 % des ventes en 2021 (+26 points depuis 2001), alors que celle des véhicules de 1,5 à 2,5 tonnes est passée de 59 % à 37 % sur la même période. Depuis 2010, les ventes des véhicules de 2,5 à 3,5 tonnes ont crû de 47 %, alors que les ventes de toutes les autres catégories ont reculé.

Sur le marché de l'occasion, la part des véhicules récents est plus faible que pour les voitures. Les moins de 1 an représentent 6 % des transactions d'occasion en 2021, contre 8 % pour les voitures

particulières. A l'inverse, les véhicules de 5 ans et plus représentent 70 % du total (en hausse de 2 points en deux ans), contre 64 % pour les voitures particulières.

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 6,3 millions d'unités au 1er janvier 2022, est toujours largement dominé par la motorisation diesel, qui représente 95 % des véhicules. Le parc de véhicules utilitaires légers électriques, bien que faible (58 596 unités), progresse de 21 % par rapport à l'an passé. Le parc toutes énergies confondues est composé à plus de 50 % de véhicules de 2,5 tonnes à 3,5 tonnes inclus.



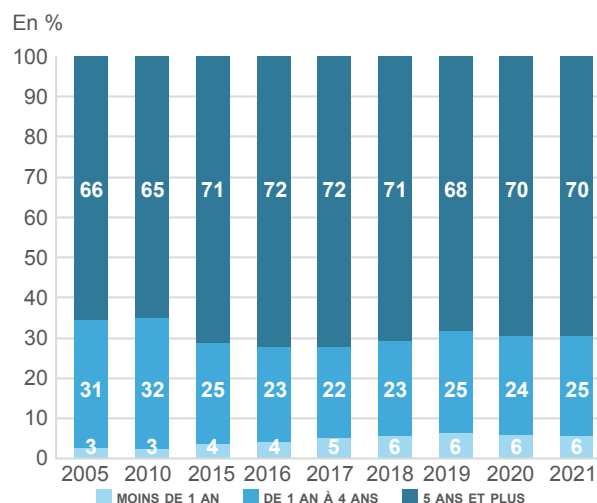
44 %

Part des fourgons dans les immatriculations de véhicules utilitaires légers

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2020		2021	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Dérivé VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	54 913	13,6	57 819	13,4
Fourgonnette	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	97 487	24,2	99 697	23,0
Fourgon	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	184 212	45,8	191 612	44,3
Minibus-Minicar	867	0,2	525	0,1	621	0,2	259	0,1	360	0,1
Pickup	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	9 468	2,4	12 019	2,8
Tout-terrain, Tout chemin	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	8 559	2,1	10 048	2,3
Autres	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	47 484	11,8	61 076	14,1
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	402 382	100,0	432 631	100,0

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION PAR ÂGE



► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR TONNAGE

	2005	2010	2021
< 1,5T	3%	4%	1%
1,5T À < 2,5T	56%	52%	37%
2,5T À 3,5T	41%	43%	61%
> 3,5T À 5T	0,2%	1%	0,3%
TOTAL	100%	100%	100%

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR ÉNERGIE

	2010		2021	
	unités	%	unités	%
GAZOLE	410 773	98%	388 132	89,7%
ESSENCE	4 936	1%	22 482	5,2%
ELECTRICITÉ	796	0%	12 141	2,8%
AUTRES	1 107	0%	9 876	2,3%
TOTAL	417 612	100%	432 631	100,0%

LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

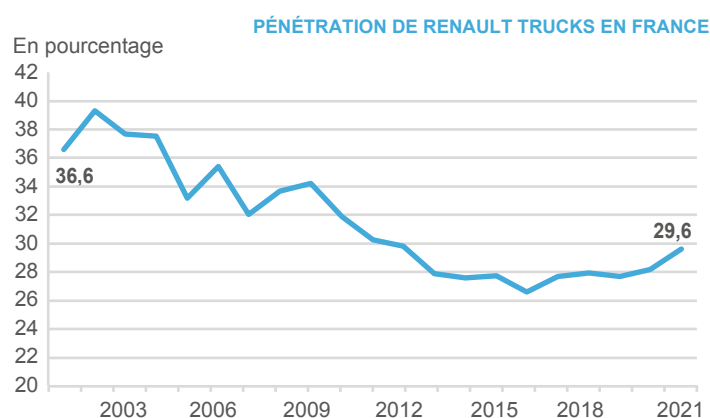
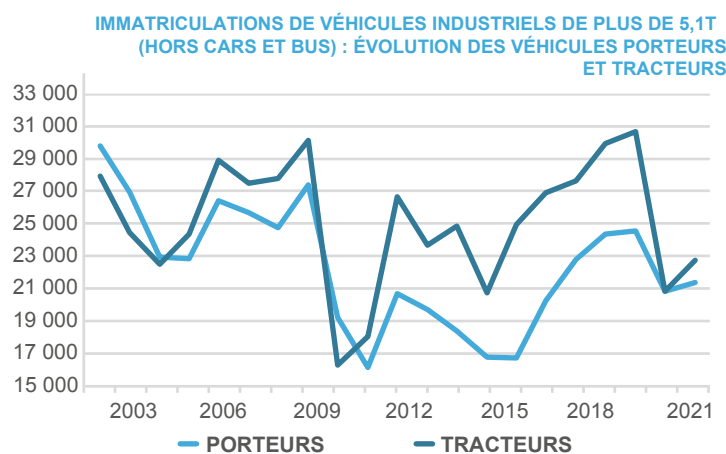
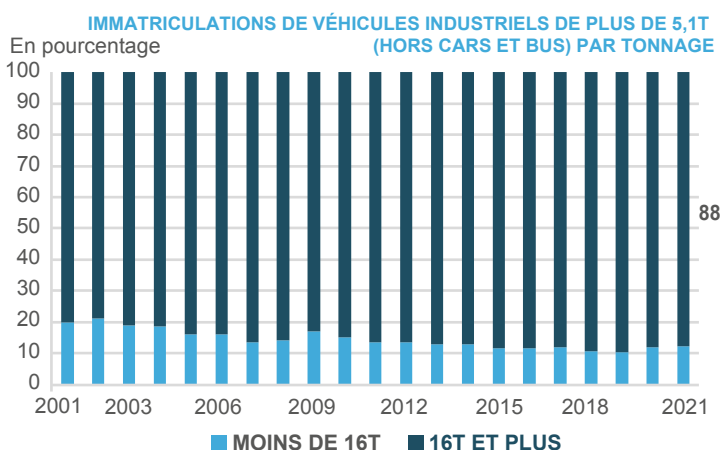
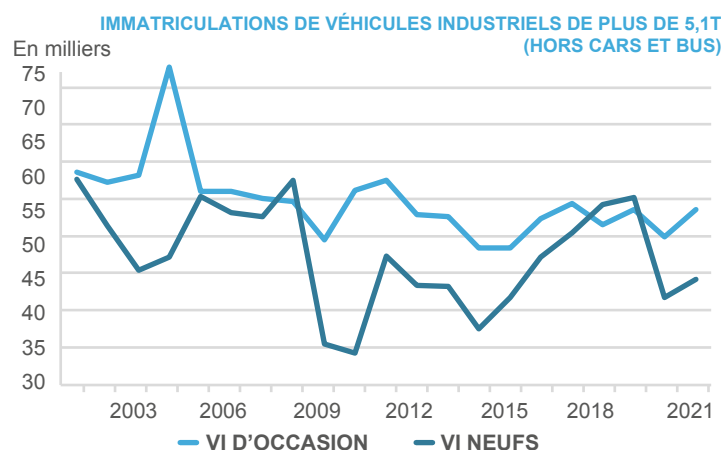
Le marché français des véhicules industriels neufs de plus de 5,1 tonnes a augmenté de 5,8 % en 2021 pour s'établir à 44 138 unités. Le premier semestre a été marqué par une embellie avec des volumes en hausse de 27 % sur les 5 premiers mois de l'année. Mais, au second semestre, le marché a été impacté par les problèmes d'approvisionnement (désorganisation des chaînes logistiques, hausse des prix) qui ont allongé les délais de livraison et limité les ventes. Ainsi sur l'ensemble de l'année, les volumes immatriculés ont été insuffisants pour compenser le fort recul de l'année 2020 (-24,4 %) et le marché est resté en retrait de 20 % par rapport au niveau record de 2019.

Le marché des tracteurs, historiquement plus élevé que celui des porteurs et qui s'était retrouvé au même niveau en 2020, enregistre une hausse de 9 % en 2021. Ainsi, il s'élève à 23 000 unités, soit un niveau qui reste bas comparé à la moyenne de la période 2015-2019 (28 000 unités). Le marché des porteurs progresse quant à lui de seulement 2,5 % pour s'établir à 21 400 unités, soit dans la moyenne de la période 2015-2019.

En 2021, les véhicules industriels de plus de 16 tonnes représentent 88 % du marché, une part qui augmente régulièrement depuis vingt ans.

La pénurie sur le marché du neuf a stimulé le marché du véhicule d'occasion, qui a progressé de 7,4 % en 2021 et a retrouvé son niveau de 2019 à 53 500 unités. 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 (contre 1,5 pendant la crise). En 2021, il se situe désormais à 1,2.

En 2021, Renault Trucks conserve sa place de leader en France avec une part de marché qui progresse de 1,4 point à 29,6 %, contre 28,2 % en 2020. Sa part de marché sur le véhicule d'occasion s'élève à 33,4 %.



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 industriels est plus volatile que celui des porteurs. Plus intensément utilisés (113 000 km par an contre 75 000 km pour un porteur selon le CNR), 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 2021, celle-ci continue de progresser et atteint 29,6 %. Il accroît sa part de marché tant sur le segment des porteurs que sur celui des tracteurs où ses nouvelles offres

(T Evolution, motorisation B100) ont stimulé les ventes. Il gagne également des points sur le segment des 6-16 tonnes avec 35,9 % des immatriculations en 2021. Enfin, sur le marché du véhicule industriel d'occasion, Renault Trucks est également leader avec 33,4 % de parts de marché.

La part des véhicules industriels à énergie alternative (gaz, électrique, hybrides) reste très faible mais atteint néanmoins 4,3 % en 2021 (dont 3,7 % pour le gaz naturel pour véhicule). L'extension de l'offre des constructeurs en véhicules électriques et les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés par l'Union européenne devraient également stimuler les ventes. Renault Trucks propose par exemple une gamme de véhicules électriques allant du 3,1 tonnes au 26 tonnes qui répond à la diversité des métiers de la logistique urbaine (transport frigorifique, collecte de déchets, distribution).

LA MOTORISATION DES MÉNAGES



85 %

Taux de motorisation des ménages

En 2021, le taux de motorisation des ménages revient à son niveau de 2019 à 85 %, 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.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2021
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE							
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	100,0	92,1	88,0	91,4
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,2	91,1	90,9	86,8
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	83,7	84,1	83,2	85,5
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	87,6	89,8	88,0	89,5
Employés	78,3	75,9	77,5	80,9	82,5	80,1	83,3
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	89,1	91,2	90,9	92,3
Inactifs	54,6	65,8	70,9	72,8	77,1	77,6	80,8
dont retraités	59,4	70,9	76,0	76,2	80,1	80,6	83,4
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	91,2
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3	80,0	84,2	83,7	87,1	87,8	87,9
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2	75,1	76,6	78,5	80,8	81,4	83,0
Agglomération parisienne	77,0	-	-	-	-	-	-
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	61,5	63,6	59,7	67,4
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT							
Ville-centre	-	67,6	69,4	69,2	73,0	71,6	74,2
Banlieue	-	79,3	80,5	80,9	83,2	82,1	84,4
Périurbain	-	88,5	89,8	91,2	91,6	92,5	93,2
Rural	-	85,3	90,4	92,6	94,8	94,4	93,6
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE							
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	63,3	64,9	74,0	93,0 (1)
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	82,3	83,9	82,5	86,8
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	87,5	88,0	87,3	85,3
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	86,1	88,1	84,7	87,6
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,7	86,9	85,1	86,4
65 à 74 ans	-	61,9	69,0	70,8	76,2	78,6	85,8
Plus de 75 ans	-	-	-	-	-	-	76,6
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	85,0

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

(1) Chiffre non significatif car l'échantillon est trop petit

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins. Après plusieurs années de baisse, il progresse depuis 2015 (+2 points) pour s'établir à 85 % en 2021.

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 stabilise autour de 83 % en 2021, contre 75 % en 1995. En revanche, dans les agglomérations, les taux de motorisation ont remonté après l'année COVID. Dans l'agglomération parisienne le taux est remonté à 67,4 % en 2021, contre 65,6 % en 2020. Dans les agglomérations lilloise, marseillaise

Les ménages ayant 3 voitures ou plus représentent 5,2 % 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 67,4 %, mais ce ratio ne fléchit plus au cours des dernières années et est même remonté en 2021. Dans d'autres grandes agglomérations françaises, les taux restent plus proches de 80 %.

65,6 % des ménages modestes (moins de 15 000 euros par an) sont équipés d'au moins une voiture, contre 62 % en 2015.

85,8 % des ménages âgés entre 65 et 74 ans et 76,6 % 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.

et lyonnaise, les taux de motorisation sont remontés à respectivement 90,8 %, 85,6 % et 76,7 % en 2021 (contre 87,1 %, 83,6 % et 75,5 % en 2020).

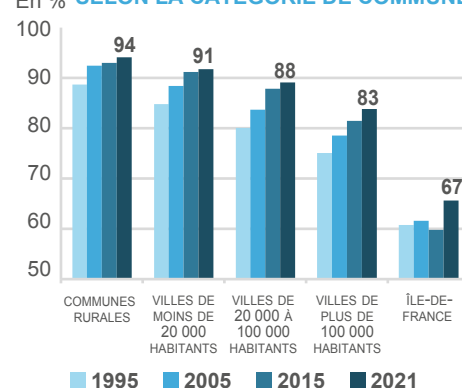
• Les ménages ruraux, les familles nombreuses, ainsi que les ouvriers et les exploitants agricoles constituent des catégories très motorisées (90 %). En outre, leurs taux de multi motorisation sont également supérieurs à la moyenne.

• 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 2021, le taux de démotorisation reste stable à 55 %. La principale cause de non-motorisation reste l'absence de permis de conduire (cité par 49 % des personnes) suivie de l'absence de besoin (41 %), de la préférence pour le vélo ou la marche (27 %).

Les coûts d'utilisation et acquisition trop élevés sont davantage cités qu'auparavant (21 %) comme cause de non-motorisation. En revanche, la préférence pour les transports en commun n'est évoquée que par 23 % des personnes, contre 30 % l'an dernier. Parmi les ménages non motorisés, 15 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années, une part qui reste stable.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



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 %. Puis, à partir de 2019, elle a de nouveau reculé et la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'élève en 2021 à 67 %. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail s'est quant à elle stabilisée autour de 52 %. Par ailleurs, l'utilisation de la voiture pour les déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail, continue de baisser par rapport à 2019 avec seulement 10 % du parc concerné. Enfin, 21,5 % des véhicules sont utilisés pour emmener les enfants à la crèche ou à l'école, en légère baisse par rapport à l'an dernier.

L'âge moyen du parc des ménages et la durée de détention des véhicules sont en hausse à long

terme. En 2021, comme en 2020, le contexte économique et la faiblesse du marché du neuf ont accentué ce phénomène. L'âge moyen du parc s'en est encore accru à 9,4 ans, contre 8,9 ans en 2019, et la durée de détention des véhicules s'est allongée à 5,8 ans contre 5,5 en 2019.

La chute des immatriculations de véhicules diesel se poursuit et continue de faire baisser leur part dans le parc. Les véhicules diesel représentent désormais dans le parc moins d'un véhicule sur deux (49 % du parc), contre plus de 60 % en 2015, soit une chute de plus de dix points en moins de dix ans.

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 a légèrement rebondi en 2021 après avoir reculé au cours des cinq dernières années. Il s'élève en moyenne à 100 400 kilomètres mais varie selon la motorisation. Le kilométrage au compteur d'une voiture diesel continue d'augmenter avec le vieillissement du parc et la baisse des immatriculations neuves et s'est établi à 132 250 kilomètres en 2021 ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, a également augmenté en 2021, avec la faiblesse des immatriculations, pour s'établir à 69 570 km, mais il avait auparavant tendance à baisser sur longue période.

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	2021
Parc total	millions	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	34,1	36,0
Âge moyen du parc	année	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,9	9,4
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,5	5,8
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE								
Groupe Renault	%	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,3	27,0
Groupe PSA avant 2021, Stellantis hors FCA sinon	%	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	36,5	37,3
Autres marques	%	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	35,2	33,9
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE								
2 & 3 CV	%	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	49,2	51,9
4 & 5 CV	%	38,4	38,9	40,5	43,3	44,4	49,2	51,9
6 & 7 CV	%	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	39,0	35,5
8 CV & plus	%	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	11,8	12,5
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME								
Petites voitures	%	39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,3	48,8
Moyenne inférieure	%	20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	29,2	22,6
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	2,3
Divers	%	5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	10,6	21,2
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	41,5	40,2
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ								
Super sans plomb - Essence	%	15,3	38,4	49,1	51,1	40,1	38,8	48,3
Super plombé - ARS - Autres	%	62,1	28,8	11,9				
Gazole	%	17,2	30,9	38,1	48,9	59,9	61,2	49,4
Kilométrage au compteur	km	69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	105 590	100 400
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,9	67,0
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,2	52,0

Note : À partir de 2007, les années ne sont pas directement comparables aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.
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 bas niveau des immatriculations de véhicules neufs depuis deux ans pèse sur l'âge moyen des véhicules du parc. L'âge moyen du parc essence qui avait tendance à baisser remonte en 2021 et s'élève à 9 années, contre 8,5 ans en 2020. L'âge moyen du diesel poursuit quant à lui sa hausse initiée en 2008 et atteint 10 ans en 2021 contre 6,9 ans en 2007. Le poids des véhicules de plus de 5 ans a rebondi en 2021 et s'élève à 67 %, soit deux points de plus qu'en 2019. Cela s'explique par l'augmentation des plus de 10 ans qui représentent 35 %, soit deux points de plus que l'an dernier.

Les puissances fiscales les plus courantes sont

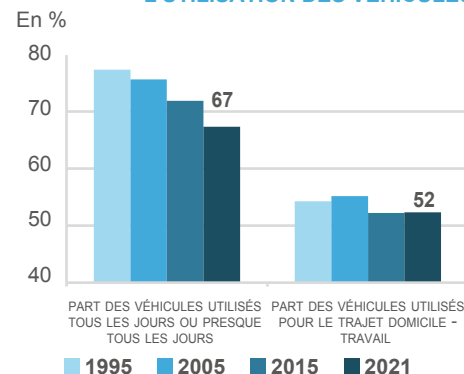
comprises entre 2 et 5 CV et leur part a tendance à augmenter et a gagné un point en 2021 à 51 % du parc. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont très appréciées et leur part dans le parc demeure élevée par rapport à celles de gammes supérieures à respectivement 49 % et 24 % du parc en 2021, contre 7,4 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure et haut de gamme. Cependant, la part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4 et de tout terrain, tout chemin, poursuit sa forte progression et s'élève à 21,2 % du parc en 2021 contre 10,6 % en 2015.

L'équipement des voitures du parc en boîtes automatiques et en systèmes d'urgence (eCall) continue de progresser. En 2021, 19 % des voitures sont équipées d'une boîte automatique (+3 points en un an) et 10 % d'un système eCall (contre 3 % en 2016). Les foyers multi-motorisés sont davantage équipés, avec respectivement pour ces foyers 26 % et 16 % des voitures équipées.

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 54 % et tend à diminuer dans Paris intramuros (21 %) et la première couronne (47 %). À l'inverse, dans les autres grandes agglomérations l'utilisation s'intensifie : plus de 7 ménages sur 10 utilisent régulièrement leur voiture en 2021 dont 6 sur 10 dans l'agglomération lyonnaise.

L'UTILISATION DES VÉHICULES



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La mobilité des personnes est une nécessité sociale et économique qui permet les échanges entre les hommes, sources de création de richesses et d'emplois.

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 avec 89 % de part modale. En 2021, la part de la voiture particulière recule de 2 points à 84 %, mais reste supérieure à celle de 2019 (81 %). La part des autobus, autocars et tramways reste stable (4,7 %).

Tous modes confondus, le transport intérieur de voyageurs augmente de 10 % en 2021, mais avec 866,2 milliards de voyageurs-kilomètres, il demeure en retrait par rapport à son niveau de 2019 (-13 %).

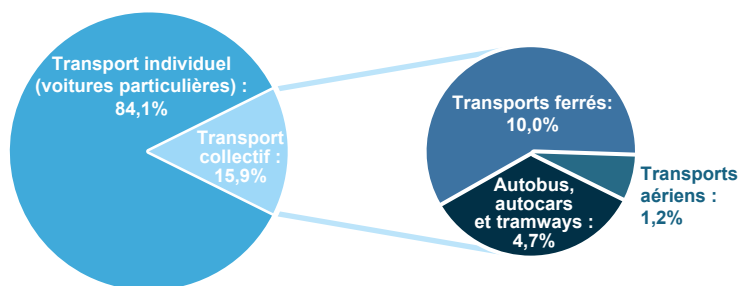
La mobilité en voitures particulières est celle qui a été le moins impactée par les restrictions de déplacements en 2020. Elle rebondit également moins fortement (+7 %) que les autres modes en 2021 et reste inférieure de 10 % à son niveau de 2019. Le transport collectif routier progresse de

9 % en 2021, mais a perdu 1/3 de ses voyageurs kilomètres par rapport à l'avant crise.

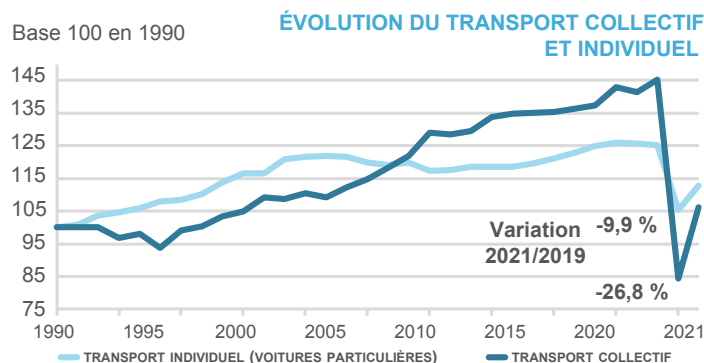
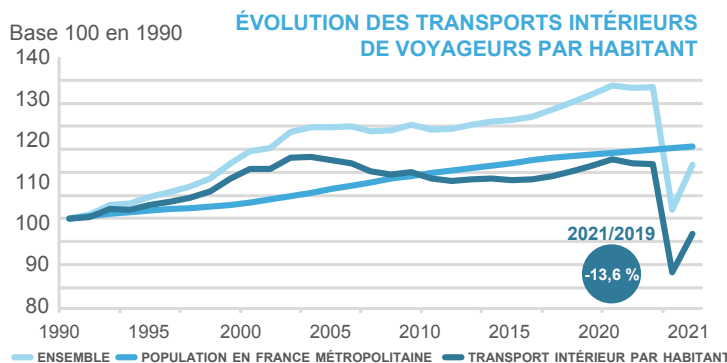
Le nombre de voyageurs-kilomètres en transport ferré augmente de 34 % en 2021 sur toutes les lignes de réseau et dans les métros, mais cela ne compense pas la baisse de 42 % subie en 2020.

Enfin le transport aérien qui avait perdu la moitié de ses flux et atteint un nombre de voyageurs historiquement bas en 2020, redémarre en 2021 (+40 %), mais reste perturbé par la crise sanitaire. Le transport aérien pour les vols intérieurs est plus soutenu que celui à destination de l'international ou des départements d'outre-mer où le trafic demeure fortement impacté par les restrictions liées au COVID.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2021



-13 %
Baisse des transports intérieurs de voyageurs tous modes exprimés en voyageurs-kilomètres entre 2019 et 2021



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

transportés, 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 0,4 % 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 (+0,5 % entre 2014 et 2019), puis il a brutalement chuté avec la crise de 2020.

En 2021, on assiste à une reprise des déplacements (+9 %), mais qui restent bien en dessous des niveaux d'avant crise.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

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

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

Au cours des quinze dernières années, le transport routier de marchandises a connu différentes

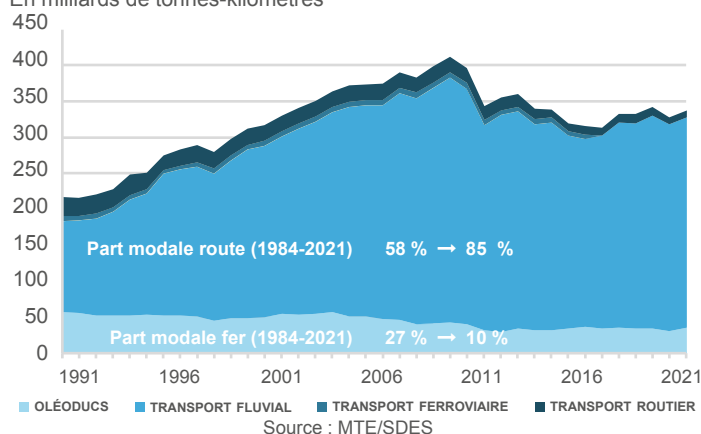
phases. En 2009, il a été fortement impacté par la crise économique et a connu un point bas à 284 milliards de tonnes-kilomètres. Après un rebond en 2010-2011, le déclin s'est poursuivi au rythme de 1,5 % par an en moyenne jusqu'en 2015, en lien avec le recul de l'activité du pavillon français (-2,6 % / an) au profit du pavillon étranger. Puis, à partir de 2016, la reprise économique a permis le retour de la croissance du transport routier de marchandises d'environ 4 % par an. En 2020, le transport de marchandises a été partiellement soutenu par le commerce de biens de première nécessité et a reculé moins fortement que le transport de voyageurs. En 2021, le trafic de marchandises rebondit de 3 %, mais reste en retrait de 1,8 % par rapport à 2019. Le nombre de tonnes-kilomètres réalisés par la route augmente de seulement 1,8 % en raison du recul du pavillon étranger, tandis que l'activité du pavillon français revient à son niveau de 2019.

Le transport ferroviaire est le mode qui a le plus bénéficié de cette reprise du trafic, puisqu'il progresse de 14,3 % et totalise 36 milliards de tonnes-kilomètres en 2021, soit son niveau de 2017. Sa part de marché gagne ainsi un point par rapport à 2020 à 10,4 %. Quant au transport fluvial, après avoir chuté de 11 % en 2020, il se redresse légèrement en 2021 (+4 %).

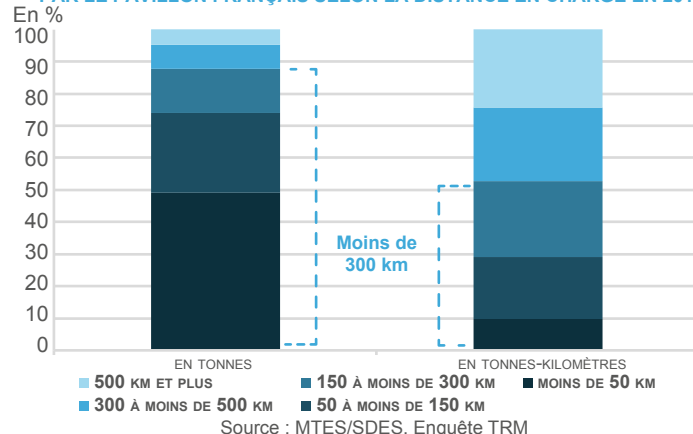
Part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres en 2021

85 %

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE
En milliards de tonnes-kilomètres



RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 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, après avoir rebondi jusqu'en 2017, la circulation routière n'a plus progressé et a même reculé en 2020 avec les restrictions de déplacements. En 2021, malgré un rebond de 7 %, elle reste inférieure de près de 9 % à son niveau de 2019.

La circulation est essentiellement réalisée par les véhicules légers, qui représentent 93 % de la circulation totale. En 2020, les confinements successifs et le

développement du télétravail ont beaucoup impacté les trajets des voitures particulières (-16 %). En 2021, le maintien d'un couvre-feu durant une grande partie du premier semestre a freiné le rebond attendu qui a finalement eu lieu dans la deuxième partie de l'année. La circulation demeure cependant inférieure de 10 % à son niveau d'avant crise.

En 2021, comme en 2020, la circulation des véhicules utilitaires légers immatriculés en France, a été moins impactée par les restrictions de déplacements. Elle est en retrait de 5 % par rapport au niveau de 2019. Celle des poids lourds, qui avait ralenti depuis 2018 sous

l'effet du ralentissement économique et avait été moins impactée en 2020, a retrouvé son niveau d'avant crise.

Fin 2021, plus de 34 % du parc de voitures particulières possède une vignette de Crit'Air 3 ou plus. Pour les poids lourds, le pourcentage du parc respectant les vignettes 1 à 3 dépasse désormais les 70 %. Leur présence vertueuse dans la circulation est d'autant plus importante qu'ils roulent davantage que les véhicules anciens.

+7 %

Hausse de la circulation en 2021

► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2012	2019	2020	2021	Variation annuelle moyenne en %		
								2012/1990	2021/2012	2021/2020
PARCS (MOYENNES ANNUELLES)	milliers de véh.	28 106	33 419	40 611	44 161	44 030	44 546	+1,7	+1,0	+1,2
Voitures		23 280	27 926	34 647	37 549	37 492	37 880	+1,8	+1,0	+1,0
Essence		19 760	18 215	12 800	14 292	14 663	15 037	-2,0	+1,8	+2,6
Diesel		3 520	9 711	21 593	22 498	21 861	21 366	+8,6	-0,1	-2,3
Hybrides non rechargeables		-	-	19	414	530	770	-	+51,2	+45,3
Électrique & autres énergies (hors GPL)		-	-	7	122	185	311	-	+48,5	+68,2
Hybrides rechargeables		-	-	30	74	108	222	-	+24,8	+105,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	4 859	5 296	5 930	5 857	5 977	+1,0	+1,4	+2,0
Essence		2 279	1 261	276	212	200	203	-9,1	-3,4	+1,9
Diesel		1 944	3 598	4 994	5 661	5 593	5 695	+4,4	+1,5	+1,8
Électrique & autres énergies (hors GPL)		-	-	5,7	39	43	52	-	+26,3	+19,9
Hybrides et gaz		-	-	5,7	17	21	27	-	+3,7	+26,9
Poids lourds (>5t)		535	553	582	591	590	596	+0,4	+0,3	+1,0
Bus & cars		68	81	86	91	91	93	+1,1	+0,8	+2,2
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS	milliers de km									
Voitures		13,4	13,5	12,3	12,0	10,0	10,6	-0,4	-1,6	+5,8
Essence		11,9	10,7	7,9	8,5	7,4	7,9	-1,8	-0,0	+6,7
Diesel		21,3	18,7	14,9	14,1	11,8	12,4	-1,6	-2,0	+5,7
Hybrides non rechargeables		-	-	15,9	13,7	11,6	12,3	-	-2,8	+6,7
Électrique & autres énergies (hors GPL)		-	-	8,5	8,9	8,0	8,5	-	-0,5	+6,5
Hybrides rechargeables		-	-	16,3	15,3	14,2	16,3	-	+0,0	+14,8
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,7	14,7	14,0	12,4	13,3	+0,0	-1,2	+6,7
Essence		20,2	18,6	15,3	6,1	5,9	6,9	-2,9	+3,2	+15,8
Diesel		20,2	18,6	15,3	14,4	12,7	13,5	-1,3	-1,3	+6,6
Électrique & autres énergies (hors GPL)		20,2	18,6	15,3	7,9	7,1	7,5	-	+3,0	+5,2
Hybrides et gaz		-	-	5,2	11,6	9,7	11,4	-	+2,3	+17,2
Poids lourds (>5t)		42,2	47,8	43,9	43,6	40,6	43,4	+0,2	-0,1	+7,0
Bus et cars		31,0	30,0	34,1	33,5	25,4	29,2	+0,4	-1,7	+15,1
CONSOMMATIONS UNITAIRES	litres au 100 km									
Voitures essence		8,7	8,1	7,6	6,90	6,83	6,77	-0,6	-1,3	-0,8
Voitures gazole		6,7	6,7	6,3	5,96	5,94	5,95	-0,3	-0,7	+0,1
VUL gazole		9,8	9,4	7,9	7,60	7,52	7,52	-0,8	-0,6	+0,0
VUL essence		9,8	9,4	7,9	7,80	7,77	7,77	-0,9	-0,2	+0,0
Poids lourds		36,2	36,6	35,0	33,32	32,98	32,87	-0,2	-0,7	-0,3
Bus et cars		32,0	33,0	32,8	30,72	30,41	30,41	+0,1	-0,8	+0,0
CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (TOUS TRANSPORTS ROUTIERS)	millions de litres									
Essence		23 983	18 395	9 575	10 618	9 045	10 423	-4,1	+0,9	+15,2
Gazole		19 268	32 091	40 397	39 332	33 206	35 399	+3,4	-1,5	+6,6
Total		43 251	50 486	49 972	49 949	42 250	45 822	+0,7	-1,0	+8,5
CIRCULATION TOTALE (1)	milliards de véh-km	423	521	584	617	524	562	+1,5	-0,4	+7,2
Véhicules légers (1)		389	475	536	577	488	523	+1,5	-0,5	+7,2
Dont Voitures pavillon français		311	378	427	449	376	402	+1,5	-0,7	+6,9
Dont Véhicules utilitaires légers pavillon français		62	76	78	83	73	79	+1,1	+0,2	+8,9
Poids lourds pavillon français (1)		26	34	34	25,8	24,0	25,9	+0,6	+0,1	+8,1

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

Source : MTE/SDES/CCTN

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers (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 parc 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 44,5 millions de véhicules en 2021.

Le recul de la motorisation diesel se poursuit en 2021. Sa part au sein du parc diminue et s'établit à 56 % en 2021. Au sein de la circulation, la motorisation diesel décroît également (62 % du total) en raison du vieillissement tendanciel des voitures diesel et de la baisse du kilométrage annuel moyen. La motorisation essence suit la tendance opposée, avec une hausse de sa part dans le parc et dans la circulation, un rajeunissement des véhicules et une augmentation du kilométrage moyen. Enfin, les motorisations électrifiées (électrique et hybride rechargeable) représentent désormais 1,4 % du parc (et 1,6 % de la circulation) des voitures particulières.

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

2021, la consommation unitaire moyenne des voitures a diminué de 0,8 % pour les voitures essence et a même augmenté de 0,1 % pour les voitures diesel.

Le parc poids lourds renoue avec la croissance depuis 2015 et a progressé de 4,8 % entre 2015 et 2021 après 15 ans de recul. Depuis 2015, la consommation unitaire des poids lourds a reculé de 4,6 %. Le parc poids lourds s'est également transformé et comprend plus de 54 % de véhicules répondant à la norme EURO VI à fin 2021. Cette part est de 3 véhicules sur 4 au sein du parc de tracteurs. On observe aussi une augmentation régulière de la part des véhicules de plus de 19 tonnes au sein du parc de porteurs (57 % du parc en 2011, contre 64 % fin 2021). 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

Après une baisse historique enregistrée en 2020 dans le contexte de la crise sanitaire, la circulation routière et les émissions de CO₂ associées ont augmenté en 2021, sans toutefois retrouver leur niveau de 2019. Entre 1990 et 2021, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 33 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, quant à elles, n'ont crû que de 2 %.

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 24 %. Ceci est la conséquence de la diésélisation du parc entre 1990 et 2015, du système bonus/malus instauré en 2008 et des efforts des constructeurs et des conducteurs.

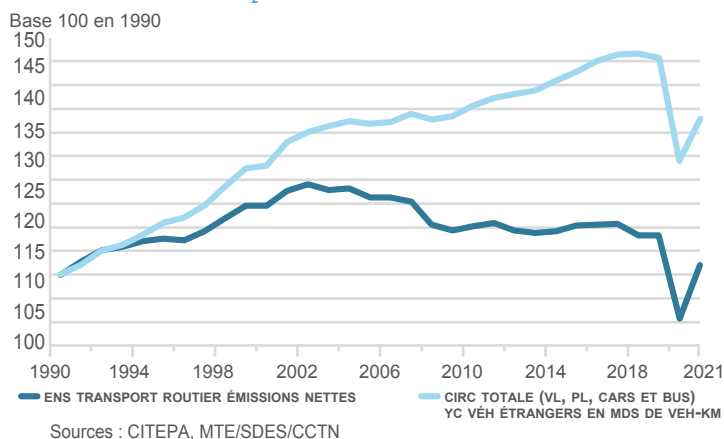
La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, mais en 2018, la consommation des voitures particulières a de nouveau reculé, principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence plus importants que pour le diesel. Les progrès liés à la consommation unitaire des véhicules se poursuivent depuis, passant de 6 l / 100 km en 2017 contre 5,9 en 2021 pour le gazole et de 7,2 l / 100 km en 2017 contre 6,8 en 2021 pour l'essence. Cependant, la part croissante des voitures essence dans le parc et dans la circulation (avec une différence de parcours moyen qui se réduit entre le diesel et l'essence passant de 5 400 km en 2019 à 4 200 km en 2021) pèse sur la consommation unitaire moyenne d'un véhicule du parc, qui s'établit à 6,1 litres aux 100 km en 2021.

Concernant l'efficacité énergétique dans le transport de marchandises, celle-ci continue de s'améliorer.

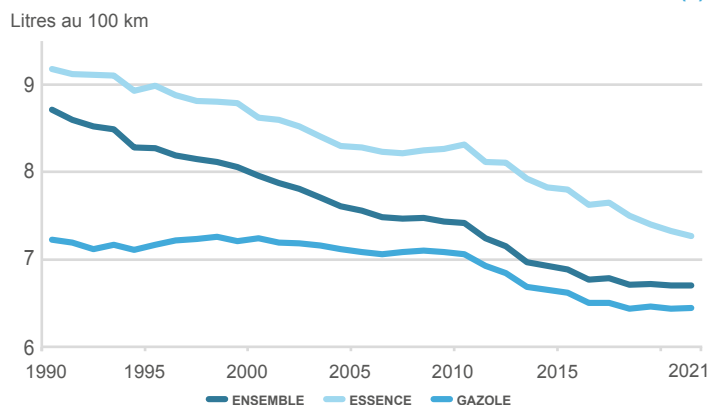
Selon les dernières estimations, la quantité de CO₂ émise par un véhicule industriel, lors du déplacement sur le territoire français d'une tonne de marchandises sur un kilomètre, a baissé de 26 % entre 1990 et 2021. Ces progrès s'expliquent essentiellement par l'amélioration de la performance des véhicules (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.

-24 %
Baisse de la consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation depuis 1990

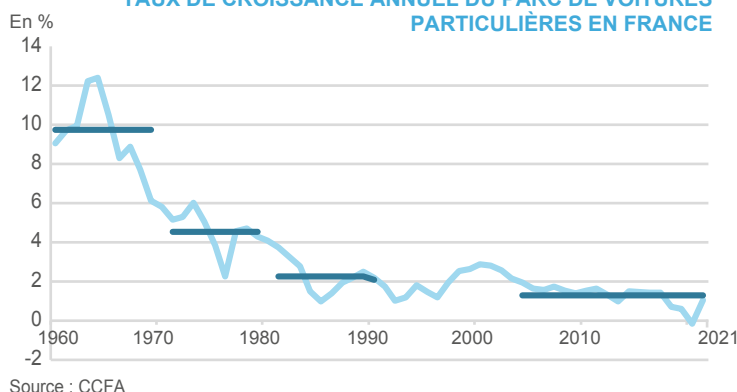
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



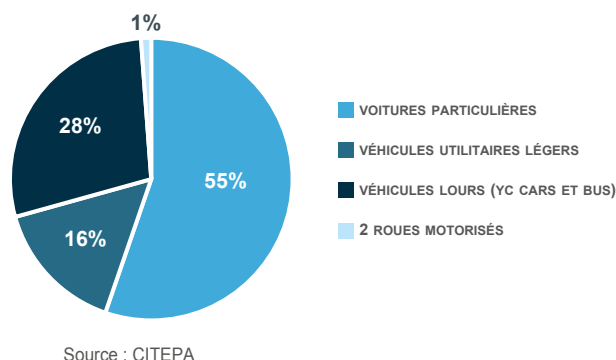
CONSUMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER EN 2021



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. Il est passé de 9,7 % de croissance moyenne annuelle entre 1957 et 1970, à respectivement 4,5 %, puis 2,2 % de croissance dans les années 70 puis 80. Depuis 2004, le taux de croissance annuel moyen s'élève à 1,3 % mais il a fortement ralenti à partir de 2018 (moins de 1 % par an).

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. Entre 2000 et 2019, le kilométrage annuel moyen avait chuté de 0,6 % par an. Après un très fort recul en 2020, il demeure en 2021 en retrait de 11 % par rapport à 2019.

En 2021, 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 116 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, puis une stabilisation autour de 125 millions de tonnes s'observe jusqu'en 2019. Les

restrictions de déplacements et le développement du télétravail ont fait chuter la circulation routière en 2020, entraînant une baisse des émissions de CO₂ (-15%). En 2021, le niveau des émissions remonte mais reste en retrait de 6 % par rapport à 2019.

En 2021, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le rapport Secten 2022 du CITEPA, à 55,5 % pour les voitures, 15,5 % pour les véhicules utilitaires légers, 28 % pour les poids lourds, bus et cars et 1 % pour les deux-roues motorisés.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

L'évolution de la technologie, les contraintes économiques et la prise de conscience face aux enjeux environnementaux ont favorisé, dans plusieurs secteurs, le développement de nouvelles tendances de consommation et de 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).

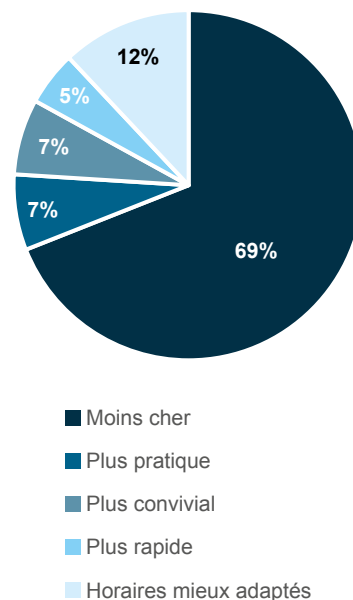
Les groupes automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités nouvelles dédiées à ces activités (Mobilize, Free2Move) et en proposant toute une palette de nouveaux services en France comme à l'étranger : locations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

11 %

Des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage en 2021 (enquête KANTAR TNS)

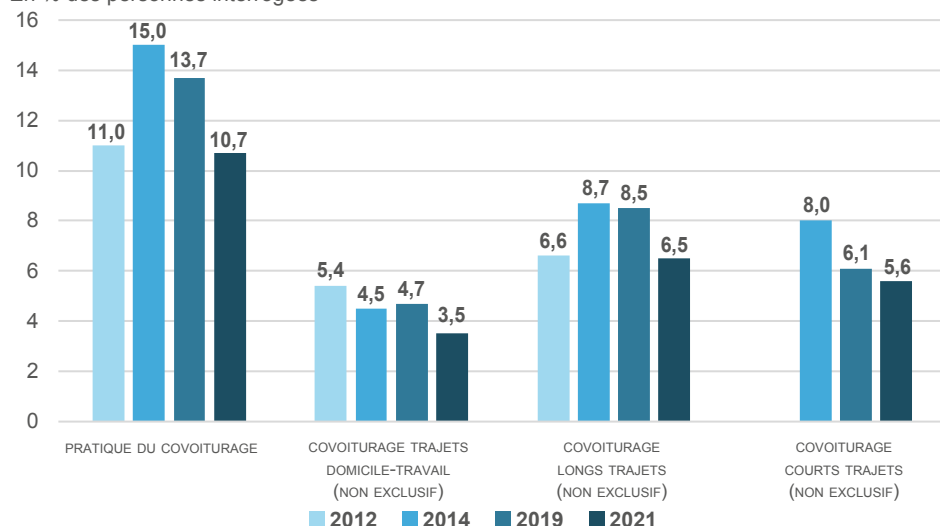
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE (6T, 2015)



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 2021, la pratique du covoiturage reste en retrait par rapport à 2019, en raison du maintien du télétravail et d'une volonté de privilégier les transports individuels, qui s'explique par le contexte sanitaire toujours préoccupant. D'après l'enquête Kantar TNS Parc Auto, 10,7 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage, contre 10,3 % en 2020 et 13,7 % en 2019. En 2021, 3,5 % des personnes interrogées ont utilisé le covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail (contre 4,7 % en 2019), 6,5 % pour des trajets supérieurs à 100 km (contre 8,5 % en 2019) et 5,6 % pour des trajets inférieurs à 100 km (contre 6,1 % en 2019). Depuis la pandémie, le covoiturage avec l'entourage s'est renforcé. Il concerne 92 % des covoitureurs pour les trajets domicile-travail, 88 % pour les courts trajets et 52 % pour les longs trajets, contre respectivement 91 %, 74 % et 37 % en 2019. D'après une étude de l'ADEME réalisée en 2015, 69 % des covoitureurs déclarent choisir le covoiturage pour son coût.

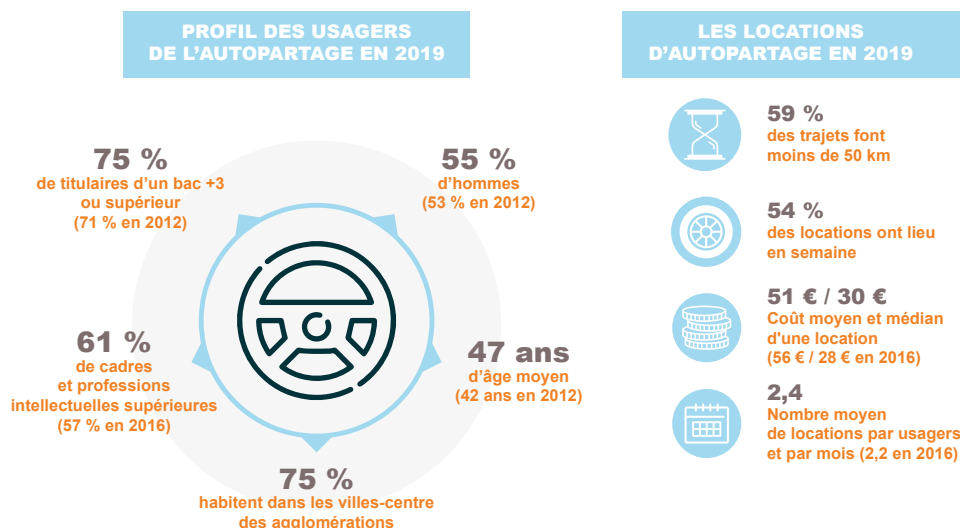
Le covoiturage occasionnel, effectué généralement sur de longues distances, est le plus structuré. Des plateformes de mise en relation sécurisent la transaction entre les conducteurs et les passagers. La part des longs trajets organisés avec une

structure de mise en relation est passée de 25 % en 2012 à 69,3 % en 2021, mais elle a baissé en 2020 (57,5 %) avec la crise sanitaire et n'est plus que de 48,4 %. 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. 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



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.

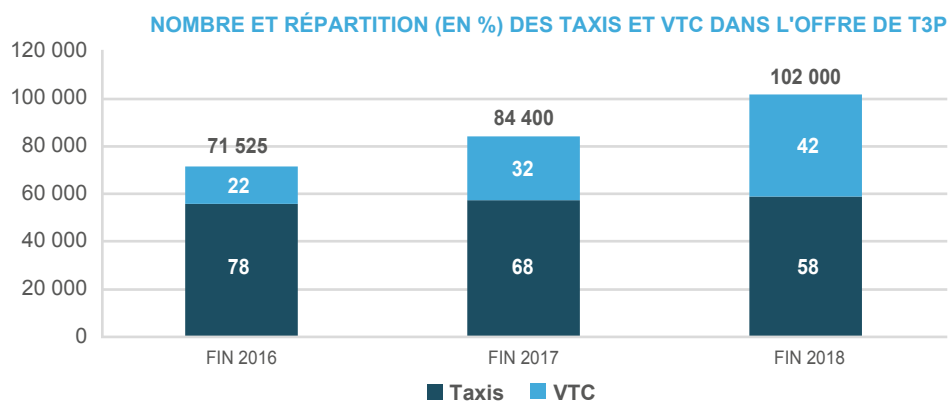
L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

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. Ailleurs en Europe, il s'allie avec d'autres acteurs pour équiper des flottes d'autopartage en véhicules

électriques (Fetch Car Sharing à Amsterdam, Aimò 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 de Stellantis et son application du même nom, proposent des services d'autopartage en libre-service à Paris, Madrid, Lisbonne, Washington DC, Portland, Denver et Columbus. 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. Avec l'acquisition de Share Now, Free2Move renforce son offre de services d'autopartage en Europe. Free2Move propose aussi des services destinés aux entreprises avec un système de gestion de flotte connecté (Connect Fleet), un service d'autopartage (Fleet Sharing), de location de longue durée (Free2move Lease) et un service de conseil sur l'électro compatibilité (E-mobility Advisor) des flottes.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE



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.

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

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

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

interdite et reste réservée aux taxis.

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

L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, créé en 2017 et chargé d'établir un état des lieux du secteur, a dressé un premier bilan de l'activité. Il indique que le nombre de VTC inscrits au registre s'élevait à 15 000 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. Mobilize proposera prochainement à Paris et Madrid, une offre de véhicules (la Limo 100 % électrique) et services, totalement dédiés aux taxis et VTC. Côté Stellantis, le service Free2Move Ride permet sur plus de 21 000 destinations réparties dans 150 pays de trouver la meilleure offre de VTC disponible.

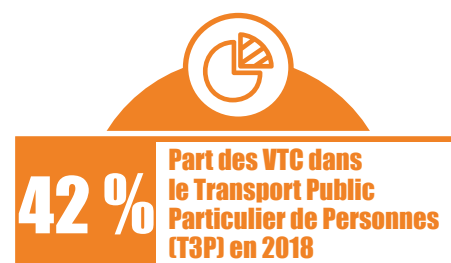
LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

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 (Mobilians)

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 PARC AUTO, l'activité de location qui avait baissé en 2020 dans un contexte de faible mobilité est restée à un niveau bas en 2021 (5 % de l'échantillon y ayant eu recours contre 8 % en 2019). Les locations entre particuliers ont cependant augmenté : 11 % des foyers parmi ceux ayant eu recours à la location contre 7 % en 2019. 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 (V2V) ou entre les véhicules et l'infrastructure routière ou de communication (V2X), grâce à des systèmes de connectivité sans fil. Différents services sont proposés aux utilisateurs : divertissement (via le Bluetooth ou la 4G/5G), 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). Certains dispositifs de sécurité sont imposés 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) et les systèmes d'automatisation permettant au conducteur de déléguer la tâche de conduite au système (niveaux 3 à 5).

La Convention de Vienne adoptée en 1968 limitait la circulation au niveau 1 et 2 en imposant la présence du conducteur qui devait avoir le contrôle et rester maître de son véhicule (cf encadré). Une première évolution de la Convention en 2016 a autorisé les systèmes de conduite automatisée ou à délégation de conduite (donc de niveau 3)

à condition que le conducteur reste maître de son véhicule et que ces systèmes respectent les réglementations de l'ONU.

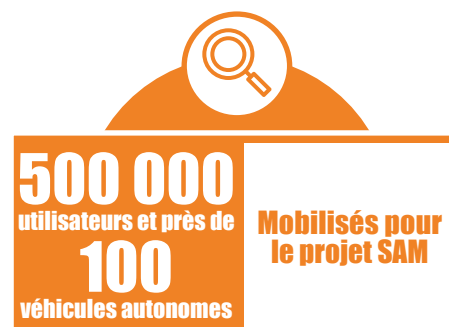
Sur le plan technique, la première réglementation sur l'automatisation de niveau 3 est le règlement 79 CEE ONU, concernant l'homologation des véhicules avec systèmes automatisés de maintien de la trajectoire (dit « ALKS ») adopté en juin 2020. Ce système de délégation de conduite à basse vitesse peut être activé par le conducteur uniquement sur les voies de chaussées séparées éligibles et à une vitesse de 60 km/h maximum. Son entrée en vigueur en janvier 2021 a été une étape importante vers la mise en circulation de véhicules autonomes de niveau 3.

Sur le plan juridique, 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. 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 notamment sur la question de la responsabilité pénale.

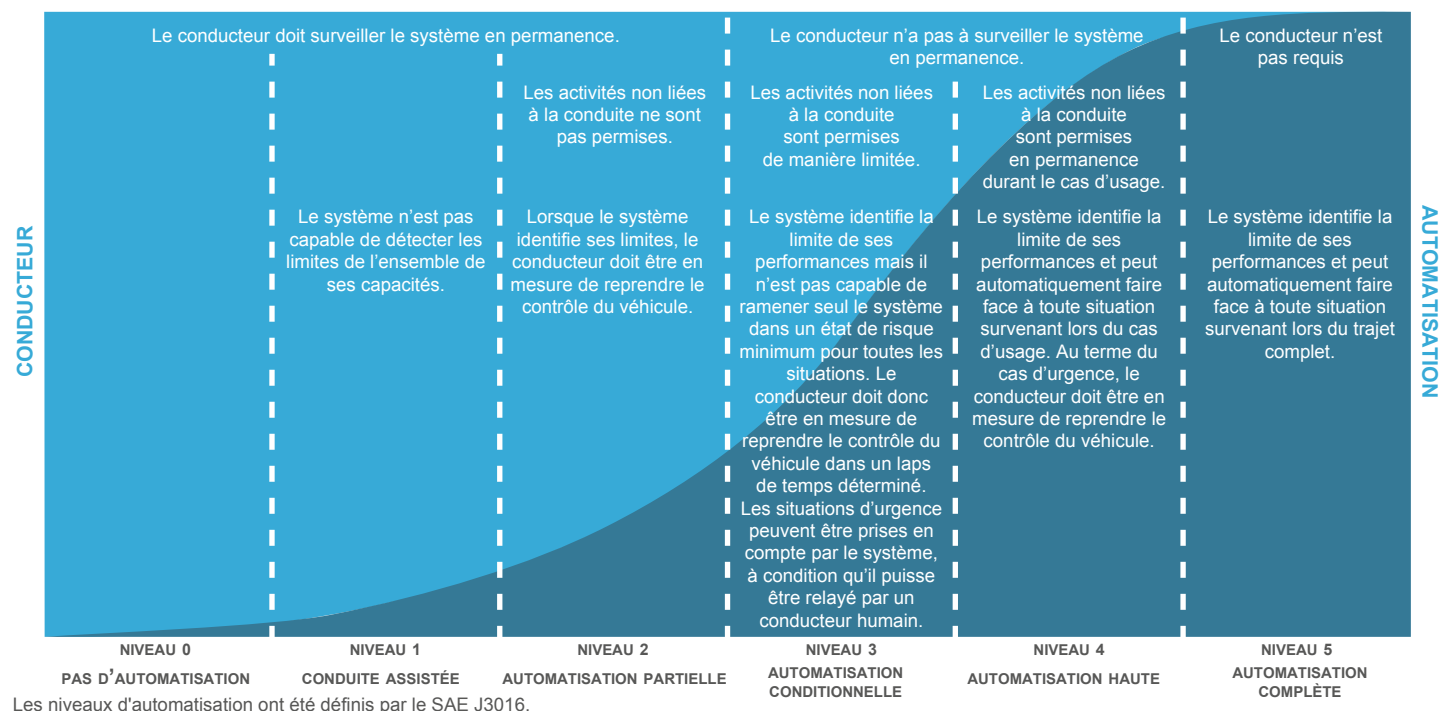
Le développement du véhicule connecté et autonome va permettre d'offrir de nouveaux services liés à la conduite et à la sécurité routière (systèmes d'alerte, remontées d'informations), tournés vers le véhicule lui-même (services de maintenance, de réparation), relatifs à l'infrastructure routière (gestion du trafic ou de l'infrastructure elle-même) ou au conducteur (services d'assurance ou services d'info-divertissement). Mais 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 » sont en cours afin de 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).



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 :

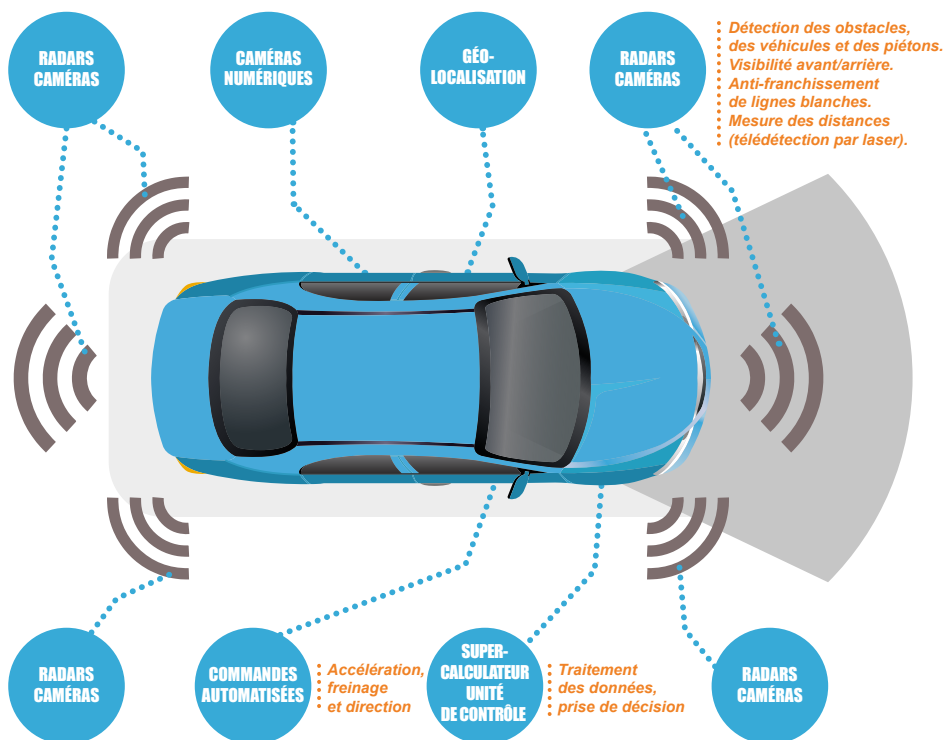
- que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur (§ 8.1) ; que tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule (§ 8.5), et que le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite (§ 8.6) ;
- et que tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes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

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

Le Gouvernement français a engagé, à travers la stratégie nationale de développement des véhicules autonomes (dont la seconde édition a été publiée en décembre 2020), 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 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. Ces dispositions permettent la circulation en France des véhicules automatisés, jusqu'aux niveaux d'automatisation dits « niveau 4 » (sans conducteur à bord), supervisés, dans le cadre d'un service de transport de personnes.

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



Le programme d'investissements d'avenir (PIA) mis en place par l'État pour financer des investissements innovants a permis, dans le cadre du PIA3, de lancer deux programmes nationaux d'expérimentation (SAM et ENA). Le PIA4, annoncé le 8 janvier 2021, a permis le lancement d'un nouvel appel à projet « mobilités routières automatisées, infrastructures de services connectés et bas carbone ». Doté d'un budget de 200 millions d'euros, il vise à soutenir le développement d'une offre souveraine de systèmes, composants et services favorisant la mobilité routière automatisée, connectée et bas carbone.

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 et qui s'est achevé fin 2019 a été le premier projet phare sur 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 ont été équipés de capteurs pouvant détecter des événements, et d'unités embarquées, permettant de transmettre l'information aux véhicules en amont (V2V) ainsi qu'au gestionnaire (V2I) via des unités en bord de route. Le projet qui a rassemblé de nombreux partenaires publics et privés (collectivités locales, gestionnaires routiers, PSA et Renault, universités, centres de recherche, partenaires étrangers) autour du ministère en charge des transports 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. Le projet a permis cependant de poser les bases de l'architecture

et de la sécurité du système. D'autres projets comme C-Roads, InterCor ou InDid ont été lancés à sa suite, afin d'étendre les services SCOOP à d'autres régions à l'échelle française et européenne. Le 5 janvier 2021, l'application COOPITS a été déployée sur la métropole de Bordeaux pour permettre à l'utilisateur de la route de recevoir des informations directement du gestionnaire routier et favoriser l'écoconduite.

Les centres d'essais pour véhicules autonomes et connectés

Financé grâce au PIA et à la Région Île 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 doit permettre l'amélioration des services existants et le développement de nouveaux services avec un meilleur débit et une plus grande capacité. Le projet « 5G OpenRoad » est l'un des plus grands programmes d'assistance à la conduite de véhicules automatisés sur routes ouvertes en Europe. Il réunit 16 partenaires privés et publics afin de définir les usages et les bénéfices de la 5G pour les véhicules autonomes et connectés. Il mobilise près de 90 millions d'euros sur trois ans cofinancés par les membres du consortium dans le cadre du PIA et la Bpifrance. 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. À ce titre, le règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD), entré en vigueur en mai 2018, permet de renforcer la protection des données personnelles des usagers. 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 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 gestions de données transfrontières compatibles entre eux.

Les technologies connectées et la conduite autonome préparent de nouveaux scénarios de mobilité et la mise en place d'un 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 2021, l'ensemble des prix des différents modes de transport de voyageurs progressent en raison de tensions sur l'offre de transport liées au rebond post-covid (pénurie de main d'œuvre, hausse des prix de l'énergie). L'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) augmente fortement (+4,4 %) après avoir reculé l'an dernier. Cette hausse qui dépasse de 2,8 points l'augmentation du niveau général des prix est liée au prix des carburants qui bondissent de 12,7 % et qui pèsent sur le poste « dépenses d'utilisation » (+5,9 %), tandis que les prix des « achats de véhicules » restent stables (+0,7 %).

Dans le transport routier de personnes, les prix, qui avaient rebondi de 3 % en 2020, s'accroissent en 2021 (+3,4 %). En 2021, la composante « transport par cars et bus » voit ses prix, bien que dynamiques, ralentir par

rapport à 2020 (+2,9 %), tandis que les prix des « taxis, voitures avec chauffeur » accélèrent (+4 %). Enfin, alors que les prix avaient reculé en 2020 dans le transport aérien comme dans le transport ferroviaire, ils repartent à la hausse de respectivement +3,8 % et +1,9 % en 2021.

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 25 % dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC) et de 12 % pour les véhicules personnels, mais ont baissé de 10 % pour les autres transports routiers de voyageurs (autobus, autocars) et de 2 % dans le transport ferroviaire. 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 même si une hausse est enregistrée en 2021.



**+4,4 %
et
+3,4 %**

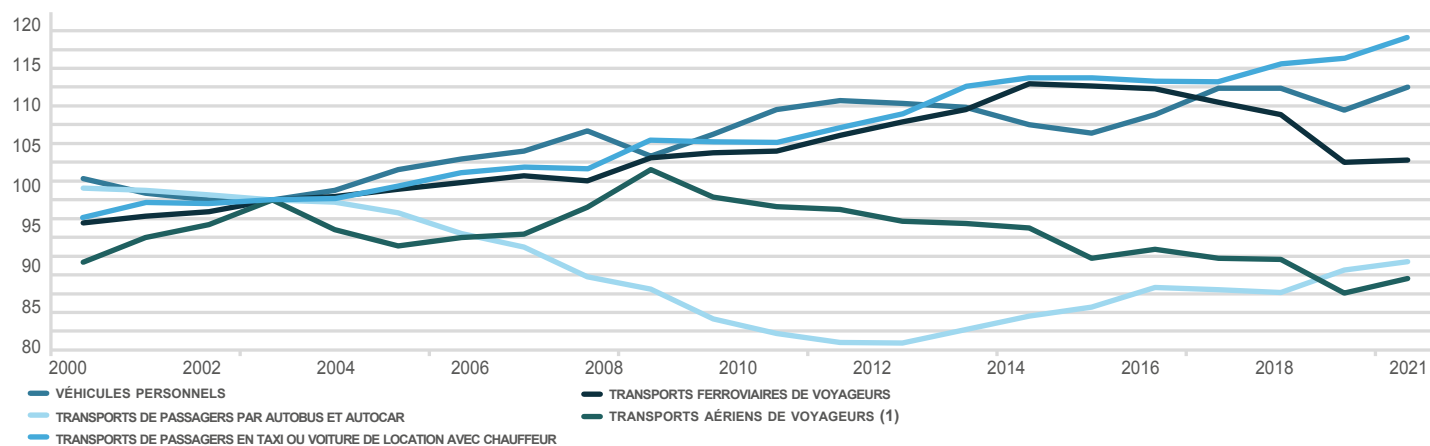
Variations respectives en 2021 des indices des prix liés aux véhicules personnels et aux transports routiers de voyageurs

► 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%
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%
2021	4,4%	1,9%	3,4%	2,9%	4,0%	3,8%

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.

La variation entre 2011 et 2012 ne peut être considérée comme significative.

Source : INSEE

Les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs retracent les évolutions des 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 mais un rattrapage a lieu en 2021. L'indice réel des transports ferroviaires a crû de 9 % entre 2000 et 2021 mais est en recul 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 10 % sur la période 2000-2021, 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 à l'exception du rebond de 2021.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2021, les prix du transport de fret augmentent pour tous les modes mais les augmentations sont particulièrement fortes pour le transport international. Les prix du transport maritime augmentent de 59 % en moyenne annuelle et ceux du transport aérien de 8,5 %. La demande soutenue liée à la reprise du commerce mondial combinée à des capacités de transport limitées explique ces hausses de prix, dans un contexte qui reste perturbé par les incertitudes liées au covid. Le trafic dans les ports est perturbé par la forte demande couplée aux protocoles sanitaires, ce qui désorganise encore davantage les flux logistiques et accroît les tensions capacitaires. Des phénomènes de report du fret maritime vers le fret aérien entretiennent la hausse des prix de ce dernier. Dans le transport routier, les prix augmentent de 1,4 % après avoir baissé en 2020. Enfin, dans le transport ferroviaire, la hausse des prix est de 3,5 %.

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 et 2021. Dans le maritime, avant l'explosion des prix en 2021, les prix étaient restés stables sur longue période.

Dans le transport ferroviaire, l'indice des prix n'est diffusé que depuis 2014, avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Entre 2012 et 2019, les prix étaient en recul en raison de la baisse des prix du ferroviaire national. Mais en 2020, les prix augmentent fortement sur le

ferroviaire national et cette hausse se poursuit en 2021. Sur l'international, les prix qui avaient reculé en 2020 avec le ralentissement économique mondial sont repartis en hausse en 2021 avec la reprise. Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, les nouveaux opérateurs se sont développés et représentent en 2020, 48 % des tonnes kilomètres réalisés, soit un niveau comparable à celui de l'Allemagne.

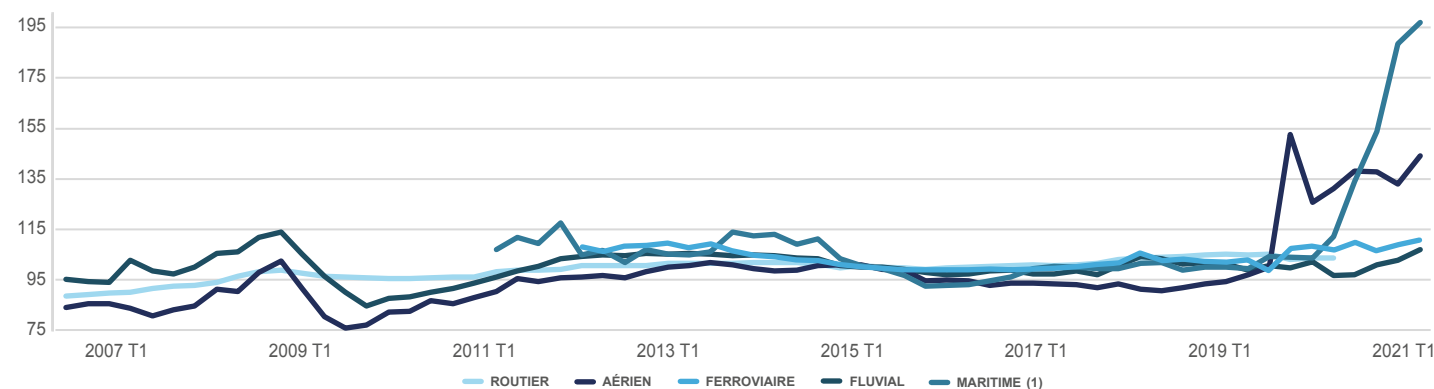


**+59 %
et
+8,5 %**

**Variations respectives
des indices de prix du
transport de fret maritime
et aérien en 2021**

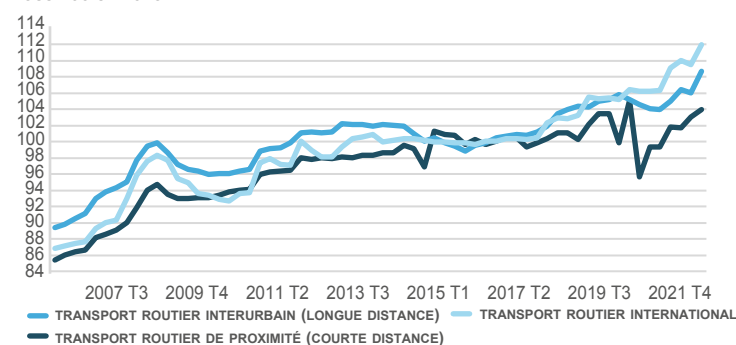
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE

Base 100 en 2015



INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

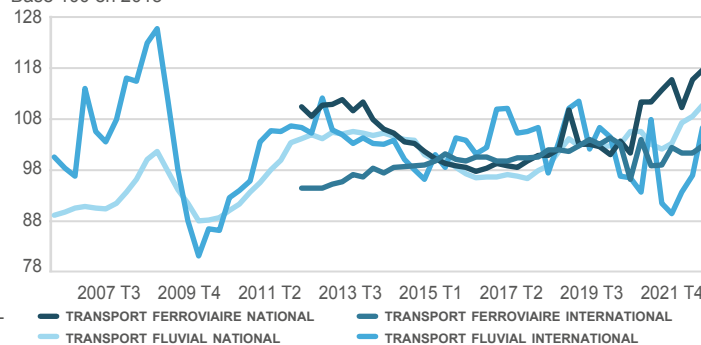
Base 100 en 2015



(1) Entre 2006 et 2011, la volatilité de l'indice des prix du fret maritime est très forte. L'indice est passé de 110,1 au T2 2006 à 195,5 au T2 2008, avant de chuter à 79,1 en T1 2009. Source : MTE/SDES

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

Base 100 en 2015



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 1er 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.



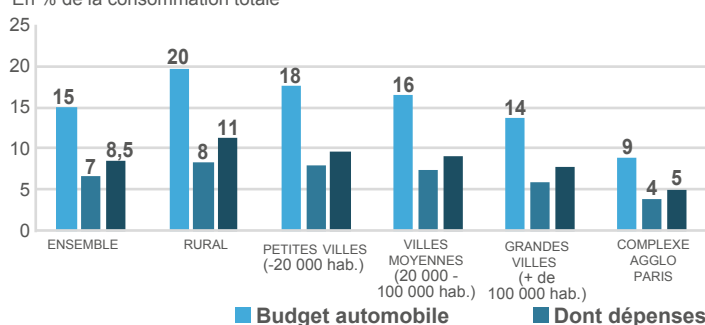
6 %

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

► BUDGET AUTOMOBILE EN 2017

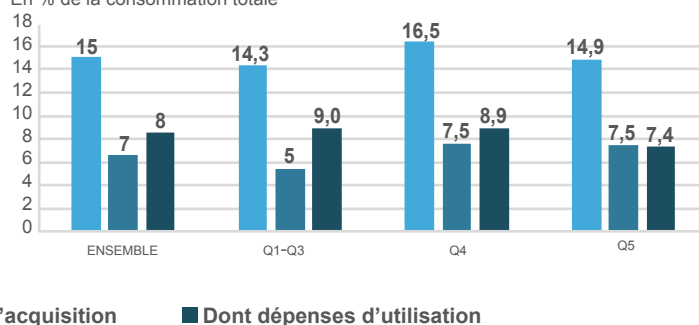
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

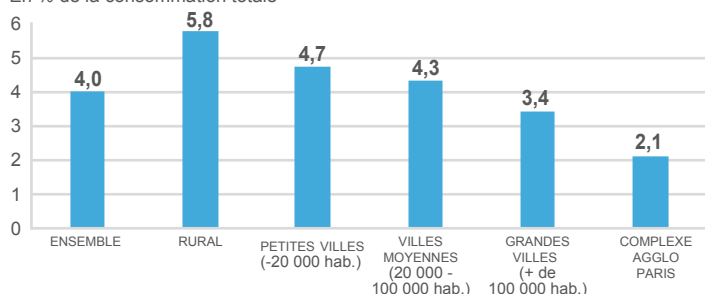
En % de la consommation totale



► POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2017

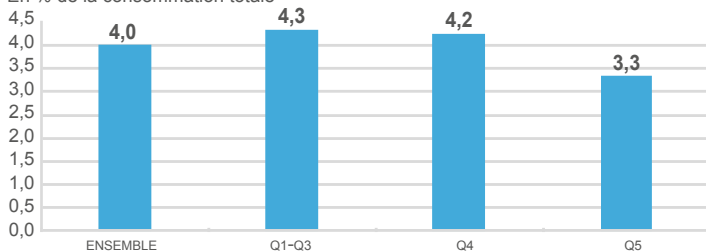
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

En % de la consommation totale



SELON LES QUINTILES DE REVENU

En % de la consommation totale



Source: INSEE, Family budget survey 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 63). 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



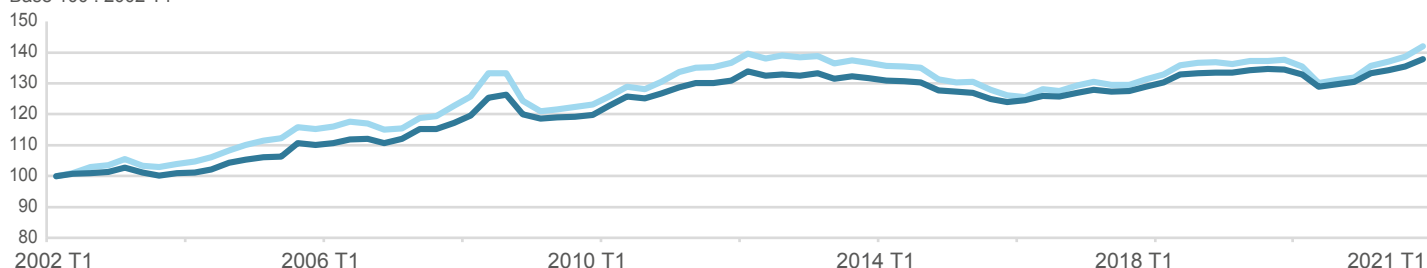
+4,7%

Hausse du prix de revient complet du transport routier de marchandises longue distance en 2021

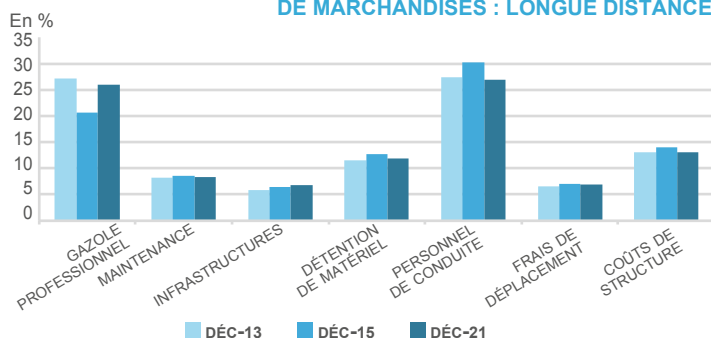
Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) indiquent que les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional ont augmenté de respectivement 4,7 % et 3,6 % en 2021. Cette évolution est en lien avec l'augmentation du cours du pétrole brut et donc du coût du gazole professionnel, après une forte baisse l'an dernier. Le poste carburant représente 26 % des coûts du transport routier de marchandises de longue distance et 19 % pour le transport régional.

COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

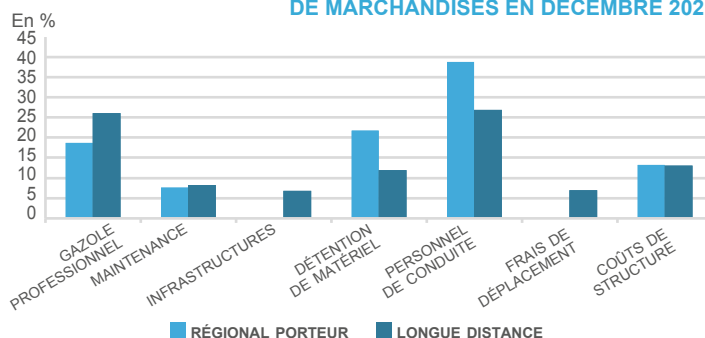
Base 100 : 2002 T1



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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2021



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 1er 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 % et s'élève à 27 % en 2021. Second poste de dépenses, le ratio du gazole professionnel s'est élevé à 27 % du coût de revient en 2013 avant de diminuer jusqu'en 2015, puis de croître à nouveau pour osciller à environ 24 % les trois années suivantes. En 2021, la part du gazole professionnel regagne 4 points par rapport à 2020, à 26 % 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 1er janvier 2014 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 et en 2021, les taux d'intérêt restent à des niveaux historiquement bas.

L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien-réparation des véhicules, demeure stable à 8,3 % depuis 2016. Les prix des pneumatiques ont été orientés à la hausse entre 2013 et 2015, avant de se rapprocher de leur niveau de départ et la maintenance sur les véhicules de norme Euro VI, en vigueur depuis 4 ans, semble plus onéreuse que pour les générations précédentes (exemple : échappement avec filtrage des particules). Enfin, le poste « infrastructures » baisse de 0,5 point en 2021, à 6,8 % 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 38,8 % du total en 2021. La détention de matériel arrive en deuxième position à 21,8 %. Troisième poste de dépenses, le gazole professionnel s'établit à 18,7 % des coûts en 2021. Enfin, les coûts de maintenance réparation se situent à 7,6 % du total en 2021.

L'émergence des nouvelles motorisations, plus coûteuses à l'achat, nécessitera un soutien adapté au financement, afin d'encourager les transporteurs dans la décarbonation de leur flotte. Par ailleurs, le coût de l'énergie doit se maintenir à un niveau qui permette de ne pas trop s'éloigner des coûts globaux du marché.

LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2021, après deux années de ralentissement des prix à la consommation, les tensions sur l'offre liées à la reprise économique mondiale génèrent un regain d'inflation. Le niveau général des prix accélère nettement en moyenne annuelle passant à +1,6 %, après +0,5 % en 2020.

Dans ce contexte inflationniste et de tensions sur les approvisionnements en composants électroniques, les prix des automobiles neuves augmentent de 1,3 %, contre 0,4 % l'année précédente. Les prix des pièces détachées et accessoires et de l'entretien-réparation

de véhicules augmentent également (+2,6 %), mais à un rythme légèrement moins soutenu qu'en 2020 (+2,9 %). La composante pièces et accessoires a connu un regain d'inflation (+1,7 %, après 0,9 %), alors que le coût du service (coût de la main d'œuvre et des fournitures utilisées) a légèrement ralenti, passant de +3,2 % en 2020 à +2,8 % en 2021. Depuis 2005, cela correspond à une augmentation du coût des services de réparation de 58 % (+30 % en prix réels), tandis que le prix des pièces et accessoires n'a augmenté que de 3 % et a même baissé en prix réels.

Enfin, après la forte baisse des prix des carburants en 2020 (-11,9 %), liée à l'effondrement de la demande en produits pétroliers, ceux-ci ont augmenté de 13 % en 2021 avec la hausse du prix du pétrole brut et sont revenus à leur niveau de 2019.



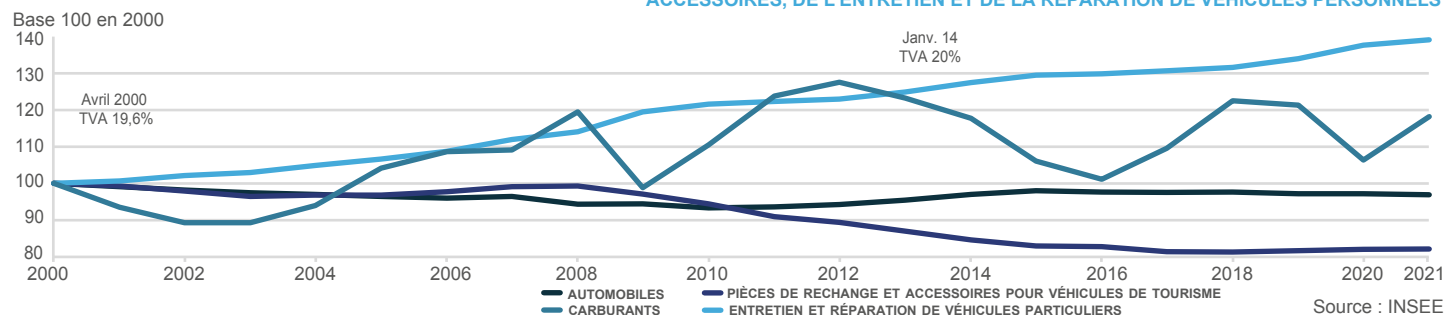
+13 % Hausse du prix des carburants en 2021

► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

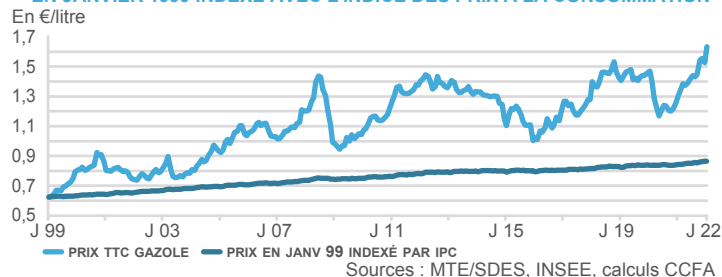
	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Dont Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme	Dont Entretien et réparation de véhicules particuliers	Prix des carburants
2017	1,0%	1,0%	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%
2021	1,6%	1,3%	2,6%	1,7%	2,8%	13,0%

Sources : INSEE, calculs CCFA

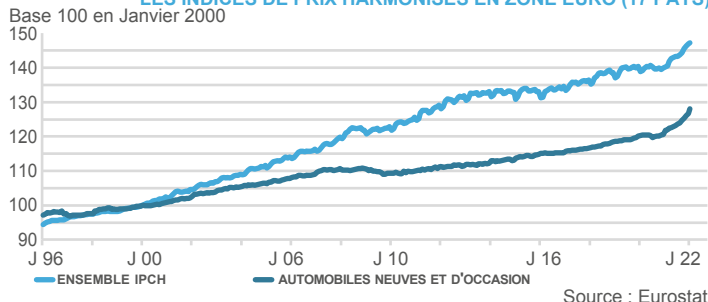
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



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



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



Tout comme en 2020, la crise sanitaire a affecté la qualité de l'indice des prix, du fait de la suspension, en avril et en mai 2021, de la collecte des prix dans les points de vente physiques des territoires confinés.

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 (mix énergie, mix carrosserie). Il prend en considération les rabais offerts périodiquement (hors gré à gré), ainsi que le système de bonus/malus. Ces dernières années, le prix moyen des véhicules a évolué beaucoup plus fortement avec le développement des tout-terrains tout chemin et de la motorisation électrique ; il a augmenté de 8 % entre 2020 et 2021 (contre +1,3 % dans l'indice des prix).

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 décliné régulièrement, sous l'effet continu de la concurrence et ponctuel des mesures de soutien au marché (bonus/malus, prime à la casse). Néanmoins, les nouvelles exigences réglementaires en matière de dépollution et de sécurité ainsi que la sévrisation des barèmes du bonus/malus écologique ont contribué à la croissance des prix depuis 2011. En 2021, les prix des voitures neuves sont tirés vers le haut par le renchérissement des prix de l'énergie et des matières premières industrielles (voir page 31) auquel s'ajoutent des problèmes logistiques (résurgence du COVID dans certaines régions, crise des semi-conducteurs, pénurie de conteneurs maritimes) qui se répercutent également sur les prix (transport notamment). Mais, cette hausse des prix étant inférieure à l'inflation, l'indice des prix réels des voitures neuves baisse légèrement et s'élève en 2021 à 97 base 100 en 2000.

Concernant les prix de l'entretien-réparation, l'indice des prix réels des pièces de rechange et accessoires décline sur longue période (indice à 82 en 2021 base 100 en 2000), tandis que la composante « services

d'entretien et de réparation » est en hausse de 39 % par rapport à 2000, en raison de la hausse des coûts de la main d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, pénurie de main d'œuvre qualifiée). Enfin, sur longue période, l'évolution de l'indice réel du prix des carburants est beaucoup plus erratique. En 2021, l'indice est à 118 base 100 en 2000, soit un niveau relativement proche de la moyenne des dix dernières années (Indice à 116).

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 janvier 2022, l'indice général des prix a gagné 47 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 28 %.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

En 2021, la reprise de l'activité économique après une année marquée par la pandémie, a contribué à l'augmentation du revenu disponible brut des ménages (RDB) et de leur consommation. Ainsi, le RDB a augmenté de 4 % en valeur, après +1,1 % en 2020, et malgré l'augmentation des prix de la dépense de consommation finale (+1,6 % après +0,9 % en 2020), le pouvoir d'achat des ménages s'est accéléré en 2021 (+2,3 % après +0,2 %). La dépense de consommation finale des ménages a rebondi de 6 % en volume (après -6,5 % en 2020) et de 6,9 % en valeur contre -3,8 % en 2020. Avec ce rebond, le taux d'épargne des ménages a baissé de 2,3 points par rapport au pic de 2020 mais est resté à un niveau historiquement élevé de 18,7 %.

Malgré le regain d'activité, les achats de véhicules par les ménages ont faiblement augmenté en 2021 (+2,7 % après -15,8 %) en raison de la pénurie de composants

électroniques qui a impacté la production automobile et les immatriculations. Les achats d'automobiles neuves et d'occasion, qui représentent désormais 82 % du total, n'ont progressé que de 0,3 % tandis que les dépenses en camping-cars, caravanes et cycles ont crû de 15 % après avoir déjà augmenté l'année précédente (+6,8 %). En 2021, les dépenses pour les automobiles neuves représentent 21,2 milliards d'euros (26,1 Mds € en 2019), soit seulement 61 % des achats d'automobiles, contre 82 % en 1990. Les dépenses en automobiles d'occasion reculent de 2 % malgré la hausse des immatriculations. Ceci s'explique par la baisse des achats réalisés auprès des professionnels, en raison de la faiblesse de leurs stocks, et qui sont les seuls pris en compte dans la consommation des ménages. 70 % des achats d'occasion sont pourtant réalisés entre particuliers.

Les dépenses en entretien-réparations, qui avaient été freinées l'an passé par le recul de la circulation lié aux confinements, ont progressé de 13,7 % en 2021 à 46,7 milliards d'euros. Elles pèsent désormais 30 % des dépenses automobiles totales contre 23 % en 2000. Enfin, le poste « carburants et lubrifiants » est celui qui a le plus augmenté en 2021 dans les dépenses automobiles des ménages. Les achats de carburants sont revenus à leur niveau de 2019, 40 milliards d'euros, soit une augmentation de 33 % par rapport à 2021 qui correspond pour moitié à une hausse de la consommation en volume (+18 %) et pour le reste à l'augmentation des prix (+13 %).

9,1%

Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2021

► DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT (EN MILLIARDS D'EUROS ET EN PART DE LA CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES)

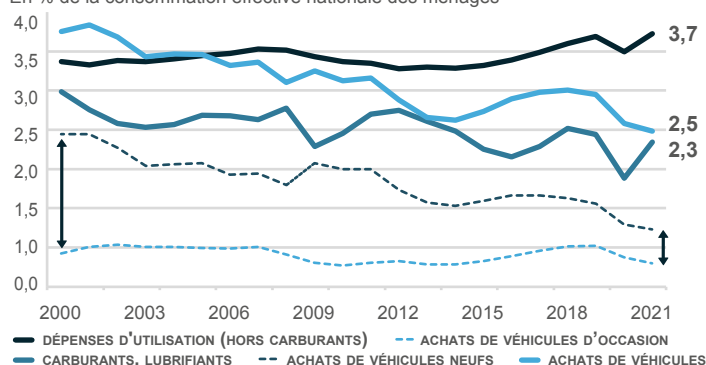
	2000		2010		2019 (1)		2020 (1)		2021 (1)		variation 2021/2020
ACHATS DE VÉHICULES	37,5	3,8%	44,2	3,1%	49,3	3,0%	41,5	2,6%	42,7	2,5%	+2,7%
Automobiles neuves et d'occasion (yc taxe sur les certificats d'immatriculation)	33,7	3,4%	39,1	2,8%	43,1	2,6%	34,9	2,2%	35,0	2,0%	+0,3%
dont automobiles neuves	24,5	2,4%	28,3	2,0%	26,1	1,6%	20,8	1,3%	21,2	1,2%	+2%
dont automobiles d'occasion	9,2	0,9%	10,9	0,8%	17,0	1,0%	14,1	0,9%	13,8	0,8%	-2%
Caravanes, motocycles, cycles	3,8	0,4%	5,0	0,4%	6,2	0,4%	6,7	0,4%	7,7	0,4%	+15%
DÉPENSES D'UTILISATION DES VÉHICULES	63,5	6,4%	82,5	5,8%	102,5	6,1%	86,5	5,4%	104,3	6,1%	+21%
Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires	24,3	2,4%	34,2	2,4%	43,8	2,6%	41,1	2,6%	46,7	2,7%	+14%
dont fabrication d'équipements automobiles	11,1	1,1%	16,9	1,2%	22,7	1,4%	21,4	1,3%	24,3	1,4%	+13%
dont services d'entretien de véhicules automobiles	9,2	0,9%	11,9	0,8%	15,3	0,9%	14,4	0,9%	16,4	1,0%	+13%
Carburants et lubrifiants	29,9	3,0%	34,8	2,5%	40,8	2,4%	30,3	1,9%	40,3	2,3%	+33%
Péages, stationnement, location, auto-écoles	9,3	0,9%	13,5	1,0%	17,9	1,1%	15,2	0,9%	17,3	1,0%	+14%
ASSURANCES AUTOMOBILES	3,9	0,4%	6,1	0,4%	8,4	0,5%	8,8	0,5%	9,2	0,5%	+4%
TOTAL DES CONSOMMATIONS LIÉES À L'AUTOMOBILE ET À LA MOTO	105,0	10,5%	132,8	9,4%	160,2	9,6%	136,8	8,5%	156,1	9,1%	+14%
Services de transports collectifs	15,3	1,5%	24,1	1,7%	31,8	1,9%	16,2	1,0%	20,6	1,2%	+27%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	1 000	100%	1 415	100%	1 672	100%	1 609	100%	1 720	100%	+7%
NOMBRE DE MÉNAGES en milliers (métropole)	24 256		27 227		29 336		29 570		29 798		+0,8%
Consommation automobile par ménage (en euros)	4 327		4 876		5 460		4 628		5 239		+13%
Consommation automobile par ménage motorisé (en euros)	5 388		5 840		6 431		5 444		6 149		+13%

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

Source : INSEE - La consommation des ménages, 2021 - base 2014

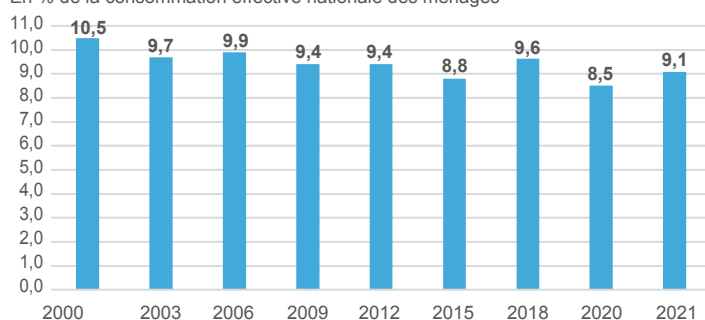
COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES

En % de la consommation effective nationale des ménages



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

En % de la consommation effective nationale des ménages



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 60), les ménages ont dépensé pour leurs transports individuels, 156 milliards d'euros en 2021, soit un niveau qui reste en retrait de 2,5 % par rapport à 2019. Les dépenses des ménages en services de transport collectifs (20,6 milliards d'euros en 2021) restent cependant toujours de 35 % inférieures à leur niveau de 2019.

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale, appelée « coefficient budgétaire automobile » est de 9,1 % en 2021, soit un niveau inférieur de 0,5 point à 2019 mais qui reste

dans la moyenne observée depuis la crise de 2009. Auparavant (1990-2009), ce coefficient variait entre 9 % et 11 %.

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. Depuis 2010, il représente autour de 3 % (2,5 % en 2021) et arrive en deuxième position derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant). La baisse tendancielle des achats de voitures neuves (61 % des achats de voitures en 2021 contre 82 % en 1990) pèse sur ce coefficient budgétaire.

Au sein des dépenses d'utilisation (hors carburants), le poste « entretien – réparation de véhicules » est en hausse constante depuis 2014. Depuis 2019, il dépasse en valeur le poste « achats de voitures » et s'élève à 46,7 milliards d'euros en 2021, un niveau record.

Enfin, le poids du poste « carburant » a beaucoup oscillé ces dernières années en lien avec l'évolution des prix de l'énergie. En 2021, les prix et la consommation en volume qui avaient reculé en 2020, rebondissent et le coefficient budgétaire associé regagne 0,4 point revenant à 2,3 % pour des dépenses en carburants de 40,3 milliards d'euros.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2021, le crédit à la consommation s'est redressé et a retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire. La production cumulée de nouveaux crédits a en effet augmenté de 7 % entre décembre 2020 et décembre 2021, après avoir baissé de 6 % en 2020. Selon les données de l'Association des Sociétés Financières (ASF), le nombre de dossiers de financement automobile pour les achats neufs des particuliers a cependant reculé de 1,4 % en 2021, en lien avec le faible rebond du marché automobile, impacté par les problèmes de composants électroniques. En effet, les immatriculations de voitures neuves achetées par les ménages ont reculé de 8 % tandis que l'ensemble du marché n'a augmenté que de 0,5 %. Si le nombre d'opérations de financement automobile a reculé en 2021, celles-ci ont cependant augmenté de 5 % en valeur, reflétant la hausse du prix des véhicules neufs (+3 % entre décembre 2020 et décembre 2021). Au sein des différents modes de financement à crédit (65 % des voitures neuves), les formules locatives ont cependant progressé de 4 %, grâce à la forte hausse des locations longue durée ou sans option d'achat (+29 %), tandis que le crédit affecté continue de baisser (-17 %).

En 2021, la location représente désormais 77 % du financement à crédit (14 % en 2010), devant le crédit automobile affecté (23 % en 2021, contre 49 % en 2010) et le prêt personnel. Au sein de la location, la Location avec Option d'Achat (LOA) domine largement mais recule de 2 points en 2021 (88 % du financement par location) au profit de la Location Sans Option d'Achat (Location financière et LLD) qui se développe fortement (+29 %).

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 augmente tant pour le crédit affecté (+5 % en 2021) que pour le crédit-bail (LOA) qui représente, en 2021, 14 % du financement à crédit, contre 3 % en 2016, soit un nombre d'opérations de financement en LOA multiplié par cinq en cinq ans.

Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) a rebondi en 2021, grâce au rebond des immatriculations (+8 %). Contrairement aux ménages, le crédit affecté est quasi inexistant

car les formules locatives représentent 98 % du financement à crédit. De plus, les entreprises privilégient la LSOA qui représente 63 % des formules locatives et en particulier la Location Longue Durée (93 % des formules LSOA). La LOA ne représente quant à elle que 36 % des dossiers de financement de véhicules neufs.



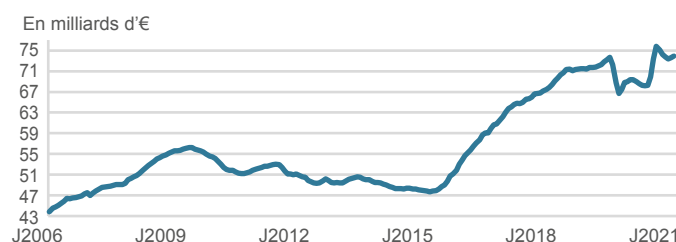
77 %

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 2021

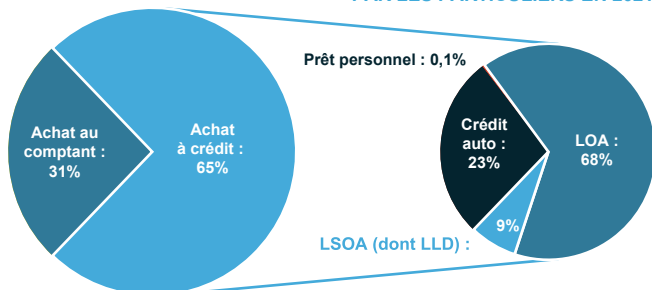
CRÉDITS NOUVEAUX À LA CONSOMMATION DES PARTICULIERS (HORS DÉCOUVERTS, TAUX D'INTÉRÊT ANNUEL)



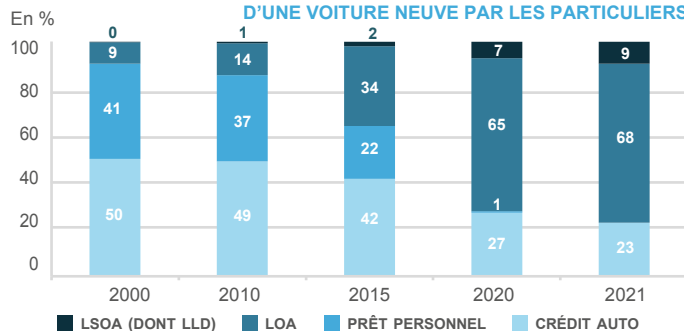
MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX À LA CONSOMMATION DES PARTICULIERS (HORS DÉCOUVERTS)



MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2021



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 2021, le financement des véhicules neufs pour les ménages est resté à bas niveau tandis que pour les voitures d'occasion et pour les entreprises il a légèrement rebondi. Dans ce contexte, les crédits automobiles affectés, déjà en fort recul depuis plus de 10 ans, continuent de décroître au profit des formules locatives. Le dynamisme du marché de l'occasion (+8 % en 2021) s'est accompagné d'un fort développement des formules locatives autrefois réservées au marché du neuf.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le chiffre d'affaires du commerce automobile a progressé de 6,7 % en 2021, après avoir reculé de plus de 12 % en 2020. Il n'a donc pas retrouvé son niveau de 2019 et s'établit en 2021 à 93 milliards d'euros.

En 2020, l'entretien-réparation de véhicules avait été moins impacté par la crise sanitaire en raison du caractère essentiel de ces services et n'avait perdu que 5,7 % de son chiffre d'affaires. En 2021, le chiffre d'affaires rebondit et dépasse son niveau de 2019 à 22,9 milliards d'euros. Avec la montée en puissance de l'occasion, de l'augmentation de l'âge moyen du parc et de la durée de détention, les passages en atelier repartent à la hausse en 2021 (2,5 en moyenne), même s'ils restent en retrait par rapport à 2019 (2,7 en moyenne). En 2015, le nombre moyen de visites dans un atelier ou un garage pour la réparation ou l'entretien d'un véhicule n'était que de 1,8 par an.

Le chiffre d'affaires du commerce de détail d'équipements automobiles qui avait reculé au cours

des trois dernières années rebondit en 2021 et retrouve son niveau de 2017 à 8 milliards d'euros.

Enfin, le commerce de détail de carburants s'établit à 15,6 milliards d'euros en hausse de 19 % par rapport à 2020. Les ventes des stations-services se redressent fortement en volume (+6,5 % après -17,6 %), mais également en valeur (+19,1 % après -25,4 %), avec la hausse du prix du baril de Brent et le maintien du taux de la TICPE à son niveau depuis 2018.

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 progressé au cours des dernières années passant de 15 % en 2015 à 22 % en 2020. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) est, quant à lui, passé de 11 % à 23 %. Dans l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, ces deux indicateurs restent stables autour de 19 % et 12 % en 2020.

Depuis les années 90, la distribution automobile connaît un mouvement continu de concentration, liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme. En 2021, les 100 plus grands groupes de distribution automobile ont vendu plus de 1,2 million de véhicules neufs, soit 73 % des volumes, en hausse de 15 points par rapport à 2019. Ils ont réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de 52,5 milliards d'euros (66 % du total du commerce automobile), en hausse de 18 % par rapport à 2020 et de 10 %. 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. Treize groupes, au lieu d'un seul en 2015 affichent désormais un CA supérieur à 1 milliard d'euros. Ils ont vendu à eux seuls plus de 520 000 véhicules, soit près d'un tiers du marché global.

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2022

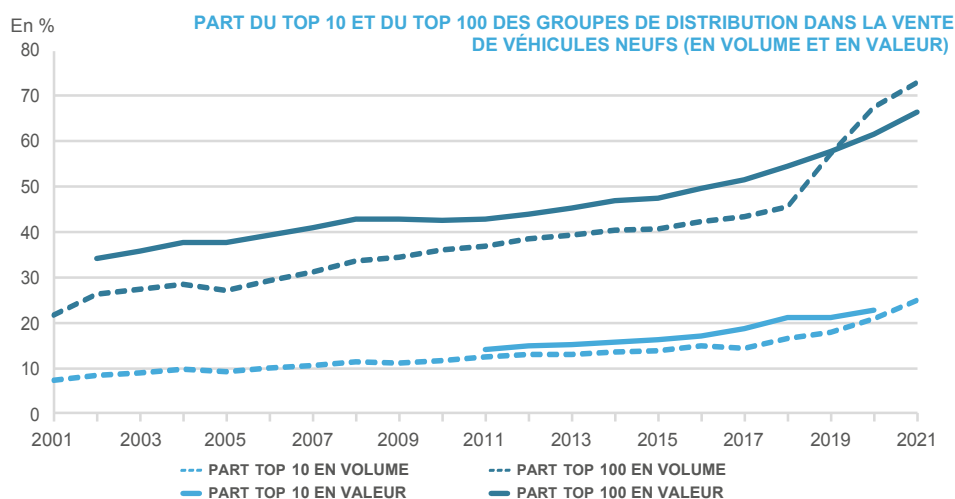
MARQUES	Réseau primaire
Renault	608
Peugeot	413
Citroën	375
Opel	233
DS	169
Fiat	185
Groupes Renault et Stellantis	1 983
Volkswagen	328
Toyota	265
Ford	235
Kia	215
Suzuki	210
Nissan	199
Hyundai	202
Mercedes-Benz	169
BMW	158
Autres marques japonaises	424
Mitsubishi	121
Lexus	43
Honda	84
Mazda	106
Subaru	70
Autres marques coréennes	65
Ssangyong	65
Autres marques	1 533
TOTAL	5 986

Source : Argus

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

Activités	2010	2013	2015	2019	2020 (sd)	2021 (p)	Variation 2021-2020
Commerce de véhicules automobiles	76,9	73,7	80,8	98,7	87,1	92,9	6,7%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,5	20,1	20,0	22,1	20,9	22,9	9,5%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	7,8	7,4	7,6	7,2	8,0	10,6%
Commerce et réparation de motocycles	4,0	3,6	3,6	4,4	4,4	4,9	10,9%
Commerce de détail de carburants	15,6	18,8	16,2	17,6	13,1	15,6	19,1%
TOTAL	123,5	124,1	128,0	150,4	132,7	144,3	8,7%

Source : INSEE-Comptes du commerce, base 2014 des comptes nationaux : (sd) semi-définitif ; (p) provisoire



Source : Argus

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 2022, le réseau primaire constitué des filiales des constructeurs et des concessionnaires

regroupe 5 986 points de vente, sur un total de 13 208 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 %.

93
milliards
d'euros

Chiffre d'affaires TTC du commerce de véhicules automobiles en France en 2021.

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

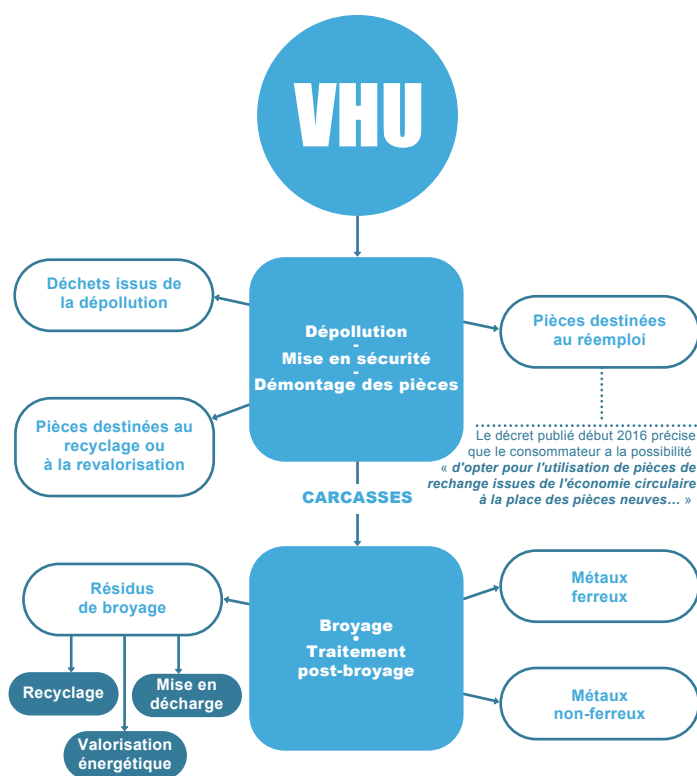
énergétique. Ce taux a progressé de 13 points depuis 2010.

L'étude de l'ADEME qui fournit l'ensemble de ces données sera réactualisée en 2023.

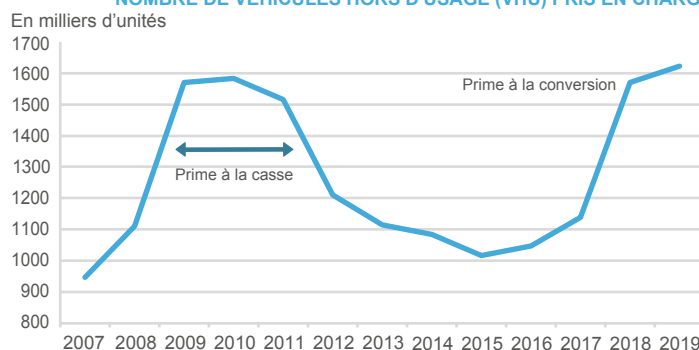
Plus de
1,6
million

Nombre de VHU pris en charge en 2019

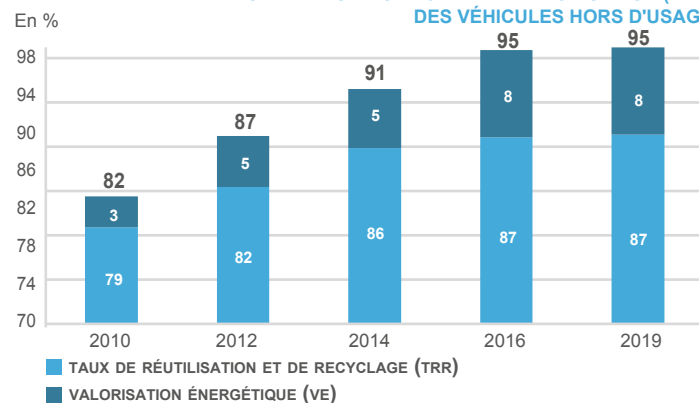
► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



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 5 % du marché des pièces de réparation, soit environ 10 millions de pièces.

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 2020, la collecte d'accumulateurs automobiles (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a augmenté de 3,7 % malgré la forte diminution des mises sur le marché en raison de la crise sanitaire

(-9 % en unités et -10 % en tonnages). La mise sur le marché d'accumulateurs lithium exprimé en tonnes a quant à elle augmenté fortement avec la commercialisation de modèles de voitures électriques. Neuf constructeurs automobiles concentrent 82 % des tonnages d'accumulateurs lithium mis sur le marché en 2020.

La Commission européenne a proposé un règlement européen visant à mettre en place une filière d'économie circulaire pour gérer toutes les étapes du cycle de vie des batteries, depuis leur conception jusqu'au traitement des déchets. Ce règlement qui devrait entrer en vigueur au 1er juillet 2023 fixe des objectifs de rendement de recyclage des batteries lithium-ion de 65 % d'ici 2030.

La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 450 000 tonnes en 2020, soit une baisse de 5,9 % par rapport à 2019. Le taux de collecte s'est élevé à 85,6 % (soit -8,1 points par rapport à 2019). Le taux de valorisation des pneus automobiles est désormais passé à 100 %. En 2020, environ 45 % de ces pneumatiques étaient destinés à la valorisation énergétique (combustible de substitution en cimenterie par exemple), 32,8 % à la valorisation matière dont la moitié à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 16,1 % à la réutilisation (13,2 % pour la revente d'occasion et 3 % pour le rechapage) et 5,8 % aux travaux publics.

ÉCONOMIE CIRCULAIRE

La directive européenne 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux VHU encadre la gestion de ces véhicules et fixe des objectifs de recyclage à hauteur de 85 % de la masse du VHU et de valorisation à hauteur de 95 %.

Au niveau national, le cadre réglementaire est défini par les articles R.543-153 et suivants du code de l'environnement. 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).

La loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC) du 10 février 2020 prévoit l'extension de la filière REP (Responsabilité Elargie du Producteur) applicable aux voitures particulières et camionnettes, aux véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur à compter du 1^{er} janvier 2022. Elle opère également une harmonisation du cadre applicable à l'ensemble des filières REP dont la filière VHU.

En outre, 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-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.

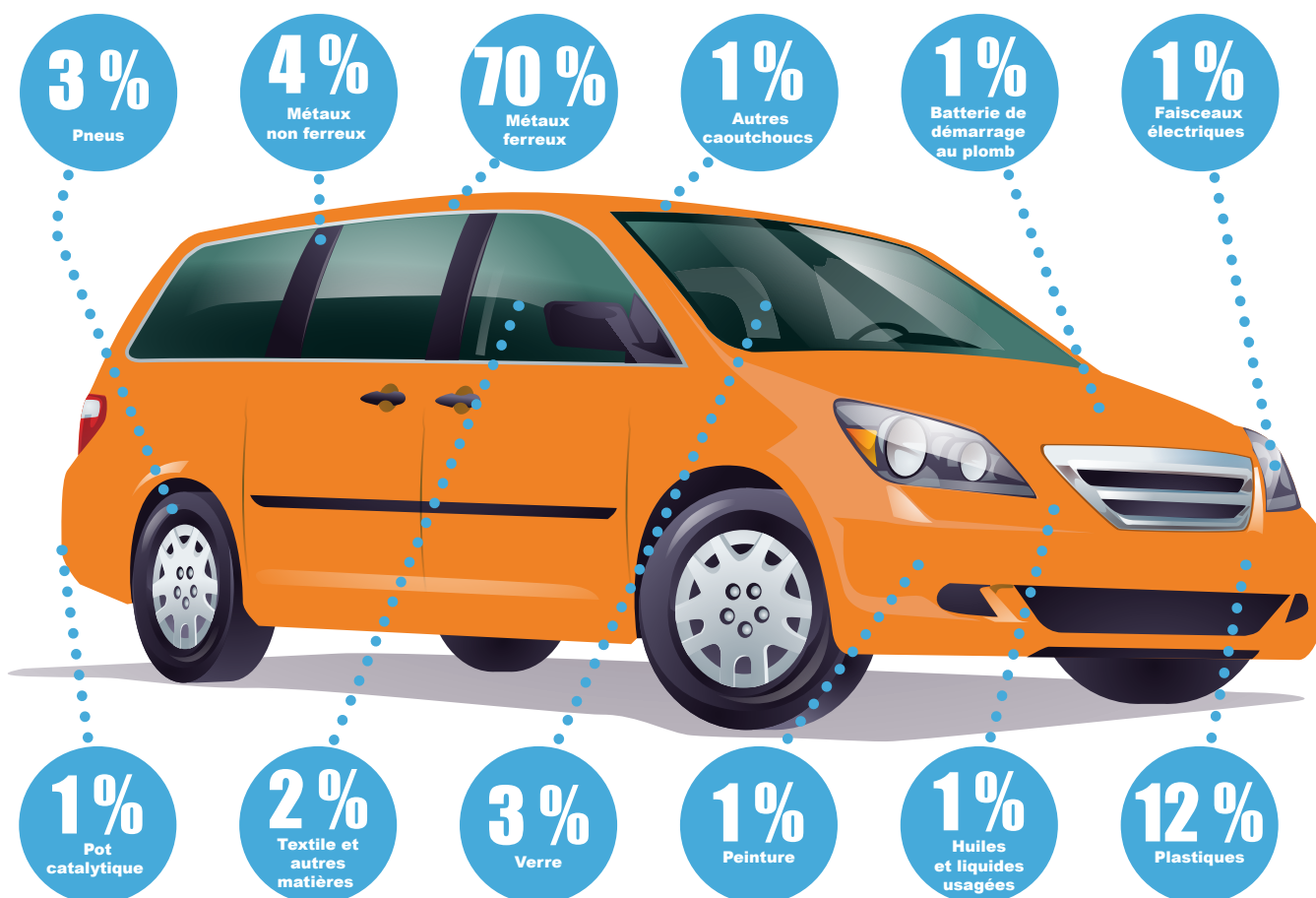
Le décret du 30 mai 2016 précise que les pièces issues de l'économie circulaire sont les composants et éléments commercialisés par les centres VHU agréés et les composants et éléments remis en état par le fabricant (constructeur par exemple), selon un cahier des charges précis, soit par le fabricant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



95 %

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

► COMPOSITION D'UN VHU EN 2019



Source : ADEME

Le rechapage est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. En 2020, le marché du rechapage des pneus automobiles a reculé de 20 %, dont un recul de 21 % 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 rechapage nominatif (le pneu appartient et vous le faites rechapier) est majoritairement utilisé et n'est pas pris en compte dans ces chiffres.

Les constructeurs automobiles intègrent depuis de nombreuses années l'économie circulaire dans leur plan de développement. Dans le groupe Renault, la Refactory de Flins propose le déploiement de quatre pôles d'activités au service de l'économie circulaire : reconditionnement de véhicules d'occasion, réparation de véhicules lourdement accidentés, reconditionnement des batteries comme moyen de stockage d'énergie et recyclage des véhicules et des batteries en fin de vie. Stellantis dispose d'une Business Unit dédiée à l'économie circulaire et a de son côté annoncé l'ouverture en 2023 de son premier

Hub d'économie circulaire au sein du complexe de Mirafiori en Italie. Celui-ci accueillera les activités de remise en état et de démantèlement des véhicules, ainsi que le reconditionnement des pièces détachées. Enfin, Renault Trucks qui propose déjà la transformation de véhicules d'occasion dans la Used Trucks Factory de Bourg-en-Bresse et de remanufacturing dans l'usine de Limoges prévoit également la création de la Used Parts Factory, à Vénissieux, qui permettra le démantèlement des camions en fin de vie et le réemploi de leurs pièces pour une future commercialisation.

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



-27 %

**Baisse des achats
totaux de la branche
automobile en 2020**

La production de la branche automobile s'est élevée à 50,6 milliards d'euros en 2020, soit un recul de près de 27 % par rapport à 2019. Comme dans de nombreux secteurs, l'activité a été très fortement perturbée par l'épidémie de COVID 19 ainsi que par les mesures visant à limiter sa propagation.

En conséquence, la Valeur Ajoutée (VA) de la branche automobile a baissé de plus de 20 % à moins de 10,9 milliards d'euros et les achats se sont élevés à 39,6 milliards d'euros, soit une baisse de 27 % par rapport à 2019. Ces valeurs très basses n'avaient jamais été enregistrées depuis le début de la série en 2000.

Gage des productions futures dans un contexte de transition écologique et numérique, la Formation Brute de Capital Fixe (FBCF) qui inclut les dépenses de recherche et développement s'est néanmoins maintenue autour de 7 milliards d'euros et le taux d'investissement (FBCF/VA) est passé de 54 % en 2019 à 68 % en 2020.

Le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) qui fluctuait autour de 43 % depuis 2015 a quant à lui chuté à 36 %.

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

		2000	2005	2010	2015	2020 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	72,4	71,7
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	18,6	20,0
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,3	3,8
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,4
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	11,8	12,8
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	39,7	37,4	35,8
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,2	14,8
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	9,6	9,2
autres industries manufacturière (yc réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,3	4,4
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	2,8	2,7
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,7
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,5
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,0	2,0
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,2
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8
Construction	%	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	%	0,7	1,1	1,0	1,1	1,1
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,5	1,5	1,5
Information et communication	%	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4
Activités financières et d'assurance	%	0,8	0,7	0,9	1,1	1,1
Activités immobilières	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Soutien aux entreprises	%	7,7	7,7	7,3	7,5	7,1
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,2	2,3
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,7	3,0	2,7
activités de services administratifs et de soutien	%	3,4	3,1	0,0	0,0	0,0
Autres du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,3	2,3
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	14,1	13,6
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	27,6	28,3
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	56,5	50,6
En pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Achats totaux (2)	milliards € courants	52,8	58,2	43,9	43,2	39,6
En pourcentage de la production aux prix de base	%	75,1	77,0	75,4	76,6	78,3
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	17,5	17,4	14,4	13,2	10,9
En pourcentage de la production aux prix de base	%	24,9	23,0	24,6	23,4	21,5
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	5,7	3,9
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	43,0	35,8

(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. Ce chiffre est stable sur longue période mais il était tombé autour de 24 % entre 2009 et 2012.

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 (15 % des achats totaux, en recul léger mais régulier).

Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent près de 13 % des achats totaux tandis que les

fabricants d'équipements électriques, de produits informatiques et électroniques représentent un peu plus de 7 % des achats.

Les achats au secteur tertiaire représentent quant à eux environ 14 % des achats totaux dont une part est 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. Elle entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs, tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux etc...

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.

Dans le Contrat Stratégique de Filière Automobile 2018-2022, le nombre de salariés de l'ensemble

de la filière était estimé à 400 000 personnes et le chiffre d'affaires à 155 milliards d'euros. Ces dernières années, la filière automobile a connu des évolutions importantes. Faisant face à la concurrence internationale en matière de compétitivité, elle a perdu 30 % de ses emplois entre 2010 et 2019, affectant les sous-traitants de manière contrastée.

La transition énergétique aura de nouvelles conséquences sur l'emploi, à la fois en termes de baisse des volumes mais aussi de structure des emplois, au détriment, par exemple, des secteurs de la mécanique, et au profit des secteurs de

l'informatique, de l'électronique et de la chimie (batteries).



**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.

► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

(EN MILLIERS D'ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN)

Filière	Effectifs	en % du total
Constructeurs ou motoristes	126	29%
Équipementiers	66	15%
Produits métalliques	50	11%
Produits en caoutchouc et en plastique	48	11%
Métallurgie	38	9%
Produits informatiques, électroniques et optiques	26	6%
Pièces mécaniques	26	6%
Carrossiers ou aménageurs	19	4%
Équipements électriques	18	4%
Produits chimiques	16	4%
Produits en verre	5	1%
Textiles	2	0%
Produits pétroliers raffinés	1	0%
Articles en cuir	0	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 2021 à 58 328 salariés, soit un repli de 15 % par rapport à 2019 (et de 34 % par rapport à 2010). Le chiffre d'affaires s'élevait à 14 milliards d'euros en 2021 (dont 44 % destinés à l'export), en hausse de 7 % par rapport à 2020 mais toujours inférieur

de 23 % au niveau de 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 représente 40 % de l'ensemble en 2021, soit plus de 80 % en ajoutant l'export.

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).

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).

L'EMPLOI

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2021

(EN MILLIERS DE PERSONNES)

	2021
Activités de production	416
Total matières premières et services	194
Industrie manufacturière et énergétique	124
Services	70
Industrie automobile	223
Construction automobile	108
Équipements, accessoires	92
Carrosserie, remorques, caravanes	23
Usage de l'automobile	551
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée, démolisseurs et recycleurs	420
Assurances, experts, crédit, Location Longue Durée (LLD), etc.	90
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	28
Sport, presse, édition, divers	14
Transports	1 271
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 120
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	30
Construction, entretien des routes et activités connexes	119
Total des emplois induits par l'automobile	2 239

Au sens large, 2,2 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2021, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait moins de 223 000 personnes, soit 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 plusieurs années.

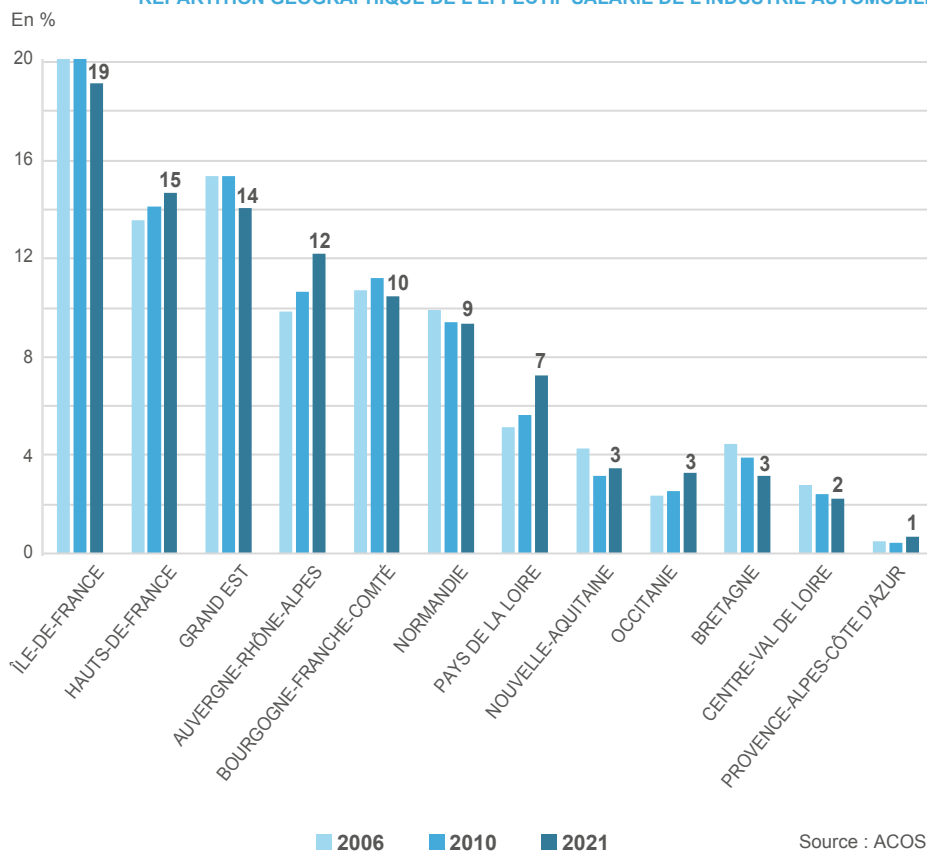
Après la crise de 2009, le déficit de compétitivité a continué de peser sur les activités industrielles automobiles, y compris celles en amont. Cependant, il s'est atténué avec la hausse du marché. Concernant l'usage, les métiers y sont par nature moins sensibles, par leurs liens avec le parc automobile 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. En 2021, la trop faible reprise de l'activité liée à la crise des semi-conducteurs a entraîné un repli de l'emploi tant dans les activités amont (matières premières, énergie et services) que dans celles de production. Comme lors des crises précédentes, il existe un décalage entre la contraction de l'activité et celle de l'emploi.

8 %

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

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Source : ACOSS

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

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 417 000 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 comme ce fut le cas en 2017 et 2018. En 2020, le nombre d'intérimaires est retombé à 18 700 personnes et il s'élève à 21 000 personnes en 2021.

L'usage de l'automobile concerne environ 550 000 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 à la légère reprise du transport routier de voyageurs très affecté l'année passée par la crise du COVID ainsi qu'au rebond du transport de fret. Du côté des infrastructures, le secteur des travaux publics a maintenu le même niveau d'emploi qu'en 2020, en raison d'une année

en demi-teinte sans véritable reprise de la commande publique.

Selon les données de l'ACOSS, l'Île-de-France représente 19 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers) en 2021. 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 2021, publiés par la FIEV.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2022



8,4
millions

Véhicules produits par
les groupes Stellantis
et Renault dans le
monde



10 %

Part de marché des
voitures électriques en
France en 2021



5,8
Mds €

Dépenses de recherche
et développement de la
branche automobile en
France en 2020



46
Mds €

Exportations des
produits industriels
automobiles de la
France



84 %

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



85 %

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

LA PRODUCTION MONDIALE

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

► VOITURES PARTICULIÈRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	18 545 798	19 662 030	18 721 384	14 556 174	13 804 215
EUROPE OCCIDENTALE	14 778 879	14 217 571	12 110 446	12 636 580	12 615 798	11 678 070	8 636 308	8 013 902
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 708 138	5 120 409	4 663 749	3 515 488	3 096 165
Belgique	912 233	895 109	528 996	369 172	265 958	247 020	237 057	224 180
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	2 218 980	2 267 396	2 248 291	1 800 664	1 662 174
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 555 000	1 773 748	1 662 963	927 344	918 825
Italie	1 422 284	725 528	573 169	663 139	673 196	542 472	451 718	442 432
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	57 019	214 000	176 113	127 058	105 458
Portugal	178 509	137 602	114 563	115 468	234 151	282 142	211 281	229 221
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 587 677	1 519 440	1 303 135	920 928	859 575
Suède	259 959	288 659	177 084	188 987	291 000	279 000	249 000	258 000
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	3 588 266	4 616 540	5 118 191	6 019 661	6 060 672	5 064 823	5 007 478
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	791 027	1 026 571	982 642	855 043	782 835
AMÉRIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	9 394 539	7 690 288	7 004 767	4 967 015	4 492 258
ALÉNA	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 019 427	5 022 072	4 369 893	3 219 558	2 559 537
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	888 565	655 896	461 370	327 681	288 235
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 162 808	2 785 164	2 511 711	1 924 398	1 563 060
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 968 054	1 581 012	1 396 812	967 479	708 242
AMÉRIQUE DU SUD	1 650 283	2 272 391	3 143 737	2 375 112	2 668 216	2 634 874	1 747 457	1 932 721
Argentine	238 921	182 761	508 401	308 756	208 573	108 364	93 001	184 106
Brésil	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 017 639	2 387 967	2 448 490	1 607 175	1 707 851
ASIE-OCÉANIE	13 573 073	20 249 215	32 408 358	40 125 960	43 622 768	40 650 626	35 822 949	38 152 172
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	21 143 351	23 529 423	21 389 833	19 994 081	21 407 962
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 135 108	3 661 730	3 612 587	3 211 706	3 162 727
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 408 849	4 032 481	3 629 008	2 836 534	3 631 095
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	7 830 722	8 359 286	8 329 130	6 960 411	6 619 242
AFRIQUE	213 444	319 598	356 872	604 130	776 967	795 720	562 477	606 568
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	341 025	321 097	348 665	238 216	239 267
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	68 670 427	71 752 053	67 172 497	55 908 615	57 055 213

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 672 648	2 602 435	2 851 062	2 385 809	2 527 451
EUROPE OCCIDENTALE	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 794 888	1 645 308	1 941 872	1 573 402	1 617 815
Allemagne	394 697	407 523	353 576	325 226	nd	283 567	227 082	212 527
Belgique	121 061	31 406	26 306	40 081	42 535	38 777	30 236	36 858
Espagne	666 515	654 332	474 387	514 221	552 169	574 341	467 521	435 959
France	468 551	436 047	305 250	417 000	495 941	509 552	388 653	433 401
Italie	316 031	312 824	265 017	351 084	389 136	372 819	325 339	353 424
Pays-Bas	52 234	65 627	46 107	2 252	nd	nd	nd	nd
Portugal	68 215	83 458	44 166	41 158	60 239	63 546	52 955	60 733
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	94 479	84 888	78 270	66 116	72 913
Suède	41 384	50 570	40 000	nd	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	309 991	433 438	430 588	369 572	416 331
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	567 769	523 689	478 602	442 835	493 305
AMÉRIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	11 567 600	13 157 330	13 155 634	10 725 912	11 659 381
ALÉNA	9 325 214	9 795 192	7 069 234	10 935 086	12 402 403	12 452 713	10 154 846	10 868 332
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 394 742	1 369 898	1 455 215	1 048 446	826 767
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	7 943 180	8 512 747	8 381 173	6 896 628	7 604 154
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 597 164	2 519 758	2 616 325	2 209 772	2 437 411
AMÉRIQUE DU SUD	436 584	693 486	1 050 646	632 514	754 927	702 921	571 066	791 049
Argentine	100 711	136 994	208 139	217 901	258 076	206 423	164 186	250 647
Brésil	329 519	519 023	797 038	411 782	493 051	496 498	406 880	540 402
ASIE-OCÉANIE	4 497 938	5 878 721	8 600 629	7 863 313	9 034 058	8 683 215	8 453 600	8 580 612
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	3 423 899	4 279 773	4 360 817	5 231 161	4 674 258
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	420 849	367 104	338 027	295 068	299 677
Inde	283 403	374 563	725 531	751 736	1 110 328	895 358	545 285	768 017
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 447 516	1 370 308	1 355 377	1 107 532	1 227 713
AFRIQUE	115 305	199 195	158 204	232 291	325 069	317 931	237 524	324 488
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	274 633	289 757	283 256	208 997	259 820
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	22 335 852	25 118 892	25 007 842	21 802 845	23 091 932

Sources : OICA, CCFA

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
EUROPE	17 276 982	17 906 455	16 499 863	16 410 563	17 912 336	17 950 631	14 177 970	14 020 486
EUROPE OCCIDENTALE (1)	14 725 982	14 565 695	12 984 549	13 261 258	14 210 016	14 292 164	10 807 677	10 603 750
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	3 206 042	3 435 778	3 607 258	2 917 678	2 622 132
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	549 632	550 008	431 491	383 123
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 094 077	1 321 438	1 258 251	851 210	859 476
France	2 133 884	2 118 042	2 251 669	1 917 226	2 173 481	2 214 280	1 650 118	1 659 005
Italie	2 415 600	2 244 108	1 961 580	1 575 737	1 910 701	1 916 949	1 381 753	1 456 674
Pays-Bas	597 640	465 196	482 531	449 350	443 531	446 056	355 598	324 336
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 367 147	2 311 140	1 631 064	1 647 181
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE (2) ET TURQUIE	2 551 000	3 340 760	3 515 314	3 149 305	3 702 320	3 658 467	3 370 293	3 416 736
Pologne	-	207 007	315 855	354 975	531 889	555 598	428 347	446 647
Russie	-	≤1 520 225	1 912 794	1 282 740	1 606 676	1 567 743	1 433 956	1 483 444
Turquie	456 696	438 597	509 784	725 596	486 321	387 256	610 109	561 853
AMÉRIQUE		11 618 929	11 131 614	12 664 453	10 562 992	9 615 412	6 864 024	7 024 288
Canada	849 132	847 436	694 349	712 322	581 977	496 846	318 750	320 605
États-Unis	8 846 625	7 659 983	5 635 432	7 516 826	5 303 580	4 719 710	3 401 838	3 350 050
Mexique	603 010	714 010	503 748	892 194	866 918	763 793	532 433	520 112
Argentine	224 950	290 648	522 591	480 952	610 943	333 226	232 133	241 619
Brésil	1 188 818	1 439 822	2 856 540	2 123 009	2 101 884	2 262 073	1 615 942	1 558 467
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT (3)		15 095 017	27 269 324	36 109 867	39 283 920	36 356 750	33 036 574	35 358 933
Australie	-	789 096	827 407	924 154	873 713	799 263	676 804	753 256
Chine	-	3 971 101	13 757 794	21 210 339	23 709 782	21 472 091	20 177 731	21 481 537
Corée du Sud	1 057 620	893 159	1 237 482	1 533 670	1 525 150	1 497 035	1 618 333	1 468 873
Inde	-	1 106 863	2 387 197	2 772 270	3 394 756	2 962 115	2 433 473	3 082 279
Indonésie	-	364 319	541 475	755 566	878 595	785 539	388 925	659 809
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 215 889	4 391 160	4 301 091	3 809 981	3 675 698
Malaisie	-	410 892	543 594	591 275	533 201	550 182	480 965	452 663
Thaïlande	-	178 291	346 644	356 063	729 709	468 638	343 494	312 200
AFRIQUE		784 237	908 357	1 142 250	921 623	882 774	664 795	833 015
Afrique du Sud	-	419 868	337 130	412 670	365 242	355 378	246 541	304 340
MONDE	38 689 767	45 404 638	55 809 158	66 327 133	68 690 468	64 805 567	54 743 363	57 236 722

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
EUROPE dont :	2 889 904	3 156 871	2 308 825	2 625 426	2 942 928	2 980 085	2 534 928	2 854 407
EUROPE OCCIDENTALE (1)	2 310 844	2 376 384	1 712 171	1 962 508	2 325 540	2 371 462	1 920 637	2 095 446
Allemagne	314 804	295 627	282 157	333 783	386 282	409 801	349 081	351 187
Belgique	66 125	71 413	60 157	70 458	94 802	91 992	78 503	79 413
Espagne	335 684	430 611	132 104	182 982	242 058	242 993	179 536	174 587
France	477 204	480 122	457 215	427 866	519 266	541 448	449 912	483 279
Italie	268 057	251 328	202 573	150 342	211 664	215 681	183 003	207 809
Pays-Bas	114 354	80 787	59 781	71 828	95 672	92 683	71 564	80 725
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	427 903	375 325	425 419	333 596	396 910
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE (2) ET TURQUIE	579 060	780 487	596 654	662 918	617 388	608 623	614 291	758 961
Pologne	-	48 100	50 722	77 464	97 634	100 660	81 806	107 966
Russie	-	286 400	194 341	158 183	214 644	211 098	197 207	258 521
Turquie	199 825	276 615	251 129	285 598	155 229	104 691	186 041	210 869
AMÉRIQUE		11 719 925	8 588 367	13 023 706	15 397 083	15 769 512	13 950 808	14 976 864
Canada	736 951	782 706	889 039	1 227 195	1 458 284	1 479 594	1 267 724	1 384 245
États-Unis	8 965 048	9 784 346	6 136 787	10 328 798	12 397 822	12 768 444	11 479 518	12 058 515
Mexique	302 944	454 498	344 606	497 280	598 524	596 215	445 217	526 593
Argentine	81 995	112 042	175 813	163 069	192 609	118 974	102 183	128 664
Brésil	302 288	274 822	658 524	445 967	464 310	525 777	442 495	561 384
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT (3)		5 307 718	7 909 760	7 295 772	8 363 201	8 178 006	8 166 967	8 199 101
Australie	-	199 173	208 167	231 254	247 683	263 604	240 164	296 575
Chine	-	1 787 088	4 304 142	3 451 263	4 370 795	4 324 840	5 133 338	4 793 283
Corée du Sud	372 840	252 071	273 891	300 116	301 991	298 099	287 639	265 708
Inde	-	333 592	653 193	652 566	1 005 422	854 743	505 102	677 119
Indonésie	-	169 598	223 235	275 856	274 162	244 947	143 152	227 396
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	830 621	880 907	894 125	788 634	772 642
Malaisie	-	140 150	61 562	75 402	65 499	54 105	48 469	56 248
Thaïlande	-	514 215	453 713	443 569	560 093	538 914	448 652	436 380
AFRIQUE		328 780	342 864	435 285	307 301	315 072	259 251	311 992
Afrique du Sud	-	197 538	155 777	205 079	186 984	177 520	126 092	160 153
MONDE	18 723 143	20 513 294	19 149 816	23 380 189	26 782 710	27 242 675	24 911 954	26 342 364

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

(2) Pays d'Europe Centrale et Orientale membres et non membres de l'UE.

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

	2005 (2)	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	2 379
	-	-	-	-	-	-	-	20,2%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	2 111	1 849	1 480	1 886	2 499	2 467	1 718	-
	13,6%	13,4%	10,4%	12,1%	16,0%	15,6%	14,4%	-
Groupe Renault	1 635	1 416	1 350	1 612	1 621	1 647	1 218	1 088
	10,5%	10,2%	9,5%	10,3%	10,4%	10,4%	10,2%	9,3%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 085	1 080	871	1 044	1 017	939	696	-
	7,0%	7,8%	6,1%	6,7%	6,5%	6,0%	5,8%	-
Groupe Ford	1 269	1 128	1 031	1 043	1 009	993	683	553
	8,2%	8,2%	7,3%	6,7%	6,5%	6,3%	5,7%	4,7%
General Motors	1 590	1 196	943	600	4	3	0	1
	10,2%	8,6%	6,6%	3,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 516	3 712	3 726	3 855	3 036	2 935
	19,5%	21,6%	24,8%	23,8%	23,9%	24,4%	25,4%	25,0%
Groupe Daimler	830	676	839	1 011	983	1 030	776	680
	5,3%	4,9%	5,9%	6,5%	6,3%	6,5%	6,5%	5,8%
Groupe BMW	772	753	936	1 043	1 032	1 047	847	858
	5,0%	5,4%	6,6%	6,7%	6,6%	6,6%	7,1%	7,3%
Nissan	361	407	560	575	497	395	288	248
	2,3%	2,9%	3,9%	3,7%	3,2%	2,5%	2,4%	2,1%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	603	730	758	796	692	755
	5,5%	4,5%	4,3%	4,7%	4,9%	5,0%	5,8%	6,4%
Autres marques japonaises	911	718	695	766	800	819	524	514
	5,8%	5,2%	4,9%	4,9%	5,1%	5,2%	4,4%	4,4%
Hyundai-Kia	569	614	854	985	1 033	1 061	841	1 016
	3,7%	4,4%	6,0%	6,3%	6,6%	6,7%	7,0%	8,6%
Geely-Volvo	249	231	285	301	322	341	297	316
	1,6%	1,7%	2,0%	1,9%	2,1%	2,2%	2,5%	2,7%
Groupe Tata	128	100	179	237	236	224	161	141
	0,8%	0,7%	1,3%	1,5%	1,5%	1,4%	1,3%	1,2%
Tesla	-	0	16	28	29	111	99	169
	-	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,7%	0,8%	1,4%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	53	31	37	42	54	62	100
	1,1%	0,4%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,5%	0,8%
TOTAL UE + AELE + RU	15 572	13 832	14 189	15 610	15 607	15 783	11 940	11 753
		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-5,0%	9,3%	3,3%	0,0%	1,1%	-24,3%	-1,6%

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

	2005 (3)	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	680
	-	-	-	-	-	-	-	33,8%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	389	344	354	461	533	557	460	-
	18,1%	21,9%	19,5%	22,1%	24,7%	25,1%	25,3%	-
Groupe Renault	331	266	299	338	349	362	275	315
	15,4%	17,0%	16,5%	16,2%	16,2%	16,3%	15,1%	15,7%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	284	233	229	265	266	203	164	-
	13,2%	14,9%	12,7%	12,7%	12,3%	9,1%	9,0%	-
Groupe Ford	235	171	268	332	355	351	298	334
	10,9%	10,9%	14,8%	15,9%	16,5%	15,8%	16,4%	16,6%
General Motors	153	78	104	58	0	0,2	0,2	0,2
	7,1%	5,0%	5,7%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	212	185	218	251	267	271	218	212
	9,9%	11,8%	12,0%	12,0%	12,4%	12,2%	12,0%	10,5%
Groupe Daimler	166	140	172	198	201	222	199	194
	7,7%	8,9%	9,5%	9,5%	9,3%	10,0%	10,9%	9,6%
CNH / IVECO	-	-	-	-	-	64	52	70
	-	-	-	-	-	2,9%	2,9%	3,5%
Nissan	103	43	50	68	62	57	37	45
	4,8%	2,7%	2,7%	3,3%	2,9%	2,6%	2,1%	2,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	41	52	56	55	56	84
	3,0%	2,5%	2,3%	2,5%	2,6%	2,5%	3,1%	4,2%
Autres marques japonaises	81	38	37	40	40	43	29	41
	3,8%	2,4%	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	1,6%	2,0%
Hyundai-Kia	52	6	4	6	5	4	2	2
	2,4%	0,4%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%
Autres marques	78	27	35	20	24	28	28	35
	3,6%	1,7%	1,9%	0,9%	1,1%	1,3%	1,5%	1,7%
TOTAL UE + AELE + RU	2 149	1 569	1 813	2 089	2 157	2 218	1 819	2 011
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		8,8%	11,4%	3,9%	3,3%	2,8%	-18,0%	10,5%

Regroupement des constructeurs utilisé :

Groupe Stellantis = Peugeot + Citroën + DS + Opel/Vauxhall (à partir du 1^{er} août 2017)
+ Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Maserati + Chrysler + Jeep + Dodge + RAM
Groupe Renault = Renault (y compris Renault Trucks) + Alpine + Dacia + Lada (à partir du 1^{er} janvier 2017)

Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-Unis + divers Ford

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

Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Cupra + Porsche + Seat + Skoda + Bentley

+ Lamborghini + MAN + Scania + Quattro

Daimler = Mercedes-Benz + Smart + Fuso

CNH/IVECO : avant 2019, IVECO était dans le groupe FCA

Groupe BMW = BMW + Alpina + Mini + Rolls-Royce

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

Groupe Volvo/Geely : Volvo + Polestar + Lynk & Co

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 31/01/2021

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE + RU EN 2021

(CF. NOTE PAGE 74) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	TOTAL	Groupe Stellantis	dont Citroën et DS (1)	dont Peugeot	Groupe Renault	dont Renault	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	2 622	360	45	53	149	108	962	126	268	251	216	174
	100,0%	13,7%	1,7%	2,0%	5,7%	4,1%	36,7%	4,8%	10,2%	9,6%	8,3%	6,6%
Autriche	240	34	5	8	18	11	89	12	18	13	25	20
	100,0%	14,0%	2,2%	3,2%	7,5%	4,7%	37,0%	5,0%	7,6%	5,3%	10,5%	8,4%
Belgique	383	78	20	29	35	20	90	16	46	28	37	28
	100,0%	20,3%	5,2%	7,4%	9,0%	5,3%	23,4%	4,1%	12,0%	7,2%	9,6%	7,4%
Danemark	185	38	13	15	7	6	45	11	14	12	27	20
	100,0%	20,5%	7,1%	8,1%	4,0%	3,2%	24,1%	5,9%	7,4%	6,4%	14,4%	10,7%
Espagne	859	193	52	67	89	52	207	29	44	35	122	117
	100,0%	22,4%	6,0%	7,8%	10,3%	6,0%	24,1%	3,4%	5,1%	4,0%	14,2%	13,6%
Finlande	99	11	3	3	3	2	25	5	5	6	22	12
	100,0%	10,8%	2,6%	3,1%	2,9%	1,9%	25,6%	5,4%	5,2%	6,1%	22,1%	11,8%
France	1 659	560	185	286	396	271	221	44	71	52	167	90
	100,0%	33,8%	11,1%	17,2%	23,9%	16,3%	13,3%	2,6%	4,3%	3,2%	10,1%	5,4%
Grèce	101	27	5	11	5	3	16	3	6	4	23	13
	100,0%	26,5%	5,2%	10,5%	5,0%	2,8%	15,9%	3,0%	6,0%	4,3%	22,9%	13,3%
Irlande	105	9	1	5	6	4	30	7	5	3	22	17
	100,0%	9,0%	0,8%	5,2%	6,0%	3,9%	28,8%	7,1%	4,8%	3,1%	20,9%	16,7%
Italie	1 458	551	70	84	136	75	241	81	70	54	181	90
	100,0%	37,8%	4,8%	5,8%	9,3%	5,1%	16,5%	5,6%	4,8%	3,7%	12,4%	6,2%
Luxembourg	44	8	2	3	2	2	13	1	5	5	3	3
	100,0%	18,8%	3,9%	6,3%	5,6%	4,2%	30,4%	3,3%	12,4%	10,6%	5,8%	5,8%
Pays-Bas	322	54	10	20	19	16	75	18	24	13	47	43
	100,0%	16,6%	3,2%	6,3%	6,0%	5,0%	23,1%	5,7%	7,6%	4,0%	14,6%	13,5%
Portugal	147	38	9	18	21	15	20	5	13	12	18	13
	100,0%	25,9%	6,3%	12,0%	14,5%	10,5%	14,0%	3,3%	9,0%	8,1%	12,0%	8,8%
Suède	301	24	4	10	10	8	77	10	19	17	41	39
	100,0%	7,9%	1,5%	3,3%	3,4%	2,6%	25,5%	3,2%	6,3%	5,6%	13,5%	12,9%
Union eur. (15 pays)	8 525	1 984	424	611	897	592	2 110	369	609	505	950	679
	100,0%	23,3%	5,0%	7,2%	10,5%	6,9%	24,8%	4,3%	7,1%	5,9%	11,1%	8,0%
Islande	13	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	3
	100,0%	7,5%	1,1%	3,5%	3,8%	1,7%	10,4%	2,1%	2,6%	3,6%	29,1%	23,4%
Norvège	176	14	3	7	2	2	39	9	12	9	32	14
	100,0%	7,7%	1,7%	4,0%	1,0%	0,9%	22,3%	5,3%	6,8%	5,1%	18,2%	8,1%
Suisse	238	26	4	6	15	9	79	8	26	22	30	13
	100,0%	10,8%	1,7%	2,7%	6,2%	3,7%	33,1%	3,5%	10,7%	9,2%	12,7%	5,4%
Royaume-Uni	1 647	214	33	61	48	30	388	116	163	100	264	162
	100,0%	13,0%	2,0%	3,7%	2,9%	1,8%	23,5%	7,1%	9,9%	6,0%	16,0%	9,8%
Europe (18 pays)	10 600	2 239	463	686	962	633	2 617	504	810	636	1 281	871
	100,0%	21,1%	4,4%	6,5%	9,1%	6,0%	24,7%	4,8%	7,6%	6,0%	12,1%	8,2%
Bulgarie	25	4	1	2	4	2	5	1	1	1	6	3
	100,0%	14,3%	3,7%	7,1%	15,9%	8,4%	20,2%	2,8%	4,9%	4,5%	24,3%	10,9%
Croatie	45	9	1	2	6	3	14	1	1	1	7	6
	100,0%	19,3%	3,2%	4,8%	13,1%	6,4%	30,1%	1,5%	2,8%	2,4%	15,6%	13,2%
Estonie	23	4	1	1	2	1	6	0	1	1	6	3
	100,0%	15,7%	5,9%	6,2%	8,4%	5,1%	27,3%	0,9%	3,3%	2,5%	26,7%	12,6%
Hongrie	122	18	2	2	10	2	19	11	5	6	36	15
	100,0%	14,5%	1,3%	1,9%	8,0%	1,9%	15,3%	8,7%	3,7%	4,7%	29,9%	12,6%
Lettonie	14	2	0	1	1	0	4	0	1	0	4	2
	100,0%	13,1%	2,6%	6,5%	6,0%	2,4%	30,5%	1,2%	4,3%	1,6%	29,3%	10,6%
Lituanie	31	10	0	2	1	1	8	1	1	1	8	2
	100,0%	31,0%	1,1%	6,5%	4,4%	1,9%	25,5%	1,8%	2,2%	1,6%	24,0%	7,1%
Pologne	446	47	8	11	37	17	111	19	27	20	112	60
	100,0%	10,6%	1,8%	2,4%	8,2%	3,7%	24,8%	4,3%	5,9%	4,5%	25,1%	13,3%
Rép. tchèque	207	18	4	8	12	5	97	7	5	8	20	30
	100,0%	8,8%	2,0%	3,7%	5,9%	2,6%	47,1%	3,4%	2,5%	3,8%	9,8%	14,5%
Roumanie	121	10	2	3	43	8	19	8	4	4	19	13
	100,0%	8,7%	2,0%	2,8%	35,4%	6,7%	15,5%	6,8%	2,9%	3,1%	15,4%	10,6%
Slovaquie	76	10	3	4	5	2	25	1	2	3	12	16
	100,0%	13,6%	3,9%	5,2%	6,2%	2,6%	32,8%	1,2%	3,3%	3,4%	16,1%	21,8%
Slovénie	42	9	3	3	6	4	13	1	1	1	5	5
	100,0%	21,0%	6,0%	7,9%	14,1%	10,5%	30,3%	3,3%	3,0%	2,1%	12,4%	11,9%
11 pays de l'Est membres de l'UE	1 153	140	26	40	126	46	321	50	48	44	236	154
	100,0%	12,2%	2,3%	3,4%	10,9%	4,0%	27,8%	4,3%	4,2%	3,8%	20,5%	13,4%
Europe (29 pays)	11 753	2 379	489	725	1 088	679	2 938	553	858	680	1 517	1 026
	100,0%	20,2%	4,2%	6,2%	9,3%	5,8%	25,0%	4,7%	7,3%	5,8%	12,9%	8,7%

(1) Soit respectivement 447 000 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	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Allemagne	3 378 343	2 916 259	3 206 042	3 435 778	3 607 258	2 917 678	2 622 132
Autriche	309 427	328 563	308 555	341 068	329 363	248 740	239 927
Belgique	515 204	547 340	501 066	549 632	550 003	431 491	383 123
Danemark	112 688	153 583	206 999	218 358	225 410	198 162	185 382
Espagne	1 381 515	982 015	1 034 232	1 321 437	1 258 251	851 210	859 476
Finlande	134 646	107 346	108 844	120 480	114 188	96 430	98 502
France	2 133 884	2 251 669	1 917 226	2 173 481	2 214 279	1 650 118	1 659 004
Grèce	290 222	141 501	75 804	103 431	114 226	80 977	100 976
Irlande	230 989	88 445	124 804	125 557	117 109	88 324	104 932
Islande	-	-	14 008	17 976	11 719	9 369	12 797
Italie	2 415 600	1 961 578	1 575 614	1 910 610	1 916 865	1 381 646	1 457 952
Luxembourg	41 896	49 726	46 473	52 786	54 923	45 104	44 366
Norvège	97 376	127 754	150 686	147 929	142 381	141 405	176 276
Pays-Bas	597 640	482 527	448 925	443 531	445 217	355 595	322 831
Portugal	257 834	223 464	178 503	228 327	223 799	145 136	146 637
Royaume-Uni	2 221 670	2 030 846	2 633 503	2 367 147	2 311 140	1 631 064	1 647 181
Suède	290 529	289 684	345 108	353 729	356 036	292 024	301 008
Suisse	316 519	292 453	321 669	299 135	311 256	236 703	238 355
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays) (1)	14 725 982	12 974 753	13 198 061	14 210 392	14 303 423	10 801 176	10 600 857

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

	2000	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Allemagne	1 023 997	1 220 675	1 534 990	1 103 886	1 149 126	832 127	548 054
	30,3%	41,9%	47,9%	32,1%	31,9%	28,5%	20,9%
Autriche	191 402	167 106	179 821	140 051	125 794	91 085	58 761
	61,9%	50,9%	58,3%	41,1%	38,2%	36,6%	24,5%
Belgique	290 301	415 728	299 357	194 941	168 378	133 078	76 637
	56,3%	76,0%	59,7%	35,5%	30,6%	30,8%	20,0%
Danemark	14 898	72 670	64 095	72 090	58 706	53 772	51 030
	13,2%	47,3%	31,0%	33,0%	26,0%	27,1%	27,5%
Espagne	734 256	693 905	647 108	474 231	348 918	239 887	171 036
	53,1%	70,7%	62,6%	35,9%	27,7%	28,2%	19,9%
Finlande	-	44 574	38 857	28 768	21 091	13 702	9 728
		41,5%	35,7%	23,9%	18,5%	14,2%	9,9%
France	1 046 485	1 593 173	1 097 124	844 830	755 583	504 178	349 479
	49,0%	70,8%	57,2%	38,9%	34,1%	30,6%	21,1%
Grèce	2 006	5 661	47 792	36 900	30 390	22 340	17 527
	0,7%	4,0%	63,0%	35,7%	26,6%	27,6%	17,4%
Irlande	23 259	55 016	88 618	68 238	53 259	36 573	30 766
	10,1%	62,2%	71,0%	54,3%	45,5%	41,4%	29,3%
Islande			6 677	6 883	3 521	1 849	1 733
			47,7%	38,3%	30,0%	19,7%	13,5%
Italie	812 203	901 310	872 493	975 833	762 842	452 835	322 843
	33,6%	45,9%	55,4%	51,1%	39,8%	32,8%	22,1%
Luxembourg	21 110	37 403	32 694	24 759	22 961	16 592	11 156
	50,4%	75,2%	70,4%	46,9%	41,8%	36,8%	25,1%
Norvège	8 761	95 733	61 482	26 352	22 744	11 681	6 422
	9,0%	74,9%	40,8%	17,8%	16,0%	8,3%	3,6%
Pays-Bas	134 426	98 477	129 804	57 391	32 608	12 915	6 979
	22,5%	20,4%	28,9%	12,9%	7,3%	3,6%	2,2%
Portugal	62 417	149 046	121 650	123 039	89 411	47 738	32 309
	24,2%	66,7%	68,2%	53,9%	40,0%	32,8%	22,0%
Royaume-Uni	313 149	936 448	1 275 411	747 574	560 145	290 526	176 211
	14,1%	46,1%	48,4%	31,6%	24,2%	17,8%	10,7%
Suède	18 325	147 802	198 956	131 505	114 803	55 078	30 272
	6,3%	51,0%	57,7%	37,2%	32,2%	18,9%	10,1%
Suisse	29 466	88 760	124 898	89 891	79 533	52 468	32 400
	9,3%	30,4%	38,8%	30,1%	25,6%	22,2%	13,6%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	6 723 487	6 821 827	5 147 162	4 399 813	2 868 424	1 933 343
Part du diesel en Europe	32,1%	51,8%	51,7%	36,2%	30,8%	27,1%	18,2%
Variation annuelle	+10,7%	+6,9%	+5,9%	-18,9%	-14,5%	-34,8%	-32,6%

(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	2018	2019	2020	2021
Allemagne	électrique	0	160	12 319	34 360	60 527	188 620	339 847
		0,0%	0,0%	0,4%	1,0%	1,7%	6,5%	13,0%
	hybride	3 559	10 174	32 714	129 334	240 697	503 735	683 544
		0,1%	0,3%	1,0%	3,8%	6,7%	17,3%	26,1%
Autriche	électrique	0	112	1 677	6 754	9 242	15 972	33 366
		0,0%	0,0%	0,5%	2,0%	2,8%	6,4%	13,9%
	hybride	460	1 248	3 514	9 417	16 540	32 053	56 121
		0,1%	0,4%	1,1%	2,8%	5,0%	12,9%	23,4%
Belgique	électrique	0	47	1 358	3 648	8 830	14 976	22 647
		0,0%	0,0%	0,3%	0,7%	1,6%	3,5%	5,9%
	hybride	471	4 073	10 711	25 049	34 092	70 271	111 230
		0,1%	0,7%	2,1%	4,6%	6,2%	16,3%	29,0%
Danemark	électrique	2	50	4 468	1 524	5 575	14 275	25 000
		0,0%	0,0%	2,2%	0,7%	2,5%	7,2%	13,5%
	hybride	5	148	2 657	12 412	17 330	27 880	49 319
		0,0%	0,1%	1,3%	5,7%	7,7%	14,1%	26,6%
Espagne	électrique	0	69	1 461	6 130	10 048	17 925	23 685
		0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	0,8%	2,1%	2,8%
	hybride	908	6 253	20 547	80 311	114 531	148 193	273 130
		0,1%	0,6%	2,0%	6,1%	9,1%	17,4%	31,8%
France	électrique	6	184	17 268	31 059	42 764	110 917	162 106
		0,0%	0,0%	0,9%	1,4%	1,9%	6,7%	9,8%
	hybride	2 857	9 655	61 619	106 369	125 372	243 464	427 477
		0,1%	0,4%	3,2%	4,9%	5,7%	14,8%	25,8%
Italie	électrique	28	112	1 452	4 998	10 671	32 492	67 267
		0,0%	0,0%	0,1%	0,3%	0,6%	2,4%	4,6%
	hybride	1 132	4 841	26 262	86 837	116 333	253 171	492 675
		0,1%	0,2%	1,7%	4,5%	6,1%	18,3%	33,8%
Norvège	électrique	7	355	25 779	46 092	60 315	75 333	113 715
		0,0%	0,3%	17,1%	31,2%	42,4%	53,3%	64,5%
	hybride	337	3 144	15 704	43 070	37 869	45 326	52 209
		0,3%	2,5%	10,4%	29,1%	26,6%	32,1%	29,6%
Pays-Bas	électrique	0	96	3 204	23 985	61 547	72 854	62 646
		0,0%	0,0%	0,7%	5,4%	13,8%	20,5%	19,4%
	hybride	2 940	16 099	56 261	25 637	36 928	65 838	103 550
		0,6%	3,3%	12,5%	5,8%	8,3%	18,5%	32,1%
Royaume-Uni	électrique	0	167	9 934	15 474	37 782	108 148	190 715
		0,0%	0,0%	0,4%	0,7%	1,6%	6,6%	11,6%
	hybride	5 766	22 148	64 692	139 496	265 306	312 141	460 272
		0,2%	1,1%	2,5%	5,9%	11,5%	19,1%	27,9%
Suède	électrique	1	9	2 880	7 078	15 595	27 968	57 470
		0,0%	0,0%	0,8%	2,0%	4,4%	9,6%	19,1%
	hybride	1 947	3 628	14 478	44 449	57 870	105 725	131 412
		0,7%	1,3%	4,2%	12,6%	16,3%	36,2%	43,7%
Suisse	électrique	13	199	3 777	5 161	13 143	19 485	31 806
		0,0%	0,1%	1,2%	1,7%	4,2%	8,2%	13,3%
	hybride	1 413	4 210	8 400	15 185	26 990	44 875	74 960
		0,5%	1,4%	2,6%	5,1%	8,7%	19,0%	31,4%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays, y compris les pays non présentés) (1)	électrique	57	1 611	87 206	193 493	350 335	720 472	1 173 641
		0,0%	0,0%	0,7%	1,4%	2,4%	6,7%	11,1%
	hybride	23 210	90 198	333 028	759 984	1 151 196	1 944 146	3 069 963
		0,2%	0,7%	2,5%	5,3%	8,0%	18,0%	29,0%

(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	2017	2018	2019	2020	2021
Stellantis (depuis le 17/01/2021)	-	-	-	-	-	-	-	2 238
								21,1%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 930	2 012	1 776	1 785	2 338	2 302	1 617	-
	13,1%	13,8%	13,7%	12,5%	16,5%	16,1%	15,0%	-
Groupe Renault	1 559	1 442	1 305	1 445	1 439	1 436	1 063	962
	10,6%	9,9%	10,1%	10,1%	10,1%	10,0%	9,8%	9,1%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 575	951	1 035	1 001	966	877	638	-
	10,7%	6,5%	8,0%	7,0%	6,8%	6,1%	5,9%	-
Groupe Ford	1 248	1 210	1 063	965	931	917	635	504
	8,5%	8,3%	8,2%	6,7%	6,6%	6,4%	5,9%	4,8%
General Motors	1 720	1 539	1 119	554	4	3	0	1
	11,7%	10,6%	8,6%	3,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 743	2 757	3 317	3 305	3 437	2 701	2 615
	18,8%	18,9%	21,3%	23,2%	23,3%	24,0%	25,0%	24,7%
Daimler	811	819	662	969	938	984	735	636
	5,5%	5,6%	5,1%	6,8%	6,6%	6,9%	6,8%	6,0%
Groupe BMW	499	761	735	1 000	993	1 001	807	810
	3,4%	5,2%	5,7%	7,0%	7,0%	7,0%	7,5%	7,6%
Nissan	392	342	384	538	458	364	266	228
	2,7%	2,4%	3,0%	3,8%	3,2%	2,5%	2,5%	2,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	793	582	632	647	673	574	615
	3,9%	5,5%	4,5%	4,4%	4,6%	4,7%	5,3%	5,8%
Autres marques japonaises	701	820	651	671	691	697	453	437
	4,8%	5,6%	5,0%	4,7%	4,9%	4,9%	4,2%	4,1%
Hyundai-Kia	303	530	539	865	903	919	727	864
	2,1%	3,6%	4,2%	6,0%	6,4%	6,4%	6,7%	8,1%
Geely-Volvo	230	243	222	286	304	321	279	296
	1,6%	1,7%	1,7%	2,0%	2,1%	2,2%	2,6%	2,8%
Groupe Tata	112	125	97	230	227	216	155	136
	0,8%	0,9%	0,7%	1,6%	1,6%	1,5%	1,4%	1,3%
Tesla	-	-	0	28	29	111	98	167
	-	-	0,0%	0,2%	0,2%	0,8%	0,9%	1,6%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	207	50	34	37	45	52	91
	2,1%	1,4%	0,4%	0,2%	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	14 738	14 536	12 975	14 319	14 210	14 303	10 801	10 600
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-1,4%	-5,0%	2,5%	-0,8%	0,7%	-24,5%	-1,9%

► 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	2017	2018	2019	2020	2021
Stellantis (depuis le 17/01/2021)	-	-	-	-	-	-	-	624
	-	-	-	-	-	-	-	34,0%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	349	370	326	430	496	521	430	-
	18,1%	18,4%	22,1%	22,3%	25,0%	25,5%	25,7%	-
Groupe Renault	272	296	251	307	313	328	249	277
	14,1%	14,7%	17,0%	15,9%	15,8%	16,1%	14,9%	15,0%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	275	256	214	234	234	178	147	-
	14,2%	12,8%	14,5%	12,1%	11,8%	8,7%	8,8%	-
Groupe Ford	180	225	161	311	331	326	275	308
	9,3%	11,2%	10,9%	16,1%	16,7%	16,0%	16,4%	16,7%
General Motors	92	146	75	54	0	0	0	0
	4,8%	7,3%	5,1%	2,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	202	189	170	234	247	250	202	198
	10,5%	9,4%	11,6%	12,1%	12,4%	12,2%	12,1%	10,7%
Groupe Daimler	178	152	133	189	189	209	205	202
	9,2%	7,6%	9,0%	9,8%	9,5%	10,2%	12,3%	11,0%
CNH / IVECO (2)	-	-	-	-	-	55	46	59
	-	-	-	-	-	2,7%	2,7%	3,2%
Nissan	100	101	41	65	59	48	48	72
	5,2%	5,1%	2,8%	3,4%	3,0%	2,4%	2,9%	3,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	62	37	46	50	40	27	37
	3,6%	3,1%	2,5%	2,4%	2,5%	2,0%	1,6%	2,0%
Autres marques japonaises	102	85	36	37	37	37	23	37
	5,3%	4,2%	2,4%	1,9%	1,9%	1,8%	1,4%	2,0%
Hyundai-Kia	44	48	5	6	5	3	2	2
	2,3%	2,4%	0,4%	0,3%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%
Autres marques	69	76	26	19	23	45	21	23
	3,6%	3,8%	1,8%	1,0%	1,2%	2,2%	1,3%	1,3%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931	2 004	1 475	1 933	1 984	2 041	1 676	1 839
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	3,8%	11,1%	3,9%	2,6%	2,9%	-17,9%	9,7%

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

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 31/01/2021 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (1) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (2)	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Stellantis (depuis le 17/01/2021)							140
							12,2%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	99	73	57	161	165	102	-
	9,5%	8,5%	5,7%	11,6%	11,2%	8,9%	-
Groupe Renault	193	112	120	182	211	155	126
	18,7%	13,0%	12,1%	13,0%	14,2%	13,6%	10,9%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	50	45	30	51	65	59	-
	4,8%	5,3%	3,0%	3,6%	4,4%	5,2%	-
Groupe Ford	59	65	65	78	77	48	50
	5,7%	7,5%	6,6%	5,6%	5,2%	4,3%	4,3%
General Motors	132	76	64	0	0	0	0
	12,7%	8,9%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	226	314	421	422	338	320
	24,8%	26,4%	31,7%	30,1%	28,5%	29,7%	27,8%
Daimler	11	13	24	45	46	41	44
	1,1%	1,6%	2,5%	3,2%	3,1%	3,6%	3,8%
Groupe BMW	11	17	30	40	46	40	48
	1,0%	2,0%	3,0%	2,8%	3,1%	3,5%	4,2%
Nissan	19	23	36	39	30	22	20
	1,8%	2,6%	3,6%	2,8%	2,0%	1,9%	1,7%
Toyota	60	47	65	111	122	118	140
	5,8%	5,5%	6,5%	8,0%	8,3%	10,3%	12,1%
Autres marques japonaises	91	67	71	109	122	71	77
	8,7%	7,9%	7,2%	7,8%	8,2%	6,3%	6,7%
Hyundai-Kia	39	75	95	130	141	114	152
	3,8%	8,7%	9,5%	9,3%	9,6%	10,0%	13,2%
Geely-Volvo	7	9	12	18	20	19	20
	0,6%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%	1,6%	1,7%
Groupe Tata	2	3	4	8	8	5	5
	0,2%	0,3%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%
Tesla		0	0	0	0	0	2
		0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	6	3	5	5	6	9
	0,7%	0,7%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	0,8%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE	1 035	857	991	1 397	1 479	1 139	1 153
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-4,8%	12,0%	8,2%	5,9%	-23,0%	1,2%

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (1) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATRICULATIONS TOTALES)

	2005 (2)	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Stellantis (depuis le 17/01/2021)							51
							29,9%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	20	18	26	37	36	30	-
	13,6%	19,5%	18,4%	21,5%	20,5%	20,7%	-
Groupe Renault	35	15	26	36	34	26	39
	24,4%	16,3%	18,4%	20,9%	19,0%	18,2%	22,5%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021) (3)	21	19	28	32	24	18	-
	14,7%	19,8%	20,4%	18,5%	13,8%	12,3%	-
Groupe Ford	14	10	18	24	25	22	26
	9,8%	10,1%	12,8%	13,7%	13,8%	15,7%	15,1%
General Motors	8	3	8	0	0	0	0
	5,2%	3,2%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	14	16	20	21	16	14
	14,7%	14,9%	11,6%	11,3%	12,1%	11,1%	8,3%
Daimler	10	7	9	11	14	13	12
	6,8%	7,9%	6,4%	6,5%	7,7%	8,8%	7,0%
CNH / IVECO (3)					9	7	11
					5,3%	4,8%	6,3%
Nissan	2	2	2	3	2	1	1
	1,4%	2,5%	1,2%	1,5%	1,3%	0,7%	0,8%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	2	3	6	7	8	13
	1,6%	2,2%	2,2%	3,6%	4,1%	5,7%	7,3%
Autres marques japonaises	3	2	2	3	3	2	4
	2,3%	2,1%	1,7%	1,6%	1,7%	1,4%	2,0%
Hyundai-Kia	5	1	1	1	0	0	0
	3,2%	0,7%	0,4%	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	1	1
	2,5%	0,8%	0,8%	0,6%	0,6%	0,5%	0,8%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE	145	95	139	173	177	143	172
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		-17,5%	17,5%	10,9%	2,0%	-19,2%	20,1%

(1) Hors Chypre et Malte.

(2) Hors Bulgarie en 2005.

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 31/01/2021 (lire la page 74).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Allemagne	212 290	202 372	202 446	243 305	290 155	309 963	272 590	270 466
Autriche	27 243	28 878	28 130	33 013	43 769	43 578	36 634	58 956
Belgique	54 090	62 672	56 006	65 179	83 023	86 672	77 111	79 008
Danemark	33 092	58 076	16 848	33 177	35 037	34 529	31 116	31 558
Espagne	299 246	387 203	116 770	155 400	215 227	215 784	158 863	152 335
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 986	16 401	15 611	13 729	13 774
France	414 966	420 065	417 612	379 428	459 140	479 784	402 383	432 631
Grèce	23 008	23 374	10 935	5 756	7 059	8 144	7 003	10 570
Irlande	41 474	37 073	10 486	23 837	25 444	25 330	21 716	28 762
Islande	-	-	-	1362	1 977	1 451	1 050	1 207
Italie	225 517	207 067	177 887	134 265	182 587	189 245	160 639	185 300
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	4 016	4 921	5 308	4 804	5 060
Norvège	31 627	37 021	30 422	34 394	38 907	39 313	33 609	35 479
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	57 921	79 339	76 458	60 638	68 690
Portugal	152 836	66 774	45 756	30 996	39 394	38 546	27 637	28 847
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	380 996	367 129	376 386	300 199	362 358
Suède	31 854	35 098	38 543	45 124	56 867	54 127	31 239	36 404
Suisse	24 121	22 428	26 507	34 297	37 505	40 659	35 064	37 571
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 674 452	1 983 881	2 040 888	1 676 024	1 838 976

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Allemagne	96 830	88 364	75 014	85 002	90 117	93 714	70 435	74 604
Autriche	8 508	8 235	5 138	7 151	8 094	7 946	5 605	6 546
Belgique	11 061	11 657	7 133	8 188	10 803	11 518	7 535	8 273
Danemark	4 597	5 902	2 682	4 687	4 917	4 951	5 036	4 855
Espagne	33 700	39 753	13 215	22 043	23 587	24 019	18 604	20 421
Finlande	3 072	3 492	2 368	2 400	3 226	3 237	2 620	2 716
France	57 918	55 281	34 221	41 714	54 284	55 215	41 729	44 138
Grèce	1 633	1 589	1 081	439	315	402	545	549
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 867	2 152	2 223	1 953	2 256
Islande	-	-	-	183	399	273	178	260
Italie	38 388	35 313	17 532	15 020	25 264	23 413	20 083	25 080
Luxembourg	1 451	1 394	803	1 089	1 290	1 290	1 024	1 056
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 366	5 658	6 117	4 686	4 834
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	13 546	15 822	15 192	10 288	11 474
Portugal	7 403	4 588	3 116	3 956	5 073	4 920	3 543	4 233
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	44 364	43 544	48 535	32 918	37 163
Suède	5 549	5 688	4 605	5 289	6 690	7 165	5 364	5 798
Suisse	4 733	3 817	3 388	4 079	4 474	4 405	3 821	3 925
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	351 772	341 395	211 811	265 383	305 709	314 535	235 967	258 181

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 476	6 010	6 124	6 044	6 116
Autriche	706	565	733	878	1 107	1 146	854	871
Belgique	974	754	909	778	976	1 250	726	895
Danemark	419	315	450	269	231	184	60	67
Espagne	2 738	3 655	2 119	2 537	3 244	3 147	2 069	1 830
Finlande	0	252	300	330	306	518	249	329
France	4 320	4 776	5 382	6 724	5 842	6 417	5 791	6 503
Grèce	374	575	325	44	147	202	185	328
Irlande	121	271	47	313	441	442	129	439
Islande	-	-	-	34	64	48	14	21
Italie	4 152	4 514	3 931	2 163	4 118	3 988	2 948	3 070
Luxembourg	108	147	173	247	207	263	197	163
Norvège	427	708	1 052	660	733	2 013	1 177	875
Pays-Bas	949	1 134	524	332	541	910	639	330
Portugal	806	620	418	199	458	567	395	560
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 931	3 499	3 100	2 100	3 318
Suède	1 071	1 021	1 302	1 172	804	1 150	1 588	672
Suisse	491	457	476	689	629	568	586	589
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	27 836	29 285	26 041	26 776	29 357	32 037	25 751	26 976

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

LES IMMATRICULATIONS

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Bulgarie	-	-	15 646	24 256	37 506	39 419	27 214	24 631
Croatie	62 009	70 541	38 587	35 715	60 041	62 938	36 084	45 289
Estonie	10 600	19 640	10 295	21 033	26 297	27 585	19 278	22 608
Hongrie	133 233	198 982	43 476	77 171	136 601	157 906	128 031	121 920
Lettonie	7 300	16 602	6 365	13 766	16 878	18 233	13 516	14 366
Lituanie	6 158	10 467	7 970	17 071	32 382	46 388	40 338	31 454
Pologne	478 752	235 522	333 490	352 378	531 335	553 942	428 527	446 443
République tchèque	148 592	151 699	169 580	230 857	261 437	249 915	202 971	206 876
Roumanie	64 432	215 554	106 333	81 162	130 919	161 562	126 351	121 208
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	77 979	98 195	101 568	76 305	75 696
Slovénie	67 665	59 324	61 142	59 664	65 115	59 862	40 200	42 071
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1)	907 400	749 361	818 330	991 052	1 396 706	1 479 318	1 138 815	1 152 562

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Bulgarie (2)	-	-	3 211	4 875	4 699	5 985	5 060	6 659
Croatie	3 360	7 671	2 845	6 909	9 149	9 143	7 025	8 131
Estonie	1 500	2 944	1 406	3 962	5 070	4 487	3 332	4 225
Hongrie	26 686	20 479	9 337	17 719	23 053	26 410	22 305	23 170
Lettonie	900	1 753	649	2 473	2 447	2 783	2 178	2 625
Lituanie	1 270	3 371	1 044	2 533	3 884	4 606	3 103	3 471
Pologne	33 653	35 985	42 852	55 207	67 263	68 010	57 286	70 899
République tchèque	14 786	16 024	11 318	17 595	20 456	20 612	17 331	19 672
Roumanie	14 789	35 842	10 404	13 471	18 870	19 122	14 754	17 178
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	7 321	9 048	8 534	6 392	8 275
Slovénie	6 274	6 897	4 744	6 686	9 021	8 653	6 275	7 490
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1)	90 900	101 881	91 918	138 751	172 960	178 345	145 041	171 795

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Bulgarie	-	-	18 857	29 131	42 205	45 404	32 274	31 290
Croatie	65 369	78 212	41 432	42 624	69 190	72 081	43 109	53 420
Estonie	12 100	22 584	11 701	24 995	31 367	32 072	22 610	26 833
Hongrie	159 919	219 461	52 813	94 890	159 654	184 316	150 336	145 090
Lettonie	8 200	18 355	7 014	16 239	19 325	21 016	15 694	16 991
Lituanie	7 428	13 838	9 014	19 604	36 266	50 994	43 441	34 925
Pologne	512 405	271 507	376 342	407 585	598 598	621 952	485 813	517 342
République tchèque	163 378	167 723	180 898	248 452	281 893	270 527	220 302	226 548
Roumanie	79 221	251 396	116 737	94 633	149 789	180 684	141 105	138 386
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	85 300	107 243	110 102	82 697	83 971
Slovénie	73 939	66 221	65 886	66 350	74 136	68 515	46 475	49 561
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1)	998 300	851 242	910 248	1 129 803	1 569 666	1 657 663	1 283 856	1 324 357

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES DE PLUS DE 5 TONNES (Y COMPRIS CARS ET BUS) DANS LES PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE MEMBRES DE L'UE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Bulgarie (2)	-	-	1 000	1 500	2 100	3 621	2 235	3 276
Croatie	612	1 463	599	1 044	1 543	1 741	1 000	1 425
Estonie	400	927	502	934	1 171	1 207	697	1 002
Hongrie	2 900	4 400	2 408	6 045	6 580	5 776	3 639	5 297
Lettonie	1 000	1 284	520	1 372	1 709	1 169	764	1 509
Lituanie	1 000	2 297	1 355	3 633	8 694	7 688	4 379	8 059
Pologne	7 464	11 079	11 611	23 226	30 371	28 758	20 759	32 635
République tchèque	6 400	8 200	5 750	12 416	10 897	10 889	8 552	9 685
Roumanie	3 113	5 019	2 686	6 485	7 693	7 740	4 838	6 569
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	4 637	4 581	3 691	2 181	777
Slovénie	1 876	1 635	985	2 025	2 833	2 456	1 380	1 949
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE (1)	22 800	33 500	29 700	63 317	78 172	73 315	50 424	72 183

(1) 8 pays en 2000, 10 pays de 2006 à 2012, 11 pays à partir de 2013.

(2) Données OICA à partir de 2019.

LA PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS ET LA PRODUCTION EN FRANCE

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES LÉGERS DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 153 855	1 053 240	980 758	699 087	745 052
DS	-	-	-	103 342	53 746	62 601	40 735	46 836
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 702 393	1 756 034	1 455 444	1 112 263	1 145 276
Opel	-	-	-	-	988 462	920 314	611 467	606 960
Autres	-	-	-	22 191	16 508	17 092	13 852	35 132
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 981 781	3 867 990	3 436 209	2 477 404	2 579 256
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 255 701	2 643 374	2 610 246	1 817 712	1 616 750
Alpine	-	-	-	-	3 304	4 244	1 279	3 005
Dacia	55 183	172 021	341 090	570 533	737 346	696 018	508 249	529 045
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	215 851	143 143	107 814	112 964
Lada	-	-	-	-	521 079	407 963	364 062	360 668
Groupe Renault	2 426 316	2 616 818	2 716 286	3 032 652	4 120 954	3 861 614	2 799 116	2 622 432
TOTAL (2)	5 303 754	5 992 184	6 321 464	6 014 433	7 964 877	7 271 006	5 256 602	5 181 104

► PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Total Voitures particulières	2 879 810	3 112 961	1 924 131	1 563 184	1 773 748	1 661 448	927 344	918 823
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 440 700	1 375 463	719 418	690 105
Dont Smart	101 365	77 015	97 373	93 357	84 500	62 961	19 926	26 718
Dont Toyota	0	180 643	158 512	228 033	248 548	223 024	188 000	202 000
Total Véhicules utilitaires légers	409 966	382 201	262 479	414 676	495 941	509 563	388 655	433 407
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	370 538	361 521	243 029	414 676	495 941	509 563	388 655	433 407
Dont Fiat	39 428	20 680	19 450	-	-	-	-	-
Total Véhicules légers	3 289 776	3 495 162	2 186 610	1 977 860	2 269 689	2 171 011	1 315 999	1 352 230
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	3 136 341	3 165 412	1 908 826	1 656 470	1 936 641	1 885 026	1 108 073	1 123 512

► PRODUCTION DE VÉHICULES LOURDS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Renault trucks (3)	87 719	54 501	31 874	31 598	36 621	35 950	26 246	33 422
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	-	291	451	nd	nd	nd	nd	nd
Dont Iveco Bus (4)	-	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	2018	2019	2020	2021
TOTAL	-	-	-	46 973	54 868	54 098	41 117	51 460
16 t et plus	-	-	-	26 111	30 521	30 002	21 328	27 475
7 à < 16 t	-	-	-	5 487	6 100	5 948	4 918	5 947
< 7 t	-	-	-	15 375	18 247	18 148	14 871	18 038

► 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 groupe FCA et le groupe PSA ont fusionné le 17/01/2021 pour créer le groupe Stellantis. Le groupe FCA, membre de Stellantis a produit 3,5 millions de véhicules en 2021.

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

(3) 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.

(4) Irisbus jusqu'en 2013.

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (HORS FCA)

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	967 886	849 030	788 127	538 568	561 471
DS	-	-	-	103 342	53 746	62 601	40 735	46 836
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 494 318	1 510 163	1 213 885	916 387	925 656
Opel	-	-	-	-	884 279	804 805	529 216	498 910
Autres	-	-	-	-	-	-	-	26 355
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 565 546	3 297 218	2 869 418	2 024 906	2 059 228
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 868 031	2 172 934	2 152 285	1 486 511	1 202 439
Alpine	-	-	-	-	3 304	4 244	1 279	3 005
Dacia	42 603	152 150	323 386	542 325	702 034	668 584	481 118	511 817
Renault Samsung Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	215 851	143 143	107 814	112 964
Lada	-	-	-	-	521 079	407 963	364 062	360 668
Autres	-	-	-	-	-	-	-	35 788
Groupe Renault	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 616 774	3 615 202	3 376 219	2 440 784	2 226 681
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	5 182 320	6 912 420	6 245 637	4 465 690	4 285 909
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 440 700	1 375 463	719 418	690 105
Citroën	504 323	605 988	468 398	204 040	35 731	119 364	87 054	63 071
DS	-	-	-	80 980	49 412	62 282	40 388	41 419
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	607 150	897 497	804 101	347 979	297 190
Opel	-	-	-	-	72 110	85 841	33 684	120 057
Autres	-	-	-	-	-	-	-	13 014
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	1 599 079	1 761 280	1 190 612	892 170	1 054 750	1 071 588	509 105	534 751
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	382 646	299 631	209 034	116 561
Alpine	-	-	-	-	3 304	4 244	1 279	3 005
Autres	-	-	-	-	-	-	-	35 788
Groupe Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	385 950	303 875	210 313	155 354

(1) Lire les notes de la page 82.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2021 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	2 059 228	534 751	1 524 477
Citroën	561 471	63 071	498 400
C1	29 982	0	29 982
C3, C3 Picasso	174 093	0	174 093
C3 Aircross	69 938	0	69 938
C3-XR, C-ELYSEE	21 354	0	21 354
C4, C4 Cactus, C4 Spacetourer	122 356	0	122 356
C5 X, C5 Aircross	79 137	53 300	25 837
C6	8 144	0	8 144
BERLINGO	43 787	0	43 787
SPACETOURER	11 261	9 771	1 490
Divers	1 419	0	1 419
DS	40 735	40 388	347
DS3 Crossback	15 574	15 574	0
DS4	2 893	0	2 893
DS7 Crossback	25 923	25 845	78
DS9	2 446	0	2 446
Peugeot	925 656	297 190	628 466
108	31 818	0	31 818
208	250 790	0	250 790
2008	238 353	0	238 353
301	9 899	0	9 899
308	46 296	44 610	1 686
3008	165 054	161 460	3 594
4008	12 923	0	12 923
408	13 494	0	13 494
5008	62 998	55 050	7 948
508	37 022	27 563	9 459
RIFTER	39 988	0	39 988
PARTNER	4 135	0	4 135
TRAVELLER	12 571	8 475	4 096
Divers (Projects, Pick up)	315	32	283
Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
OPEL	498 910	120 057	378 853
CORSA	173 335	0	173 335
CROSSLAND	80 725	0	80 725
ASTRA	52 778	0	52 778
ZAFIRA LIFE	13 278	12 359	919
GRANDLAND	47 846	15 375	32 471
INSIGNIA	19 504	0	19 504
COMBO	18 403	0	18 403
MOKKA	92 323	92 323	0
Divers (Vivaro)	718	0	718
Autres (Toyota Proace)	26 355	13 014	13 341
Groupe Renault	2 226 681	155 354	2 071 327
Renault	1 202 439	116 561	1 085 878
TWINGO	63 669	0	63 669
CLIO	245 069	0	245 069
KWID	120 107	0	120 107
KADJAR	25 174	0	25 174
CAPTUR	183 869	0	183 869
ZOE	71 463	71 463	0
LOGAN	129 276	0	129 276
DOKKER	0	0	7 656
DUSTER	126 028	0	126 028
MEGANE	104 849	16 498	88 351
KOLEOS	14 144	0	14 144
TALISMAN	5 285	5 285	0
ESPACE	2 191	2 191	0
ARKANA	38 986	0	38 986
KANGOO	19 301	19 301	0
DIVERS (Tribber, Nissan 79, Trafic Nissan, Master VP, Nissan Micra)	45 372	1 823	43 549
Alpine	3 005	3 005	0
Dacia	511 817	0	511 817
LOGAN / SANDERO	260 273	0	260 273
KWID / SPRING	35 888	0	35 888
DUSTER	175 212	0	175 212
LUDOSPACE	17 445	0	17 445
LODGY	22 999	0	22 999
Renault Samsung Motors	112 964	0	112 964
KOLEOS	35 574	0	35 574
TALISMAN / SM6	1 296	0	1 296
XM3	76 094	0	76 094
Lada	360 668	0	360 668
GRANTA / GRANTA HATCHBACK	119 428	0	119 428
VESTA	61 949	0	61 949
4X4	150 662	0	150 662
DIVERS (KALINA, autres)	28 629	0	28 629
Autres (Nissan Micra)	35 788	35 788	0
TOTAL	4 285 909	690 105	3 595 804

NB : Renault a aussi produit 963 Twizy dans ses usines de Valladolid (Espagne) et Busan (Corée du Sud).

Stellantis a produit 10 602 Ami One au Maroc en 2021.

Source : CCFA

LA PRODUCTION MONDIALE DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (HORS FCA)

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Citroën	192 238	205 376	180 462	185 969	204 210	192 631	160 519	183 581
Peugeot	186 917	187 300	210 252	208 075	245 871	241 559	195 876	219 620
Opel	-	-	-	-	104 183	115 509	82 251	108 050
Autres	-	-	-	22 191	16 508	17 092	13 852	35 132
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	379 155	392 676	390 714	416 235	570 772	566 791	452 498	546 383
Renault	312 801	401 785	302 706	387 670	470 440	457 961	331 201	414 311
Dacia	12 580	19 871	17 704	28 208	35 312	27 434	27 131	17 228
Groupe Renault	325 381	421 656	320 410	415 878	505 752	485 395	358 332	431 539
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-
TOTAL (2)	712 899	823 816	711 124	832 113	1 052 457	1 025 369	790 912	957 338
dont production en France (2)	370 538	361 521	243 029	414 676	495 941	509 563	388 655	433 407
Citroën	53 561	58 223	42 882	41 471	42 405	31 826	16 111	20 224
Peugeot	67 629	68 166	38 514	39 058	72 704	60 488	37 275	37 271
Opel	-	-	-	-	24 067	44 809	36 959	49 063
Autres	-	-	-	22 191	16 508	17 092	13 852	19 904
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	121 190	126 389	81 396	102 720	155 684	154 215	104 197	126 462
Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	364 324	382 165	304 376	327 529
Groupe Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	364 324	382 165	304 376	327 529
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2021 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	546 383	126 462	419 921
Citroën	183 581	20 224	163 357
C3	12 544	0	12 544
BERLINGO	63 542	0	63 542
JUMPY	40 645	20 224	20 421
JUMPER	66 850	0	66 850
Peugeot	219 620	37 271	182 349
208	12 126	0	12 126
308	1 174	1 174	0
PARTNER	81 325	0	81 325
EXPERT	60 892	36 097	24 795
BOXER	59 467	0	59 467
Divers (Pick up)	4 636	0	4 636
Opel	108 050	49 063	58 987
VIVARO	47 052	27 463	19 589
COMBO	35 719	0	35 719
MOVANO	21 600	21 600	0
ZAFIRA LIFE	218	0	218
Divers (Projects)	3 461	0	3 461
Autres	35 132	19 904	15 228
Groupe Renault	431 539	327 529	104 010
Renault	414 311	327 529	86 782
DOKKER / LUDOSPACE	51 729	0	51 729
KANGOO	80 074	80 074	0
TRAFIC	105 407	105 407	0
MASTER	152 492	142 048	10 444
Divers (Alaskan, Jinbei)	24 609	0	24 609
Dacia	17 228	0	17 228
LUDOSPACE	17 228	0	17 228
TOTAL (2)	957 338	433 407	523 931

(1) Lire les notes de la page 82.

(2) Hors production en double compte des véhicules Opel à partir de 2017.

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	2018	2019	2020	2021
Moins de 3,5t		577 926	670 654	531 452	588 686	742 675	708 800	521 245	656 929
	E	55 883	39 019	61 998	46 973	nd	nd	31 115	47 288
	D	521 229	631 499	469 178	537 345	nd	nd	476 462	581 709
	EL	814	136	276	4 368	9 565	13 057	13 668	27 932
De 3,5t à moins de 5,1t		134 973	153 162	179 672	243 427	309 782	316 569	269 667	300 409
	E	1 724	719	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	152 443	179 672	243 427	309 455	316 215	269 348	299 610
	EL	-	-	-	-	327	354	319	799
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	nd	nd	31 115	47 288
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	4 368	9 892	13 411	13 987	28 731
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	2018	2019	2020	2021
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	26 227	14 972	11 715	9 773	11 237	7 097	12 544
Peugeot	41 451	38 133	33 403	19 122	17 198	16 486	11 040	13 300
Opel	-	-	-	-	3 689	0	507	218
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	70 900	64 360	48 375	30 837	30 660	27 723	18 644	26 062
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	40 158	32 703	0 (2)	352	0 (2)
Total	131 220	119 369	96 542	70 995	63 363	27 723	18 996	26 062
Camionnettes								
Citroën	100 832	97 954	98 042	90 957	87 752	73 702	62 236	63 542
Peugeot	70 443	70 480	97 608	95 144	97 140	95 144	74 453	81 325
Opel	-	-	-	-	14 494	36 481	28 662	35 719
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	171 275	168 434	195 650	186 101	199 386	205 327	165 351	180 586
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	117 863	106 460	157 896	108 852	149 031
Total	318 945	286 838	292 792	303 964	305 846	363 223	274 203	329 617
Fourgons								
Citroën	61 957	81 195	67 448	83 297	106 685	107 692	91 186	107 495
Peugeot	75 023	78 687	79 241	93 809	131 533	129 929	108 658	120 359
Opel	-	-	-	-	86 000	79 028	53 082	72 113
Autres	-	-	-	22 191	16 508	17 092	13 852	35 132
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	136 980	159 882	146 689	199 297	340 726	333 741	266 778	335 099
Renault	104 811	228 372	148 404	224 799	269 228	278 581	236 593	257 901
Renault Trucks	8 321	9 460	0	0	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil	42	24	0	0	0	0	0	0
Total (1)	250 154	397 738	295 093	424 096	585 887	585 505	483 453	572 416
Autres (Pick-ups, 4X4, divers)								
Peugeot	-	-	-	-	-	-	1 725	4 636
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	33 058	97 361	48 918	12 535	24 609
Total	12 580	19 871	26 697	33 058	97 361	48 918	14 260	29 245
TOTAL	712 899	823 816	711 124	832 113	1 052 457	1 025 369	790 912	957 338

(1) Hors production en double compte des véhicules Opel à partir de 2017.

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

Source : CCFA

LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS

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	2018	2019	2020	2021
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 384 342	3 555 577	3 636 407	2 755 716	2 594 227
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 871 647	2 782 252	2 855 782	1 692 657	1 631 283
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 587	531 513	577 154	413 290	359 242
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 349	64 585	62 481	42 665	35 207
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	146 015	175 988	191 216	132 836	94 834
Danemark	30 239	34 477	27 801	49 204	64 067	56 683	48 783	35 773
Espagne	556 934	577 439	302 663	310 876	406 155	425 966	254 321	224 942
Grèce	54 270	32 681	10 744	12 132	27 987	29 075	22 719	24 060
Italie	353 616	377 100	317 851	304 829	474 014	497 471	340 846	316 679
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	106 236	124 134	111 309	72 013	59 663
Portugal	68 375	66 524	58 750	54 165	87 807	82 687	51 694	50 836
Suède	31 473	43 062	16 691	32 650	36 340	30 305	23 958	26 871
12 puis 13 nouveaux états membres (3)	-	276 433	176 330	170 849	356 817	378 707	264 933	215 706
Hongrie	23 887	26 926	6 156	11 031	32 015	35 946	25 464	17 308
Pologne	59 093	47 521	53 521	50 485	108 072	114 589	74 214	63 778
Roumanie	7 520	122 930	41 804	45 361	76 918	78 368	62 636	51 213
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	258 054	558 053	591 871	539 228	538 179
Russie	6 042	42 637	158 018	272 461	488 928	500 625	462 253	471 416
Suisse	45 654	41 231	50 740	43 545	47 802	45 998	30 578	27 083
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	294 142	393 885	374 872	248 730	210 632
Turquie	148 264	142 160	168 456	211 096	150 990	130 475	232 242	173 837
Afrique	69 865	103 130	171 484	241 078	257 277	238 440	138 263	162 779
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	23 223	28 742	31 375	18 293	23 884
Maghreb	37 236	42 881	139 790	184 708	171 232	164 279	77 422	73 941
Nigeria	8 860	6 159	210	301	327	-	-	-
Egypte	-	-	-	-	-	36 207	37 795	32 392
Amérique	230 270	314 505	559 780	426 937	523 612	463 382	290 756	327 118
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 408	148 753	66 451	59 933	53 538
Brésil	80 205	144 030	320 930	210 638	236 119	253 873	139 055	155 691
Colombie	16 659	36 499	6 329	50 819	47 774	54 538	38 124	46 004
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 685	26 411	28 742	23 819	27 122
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 070 526	933 172	460 823	291 504	306 913
Japon	15 976	16 323	12 346	25 072	20 082	23 403	24 044	20 184
Chine	54 334	143 756	392 569	756 268	317 831	135 612	48 606	84 514
Iran	45 722	304 326	516 121	38 176	238 444	-	-	-
Inde	-	-	4 488	50 877	82 368	88 869	80 732	96 142
Corée du Sud	-	-	157 824	90 056	202 757	157 083	96 738	61 648
Océanie	9 984	16 698	14 079	17 929	14 271	26 791	19 414	19 298
Australie	2 765	11 872	9 761	13 435	8 976	10 103	4 894	5 520
TOTAL GÉNÉRAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	4 159 198	5 303 355	4 825 843	3 495 653	3 410 335

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	456 712	760 825	628 677	549 076	757 217
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	418 876	688 881	576 064	407 525	545 351
Allemagne	50 081	40 760	46 406	90 020	108 268	84 863	71 921	101 675
Autriche	4 697	6 206	6 797	7 585	16 791	12 484	9 761	19 056
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	29 267	52 657	51 019	37 416	37 956
Espagne	57 516	71 185	28 263	38 386	125 673	77 346	54 542	77 575
Italie	35 910	29 706	39 690	34 656	64 682	64 263	40 935	55 269
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	15 904	30 326	24 894	17 824	23 545
Portugal	34 551	25 410	18 557	15 539	24 868	24 493	15 599	16 333
Royaume-Uni	-	51 099	33 784	55 213	104 223	74 301	57 531	82 823
12 puis 13 nouveaux états membres	5 624	9 039	14 258	13 563	37 813	26 892	20 842	29 286
Pologne	25 100	46 685	16 121	29 981	28 472	24 035	25 930	39 218
PECO/CEI (3)	4 293	5 934	8 500	7 855	12 271	10 191	7 436	11 367
Suisse	55 647	64 554	60 997	101 797	122 097	121 793	88 688	118 020
Afrique	16 074	22 597	27 769	27 611	21 513	13 498	12 750	25 619
Maghreb	13 509	18 345	24 690	26 466	13 839	10 328	10 060	7 195
Amérique	36 682	33 328	85 810	61 943	114 589	83 933	59 255	93 551
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	9 512	166 909	46 770	35 466	36 343
Océanie	1 797	1 967	2 208	6 064	6 054	6 512	5 463	6 871
TOTAL GÉNÉRAL	444 516	474 532	480 430	563 013	1 073 039	779 390	662 010	919 601

(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, 27 pays à partir de 2021.

(3) PECO/CEI hors les 10 nouveaux pays entrants dans l'Union européenne en 2004 et 2005, hors les 12 nouveaux pays entrants de 2006 à 2012, hors les 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013.

LES EXPORTATIONS FRANÇAISES DE PRODUITS AUTOMOBILES

► LES 25 PRINCIPAUX PAYS DESTINATAIRES DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2021 (EN MILLIONS D'EUROS)

Voitures particulières neuves		
Total	15 624	100%
Allemagne	3 900	25%
Belgique	2 278	15%
Italie	1 869	12%
Espagne	1 390	9%
Royaume-Uni	940	6%
Pologne	444	3%
Pays-Bas	421	3%
Algérie	379	2%
Turquie	311	2%
Portugal	303	2%
Suisse	300	2%
Danemark	300	2%
Suède	293	2%
Égypte	229	1%
Autriche	206	1%
République tchèque	184	1%
Roumanie	115	1%
Hongrie	97	1%
Slovaquie	96	1%
Slovénie	94	1%
Norvège	91	1%
Japon	89	1%
Irlande	84	1%
Grèce	81	1%
Maroc	71	0%

Véhicules utilitaires légers neufs		
Total	4 751	100%
Allemagne	1 174	25%
Belgique	649	14%
Royaume-Uni	550	12%
Pologne	343	7%
Espagne	317	7%
Italie	253	5%
Autriche	153	3%
Pays-Bas	141	3%
Suisse	119	2%
Danemark	84	2%
Australie	81	2%
Suède	80	2%
République tchèque	66	1%
Slovénie	66	1%
Norvège	65	1%
Irlande	64	1%
Portugal	64	1%
Hongrie	57	1%
Roumanie	43	1%
Turquie	41	1%
Maroc	37	1%
Finlande	33	1%
Slovaquie	30	1%
Algérie	18	0%
Estonie	16	0%

Véhicules industriels et cars et bus neufs		
Total	4 643	100%
Allemagne	1 018	22%
Espagne	508	11%
Italie	485	10%
Royaume-Uni	440	9%
Belgique	240	5%
Turquie	197	4%
Pologne	156	3%
Pays-Bas	120	3%
Autriche	99	2%
Suisse	98	2%
Irlande	97	2%
Portugal	79	2%
Australie	70	2%
Maroc	67	1%
Danemark	65	1%
Israël	60	1%
République tchèque	57	1%
Corée du Sud	56	1%
Russie	55	1%
Suède	53	1%
Arabie saoudite	26	1%
Algérie	26	1%
Roumanie	24	1%
Hongrie	23	1%
Lituanie	22	0%

Total Équipement (châssis, moteurs, pièces et accessoires)		
Total	18 665	100%
Allemagne	3 827	21%
Espagne	2 870	15%
Royaume-Uni	1 400	7%
Italie	1 357	7%
Belgique	989	5%
Slovaquie	679	4%
Pologne	612	3%
Turquie	538	3%
Suède	492	3%
Roumanie	395	2%
États-Unis	365	2%
République tchèque	360	2%
Chine	360	2%
Maroc	350	2%
Pays-Bas	344	2%
Portugal	301	2%
Corée du Sud	286	2%
Russie	276	1%
Hongrie	274	1%
Brésil	244	1%
Suisse	168	1%
Autriche	164	1%
Argentine	145	1%
Inde	144	1%
Algérie	101	1%

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	2018	2019	2020	2021 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Effectifs employés (2)	unités	190 830	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	137 527	118 952	121 566	120 704	115 962	108 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	2 229	1 978	2 270	2 175	1 316	1 352
Production par personne	unités	17,5	16,2	16,6	18,7	18,0	11,3	12,5
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	73 684	78 969	83 969	106 995	109 088	89 963	93 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	45 526	54 290	65 279	65 199	52 523	54 870
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	57,6%	64,7%	61,0%	59,8%	58,4%	59,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	10 112	11 332	12 544	12 356	9 249	9 800
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	12,8%	13,5%	11,7%	11,3%	10,3%	10,5%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	74	95	103	102,4	79,8	90,7
Charges sociales	millions €	2 153	2 302	2 072	2 420	2 317	2 135	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	16,7	17,4	19,9	19,2	18,4	-
Rémunération	millions €	5 093	5 696	5 186	5 761	5 692	5 187	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	41,4	43,6	47,4	47,2	44,7	-
Frais de personnel	millions €	7 246	7 999	7 258	8 181	8 008	7 323	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	58,2	61,0	67,3	66,3	63,1	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	79,1%	64,0%	65,2%	64,8%	79,2%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	1 340	3 293	3 467	3 452	1 133	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	13,3%	29,1%	27,6%	27,9%	12,3%	-
Charges financières	millions €	1 178	2 862	2 337	1 504	1 648	1 881	-
Charges financières / VA	%	8,9%	28,3%	20,6%	12,0%	13,3%	20,3%	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 191	2 523	2 565	2 901	1 892	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	21,7%	22,3%	20,4%	23,5%	20,5%	-
Résultat financier	millions €	1 330	-671	186	1 061	1 253	11	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	-6,6%	1,6%	8,5%	10,1%	0,1%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	1 078	3 291	4 335	4 294	681	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	10,7%	29,0%	34,6%	34,8%	7,4%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	822	951	944	816	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	293	1 244	2 663	2 117	nd	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	0,4%	1,5%	2,5%	1,9%	-	-
Investissements	millions €	3 807	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	2 078	1 959	2 293	2 642	2 087	1 800
Investissements / CA	%	5,2%	2,6%	2,3%	2,1%	2,4%	2,3%	1,9%
Investissements / VA	%	28,7%	20,6%	17,3%	18,3%	21,4%	22,6%	18,4%

(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	2018	2019	2020	2021 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Nombre d'entreprises (>20p. jusqu'en 2007)	unités	243	639	611	548	531	529	-
Effectifs employés (2)	unités	94 171	-	-	-	-	-	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	-	61 759	81 309	95 732	96 701	96 318	92 000
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	16 056	22 157	32 001	30 615	25 051	27 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	7 865	11 159	15 332	15 124	13 278	14 300
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	49,0%	-	47,9%	49,4%	53,0%	53,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	3 885	5 664	7 844	7 832	6 580	7 100
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,2%	25,6%	24,5%	25,6%	26,3%	26,3%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	63	70	82	81	68	77
Charges sociales	millions €	902	937	1 357	1 822	1 841	1 708	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	15,2	16,7	19,0	19,0	17,7	-
Rémunération	millions €	2 213	2 302	3 186	4 280	4 335	4 042	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	37,3	39,2	44,7	44,8	42,0	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 239	4 543	6 102	6 176	5 750	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	52,4	55,9	63,7	63,9	59,7	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	83,4%	80,2%	77,8%	78,9%	87,4%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	412	818	1 333	1 253	437	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	10,6%	14,4%	17,0%	16,0%	6,6%	-
Charges financières	millions €	440	177	301	1 190	1 998	3 067	-
Charges financières / VA	%	9,5%	4,6%	5,3%	15,2%	25,5%	46,6%	-
Produits financiers	millions €	337	217	661	2 547	2 249	3 698	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,6%	11,7%	32,5%	28,7%	56,2%	-
Résultat financier	millions €	-103	40	360	1,357	251	631	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	1,0%	6,4%	17,3%	3,2%	9,6%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	341	1 188	1 984	2 059	2 467	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	8,8%	21,0%	25,3%	26,3%	37,5%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	316	431	412	406	-
Résultat net comptable	millions €	-92	-17	702	1 937	644	252	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	-0,1%	3,2%	6,1%	2,1%	1,0%	-
Investissements	millions €	1,024	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	413	856	1,056	1,106	837	-
Investissements / CA	%	5,8%	2,6%	3,9%	3,3%	3,6%	3,3%	-
Investissements / VA	%	22,0%	10,6%	15,1%	13,5%	14,1%	12,7%	-

(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	2018	2019	2020	2021
Alpine	-	-	-	-	1 156	3 172	744	1 618
Dacia	-	9 760	104 641	97 441	140 322	138 977	97 170	125 204
Renault	602 415	546 227	497 820	382 504	406 222	407 134	314 630	268 951
Groupe Renault	602 415	555 987	602 461	479 945	547 704	549 283	412 544	395 773
Citroën	261 508	275 053	301 607	201 065	213 844	235 110	162 688	161 883
DS	-	-	26 539	30 257	24 004	26 845	22 182	22 782
Opel (1)	-	-	-	-	71 619	66 901	43 801	37 393
Peugeot	397 547	385 739	400 663	327 393	389 518	379 582	301 935	285 929
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	659 055	660 792	728 809	558 715	698 985	708 438	530 606	-
Alfa Romeo	12 774	13 847	13 033	6 353	8 332	3 938	2 372	1 541
Chrysler	4 827	5 066	880	-	-	-	-	-
Fiat	95 983	46 157	72 717	54 443	78 226	71 666	42 360	39 914
Jeep	3 001	3 525	1 177	8 585	13 191	11 541	6 381	10 822
Lancia	5 864	4 414	3 368	1 469	1	1	0	0
Maserati	-	174	162	508	606	420	135	135
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	122 449	73 183	91 337	71 358	100 356	87 566	51 248	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	560 399
Bolloré	-	-	0	1 191	104	1	0	0
Divers France	63	148	56	50	123	121	73	87
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (YC FCA À PARTIR DE 2021) & MARQUES FRANÇAISES	1 261 533	1 216 927	1 331 326	1 039 901	1 246 916	1 257 843	943 223	956 172
Audi	34 937	44 311	50 936	58 734	51 582	57 532	45 360	50 083
BMW	31 576	40 508	46 074	53 558	57 537	58 751	45 478	45 969
Chevrolet	1 043	7 940	21 247	121	92	52	1	0
Ford	117 061	103 597	114 810	80 729	82 633	78 838	55 219	43 777
Honda	8 716	8 883	11 251	7 325	8 309	8 196	5 802	5 374
Hyundai	11 019	27 396	18 785	23 968	35 542	39 970	34 585	45 241
Infiniti	-	-	267	1 139	945	216	1	0
Jaguar	1 939	2 118	1 126	1 530	4 580	3 561	1 309	1 718
Kia	2 631	18 073	24 055	29 146	42 313	45 056	39 052	44 215
Lada	1 867	1 671	346	3	0	0	0	0
Land Rover	7 570	6 946	2 735	8 846	6 803	7 878	5 456	6 078
Lexus	-	-	1 921	4 457	6 101	7 159	5 913	4 704
Mazda	6 366	11 440	10 232	8 418	11 129	12 596	8 890	9 482
Mercedes-Benz	43 389	54 779	45 612	55 376	65 808	70 214	52 570	50 789
Mini	-	12 627	18 007	22 512	27 378	27 158	21 881	25 337
Mitsubishi	5 575	6 758	3 514	3 936	4 879	7 207	5 012	1 967
Nissan	31 330	40 858	54 084	74 102	59 606	42 313	32 963	26 414
Opel (1)	133 576	106 462	94 877	64 170	-	-	-	-
Porsche	825	2 404	2 073	4 943	4 567	5 572	4 878	4 487
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	31 219	37 148	26 676	26 687
Skoda	11 570	15 044	18 533	21 759	31 423	36 498	29 875	30 399
Smart	6 645	12 649	6 408	8 107	7 446	10 494	1 692	1 602
Ssangyong	19	3 972	451	636	301	157	177	120
Subaru	2 312	1 464	1 146	841	720	510	125	67
Suzuki	11 355	21 125	22 070	18 506	27 241	30 758	19 651	22 907
Tesla	-	-	11	708	1 252	7 442	7 372	26 446
Toyota	43 698	87 500	65 390	71 755	97 286	101 730	89 727	96 170
Volkswagen	152 868	136 011	146 538	144 103	140 313	149 105	97 784	105 298
Volvo	6 777	11 096	11 841	13 876	18 349	21 696	16 412	17 285
TOTAL AUTRES (2)	872 351	900 634	920 342	877 325	926 565	956 436	706 895	702 745
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 117 561	2 251 668	1 917 226	2 173 481	2 214 279	1 650 118	1 659 004
dont Transit Temporaire	-	49 772	39 011	31 665	32 112	30 326	11 826	14 361
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES EN %	59,1%	57,5%	59,1%	54,2%	57,4%	56,8%	57,2%	57,6%
TOTAL AUTRES EN %	40,9%	42,5%	40,9%	45,8%	42,6%	43,2%	42,8%	42,4%

(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	2018	2019	2020	2021
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 562 082	5 632 361	5 790 612	5 569 298	6 016 321
Rapport occasion/neuf	2,4	2,5	2,4	2,9	2,6	2,6	3,4	3,6

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	789 073	785 852	817 285	799 287	896 509
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,1	1,7	1,7	2,0	2,1

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	2018	2019	2020	2021
Dacia	-	-	53 737	54 326	62 022	53 487	33 255	21 831
Renault	257 909	373 738	352 530	233 998	185 026	157 234	117 563	50 674
Groupe Renault	257 909	373 738	406 267	288 324	247 048	210 721	150 818	72 505
Citroën	138 628	185 733	228 977	113 446	65 796	80 631	58 229	54 618
DS	-	-	14 864	15 281	11 160	10 774	7 786	7 006
Peugeot	206 153	275 898	307 518	190 548	159 139	149 244	114 763	100 965
Opel (1)	-	-	-	-	17 112	11 252	12 196	10 017
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	344 781	461 631	551 359	319 275	253 207	251 901	192 974	-
Alfa Romeo	7 444	10 857	8 432	2 995	4 474	2 904	1 833	1 305
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	6 561	2 863	7 183	9 226	4 746	2 199	2 980
Fiat-Lancia	38 337	27 223	28 240	16 935	16 891	8 297	3 163	2 446
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	602 690	461 631	551 359	319 275	253 207	251 901	192 974	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	179 337
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	602 690	835 369	957 626	607 599	500 255	462 622	343 792	251 842
Audi	25 901	39 420	45 201	44 445	26 682	21 291	12 322	8 142
BMW-Mini	21 065	36 859	50 906	57 145	41 650	39 102	24 458	13 637
Ford	58 896	76 494	89 334	41 986	28 192	16 098	11 432	5 839
Honda	413	4 473	5 029	4 364	2 546	482	153	58
Hyundai	5 510	22 137	13 174	15 069	12 113	13 568	3 827	1 061
Jaguar-Land Rover	5 656	8 172	3 551	9 403	9 696	5 169	1 874	295
Kia	1 200	10 610	15 428	15 870	15 092	10 751	5 469	336
Mazda	3 204	6 061	6 768	4 802	3 234	2 893	1 547	776
Mercedes-Benz	30 007	44 165	41 460	47 646	49 361	48 424	29 399	23 192
Mitsubishi	3 227	4 798	3 102	2 053	827	75	0	0
Nissan-Infiniti	15 533	23 499	35 092	46 879	27 170	18 245	8 809	2 464
Opel (1)	63 726	75 957	63 751	29 335	-	-	-	-
Seat	27 861	26 421	25 462	10 683	8 357	10 841	5 777	4 060
Skoda	7 741	12 391	14 781	12 930	14 651	15 392	12 709	9 996
Suzuki	3 165	11 979	9 263	4 359	1 468	63	0	0
Toyota-Lexus	12 282	54 639	35 744	17 879	2 908	1 474	1 495	1 266
Volkswagen	89 487	107 005	118 702	80 893	55 744	60 158	28 323	25 705
Volvo	4 786	10 270	11 614	12 747	13 461	12 735	5 418	402
TOTAL AUTRES (2)	443 795	631 303	635 547	489 525	344 575	292 961	160 386	97 637
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 466 672	1 593 173	1 097 124	844 830	755 583	504 178	349 479
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	27 141	19 471	17 563	6 971	7 767
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	38,9%	34,1%	30,6%	21,1%
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES EN %	57,6%	57,0%	60,1%	55,4%	59,2%	61,2%	68,2%	72,1%
TOTAL AUTRES EN %	42,4%	43,0%	39,9%	44,6%	40,8%	38,8%	31,8%	27,9%

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES RECHARGEABLES PAR MARQUE (1) (EN UNITÉS)

	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Dacia	0	0	0	0	0	0	1 722	11 386
Renault	13	10408	11404	15245	17038	18817	45 953	44 334
Groupe Renault	13	10408	11404	15245	17038	18817	47675	55720
Citroën	27	397	1210	881	1140	727	5 155	10 107
DS	0	0	0	0	0	314	7 245	8 414
Peugeot	30	725	1196	1039	1344	781	28 947	45 462
Opel (1)	0	5	6	7	8	1	3 116	4 246
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	57	1 127	2 412	1 927	2 492	1 823	44 463	-
Chrysler-Dodge-Jeep	0	0	0	0	0	0	1 475	5 639
Fiat-Lancia	0	0	0	0	0	0	1 761	9 556
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	0	0	0	0	0	0	3 236	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	83 424
Bolloré	0	1191	944	56	104	1	0	0
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	70	12 726	14 760	17 228	19 634	20 641	92 138	139 144
Audi	0	1 129	851	815	538	765	5 492	11 026
BMW-Mini	50	1 125	2 904	4 534	5 726	6 882	13 039	20 760
Ford	0	1	0	0	0	0	2 112	4 588
Hyundai	0	10	162	665	1 457	2 789	6 637	12 072
Jaguar-Land Rover	0	0	0	0	731	2 340	2 366	4 043
Kia	0	485	1 160	1 097	1 370	3 298	7 502	12 421
Mercedes-Benz	0	245	735	2 762	1 489	1 034	11 665	19 529
Mitsubishi	7	961	429	572	1 304	3 118	2 642	809
Nissan-Infiniti	0	2 298	4 025	2 530	4 758	3 893	3 512	3 582
Opel (1)	0	6	0	-	-	-	-	-
Porsche	0	505	507	710	1 187	1 442	2 938	3 443
Smart	34	336	26	1 145	1 599	2 219	1 687	1 602
Tesla	11	708	945	1 368	1 252	7 442	7 372	26 446
Toyota-Lexus	82	68	36	405	281	288	234	1 635
Volkswagen	0	2 141	1 845	1 941	1 902	1 391	11 031	16 490
Volvo	0	125	810	1 044	2 374	3 806	7 301	11 112
TOTAL AUTRES (2)	196	10 141	14 430	19 596	25 963	40 715	93 370	164 024
TOTAL GÉNÉRAL	266	22 867	29 190	36 824	45 597	61 356	185 508	303 168
Part des immatriculations électriques et hybrides rechargeables	0,0%	1,2%	1,4%	1,7%	2,1%	2,8%	11,2%	18,3%
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	26,3%	55,7%	50,6%	46,8%	43,1%	33,6%	49,7%	45,9%

(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) Y compris divers et FCA (avant 2021).

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Dacia	-	0	5 434	2 594	1 262	1 572	1 206	1 200
Renault	139 752	140 059	135 591	124 634	140 822	147 826	121 837	124 737
Groupe Renault	139 752	140 059	141 025	127 228	142 084	149 398	123 043	125 937
Citroën	77 048	73 166	70 579	59 295	72 504	74 026	60 937	66 596
DS	0	0	259	489	222	179	200	144
Peugeot	74 950	73 778	72 228	59 649	78 532	85 360	70 643	76 833
Opel (1)	-	-	-	-	6 191	7 442	7 448	9 169
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	151 998	146 944	143 066	119 433	157 449	167 007	139 228	-
Fiat	25 253	12 497	34 659	32 071	38 381	37 572	33 333	35 610
Jeep	-	146	287	1 268	1 725	1 794	630	275
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	-	12 643	34 946	33 339	40 106	39 366	33 963	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	-	188 627
Divers France	40	10 076	528	905	911	869	640	678
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (hors FCA avant 2021) & marques françaises	291 790	297 079	284 619	247 566	300 444	317 274	262 911	314 564
Audi	-	357	3 223	790	848	810	623	472
BMW	-	0	1 600	446	337	383	280	291
Ford	18 110	19 695	20 437	22 534	31 788	32 798	28 170	29 397
Fuso	---	0	0	242	432	655	807	1 221
Hyundai	588	1 380	237	195	331	347	247	341
Isuzu	108	1 370	1 961	2 024	2 360	2 495	932	1 840
Iveco	16 534	15 721	11 610	11 414	16 468	17 030	14 309	17 492
Kia	-	219	142	177	150	175	145	248
Land Rover	1 857	1 256	1 550	2 591	648	625	431	595
Mazda	916	635	482	58	80	51	43	23
Mercedes	23 139	18 973	19 051	18 643	20 491	23 385	23 301	22 890
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 836	2 099	1 757	1 516	1 424
Nissan	5 197	9 746	7 307	7 260	9 850	8 167	6 117	7 859
Opel (1)	7 561	12 617	7 195	6 782	-	-	-	-
Seat	-	286	435	410	686	567	436	757
Skoda	-	122	715	340	572	497	719	702
Suzuki	-	586	457	99	311	734	1 056	2 439
Toyota	1 771	2 587	4 013	5 210	7 805	8 542	6 712	9 815
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	16 375	21 414	21 182	16 941	16 387
Total AUTRES (2)	123 176	122 986	132 993	131 860	158 696	162 475	139 471	153 274
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	379 426	459 140	479 749	402 382	432 631
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (hors FCA avant 2021) & autres marques françaises EN %	70,3%	70,7%	68,2%	65,2%	65,4%	66,1%	65,3%	72,7%
TOTAL AUTRES EN %	29,7%	29,3%	31,8%	34,8%	34,6%	33,9%	34,7%	27,3%

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

(2) Y compris divers et FCA (avant 2021).

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	11 568	15 156	15 308	11 770	13 064
TOTAL RENAULT TRUCKS ET DIVERS FRANCE	20 992	18 465	10 964	11 584	15 167	15 323	11 783	13 066
DAF	4 365	6 321	4 464	4 723	6 829	7 295	5 599	5 519
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 783	5 243	4 248	4 044	4 063
MAN	3 498	4 545	2 729	4 581	5 998	6 095	4 128	4 516
Mercedes-Benz	9 976	9 325	5 229	6 128	7 965	7 513	5 674	5 721
Scania	4 963	4 417	2 553	4 359	5 864	7 038	4 770	5 026
Volvo	6 739	5 870	3 938	5 219	6 699	7 018	5 131	5 611
TOTAL AUTRES	36 924	36 819	23 257	30 132	39 117	39 892	29 946	31 072
TOTAL GENERAL	57 916	55 284	34 221	41 716	54 284	55 215	41 729	44 138
TOTAL RENAULT TRUCKS ET DIVERS FRANCE EN %	36,2%	33,4%	32,0%	27,8%	27,9%	27,8%	28,2%	29,6%
TOTAL AUTRES EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,2%	72,1%	72,2%	71,8%	70,4%

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
TOTAL	59 056	55 975	56 142	48 381	51 474	53 571	49 825	53 504
Rapport occasion/neuf	1,0	1,5	1,6	1,1	0,9	1,0	1,2	1,2

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Renault	1 633	39	0	0	0	0	1	1
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-	-	-	-	-	-	-
Iveco Bus (1)	-	2 459	2 412	3 197	2 523	2 862	2 731	3 313
Evobus (2)	-	888	1 433	2 050	1 704	1 444	1 599	1 048
Groupe VGF (3)	-	404	559	589	584	942	674	1 131
Bova	-	198	116	0	0	0	0	0
Temsa	-	301	309	146	258	150	191	241
Van Hool	230	238	169	98	113	157	96	21
Yutong	0	0	0	96	55	20	8	7
Irizar	0	0	0	38	46	202	27	119
Isuzu	0	0	0	8	117	122	61	173
Otokar	0	0	105	187	163	193	201	147
Autres	-	237	279	315	279	325	203	303
TOTAL GENERAL	-	4 773	5 382	6 724	5 842	6 417	5 791	6 503

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

(2) Evobus : Setra et Mercedes.

(3) VGF : MAN et Neoplan, puis Scania à partir de 2015.

LA MOTORISATION

► DENSITÉ AUTOMOBILE EN EUROPE

NOMBRE DE VOITURES PARTICULIÈRES POUR 1000 HABITANTS

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Allemagne	555	557	563	569	575	580
Belgique	497	501	505	507	508	506
Espagne	481	493	508	526	533	532
France	564	564	570	571	573	570
Grèce	470	475	480	481	489	496
Hongrie	324	337	354	372	390	401
Italie	614	624	636	645	661	666
Pays-Bas	493	497	503	511	517	520
Pologne	545	571	593	617	642	662
Portugal	437	445	466	487	506	515
République Tchèque	490	509	529	547	562	573
Roumanie	259	277	305	330	355	376
Suède	479	484	485	481	478	479
UNION EUROPÉENNE	553	524	535	545	555	560
Norvège	502	507	512	514	520	521
Suisse	547	549	549	550	535	549
AELE	529	535	537	539	532	541
Russie	284	288	294	301	308	312
Turquie	136	144	151	153	152	158
Royaume-Uni	517	526	527	526	528	544
EUROPE	-	438	446	453	460	466

Source : ACEA, Vehicles in use Europe January 2022

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2022 (EN MILLIERS)

	Toutes énergies	Diesel	Autres
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	18 661	8 760	9 901
6 CV à 10 CV	17 901	11 568	6 333
11CV & plus	2 088	1 036	1 052
Total VP	38 739	21 364	17 374
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	2 836	2 556	280
De 2,5t à 3,5t	3 440	3 404	36
De 3,6t à 5t	167	149	19
Total VUL jusqu'à 5t (1)	6 444	6 109	335
Total véhicules légers (VP + VUL)	45 182	27 473	17 709
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5,1t à moins de 12t	84	82	1
De 12t à moins de 20t	156	154	2
20t & plus	156	154	2
Total porteurs	395	390	5
Tracteurs routiers	220	216	3
Total VI (2)	615	606	8
Autocars et Autobus	95	85	10
Total véhicules utilitaires plus de 3,5t	709	691	18
Total véhicules utilitaires tous tonnages	7 153	6 800	353
Total tous véhicules	45 891	28 164	17 727

(1) Y compris poids inconnus.

Source : MTE/SDES, estimations CCFA

► MOTORISATION

	unité	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021
Ménages non motorisés	%	19,7%	18,8%	16,5%	17,1%	15,0%	14,8%	15,0%
Ménages motorisés	%	80,3%	81,2%	83,5%	82,9%	85,0%	85,2%	85,0%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	46,4%	47,6%	48,4%	48,3%	48,2%	48,0%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	29,4%	30,7%	29,4%	31,5%	31,7%	31,8%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,4%	5,2%	5,1%	5,2%	5,3%	5,2%
Ménages démotorisés	%	58%	51%	45%	55%	56%	55%	55%
Age moyen du véhicule	année	7,3	7,7	8,0	8,9	8,9	9,0	9,4
Durée de détention moyenne	année	4,4	4,7	5,0	5,5	5,5	5,6	5,8
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	59,9	58,9	58,5	58,0	59,0	60,3
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 960	12 240	11 710	11 900	9 730	10 650
Kilométrage moyen essence	km	11 690	10 090	8 440	8 030	8 850	7 190	8 410
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	16 330	14 720	13 990	14 410	11 950	12 890
Trafic intérieur de voyageurs								
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	752,3	773,5	765,5	793,4	808,2	680,5	728,2
En autocars-autobus	milliards voy.-km	44,7	45,2	53,1	57,8	59,7	37,6	41,0
Trafic total	milliards voy.-km	894,1	922,6	933,5	970,3	996,4	790,1	866,1
Part du trafic routier dans le trafic total	%	89,1	88,7	87,7	87,7	87,1	90,9	88,8
Evolution annuelle du trafic								
En véhicules particuliers	% var/n-1	-0,1	2,8	-1,0	3,6	1,9	-15,8	7,0
En autocars-autobus	% var/n-1	2,7	1,1	17,4	8,9	3,2	-37,1	9,0

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTE/SDES

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

	2015	2020	2021	2022
Électrique et Hydrogène	26	142	245	403
Essence	12 856	14 969	15 250	15 523
Gazole	23 430	22 611	22 024	21 364
Gaz	178	146	154	195
Hybride rechargeable	154	565	805	1 251
Autres	39	31	27	26
Ensemble	36 648	38 436	38 481	38 739

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

	2015	2020	2021	2022
Crit'Air E	25	141	245	403
Crit'Air 1	2 843	8 487	9 606	10 798
Crit'Air 2	9 249	13 548	13 973	14 156
Crit'Air 3	12 178	9 935	9 281	8 652
Crit'Air 4	5 332	3 670	3 232	2 863
Crit'Air 5	1 880	960	772	654
Inconnues et non classées	5 141	1 695	1 372	1 213
Ensemble	36 648	38 436	38 481	38 739

Source : MTE/SDES

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2021

	1990	2000	2010	2015	2019	2020	2021 (1)	Variation 2021/1990	Variation 2021/2019
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,2	23,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	-99%	-4,9%
CO	6 278	2 580	650	378	293	227	264	-96%	-10,0%
NOx	1 252	952	589	519	417	322	332	-73%	-20,3%
COVNM	926	441	102	59	46	38	41	-96%	-11,4%
Plomb (en tonnes)	3 871	29	27	28	28	25	29	-99%	1,5%
PM10 : particules	72	68	41	32	26	21	23	-68%	-12,3%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	114	131	126	126	123	104	116	2%	-5,7%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	7	8	9	8	9	-	3,2%

(1) Estimations.

Source : données CITEPA/Secten édition 2022

► 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	2019	2020	2021 (1)	Variation 2021/1990
Transformation énergie	70,4	66,8	64,5	44,4	39,4	42,3	-40%
	18%	16%	17%	14%	14%	13%	
Industrie manufacturière	107,1	107,3	88,2	74,9	67,9	73,2	-32%
	27%	26%	23%	23%	23%	23%	
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,4	1,3	1,4	-26%
	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
Résidentiel/Tertiaire	85,6	86,5	87,8	64,0	60,4	64,7	-24%
	21%	21%	23%	20%	21%	21%	
Agriculture/Sylviculture	11,6	12,7	12,1	10,9	11,2	11,5	-2%
	3%	3%	3%	3%	4%	4%	
Transports	121,7	140,2	133,0	131,0	109,2	122,3	0%
	31%	34%	34%	40%	38%	39%	
dont route	114,1	130,7	125,6	123,4	103,5	116,4	2%
	29%	32%	32%	38%	36%	37%	
dont autres transports	7,7	9,6	7,3	7,6	5,7	5,9	-24%
	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
TOTAL HORS UTCATF (2)	398,4	414,8	386,9	326,7	289,4	315,4	-21%
UTCATF (2)	-28,1	-24,6	-42,7	-16,3	-18,0	-17,8	
TOTAL AVEC UTCATF (2)	370,3	390,2	344,2	310,4	271,4	297,6	-20%

(1) Estimations.

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

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition 2022

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021 (1)	2021/2000
FRANCE								
Essence	168	159	130	116	116	109	131	-59
Diesel	155	149	130	111	113	107	130	-48
TOTAL FRANCE	162	152	130	111	112	97	103	-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	-

(1) La nouvelle procédure (WLTP) conduit à des taux d'émissions de CO₂ pouvant atteindre jusqu'à 25% de plus qu'avec l'ancienne procédure (cycle NEDC).

Source : ADEME (septembre 2022)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Consommation de carburants									
Essence	millions de litres	14 329	14 097	10 880	9 510	10 533	11 296	9 760	11 805
Super sans plomb 98	millions de litres	7 138	4 280	2 202	1 998	2 375	2 449	2 260	2 703
Super sans plomb 95	millions de litres	7 191	9 816	7 299	4 314	3 639	3 466	2 412	2 576
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	3 198	4 518	5 381	4 734	6 058
	en % du total essences	-	-	12,7%	33,6%	42,9%	47,6%	48,5%	51,3%
Superéthanol E85	millions de litres	-	-	-	-	-	-	353	467
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	41 187	39 794	39 019	32 803	36 356
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	46 703	50 840	50 629	50 697	50 326	50 316	42 562	48 161

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (moyenne annuelle)									
Super sans plomb 98	euros/litre	1,11	1,20	1,38	1,42	1,57	1,57	1,42	1,61
Taxes en %	%	69	65	60	61	61	61	65	60
SSP95-E10	euros/litre	-	-	-	1,35	1,48	1,48	1,34	1,53
Taxes en %	%	-	-	-	64	62	62	67	61
Essence	euros/litre	1,11	1,18	1,35	1,36	1,51	1,51	1,31	1,49
Taxes en %	%	70	67	61	63	62	62	66	60
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,15	1,44	1,44	1,26	1,26
Taxes en %	%	62	57	54	59	59	59	65	65

Source : DGEC

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

	2000	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	36 294	42 763	43 070	35 159	40 991
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 086	2 326	2 296	2 091	2 163
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 662	5 102	5 269	5 406	5 540
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	753	751	768	801	756
Taxes à l'essieu	223	205	168	169	102	104	101	101
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 562	1 677	1 578	1 316	1 655
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	11	10	10	10	10
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	555	472	523	459	561
Redevances domaniales	132	154	186	326	348	355	365	362
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)	-	20	500	600	407	426	345	708
TVA sur les dépenses d'acquisition (Voitures Particulières)	6 603	7 693	8 171	8 709	10 324	10 886	8 519	9 095
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	5 898	7 133	8 081	9 568	9 875	9 102	10 426
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	49 073	54 636	57 313	63 809	73 851	75 160	63 675	72 369
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 200	37 300	40 800	47 900	47 494	42 100	46 600
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 900	28 200	31 500	38 189	37 594	32 400	36 300
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)								
Péages sur les autoroutes (hors TVA)	4 457	6 410	8 110	9 390	10 470	10 860	9 000	10 664
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	11 268	12 564	13 032	10 800	12 797
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	15 800	16 500	14 600	14 100	14 300	14 100	14 900

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

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

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

Stellantis

2, boulevard de l'Europe
78300 Poissy
Tél. : 01 61 45 45 45
www.stellantis.com/fr

Groupe Renault

122-122 bis avenue du Général Leclerc
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)

1, rue du Général Leclerc
92800 Puteaux
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

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

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

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

Groupement Plasturgie Automobile (GPA)

125, rue Aristide Briand
92300 Levallois
Tél. : 01 44 01 16 38
www.autoplasticgate.com

PFA, Filière automobile et mobilités

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 41 44 94 30
www.pfa-auto.fr

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

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

Syndicat des Véhicules de Loisirs (UNI VDL)

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

Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

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

Union Routière de France (URF)

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

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

Autodrome de Linas-Monthléry
91310 Linas
Tél. : 01 69 80 17 00
www.utaceram.com

► LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA)

Rond-Point Schuman 6
1040 Bruxelles (Belgique)
Tél. : 00 32 2 732 55 50
www.acea.auto

Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

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

► LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

75 boulevard Marie et Alexandre Oyon
72100 Le Mans
Tél. : 02 43 50 06 30
www.40millionsdautomobilistes.com

ACA - Automobile Club Association

Siège : 38, avenue du Rhin
67027 Strasbourg Cedex
Tél. : 09 70 40 11 11
Bureau parisien : 9 rue d'Artois
75008 Paris
Tél. : 01 40 55 43 00
www.automobileclub.org

Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)

32, avenue de New-York
75781 Paris Cedex 16
Tél. : 01 44 30 24 00
www.ffa.org

Association Prévention Routière

33, rue de Mogador
75009 Paris
Tél. : 01 44 15 27 00
www.preventionroutiere.asso.fr

Société des Ingénieurs de l'Automobile (SIA)

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

LES ORGANISMES DE RECHERCHE SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association pour le développement du transport et de la mobilité électriques France (AVERE France)

5, rue Helder
75009 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
69008 Lyon
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

