

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE



8,4
millions

Véhicules produits par les groupes Stellantis et Renault dans le monde en 2022



13 %

Part de marché des voitures électriques en France en 2022



5,3
Mds €

Dépenses de recherche et développement de la branche automobile en France en 2021



50
Mds €

Exportations des produits industriels automobiles de la France en 2022



82 %

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

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2023



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, qui seront versés intégralement à un organisme de formation des jeunes dans la filière.

LE MOT DU PRÉSIDENT



En 2023, l'activité automobile se redresse significativement par rapport à 2022, mais reste néanmoins toujours à un niveau historiquement bas pour la quatrième année consécutive. En effet, après la crise sanitaire en 2020, la crise des semi-conducteurs en 2021, la guerre en Ukraine et des difficultés d'approvisionnements et de logistique en 2022, l'année 2023 a fait face à des tensions inflationnistes et à une perte de confiance des ménages. Néanmoins, les importants carnets de commandes observés fin 2022 ont permis de maintenir un flux d'immatriculations, malgré le recul des commandes en cours d'année 2023. Pour 2024, dans un contexte toujours marqué par la transition énergétique, il s'agit de ne pas trop s'éloigner des trajectoires d'électrification du marché afin d'atteindre les objectifs en matière de décarbonation des transports.

En ce qui concerne l'analyse des chiffres de l'année 2022, la production automobile mondiale a progressé de 6 %, après +3 % en 2021. Elle s'élève à 85 millions de véhicules. Ce volume se rapproche progressivement des 92 millions atteints en 2019 et des 95,5 millions de 2018. Après une année 2021 qui avait faiblement rebondi, en raison de la carence en composants électroniques et des incertitudes liées à la situation sanitaire, l'année 2022 est restée marquée par les problèmes de pénurie et les mesures « zéro Covid » en Chine, auxquels se sont ajoutées l'augmentation des coûts des matières premières et de l'énergie, ainsi que la guerre en Ukraine.

Dans un contexte encore très favorable à la zone asiatique, les groupes Renault et Stellantis, solidement implantés en Europe (30 % du marché européen des véhicules légers), ont néanmoins continué à développer leurs débouchés dans les autres zones, comme l'Amérique du Sud ou l'Afrique.

En 2022, les groupes Renault et Stellantis ont produit 8,4 millions de véhicules légers, soit 10 % de la production automobile mondiale.

La transition énergétique est en marche et la diffusion des véhicules électrifiés progresse. En Europe, la part des voitures électriques à batterie atteint 15 % et celle des hybrides (rechargeables et non rechargeables) 33 %. Les groupes Renault et Stellantis ont suivi la demande et ont multiplié les lancements de versions électrique ou hybride. La mobilité automobile avait subi, en 2020, les effets du confinement et de nouvelles habitudes, comme le télétravail, sont apparues. Cependant, dès 2021, les besoins de déplacement Domicile-Travail-Loisir ont repris. La consommation de carburants automobiles s'est rapprochée des niveaux de 2019, témoignant de la résilience de ce mode de transport. En France, dans un contexte de prix des carburants élevés, la route représente, en 2022, 82 % des déplacements pour les personnes et 85 % des tonnages transportés pour les marchandises.

Dans cet environnement toujours rempli d'incertitudes et d'instabilité, les groupes Renault et Stellantis continuent de rechercher la création de valeur en appliquant des stratégies de développement durables. Ils doivent s'adapter aux divers changements dans la chaîne de valeur, à la fois dans l'amont et dans l'aval, pour faire face aux trois disruptions.

- La transition énergétique va vers la décarbonation sur l'ensemble du cycle de vie. Elle se traduit d'abord par le développement des ventes de véhicules électriques à batterie ou à hydrogène, qu'il convient de rendre plus abordables pour les clients. En 2022, les aides gouvernementales ont constitué un soutien efficace et seront encore utiles à l'avenir pour suivre les trajectoires induites par le « Green Deal ». Elles ont permis de créer les sites de production de batterie dans le cadre d'une intégration verticale ; celle-ci imposera aux constructeurs, pour leurs besoins futurs de métaux liés à l'électrification, une stratégie adaptée pour s'assurer de la bonne disponibilité des matières premières et sécuriser leur approvisionnement. Il faudra également réduire l'empreinte carbone liée aux matières et composants des véhicules et développer l'économie circulaire sous toutes ses formes.
- La transition digitale et numérique permet un développement de la connectivité, des services et des aides à la conduite. Les équipements de connectivité et de sécurité active s'imposent dans quasiment tous les nouveaux modèles des constructeurs. Les groupes Renault et Stellantis recrutent de nombreux ingénieurs spécialisés et développent des partenariats avec des acteurs de ces filières, afin de renforcer leur compétence dans ces nouveaux métiers de l'industrie automobile (Electronique, Software, Intelligence Artificielle etc...)
- La transition servicielle poursuit son émergence et mobilise toujours de nombreux projets et recherches ; la production de nouveaux services s'élargit lentement et les acteurs, notamment liés aux constructeurs, se structurent.

Pénurie des composants électroniques, variation importante des prix de l'énergie et des matières premières, taux d'intérêt et inflation élevés, perspectives revues, ... nous vivons toujours dans une période d'incertitudes généralisées. 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, etc.), 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 5,3 milliards d'euros en 2021 ; selon l'INPI, sur cette période, la moitié 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 toujours aussi intense et la compétitivité des constructeurs français sur leur territoire national doit se maintenir. Malgré tous les efforts du gouvernement, la compétitivité reste en deçà de la moyenne européenne et il est nécessaire de poursuivre la réduction de la fiscalité de production pour permettre la mutation de la filière vers la production de véhicules électrifiés dans un délai relativement court. En outre, l'accompagnement de la transformation pour les entreprises et les salariés, grâce à la formation et à une meilleure attractivité de la filière, sera nécessaire.

Les groupes Renault, Stellantis et Renault Trucks s'adaptent pour tenir leur place sur le marché des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers et des véhicules industriels en France, en Europe et dans le monde. Ils produisent, ils se transforment, ils innovent et investissent toujours.

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 2022, 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 (FIEV - Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules, FFC - Fédération Française de Carrosserie, Industries et Services, FIM - Fédération des Industries Mécaniques, GPA - Groupement Plasturgie Automobile, Elanova - Centre pour la valorisation et l'excellence du caoutchouc).

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**



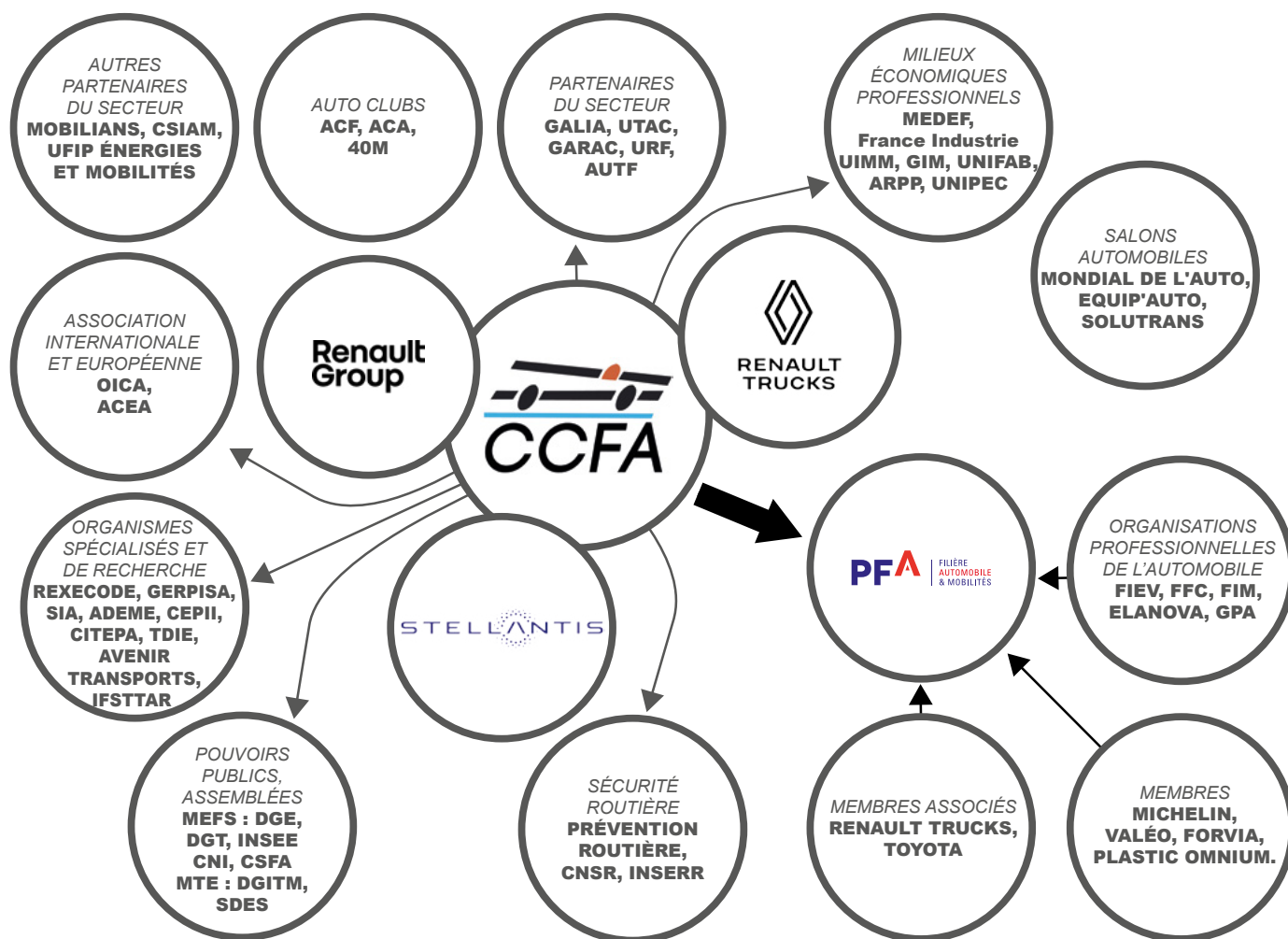
TÉLÉPHONE : +33 1 49 52 51 00

TÉLÉCOPIE : +33 1 47 23 74 73

SITE INTERNET : ccfa.fr

E-MAIL : ecostats@ccfa.fr

LE CCFA ET SES PARTENAIRES EN 2022



► 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 : Organisation professionnelle de la distribution et des services de l'automobile, du véhicule industriel, des cycles et motocycles

UFIP-E&M : Union Française des Industries Pétrolières

CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle

► ORGANISMES SPÉCIALISÉS ET DE RECHERCHE

CEPII : Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales

SIA : Société des Ingénieurs de l'Automobile

AIRPARIF : Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France

GERPISA : Groupe d'Etudes et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile

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

TDIE : Transports, développement intermodalité et environnement

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

► AUTO CLUBS

ACF : Automobile Club de France

ACA : Automobile Club Association

40M : 40 millions d'Automobilistes

► POUVOIRS PUBLICS, ASSEMBLÉES

CNI : Conseil National de l'Industrie

CSF : Comité Stratégique de Filière

MEFS : Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique

MTE : Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

► 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

UNIPEC : Union Intersyndicale pour les élections consulaires

UNIFAB : Union des Fabricants pour la protection internationale de la propriété intellectuelle

ARPP : Autorité de Régulation Professionnelle de la Publicité

► ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE

FFC : Fédération Française de la Carrosserie

FIEV : Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules

FIM : Fédération des Industries Mécaniques

ELANOVA : Centre pour la valorisation et l'excellence du caoutchouc

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

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE, CONFRONTÉE AUX TENSIONS INFLATIONNISTES ET À L'AGGRAVATION DES PÉNURIES, NOTAMMENT DE SEMI-CONDUCTEURS, N'A PAS PU RELANCER SON ACTIVITÉ

Les marchés européens, qui, après la crise de 2009, avaient entamé une reprise en 2014, se sont effondrés en 2020 avec la crise sanitaire. Depuis, ils n'ont pas réussi à se redresser, en raison de la pénurie de semi-conducteurs apparue en 2021, puis des conséquences de la guerre en Ukraine en 2022. L'industrie automobile a notamment été confrontée à l'aggravation des pénuries de certains intrants et à l'augmentation

des prix de l'énergie et des matières premières. Les immatriculations des voitures particulières en Europe de l'Ouest ont reculé pour la troisième année consécutive et sont tombées à des niveaux jamais atteints depuis des décennies (-29 % par rapport à 2019).

Pour les marchés hors d'Europe, les évolutions sont contrastées. Les marchés nord-américains

ont connu une baisse des immatriculations, tandis que les marchés asiatiques, portés par la croissance des marchés chinois et indien, sont en hausse. Ces performances contrastées entre les zones ainsi que les tensions géopolitiques expliquent le recul des livraisons hors d'Europe (-12 %) des groupes Stellantis (hors FCA) et Renault.

► PRINCIPALES DONNÉES (EN MILLIERS)

	1997	2007	2019	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2019
Production mondiale : Stellantis (hors FCA) (1), groupe Renault, Renault Trucks	4 046	6 188	7 271	5 181	4 983	-4%	-31%
Voitures particulières	3 472	5 301	6 246	4 286	4 162	-3%	-33%
Véhicules utilitaires légers	507	830	1 025	895	822	-8%	-20%
Total véhicules légers	3 979	6 131	7 271	5 181	4 983	-4%	-31%
Véhicules industriels	36	58	nd	nd	nd	-	-
Production en France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks	2 525	2 573	1 885	1 124	1 110	-1%	-41%
Voitures particulières	2 235	2 165	1 375	690	738	+7%	-46%
Véhicules utilitaires légers	258	352	510	433	373	-14%	-27%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 885	1 124	1 110	-1%	-41%
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	nd	-	-
Livraisons hors de France : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault Trucks	2 822	4 697	5 536	4 350	3 796	-13%	-31%
Voitures particulières	2 526	4 110	4 756	3 410	3 010	-12%	-37%
Véhicules utilitaires légers	276	549	758	920	761	-17%	0%
Total véhicules légers	2 802	4 659	5 515	4 330	3 771	-13%	-32%
Véhicules industriels	20	38	21	20	25	+27%	+20%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays) : Stellantis (hors FCA), groupe Renault, Renault trucks	659	2 110	2 513	2 254	1 985	-12%	-21%
Voitures particulières	563	1 914	2 276	1 785	1 516	-15%	-33%
Véhicules utilitaires légers	88	178	227	460	457	-1%	+102%
Total véhicules légers	651	2 092	2 503	2 245	1 973	-12%	-21%
Véhicules industriels	8	18	11	9	12	+41%	+17%
Immatriculations en France : Toutes Marques	2 068	2 629	2 756	2 142	1 927	-10%	-30%
Voitures particulières	1 713	2 110	2 214	1 659	1 529	-8%	-31%
Véhicules utilitaires légers	313	461	480	433	348	-20%	-27%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 694	2 092	1 877	-10%	-30%
Véhicules industriels	39,3	52,5	55,2	44,1	44,0	0%	-20%
Cars et bus	3,1	5,5	6,4	6,5	5,4	-16%	-15%
Immatriculations en Europe 17 pays : Stellantis, groupe Renault, Renault Trucks	3 300	3 906	4 613	4 124	3 546	-14%	-23%
Voitures particulières	2 841	3 181	3 738	3 200	2 848	-11%	-24%
Véhicules utilitaires légers	432	690	849	901	672	-25%	-21%
Total véhicules légers	3 273	3 871	4 587	4 101	3 520	-14%	-23%
Véhicules industriels	27	35	26	23	26	+13%	0%

(1) Le groupe FCA, membre de Stellantis, a produit 3,4 millions de véhicules dans le monde en 2022.

En 2022, le PIB mondial a progressé de 3 %, toutefois l'activité automobile n'a pas repris dans toutes les régions du monde. Le déclenchement de la guerre en Ukraine a aggravé les problèmes d'approvisionnement déjà existants, suite à la reprise post-covid, et a nourri les tensions inflationnistes. La production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) a baissé de 4 %. Elle est désormais inférieure de 31 % à son niveau de 2019.

En France, l'activité économique a augmenté de 2,5 % en 2022 mais, comme ailleurs dans

le monde, le secteur automobile a été touché par la pénurie de semi-conducteurs, l'inflation et les problèmes d'approvisionnement et de logistique. Le marché automobile s'est replié de 8 % pour les voitures particulières et de 20 % pour les véhicules utilitaires légers. Par rapport à 2019, les immatriculations de véhicules légers sont en baisse de 30 % en moyenne. Dans ce contexte inflationniste, les achats de véhicules des ménages ont baissé de 2,1 %. La circulation routière a, quant à elle, rebondi en 2022 (+9,1 %), mais reste légèrement en retrait par rapport à son niveau de 2019.



-28 %

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

LE POIDS DES GROUPES STELLANTIS ET RENAULT DANS LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES S'EST ÉLEVÉ À PRÈS DE 10 % EN 2022

	Unités	2019	2021	2022	Variation 2022/2021
Pénétration de Stellantis (1) et du groupe Renault (véhicules légers)					
En France	(En pourcentage)	58,5%	60,8%	58,1%	-2,6 points
En Europe (17 pays) hors France	(En pourcentage)	22,1%	27,3%	24,8%	-2,5 points
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	28,1%	33,0%	30,2%	-2,8 points
Pénétration de Renault Trucks (véhicules industriels neufs)					
En Europe (17 pays)	(En pourcentage)	8,2%	8,5%	9,4%	+0,9 point
Poids des groupes Stellantis (1) et Renault dans la production mondiale					
Voitures particulières	(En pourcentage)	9,3%	-	-	-
Véhicules utilitaires	(En pourcentage)	4,2%	-	-	-
Total	(En pourcentage)	7,9%	10,9%	9,9%	-0,9 point
Commerce extérieur automobile de la France					
Exportations	(En milliards d'euros)	51,7	48,6	52,8	+8,6%
Importations	(En milliards d'euros)	66,9	69,3	75,2	+8,5%
Solde	(En milliards d'euros)	-15,2	-20,6	-22,4	-2,9 Mds €
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens					
Exportations	(En pourcentage)	10,4%	9,9%	9,0%	-0,9 point
Importations	(En pourcentage)	11,6%	11,6%	9,7%	-1,9 point
Données mondiales des groupes Stellantis et Renault					
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	130,3	198,3	226,0	+13,9%
Investissements	(En milliards d'euros)	5,7	4,8	nd	-
Effectifs	(En milliers de personnes)	388	438	381	-13,0%
Les effectifs du secteur automobile en France					
Industrie automobile	(En milliers de personnes)	232	225	214	-4,9%
En part dans l'industrie manufacturière	(En pourcentage)	7%	7%	7%	0,0 point
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)	2 219	2 234	2 275	+1,8%
En part de la population active occupée	(En pourcentage)	8%	8%	8%	0,0 point

(1) Hors FCA avant 2021.

En Europe occidentale, sur un marché des véhicules légers en baisse 6 % en 2022, la pénétration des groupes Stellantis et Renault est désormais de 30 %, en prenant en compte l'ensemble du groupe Stellantis.

En Europe de l'Est, les immatriculations ont fortement reculé (-25 %), après une légère progression en 2021. Les livraisons des groupes Renault et Stellantis (hors FCA) vers cette zone ont subi la même baisse (voir page 86).

Le poids du marché chinois et son rythme de variation expliquent les évolutions de l'ensemble du marché asiatique. En Asie, la progression des immatriculations est alimentée par la Chine (+2,1 %) et son immense marché. L'Inde connaît également une forte hausse de ses immatriculations en 2022 (+25,7 %). La croissance du marché asiatique a ainsi été de 4,3 %, soit la plus forte hausse de toutes les régions du monde. Mais, 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 2,8 % en 2022 et les livraisons de Stellantis (hors FCA) et de Renault ont crû d'environ 8 %.

Enfin, l'Afrique a connu un recul de son marché automobile de 3,8 % en 2022. L'Afrique du Sud, qui représente 40 % des volumes, a bénéficié d'une croissance de 17,5 %, dont ont profité les groupes Stellantis (hors FCA) et Renault, qui ont augmenté leurs livraisons sur ce marché de près de 40 % en 2022. En revanche, les marchés automobiles du Maghreb ont baissé de 10 % en 2022 et ont conduit au recul des livraisons des groupes Stellantis (hors FCA) et Renault (-5 %).



9 %

Poids de l'automobile dans le commerce extérieur des biens

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

La production mondiale de véhicules a augmenté de 6 % en 2022 (après +3 % en 2021), pour s'établir à 85 millions d'unités, soit un niveau qui reste en repli de 8 % par rapport à 2019. Après une année 2021 qui a faiblement rebondi en raison de la pénurie de composants électroniques et des incertitudes liées à la situation sanitaire, l'année 2022 est restée marquée par les problèmes de pénurie et les mesures « zéro Covid » en Chine, auxquels se sont ajoutées, l'augmentation des coûts des matières premières et la guerre en Ukraine.

Même si elle n'a pas retrouvé les volumes d'avant crise, la production mondiale a

En milliers	2021	2022	Variation 2022/2021	Niveau base 100 = 2019
EUROPE	16 381	16 230	-0,9	75,2
EUROPE OCCIDENTALE	9 627	10 087	4,8	74,1
Allemagne	3 309	3 678	11,2	74,3
Belgique	261	277	5,9	96,8
Espagne	2 098	2 219	5,8	78,6
France	1 352	1 383	2,3	63,7
Italie	797	796	-0,1	87,0
Portugal	290	322	11,2	93,3
Royaume-Uni	932	877	-6,0	63,5
Suède*	258	239	-7,4	85,6
EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE ET TURQUIE	6 753	6 143	-9,0	77,2
PECO membres de l'UE	3 514	3 728	6,1	85,1
Russie	1 567	608	-61,2	35,4
Turquie	1 276	1 353	6,0	92,6
AMÉRIQUE	16 191	17 756	9,7	88,1
Canada	1 115	1 229	10,2	64,1
Mexique	3 195	3 509	9,8	87,4
USA	9 157	10 060	9,9	92,4
Amérique du Sud	2 724	2 958	8,6	88,6
ASIE-OCEANIE	46 769	50 021	7,0	101,4
ASEAN (1)	3 543	4 381	23,6	105,7
Chine	26 122	27 021	3,4	104,9
Corée du Sud	3 462	3 757	8,5	95,1
Inde	4 399	5 457	24,0	120,6
Japon	7 837	7 836	-0,0	80,9
AFRIQUE	907	1 024	12,8	91,9
TOTAL	80 248	85 030	6,0	92,2

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

* VP uniquement

Source : OICA

En Europe, la production a chuté de 0,9 % en 2022, s'établissant à 16,2 millions de véhicules, soit 20 % du total. La baisse est principalement marquée en Europe centrale et orientale (-9 %) à cause de la contribution négative de la Russie (-1,2 point) qui n'a produit que 600 000 véhicules en 2022 au lieu de 1,6 million en 2021. En Europe occidentale, la production a augmenté de 4,8 %, tirée par l'Allemagne. Celle-ci a produit 3,7 millions de véhicules en 2022 (+11,2%) et contribue ainsi de 0,5 point à la hausse de la production mondiale. L'Espagne (2,2 millions d'unités) redresse également sa production (+6 %) tandis qu'à l'inverse, le Royaume-Uni continue de perdre des volumes (-6 %) avec seulement 877 000 véhicules produits en 2022. La France se situe dans une position intermédiaire avec une production de véhicules en hausse de 2,3 %

à 1,4 million.

Sur le continent américain, la production représente 17,8 millions de véhicules en 2022 (20 % du total), et progresse de près de 10 % par rapport à 2021 grâce à l'augmentation des volumes produits aux États-Unis (+9,9 %), mais aussi au Canada (+10,2 %), au Mexique (+9,8 %) et en Amérique du Sud (+ 8,6 % avec 2,9 millions de véhicules). La production continue de croître fortement en Argentine (+ 24 %), tandis qu'au Brésil, qui pèse pour 80 % de la zone, la croissance s'est ralentie à 5 % en 2022 après 12 % en 2021.

L'Asie-Océanie a produit 50 millions de véhicules en 2022, en hausse de 7 % par rapport à 2021, soit une croissance moindre que celle du continent américain.

augmenté dans la plupart des zones, notamment en Asie et en Amérique, tandis qu'elle a reculé en Europe, principalement à cause de la chute de la production en Russie. La production asiatique, qui pèse désormais 59 % de la production mondiale, a augmenté de 7 % en 2022, contribuant de 4 points à la croissance mondiale. La zone Amérique, qui représente 20 % des volumes totaux, a vu sa production augmenter de 3,2 %, contribuant de 2 points à la croissance. Enfin, en Europe, la production a reculé en 2022, bien qu'à un rythme plus faible (-0,9 %) que l'année précédente (-3,3 %) et principalement à cause de la contribution négative de la Russie.

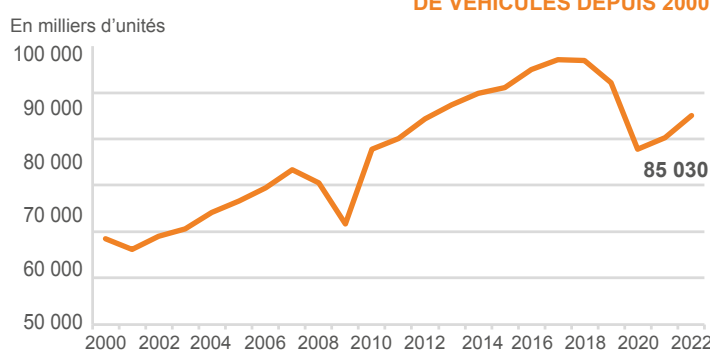
Au sein de l'Asie, même si la Chine représente à elle seule 1/3 de la production mondiale, en 2022, elle a moins contribué à la croissance des volumes que l'Inde (1,1 point contre 1,3 point). En effet, la production chinoise de véhicules n'a augmenté que de 3,6 %, contre 24 % en Inde. En Amérique, la croissance de la production se situe autour de 10 %, tant en Amérique du Nord qu'en Amérique du Sud.

En Europe occidentale, la production s'est redressée dans la plupart des pays et progresse de 4,8 % en 2022. Elle a fortement augmenté en Allemagne et au Portugal (+11,2 %), plus modérément en Espagne (+5,8 %) et en France (+2,3 %) ; elle est restée stable en Italie mais a continué de chuter au Royaume-Uni (-6 %). Cependant, la production n'est pas revenue à son niveau de 2019, contrairement aux autres zones, ce qui constitue une difficulté pour les constructeurs européens. En Europe centrale et orientale (y compris la Turquie), la production recule de 9 % en 2022, mais elle est principalement impactée par la situation russe avec des volumes en baisse de 61 % dans ce pays, tandis qu'ils augmentent en République tchèque, Pologne, Roumanie et Hongrie. Enfin, en Afrique, le nombre de véhicules produits a augmenté de 12,8 %.

Dans la plupart des pays du monde, les niveaux de production observés en 2022 restent inférieurs à leurs niveaux de 2019, à l'exception des pays émergents d'Asie (Chine, Inde, ASEAN). Mais, comparés aux années antérieures à la crise de 2009, les pays matures (Europe occidentale, Japon) enregistrent un déficit de production encore plus important, allant de 30 % au Japon à 40 % en Allemagne et Italie, 50 % en France et au Royaume-Uni et jusqu'à 70 % en Belgique. Les PECO, comme la plupart des pays émergents, ont à l'inverse vu leurs volumes de production augmenter par rapport à cette période.

+9 % Hausse de la production mondiale de véhicules depuis 2020

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 2000



La Chine, qui demeure le poids lourd de cette zone avec 27 millions de véhicules produits, a en effet été impactée par sa politique zéro Covid. Sa production n'a progressé que de 3,4 %. L'Inde, en revanche, a rebondi pour la deuxième année consécutive (+24 %), avec une production qui atteint désormais 5,4 millions de véhicules. Les pays émergents de l'ASEAN contribuent également positivement à la croissance de la zone en 2022. La Thaïlande (+12 %) et l'Indonésie (+31 %) sont les plus gros producteurs avec respectivement 1,7 et 1,1 million de véhicules produits en 2022. Enfin, si la production japonaise stagne à 7,8 millions de véhicules, celle de la Corée du Sud augmente de 8,5 % à 3,7 millions, et contribue également à la croissance de la zone.

LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

Depuis le début des années 2000, la production mondiale de véhicules connaît des phases d'évolution contrastées. Entre 2000 et 2010, elle s'accroît de 20 millions de véhicules, principalement grâce au développement de l'industrie automobile dans les pays émergents comme l'Europe centrale et orientale ou la Chine. Cette dernière, en multipliant sa production par dix, gagne plus de 15 millions de véhicules en dix ans. En Europe centrale et orientale et en Turquie, la production double également durant les années 2000. A l'inverse, dans les pays matures, l'activité se contracte durant cette période, passant de 48 millions à 40 millions de véhicules. En 2010, les pays matures (Europe occidentale, ALENA, Japon et Corée du Sud) ne représentent plus que 52 % de la production mondiale, contre 82 % dix ans auparavant.

Puis, entre 2010 et 2018, la production automobile redevient dynamique dans l'ensemble des zones et gagne 20 millions de véhicules. Si les pays matures produisent 5 millions de véhicules en plus durant cette période, les pays émergents augmentent leur production de 15 millions de véhicules et en 2016, leur poids dans la production mondiale dépasse celle des pays matures. La Chine, dont la production s'est accrue de

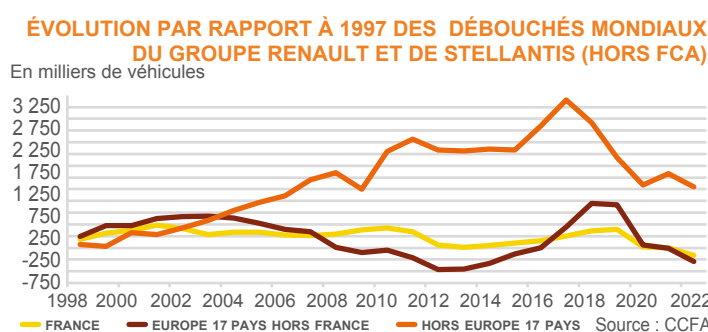
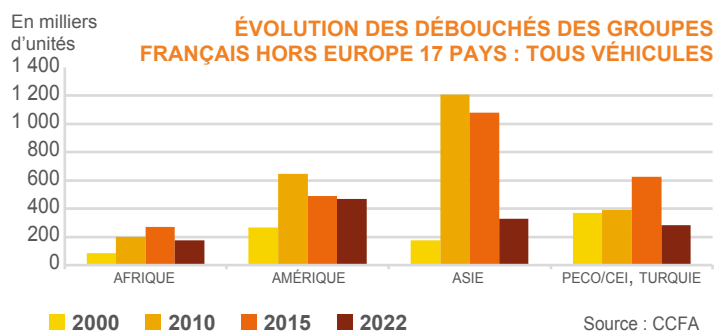
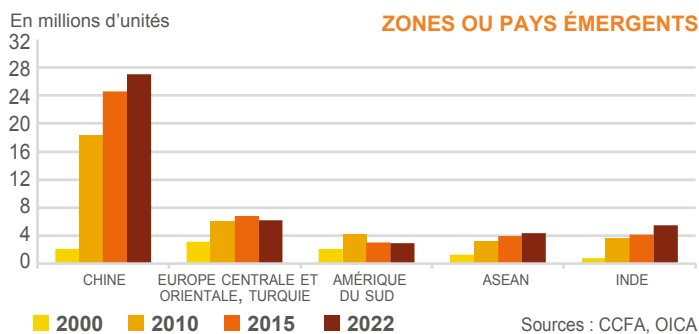
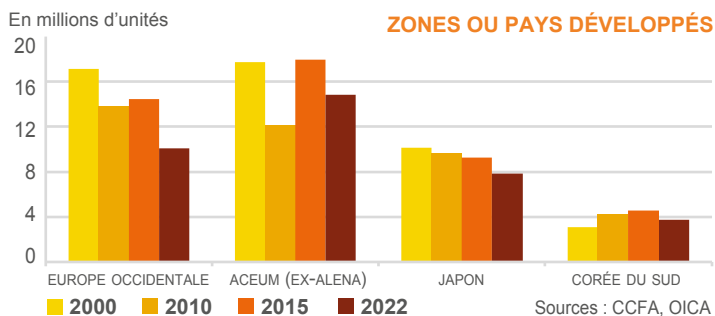
10 millions d'unités entre 2010 et 2018, représente en 2018, 30 % de la production mondiale, contre 3,5 % en 2000.

En 2019, le ralentissement des échanges commerciaux et de la croissance pèse sur la production automobile, qui recule pour la première fois. En 2020, c'est la crise sanitaire qui fera revenir la production mondiale à son niveau de 2010 de 78 millions de véhicules. En deux ans, la production aura chuté de 20 millions d'unités, répartis pour moitié entre les pays développés et les pays émergents. En 2021, la crise des semi-conducteurs ne permettra pas un véritable rebond de la production mondiale (+3 %), notamment dans les zones matures, particulièrement touchées par les problèmes d'approvisionnement et de logistique (-750 000 véhicules), tandis que les pays émergents résistent (+8 %) et gagnent des parts de marché (57 % de la production mondiale).

La situation en 2022 reste fragile compte tenu de la persistance de problèmes liés au COVID, à la logistique et à l'approvisionnement en composants électroniques, mais aussi avec l'apparition de nouvelles tensions liées à la guerre en Ukraine. La production mondiale augmente de 6 %, principalement grâce au continent américain

(+10 %) et asiatique (+7 %), tandis que l'Europe (-1 %) est particulièrement touchée par la chute de la production en Russie (-60 %).

Ainsi, sur la période 2010-2022, la production automobile mondiale a augmenté de plus de 7 millions d'unités avec un gain de 11 millions pour les pays émergents, contre une perte de 3,6 millions d'unités dans les pays matures. L'Europe occidentale perd le plus grand nombre de véhicules (-3,7 millions). Le Japon et la Corée du Sud perdent respectivement 1,8 millions et 0,5 million d'unités. Seule l'Amérique du Nord, grâce au Mexique (+50 %) et aux États-Unis (+30 %) voit sa production augmenter (+22 %) sur cette période. Dans les zones émergentes, la Chine, qui produit 8,8 millions d'unités en plus, contribue fortement à la croissance. L'Inde progresse également, surtout au cours des deux dernières années, et atteint en 2022 un niveau de production record (5,5 millions d'unité). Les pays de l'ASEAN connaissent aussi une hausse marquée (+50 %) de leur production en 2021 et 2022. Seule l'Amérique du Sud, malgré une croissance de sa production en 2021 et 2022, ne retrouve pas les volumes de 2010.



Les groupes Renault et Stellantis (hors FCA) connaissent, depuis 2017, des fluctuations très importantes de leurs livraisons hors Europe 17 pays liées au contexte économique et géopolitique (Iran, Russie), mais aussi à leur présence encore assez faible sur des marchés en forte croissance et très concurrentiels (Chine, Inde, Asean). L'intégration de nouvelles marques dans les groupes Renault et PSA en 2017 ou les nouveaux partenariats ont aussi impacté les volumes de livraisons vers l'Europe 17 pays. En 2020, les livraisons se contractent fortement avec la baisse de la demande et de la production mondiale et augmentent faiblement en 2021 en raison de la reprise limitée des marchés mondiaux. L'année 2022 connaît une nouvelle baisse des livraisons

(-13 %) vers toutes les zones. A destination de l'Europe, la morosité du marché et l'intensité de la concurrence se sont traduits par un recul des livraisons. Celui-ci est tout aussi marqué à destination des pays hors d'Europe 17, notamment pour des raisons géopolitiques (Russie).

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 6 % en 2022, s'établissant à 85 millions de véhicules. Les cinq premiers constructeurs mondiaux en ont produit près de la moitié (45 %), 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, en 2022, à la cinquième place du classement avec 6 millions de véhicules produits. Renault se situe à la treizième place mais il s'appuie sur son alliance avec Nissan et Mitsubishi. Ensemble, ils ont produit en 2022 plus de 6,6 millions de véhicules.

En 2022, le classement des trois premiers constructeurs mondiaux demeure le même

qu'en 2020 et 2021. Avec une croissance des volumes produits autour de 5 %, les trois premiers constructeurs de véhicules ont réussi à maintenir leur place sur le podium. Le groupe Toyota se situe sur la première marche avec 10,6 millions de véhicules produits, suivi du groupe Volkswagen avec 8,7 millions de véhicules et de Hyundai-Kia avec 6,8 millions d'unités produites. A la quatrième place, le groupe GM, dont la production a augmenté de près de 9 % en 2022 pour atteindre 6 millions de véhicules, a retrouvé son niveau de production de 2020.

Les autres constructeurs connaissent des situations contrastées qui dépendent davantage de leur stratégie que de leur pays d'origine. En effet, les zones d'implantation s'étant fortement

diversifiées au cours des vingt dernières années, les constructeurs automobiles se sont fortement internationalisés et ne cessent de développer leurs implantations industrielles hors de leur zone d'origine. Ainsi, les constructeurs européens, américains, japonais et coréens, qui produisaient plus de 60 % dans leur zone en 2000, y produisent aujourd'hui entre 30 et 40 % de leurs volumes. Même des constructeurs de pays émergents, comme Geely ou Tata, réalisent une grande partie de leur production hors de leurs pays d'origine (respectivement 37 et 59 % en 2020). Les diverses coopérations entre constructeurs accélèrent ce phénomène d'internationalisation.

65 %

Poids des dix premiers constructeurs dans la production mondiale de véhicules en 2022

► PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES EN 2022 (1) (EN MILLIERS)

Rang	Groupe	2021	2022	% Variation
1	TOYOTA	10 076	10 611	5,3
2	VOLKSWAGEN	8 283	8 717	5,2
3	HYUNDAI-KIA	6 510	6 850	5,2
4	GM (2)	5 596	6 094	8,9
5	STELLANTIS (FCA-PSA)	6 049	6 003	-0,8
6	FORD (2)	3 942	4 231	7,3
7	HONDA	4 136	3 870	-6,4
8	NISSAN (2)	3 587	3 251	-9,4
9	SUZUKI	2 876	3 172	10,3
10	SAIC	2 890	2 812	-2,7
11	MERCEDES-BENZ GROUP	2 330	2 456	5,4
12	BMW	2 522	2 400	-4,8
13	RENAULT	2 622	2 386	-9,0
14	GEELY	2 200	2 300	4,5
15	BYD	748	1 882	151,7
16	CHANGAN	1 786	1 850	3,5
17	TESLA	930	1 370	47,2
18	CHERY	905	1 218	34,6
19	GREAT WALL	1 292	1 112	-13,9
20	DONGFENG MOTOR	1 053	1 098	4,3
21	MAZDA	1 075	1 092	1,6
22	TATA	838	1 087	29,7
23	MITSUBISHI	1 049	1 012	-3,5
24	BAIC	987	947	-4,1
25	SUBARU	745	849	14,0
26	ISUZU	555	721	29,9
27	GAC	457	669	46,4
28	FAW	781	537	-31,2
29	DAIMLER TRUCKS	455	520	14,2
30	IRAN KHODRO	417	500	20,0
31	CHINA NATIONAL HEAVY DUTY TRUCK	407	482	18,4
32	MAHINDRA	349	456	30,7
33	SAIPA	309	371	20,0
34	ANHUI JAC AUTOMOTIVE	527	349	-33,7
35	VOLVO-UD TRUCKS-RENAULT TRUCKS-MACK	207	238	15,2
36	PACCAR	163	186	14,3
	ALLIANCE RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI	7 259	6 649	-8,4

Note : La production des constructeurs chinois ne comprend pas celle des joint-ventures.
(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

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

Sources : OICA, rapports annuels, estimations CCFA juillet 2023

En 2022, la situation sanitaire et les problèmes d'approvisionnement ont encore pesé sur la production automobile, mais les résultats sont très contrastés selon les groupes et non plus uniquement selon les zones. Les groupes automobiles principalement ou exclusivement orientés vers la production de véhicules électriques, à l'instar de Tesla et de BYD, ont connu les croissances les plus fortes.

Le groupe Toyota est resté en tête du classement en 2022 et conforte largement sa position devant le groupe Volkswagen. Avec une production en hausse de plus de 5,3 %, le groupe a produit plus de 10,6 millions de véhicules, soit près de 1,9 million de plus que son concurrent situé à la deuxième place, le groupe Volkswagen.

Le groupe Hyundai-Kia maintient sa troisième place acquise en 2020 grâce à une production en hausse de 5,2 %. Les autres constructeurs asiatiques ont des performances plus contrastées. Suzuki maintient sa position grâce à une forte croissance de sa production pour la deuxième année consécutive, totalisant une hausse de 23 % en deux ans. A l'inverse, Honda et Nissan reculent tous les deux pour la seconde année de respectivement -6,4 % et -9,4 %.

Du côté des groupes européens, Stellantis, qui réunit quatorze marques, perd une place dans le classement et prend la cinquième position avec une production stable en 2022. De son côté, le groupe Renault voit sa production baisser de 9 % en 2022. Chez les constructeurs allemands, le groupe Volkswagen enregistre une bonne performance avec une hausse de sa production de 5,2 % en 2022, de même que Mercedes-Benz Group (+5,4 %). A l'inverse, BMW perd 4,8 % de son volume de production.

Les constructeurs américains réalisent de bonnes performances en 2022, comme l'illustre General Motors qui passe à la quatrième place du classement devant Stellantis. Le groupe a bénéficié en fin d'année d'un rebond de ses ventes aux États-Unis où il se place comme premier vendeur de véhicules devant Toyota. La production de Ford s'est également redressée en 2022 en progressant de 7,3 %. Quant à Tesla, il a encore progressé de plus de 45 % et sa production a dépassé 1,2 million de véhicules en 2022.

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont bénéficié en 2022 d'une conjoncture plus favorable, tant au niveau de la demande que de l'offre. Le constructeur indien Tata bénéficie en 2022 d'une forte croissance du marché indien pour la deuxième année consécutive, mais aussi du succès de sa filiale haut de gamme Jaguar Land Rover au quatrième trimestre, après avoir beaucoup souffert de la pénurie de semi-conducteurs. Chez les constructeurs chinois, SAIC demeure en tête, mais a vu sa production baisser de 2,7 % en 2022. Parmi eux, Geely se place en deuxième position avec 2,3 millions de véhicules devant BYD. Ce dernier a gagné dix places dans le classement et a produit, en 2022, plus de 1,88 million de véhicules, soit autant que Changan qui se positionne juste derrière avec une production de 1,85 million de véhicules. Enfin, Chery, Great Wall et DongFeng Motor comptent également parmi les constructeurs ayant produit plus d'un million d'unités.

Pour les constructeurs de véhicules lourds, le groupe Volvo (incluant Renault Trucks) a vu sa production augmenter de 15,2 % en 2022 et rejoindre son niveau de 2019.

LA PRODUCTION ET LES ÉCHANGES DES GRANDS PÔLES AUTOMOBILES MONDIAUX



3,1
millions

**Nombre de véhicules
exportés par la Chine
en 2022**

La Chine, qui est devenue le premier pays producteur au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur. Cependant, la part des véhicules exportés, rapportée à la production, progresse fortement depuis 2019. Elle n'était que de 4 % à cette date ; elle est passée à 8 % en 2021. En 2022, 12 % de la production chinoise est exportée, soit plus de 3 millions de véhicules.

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 oscillent autour de 15 % de la production de la zone (14 % en 2022).

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 48 % de la production en 2022.

Au Japon, la moitié de la production est exportée (49 % en 2022), tandis que les importations rapportées à la production locale restent faibles (4 % en 2022).

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

	Union européenne (1)		États-Unis, Canada et Mexique (2)		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	105	2 069	11
2018	18 605	109	17 424	143	9 730	101	27 809	152
2021	12 209	71	13 468	111	7 837	81	26 122	143
2022	12 938	76	14 719	121	7 835	81	27 021	148
IMPORTATIONS (3)	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%	285	3%	nd	nd
2018	4 181	22%	5 245	30%	385	4%	1 130	nd
2021	3 576	29%	4 598	34%	338	4%	940	4%
2022	3 899	30%	3 871	26%	313	4%	878	3%
EXPORTATIONS (3)	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	44%	nd	nd
2018	5 889	32%	2 305	13%	4 817	50%	1 041	4%
2021	5 697	47%	2 233	17%	3 819	49%	2 016	8%
2022	6 258	48%	2 048	14%	3 813	49%	3 111	12%

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

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

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

Sources : OICA, Eurostat, 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. La Chine s'est imposée au cours de ces deux décennies comme nouveau grand pôle de production en devenant en 2010 le premier pays producteur de véhicules au monde.

Dans l'Union européenne, la production de véhicules a crû de 9 % entre 2000 et 2018 et les échanges, déjà importants, ont nettement progressé sur cette période. Puis, comme dans les autres zones, la production a ralenti en 2019 et s'est effondrée en 2020 avec la crise sanitaire. En 2022, la production européenne se redresse (+6 %) et les échanges redeviennent plus dynamiques. Les exportations de véhicules de l'Union européenne augmentent de près de 10 % en 2022.

En Amérique du Nord, la production avait atteint un pic en 2016 et avait reculé ensuite jusqu'en 2020. En 2022, elle rebondit de 9 %, mais demeure en retrait de 20 % par rapport à 2016. Les exportations en dehors de la zone représentent environ 15 % de la production, tandis que les importations pèsent pour 30 %, mais ont fortement chuté en 2022, avec l'augmentation des flux à l'intérieur de la zone, notamment en provenance du Mexique.

Au Japon, la production de véhicules a baissé de 5 % entre 2000 et 2019, mais est restée supérieure à sa moyenne 2010-2018, suite au dynamisme du marché intérieur et des exportations (+8 % entre 2000 et 2019), stimulées par la dépréciation du yen. Après la chute de la production et des échanges en 2020 et en 2021, la production et

les exportations se stabilisent à un niveau inférieur d'environ 20 % à celui observé en 2019.

En Chine, la production a été multipliée par 10 entre 2000 et 2010. Elle a ensuite augmenté de 41 % entre 2010 et 2019, tandis que les exportations ont crû de 108 % sur la même période. La part exportée de la production était de 4 % en 2019. Entre 2019 et 2022, la production chinoise a augmenté de 7 %, mais les exportations ont été multipliées par près de 3, tandis que les importations chinoises ont baissé de 16 %. Le nombre de véhicules exportés représente désormais 12 % du volume de la production en Chine et se rapproche du volume exporté par l'Amérique du Nord, mais reste encore bien inférieur à celui exporté par l'Union européenne.

LES MARCHÉS MONDIAUX

En 2022, le marché automobile mondial a reculé de 1,1 %, après avoir rebondi de presque 5 % en 2021. Depuis 2019, le marché a perdu 10 millions de véhicules, s'établissant désormais à 82,7 millions d'unités. La pénurie de semi-conducteurs, la persistance de la pandémie de COVID dans certaines zones et les problèmes logistiques ont continué de peser sur le marché automobile en 2022. Le déclenchement de la guerre en Ukraine en février a encore davantage fragilisé la situation économique mondiale, engendrant une crise énergétique majeure et une forte inflation sur de nombreux produits (énergie, alimentation, matériaux industriels). Les marchés automobiles européens et américains ont été les plus touchés avec un recul des ventes de respectivement -10,7 % et -5,1 % par rapport à 2021. En Asie, les immatriculations ont augmenté de 4,6 % en 2022, essentiellement grâce à l'Inde, aux pays de l'ASEAN et à la Chine, malgré une croissance moins forte de cette dernière, en raison de la résurgence de l'épidémie de COVID. Contrairement à l'an passé, le marché des voitures particulières (+2 %) a mieux résisté que celui des véhicules utilitaires (-8 %), notamment en Chine, où ce dernier a baissé de 31 %.

En Europe, les marchés d'Europe centrale et orientale, incluant la Turquie, la Russie et les anciens pays de la CEI, ont été particulièrement touchés par la guerre en Ukraine. Les marchés russe et ukrainien, qui étaient les plus importants de la zone, ont été divisés par plus de deux. Les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE ont, quant à eux, connu des évolutions proches des pays ouest européens, entre -5 et -6 %. La Turquie est l'un des rares pays en croissance par rapport à 2019 au sein de ce bloc.

Sur le continent américain, les États-Unis, qui représentent 2/3 des volumes immatriculés, voient leur marché décroître (-7,6 %), ce qui pèse sur l'ensemble de la zone (-5,1 %), tandis que les marchés d'Amérique centrale et du Sud affichent une progression de 2,8 %. Au sein de l'ACEUM (ex-ALENA), le marché mexicain progresse également et se rapproche en volume du marché canadien.

En Asie, les ventes ont augmenté de 4,6 % en moyenne, mais avec de fortes disparités selon les pays. L'Inde a enregistré la plus forte croissance (+25,7 %), suivie par l'Indonésie (+18,1 %), plus grand marché de l'ASEAN. La croissance chinoise

a été plus modeste (+2,1 %), plombée par un fort recul des immatriculations de véhicules utilitaires (-31 %) et par le retour de la pandémie de COVID. Enfin, les marchés automobiles japonais et sud-coréens, plus matures, ont reculé pour la troisième année consécutive.

En Afrique, les immatriculations ont reculé de 3,8 % en 2022 à 1,1 million de véhicules. L'Afrique du Sud, premier marché du continent a retrouvé son niveau de 2019 après deux ans de croissance forte. Les marchés égyptien et marocain sont à l'inverse en baisse en 2022, après des hausses de plus de 20 % en 2021.

La Chine, premier marché mondial depuis 2009, occupe aujourd'hui 32,5 % du total, suivie par les États Unis (17,2 %). L'Inde prend la 3ème place avec 5,7 % du marché devant le Japon (5,1 %). Ces quatre premiers marchés mondiaux représentent plus de 60 % du total.

**Chine :
1/3** Du marché mondial

	Voitures particulières		Véhicules utilitaires		Total				Variation 2022/2021	Variation 2022/2019
	2021	2022	2021	2022	2019	2021	2022			
	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	milliers	%		
EUROPE	14 016	12 637	2 866	2 443	20 930	16 882	15 080	18,2	-10,7	-28,0
Europe occidentale	10 600	10 164	2 105	1 769	16 664	12 705	11 933	14,4	-6,1	-28,4
Europe centrale et orientale (pays membres de l'UE)	1 162	1 112	258	237	1 740	1 420	1 349	1,6	-5,0	-22,5
Autres pays d'Europe centrale et orientale (Turquie, Russie, CEI)	2 238	1 344	504	436	2 507	2 741	1 780	2,2	-35,1	-29,0
AMÉRIQUE	7 023	6 551	14 992	14 338	25 390	22 015	20 888	25,3	-5,1	-17,7
ACEUM (1)	4 191	3 604	13 969	13 324	20 825	18 160	16 928	20,5	-6,8	-18,7
ÉTATS-UNIS	3 350	2 859	12 059	11 372	17 488	15 409	14 230	17,2	-7,6	-18,6
Amérique Centrale et du Sud	2 832	2 947	1 022	1 014	4 565	3 854	3 961	4,8	+2,8	-13,2
ASIE-OCÉANIE	35 404	38 502	8 215	7 129	44 545	43 619	45 631	55,2	+4,6	+2,4
Chine	21 518	23 563	4 796	3 300	25 797	26 314	26 864	32,5	+2,1	+4,1
Corée du Sud	1 469	1 420	266	263	1 795	1 735	1 684	2,0	-2,9	-6,2
Inde	3 082	3 792	677	933	3 817	3 759	4 725	5,7	+25,7	+23,8
Japon	3 676	3 448	773	753	5 195	4 448	4 201	5,1	-5,6	-19,1
ASEAN (2)	1 875	2 232	905	1 037	3 475	2 780	3 269	4,0	+17,6	-5,9
Autres Asie-Océanie	3 783	4 045	799	842	4 466	4 582	4 887	5,9	+6,6	+9,4
AFRIQUE	833	790	300	301	1 200	1 134	1 091	1,3	-3,8	-9,1
TOTAL	57 276	58 480	26 373	24 210	92 065	83 649	82 690	100,0	-1,1	-10,2
VARIATION 2021/2020		2,1%		-8,2%						

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

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

Source : OICA

Depuis 2005, le centre de gravité du marché automobile mondial s'est déplacé de l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord, marché matures (56 % du total en 2005 à 35 % en 2022) vers l'Asie (passant de 31 % du total à 55 %). Les crises récentes n'ont pas modifié l'évolution de la structure du marché mondial. Le poids des pays matures continue de décroître au profit des BRICS et des pays émergents.

Aux États-Unis, le marché a chuté de 7,6 % à 14,2 millions de véhicules, contre 17,5 millions en 2019. Au Canada, le marché qui a chuté de 8,3 %, à 1,5 millions d'unités est rattrapé par le Mexique (1,1 million) qui, après deux années de baisse, voit son marché croître de 8,4 %. En Amérique centrale et du Sud, les taux de croissance ont ralenti en 2022, à l'exception du marché argentin qui a rebondi de 6,9 %. Le Brésil, qui représente 53 % des ventes de cette zone, voit son marché baisser pour la troisième année consécutive autour de 2 millions d'unités.

En Europe occidentale, la plupart des pays ont enregistré une baisse de leurs ventes en 2022 (-6,1 % en moyenne). La Grèce et le Portugal sont les seuls à bénéficier d'un marché en hausse. Le marché allemand, qui stagne en 2022, se situe désormais sous la barre des 3 millions de véhicules et le marché français, en baisse de 10 %, est passé sous le seuil des 2 millions d'unités. L'Espagne (-7,3 %), l'Italie (-9,8 %) et le Royaume-Uni (-5,1 %) ont aussi souffert des problèmes liés à l'offre. Même la Norvège qui, grâce au succès du véhicule électrique, avait réussi à rebondir en 2021, voit ses volumes baisser de 3,4 % en 2022.

Les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE ont également vu leurs marchés chuter en 2022 (-5 %). La Pologne, plus grand marché de la zone, a connu une baisse de 6,6 % à 520 000 unités. La Bulgarie, la Lettonie, la Roumanie et la Slovaquie sont les seuls marchés en croissance, mais restent en dessous de leurs volumes de 2019. Dans les autres

pays de l'Est non-membres de l'UE, les ventes ont été fortement impactées par la guerre en Ukraine et l'effondrement des immatriculations en Russie, qui pèse 65 % de la zone en 2021 (mais seulement 45 % en 2022). Avec une croissance des immatriculations de 7 % en 2022, la Turquie est désormais le plus grand marché de véhicules légers de la zone, dépassant la Russie, notamment sur le marché des véhicules utilitaires légers.

Dans la zone Asie-Océanie, le marché hors Chine augmente de 8,5 % en 2022 à plus de 18,7 millions de véhicules. Le marché japonais chute pour la troisième année consécutive à 4,2 millions d'unités et est désormais dépassé par le marché indien qui a fortement progressé en 2022 (4,7 millions). L'Indonésie, qui avait divisé son marché par deux en 2020, a retrouvé ses volumes de 2019 (1 million d'unités). Enfin, la Corée du Sud, un des rares pays en croissance en 2020, repasse sous son niveau de 2019 à 1,7 millions d'unités.

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 31 % à 27 % et de 32 % à 28 %. 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 (hausses généralement comprises entre 0 % et 2 %). Ils sont en forte croissance dans les pays émergents (entre 3 % et 20 %).

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 3ème 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 8ème place mondiale derrière la Russie (4ème), 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), qui est proche de l'Europe, a bénéficié d'une forte croissance du parc avec un rythme moyen de 6 % par an depuis 2005. Ce dernier est ainsi passé de 10 à 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.

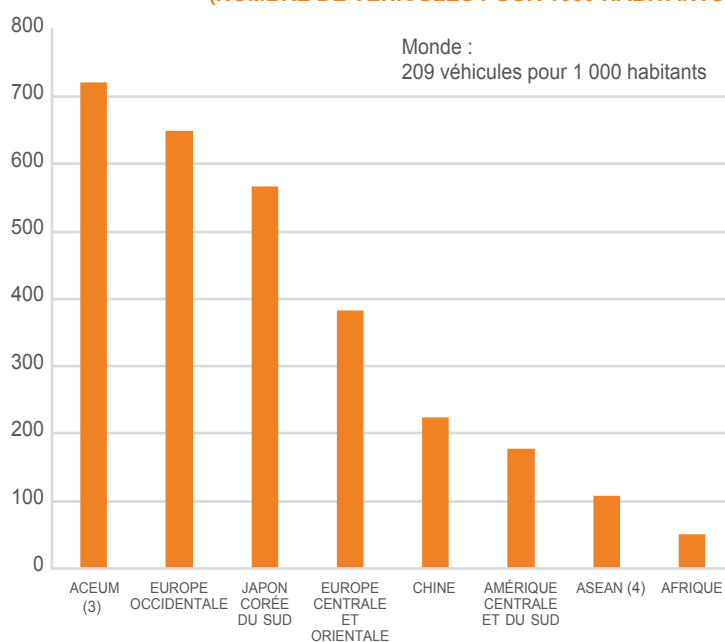
Au sein de la zone Europe, qui représente 27 % du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest, qui est déjà très équipé (cf. page 19). Le nombre de véhicules pour 1000 habitants s'élève à 651 en Europe occidentale, contre 381 en Europe centrale et orientale.

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 2022, les exportations mondiales de biens ont atteint un niveau record de 24 925 milliards de dollars, en hausse de 11 % par rapport à 2021. Les exportations de produits de l'industrie automobile, toujours impactées par la pénurie de semi-conducteurs, progressent de seulement 6 % en 2022, mais dépassent enfin leur niveau d'avant crise. Évaluées à 1 562 milliards de dollars en 2022, les produits automobiles représentent 9,9 % du total des produits manufacturés exportés et 6,3 % de l'ensemble des biens exportés, contre respectivement 11,8 % et 7,9 % en 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
2021	125,5	286,0	-160,5
2022	137,7	327,4	-189,7
MEXIQUE			
2010	55,6	29,4	26,2
2019	127,9	51,1	76,7
2021	117,7	46,2	71,5
2022	129,0	56,1	72,9
CANADA			
2010	50,1	59,6	-9,5
2019	60,8	75,8	-15,1
2021	45,1	67,1	-22,0
2022	50,2	78,0	-27,7
UNION EUROPÉENNE (1)			
2010	546,4	426,9	119,4
2019	701,4	572,1	129,3
2021	689,9	541,2	148,7
2022	700,6	553,4	147,2
JAPON			
2010	149,5	14,2	135,3
2019	152,4	23,5	128,9
2021	138,5	22,0	116,4
2022	135,2	21,0	114,3
CORÉE DU SUD			
2010	54,5	8,0	46,5
2019	65,2	16,8	48,3
2021	69,0	19,4	49,6
2022	77,1	21,0	56,0
CHINE (HORS HONG-KONG)			
2010	28,0	53,0	-25,0
2019	59,3	80,0	-20,7
2021	93,4	89,9	3,5
2022	124,2	83,1	41,1

Outre le contexte macro-économique, les échanges mondiaux de produits automobiles sont influencés par les accords multilatéraux signés sous l'égide de l'OMC ou les accords bilatéraux/régionaux signés entre zones. Ils peuvent également être influencés par des politiques économiques nationales visant à soutenir l'économie locale et à attirer de nouveaux investissements étrangers. L'Inflation Reduction Act, signé en août 2022 aux États-Unis qui subventionne les véhicules électriques assemblés localement, est un exemple de mesures pouvant avoir des conséquences sur les échanges de et vers cette zone ces prochaines années. Dans les grands marchés de l'Union européenne et de l'ACEUM (Mexique, États-Unis, Canada), 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, Corée du Sud).

Les échanges mondiaux sont aussi influencés par l'évolution des taux de change. En 2022, l'appréciation du dollar face à l'euro s'est poursuivie en raison de politiques monétaires différentes entre les deux zones. Le dollar a également continué de s'apprécier vis-à-vis de la plupart des autres monnaies des pays développés. L'euro de son côté s'est apprécié face au yen japonais et au yuan chinois seulement au cours du second semestre de l'année.

En 2022, l'Union européenne, désormais sans le Royaume-Uni, reste le principal exportateur de produits automobiles avec 700 milliards de dollars, soit 45 % des exportations mondiales. L'Allemagne, avec 252 milliards de dollars d'exportations, exporte plus de la

moitié des exportations hors UE de l'Union et pèse pour 16 % des exportations mondiales. Les autres grands exportateurs sont le Japon (135 milliards de dollars), les États-Unis (138 milliards de dollars) et le Mexique (129 milliards de dollars). Les exportations chinoises, qui ont bondi de 33 % en 2022 après 61 % en 2021, sont quasiment à des niveaux similaires avec un montant de 124 milliards d'euros en 2022.

Côté importations, l'Union européenne à 27 pays importe 553 milliards de produits automobiles en 2022, 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 2022 à 147 milliards d'euros.

Les soldes automobiles sont également positifs au Japon (+114 milliards de dollars), au Mexique (+73 milliards de dollars) et en Corée du Sud (+56 milliards de dollars). En revanche, ils sont déficitaires et atteignent leur plus bas niveau aux États-Unis (-188 milliards de dollars). La Chine a désormais un solde positif, qui est passé de 3,5 milliards en 2021 à 41 milliards en 2022, grâce aussi à un recul de ses importations de 8 %, expliqué par la forte hausse de la pénétration des constructeurs chinois sur leur marché intérieur.



1 562
milliards
de dollars

Montant des exportations mondiales de produits de l'industrie automobile en 2022

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

	2005	2017
Intra Asie	24%	31%
Intra Europe	78%	72%
Intra Amérique du Nord	83%	77%
Intra Amérique Latine	51%	79%

Source : OMC

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

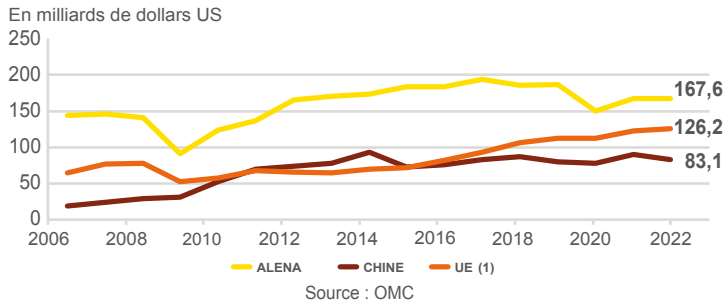
	Allemagne			France			Espagne			Italie			Royaume-Uni		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
2010	203,2	85,0	118,2	51,1	54,9	-3,8	44,8	31,6	13,1	29,8	40,3	-10,5	38,8	52,6	-13,9
2019	247,6	137,3	110,3	55,3	70,4	-15,1	56,8	46,8	10,0	40,0	47,0	-7,0	51,8	73,5	-21,7
2020	246,7	129,0	117,7	51,7	71,1	-19,4	53,8	40,3	13,5	42,3	41,6	0,8	41,1	59,9	-18,8
2022	252,1	132,6	119,5	49,8	68,2	-18,4	53,1	42,2	11,0	41,2	42,7	-1,5	41,0	70,7	-29,7

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

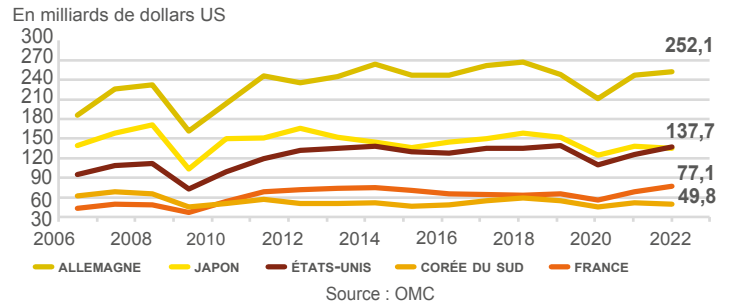
Source : OMC

LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

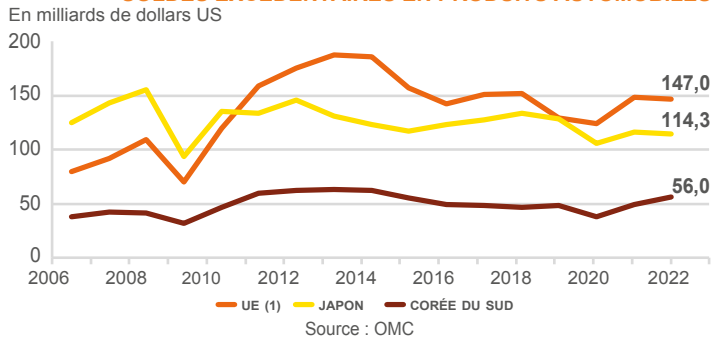
IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (HORS COMMERCE INTRA-RÉGIONAL)



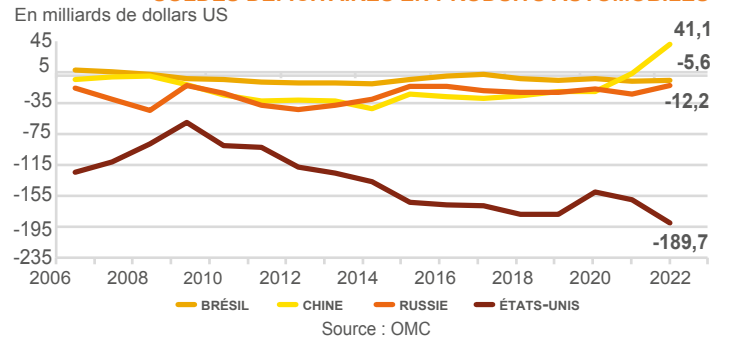
PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



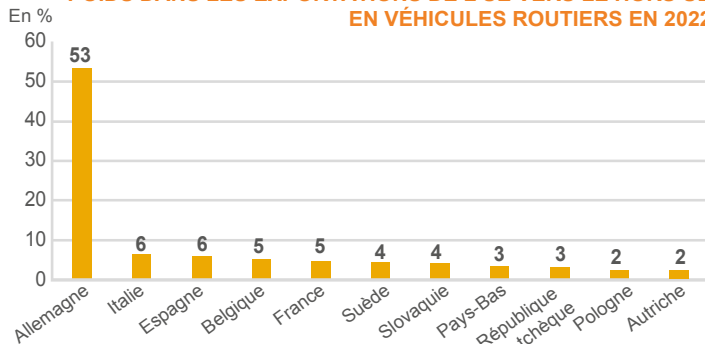
SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



POIDS DANS LES EXPORTATIONS DE L'UE VERS LE HORS UE EN VÉHICULES ROUTIERS EN 2022



3 % Part de la France dans les exportations mondiales en produits de l'industrie automobile en 2022

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

Entre 2005 et 2018, les soldes commerciaux en produits de l'industrie automobile ont évolué de manière contrastée selon les pays ou zones. Le Mexique, la Corée du Sud, le Japon et l'Union européenne ont connu une augmentation de leurs excédents commerciaux. A 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 puis 2022, avec le redémarrage du commerce mondial, 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, mais également de

la France dont le déficit automobile s'accroît. L'Allemagne demeure le premier pays exportateur de produits automobiles dans le monde, avec 36 % des exportations européennes et 16 % des exportations mondiales (252 milliards de dollars). Les États-Unis se placent désormais au deuxième rang devant le Japon avec 138 milliards de dollars, soit 8,8 % des exportations mondiales. Le Japon, désormais en troisième position avec 135 milliards de dollars, est suivi de près par le Mexique (129 milliards) et la Chine (124 milliards). La France a représenté 3,2 % des exportations mondiales de produits automobiles en 2022 (49,8 milliards de dollars), contre 7,6 % en 2004.

En 2022, les exportations de l'Union européenne à 27 pays se sont élevées à 700 milliards de dollars (45 % des exportations mondiales de produits automobiles), dont 61 % à destination de l'UE. Les exportations de véhicules hors UE sont majoritairement le fait de l'Allemagne (53 % en 2022), devant l'Italie et l'Espagne (6 %), la Belgique (5 %) étant désormais juste devant la France (4,7 %). La part des six nouveaux entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) s'élève à 12 % en 2022, contre 10 % en 2019. En 2022, les

exportations de l'UE vers la Chine représentent 14 % des exportations hors UE, contre 19 % pour celles à destination des États-Unis.

En 2022, les États-Unis demeurent le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 327 milliards de dollars, et creuse son déficit commercial qui s'élève à 190 milliards de dollars. Avec le Canada et le Mexique, la zone importe 461 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 2022, 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 une baisse de ses importations en 2022 (83 milliards de dollars), alors que ses exportations augmentent encore fortement (+33 %). Ainsi, pour la seconde année, son solde commercial en produits automobiles est excédentaire.

LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

Le marché des voitures particulières en Europe de l'Ouest (90 % du marché européen) a reculé pour la troisième année consécutive pour tomber à 10,2 millions d'unités en 2022. Cela représente une baisse de 4,1 % par rapport à 2021 et de 29 % par rapport à 2019. En 2022, la pénurie en semi-conducteurs et les difficultés d'approvisionnement ont pesé, pour la seconde année, sur les volumes immatriculés et le marché automobile européen est descendu en dessous de son niveau de 1985.

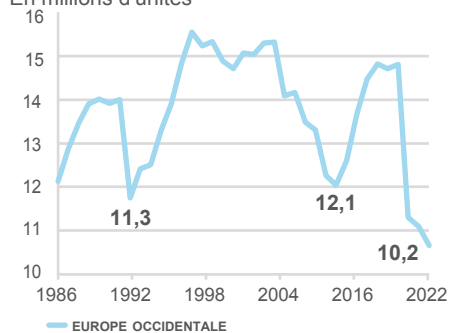
En 2022, les cinq plus grands marchés européens représentent 78 % des volumes de voitures particulières immatriculées en Europe occidentale. L'Allemagne, premier marché européen représente à elle seule 25 % des volumes ; avec les pays environnants d'Europe du Nord, ce ratio passe à 45 %.

Particulièrement touché par les problèmes d'offre et par un regain de l'épidémie de COVID en 2021, le marché allemand est le seul à avoir connu une légère hausse en 2022 mais reste en retrait de 26 % par rapport à 2019. Les quatre autres grands marchés européens, qui avaient eu une croissance quasi atone ou faible en 2021, ont perdu des volumes en 2022 et sont en recul d'environ 30 % par rapport à l'avant crise. Le Royaume-Uni, qui a vu son marché automobile baisser de seulement 2 %, passe à la seconde place en Europe devant la France, avec une part de marché de 15,9 %. La France, désormais à la troisième place (15 % des immatriculations) a connu un recul de 7,8 %, suivie de l'Italie (13 % des volumes vendus), en baisse de 9,7 %. Enfin, le marché des voitures particulières en Espagne a reculé de 5,4 %.

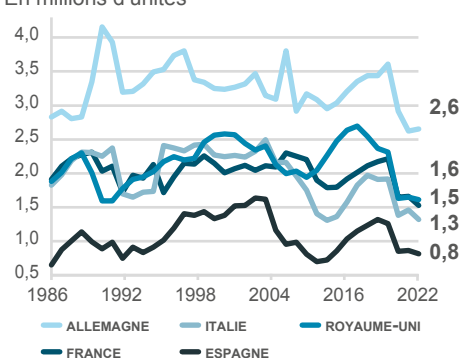
Dans les autres pays d'Europe du Sud (Grèce et Portugal), les marchés ont rebondi en 2022 de respectivement 4,3 % et 6,6 %, sans que cela ne compense la baisse de plus de 30 % enregistrée en 2020. Enfin, dans les pays d'Europe du Nord (Danemark, Finlande, Norvège et Suède), moins impactés par le COVID en 2020, les immatriculations ont reculé en 2022 et restent en retrait d'environ 20 % par rapport à l'avant crise, à l'exception de la Norvège qui bénéficie d'une situation particulière. En effet, le marché norvégien a été tiré ces dernières années par les ventes de voitures électriques, qui ont amorti sa chute en 2020 et 2022, et ont permis un fort rebond en 2021. Ainsi en 2022, le niveau des immatriculations en Norvège dépasse de 22 % son niveau de 2019.

▶ IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE

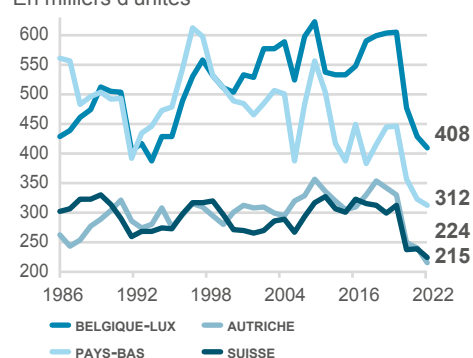
En millions d'unités



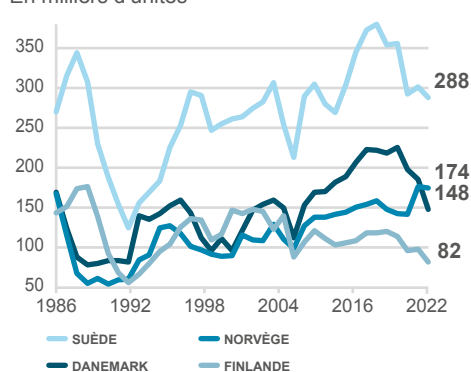
En millions d'unités



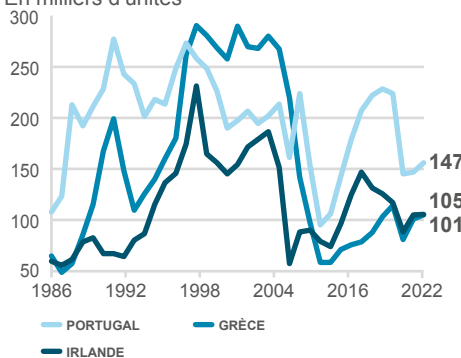
En milliers d'unités



En milliers d'unités

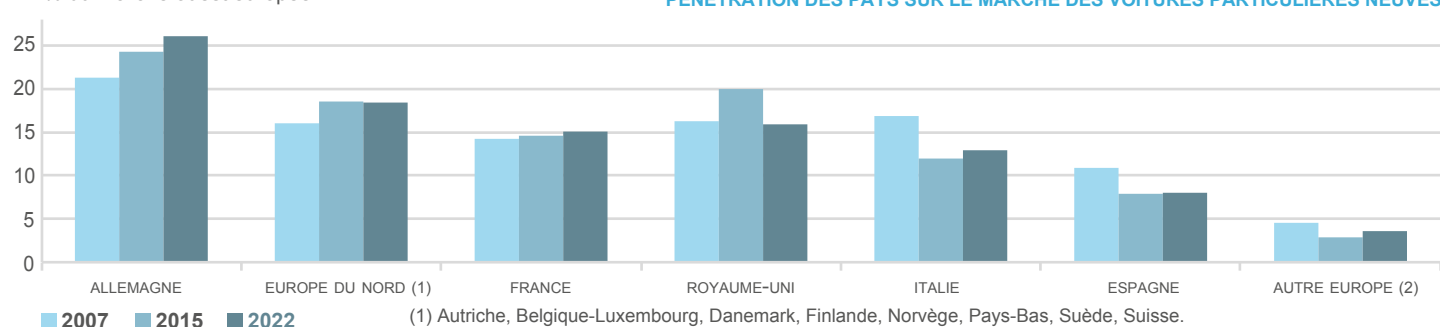


En milliers d'unités



-29 %
Baisse des immatriculations de voitures particulières neuves en Europe occidentale en 2022 par rapport à 2019

En % du marché ouest européen



PÉNÉTRATION DES PAYS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES

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

Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 18 pays : les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent les pays de l'Association Européenne de Libre 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. Mais, contre toute attente, il a continué de baisser en 2021 et en 2022 descendant en dessous de son niveau de 1985. L'Italie et l'Espagne demeurent les deux seuls grands marchés qui sont, en 2022, au-dessus de leur point le plus bas de 2013. Et même si les immatriculations sont à des niveaux très bas, plusieurs petits pays d'Europe du Sud (Grèce et Portugal) ou du Nord (Suède et Irlande) ont cependant des marchés automobiles qui se situent au-dessus de leur point le plus bas de 1993.

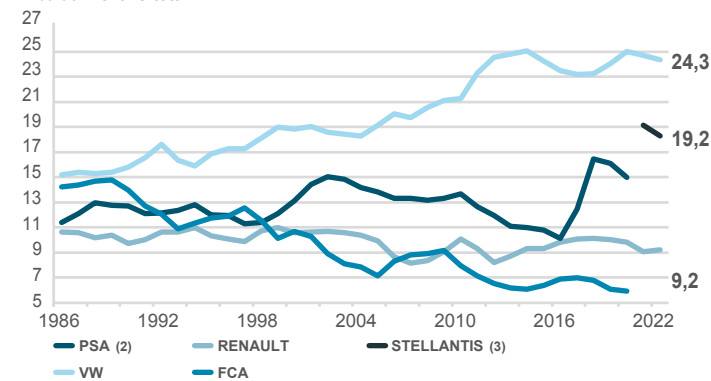
LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

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 28,4 % du marché ouest-européen de voitures particulières.

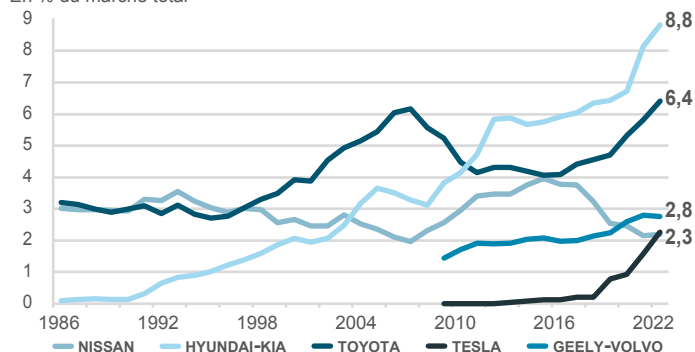
Le groupe Renault repose sur les marques Renault (5,4 % de part de marché), Alpine et Dacia. Cette dernière, qui représentait 0,5 % du marché en 2007, a progressé et atteint 3,8 % du marché en 2022. La nouvelle entité Stellantis regroupe, quant à elle, 14 marques. Les quatre marques issues du groupe PSA sont Peugeot (5,8 %), Citroën (3,5 %), Opel/Vauxhall (3,9 %) et DS (0,5 %). Les autres marques, issues du groupe FCA, sont principalement Fiat (3,8 %) et Jeep (1 %).

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

En % du marché total



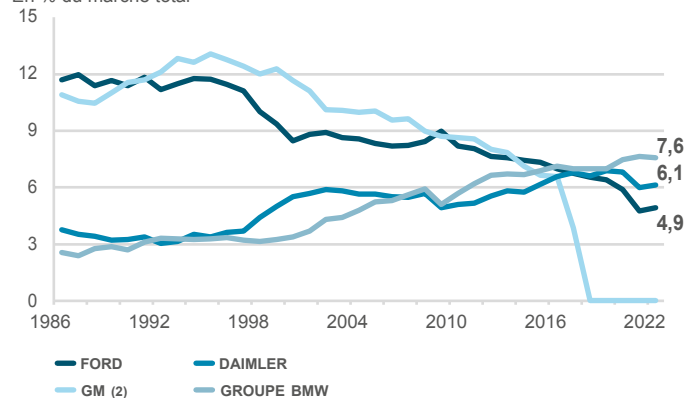
En % du marché total



Les autres constructeurs traditionnellement présents en Europe sont le groupe Volkswagen, qui détient 24 % 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 9 %. Le groupe chinois Geely est aussi un acteur qui compte en Europe depuis son rachat de la branche Volvo cars en 2010 avec 2,8 % de part de marché en 2022.

Enfin, de nouveaux acteurs apparaissent sur le marché européen depuis quelques années. La marque Tesla a vraiment émergé en 2019 en quadruplant ses ventes en une année et s'octroie aujourd'hui plus de 2 % du marché. En 2022, ce sont les marques chinoises qui ont fait une percée significative en Europe, passant de 0 à plus de 1 % des ventes.

En % du marché total



28 %

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

(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2022.

(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

La pénétration du groupe Renault dépassait les 10 % jusqu'en 2004, 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, ce qui affecte les performances du groupe. En 2022, sa part de marché est stable à 9,2 %.

L'ensemble des marques de la nouvelle entité Stellantis représente 19,2 % des ventes en Europe de l'Ouest en 2022, en recul de 1,9 point par rapport à 2021. Les marques Citroën, Fiat et Opel ont perdu entre 0,3 et 0,4 point, mais les marques DS et Alfa Romeo, positionnées sur le segment premium, gagnent chacune 0,1 point.

Depuis 1995, le groupe Volkswagen (VW), avec ses quatre principales marques, a conforté ses positions. Il représente 24,3 % du marché en 2022, en recul de 0,3 point par rapport à 2021.

Le groupe américain Ford et sa marque éponyme a divisé par deux sa part de marché depuis le début des années 90. En 2022, elle se stabilise à 4,9 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, ont mené une stratégie d'élargissement de leur gamme avec respectivement smart et Mini, pour gagner des parts de marché. Daimler a atteint un pic en 2019 à 6,9 %, mais est retombé à 6 % en 2022 avec, dès 2020, le recul de smart puis, en 2021, celui de Mercedes-Benz. En 2022, avec la scission des activités poids lourds, baptisées Daimler Truck, le groupe Daimler se renomme Mercedes-Benz Group. Le groupe BMW a, quant à lui, gagné des parts de marché entre 2019 et 2022, grâce à sa marque premium BMW (5,9 %), mais également grâce à Mini qui progresse chaque année (1,7 % du marché). Il creuse désormais l'écart avec son concurrent, avec une part de marché de 7,6 %, soit 1,6 point de plus.

La progression des groupes asiatiques sur le marché européen depuis le milieu des années 90 est très significative. Les groupes japonais Nissan, Toyota et le coréen Hyundai-Kia, qui représentaient 7 % du marché en 1995, représentent désormais plus de 17 %. Le groupe Toyota a progressé entre 1995 et 2007, puis a marqué le pas jusqu'en 2016. Depuis, il regagne des parts de marché et atteint 6,4 % en 2022. La pénétration du groupe Hyundai-Kia, quasi inexistante en 1990, a progressé constamment au cours des trente dernières années, passant devant Toyota dès 2011. Elle atteint un niveau record de 8,8 % en 2022. Le groupe Nissan, qui avait atteint un niveau de pénétration record de 4 % en 2015, est en recul depuis et représente 2,2 % du marché ouest européen en 2022. Enfin, le groupe chinois Geely est présent en Europe grâce à la marque Volvo rachetée en 2010, et occupe une part de marché croissante qui atteint 2,8 % en 2022.

LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2022

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-huit modèles différents, dont 32 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, E-Expert, Kangoo ZE, Master ZE, Trafic E-Tech, E-Jumper). L'offre électrique s'est également étoffée

sur le segment des berlines (208, E-C4, Twingo, Zoé, Spring, Megane-E, Corsa) et en tout terrain-tout chemin (2008, DS3 crossback, Mokka).

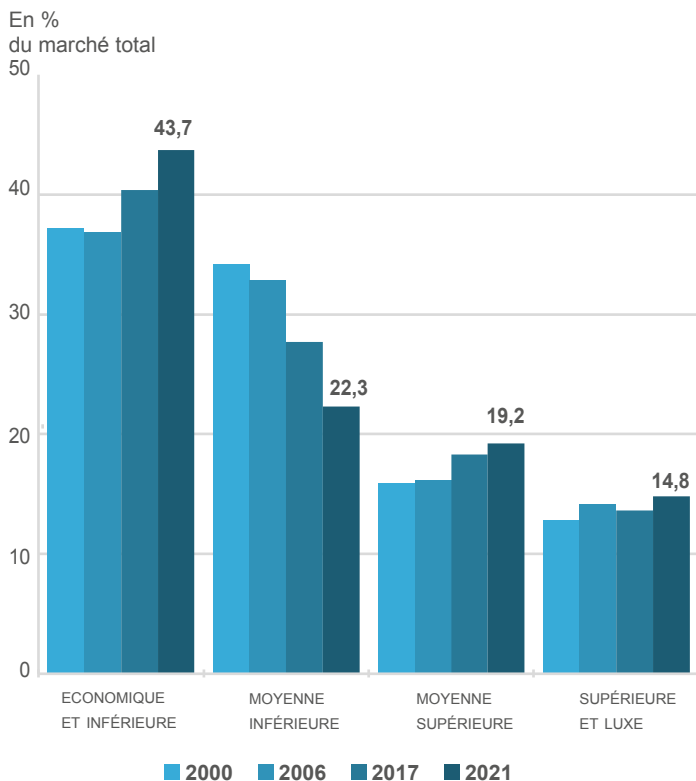
88
& 32

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

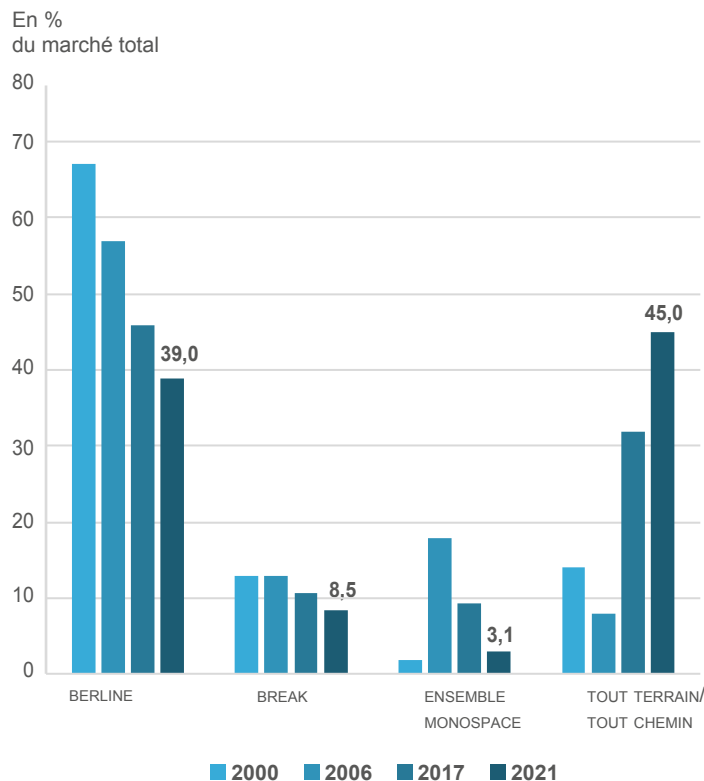
Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
STELLANTIS	CITROËN	C3, C4 Cactus, Berlingo	C3 Air Cross, C4, C4 X, C5 Air Cross, Jumpy, Spacetourer, Jumper	C-Elysée, C5 X	
	DS	DS3, DS3 Crossback	DS4	DS7	DS9
	PEUGEOT	108, 208, 2008, Partner, Rifter	308, 3008, 5008, Expert, Traveller, Boxer	508, 408	
	OPEL	Corsa, Combo, Mokka, Crossland, Grandland	Astra, Zafira, Movano	Insignia, Vivaro	
	ALFA ROMEO			Tonale	Giulia, Stelvio
	FIAT	Panda, 500, Fiorino, Doblo	Ducato, Tipo, Scudo		
	MASERATI				Ghibli, Levante, Quattroporte, MC20, Grecale
	JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Gladiator	Grand Cherokee
Groupe RENAULT	LANCIA	Ypsilon			
	RENAULT	Twingo, Clío, Captur, Kangoo, ZOE, Express	Arkana, Mégane (dont Scénic, Grand Scénic), Megane E-Tech, Master	Trafic, Kadjar, Koleos, Alaskan, Austral	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, IX1, IX3
Groupe DAIMLER	MINI	Mini			
	MERCEDES-BENZ	Citan, Classe T	Classes A, B, CLA, Vito, Sprinter	GLA, EQA, Classe X	Classes C, E, G, S, SL, V, CLS, EQB, EQC, EQE, EQS, 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, Serie F	S-Max, Mustang, Galaxy, Edge, Explorer, Mac-E
GEELY	VOLVO			V40, XC40	C40, S60, S90, V60, V90, XC60, XC90
SAIC MOTOR	MG		MG4, MG5, ZS, EHS		
HONDA	HONDA	Jazz, E	Civic, HR-V	CR-V	
HYUNDAI KIA	HYUNDAI	Bayon, I10, I20, Kona	I30	I40, Santa Fe, Tucson, Ioniq, Nexo, Ioniq5, Ioniq6	
	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	CX-60
MITSUBISHI	MITSUBISHI		ASX, Spacestar	Outlander, ECL-Cross, L200	
NISSAN	NISSAN	Micra, Juke, Townstar	Leaf, NV200, NV300	Qashqai, X-Trail, Navara, Interstar	NV400, Ariya
SUBARU	SUBARU			Impreza, Legacy, Forester, Levorg, Outback, Solterra	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Celerio, Ignis, Jimny, Swift, SX4, Vitara	Baleno, Swace	Across	
	JAGUAR			E-Pace	F-Pace, F-Type, XE, XF, I-Pace
Groupe TATA	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			UX	ES, LS, RC, RX, NX300H, NX
	TOYOTA	Aygo, Aygo X, Yaris, Yaris Cross	Corolla, Proace, Pro.City, GR86	Prius, C-HR, RAV4, Mirai, Highland, Hilus, BZ24X	Land Cruiser, Camry, Supra
Groupe VOLKSWAGEN	AUDI	A1, Q2	A3	A4, A5, TT, Q3, Q4 e-tron	A6, A7, A8, Allroad, E-Tron, Q5, Q7, Q8, R8, E-Tron GT
	PORSCHE				911, 718 Boxster, 718 Cayman, Macan, Cayenne, Panamera, Taycan
	SEAT / CUPRA	Ibiza, Arona	Born, Leon	Ateca, Formentor	Alhambra, Tarraco
	SKODA	Citigo	Fabia, Kamiq, Scala	Octavia, Karoq, Enyaq	Superb, Kodiaq
	VOLKSWAGEN	Up, Polo, Caddy, T-Cross, T-Roc	Golf, Touran, Crafter, Taigo, ID.3	Passat, Arteon, Tiguan, Transporter, ID.4, ID.Buzz	Sharan, Touareg, ID.5

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMMES, CARROSSERIES ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

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



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



Source : CCFA

En 2022, 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 22,5 %, contre 40 % en 2000.

Concernant le marché par gamme, les dernières données disponibles (2021) indiquent que les gammes économiques et inférieures dominent toujours le marché avec 44 % des immatriculations, contre 41 % en 2017. La gamme moyenne inférieure, riche en berlines, recule 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 vingt dernières années en Europe de l'Ouest. La part de marché des berlines continue de reculer (39 % en 2021, contre 67 % en 2000) 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 14 % en 2000. 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.

Le marché des tout terrain, tout chemin s'est beaucoup développé en Europe de l'Ouest depuis 2010, avec une part de marché qui a plus que triplé en une décennie pour atteindre 45 % 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 60 % en Norvège. On remarque également une hausse importante dans plusieurs pays. La France, par exemple, qui passe d'une part de marché de 10 % en 2010 à 43 % en 2021, ou encore l'Espagne, qui passe de 13 % à 56 %. En ce qui concerne l'Allemagne, la hausse est moins forte passant de 16 % à 37 %.

Enfin, l'électrification croissante des ventes de voitures particulières et la perte de part de marché du diesel ne semblent pas changer l'évolution de la structure du marché. Les ventes par gamme et par carrosserie suivent les tendances des années précédentes.

12
des 15

Modèles les plus vendus en Europe de l'Ouest appartenant à la gamme économique et inférieure en 2022

► CLASSEMENT DES 25 MODÈLES LES PLUS VENDUS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2022

Modèles	Volume	%
PEUGEOT 208	195 813	1,9%
DACIA SANDERO	178 335	1,8%
FIAT 500	178 001	1,8%
TOYOTA YARIS	166 661	1,6%
VOLKSWAGEN GOLF	164 731	1,6%
VOLKSWAGEN T-ROC	161 504	1,6%
OPEL CORSA	156 582	1,5%
TESLA MODEL Y	134 211	1,3%
PEUGEOT 2008	134 067	1,3%
CITROEN C3	133 694	1,3%
VOLKSWAGEN TIGUAN	133 653	1,3%
RENAULT CLIO	131 632	1,3%
FORD PUMA	126 733	1,2%
RENAULT CAPTUR	125 662	1,2%
HYUNDAI TUCSON	124 069	1,2%
FIAT PANDA	122 931	1,2%
FORD KUGA	114 420	1,1%
DACIA DUSTER	113 978	1,1%
KIA SPORTAGE	112 592	1,1%
VOLKSWAGEN POLO	107 421	1,1%
NISSAN QASHQAI	105 675	1,0%
TOYOTA YARIS CROSS	102 303	1,0%
PEUGEOT 3008	99 540	1,0%
VOLKSWAGEN T-CROSS	99 228	1,0%
MINI MINI	98 472	1,0%

LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE

En 2022, l'électrification des véhicules s'est poursuivie en Europe dans un contexte conjoncturel toujours fragile. Les immatriculations de voitures particulières neuves ont baissé de 4 %, tandis que celles de voitures électriques ont augmenté de 30 % pour s'établir à 15 % du marché total, contre 11,1 % l'année précédente. En ce qui concerne les voitures hybrides, celles-ci ont représenté 33 % du marché des voitures particulières neuves en 2022, soit un gain de 4 points de part de marché. Les hybrides rechargeables et non rechargeables ont augmenté respectivement de l'ordre de 1 et 3 points de part de marché supplémentaire par rapport à 2021. En l'occurrence, les hybrides rechargeables représentent désormais 10 % des voitures vendues. Les hybrides non rechargeables, quant à elles, représentent 23 % des immatriculations. Au total, environ 50 % des immatriculations en 2022 qui

sont des voitures électriques ou hybrides, 25 % si on ne considère que l'électrique et l'hybride rechargeable. Cela montre une hausse de plus de 5 points de part de marché par rapport à l'année 2021 où le nombre de voitures particulières vendues électrifiées (électrique et hybride rechargeables) étaient de 20 %.

La part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel continue de se contracter et ne s'élève plus qu'à 14 % en 2022, contre 55 % en 2012. Désormais, dans tous les pays d'Europe de l'Ouest, le diesel se situe en dessous ou autour des 20 % de part de marché, mais il résiste davantage en Europe du Sud que dans les pays nordiques. La motorisation essence a diminué mais reste au-dessus de 30 % des immatriculations en 2022. Enfin, le marché des voitures électriques est davantage développé dans les pays nordiques

que dans les pays du Sud, la Norvège étant le pays avec la part de marché la plus élevée (79 % des immatriculations).

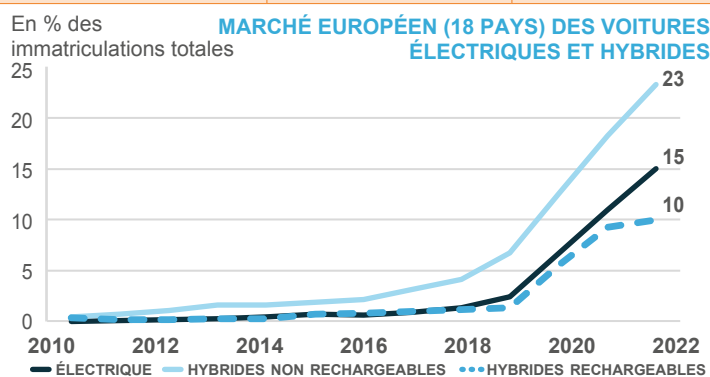
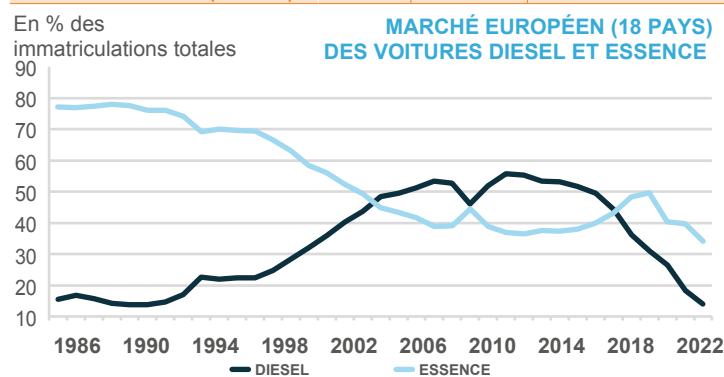
En Europe de l'Est, l'essence apparaît comme la première énergie de propulsion, avec une part de marché qui s'élève à 53 %. La motorisation diesel est, comme en Europe de l'Ouest, en constante diminution. Enfin, le marché des véhicules électrifiés croît mais l'électrique reste très en retrait par rapport aux marchés ouest-européens (4 % des ventes contre respectivement 15 %).

15 %

Part de marché de l'électrique en Europe occidentale en 2022

► LES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR ÉNERGIE EN EUROPE EN 2022 (EN POURCENTAGE)

	Diesel	Essence	Hybrides	Hybrides non rechargeables	Hybrides rechargeables	Électriques
ALLEMAGNE	17%	32%	31%	17%	14%	17%
AUTRICHE	22%	37%	25%	19%	6%	16%
BELGIQUE	16%	49%	31%	7%	24%	10%
DANEMARK	7%	36%	37%	19%	18%	21%
ESPAGNE	17%	42%	35%	29%	6%	4%
FINLANDE	7%	24%	51%	31%	20%	18%
FRANCE	16%	37%	30%	22%	8%	13%
GRÈCE	16%	45%	33%	28%	5%	3%
IRLANDE	27%	30%	27%	20%	8%	15%
ITALIE	20%	28%	39%	34%	5%	4%
LUXEMBOURG	22%	35%	28%	19%	9%	15%
PAYS-BAS	1%	38%	36%	25%	11%	23%
PORTUGAL	18%	42%	26%	15%	10%	11%
ROYAUME-UNI	5%	42%	36%	30%	6%	17%
SUÈDE	6%	16%	43%	20%	23%	33%
ISLANDE	14%	12%	40%	18%	22%	33%
NORVÈGE	3%	4%	14%	5%	9%	79%
SUISSE	12%	37%	33%	25%	8%	18%
ENSEMBLE 18 PAYS	14%	34%	28%	23%	10%	15%
NOUVEAUX PAYS UE (11 PAYS)	15%	53%	28%	26%	2%	4%



Sources : CCFA, ACEA

L'évolution des motorisations en Europe est largement influencée par le durcissement des réglementations et de la fiscalité dans chaque pays, notamment en lien avec les émissions de CO₂. 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), 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 d'ici 2030, de 55 % pour les véhicules légers.

Le développement du marché des véhicules à énergies 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 et 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 2022, le taux de pénétration moyen des voitures électriques en Europe occidentale est de 15 %, mais il est en dessous de cette moyenne dans les pays du Sud de l'Europe (à moins de 5 % en Espagne et en

Italie) et au-dessus dans les pays du Nord de l'Europe, avec des taux de pénétration qui dépassent les 13 % comme le Danemark (21 %), la Suède (33 %) et la Norvège (79 %).

Pour les voitures hybrides rechargeables, le même écart s'observe entre les pays d'Europe du Nord, tels que la Suède (23 %) et le Danemark (18 %), dont les parts de marché dépassent la moyenne de l'Europe de l'Ouest (10 %), 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 peu plus du quart des ventes en 2022. À l'inverse, les parts de marché des voitures électriques et hybrides rechargeables restent très faibles, respectivement 4 % et 2 % des ventes de véhicules particuliers neufs. 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 (Roumanie avec 9 %).

LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

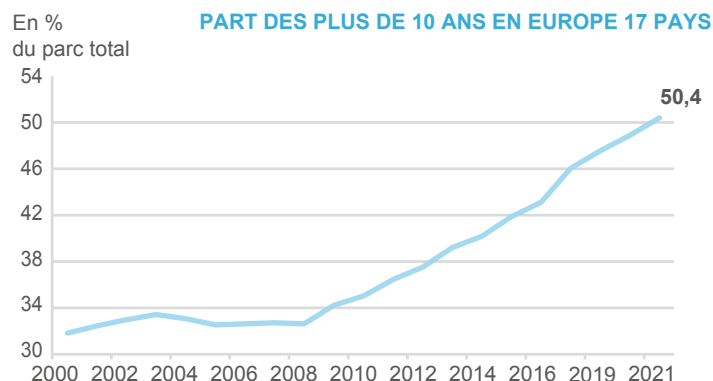
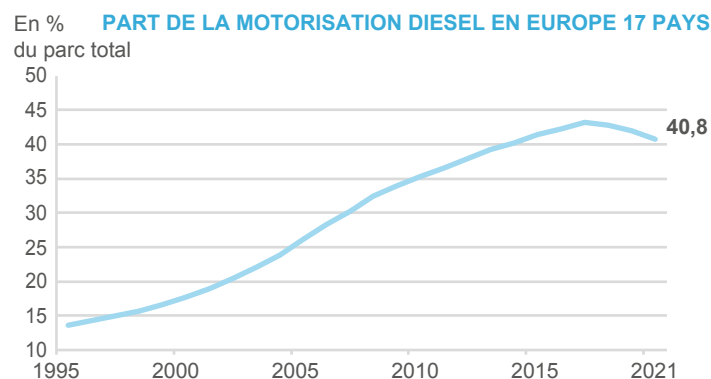
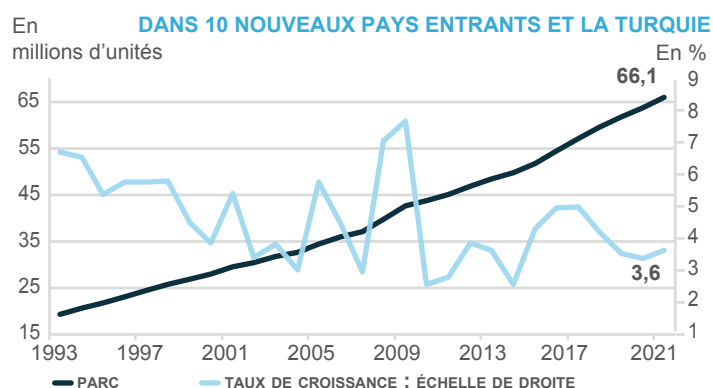
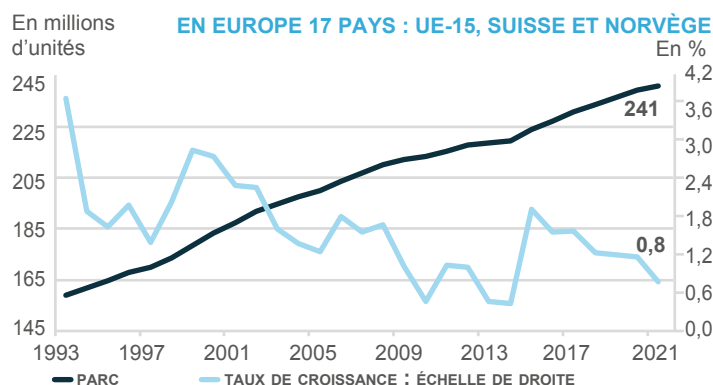
Au 31 décembre 2021, le parc de voitures particulières en Europe élargie (UE 27 + AELE + RU + Turquie) s'élève à 307 millions d'unités, soit une hausse de 1,4 % sur un an. En Europe occidentale, où la densité automobile est élevée (542 voitures pour 1000 habitants en moyenne), le parc a augmenté de 0,8 %, 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 (508 pour 1000 habitants en moyenne hors Turquie et 162 en Turquie), le taux de croissance du parc est plus soutenu.

Il a progressé de 3,6 % au 31 décembre 2021, contre 4,4 % en moyenne entre 2014 et 2019. Début 2022, cette zone représente 22 % du parc européen, contre 15 % en 2005, et plusieurs pays ont désormais des taux de motorisation identiques aux pays d'Europe occidentale.

Pour la troisième année consécutive, la part du diesel dans le parc recule en Europe occidentale et s'élève à 40,8 %. En ce qui concerne les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE, la part du diesel occupe désormais à 36,7 % du parc automobile de cette zone.

La part des voitures âgées de plus de 10 ans dans le parc d'Europe occidentale continue d'augmenter et atteint plus de 50% au 31 décembre 2021, avec des disparités importantes entre les pays et zones géographiques. Dans les pays d'Europe centrale et orientale membres de l'UE, ce pourcentage est encore plus élevé, avec 77 % du parc de voitures particulières de plus de 10 ans.

► PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES, AU 31 DÉCEMBRE DE CHAQUE ANNÉE



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

Au 31 décembre 2021, le parc de voitures particulières en Europe occidentale s'est élevé à 241 millions d'unités. 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 31 décembre 2021, le parc progresse dans tous les pays européens. 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 31 décembre 2021, il croît encore de 3,6 % 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 40,8 %. Au 31 décembre 2021, cette motorisation demeure majoritaire dans seulement cinq pays d'Europe occidentale, dont l'Espagne (57 %) et la France (55 %), malgré le recul observé dans ces deux pays. En Allemagne,

cette part est faible (31 %), tandis qu'elle est proche de la moyenne européenne (41 %) au Royaume-Uni (36 %) et en Italie (43 %). Dans les pays de l'Est, la part du diesel diminue pour la première fois, montrant un basculement vers d'autres motorisations, notamment hybrides.

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 plus de 50 % au 31 décembre 2021, contre 48,9 % un an plus tôt. Cette part est particulièrement élevée dans les pays d'Europe du Sud, où elle atteint presque 60 % en Italie, ainsi que respectivement 64 % et 63 % 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 (77 % en moyenne). Elle atteint même 81 % en Pologne et 87 % en Roumanie.



1
voiture sur
2

Circulant en Europe occidentale a plus de dix ans

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

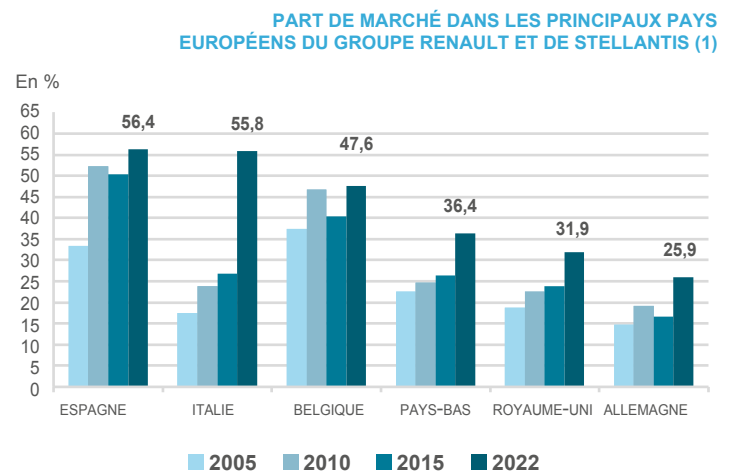
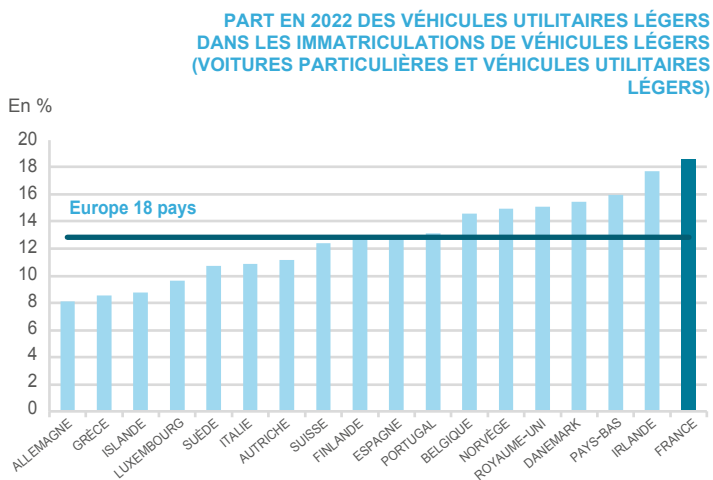
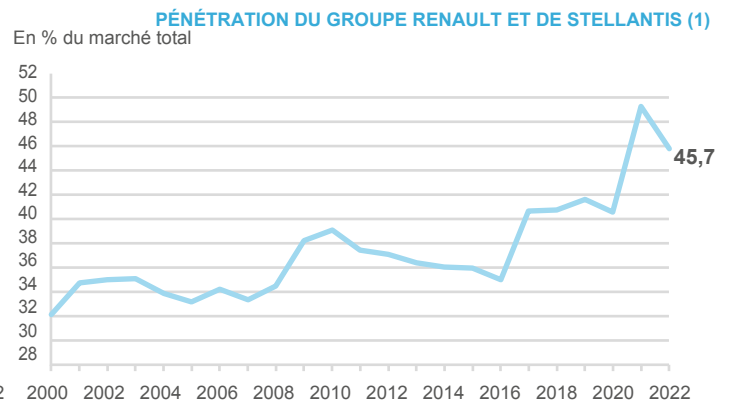
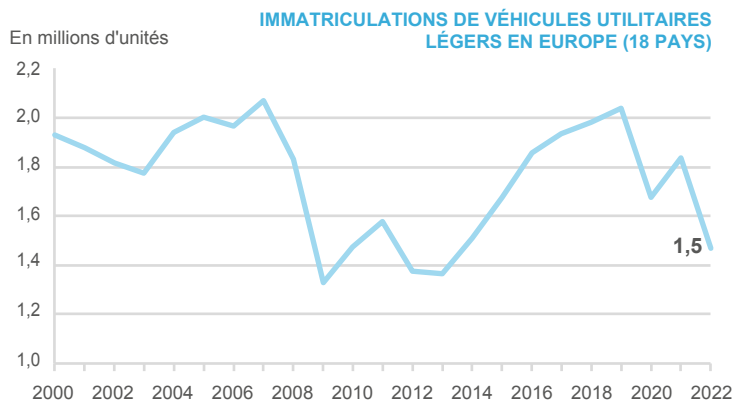


45 %

Part de Stellantis et du groupe Renault dans les ventes de véhicules utilitaires légers en Europe de l'Ouest en 2022

En 2022, le marché ouest-européen des véhicules utilitaires légers a diminué de 19 % pour s'établir à 1,5 million d'unités. Moins affecté que le marché des voitures particulières par les confinements en 2020 et la pénurie de semi-conducteurs en 2021, il est en revanche davantage touché par le contexte économique difficile de 2022 (inflation, guerre en Ukraine) et subit également les problèmes d'approvisionnement persistants. Il recule par conséquent davantage que le marché des voitures particulières en 2022 et tous les pays sont concernés. Comme pour le marché des voitures particulières, le marché se situe à environ 30 % en dessous de son niveau d'avant crise.

La croissance du marché européen entre 2014 et 2019 avait permis aux groupes français de gagner des parts de marché. Ils représentaient 41,6 % du total en 2019. Puis, la fusion des groupes PSA et FCA en 2021 pour créer Stellantis leur a permis de couvrir jusqu'à 49 % du marché total des véhicules utilitaires en Europe occidentale. En 2022, leur part de marché est de 46 %, en baisse de 3 points par rapport à 2021. Après la France avec une part de marché de 70 %, c'est en Italie et en Espagne que les deux entités enregistrent les parts de marché les plus élevées (environ 56 % du total).



(1) Pénétration du groupe Renault et de PSA avant 2021
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 5,1 t) dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle de 8 % en Allemagne à 18,5 % en France. En moyenne, elle s'élevait à 12,8 % en Europe de l'Ouest en 2022. En volume, la France reste le premier marché européen, avec 348 072 unités, devant le Royaume-Uni (286 609 unités), l'Allemagne (234 403 unités) et l'Espagne (120 155 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 2022, Stellantis représente 31,6 % du marché, mais

produit également des véhicules utilitaires pour d'autres marques (Toyota). Le groupe Renault occupe, quant à lui, 14,1 % du marché et produit également pour d'autres marques partenaires (Daimler, Nissan, Mitsubishi).

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

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 2022 (5,8 %), comparé

au marché des voitures particulières (25 %). Comme pour les voitures particulières, elle est plus élevée en Norvège (24 %) et au Pays-Bas (8 %) et plus faible dans les pays du Sud de l'Europe (4 % au Portugal, 3 % en Italie) y compris en France où le taux de pénétration n'est que de 5 %. En Allemagne, la part de marché des véhicules électrifiés est de 7,3 % en 2022. La motorisation diesel est toujours largement dominante sur ce marché avec 84 % des ventes de véhicules utilitaires légers.

LE MARCHÉ DES VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules industriels de plus de 5,1 tonnes a augmenté de 2,1 % en 2022, une progression qui demeure faible et qui ne permet pas de revenir à des volumes d'immatriculations pré-crise. Avec 264 000 unités, le niveau des immatriculations reste inférieur de 16 % à celui de 2019, mais proche de la moyenne de long terme.

L'évolution des immatriculations de véhicules industriels en Europe occidentale est contrastée en 2022. Sur l'ensemble de l'Europe de l'Ouest, les volumes sont en hausse, mais certains pays

comme la France et l'Allemagne, qui avaient connu une croissance d'environ 6 % en 2021, voient leurs immatriculations reculer de respectivement 1 % et 3 % en 2022. L'Allemagne, premier marché européen, représente 28 % des volumes vendus en Europe de l'Ouest en 2022, devant le Royaume-Uni (17 % des volumes) qui, grâce à une progression de 7 % en 2022, repasse devant la France (16 % des volumes). Ces trois pays restent en retrait d'environ 20 % par rapport aux immatriculations enregistrées en 2019. L'Italie se place en quatrième position, avec 9 % des volumes, et enregistre pour la deuxième année

consécutive une hausse des immatriculations, qui dépassent désormais leur niveau de 2019 (+7 %). Enfin, l'Espagne progresse de 13 % en 2022, mais reste en retrait de 5 % par rapport à 2019.

26 724

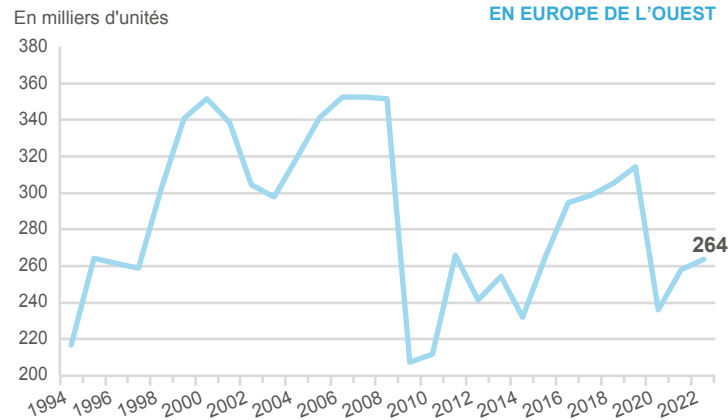
Véhicules industriels neufs de plus de 5t de marque Renault Trucks vendus en Europe de l'Ouest en 2022

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

	2010	2015	2021	2022	Variation 2022/2021
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS					
de 5,1t à 15,9 t	54	48	45	39	-11,8%
16t et plus	159	217	214	224	5,0%
TOTAL	212	265	258	264	2,1%

Source : ACEA, Estimations CCFA

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS 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 les faibles rebonds enregistrés en 2021 puis 2022, 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.

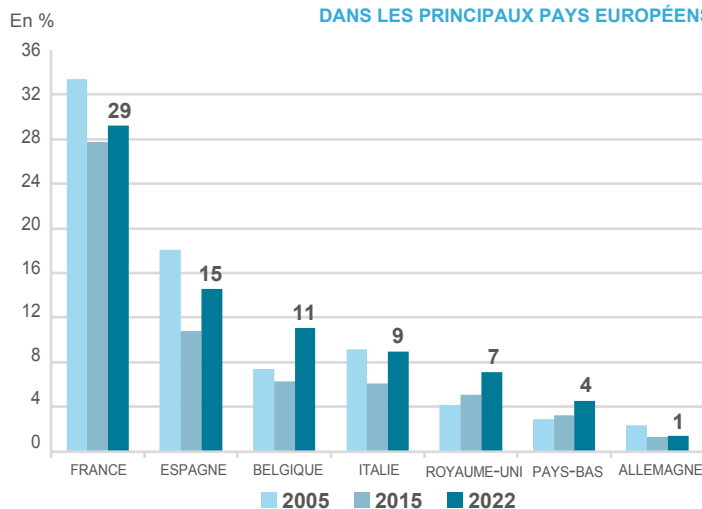
Le marché des véhicules industriels à énergie alternative (gaz, électriques, hybrides) reste faible (3,5 % en 2022). Les véhicules électrifiés ont continué de se développer avec une hausse des immatriculations de 90% en Europe de l'Ouest. En revanche, les immatriculations de véhicules à autres énergies alternatives (gaz notamment) se sont contractées en 2022, en raison de la hausse des prix du gaz, liée au conflit en Ukraine, et de son fort impact sur les marchés italien et allemand. 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 2022. La part de marché des véhicules électriques reste très faible en 2022 (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). Cette part reste très éloignée des objectifs de réduction des émissions de CO₂ des véhicules lourds issus du Green Deal.

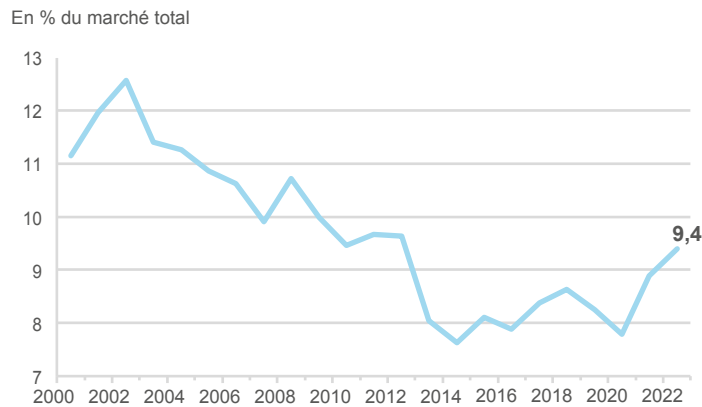
En 2022, la part de marché de Renault Trucks progresse dans presque tous les pays européens. Sa part de marché s'élève à 9,4 % sur l'ensemble de l'Europe, en hausse de 0,6 point. En France, où la marque réalise plus de la moitié de ses ventes ouest européennes, sa part de marché s'élève à 29,4 %.

En matière de mobilité électrique, Renault Trucks conforte ses positions en Europe avec 24,2 % de parts de marché sur le segment des gammes intermédiaires. Sur son marché national, le constructeur conforte sa position de leader, avec 29,4 % de parts de marché sur le segment des véhicules de plus de 16 tonnes et 75 % de parts de marché sur celui des gammes intermédiaires électriques.

PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE DE L'OUEST



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

La production de véhicules dans les nouveaux pays membres de l'UE s'élève à 3,7 millions d'unités en 2022, en hausse de 7,7 % par rapport à 2021, mais reste en retrait de 14,9 % par rapport à 2019. La crise sanitaire en 2020, puis les problèmes d'approvisionnement liés à la pénurie de semi-conducteurs en 2021 et 2022 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. En 2022, ils sont retombés à 1,3 million d'unités, un niveau quasi similaire à 2020, qui

reste très en dessous (-22 %) des volumes de 2019. Cette forte baisse est liée à celle de la demande en véhicules utilitaires légers. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe en 2022 autour de 2,4 millions d'unités, contre 2 millions l'année précédente. Cet écart montre que cette zone reste davantage une zone de production que de consommation.

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 et Pologne ; Renault en Slovaquie et surtout en Roumanie avec Dacia. L'ensemble de ces sites ont produit 722 163 unités en 2022. Les immatriculations de véhicules légers neufs de Stellantis et du groupe Renault au sein de ces pays se sont élevées à 283 000 unités en 2022, soit 28 % de part de marché, en hausse par rapport à 2021. 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)

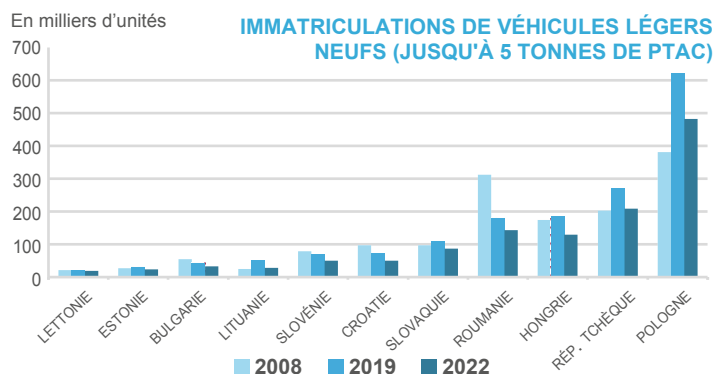
	2021	2022	Variation
PRODUCTION DE VÉHICULES (1)			
Voitures particulières	3 277	3 492	+6,6%
Véhicules utilitaires légers	185	236	+27,7%
Véhicules industriels			
TOTAL VÉHICULES	3 462	3 728	+7,7%
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS (2)			
Voitures particulières	1 153	1 111	-3,6%
Véhicules utilitaires légers	175	146	-16,5%
Véhicules industriels (y compris cars et bus)	77	85	+10,6%
TOTAL VÉHICULES	1 405	1 342	-4,5%

(1) 6 pays.

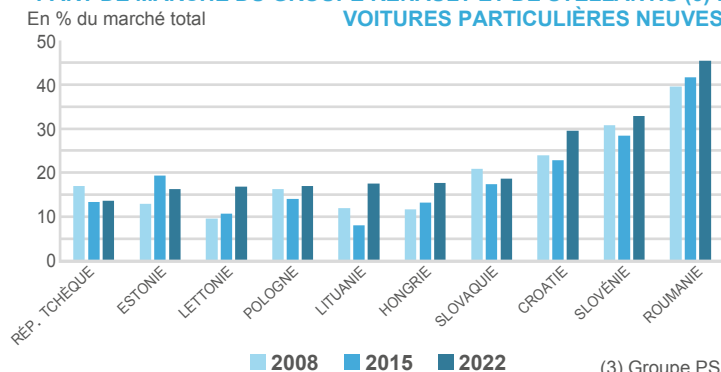
(2) 11 pays, hors Malte et Chypre.

Sources : CCF, OICA

28 %
Part de marché du groupe Renault et de Stellantis sur les véhicules légers neufs vendus dans les nouveaux États membres de l'UE en 2022



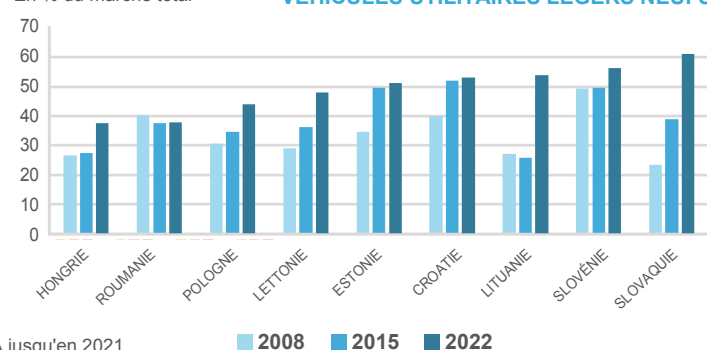
PART DE MARCHÉ DU GROUPE RENAULT ET DE STELLANTIS (3) : VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



(3) Groupe PSA jusqu'en 2021

Source : CCF

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



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, qui s'élève à 567 voitures particulières pour 1000 habitants dans l'Union Européenne, cache de grandes disparités entre les pays. Il est désormais autour de 400 en Lettonie et Roumanie et entre 400 et 450 en Hongrie, Croatie et Slovaquie, mais s'élève à 684 en Pologne et est autour de 600 en Estonie, Slovaquie et République tchèque. La Pologne (38 %) et la République tchèque (17 %) rassemblent à eux deux 55 % des immatriculations de voitures particulières de la zone, suivi de la Roumanie (12 %) et de la Hongrie (10 %). Pour les véhicules utilitaires légers, le premier marché demeure celui de la Pologne (40 %), suivi de la Hongrie qui représente 12 % du marché.

En 2022, 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. Le marché des voitures particulières a baissé en 2022 de 4 % par rapport à l'année 2021 comme dans les pays ouest-européens ; ce marché est resté en retrait de 25 % par rapport à 2019. Le marché automobile de ces États membres reste ainsi en dessous des niveaux pré-covid. Les principaux marchés, que sont ceux de la Pologne et de la République tchèque, ont baissé de respectivement -6 % et -7,2 % en 2022. Le marché hongrois, en 3ème position, quant à lui, baissé de 8,5 %. Le marché des véhicules utilitaires légers, de son côté, connu une baisse importante en volume (-16,7 %), tandis que les immatriculations de véhicules lourds ont augmenté de 23,8 %. Le marché polonais, qui est le premier marché de la zone en volume pour les véhicules utilitaires légers (40 % du total) et les véhicules lourds (42,3 % du total), a connu une forte baisse sur le premier segment (-16,8 %), mais une hausse conséquente sur le second (+23,8 %). Ses ventes de véhicules industriels ont dépassé leur niveau de 2019 avec plus de 25 000 unités. La Slovaquie a connu la plus forte hausse et a quasiment quintuplé ses immatriculations de véhicules lourds, ce qui lui a permis de retrouver un

niveau similaire à 2019.

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 connaît une légère augmentation et reste supérieure de près de 20 points à celle des pays d'Europe de l'Ouest (53 %, contre 34 %). En 2022, le poids des voitures électriques dans le marché total a augmenté de 2 points, mais demeure très faible (4 %) comparé à l'Europe de l'Ouest (15 %). Les motorisations hybrides se sont également développées (+2 points en 2022) et atteignent 28 % des immatriculations (contre 33 % en Europe de l'Ouest) grâce au succès des voitures hybrides non rechargeables, qui représentent 26 % en 2022, contre 23 % en Europe occidentale. En Pologne, plus grand marché de la zone, les hybrides non rechargeables représentent 33 % des immatriculations de voitures neuves en 2022.

LA SITUATION DES CONSTRUCTEURS EN 2022

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

En 2022, dans un contexte toujours marqué par la pénurie de semi-conducteurs, les ventes du groupe Stellantis se sont élevées à 5,8 millions de véhicules contre 6,6 millions en 2021.

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 270 000 personnes dans le monde, dont 47 000 en France, répartis sur une vingtaine de sites : usines d'assemblage, de production de moteurs thermiques et maintenant électriques (Trémery) et 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, labels multimarques de véhicules d'occasion créés 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 pour devenir un leader mondial de la mobilité.

En 2022, le groupe a dépensé plus de 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 % de ses 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. Pour y parvenir, de nombreux investissements sont faits dans la transformation d'usines de moteurs, dans la création d'une co-entreprise ACC avec TotalEnergies et Mercedes-Benz qui prévoit la construction de trois usines de batteries en Europe, dont une à Douvrin dans le Nord et dans un partenariat sur l'hydrogène avec Forvia-Michelin (Symbio).

Enfin, dans sa volonté de sécuriser ses approvisionnements en matières premières (Lithium, Nickel et Cobalt) liés à la transition énergétique, Stellantis développe des coopérations, avec notamment Vulcan Energy, pour sécuriser une production en lithium décarboné, ou encore avec Alliance Nickel pour le nickel et le cobalt.

Sur le plan international, le groupe Stellantis est très présent en Europe, en Amérique du Nord et en Amérique latine. Il 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. En outre, il développe des partenariats avec des acteurs des

nouvelles technologies.

Groupe Renault : www.renault.com

En 2022, le groupe Renault a vendu 2 millions de véhicules dans le monde, contre 2,2 millions en 2021. Les marques Dacia et Alpine ont progressé, tandis que la marque Renault reste davantage impactée par la pénurie de semi-conducteurs.

En 2022, le Groupe Renault employait 108 784 personnes dans le monde, dont 38 000 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 sous différentes marques (Motrio). Le groupe travaille aussi activement à développer le recyclage des véhicules en fin de vie et l'utilisation de matières recyclées. Pour le financement des ventes, il s'appuie sur Mobilize financial services. Concernant les services de mobilité, ils émergent progressivement et dégagent environ 35 millions d'euros.

En 2022, le Groupe Renault a dépensé 2,1 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. Fin 2022, Renault a confirmé la création du pôle ElectrCity, dans le nord de la France, dont le but est de créer un écosystème industriel complet autour de la voiture électrique et de diminuer les coûts de production en améliorant les processus industriels. Le constructeur investit également dans les batteries (participation dans Verkor). Renault travaille aussi sur les véhicules à hydrogène et a noué un partenariat avec Plug Power pour créer une co-entreprise (Hyvia).

En 2022, le groupe Renault a également annoncé la création de The Future is Neutral, une entreprise qui a pour but d'être leader en Europe dans l'économie circulaire de l'industrie automobile. Par ailleurs, le projet de Re-factory à Flins se concrétise et sa Factory VO (Véhicules d'Occasion), première usine spécialisée dans le reconditionnement de véhicules d'occasion à l'échelle industrielle a été inaugurée fin 2021.

Pour faire face aux besoins induits par la transition énergétique, Renault a conclu des accords pour sécuriser ses approvisionnements notamment en lithium décarboné (Vulcan), nickel (Terrafame) et cobalt (Managem Group).

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. En 2023, l'alliance s'est transformée, avec pour objectif de dégager

des synergies (coopération locale, mutualisation de véhicules). Dans un futur proche, les usines françaises produiront des véhicules pour Nissan et Mitsubishi. Par ailleurs, avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, le groupe a cessé ses activités en Russie en 2022 (Lada).

Le plan « Renaulution » lancé en 2021 se poursuit et le groupe met en place des entreprises ayant pour but de devenir des acteurs leaders dans leurs domaines (Horse pour le thermique et Ampère pour l'électrique). Il initie aussi des coopérations avec des acteurs des nouvelles technologies.

Renault Trucks : www.renault-trucks.com

Renault Trucks, avec 60 000 véhicules vendus en 2022, est l'un des principaux constructeurs de camions dans le monde. Les ventes de Renault Trucks à l'international ont augmenté de 24 % par rapport à 2021. Ses modèles de camions sont assemblés en France dans ses usines de Bourg-en-Bresse et de Blainville-sur-Orne et il s'appuie sur des partenaires pour du montage local.

Composante du groupe Volvo, qui emploie plus de 100 000 personnes dans le monde, Renault Trucks compte 10 000 salariés, dont les quatre cinquièmes en France, ainsi qu'un réseau de distributeurs et d'importateurs mondial avec 1400 points de vente et de service. 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, dans le cadre de l'économie circulaire, Renault Trucks a créé des ateliers spécialisés dans la transformation de camions d'occasion (Used Trucks Factory à Bourg-en-Bresse) et dans la valorisation des pièces (Used Parts Factory à Vénissieux).

Le constructeur propose désormais une offre complète de véhicules à énergies alternatives (gaz, biodiesel B100, électrique), pour des gammes allant de l'utilitaire léger au camion poids lourd. Il propose également 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, avec une étape intermédiaire dont l'objectif est de 50 % des volumes en électrique en 2030. Pour compléter sa gamme, Renault Trucks développe des coopérations avec Renault (E-Tech Master) et Kleuster (Vélo-cargo).

96 000
personnes **Effectifs des**
constructeurs en France

	Unités	Stellantis	Groupe Renault	Groupe Volvo
Chiffre d'affaires	millions d'euros	179 592	46 391	46 122
Dépense de recherche et développement	millions d'euros	6 720	2 259	2 194
Résultat net	millions d'euros	16 779	700	3 212
Effectifs mondiaux	nb de personnes	272 367	108 784	102 155
dont France	nb de personnes	47 000	38 161	11 000

Sources : Rapports d'activité des groupes Stellantis, Renault et Volvo

LA LOCALISATION DES USINES DU GROUPE RENAULT, DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DE RENAULT TRUCKS EN 2022

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

Italie

- 25 Val di Sangro

Pologne

- 26 Gliwice (Opel)

Portugal

- 27 Mangualde

République tchèque

- 28 Kolín (TMM CZ-Toyota)

Roumanie

- 29 Mioveni (Pitesti)(Dacia)

Slovénie

- 30 Novo Mesto

Slovaquie

- 31 Trnava

Russie (jusqu'en avril 2022)

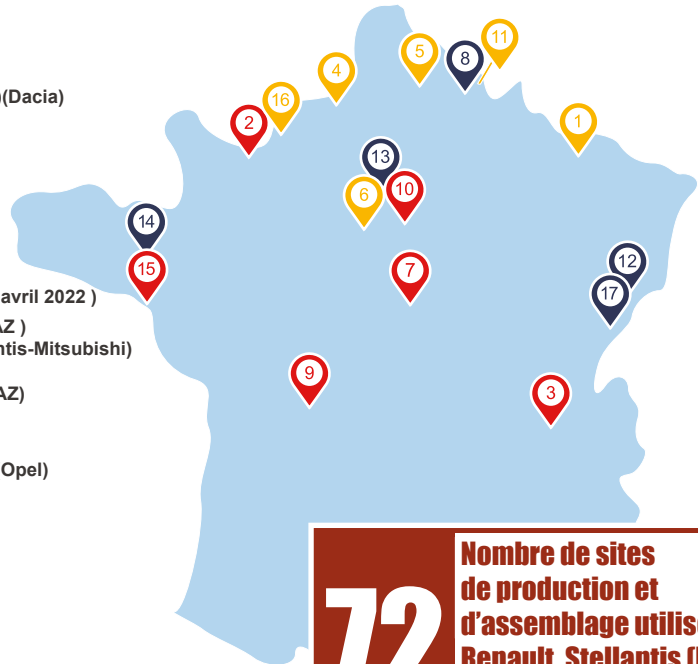
- 32 Izhevsk (AvtoVAZ)
- 33 Kalouga (Stellantis-Mitsubishi)
- 34 Moscou
- 35 Togliatti (AvtoVAZ)

Royaume-Uni

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

Turquie

- 38 Bursa (Oyak)



72

Nombre de sites de production et d'assemblage utilisés par Renault, Stellantis (hors FCA) et Renault Trucks dans le Monde



AMÉRIQUE

Argentine

- 39 Buenos Aires
- 40 Cordoba (Santa Isabel)

Brésil

- 41 Curitiba
- 42 Porto Real
- 43 Betim (Fiat)

Colombie

- 44 Envidado (Sofasa)

Mexique

- 45 Cuernavaca (Nissan)

Uruguay

- 46 Montevideo (Nordex)

AFRIQUE

Algérie

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

Egypte

- 50 (Mansour Group) (projet)

Kenya

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

Maroc

- 53 Kenitra
- 54 Casablanca
- 55 Tanger

Nigéria

- 56 Kaduna (PAN)
- 57 Lagos (Coscharis group)

Tunisie

- 58 Tunis (STAFIM)

Ghana

- 59 Tema SSA

ASIE

Arabie Saoudite

- 60 KAEC (AVI)

Chine

- 61 Chengdu (Dongfeng)
- 62 Shenzhen (SQRI)
- 63 Dingzhou (ChangAn)
- 64 Wuhan (Dongfeng)
- 65 Nanchang (JMEV)
- 66 Shiyan (eGT-NEV)

Corée du Sud

- 67 Busan (Renault Korea Motors)

Inde

- 68 Thiruvallur (Chennai) HMFCL - CK Birla
- 69 Chennai (Renault-Nissan)

Malaisie

- 70 Gurun (Naza Automotive Manufacturing)

Vietnam

- 71 Chu Lai (Thaco)

Pakistan

- 72 Karachi (Lucky Motor Corporation)

LA PRODUCTION MONDIALE DES GROUPES AUTOMOBILES



266
millions

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

En 2022, la production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) a reculé de 3,6 % à 5 millions de véhicules. La production automobile est restée perturbée par les problèmes d'approvisionnement en composants électroniques et par l'augmentation des coûts de production (matières premières, énergie), qui s'est aggravée avec la guerre en Ukraine. 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 37 %.

La production de voitures particulières s'est élevée à 4,2 millions d'unités, soit un recul de 2,9 % par rapport à l'an dernier et de 40 % par rapport au

record de 2018. La production de véhicules utilitaires légers a également chuté en 2022 à 890 000 unités, soit une baisse de 6,9 % par rapport à l'an passé et de 15,4 % par rapport à 2018.

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, Pitești), 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 2022

STELLANTIS (hors FCA)	
Marques et modèles	Lieux de production ou d'assemblage en 2022
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), Tiruvallur (Inde)
DS : DS3 Crossback	Poissy (France)
Peugeot : 301 / Citroën : C-Elysée	Vigo (Espagne)
Peugeot : 308	Mulhouse (France)
Peugeot : 2008	Porto Real (Brésil), Chengdu-Wuhan (Chine), Vigo (Espagne), Gurun (Malaisie), Chulai (Vietnam)
Peugeot : 3008	Sochaux (France), Vietnam (THACO), Gurun (Malaisie)
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, C4 X	Kaluga (Russie) (PCMA), Madrid (Espagne)
Citroën : C4 Cactus, C4 Spacetourer	Vigo (Espagne), Porto Real (Brésil)
Citroën : C5 Aircross, C5 X	Rennes-la-Janais (France), Chengdu (Chine)
Citroën : C6	Wuhan (Chine)
DS : DS4	Russelsheim (Allemagne)
DS : DS7 Crossback	Mulhouse (France), Shenzhen (Chine)
DS : DS9	Shenzhen (Chine)
Peugeot : 408	Kaluga (Russie) (PCMA), Wuhan (Chine), Mulhouse (France)
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), Vietnam (THACO)
Peugeot : Boxer / Citroën : Jumper / Opel : Movano	Val di Sangro (Italie), Gliwice (Pologne)
Opel : Vivaro, Zafira Life	Hordain (France), Luton (Royaume-Uni)
Opel : Corsa, Crossland	Saragosse (Espagne)
Opel : Astra	Ellesmere Port (Royaume-Uni), Russelsheim (Allemagne)
Opel : Insignia	Russelsheim (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 2022
Alpine : A110	Dieppe (France)
Renault : Twingo 2, Twingo 3, Twingo Électrique	Novo Mesto (Slovénie)
Renault : Kwid	Chennai (Inde), Curitiba (Brésil)
Renault : Clio 4, Clio 5	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), Envidado (Colombie), Pitești (Roumanie), Oran (Algérie)
Renault : Kadjar, Austral	Palencia (Espagne)
Renault : Koleos	Busan (Corée du Sud) (RSM)
Renault : Duster	Curitiba (Brésil), Envidado (Colombie), Pitești (Roumanie)
Renault : Lodgy / Ludospace	Tanger (Maroc)
Renault : Tribber, Kiger	Chennai (Inde)
Renault : Dokker, Express Van	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), Cuernavaca (Mexique)
Mobilize : Limo	Nanchang (Chine)
Dacia : Sandero, Logan 2	Pitești (Roumanie), Tanger (Maroc), Casablanca (Maroc), Oran (Algérie)
Dacia : Duster, Jogger	Pitești (Roumanie)
Dacia : Lodgy	Tanger (Maroc)
Dacia : Spring (K-ZE)	Shiyang (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 GROUPES AUTOMOBILES

En 2022, les débouchés hors de France du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA), et de Renault Trucks représentent 73 % de leur production mondiale, contre 60 % en 1990 et 67% en 2000. Parmi ces débouchés hors de France, les livraisons de voitures particulières vers l'Union européenne sont passées de 38 % en 2013 à 59 % en 2019, puis 54 % en 2022. Les livraisons de véhicules utilitaires (légers et lourds) vers l'Union européenne sont passées, quant à elles, de 61 % en 2013 à 74 % en 2019, puis 59 % en 2022.

Le recul enregistré ces dernières années s'explique en partie par la non prise en compte des flux à destination du Royaume-Uni, suite à sa sortie de l'UE en 2020, mais aussi par la chute des marchés européens. En ajoutant les livraisons vers le Royaume-Uni, la part vers cette zone, s'élève cependant en 2022 à 61 % pour les voitures particulières et à 72 % pour les véhicules utilitaires, soit des niveaux proches de ceux observés en 2019. Quant aux livraisons hors UE (y compris RU), elles représentent environ un tiers de la production mondiale des deux groupes ; ce ratio a varié en liaison avec les évolutions géopolitiques (Russie, Iran).

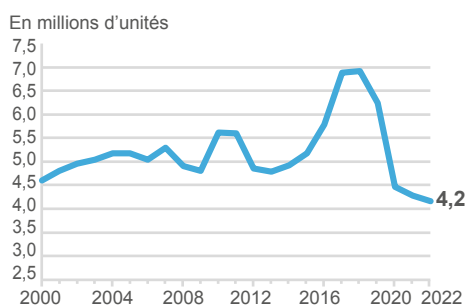


73 %

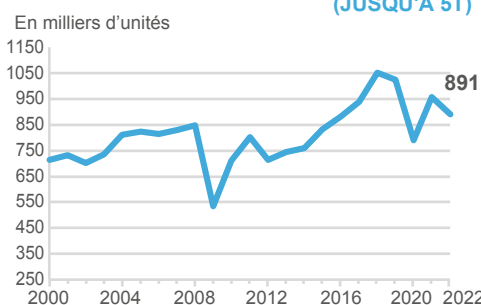
Part du hors France dans les débouchés du groupe Renault, de Stellantis (hors FCA) et de Renault Trucks

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

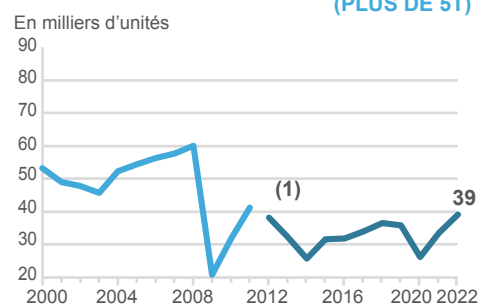
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)

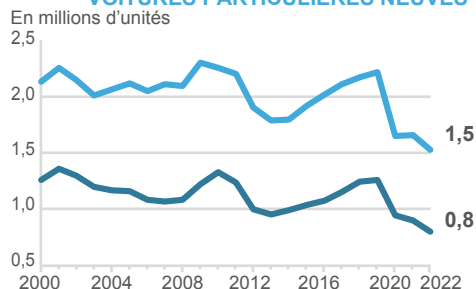


VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)

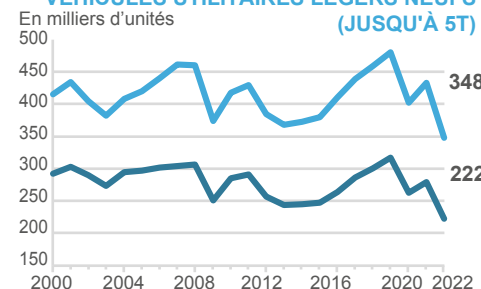


► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

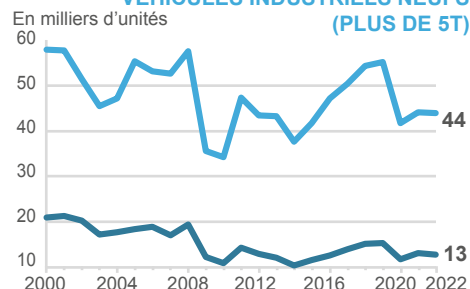
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



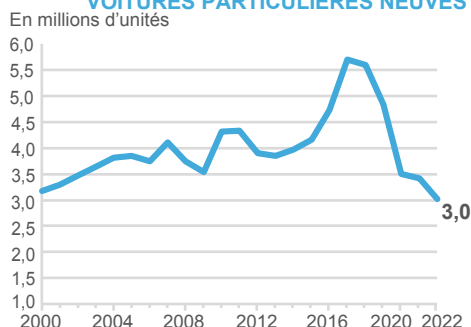
VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



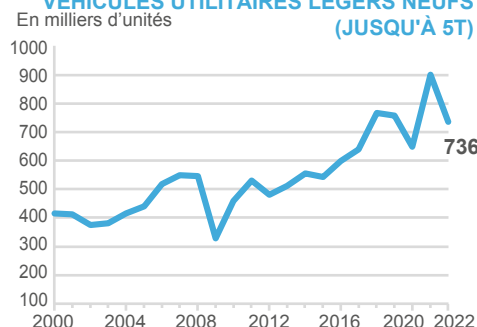
— TOTAL — GROUPE FRANÇAIS

► LIVRAISONS HORS DE FRANCE

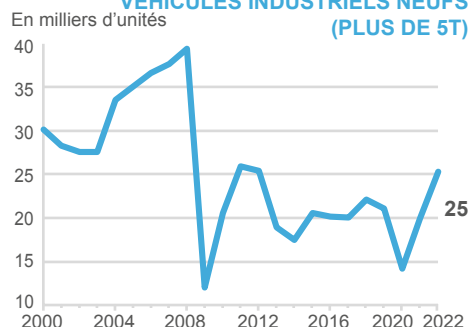
VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5T)



VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS (PLUS DE 5T)



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. Le marché français occupe donc mécaniquement une place moins importante qu'auparavant dans leurs ventes. 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 à 2,2 millions pour le marché

français et à 6,2 millions de voitures produites par les deux groupes français. Suite à la crise sanitaire, les immatriculations en France sont tombées à 1,5 million d'unités et la production mondiale du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) à 4,2 millions en 2022.

En 2022, les livraisons hors France de voitures particulières du groupe Renault et de Stellantis (hors FCA) ont reculé de 12 % à 3 millions d'unités, après un recul de 28 % entre 2019 et

2020. Elles sont désormais à un niveau inférieur de 21 % à leur point bas de 2013. Les livraisons de véhicules utilitaires légers ont également baissé considérablement en 2022 (-18 %), passant de 900 000 unités en 2021 à 736 000 unités. Enfin, les livraisons de véhicules industriels ont augmenté de 25 % en 2022, dépassant le niveau de livraison de 2019 pour atteindre 25 000 unités.

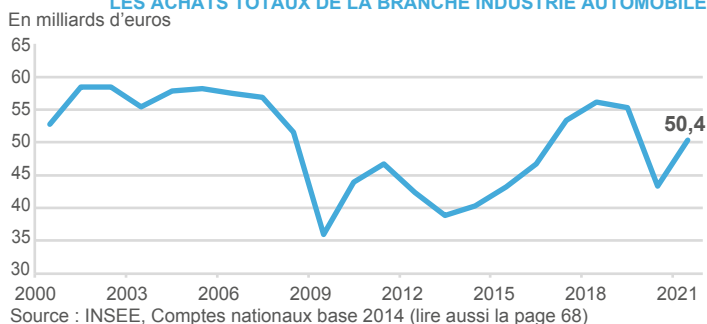
LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

Entre 2012 et 2017, la valeur ajoutée par employé en euros 2015 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 est remontée de 16 % et retrouve un niveau presque similaire à celui de 2019.

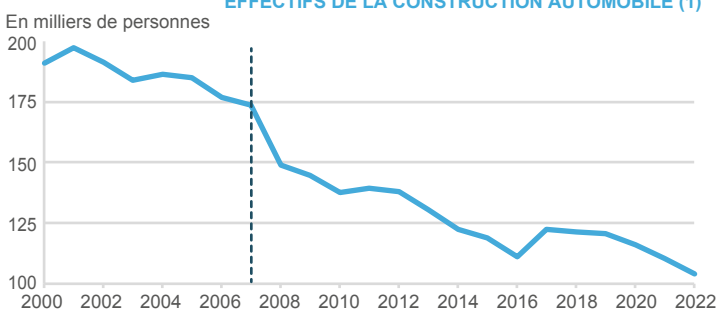
Quant aux effectifs, ils continuent de diminuer de manière tendancielle ; en 2020, les dispositifs de soutien et d'aide au chômage partiel, mis en place lors de la crise, avaient atténué l'impact de la baisse de production.

Par ailleurs, en 2021, la construction automobile dispose d'une valeur ajoutée par employé supérieure d'environ 5 % à celle de l'industrie ; elle a été respectivement de 97 000 euros, contre 92 000 euros dans l'industrie.

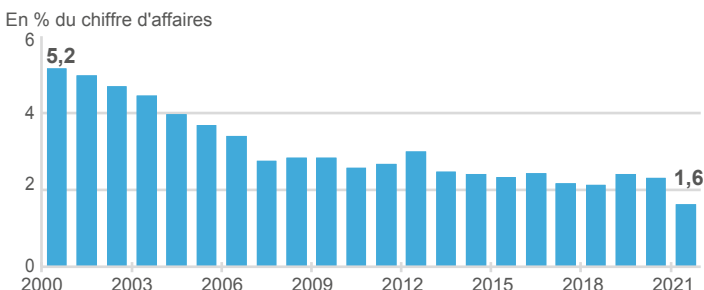
LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE



EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE



La part du chiffre d'affaires exporté dans la construction automobile s'élève, quant à elle, à environ 60 %, contre près de 40 % 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 % de son chiffre d'affaires. Ce ratio, a reculé en 2021 (1,6 %) dans un contexte d'incertitudes, de transition énergétique et d'optimisation. En 2021, l'industrie automobile a néanmoins réalisé 3,4 % des investissements totaux de l'industrie.

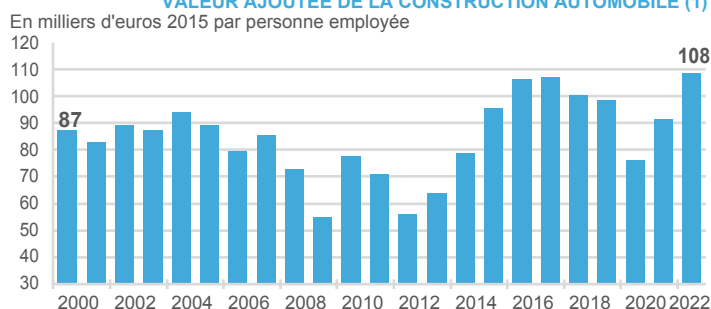
Par ailleurs, la branche automobile a un impact important sur les autres branches, notamment à travers les achats qu'elle réalise. Le total des achats de la branche automobile s'est élevé à 50,4 milliards d'euros en 2021, en forte hausse par rapport à 2020 (43,4 milliards), mais toujours à un niveau inférieur par rapport à celui observé en 2019.



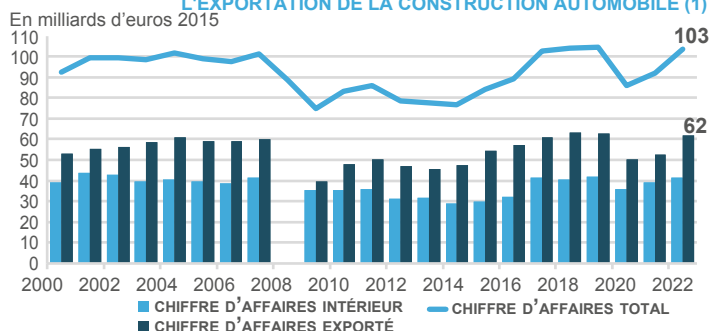
+60 %

Part du chiffre d'affaires exporté dans la construction automobile en 2022

VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



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



(1) Estimations du CCFA pour 2022 : 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 % 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)

Pour l'industrie automobile, la part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990, où elle atteignait 38 %, oscillant désormais autour de 54 %, contre 38 % pour l'ensemble de l'industrie.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

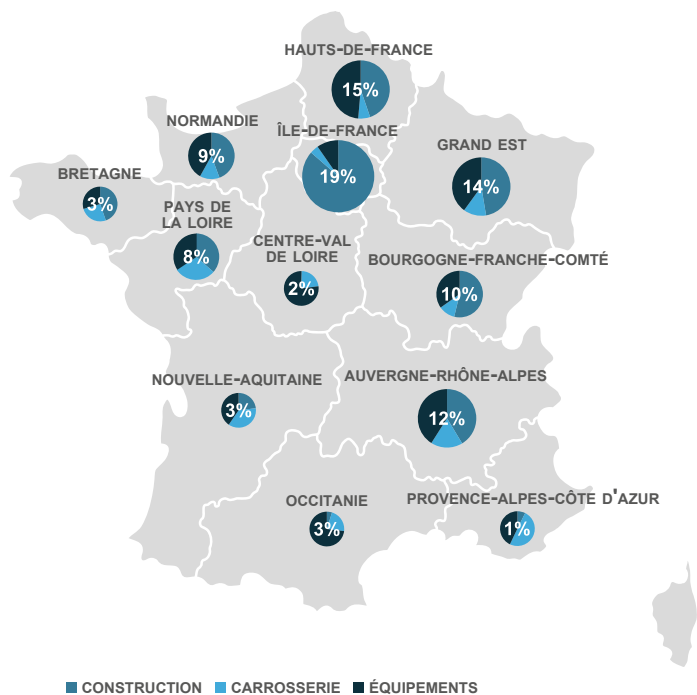
L'industrie automobile constitue souvent un pilier essentiel de l'économie d'une région grâce aux emplois qu'elle crée. Elle est significativement présente dans plusieurs régions françaises, notamment au Nord et à l'Est, et a par sa présence, de puissants effets d'entraînement sur le reste de l'économie. Même si les effectifs directs de l'industrie automobile ont diminué au cours des vingt dernières années, avec un impact économique important au niveau local, les projets d'investissements liés à la transition écologique devraient redynamiser

l'emploi et l'économie des régions concernées. 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 (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).

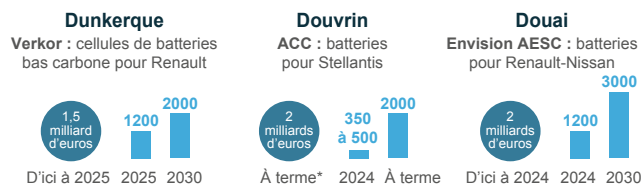
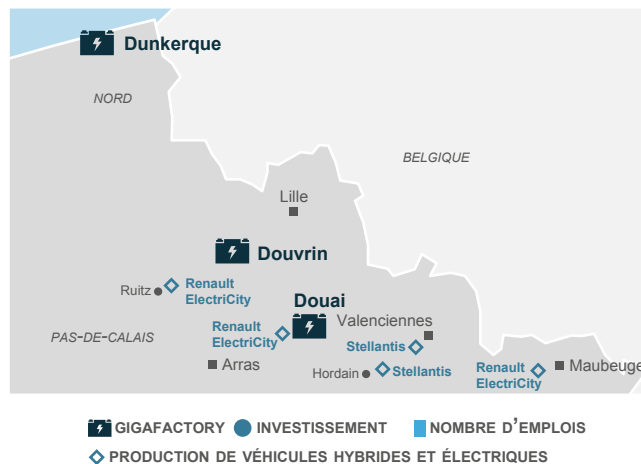
4,1

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

LE POIDS DES RÉGIONS DANS LES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2022 ET LA RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR ACTIVITÉ



LA "VALLÉE DE LA BATTERIE" DANS LES HAUTS-DE-FRANCE



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

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

Source : INSEE - Note de conjoncture - Mars 2012

L'automobile est le deuxième secteur, derrière l'aéronautique, avec le plus important multiplicateur de valeur ajoutée. D'après l'INSEE, une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale. D'autres études de l'INSEE en régions ont montré l'impact de l'industrie automobile sur les emplois directs (sites de production et de recherche des constructeurs), mais aussi sur les emplois indirects (personnel employé par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services) et les emplois induits, qui sont ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles. En Franche-Comté par exemple, les 11 800 emplois directs généraient, 2 400 emplois indirects et 6 200 emplois induits.

Les effectifs salariés de l'industrie automobile ont baissé, mais cette dernière demeure un secteur important dans plusieurs régions. D'après les données de l'URSSAF, qui s'appuie sur les codes d'activités des établissements, l'Île-de-France est la région qui regroupe aujourd'hui le plus d'emplois salariés (19 % du total en 2022). 86 % des effectifs salariés sont dans la construction et 10 % dans les équipements, le reste dans la carrosserie. Une étude publiée par l'INSEE en 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, production de moteurs électriques à Cléon).

La filière est également très présente dans la région des Hauts-de-France, avec 15 % des effectifs totaux de l'industrie automobile en France selon l'URSSAF. En 2018, une étude estimait qu'il y avait, dans l'industrie automobile régionale, 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. Plus récemment, la région a été choisie pour accueillir les quatre plus grands projets d'usines de batteries en France (ACC à Douvrin, Verkor à Dunkerque et Envision à Douai, ...), qui devraient faire d'elle « la vallée européenne de la

batterie » et compenser la baisse des effectifs liée à l'arrêt des moteurs thermiques. Ces nouvelles usines doivent être fonctionnelles à pleine capacité avant 2030 et permettront de créer de nouveaux emplois, estimés entre 10 000 et 20 000 emplois directs et indirects.

La région Grand-Est apparaît comme la troisième région automobile en nombre de salariés avec 14 % des emplois selon l'URSSAF. Elle s'engage également dans la transition énergétique avec la création, sur le site de Tremery, d'une ligne complète de production et d'assemblage de moteurs électriques permettant, à l'horizon 2025, la livraison de 600 000 moteurs électriques par an et le maintien de l'emploi.

D'autres investissements en lien avec l'automobile, à différents niveaux de la chaîne de valeur, sont aussi en cours ou attendus dans les prochaines années. On peut notamment citer les projets d'usines de recyclages pour les batteries des voitures électriques, des projets d'extractions de lithium ou encore plusieurs projets sur l'hydrogène (transformation de véhicules, fabrication de réservoirs ou de piles à combustibles, production d'hydrogène). Ces projets en lien avec les constructeurs automobiles représentent des milliards d'euros d'investissements, ainsi que la création de milliers d'emplois directs et indirects.

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, le taux de change et les prix de l'énergie. 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 ont 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, depuis les années 2000 la compétitivité des industriels s'est dégradée. Après la crise de 2008, le gouvernement a tenté de mettre en place des politiques favorisant la compétitivité ; les constructeurs, quant à eux, ont actionné également tous les leviers internes pour le développement de leur activité et le maintien

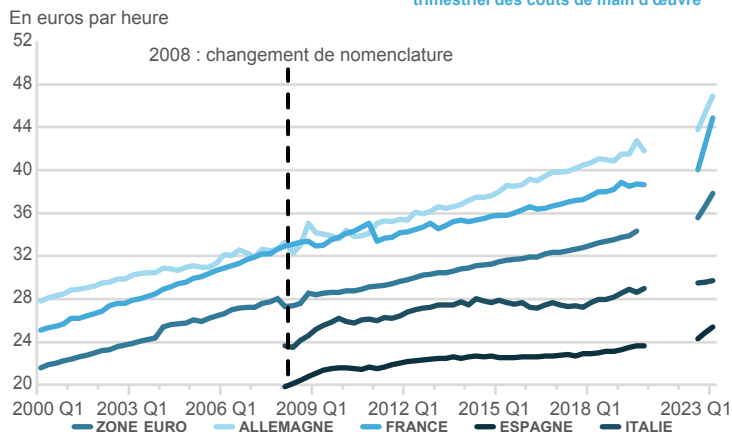
des sites industriels et de recherche en France. L'ensemble de ces actions a eu des résultats, mais l'outil industriel français conserve une compétitivité économique dégradée par rapport, notamment, à son environnement européen. Les impôts de production, qui sont ceux liés à l'activité de production, 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 2022, bien qu'en recul de 0,4 point par rapport à 2020, ils ont représenté 3,3 % du PIB en France, contre 1,8 % en Italie, 1,1 % en Espagne et 0,7 % en Allemagne, selon Eurostat.

En 2022, le conflit en Ukraine a provoqué de fortes hausses des prix de l'énergie (gaz, électricité) qui ont affecté les entreprises de la branche automobile, dont certaines consomment des quantités significatives d'énergies dans leurs processus de production (sidérurgie, chimie, plasturgie, mécanique). En Europe, les gouvernements ont adopté des politiques d'aides destinées à réduire les impacts de ces fortes hausses. Néanmoins, il en résulte de nouveaux écarts

de compétitivité à l'intérieur de l'Europe et encore plus avec des pays comme la Chine, où les prix des énergies sont plus bas.

Avec la crise sanitaire de 2020, le taux de marge des entreprises a été fortement affecté, tombant à 34 % pour la branche automobile (contre 44 % en 2019). En 2021, dans un contexte de faible niveau de production lié à la crise des semi-conducteurs, la baisse de ce taux s'est poursuivie pour atteindre 27,8 %. Concernant l'investissement, les différentes transitions (énergétique, numérique et serviciel) se traduisent par des projets concrets qui expliquent une bonne tenue des investissements de la branche automobile en France. Aussi, comme depuis plusieurs années, le taux d'investissement est supérieur au taux de marge selon l'Insee. Afin de faire face aux mutations, le gouvernement a décidé de mettre en place le plan France Relance, qui propose des soutiens aux entreprises, notamment en matière d'investissements, afin de renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire.

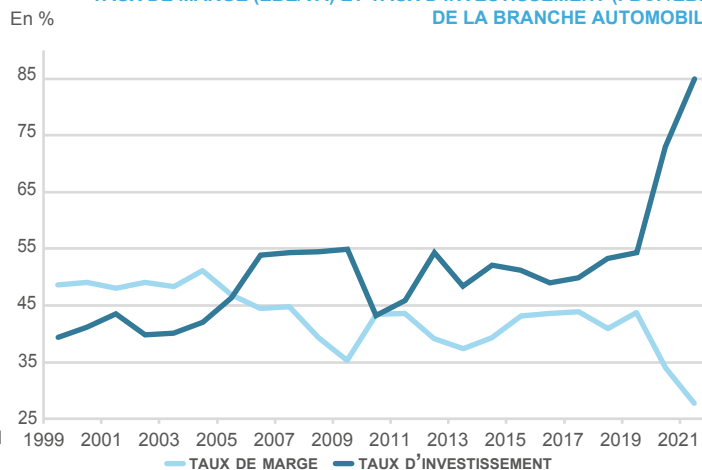
COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
Résultats des enquêtes quadriennales ECMO et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre



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 pour le moment de mise à jour des niveaux de coût horaire à partir des indices publiés par Eurostat.

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.

A partir de 2012, le gouvernement a instauré des mesures plus favorables à la compétitivité (CICE). Suite à la crise économique liée au Covid, il a poursuivi cette politique avec la réduction de moitié de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et de la cotisation foncière des entreprises (CFE), et l'abaissement de 3 % à 2 % du taux de plafonnement de la cotisation économique territoriale (CET) en fonction de la valeur ajoutée.

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, notamment par rapport à des pays comme l'Espagne.

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 60 % des débouchés extérieurs pour les voitures particulières en 2022, contre 47 % en 2002. En 2022, l'euro reste en moyenne à un niveau plus bas qu'entre 2009 et 2014 par rapport au dollar, améliorant légèrement le facteur de compétitivité.

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, la Corée du Sud ou la Chine, 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 en forte croissance (50 %) sur leur marché national, qui est le premier marché mondial, et encore davantage dans le cas des voitures électriques.

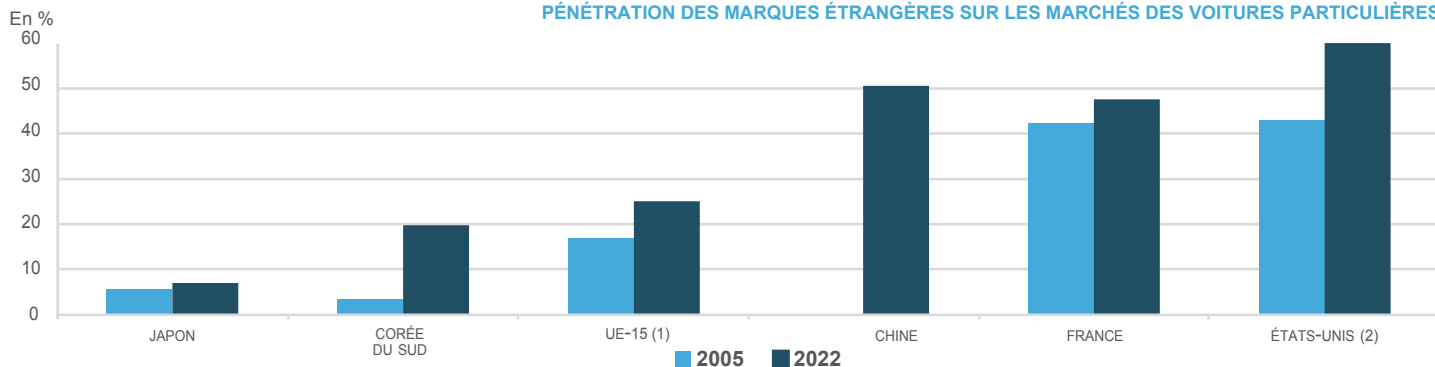


3,3 %

Part des impôts de production dans le PIB en France en 2022, contre 0,7 % en Allemagne

DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

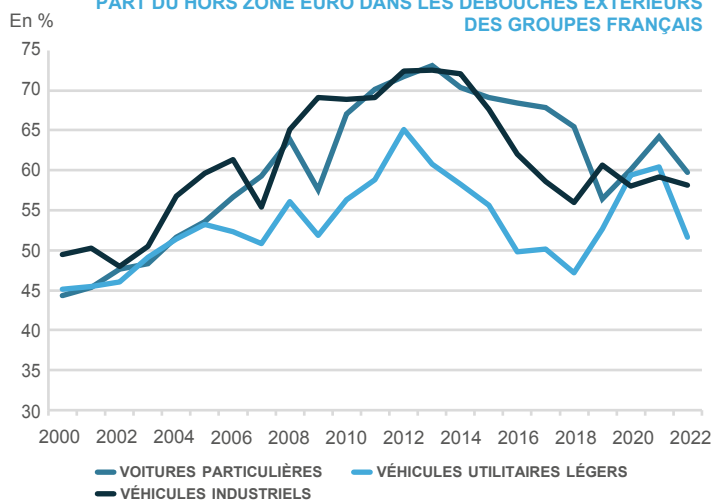
PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DES VOITURES PARTICULIÈRES



(1) Sont considérées comme marques étrangères, les marques japonaises et coréennes, indiennes à partir de 2014, chinoises et Tesla à partir de 2022.

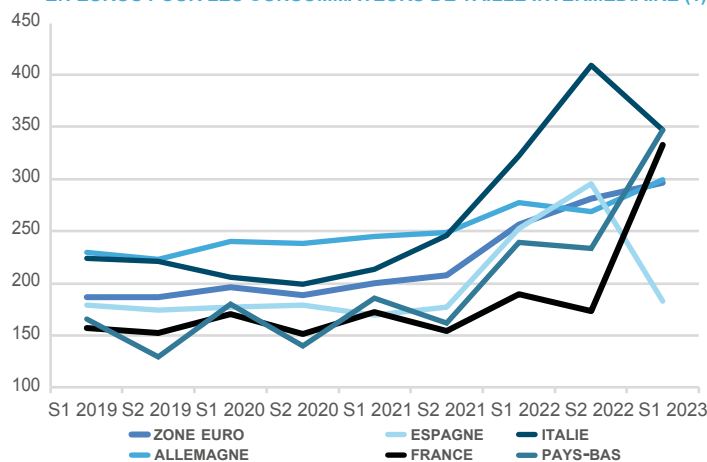
(2) Pénétration des marques étrangères calculée sur les véhicules légers. Les marques Chrysler, Dodge, Ram et Jeep ne sont pas considérées comme marques étrangères. Source : CCFA

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



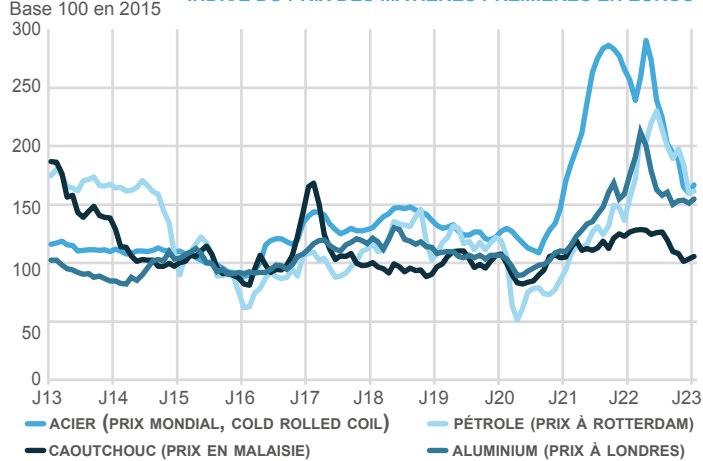
Source : CCFA

PRIX MOYEN DE L'ÉLECTRICITÉ EN EUROS POUR LES CONSOMMATEURS DE TAILLE INTERMÉDIAIRE (1)



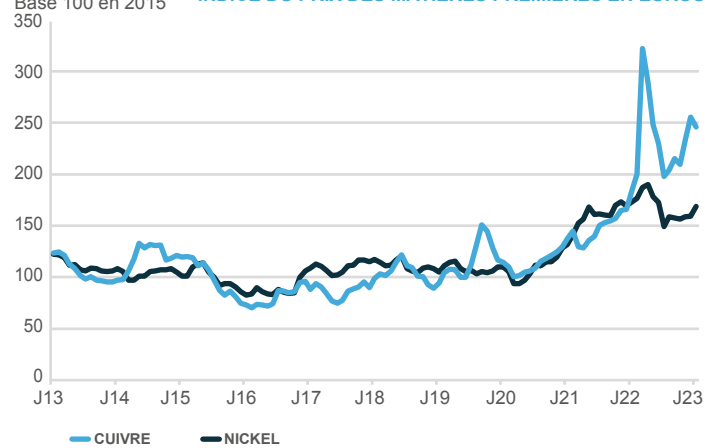
(1) Tranche 20 MWh à 500 MWh par an. Source : Eurostat, calculs Rexecode

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Source : Rexecode, calculs CCFA

INDICE DU PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



Source : Insee, calculs CCFA

+56 %

Hausse du prix moyen du cuivre entre 2019 et 2022

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. Les prix ont ensuite connu un point bas jusqu'à la reprise post-covid, qui a amené les prix des matières premières à des niveaux très élevés. La répercussion de ses fluctuations de prix dans les

prix de ventes finaux s'avère toujours difficiles, dans un contexte de concurrence intense et d'arbitrage de consommation au sein des ménages.

En 2021 et 2022, les principales matières premières utilisées dans l'automobile, comme l'acier et l'aluminium, ont connu de fortes hausses de prix. Le niveau des prix moyens en 2022 est supérieur de respectivement 78 % et 60 % par rapport à 2019.

Avec le développement des véhicules électriques, la demande de nouvelles matières premières, telles que le cuivre, le cobalt, le nickel et le lithium, commence à être tirée et leurs prix moyens progressent significativement. Ces hausses pourraient perdurer, voire s'amplifier, si l'offre de

ces matières ne s'accroît pas structurellement.

Concernant les prix de l'énergie (gaz, électricité), ils varient selon les zones : en 2022, ils étaient beaucoup plus élevés en Europe, du fait du conflit en Ukraine, que dans d'autres zones de production automobile, comme les États-Unis ou la Chine. En Europe, les États ont cherché à limiter les fluctuations de prix extrêmement importantes en mettant en place des mesures destinées à réduire les factures. Globalement, les prix moyens de l'électricité ont progressé significativement entre 2019 et 2022. Les mesures de soutien qui diffèrent selon les pays européens peuvent générer des écarts de compétitivité.

LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

2023

Nouveau contrat stratégique de filière 2023-2027

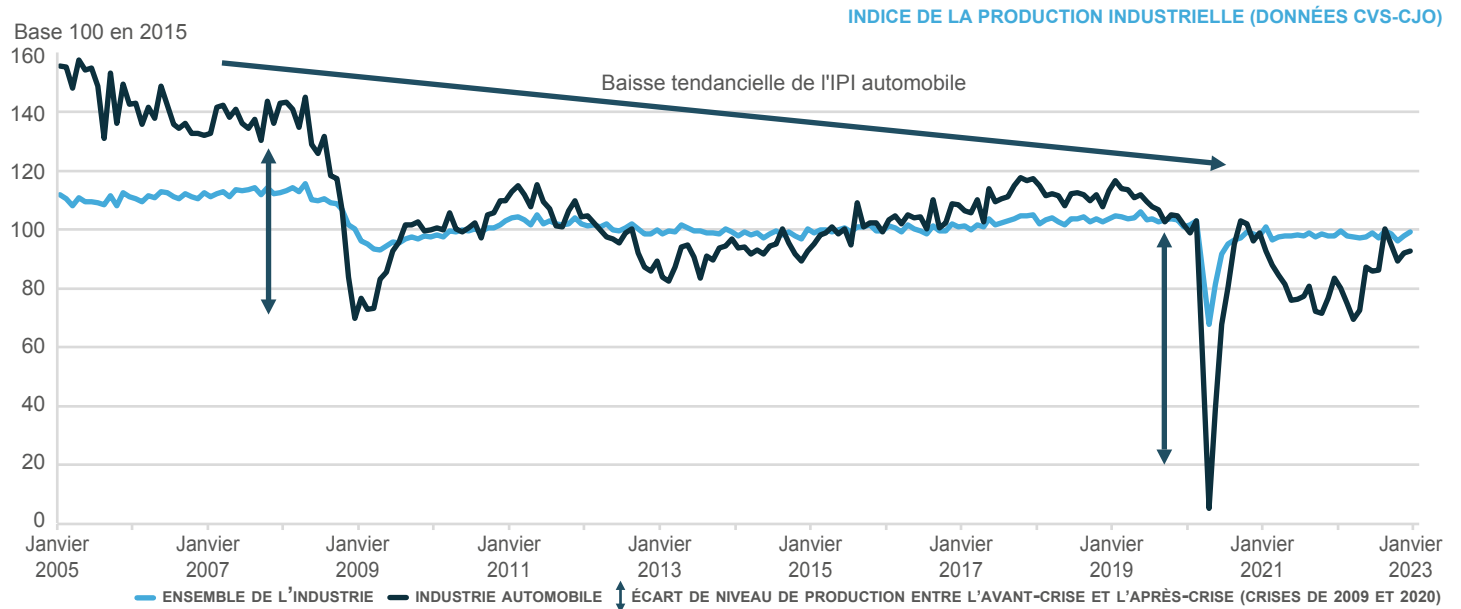
Au cours des quinze dernières années, la filière automobile a dû se consolider face à plusieurs types d'événements. Le premier a été la crise de 2008-2009, qui a durement affecté les marchés européens et la production en France. L'indice de production de l'industrie (IPI) automobile de l'INSEE a baissé de 25 % en moyenne annuelle au cours de l'année 2009 (-12% pour l'ensemble de l'industrie). Après un redressement, il a de nouveau reculé en 2013, pour enfin croître régulièrement jusqu'en 2018. Cette croissance s'est interrompue en 2020 avec la crise sanitaire, qui s'est traduite par une baisse de l'IPI de l'automobile de 28 % en moyenne annuelle, contre 10 % pour l'ensemble de l'industrie. Avec la crise des semi-conducteurs et les tensions sur les matières premières, le rebond attendu en 2021 n'a pas eu lieu. En 2022, malgré les problèmes

d'approvisionnement persistants, l'IPI automobile s'est redressé au cours du second semestre, notamment grâce à la construction automobile et aux équipementiers, mais sans revenir au niveau d'avant crise. En moyenne annuelle, l'IPI automobile est en baisse, en 2022, de 21 % par rapport à 2019 et de 38 % par rapport à 2007, année pré-crise financière. Ces fluctuations sont bien supérieures à celles observées dans le reste de l'industrie, respectivement de 5 % par rapport à 2019 et de 13 % par rapport à 2007.

Dans ce contexte structurel difficile, la filière doit 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 dans un horizon relativement court

(objectif européen de réduction de 100 % de CO₂ à l'échappement en 2035).

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, ainsi que les grands organismes de recherche. 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). En 2021, un avenant au contrat a été signé pour prendre en compte le nouveau contexte économique post-crise. Un contrat pour la période 2023-2027 devrait être signé prochainement.



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. 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.

En mai 2018, un nouveau contrat de filière a été signé pour la période 2018-2022, axé sur la transition énergétique, le véhicule autonome, les nouveaux services de mobilité, les besoins en compétences et emplois, et la compétitivité de la filière. Puis, un avenant à ce contrat a été signé en avril 2021 pour prendre en compte le plan de soutien à la filière, lancé pendant la crise sanitaire, et renforcer les actions en faveur de la transition écologique et l'électrification des véhicules.

En 2022, la PFA a poursuivi son action d'accompagnement des entreprises (lancement de la 5e promotion de l'Accélérateur Automobile, études prospectives, feuille de route emploi-formation, lancement de 5G Open Road) et de soutien à la compétitivité de la filière.

Quant au contrat portant sur la période 2023-2027, il devrait s'intéresser au renforcement de la compétitivité (pour produire des voitures électriques en France), au soutien à la R&D et à l'innovation, à la souveraineté, notamment en se basant sur l'économie circulaire (matériaux pour batteries), ou encore à l'accompagnement des entreprises et des salariés dans la transition (reconversion, formation...).

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 capitalistique qui, globalement, a des besoins de financement importants. Ceux-ci sont plus difficiles à mobiliser dans les périodes de crise ou de transition et doivent bénéficier de dispositifs de soutien, notamment en provenance des pouvoirs publics.

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 pendant la 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 répondre à long terme aux enjeux de la filière. Il bénéficiera également aux entreprises qui ont souffert des conséquences économiques 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 4^e 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) est une mesure fiscale créée en 1983 destinée à soutenir les entreprises dans leurs efforts de recherche et développement et contribuer ainsi 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. Ce dispositif a été complété en 2013 par le crédit d'impôt innovation (CII) qui vise à aider les PME à s'engager dans des dépenses d'innovation et de valorisation de la recherche et développement. En 2021, 6,4 % du crédit d'impôt recherche a bénéficié à l'industrie automobile et 1,4 % au titre de l'innovation. Enfin, la loi de finances 2022 a créé le crédit d'impôt collaboration de recherche (CICo), afin d'inciter les entreprises à engager des travaux de R&D dans le cadre de collaborations de recherche avec les organismes de recherche et de diffusion de la connaissance.

44 M€

Montant des aides aux 11 lauréats du CORAM 2022

► 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'État 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'État, à Pôle Emploi. L'accompagnement est prévu jusqu'en juin 2023.
AMI CORAM 2022 (Appel à manifestation dans le cadre du CORAM)	Subventions et avances de 30 % à 70 % (selon la taille de l'entreprise et selon l'usage) 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 lié au COVID, deux grands axes de financement ont été annoncés. Le premier, le Fonds Avenir Automobile 2, porté à 600 millions d'euros, est dédié aux sous-traitants dans la continuité du FMEA. Il a vocation à fournir de nouvelles capacités d'investissements, en fonds propres et quasi-fonds propres, pour aider les sous-traitants français à faire face à la crise et à accélérer leur capacité d'innovation sur les technologies clés de

l'automobile du futur, connectée et décarbonée. Le deuxième dispositif majeur est l'Appel à Manifestation d'Intérêt qui s'inscrit dans le quatrième Programme d'investissements d'avenir (PIA4) et vise à soutenir des projets sélectionnés dans le cadre du CORAM. L'aide financière est constituée d'une part de subvention et d'une part remboursable. L'appel à projets « CORAM 2022 » a succédé au CORAM 2021 et visait à soutenir les projets de recherche et d'innovation relatifs à des technologies, services et/ou solutions ambitieuses et innovantes en matière de mobilité sur les axes suivants : véhicule électrique et sa chaîne de valeur, véhicule hydrogène, matériaux innovants et leur assemblage et économie circulaire, véhicules connectés et automatisés, diminution des émissions de CO₂, mobilité et services connexes. Il a permis de sélectionner 11 lauréats totalisant 115 M€ d'investissements en recherche et développement dont 44 M€ d'aides de l'État.

Le Programme d'Investissement d'Avenir avait permis, en 2014, la création de VEDECOR « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité », qui est un Institut pour la Transition Énergétique (ITE). 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

5,3
milliards
d'euros

**Montant des dépenses
intérieures et
extérieures de recherche
et développement de la
branche automobile en
2021**

En 2021, l'industrie automobile est la seconde branche en matière de dépenses intérieures de recherche et développement (DIRDE) au sein des entreprises en France, derrière les activités scientifiques et techniques, mais devant la construction aéronautique et spatiale.

Ces dépenses d'innovation se sont élevées à 3,9 milliards d'euros, soit 11 % de l'ensemble des DIRDE des entreprises. Elles ont été affectées par la crise sanitaire, mais ont continué à baisser en 2021 (-8 % par rapport à 2020 et -15 % par rapport à 2019). Elles ont cependant beaucoup mieux résisté que les dépenses

extérieures de recherche et développement (DERDE), qui ont baissé de 40 % depuis 2019 à 1,3 milliards d'euros.

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 et les services de mobilité. A partir de 2015, les dépenses totales de R&D ont augmenté régulièrement pour atteindre 7 milliards d'euros en 2019. 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.

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. Mais en 2021, les dépenses de recherche ont marqué le pas avec l'arrêt de certains programmes, suite à l'objectif européen de fin de vente des véhicules thermiques en 2030. De même, certains programmes dans le véhicule connecté et autonome ont été étalés dans le temps. Enfin, des efforts d'optimisation des ressources ont été poursuivis. L'automobile reste cependant 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, 59,1 milliards d'euros dépensés en 2021, 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 en 2021 (2)		DERDE (3) en 2021	
	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Activités spécialisées scientifiques et techniques	4 174	11%	787	6%
Industrie automobile	3 962	11%	1 335	11%
Construction aéronautique et spatiale	3 447	9%	3 671	30%
Activités informatiques et services d'information	3 036	8%	197	2%
Industrie pharmaceutique	2 772	8%	2 000	16%
Industrie chimique	2 007	6%	449	4%
Édition audiovisuel et diffusion	1 971	5%	244	2%
Composants cartes électroniques équipements périphériques	1 792	5%	184	2%
Fabrication d'instruments et d'appareils de mesure d'essai et de navigation horlogerie	1 602	4%	249	2%
Primaire, énergie, construction	1 550	4%	447	4%
Fabrication d'équipements électriques	1 424	4%	525	4%
Fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	1 374	4%	221	2%
Fabrication d'équipements de télécommunication	1 148	3%	137	1%
Autres branches	6 218	17%	1 735	14%
TOTAL	36 478	100%	12 180	100%

(1) Données semi-définitives.

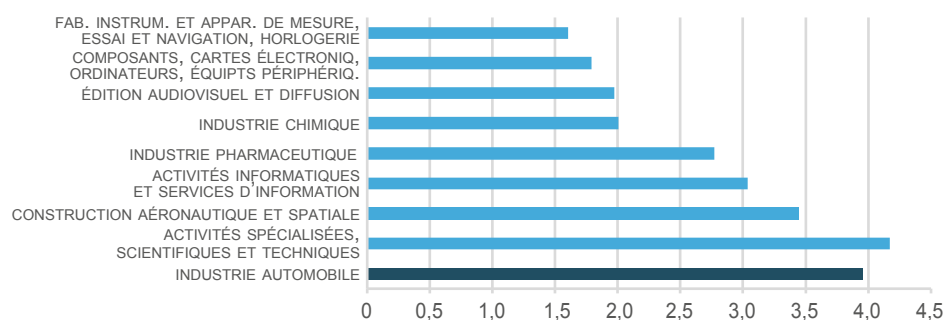
(2) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement.

(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 2021 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

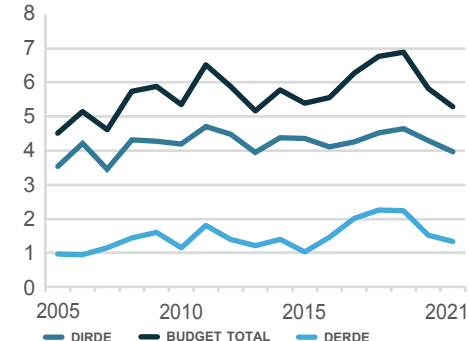
En milliards d'euros



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. A 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 2021, les entreprises de la branche automobile implantées en France emploient 27 125 personnes en équivalent temps plein dans la R&D (dont 18 900

chercheurs). Ces effectifs ont diminué de 18 % par rapport à 2003, mais le nombre de chercheurs a augmenté de 37 % sur la même période.

Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), le groupe Renault et Stellantis figurent en 2022 dans les sept 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 rassemblent, sur un territoire bien identifié et sur une thématique ciblée, des entreprises (grands groupes et PME/ETI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs. 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. Au-delà de l'aspect recherche, les pôles de compétitivité permettent de stimuler

les exportations des entreprises et de renforcer l'emploi.

La phase IV des pôles (2019-2022) est arrivée à échéance fin décembre 2022 et un appel à candidatures, doté d'une enveloppe annuelle de 9 millions d'euros sur la durée de la phase V, a été lancé. 55 pôles ont été labellisés pour cette nouvelle phase d'une durée de 4 ans, à compter du 1^{er} janvier 2023, dont les quatre pôles automobiles. La nouvelle phase comprend trois objectifs : favoriser les connexions et les collaborations entre les acteurs des écosystèmes économiques et industriels régionaux, en lien avec les priorités régionales ; élargir les marchés et réseaux des PME à travers les actions des pôles au niveau européen ; et accompagner

les entreprises innovantes dans leur transition écologiques et numérique.

Les pôles de compétitivité automobiles 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 dans l'optique d'améliorer la compétitivité de leurs adhérents. Ils sont membres associés de la structure de la filière automobile : la PFA, Filière Automobile et Mobilités.

1 870 Projets labellisés par les pôles de compétitivité automobile depuis leur création

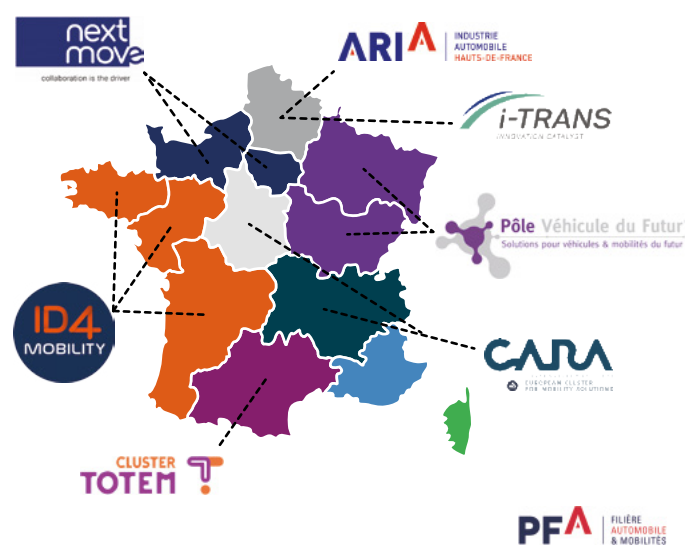
► LES PRINCIPAUX PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILE EN FRANCE

	Next Move	Véhicule du Futur	CARA (1)	ID4MOBILITY (2)
Nombre d'adhérents/ de membres	600	500	432	463
Nombre de projets labellisés	600	535	334	400
Nombre de projets financés	320	284	189	-
Année de création	2006	2005	2005	2006
Montant global des projets financés (en M€)	320	1167	780	-

(1) 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.

(2) ID4CAR devient ID4MOBILITY

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



Le pôle NextMove (ex-Mov'eo), créé en 2006, fédère les principaux acteurs de l'industrie automobile et mobilités. Il s'étend sur les régions Île-de-France et Normandie. Ses quatre drivers d'innovation sont la mobilité à faible empreinte environnementale, la mobilité « sûre, autonome et connectée », les « nouveaux services et solutions de mobilité » et l'excellence industrielle et opérationnelle. Le pôle anime et représente « 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. A horizon 2023-2026 (Phase V), NextMove aura pour mission de consolider la dimension européenne de son action et d'implémenter les politiques nationales (France 2030) et régionales d'innovation.

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. 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. Il dispense également des formations.

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.

Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Nouvelle Aquitaine), le rôle d>ID4MOBILITY (ex ID4CAR) est de structurer des dynamiques de collaboration afin de mettre l'innovation au service des transitions de la mobilité terrestre. Initialement, 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. Dans le cadre de la phase V des pôles de compétitivité, ID4CAR

devenant ID4MOBILITY afin de concrétiser sa stratégie d'être un pôle dédié aux mobilités terrestres dans toutes leurs formes (véhicules, services, infrastructure ou industrie).

Des pôles autres que ceux spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière, comme ceux qui travaillent sur les matériaux, caoutchouc, plastique, mécanique ou la mobilité. Polymeris est le pôle de compétitivité des caoutchoucs, plastiques et composites, né de la fusion 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 désormais sur quatre secteurs prioritaires : le ferroviaire, l'automobile, l'aéronautique et l'industrie du futur. 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, ont rebondi en 2022, dans un contexte de tensions géopolitiques et de crise énergétique majeure. La croissance des exportations a été principalement portée par l'augmentation des prix (cours des céréales, énergie) et par le dynamisme des exportations de produits chimiques, agroalimentaires et de matériels de transport. Mais la croissance des importations a été encore plus forte, tirée par les produits énergétiques, la hausse des prix et la baisse de l'euro face au dollar. Le déficit commercial de la France a ainsi atteint un niveau record de 190,3 milliards d'euros en 2022.

Les exportations de la branche automobile industrielle se sont élevées à 50,1 milliards d'euros en 2022, en hausse de 8,1 % par rapport à 2021. Elles ont été portées par les exportations de voitures neuves (+12,7 % à 17,9 milliards d'euros), de véhicules industriels (+28,8 % à 6 milliards d'euros) et de pièces (y compris moteurs, châssis, carrosseries et remorques), tandis que les exportations de véhicules utilitaires légers ont chuté de 17,3 % à 3,9 milliards d'euros. En ajoutant les véhicules d'occasion, les exportations totales de la branche automobile ont atteint 52,8 milliards d'euros en 2022 (+8,6 % par rapport à 2021). Elles représentent 9 % des exportations françaises, ce qui place l'industrie automobile en

3^e position derrière l'agroalimentaire (10,5 %) et la chimie (9,6 %).

Côté importations, celles-ci ont augmenté de 8,5 % en 2022, tirées par les importations de voitures neuves (+4,6 %), de véhicules industriels (+16 %) et de pièces, moteurs, carrosseries (+16 %), tandis que les importations de véhicules utilitaires légers et de véhicules d'occasion ont reculé de respectivement 7,5 % et 4,2 %.

Au total, le solde de la branche automobile industrielle s'est creusé de plus de 2 milliards d'euros en 2022, pour s'établir à -23,1 milliards d'euros, reflétant le manque de compétitivité du site France.

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

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs (yc B&C)	Pièces, Moteurs et Carrosserie (1)	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens (2)	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%
2021	15,9	4,8	4,6	21,1	46,3	2,3	48,6	489,8	9,9%
2022	17,9	3,9	6,0	22,3	50,1	2,7	52,8	584,8	9,0%
Variation 2022/2021 en %	+12,7	-17,3	+28,8	+5,7	+8,1	+18,0	+8,6	+19,4	-
IMPORTATIONS (CAF)									
2019	32,9	4,5	5,2	22,7	65,3	1,6	66,9	575,7	11,6%
2021	32,2	4,7	4,3	26,0	67,2	2,1	69,3	598,1	11,6%
2022	33,7	4,3	5,0	30,1	73,1	2,0	75,2	775,1	9,7%
Variation 2022/2021 en %	+4,6	-7,5	+16,6	+16,0	+8,9	-4,2	+8,5	+29,6	-
SOLDES									
2019	-13,0	+0,6	-0,5	-2,3	-15,1	-0,0	-15,1	-78,9	-
2021	-16,3	+0,1	+0,4	-4,9	-20,8	+0,2	-20,6	-108,3	-
2022	-15,8	-0,4	+1,0	-7,9	-23,1	+0,7	-22,4	-190,3	-

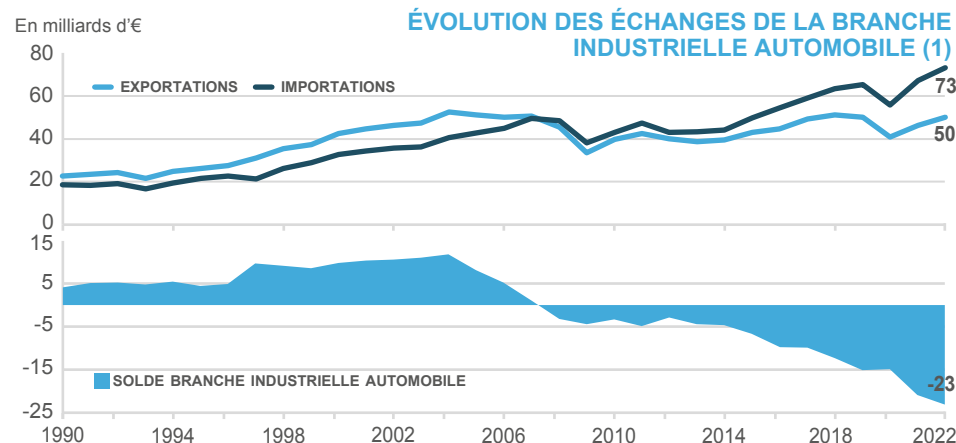
(1) À partir de 2021, le périmètre est élargi à de nouvelles pièces et les remorques sont prises en compte.

(2) 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



(1) La branche industrielle automobile regroupe l'ensemble des véhicules neufs, pièces, carrosserie, châssis, moteurs, remorques. Elle ne prend pas en compte les véhicules d'occasion. A partir de 2021, les remorques et un plus grand nombre de pièces sont prises en compte de le périmètre.

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 qui s'est accentué avec la crise sanitaire en 2020. En 2021 et 2022, les exportations ont rebondi, mais les importations

ont progressé encore plus vivement, creusant le déficit de la branche à 23 milliards d'euros, dont 15 milliards pour les véhicules. Depuis 2004, le solde se détériore, en lien avec l'évolution défavorable des charges fiscales et sociales et du coût du travail en France, comparativement aux autres pays européens. Le solde est devenu négatif en 2007 et n'a cessé de se creuser, malgré le rebond, à partir de 2016, des exportations de véhicules, grâce au dynamisme du marché européen, et, pour

50 milliards d'euros Exportations des produits industriels automobiles de la France en 2022

les véhicules utilitaires légers, à la production de nouveaux fourgons en France (y compris pour des partenaires étrangers).

Après la chute des échanges en 2020, la croissance des exportations en 2021 et 2022 n'a pas empêché le creusement du déficit commercial, en raison de la faiblesse de la demande européenne, des problèmes de production liés aux semi-conducteurs, mais aussi de la persistance des difficultés de compétitivité.

Concernant les échanges de pièces et autres produits automobiles (carrosserie, châssis, remorques, moteurs), le solde est resté excédentaire jusqu'en 2018. Mais, par la suite, dans le contexte des difficultés de compétitivité du site France, les importations ont progressé beaucoup plus vite que les exportations, générant un solde négatif. Par ailleurs, la transition énergétique entraîne un besoin d'équipements pour la production de véhicules électriques (batteries notamment) qui accentue ce déséquilibre.

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 2022. 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 2022, l'Allemagne reste le principal pays importateur avec des exportations françaises évaluées à 4,5 milliards d'euros, en hausse de 15 % par rapport à 2021. Vers le Royaume-Uni, les exportations françaises de voitures particulières sont aussi en forte hausse (plus de 50 % à 1,5 milliards d'euros). Le Royaume-Uni passe à la troisième place devant l'Italie et l'Espagne, avec lesquels la France a réduit ses exportations de respectivement 27 % et 12 % en 2022, en lien avec une production française moins orientée vers les petites voitures davantage demandées dans ces pays. Les exportations françaises de voitures particulières progressent également fortement vers les autres pays européens (Pays-Bas, Pologne) ou vers le Maghreb (Algérie).

En 2022, les véhicules utilitaires légers restent majoritairement exportés vers les mêmes cinq pays. L'Allemagne est en tête avec 860 millions d'euros, en forte baisse par rapport à l'an passé (-27 %), devant la Belgique (615 millions d'euros, -5 %) et

le Royaume-Uni (608 millions d'euros, +10 %). La Pologne est désormais un partenaire plus important que l'Italie et l'Espagne pour ces flux et se retrouve à la quatrième place avec 292 millions d'euros exportés vers ce pays.

Les exportations de véhicules industriels et de cars et bus ont fortement augmenté en 2022 (+29 %), en lien avec la bonne tenue du marché européen, et atteignent près de 6 milliards d'euros. L'Allemagne, premier client de la France sur ce marché, a augmenté ses importations de 23 % en 2022 à 1,2 milliard d'euros. Les autres principaux clients (Espagne, Italie, Royaume-Uni) ont retrouvé leurs niveaux de 2019.

Enfin, les cinq premières destinations des exportations de pièces, moteurs, remorques et carrosseries sont aussi européennes. L'Allemagne est en tête avec 21 % des exportations françaises, soit 4,6 milliards d'euros, en hausse de 8 % par rapport à 2021. Elle est suivie de l'Espagne, qui représente 13 % du total, soit 2,9 milliards d'euros (-5 % par rapport à 2021) et du Royaume-Uni, qui totalise 9 % à 1,9 milliard d'euros (+19 % par rapport à 2021).

Côté importations, il y a une plus grande diversité de pays fournisseurs : l'Europe de l'Ouest (Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni), mais aussi l'Europe de l'Est (Slovaquie, République tchèque, Roumanie), incluant la Turquie. Le Maroc et la Corée du Sud figurent également parmi les 10 premiers pays fournisseurs de véhicules. Pour les véhicules

légers, l'Espagne est le premier fournisseur (7,5 milliards d'euros) devant l'Allemagne (6,7 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.

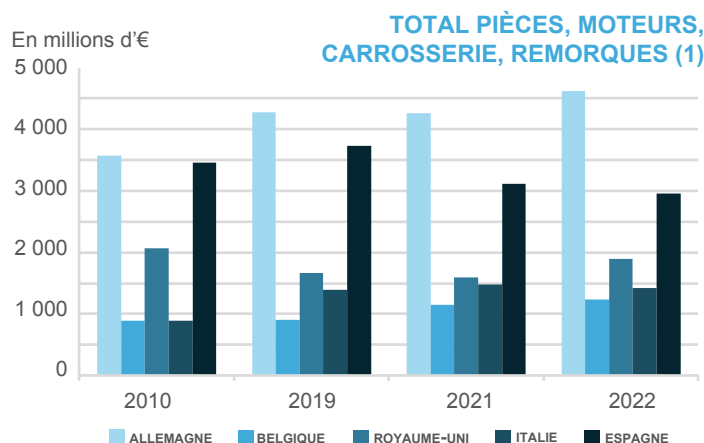
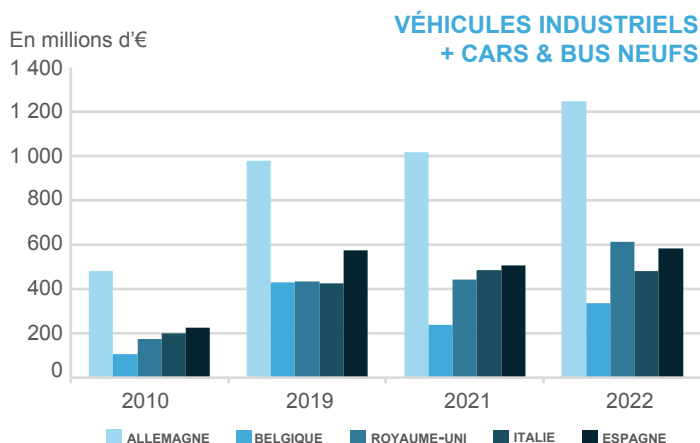
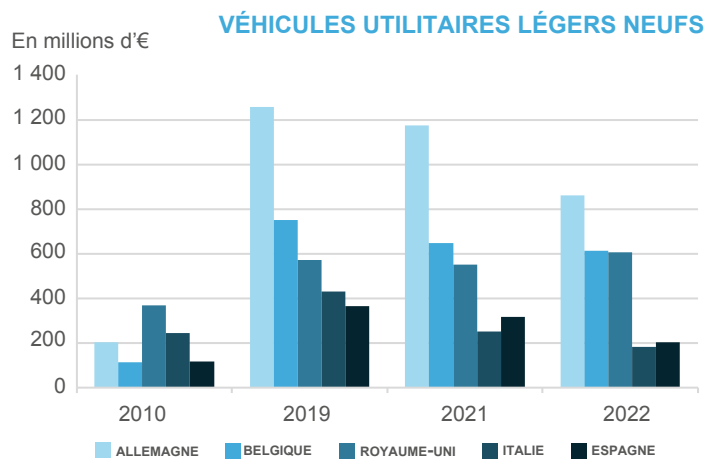
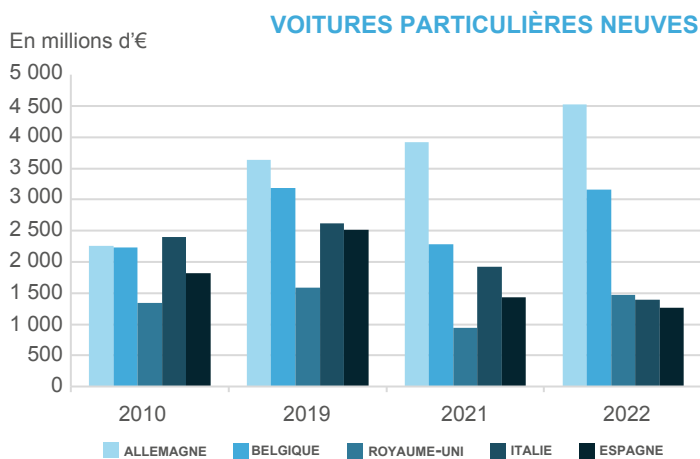
La Chine représente 2 % des importations de voitures neuves en 2022, mais sur le segment des voitures électriques, elle se trouve au 3^e rang des importations françaises, avec 10 % des importations en valeur et 19 % des importations en volume.

Pour les véhicules industriels, l'Allemagne est en tête et représente 35 % du total des importations à 1,8 milliards d'euros en 2022, en hausse de 15 % par rapport à l'an dernier. La Belgique, qui était à la deuxième place, est désormais largement devancée par les Pays-Bas et la Turquie, représentant respectivement 16 % et 11 % du total.

Enfin, s'agissant des importations de pièces et accessoires, moteurs, carrosserie et remorques, l'Allemagne figure à la première place, loin devant les autres pays, avec 30 % des importations totales. L'Espagne et la Chine sont à la seconde et troisième place et pèsent chacune 9 % des importations de pièces de la France en 2022.

Allemagne
Premier partenaire commercial de l'industrie automobile en France

► PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE



(1) À partir de 2021, le périmètre a été élargi et n'est pas comparable aux années antérieures.

Sources : données des Douanes traitées par le CCFA

LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE

En 2022, les ventes de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel ont poursuivi leur repli (-31,6 %) et ne représentent plus que 16 % du total. Par ailleurs, pour la troisième année consécutive, les ventes de voitures à essence sont en recul (-12,4 %) et leur part de marché continue de décliner, passant de 58 % en 2019 à 48 % en 2020, puis 41 % en 2022.

Malgré le fort recul du marché automobile en 2022 (-7,8 %), les ventes de voitures électriques et hybrides se sont poursuivies à un rythme soutenu. 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, continuent de stimuler les achats de

voitures à énergie alternative (électriques et hybrides). En 2022, les immatriculations de voitures électriques ont augmenté de 25,2 % pour atteindre plus de 200 000 unités, soit une part de marché de 13 % (+3,5 points en un an), contre 7 % en 2020.

Les voitures à motorisations hybrides représentent, quant à elles, 30 % des immatriculations, mais affichent des performances différentes selon le type d'hybridation. Les hybrides non rechargeables dominent le marché puisqu'elles représentent 70 % des hybrides vendues et elles ont continué de progresser en 2022, bien qu'à un rythme moins soutenu que l'année précédente (+14,8 % en 2022, contre +71,6 % en 2021). Ainsi, elles représentent désormais 22 % des immatriculations, dépassant pour la première

fois les ventes de diesel. A l'inverse, les motorisations hybrides rechargeables, qui avaient quasiment doublé en 2021 (+89 %), baissent de plus de 10 % en 2022 et représentent seulement 8 % du marché. Elles constituent seulement 28 % du marché des hybrides.

Au niveau du parc, au 1^{er} janvier 2023, les motorisations à énergies alternatives représentent 5,9 % du total, dont 1,5 % pour les voitures électriques. Le diesel poursuit sa baisse régulière (53 % du total), tandis que le parc des voitures essence croît depuis 2015, mais à un rythme de plus en plus faible.

13 %

Part des voitures particulières neuves électriques immatriculées en France en 2022

► LES VOITURES PARTICULIÈRES PAR ÉNERGIE	2000	2015	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021 en %
IMMATRICULATIONS							
Essence							
En unités	-	741 215	1 290 268	791 026	716 350	627 483	-12,4
En % des immatriculations totales	51%	39%	58%	48%	43%	41%	-2,1 points
Diesel							
En unités	1 046 485	1 097 124	755 583	504 178	349 479	239 105	-31,6
En % des immatriculations totales	49%	57%	34%	31%	21%	16%	-5,4 points
Électrique							
En unités	-	17 268	42 764	110 917	162 106	202 929	+25,2
En % des immatriculations totales	-	0,9%	2%	7%	10%	13%	+3,5 points
Hybride							
En unités	-	61 619	125 372	243 464	430 838	459 216	+6,6
En % des immatriculations totales	-	3,2%	6%	15%	26%	30%	+4,1 points
dont non rechargeables							
En unités	-	56 030	106 780	168 872	289 837	332 669	+14,8
En % des immatriculations totales	-	2,9%	5%	10%	17%	22%	+4,3 points
dont rechargeables							
En unités	-	5 589	18 592	74 592	141 001	126 547	-10,3
En % des immatriculations totales	-	0,3%	0,8%	5%	8%	8%	-0,2 point
Immatriculations totales	-	1 917 226	2 214 279	1 650 118	1 659 004	1 529 035	-7,8
PARC AU 31 DÉCEMBRE							
Essence							
En milliers d'unités	18 080	13 015	14 956	15 237	15 544	15 712	+1,1
En % du parc total	64,4%	35%	39%	40%	40%	40%	+0,4 point
Diesel							
En milliers d'unités	9 980	23 718	22 610	22 024	21 416	20 598	-3,8
En % du parc total	35,6%	64%	59%	57%	55%	53%	-2,2 points
Électrique							
En milliers d'unités	-	42	141	245	403	596	+47,7
En % du parc total	-	0,1%	0,4%	0,6%	1,0%	1,5%	+0,5 point
Hybride							
En milliers d'unités	-	212	565	805	1253	1713	+36,7
En % du parc total	-	0,6%	1,5%	2,1%	3,2%	4,4%	+1,2 point
dont non rechargeables							
En milliers d'unités	-	176	480	647	954	1289	+35,1
En % du parc total	-	0,5%	1,2%	1,7%	2,5%	3,3%	+0,9 point
dont rechargeables							
En milliers d'unités	-	36	85	158	300	424	+41,5
En % du parc total	-	0,1%	0,2%	0,4%	0,8%	1,1%	+0,3 point
Parc total	28 060	37 164	38 421	38 468	38 815	38 856	+0,1

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

En 2022, avec le fort recul des ventes de voitures diesel en France, le pays est passé à la troisième place du marché européen avec 239 105 immatriculations, derrière l'Allemagne (437 951 d'unités) et l'Italie (257 883 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 derrière l'essence avec 23 % des ventes (contre 36,4 % pour l'essence), mais aussi derrière la motorisation hybride, qui représente 31,9 % des ventes « hors particulier » en 2022. Chez les particuliers, le diesel est désormais très bas (6,8 %), bien loin derrière l'essence (46,6 %), l'hybride non rechargeable (21,5 %)

et l'électrique (18,8 %).

Concernant, les énergies alternatives, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 459 216 unités en 2022 (+6,6 %), plaçant la France en quatrième position en Europe sur ce marché, derrière l'Allemagne (818 391), le Royaume-Uni (581 406) et l'Italie (515 573). Celles des voitures particulières neuves électriques ont crû de 25,2 %, pour atteindre 202 929 unités. Le marché français est à la troisième place des marchés européens derrière l'Allemagne (463 358) et le Royaume-Uni (267 196).

Au niveau du parc en France, 53 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2023 étaient équipées d'un moteur diesel. Ce ratio a diminué de plus de 11 points depuis le point haut de 2015 et de 2,2 points en un an. La part des voitures essence dans le parc croît depuis 2015 et représente désormais 40 % du total, une part qui se stabilise depuis 2020. Les voitures à énergie alternatives représentent, quant à elles, 5,9 % du parc total. La part des voitures électriques s'élève à 1,5 % (+0,5 point), celle des voitures hybrides non rechargeables à 3,3 % (+0,9 point) et celle des voitures hybrides rechargeables à 1,1 % (+0,3 point).

LES VOITURES PARTICULIÈRES À ÉNERGIES ALTERNATIVES

En 2022, les immatriculations de voitures particulières à énergies alternatives (électriques et hybrides) ont continué de progresser, malgré l'impact de la pénurie de semi-conducteurs et du conflit en Ukraine sur le marché automobile (-7,8 %). Les immatriculations de voitures électriques et à hydrogène ont augmenté de 25 % et celles de voitures hybrides de 6,6 %. La part de marché de ces véhicules atteint désormais 43 %, contre 36 % en 2021, dont 21,5 % 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 a continué de soutenir le développement de l'électromobilité à travers le versement du bonus automobile et de la prime à la conversion. Le montant maximal du bonus à 6 000 euros a été maintenu par décret jusqu'au 31 décembre 2022, alors qu'il devait initialement descendre à 5 000 euros en juillet. En outre, le plafond pour en bénéficier a été relevé à 47 000 euros, alors qu'il était, à l'origine, plafonné à 45 000 euros. Le bonus de 1 000 euros pour les hybrides rechargeables a également été maintenu jusqu'à la fin de l'année.

Concernant le déploiement des infrastructures, le programme Advenir, reconduit pour la troisième fois en décembre 2021, a permis de financer des points de recharge à destination des particuliers en immeuble collectif, des syndicats de copropriété, des entreprises, des collectivités et des personnes publiques. En septembre 2022, le programme a passé le cap des 100 000 points de recharge financés et son objectif est d'atteindre 125 000 points de recharge d'ici 2025. Il complète ainsi les initiatives publiques de soutien à la mobilité électrique.

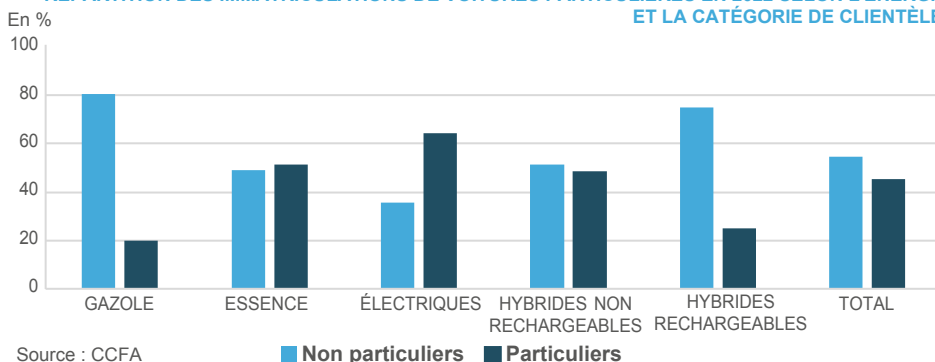
64 %

Part de marché des particuliers dans les immatriculations de voitures électriques en 2022

► CLASSEMENT DES 10 MODÈLES LES PLUS VENDUS DE VOITURES ÉLECTRIQUES EN 2022

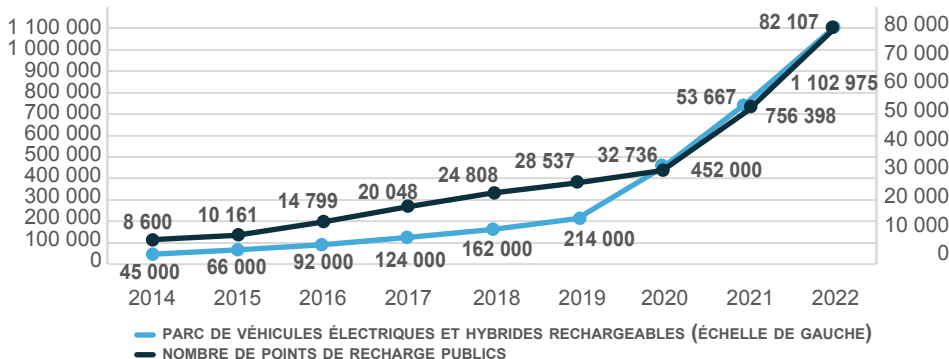
RANG	MARQUE	MODÈLE	VOLUME	%
1	208 II	PEUGEOT	19 219	9,5%
2	SPRING	DACIA	18 326	9,0%
3	MODEL 3	TESLA	17 005	8,4%
4	MEGANE-E	RENAULT	15 580	7,7%
5	500	FIAT	15 163	7,5%
6	TWINGOIII	RENAULT	12 655	6,2%
7	ZOE	RENAULT	12 180	6,0%
8	MODEL Y	TESLA	11 892	5,9%
9	2008 II	PEUGEOT	7 174	3,5%
10	KONA	HYUNDAI	6 522	3,2%

RÉPARTITION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES EN 2022 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 2022, on comptait en France 82 107 points de recharge pour 1 102 975 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 2022 (+53 % en un an), l'objectif fixé par le gouvernement d'atteindre 100 000 points de recharge à la fin de l'année n'a pas été atteint comme prévu et les infrastructures de recharge restent insuffisantes par rapport aux besoins. 90 % des utilisateurs de véhicules électriques se rechargent à domicile ou sur leur lieu de travail mais, selon l'enquête Parc Auto, la présence de points de recharge reste insuffisante, même si elle augmente. Seulement 18 % des actifs interrogés disposent d'une borne de recharge sur le lieu de travail fin 2022 (contre 12 % fin 2021). Et seulement 8 % des personnes interrogées disposent d'une borne à leur domicile, ce qui reste inchangé par rapport à l'an dernier. En revanche, de plus en plus de personnes trouvent des bornes sur leurs trajets habituels (33 % vs 28 % en 2021). Sur autoroutes, le développement des points de recharge s'est également accéléré

en 2022. D'après l'ASFA, au 30 juin 2022, 219 aires, soit 60 % de l'ensemble des aires de service des autoroutes concédées était équipé en recharge rapide.

Côté offre de véhicules, elle s'étoffe encore en 2022 en modèles électriques et hybrides. Près de 80 modèles différents de voitures électriques ont été vendues en France en 2022, et le Groupe Renault et Stellantis dominent toujours le marché avec plus de 20 modèles proposés en 100 % électrique. La 208 II de Peugeot s'est placée en tête des ventes en 2022 avec 9,5 % des volumes 100 % électriques, suivi de près par la Spring de Dacia (9 % des ventes). La Megane-E, la Twingo et la Zoé sont également dans le Top 10, tandis que chez Stellantis, la Fiat 500 et la 2008 figurent également parmi les 10 meilleures ventes de l'année.

Côté demande, le marché de la voiture électrique est principalement alimenté par la demande des particuliers, qui représentent 64 % des 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. La demande des entreprises n'est pas encore aussi orientée vers le véhicule électrique : 36 % des ventes électriques totales, contre 45 % sur le marché toutes énergies confondues. Les profils d'usage (gros rouleurs davantage diesel) et la faible maturité du marché électrique d'occasion constituent des facteurs qui ralentissent le verdissement des flottes. Il existe néanmoins des objectifs de taux de pénétration des véhicules électriques dans les flottes, et diverses incitations financières destinées à soutenir le développement des véhicules électrifiés (TVS, plafond d'amortissement, exonération de la Taxe Spéciale sur les Conventions d'Assurance ...).

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

La gamme économique et inférieure est prépondérante en France avec 54,1 % de part de marché en 2022. Au sein de cette gamme, ce sont les voitures de gamme inférieure qui dominent le marché (47,6 % du total), avec sept modèles de cette gamme figurant parmi les dix modèles les plus vendus. Le développement de l'offre produit en tout-terrain, tout chemin sur cette gamme (2008, Captur, Duster) stimule le segment, qui bénéficie également du succès de certains modèles (208, Sandero, Clio, C3). Le développement de modèles ou de versions hybrides ou électriques (208, 2008, DS3 Crossback, Clio, Corsa) a également contribué à élargir l'offre.

► CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2022

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

Source : CCFA

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	2000		2010		2019		2021		2022	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Économique et inférieure	855 161	40,1	1 283 902	57,0	1 246 492	56,3	938 368	56,6	827 650	54,1
Moyenne inférieure	695 146	32,6	627 694	27,9	557 062	25,2	402 168	24,2	396 776	25,9
Moyenne supérieure	303 028	14,2	234 664	10,4	276 406	12,5	207 224	12,5	202 319	13,2
Supérieure-Luxe	163 293	7,7	105 313	4,7	134 319	6,1	111 244	6,7	102 290	6,7
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 214 279	100,0	1 659 004	100,0	1 529 035	100,0%

► IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	2000		2010		2019		2021		2022	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Berline	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 094 467	49,4	814 013	49,1	709 558	46,4
Break	119 739	5,6	153 476	6,8	92 487	4,2	56 409	3,4	72 167	4,7
Coupé-Cabriolet	50 527	2,4	70 353	3,1	21 562	1,0	11 928	0,7	11 998	0,8
Ensemble monospaces	369 434	17,3	430 857	19,1	142 540	6,4	52 370	3,2	35 201	2,3
Tout-terrain, tout chemin	57 116	2,7	205 106	9,1	847 850	38,3	715 128	43,1	690 892	45,2
Autres	9 392	0,4	14 379	0,6	15 373	0,7	9 156	0,6	9 219	0,6
TOTAL	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	2 214 279	100,0	1 659 004	100,0	1 529 035	100,0%

Source : CCFA

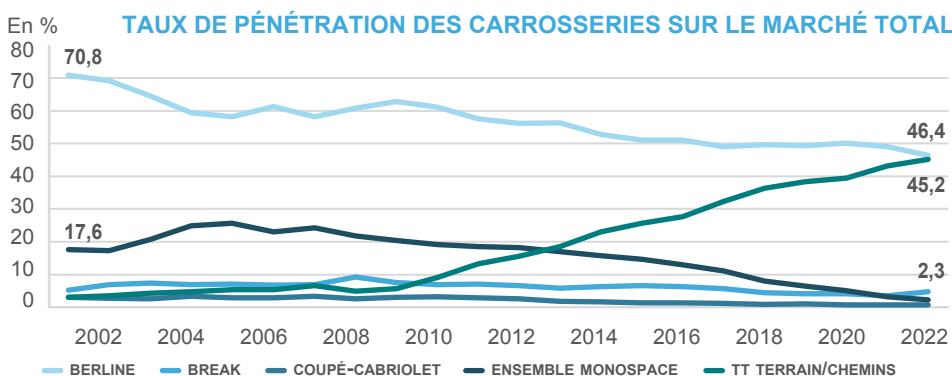
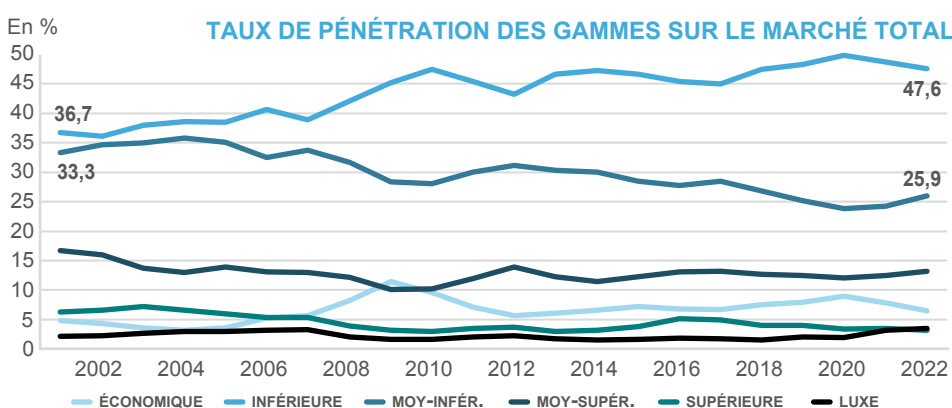
La gamme économique, qui avait atteint 11,5 % des ventes en 2009 grâce au succès de la prime à la conversion et du bonus, s'élève à 6,5 % des ventes en 2022. Elle est cependant beaucoup plus présente sur le marché de l'électrique avec quatre modèles (Spring, Fiat 500, Twingo, ZOE) parmi les dix modèles électriques les plus vendus. La gamme moyenne-inférieure représente 25,9 % du marché en 2022 avec trois modèles parmi les 10 premiers du marché (308, 3008 et Arkana). Elle bénéficie aussi du développement de modèles en version électrique ou hybride (Megane-E, Arkana). Par ailleurs, le succès de la Model 3 de Tesla continue de faire progresser le segment Luxe en 2022, qui s'octroie 3,5 % des immatriculations.

Les ventes par type de carrosserie montrent que les berlines restent majoritaires sur le marché du neuf

(46,4 % des ventes en 2022), mais continuent de perdre des parts de marché (-15 points par rapport à 2010), au profit des tout-terrain, tout chemin. Ceux-ci poursuivent leur forte croissance (+36 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 2022, 45,2 % des ventes (+5,6 points par rapport à 2020). Enfin, les autres segments de marché (monospaces, breaks et coupés cabriolets) continuent de reculer depuis une dizaine d'années.

45 %

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



LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En 2022, en phase avec un marché des voitures neuves en baisse de 7,8 %, le marché des voitures d'occasion a chuté de 13,5 % pour s'établir à 5,2 millions d'unités. Il s'est vendu 3,4 voitures d'occasion pour une voiture neuve en 2022, contre 3,6 en 2021 et 2,6 en 2019. La pénurie de voitures neuves liée à la crise des semi-conducteurs et l'augmentation de leur prix avaient stimulé les achats de seconde main en 2021, qui avaient atteint un niveau record de 6 millions d'unités. En 2022, la pénurie de véhicules neufs et la hausse des prix se sont répercutés sur le marché de l'occasion. D'après l'indice des prix de l'INSEE, le prix des voitures d'occasion a connu une augmentation de 5,5 % entre décembre 2021 et décembre 2022.

Toutes les tranches d'âge ont été touchées par la baisse des immatriculations, mais les transactions des voitures de moins d'un an ont été les plus impactées par la hausse des prix et la pénurie de véhicules récents. Elles ont baissé de 34,4 % et ne représentent plus que 6 % du marché en 2022, contre 10 % en 2019. Les voitures d'occasion de quinze ans et plus sont celles qui résistent le mieux (-0,3 %) et représentent un quart des transactions en 2022. Les voitures de dix ans et plus représentent désormais 47 % du total, contre 41 % en 2019.

Les voitures diesel continuent de dominer le marché de l'occasion, mais leur part recule de 4 points en 2022 à 52 % du marché (2,7 millions d'unités). Leur

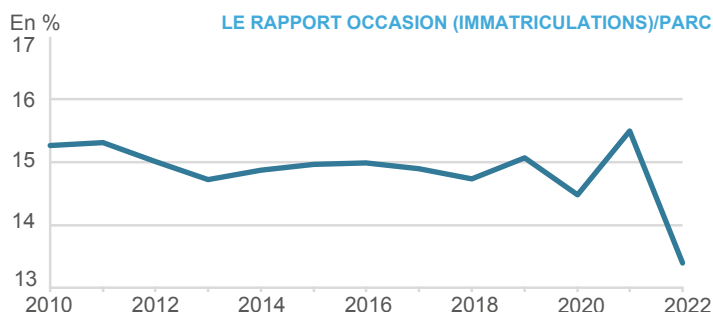
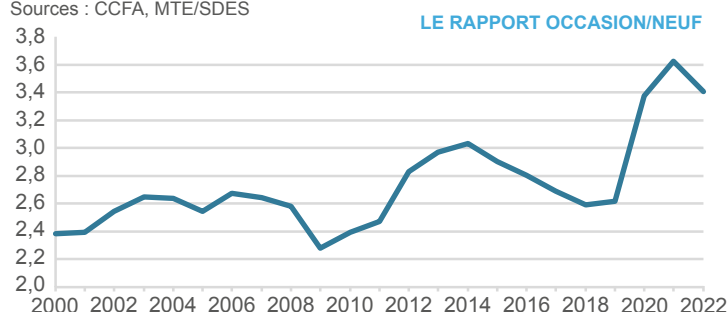
déclin se fait au profit des motorisations alternatives, qui bénéficient des dispositifs de soutien à l'achat (bonus, primes à la conversion), tandis que les voitures essence baissent en volume (-9,7 %), mais regagnent des parts de marché (+2 points à 41 % du total). Le marché occasion des voitures électriques est encore peu développé. Néanmoins, il a augmenté de 26,6 % en 2022 pour atteindre 73 000 unités, soit 1,4 % du marché total. Les immatriculations de voitures d'occasion hybrides ont progressé, quant à elles, de 12,5 % et représentent désormais 6,4 % des transactions.

25 % Part des voitures d'occasion de 15 ans et plus immatriculées en 2022

► LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	2000	2005	2010	2019	2020	2021	2022
IMMATRICULATIONS								
Voitures neuves	milliers	2 134	2 118	2 252	2 214	1 650	1 659	1 529
Voitures d'occasion	milliers	5 082	5 383	5 386	5 791	5 569	6 016	5 205
Rapport O/N		2,4	2,5	2,4	2,6	3,4	3,6	3,4
Voitures de moins de 5 ans	% VO	40	40	37	37	37	36	32
-Voitures de moins d'1 an	% VO	12	10	8	10	9	8	6
-Voitures de moins d'1 an	% VN	29	25	19	27	31	27	20
Voitures de plus de 5 ans	% VO	60	60	63	63	63	64	68
Voitures de 5 ans à 9 ans	% VO	-	25	26	21	20	20	20
Voitures de 10 ans à 14 ans	% VO	-	22	21	22	22	22	22
Voitures de 15 ans et plus	% VO	-	13	15	19	21	22	25
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers	-	2 996	3 558	3 518	3 200	3 339	2 711
	% VO	-	55,7	66,1	61	57	56	52
Voitures d'occasion électriques ou hybrides	milliers	-	-	6	104	146	285	331
	% VO	-	-	0,1	1,8	2,6	4,7	6,4
PARC DE VOITURES (AU 31/12)	milliers	28 825		35 280	38 421	38 468	38 815	38 856
RAPPORT OCCASION (IMMATRICULATIONS) SUR PARC	%	17,6%		15,3%	15,1%	14,5%	15,5%	13,4%

Sources : CCF, 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 6,2 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. En 2022, la part des transactions d'occasion réalisées par le biais d'un professionnel s'élève désormais à 71 %, dont 45 % auprès d'un concessionnaire de marque automobile. Les achats auprès de particuliers ont donc encore reculé d'un point en un an.

Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples

fluctuations que celui du neuf. 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. Elle peut néanmoins être affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf. En moyenne, 15 % du parc change de main chaque année, mais ce ratio est tombé à 13 % en 2022.

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. Elle s'accroît mécaniquement en 2022 du fait d'une forte chute des ventes de voitures récentes (-21,5 % pour les moins de cinq ans).

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 jusqu'en 2020, où les professionnels de l'automobile affectés par la crise sanitaire ont réduit leurs achats. En 2021 et 2022, ce sont les difficultés d'approvisionnement, la pénurie des semi-conducteurs et la hausse des prix qui ont fait de nouveau reculer la part de ces véhicules récents.

En 2022, d'après l'enquête Parc Auto, les voitures achetées d'occasion représentent toujours une part élevée dans le parc (60 %, contre 51 % en 1991). Dans les achats de voitures réalisés en 2022, leur part a baissé de 4 points à 63 % du fait d'un recul plus marqué des ventes de voitures d'occasion par rapport aux voitures neuves. Ainsi, les voitures neuves représentent 37 % des voitures achetées en 2022, contre 33 % en 2021.

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 reculé de 1,9 % en 2022. Ceci s'explique principalement par la baisse des immatriculations de véhicules utilitaires légers (-9,7 %), tandis que le marché des voitures particulières a connu une stagnation (+0,1 %).

Après une année 2021 particulièrement dynamique pour le marché des véhicules utilitaires légers, il a reculé en 2022 dans tous les départements d'outre-mer à l'exception de la Guadeloupe. Quant au marché des voitures particulières, il a évolué de manière très contrastée selon les zones. En croissance de 11 % en Guadeloupe et de 3 % en Martinique, il a cependant reculé dans les autres départements.

La Réunion représente le premier marché des départements d'outre-mer avec 42 % des volumes de véhicules. La Martinique et la Guadeloupe arrivent derrière avec deux marchés de taille similaire. Ils représentent chacun autour de 22 % du total. En 2021, ils avaient connu les évolutions les moins dynamiques de la zone, mais rattrapent leur retard en 2022 en étant les seuls marchés en croissance parmi les DOM.

Comme en métropole, les immatriculations de voitures diesel continuent de chuter en 2022 et ne représentent plus que 13,4 % du total, contre 15,6 % en métropole. Les voitures électriques ont, quant à elles, augmenté de 24 % en moyenne, mais avec des évolutions très différentes selon les départements. Elles représentent désormais 7,1 % des immatriculations et jusqu'à 11,2 % à la Réunion, mais seulement 1,7 % en Guyane. Pour les véhicules hybrides rechargeables, la part de marché ne dépasse pas 2,9 % contre 8,3 % en France métropolitaine.

Les immatriculations de véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes, qui avaient fortement rebondi en 2021 (+21 %), baissent dans tous les départements et retrouvent leur niveau de 2020. Enfin, les immatriculations de cars et bus sont en recul de 2 % en raison des fortes baisses enregistrées en Guadeloupe et Martinique, tandis qu'elles augmentent dans les autres départements.

Les groupes Renault et Stellantis conservent des parts de marché élevées dans les départements d'outre-mer. Pour les voitures particulières, la part de marché s'élève à 55 % en moyenne en 2022, en hausse de plus de 2

points par rapport à 2021. Pour les véhicules utilitaires légers, le taux de pénétration s'élève à 64,5 %, en hausse de plus d'un point par rapport à 2021. Sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'établit à 33,3 % en 2022, en forte hausse par rapport à 2021 (+7,7 points).

Les immatriculations de voitures particulières d'occasion, qui avaient rebondi de 6 % en 2021, chutent de 4,8 % en 2022 pour s'établir à 127 702 unités, soit un ratio de 2,1 voitures d'occasion pour 1 voiture neuve contre 3,4 en métropole.

Au 1^{er} janvier 2023, le parc de voitures particulières dans les DOM s'établissait à 915 703 unités. Le rapport immatriculations sur parc s'établit autour de 7 %, ce qui est beaucoup plus élevé qu'en métropole.

7,1%
Part des voitures électriques immatriculées dans les DOM en 2022

VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2019
GADELOUPE	13 691	13 438	13 409	16 741	12 230	12 731	14 162	11,2%	-15,4%
GUYANE	4 031	4 382	4 414	5 450	4 410	5 497	5 418	-1,4%	-0,6%
MARTINIQUE	14 424	13 147	12 931	15 853	11 374	12 965	13 364	3,1%	-15,7%
MAYOTTE (1)	-	-	1 083	1 729	1 657	2 095	1 958	-6,5%	13,2%
RÉUNION	21 463	20 295	22 288	27 556	23 990	26 667	25 110	-5,8%	-8,9%
TOTAL DOM	53 609	51 262	54 125	67 329	53 661	59 955	60 012	0,1%	-10,9%
TOTAL DOM VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION	ND	104 381	125 457	127 746	126 436	134 184	127 702	-4,8%	0,0%
RAPPORT VPO / VPN	-	2,0	2,3	1,9	2,4	2,2	2,1	-	-

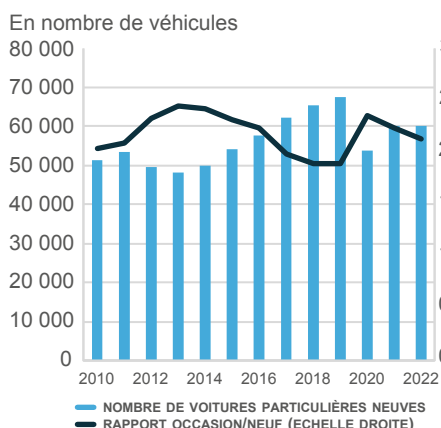
VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2019
GADELOUPE	2 685	2 394	2 214	2 465	2 136	2 763	2 838	2,7%	15,1%
GUYANE	1 143	1 239	1 159	1 311	1 208	1 578	1 519	-3,7%	15,9%
MARTINIQUE	2 368	2 016	2 156	2 059	1 849	2 744	2 584	-5,8%	25,5%
MAYOTTE (1)	-	-	230	401	331	472	431	-8,7%	7,5%
RÉUNION	5 200	4 166	4 975	5 863	4 875	6 101	4 965	-18,6%	-15,3%
TOTAL DOM	11 396	9 815	10 734	12 099	10 399	13 658	12 337	-9,7%	2,0%

VÉHICULES UTILITAIRES Y COMPRIS CARS ET BUS (PLUS DE 5 TONNES)	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022	Variation 2022/2021	Variation 2022/2019
GADELOUPE	146	135	97	183	153	186	120	-35,5%	-34,4%
GUYANE	66	85	50	88	106	113	111	-1,8%	26,1%
MARTINIQUE	187	84	128	170	149	182	167	-8,2%	-1,8%
MAYOTTE (1)	-	-	48	81	84	134	121	-9,7%	49,4%
RÉUNION	362	293	434	376	390	401	352	-12,2%	-6,4%
TOTAL DOM	761	597	757	898	882	1 016	871	-14,3%	-3,0%

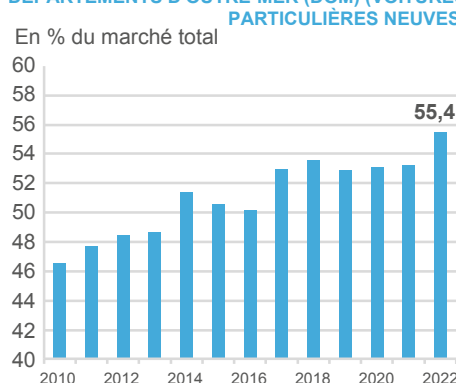
(1) À partir du 1^{er} avril 2011.

Source : CCFA

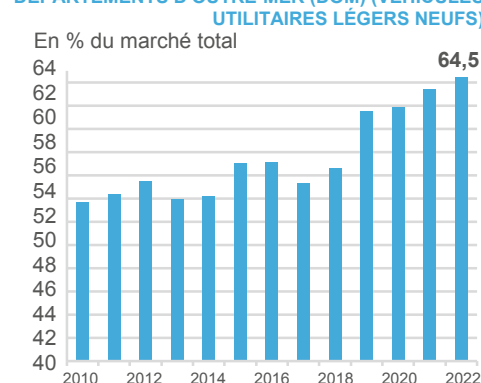
VOITURES PARTICULIÈRES : IMMATRICULATIONS ET RAPPORT OCCASION/NEUF



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 EN FRANCE

En 2022, le marché des véhicules utilitaires légers neufs a particulièrement souffert des incertitudes économiques liées à l'inflation, à la guerre en Ukraine, ainsi que des problèmes persistants dans la chaîne d'approvisionnement. Le marché a reculé de 19,5 % à 348 075 unités, son plus bas niveau depuis 1998, contre -7,8 % pour le marché des voitures particulières. Le marché du véhicule utilitaire léger d'occasion, qui avait atteint un niveau record l'an dernier, a également souffert de la mauvaise conjoncture économique et s'est replié de 9,1 % en 2022 à 814 504 unités. Le ratio immatriculations occasion / immatriculations neuves a atteint, en 2022, un niveau record de 2,3, supérieur à celui observé lors de la crise de 2009.

Les groupes et marques françaises ont toujours occupé une place prépondérante sur le marché français des véhicules utilitaires légers. En 2021, avec la fusion des groupes PSA et FCA, les ventes des groupes Renault et Stellantis ont atteint 72,9 % des ventes de véhicules utilitaires légers. En 2022, leur part de marché recule cependant de 2,6 points pour s'établir à 70,2 % du total.

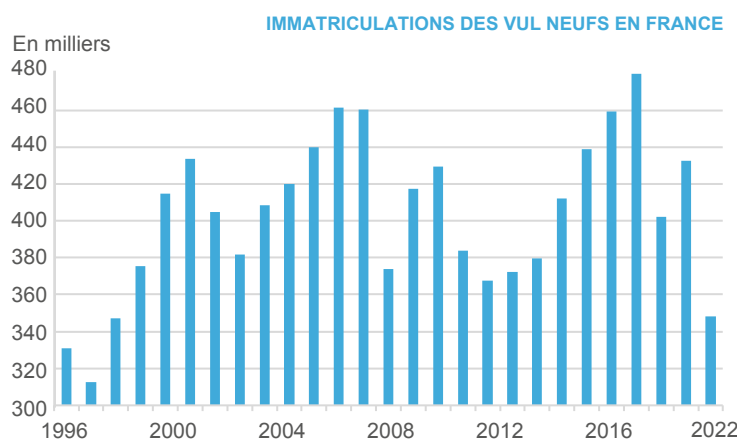
Ces groupes sont aussi des constructeurs de référence et produisent sur leurs sites pour leurs partenaires (Renault pour Nissan, Daimler et Mitsubishi et Stellantis pour Toyota). En France, la production de véhicules utilitaires légers est de 372 707 unités en 2022, ce qui représente

27 % de la production automobile sur le territoire. Entièrement réalisée par les groupes Stellantis et Renault, elle pèse pour 2 % de la production mondiale de véhicules utilitaires légers.

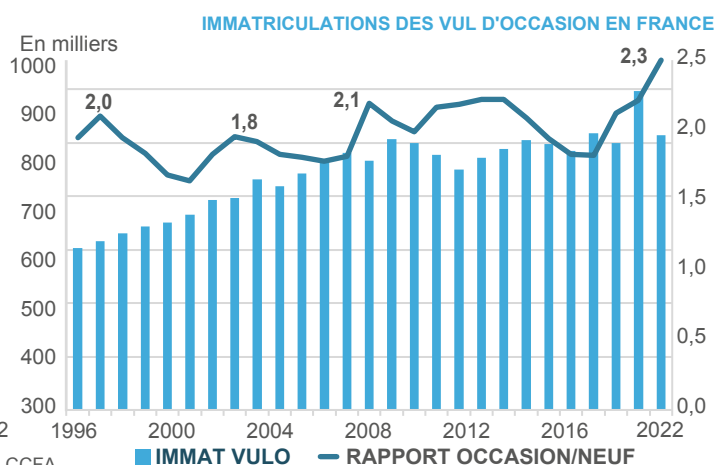


27%

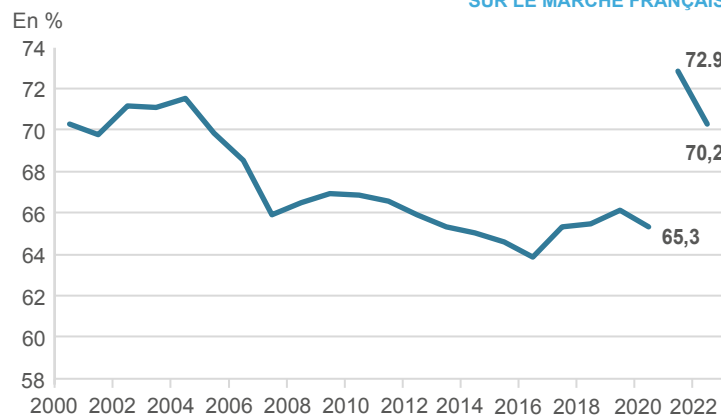
Des véhicules légers produits en France sont des véhicules utilitaires



Source : CCFA

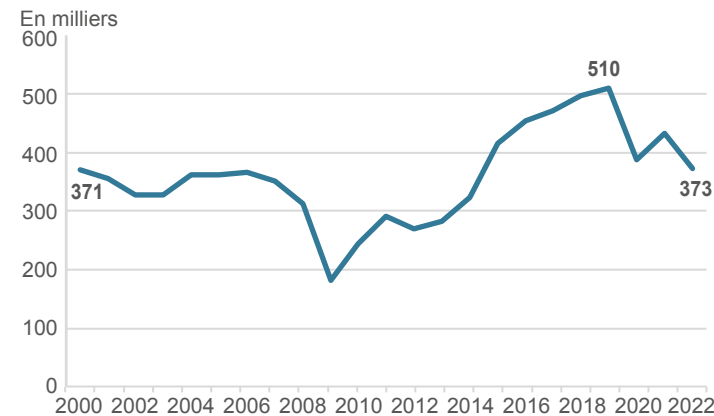


TAUX DE PÉNÉTRATION DES GROUPES (STELLANTIS + RENAULT À PARTIR DE 2021) ET MARQUES FRANÇAISES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS SUR LE MARCHÉ FRANÇAIS



Source : CCFA

PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS 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 6,4 millions d'unités au 1^{er} janvier 2023, 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 varie entre 10 et 11 ans et est légèrement plus bas que celui des voitures particulières (10,6 au lieu de 10,8 au 1^{er} janvier 2023).

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. Entre 2010 et 2019, elle a plus que doublé. La crise sanitaire, puis la crise des semi-conducteurs a cependant fait retomber la production en dessous de la barre des 400 000 unités.

LES CARACTÉRISTIQUES DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN FRANCE

Le marché des véhicules utilitaires légers s'est transformé depuis le début des années 2000, passant de véhicules de petit tonnage à des véhicules plus lourds avec le développement du segment des fourgons. En effet, les véhicules de moins de 2,5 tonnes, qui représentaient les deux tiers du marché en 2001, n'en représentent plus qu'un tiers aujourd'hui. Les véhicules utilitaires légers de plus de 2,5 tonnes sont devenus majoritaires depuis 2016 et ne cessent de croître, avec une part de marché qui atteint 63 % en 2022, contre 35 % en 2001, en phase avec l'évolution de la demande pour de plus grandes capacités d'emport et une volonté de massification pour réduire l'empreinte environnementale.

Les fourgons, qui ne représentaient que 24 % des ventes en 2001, sont désormais le segment le plus important avec 46,6 % des immatriculations et continuent de croître (+2 points par rapport à 2021). Les dérivés VP, qui constituaient un tiers des ventes en 2001, n'en représentent plus que 13,8 % en 2022. Le segment des fourgonnettes représente aujourd'hui le second segment devant

les dérivés VP, mais sont également en recul. Ils représentent 20 % du marché en 2022, en baisse de 5 points par rapport à 2019. Enfin, les ventes de pick-up, qui avaient connu une forte progression entre 2015 et 2018, sont en baisse à partir de 2019.

Sur le plan des motorisations, les évolutions sont plus lentes. Le diesel continue de dominer le marché avec 85,3 % des ventes en 2022, mais il a perdu 10 points de part de marché depuis 2017. La motorisation essence, qui se place en seconde position, a connu une croissance significative en 2021 et continue d'augmenter en 2022 à 6,8 % des ventes. Le segment électrique est celui qui progresse le plus avec une hausse des volumes de 39 % et un gain de part de marché de 2 points à 4,8 %. Stellantis et le groupe Renault occupent 77 % de ce segment. Enfin, le segment des hybrides progresse moins vite que l'an passé (+9 %), mais gagne 0,8 point de part de marché, passant de 1,4 % en 2021 à 2,2 % en 2022.

Le marché des véhicules utilitaires d'occasion s'est

contracté en 2022, mais moins fortement que le marché du neuf. Le ratio occasion/neuf a atteint un niveau record de 2,3. En 2022, le découpage du marché occasion par tranche d'âge est relativement stable. Les moins d'1 an représentent toujours environ 6 % des transactions. A l'inverse, les véhicules de 5 ans et plus représentent 71 % du total (en hausse de 3 points par rapport à 2019).

Le parc de véhicules utilitaires légers neufs, estimé à 6,3 millions d'unités au 1er janvier 2023, est toujours largement dominé par la motorisation diesel, qui représente 94 % des véhicules. Le parc de véhicules utilitaires légers électriques, bien que faible (73 625 unités), progresse de 25 % par rapport à l'an passé. Le parc toutes énergies confondues est composé à 55 % de véhicules de 2,5 tonnes à 3,5 tonnes inclus.

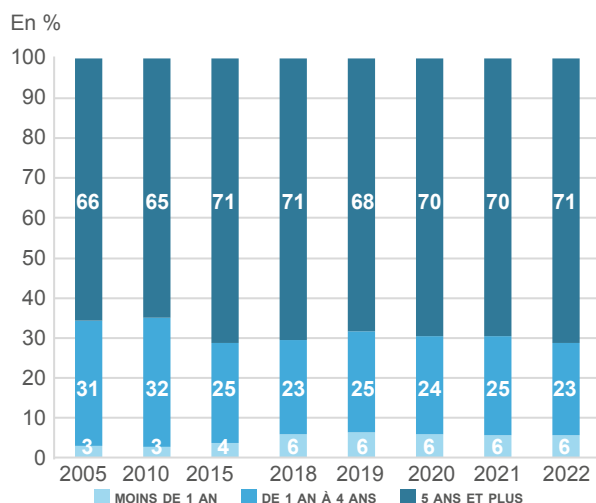
47 %

Part des fourgons dans les immatriculations de véhicules utilitaires légers

► IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR CARROSSERIE

CARROSSERIES	2000		2010		2015		2021		2022	
	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%	unités	%
Dérivé VP	133 679	32,2	116 582	27,9	85 976	22,7	57 819	13,4	47 899	13,8
Fourgonnette	110 727	26,7	113 152	27,1	99 227	26,2	99 697	23,0	69 937	20,1
Fourgon	99 953	24,1	136 647	32,7	140 153	36,9	191 612	44,3	162 367	46,6
Minibus-minicar	867	0,2	525	0,1	621	0,2	360	0,1	453	0,1
Pickup	6 327	1,5	12 126	2,9	12 877	3,4	12 019	2,8	9 486	2,7
Tout terrain, tout chemin	4 470	1,1	9 302	2,2	9 908	2,6	10 048	2,3	8 872	2,5
Autres	58 943	14,2	29 278	7,0	30 666	8,1	61 076	14,1	49 062	14,1
TOTAL	414 966	100,0	417 612	100,0	379 428	100,0	432 631	100,0	348 076	100,0

VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION PAR ÂGE



► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR TONNAGE

	2005	2010	2022
< 1,5T	3%	4%	1%
1,5T À < 2,5T	56%	52%	35%
2,5T À 3,5T	41%	43%	63%
> 3,5T À 5T	0,2%	1%	0,3%
TOTAL	100%	100%	100%

► IMMATRICULATIONS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR ÉNERGIE

	2010	2021	2022	
	%	%	unités	%
GAZOLE	98,4%	89,7%	296 885	85,3%
ESSENCE	1,2%	5,2%	23 824	6,8%
ELECTRICITÉ	0,2%	2,8%	16 826	4,8%
AUTRES	0,3%	2,3%	10 541	3,0%
TOTAL	100,0%	100,0%	348 076	100,0%

Source : CCFA

LES CARACTÉRISTIQUES DU MARCHÉ DU VÉHICULE INDUSTRIEL EN FRANCE

Le marché français des véhicules industriels neufs de plus de 5,1 tonnes a stagné en 2022 (-0,3 %), pour s'établir à 44 011 unités. Les problèmes d'approvisionnement apparus au deuxième semestre 2021 se sont poursuivis en 2022 et ont impacté les délais de livraisons et les volumes d'immatriculations. Le marché reste donc en retrait de 20 % par rapport au niveau record de 2019.

Le segment le plus impacté par les problèmes de livraisons a été celui des véhicules porteurs, qui a reculé de 13,1 % par rapport à 2021 à 18 593 unités, tandis que le marché des tracteurs a augmenté de 11,8 % à 25 418 unités. Aujourd'hui,

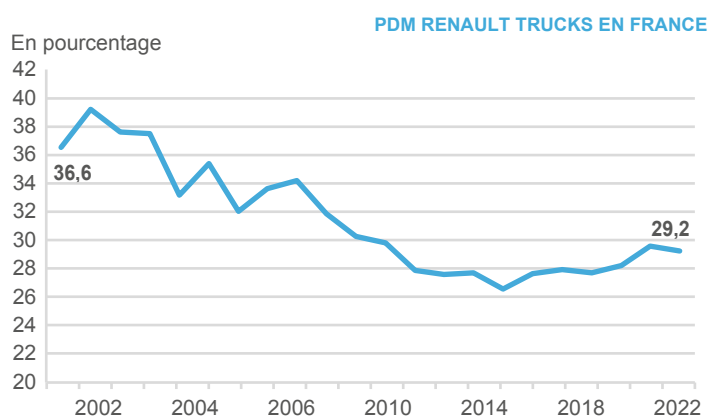
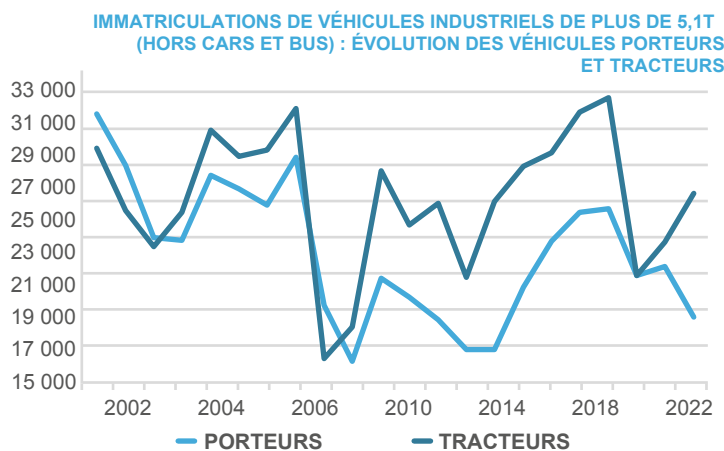
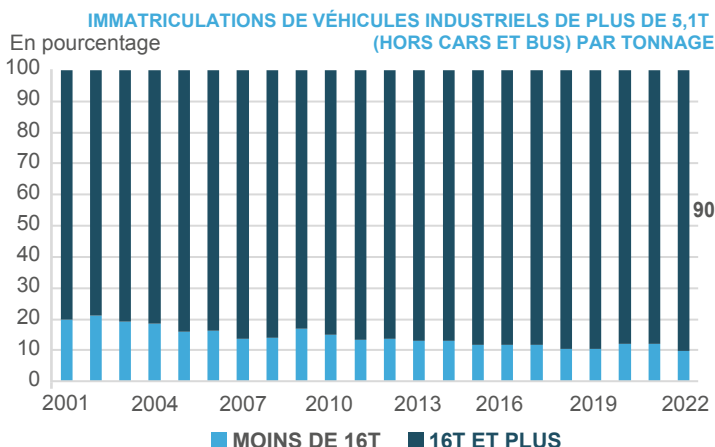
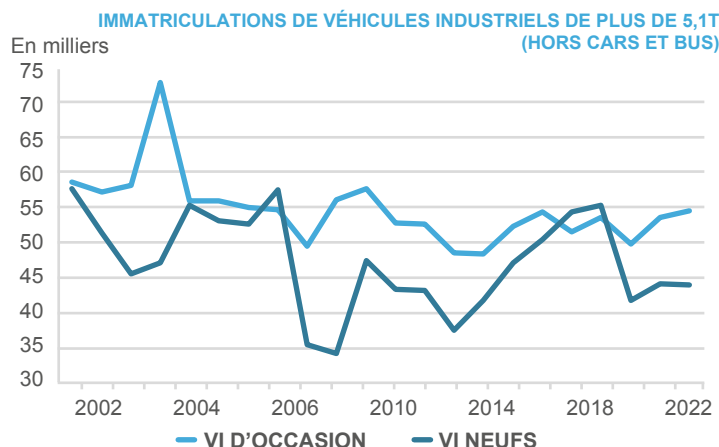
les tracteurs représentent 58 % des ventes de véhicules, contre 48 % en 2001.

La part des véhicules industriels de plus de 16 tonnes s'est également accrue depuis vingt ans. Elle est passée de 80 % des ventes en 2001 à 90 % en 2022 et traduit les efforts de massification du transport, en phase avec la volonté de réduire son empreinte environnementale.

La pénurie sur le marché du neuf continue de favoriser le marché du véhicule d'occasion, qui atteint son niveau le plus haut depuis 2010 avec 54 465 unités (+1,8 % par rapport à 2021).

Depuis la fin de la crise de 2009-2010, le marché du véhicule industriel d'occasion était 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). Depuis 2020, le ratio est légèrement plus élevé à 1,2.

En 2022, Renault Trucks conserve sa place de leader en France avec une part de marché supérieur à 29 %, contre 28,2 % en 2020. Sa part de marché sur le marché du véhicule d'occasion de plus de 5,1 t s'élève à 29 % en 2022.



Source : CCFA

Les véhicules industriels sont définis comme des véhicules de plus de 5 t 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. En 2022, le marché des porteurs a été davantage affecté que celui des tracteurs par les problèmes d'allongement des délais de livraison liés à la pénurie de semi-conducteurs et aux difficultés logistiques.

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 2022, celle-ci atteint 29,2 % en plus de 5 t (29,4 % sur le segment des plus de 16 t).

La motorisation diesel continue de dominer le marché à plus de 90 %, mais l'offre de véhicules électriques se développe et les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés par l'Union européenne contribuent également à stimuler les ventes. Si le marché de l'électrique ne représente encore que 0,3 % des volumes vendus, les ventes ont été multipliées par trois entre 2021 et 2022. Renault Trucks propose désormais une gamme complète de véhicules 100 % électriques, allant de 650 kg à 44 t (Vélo-cargo Kleuster Freegônes, Renault Trucks E-Tech Master Red Edition, Renault Trucks E-Tech D et Renault Trucks E-Tech D Wide) pour répondre à la diversité des métiers de la logistique urbaine (transport frigorifique, collecte de déchets, distribution). Sa part de marché sur les gammes intermédiaires électriques a atteint 75 % en 2022.

LA MOTORISATION DES MÉNAGES

85 %

Taux de motorisation des ménages

En 2022, le taux de motorisation des ménages (hors gros utilitaires) reste stable à 85 %. Les ménages multi-motorisés représentent 36 % de l'ensemble des ménages, une part en légère baisse par rapport à 2021, après avoir augmenté de manière continue depuis 1980 (16 % des ménages étaient multi motorisés). La part des ménages ayant 3 voitures ou plus se stabilise également à 5 % de l'ensemble des ménages, après avoir progressé régulièrement (voir page 93).

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

	1990	1995	2000	2010	2015	2022
SELON LA CATÉGORIE SOCIO PROFESSIONNELLE						
Exploitants agricoles	95,9	98,9	91,1	92,1	88,0	92,6
Salariés agricoles	74,7	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2	89,4	90,6	91,1%	90,9	88,4
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4	85,5	84,6	84,1%	83,2	85,1
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3	88,7	90,8	89,8%	88,0	90,5
Employés	78,3	75,9	77,5	82,5%	80,1	83,2
Ouvriers	87,2	89,7	88,7	91,2%	90,9	91,4
Inactifs	54,6	65,8	70,9	77,1%	77,6	81,6
dont retraités	59,4	70,9	76,0	80,1%	80,6	80,8
SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE						
Communes rurales	82,1	88,6	91,1	92,7	92,9	94,3
Villes de moins de 20 000 habitants	76,6	84,7	86,1	90,2	91,1	91,6
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	77,3	80,0	84,2	87,1	87,8	87,3
Villes de plus de 100 000 habitants	74,2	75,1	76,6	80,8	81,4	83,2
Agglomération parisienne	77,0					
Ville de Paris	47,3	60,8	60,4	63,6	59,7	67,7
SELON LA CATÉGORIE D'HABITAT						
Ville-centre	-	67,6	69,4	73,0	71,6	74,0
Banlieue	-	79,3	80,5	83,2	82,1	84,8
Périurbain	-	88,5	89,8	91,6	92,5	93,1
Rural	-	85,3	90,4	94,8	94,4	94,3
SELON L'ÂGE DU CHEF DE MÉNAGE						
Moins de 25 ans	-	51,2	49,3	64,9	74,0	62,5 (1)
25 à 34 ans	-	85,1	82,4	83,9	82,5	87,3
35 à 44 ans	-	86,7	86,3	88,0	87,3	86,5
45 à 54 ans	-	87,5	87,4	88,1	84,7	88,3
55 à 64 ans	-	84,9	87,0	86,9	85,1	86,9
65 à 74 ans	-					84,4
Plus de 75 ans	-	61,9	69,0	76,2	78,6	78,1
VOITURES DONT L'UTILISATEUR PRINCIPAL EST UNE FEMME	-	-	40,4	41,5%	41,9%	42,7%
ENSEMBLE	76,5	78,4	80,3	83,5%	82,9%	85,0%

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

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

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins. Après plusieurs années de baisse, il progresse depuis 2015 (+2 points) pour s'établir à 85 % en 2022.

Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socio-professionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes composant le ménage.

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

- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants se stabilisent autour de 83 % en 2022, contre 75 % en 1995. En revanche, dans les grandes agglomérations, les taux de motorisation sont remontés depuis le COVID. Dans l'agglomération parisienne le taux est de 67,7 % en 2022, contre 65,6 % en 2020. Dans les agglomérations lilloise et lyonnaise, les taux de motorisation sont passés de respectivement 87 % à 92 % et de 76 % à 80 %. Dans

La catégorie de commune des ménages reste un facteur essentiel du taux de motorisation. Dans les communes rurales ou les zones périurbaines, 94 % des ménages possèdent un véhicule. A l'inverse, en région parisienne, zone dense et bénéficiant d'un réseau de transports en commun développé, la part des ménages équipés est plus basse à 67,7 % en 2022. Dans d'autres grandes agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants, les taux se situent autour de 83 %.

En lien avec les niveaux observés en zones périphériques ou rurales, le taux de motorisation est également plus élevé chez les ouvriers/

agriculteurs (plus de 90 %) que dans les catégories socio-professionnelles supérieures (85 %), résidant davantage en zone urbaine. Les inactifs, dont les retraités, sont également moins motorisés que la moyenne (autour de 80 %), mais le taux de motorisation des plus de 65 ans a progressé au cours des vingt dernières années.

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.

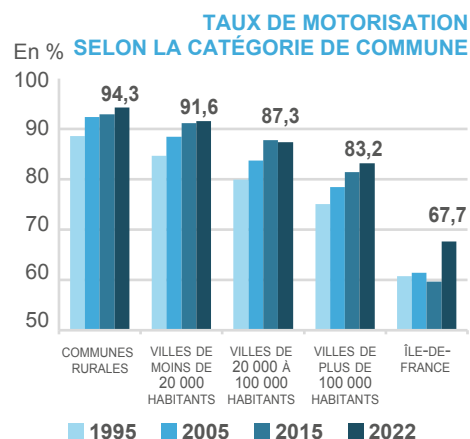
l'agglomération marseillaise, en revanche, le taux de motorisation est retombé en 2022 de 5 points à 81 %, contre 86 % en 2021.

- 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.

En 2010, parmi les ménages ne possédant pas de véhicule, la proportion de ménages qui s'étaient « démotorisés » étaient de 45 %, contre 55 % de ménages n'ayant jamais été motorisés. Puis, la part des foyers démotorisés s'est sensiblement accrue pour atteindre 57 % en 2017 (contre 43 % n'ayant jamais possédé de voiture). Depuis 2017, le taux de démotorisation fluctue autour de 55 % et est retombé à 54 % en 2022. La principale cause de non-motorisation reste l'absence de permis de conduire (citée par 49 %

des personnes), suivie de l'absence de besoin (44 %). En troisième et quatrième position, sont désormais cités les coûts d'acquisition (30 % des foyers non motorisés) et d'utilisation (28 %) comme cause de non-motorisation, devant la préférence pour les transports en commun (27 %) et pour vélo ou la marche (22%). Parmi les ménages non motorisés, 14 % d'entre eux envisagent de se remotoriser au cours des deux prochaines années, une part en baisse de 1 point par rapport à 2021.



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, en 2020, elle a de nouveau reculé avec la crise sanitaire et s'est maintenue à ce niveau les années suivantes avec le développement du télétravail. La part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'élève à 67 % en 2022 (vs 69 % en 2019). Les principaux motifs d'utilisation de la voiture sont les achats (88 % des véhicules) et les loisirs (74 %). La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail s'élève, quant à elle, à 52 %. Enfin, 22 % des véhicules sont utilisés pour emmener les enfants à la crèche ou à l'école.

L'âge moyen du parc des ménages et la durée de détention des véhicules continuent de s'accroître. Depuis 2020, le phénomène est accentué par le contexte économique et la faiblesse du marché du

neuf. En 2022, l'âge moyen du parc s'est établi à 9,8 ans, contre 8,9 ans en 2019, et la durée de détention des véhicules s'est allongée à 6,2 ans, contre 5,5 en 2019.

Le kilométrage au compteur des véhicules détenus ou mis à disposition des ménages reflète le vieillissement du parc, le poids des nouvelles immatriculations dans le parc, mais aussi l'intensité d'utilisation des véhicules. En 2022, le kilométrage au compteur d'un véhicule essence s'élève en moyenne à 72 440 km, contre 135 700 km pour un véhicule diesel, plus intensément utilisé. Entre 2010 et 2022, le kilométrage au compteur des véhicules diesel n'a cessé de s'accroître (à l'exception de 2020) avec la baisse des immatriculations diesel. Celui d'un véhicule essence a diminué continuellement pour atteindre son plus bas niveau en 2020 (67 880 km) et a légèrement

rebondi en 2021 et 2022. Toutes énergies confondues, le kilométrage moyen est ainsi passé de 70 000 km au début des années 90 à une moyenne de 105 000 km entre 2005 et 2017, puis a baissé pour atteindre 101 360 km en 2022. Ces dernières années, la moindre utilisation des véhicules a davantage pesé que le vieillissement du parc ou la faiblesse des nouvelles immatriculations.

Enfin, la part des véhicules diesel dans le parc continue de décroître avec la baisse des immatriculations. Ils représentent désormais moins d'un véhicule sur deux (46,7 % du parc), contre plus de 60 % en 2015, soit une chute de plus de dix points en moins de dix ans.

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

► PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	unités	1990	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2022
Parc total	millions	23,0	27,4	31,0	33,6	34,1	36,1	36,2	36,1
Âge moyen du parc	année	5,8	7,3	7,7	8,0	8,9	8,9	9,0	9,8
Durée de détention moyenne	année	3,7	4,4	4,7	5,0	5,5	5,5	5,6	6,2
RÉPARTITION DU PARC PAR GROUPE AUTOMOBILE									
Groupe Renault	%	33,3	33,3	30,2	28,6	28,3	27,6	27,1	27,0
Groupe PSA avant 2021, Stellantis hors FCA sinon	%	38,3	35,2	36,4	38,2	36,5	39,2	38,5	37,0
Autres marques	%	28,4	31,4	33,2	33,2	35,2	33,2	34,4	36,0
RÉPARTITION DU PARC PAR PUISSANCE FISCALE									
2 & 3 CV	%	3,4	0,7	43,3	44,4	49,2	51,7	50,9	51,2
4 & 5 CV	%	38,4	40,5						
6 & 7 CV	%	47,1	50,0	46,6	42,5	39,0	35,7	36,6	35,7
8 CV & plus	%	12,8	8,8	10,1	13,1	11,8	12,6	12,5	13,1
RÉPARTITION DU PARC PAR GAMME									
Petites voitures	%	39,4	45,1	44,5	46,8	49,3	47,7	48,5	48,0
Moyenne inférieure	%	20,8	27,3	32,2	30,9	29,2	25,7	23,6	22,0
Moyenne supérieure	%	26,0	19,9	16,2	11,5	7,9	4,9	5,1	5,0
Haut de gamme	%	8,7	7,0	5,7	5,0	3,0	2,3	2,1	2,0
Divers	%	5,1	0,8	1,4	5,7	10,6	18,5	20,7	24,0
Part de voitures achetées neuves	%	50,4	43,9	40,1	41,1	41,5	41,8	41,5	40,4
RÉPARTITION DU PARC PAR CARBURANT UTILISÉ									
Super sans plomb - Essence	%	15,3	49,1	51,1	40,1	38,8	46,0	46,0	49,8
Super plombé - ARS - Autres	%	62,1	11,9						
Gazole	%	17,2	38,1	48,9	59,9	61,2	54,0	52,0	46,7
Kilométrage au compteur	km	69 500	93 140	99 460	103 470	105 590	102 120	99 670	101 360
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%	75,1	78,7	75,7	71,8	71,9	69,0	67,3	67,0
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%	55,4	55,1	55,2	53,7	52,2	52,0	52,3	51,0

Note : A 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 3 ans pèse sur l'âge moyen des véhicules du parc. L'âge moyen du parc essence, qui avait tendance à baisser remonte, pour la seconde année consécutive et s'établit à 9,3 ans, contre 8,5 ans en 2020. L'âge moyen du diesel poursuit, quant à lui, sa hausse initiée en 2009 et atteint 10,7 ans en 2022, contre 6,8 ans en 2008. Le poids des véhicules de plus de 5 ans s'élève à 70 % en 2022, soit quatre points de plus qu'en 2019. Cela s'explique par l'augmentation des plus de 10 ans, qui représentent désormais 37 % du parc (+4 points en 2 ans).

Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 2 et 5 CV et leur part stagne autour de 51 % du parc. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure représentent respectivement

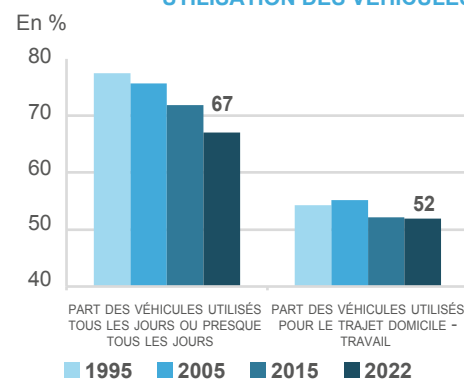
48 % et 22 % du parc en 2022. La part des voitures de la gamme divers, composée essentiellement de 4x4 et de tout terrain, tout chemin, poursuit sa forte progression et s'élève à 24 % du parc en 2022, contre 10,6 % en 2015.

L'équipement des voitures du parc en boîtes automatiques et en systèmes d'urgence (E-Call) continue de progresser. En 2022, 21 % des voitures sont équipées d'une boîte automatique (+5 points en 2 ans) et 12 % d'un système E-Call (contre 3 % en 2016). Les foyers multi-motorisés sont davantage équipés, avec respectivement pour ces foyers 31 % et 19 % des voitures équipées. Le limiteur de vitesse équipe désormais 67 % des voitures du parc et 83 % chez les foyers multi motorisés.

Concernant l'utilisation des véhicules, les comportements qui ont vu le jour pendant le covid semble se pérenniser, avec une part des véhicules utilisés tous les jours ou presque qui ne remonte pas. S'agissant de la fréquence de conduite, la part des conducteurs quotidiens stagne à 75 % en 2022 et est en légère hausse par rapport à 2007 (73 %). Dans l'agglomération parisienne, cette fréquence n'est que de 57 % et tend à diminuer dans Paris intramuros

(19 % en 2022, contre 31 % en 2007) et la première couronne (48 % en 2022, contre 56 % en 2007). À l'inverse, dans les autres zones y compris les grandes agglomérations, la conduite quotidienne s'intensifie : plus de 8 ménages sur 10 dans les villes de moins de 100 000 habitants et 7 ménages sur 10 dans les villes de plus de 100 000 habitants en 2022. Dans l'agglomération parisienne, 57 % des ménages utilisent quotidiennement leur voiture en 2022 et 62 % dans l'agglomération lyonnaise.

UTILISATION DES VÉHICULES



LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

En 2022, le transport intérieur de voyageurs tous modes confondus augmente de 14,4 % en 2022, à 1000 milliards de voyageurs-kilomètres, soit un niveau qui se rapproche de celui d'avant crise (-3,4 % par rapport à 2019). Cette croissance s'observe pour tous les modes de transport, mais elle est plus forte pour les transports ferrés et aériens.

Exprimée en voyageurs-kilomètres et limitée aux transports intérieurs, la route est prépondérante dans les déplacements de personnes avec 87 % de part modale. Mais en 2022, comme en 2021, la part de la voiture particulière recule de 2 points, et s'établit à 82 %, contre 86 % en 2020. Cette baisse se fait au profit des transports ferrés dont la part modale augmente de 2 points à 11,8 %. La part des autobus, autocars et tramways reste stable (4,8 %). La part modale du transport aérien

s'élève, quant à elle, à 1,3 %.

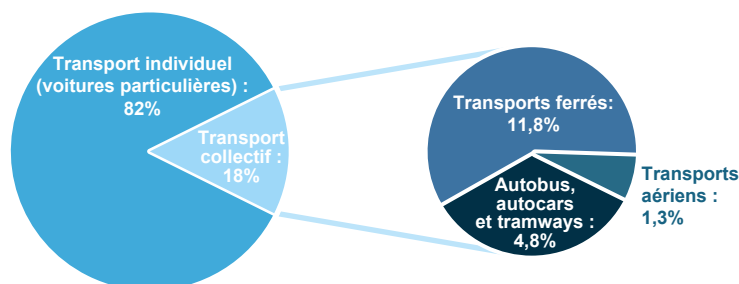
La mobilité en voitures particulières est celle qui a été le moins impactée par les restrictions de déplacements en 2020. Elle a donc rebondi moins fortement que les autres modes en 2021 et progresse à un rythme inférieur en 2022. Son niveau est inférieur de seulement 3 % à celui de 2019. Le transport collectif routier a perdu 40 % de ses voyageurs kilomètres en 2020 et n'a que faiblement rebondi en 2021. En 2022, il progresse de seulement 15 %, soit plus faiblement que les autres modes de transport collectif. Il reste en retrait de 21 % par rapport à 2019.

Le mode ferré, qui inclut les trajets en trains (TGV, TER, RER), mais aussi en métro, est le seul mode qui a gagné des voyageurs-kilomètres par rapport à 2019 (+5 %). Il a été fortement impacté par la crise COVID en 2020 (-42 %), mais a bénéficié les

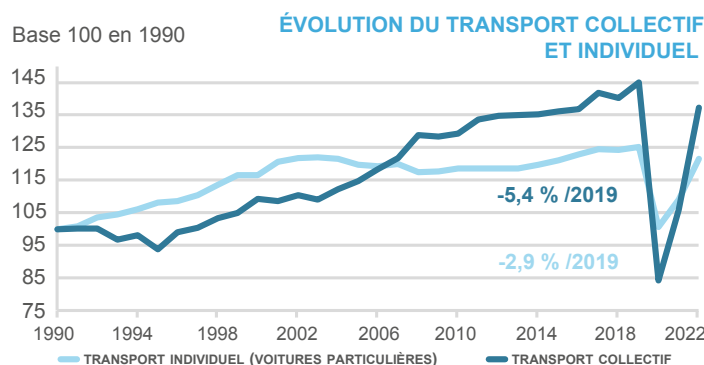
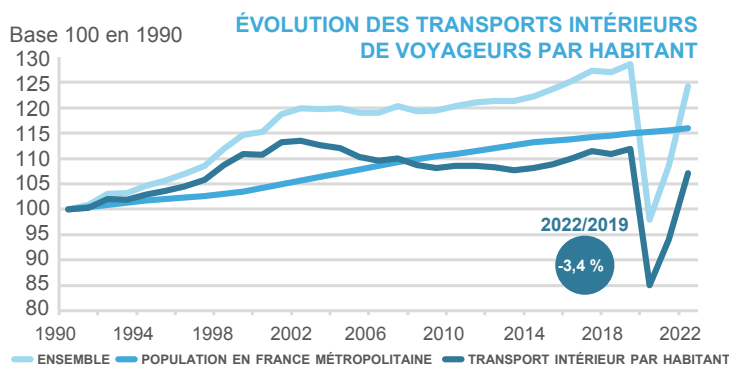
deux années suivantes d'une croissance de plus de 30 %. En 2022, il atteint son plus haut niveau grâce au dynamisme des TGV (+41 %), mais aussi du réseau Île-de-France (+32 % pour les trains et RER et +33 % pour le métro), en phase avec des décisions d'investissement et des politiques ferroviaires favorables.

Enfin, le transport aérien, qui avait perdu la moitié de ses flux et atteint un nombre de voyageurs historiquement bas en 2020, progresse en 2021 et en 2022 de plus de 30 % chaque année, mais il reste en retrait de 17 % par rapport à 2019.

RÉPARTITION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS PAR MODE EN 2022



+14,4 %
Hausse du transport intérieur de voyageurs tous modes exprimé en voyageurs-kilomètres en 2022



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 continûment 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).

La crise de 2020 a constitué une rupture historique que les années 2021 et 2022 n'ont pas encore réussi à effacer.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

Le transport intérieur de marchandises (y compris oléoducs) est resté stable en 2022 à 348,6 milliards d'euros. Le transport par poids lourds est le principal mode de transport utilisé et représente 85 % des tonnes-kilomètres transportées, une part qui reste stable en 2022. Il répond à de nombreux critères qui interviennent dans le choix modal et est adapté à la majorité des flux. En effet, en 2021, 64 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 150 kilomètres, rendant difficile le report modal. A l'inverse, seulement 5 % des tonnes transportées le sont à plus de 500 kilomètres.

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 (-1,5 % par

an) jusqu'en 2015, en lien avec le recul de l'activité du pavillon français au profit du pavillon étranger. Puis, à partir de 2016, la reprise économique a permis le retour de la croissance (+4 % par an) qui a été interrompue par la crise du Covid. Après une reprise en 2021 et 2022, l'activité du transport routier de marchandises s'est établit à 296,2 milliards de tonnes-kilomètres, comme en 2019.

Le transport ferroviaire, qui représente 10,1 % des tonnes-kilomètres, recule de 1,4 % en 2022 à 35,3 milliards de tonnes-kilomètres, notamment en lien avec les grèves de décembre 2022, mais il reste légèrement au-dessus de son niveau de 2019. Quant au transport fluvial, il a reculé de 9,3 % en 2022, impacté par le recul des flux de matières premières (minerais, produits d'extraction, matériaux de construction), mais aussi par la sécheresse et du bas niveau du Rhin et de la Moselle.

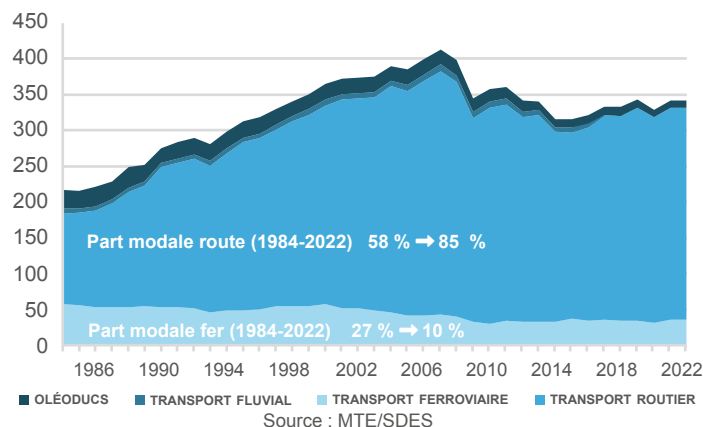


85 %

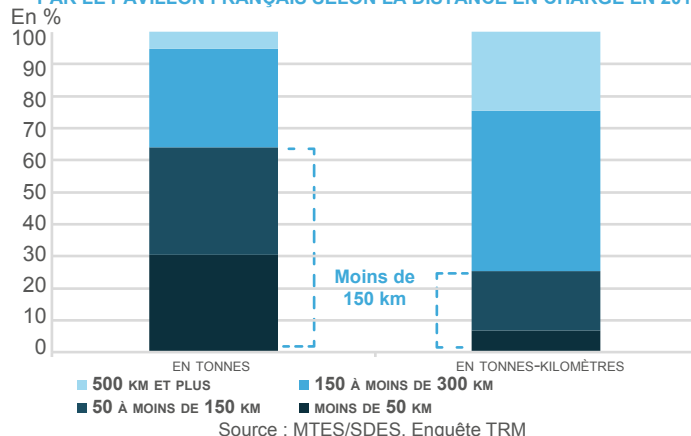
Part du transport routier dans le transport terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres en 2022

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. La transition énergétique du transport routier de marchandises devra s'inscrire dans ce cadre.

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.

LA CIRCULATION ROUTIÈRE

La circulation routière, exprimée en milliards de véhicules-kilomètres, a augmenté en moyenne de 1,5 % par an entre 1990 et 2012. Jusqu'en 2002, sa croissance a été supérieure à 2 %, puis elle s'est nettement ralentie, progressant de 0,6 % par an entre 2002 et 2012. Sur la période 2012-2022, elle affiche une croissance annuelle moyenne de 0,3 %. En 2020, avec les restrictions de déplacements liées au Covid, elle recule de 17,6 %. Malgré un rebond de 8,5 % en 2021, puis de 9,1 % en 2022, elle atteint 629 milliards de véh-km, soit en recul de 2,4 % par rapport à 2019.

La circulation est essentiellement réalisée par les

véhicules légers (92 % de la circulation totale). En 2020, les confinements et le développement du télétravail ont beaucoup impacté les trajets des voitures particulières, qui ont reculé davantage que ceux des véhicules de transport de marchandises. En 2022, la circulation des voitures particulières a davantage rebondi (+9,9 %) que celle des autres véhicules, mais elle reste en retrait de 2,6 % par rapport à 2019.

En 2022, la circulation des véhicules utilitaires légers immatriculés en France croît de seulement 2,1 % et reste en dessous de son niveau de 2019 (-1 %). Celle des poids lourds, qui avait ralenti depuis 2018 sous

l'effet du ralentissement économique et avait été moins impactée en 2020, augmente de 1,5 % en 2022 et a désormais dépassé son niveau d'avant crise.

Fin 2022, plus de 30 % du parc de voitures particulières possède une vignette de Crit'Air 1 et E. Pour les poids lourds, 57 % du parc possède une vignette Crit'Air 2. Leur poids dans la circulation est plus important car ces véhicules plus jeunes roulent davantage.

+9,1% Hausse de la circulation en 2022

► BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	1990	2000	2012	2019	2020	2021	2022	Variation annuelle moyenne en %		
								2012/1990	2022/2012	2022/2021
PARCS (moyennes annuelles en milliers de véh.)	28 726	34 333	41 729	45 043	44 939	45 486	45 751	+1,7	+0,9	+0,6
Voitures	23 939	28 746	35 480	38 093	38 046	38 461	38 683	+1,8	+0,9	+0,6
Essence	20 303	18 715	13 407	15 272	15 858	16 725	17 581	-1,9	+2,7	+5,1
Diesel	3 636	10 031	22 073	22 821	22 188	21 736	21 101	+8,5	-0,4	-2,9
Hybrides non rechargeables	-	-	21	426	544	791	1 108	-	+48,7	+40,1
Hybrides rechargeables	-	-	28	75	109	224	357	-	+29,0	+59,4
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	11	125	187	312	491	-	+46,2	+57,4
Véhicules utilitaires légers (VUL)	4 177	4 946	5 573	6 252	6 196	6 320	6 356	+1,3	+1,3	+0,6
Essence	2 279	1 261	291	219	212	218	232	-8,9	-2,2	+6,4
Diesel	1 944	3 598	5 254	5 974	5 916	6 019	6 022	+4,6	+1,4	+0,0
Hybrides et gaz	-	-	21	20	21	28	36	-	+5,5	+28,6
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	8	40	46	55	66	-	+23,5	+20,0
Poids lourds pavillon français (>5t)	543	561	591	606	605	612	619	+0,4	+0,5	+1,1
Bus & cars pavillon français	67	79	85	92	92	94	94	+1,1	+1,0	+0,0
KILOMÉTRAGES ANNUELS MOYENS (en milliers de km)										
Voitures	13,66	13,96	12,83	12,51	10,21	10,95	11,96	-0,3	-0,7	+9,2
Essence	11,95	10,73	8,23	8,92	7,55	8,24	8,87	-1,7	+0,7	+7,7
Diesel	21,28	18,75	15,56	14,75	11,92	12,70	13,91	-1,4	-1,1	+9,6
Hybrides non rechargeables	-	-	19	16	13	15	16	-	-1,6	+11,7
Hybrides rechargeables	-	-	18	16	13	16	18	-	+0,3	+18,3
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	8	11	9	10	11	-	+3,5	+11,7
Véhicules utilitaires légers (VUL)	14,90	16,20	14,64	14,17	12,69	13,60	13,79	-0,1	-0,6	+1,4
Essence	9,92	7,49	4,91	5,97	5,96	6,84	7,41	-3,1	+4,2	+8,3
Diesel	20,16	18,60	15,22	14,53	12,98	13,89	14,09	-1,3	-0,8	+1,4
Hybrides et gaz	-	-	10	10	10	14	19	-	+7,4	+36,1
Électrique & autres énergies (hors GPL)	-	-	7	8	7	8	7	-	+1,1	-0,9
Poids lourds (>5t)	42,19	47,83	44,79	44,20	41,09	43,89	44,03	+0,3	-0,2	+0,3
Bus et cars	31,55	30,56	33,52	33,34	25,02	29,12	31,80	+0,3	-0,5	+9,2
CONSUMMATIONS UNITAIRES (en litres au 100 km)										
Voitures essence	8,68	8,12	7,61	6,90	6,83	6,77	6,80	-0,6	-1,1	+0,4
Voitures gazole	6,73	6,74	6,35	5,96	5,94	5,95	5,90	-0,3	-0,7	-0,8
VUL essence	9,39	9,22	7,91	7,60	7,52	7,52	7,50	-0,8	-0,5	-0,2
VUL gazole	9,77	9,35	7,93	7,80	7,77	7,77	7,80	-0,9	-0,2	+0,3
Poids lourds (>5t)	36,23	36,62	34,97	33,32	32,98	32,87	32,60	-0,2	-0,7	-0,8
Bus et cars	32,00	32,99	32,78	30,72	30,41	30,41	30,40	+0,1	-0,8	-0,0
TOTAL CONSOMMATIONS DE CARBURANTS (en millions de litres)										
Essence	24 956	19 172	9 978	11 087	9 438	10 654	12 202	-4,1	+2,0	+14,5
Gazole	19 775	33 105	41 808	40 949	34 132	36 346	37 813	+3,5	-1,0	+4,0
Total	44 731	52 277	51 786	52 036	43 570	47 000	50 015	+0,7	-0,3	+6,4
CIRCULATION TOTALE (en milliards de véh-km) (1) (2)	438	542	609	645	532	577	629	+1,5	+0,3	+9,1
Véhicules légers (1)	404	496	560	593	485	527	577	+1,5	+0,3	+9,6
Dont Voitures pavillon français	321	394	447	469	382	414	455	+1,5	+0,2	+9,9
Dont Véhicules utilitaires légers pavillon français	66	80	82	89	79	86	88	+0,9	+0,7	+2,1
Poids lourds pavillon français (1)	22,7	26,6	25,7	26,2	24,3	26,2	26,6	+0,6	+0,3	+1,5

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger. (2) Y compris deux roues motorisés.

Source : MTE/SDS/CCTN

La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers, avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Les véhicules immatriculés à l'étranger sont inclus. Depuis 2020, le bilan de la circulation s'appuie sur le nouveau répertoire des véhicules routiers du SDES (RSVERO), qui combine les informations des certificats d'immatriculation et celles des contrôles techniques. Les séries longues ont été reconstituées et les estimations sont réactualisées d'une année sur l'autre.

En 2022, le parc de véhicules immatriculés en France est estimé à 45,7 millions, en hausse de 0,6 %. Le nombre de voitures diesel dans le parc continue de reculer (-2,9 %) et représente désormais 54,5 % du total. Dans la circulation, cette part est plus importante (64 %), en raison d'un usage plus intensif des véhicules, mais elle décroît régulièrement depuis

2014 avec le vieillissement tendanciel des voitures diesel et la baisse du kilométrage annuel moyen. La motorisation essence, quant à elle, augmente dans le parc et dans la circulation, avec des véhicules qui rajeunissent et une augmentation du kilométrage moyen. Mais, en 2022, cette tendance ralentit avec le développement d'autres motorisations, notamment hybrides, qui occupent une part croissante dans la circulation (5,4 % en 2022, contre 3,6 % en 2021) et dans le parc (3,8 % en 2022, contre 2,6 % en 2021). Les motorisations 100 % électriques représentent désormais 1,3 % du parc (2,2 % avec les hybrides rechargeables) et 1,2 % de la circulation (2,7 % avec les hybrides rechargeables).

L'amélioration des performances techniques des moteurs a permis de réduire l'écart de consommation entre les voitures essence et diesel. De 2 litres au début des années 90, il est tombé aujourd'hui à moins d'un litre. Depuis 2015, la consommation des voitures

essence et diesel a reculé de respectivement 6,8 % et 3,6 %. En 2022, la consommation unitaire d'une voiture essence est remontée à 6,8 litres aux 100 km, du fait du développement de cette motorisation sur des segments supérieurs. Celle d'une voiture diesel s'établit à 5,9 litres aux 100 km.

Le parc poids lourds renoue avec la croissance depuis 2015 et continue de progresser en 2022 (+1,1 %). La consommation unitaire des poids lourds baisse continuellement depuis 2015 (-5,5 %) et se poursuit en 2022 (-0,8 %). Le parc poids lourds s'est également transformé et comprend 59 % de véhicules de norme EURO VI fin 2022 (82 % pour les tracteurs). On observe aussi une augmentation régulière de la part des véhicules de plus de 19 t dans le parc de porteurs (65 % fin 2022, contre 57 % en 2011). Le rajeunissement du parc de véhicules, ainsi que l'augmentation de leur capacité d'emport, 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 et 2022. La circulation routière a crû de 18 % sur deux ans, s'établissant légèrement en dessous du niveau de 2019. Les émissions de CO₂ du transport routier ont, quant à elles, augmenté de 15 % sur cette même période, restant inférieures de 3 % au niveau observé en 2019. Entre 1990 et 2022, la circulation totale des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 44 % ; leurs émissions de CO₂ associées, nettes des énergies renouvelables, quant à elles, n'ont crû que de 5 %.

Sur la longue période, différents facteurs sont à l'origine de l'amélioration de l'efficacité énergétique. Le premier est la baisse de la consommation unitaire moyenne des voitures particulières en circulation et immatriculées en France, qui a reculé de 24 % depuis 1990. Ceci est la conséquence de la diésélisation du parc entre 1990

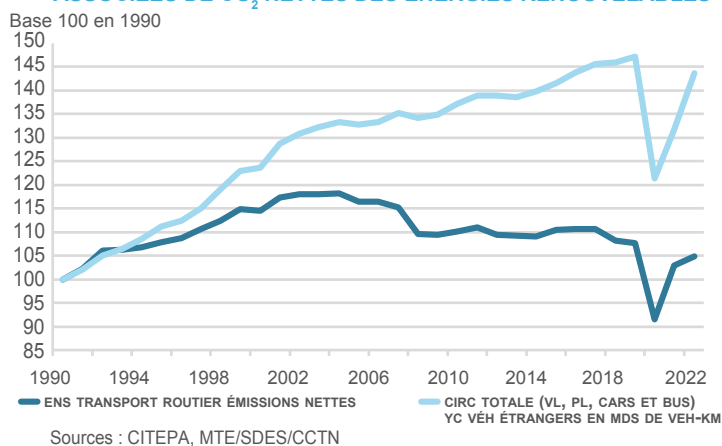
et 2015, du système bonus/malus instauré en 2008 et des efforts des constructeurs et des conducteurs. La tendance s'est interrompue ponctuellement en 2017, mais en 2018 la consommation des voitures particulières a de nouveau reculé, principalement grâce aux gains d'efficacité de l'essence plus importants 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 2022, pour le gazole, et de 7,1 l / 100 km en 2017, contre 6,8 en 2022, pour l'essence. Cependant, la part croissante des voitures essence dans le parc et dans la circulation pèse sur la consommation unitaire moyenne d'un véhicule du parc, qui s'établit à 6,2 litres aux 100 km en 2022. Par ailleurs, le développement des voitures électriques, qui n'émettent aucun CO₂, commencent à devenir un facteur de réduction des émissions. Elles représentent environ 1 % de la circulation. Ce facteur va perdurer et s'accroître, mais son impact sur la réduction des émissions de CO₂ se fera lentement.

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 2022. 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.

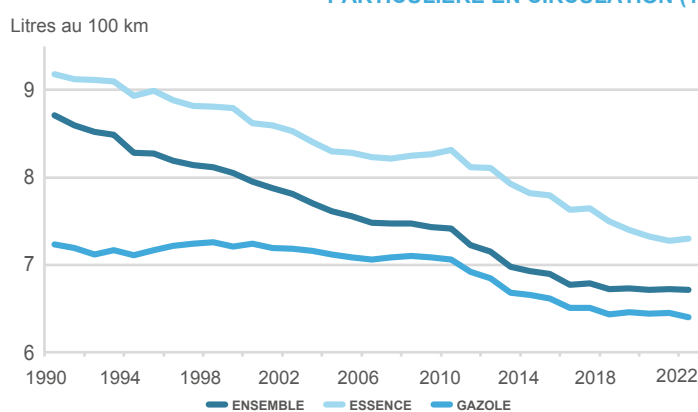
Baisse de la consommation unitaire moyenne d'une voiture particulière en circulation depuis 1990

-24 %

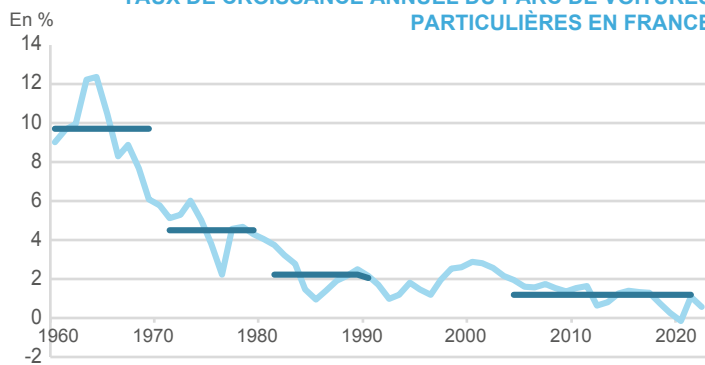
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



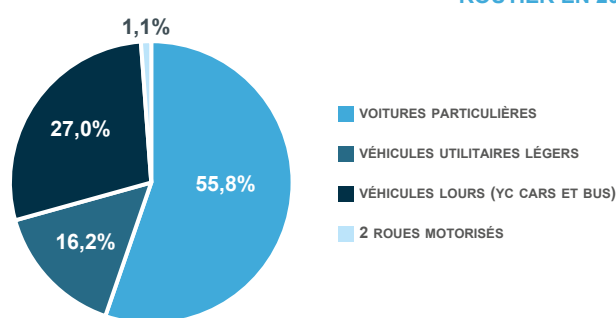
CONSUMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DU TRANSPORT ROUTIER EN 2022



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 %, il a fortement ralenti à partir de 2018 (moins de 1 % par an), mais demeure positif.

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 2022 en retrait de 4 % par rapport à 2019.

En 2022, 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 122 millions de tonnes, contre 126 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 130 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 2022, le niveau des émissions remonte mais progresse de seulement 1,6 %. Il reste en retrait de 3 % par rapport au niveau observé en 2019.

En 2022, les émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon le CITEPA, à 55,8 % pour les voitures, 16,2 % pour les véhicules utilitaires légers, 27 % pour les poids lourds, bus et cars et 1,1 % 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. Le covoiturage, l'autopartage et la location entre particuliers s'inscrivent dans ces nouvelles pratiques de consommation.

La voiture partagée permet de réduire les frais d'utilisation et d'entretien des véhicules et d'accroître l'offre de transport en zone péri-urbaine et rurale 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).

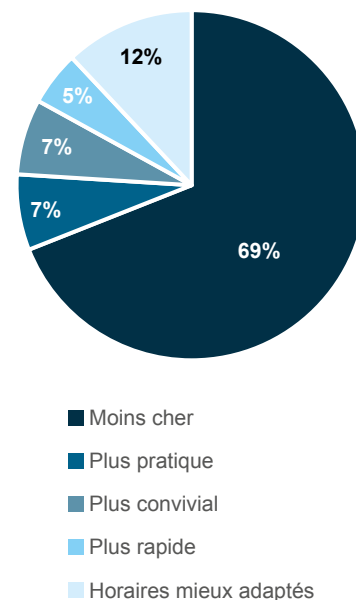
Les constructeurs automobiles ont adapté leurs offres à ces nouveaux besoins et se positionnent comme de véritables opérateurs de mobilité, en créant des entités et des marques nouvelles dédiées à ces activités (Mobilize, Free2Move) et en proposant toute une palette de nouveaux services en France comme 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.

14 %

Des personnes interrogées ont pratiqué le covoiturage en 2022 (enquête PARC AUTO)

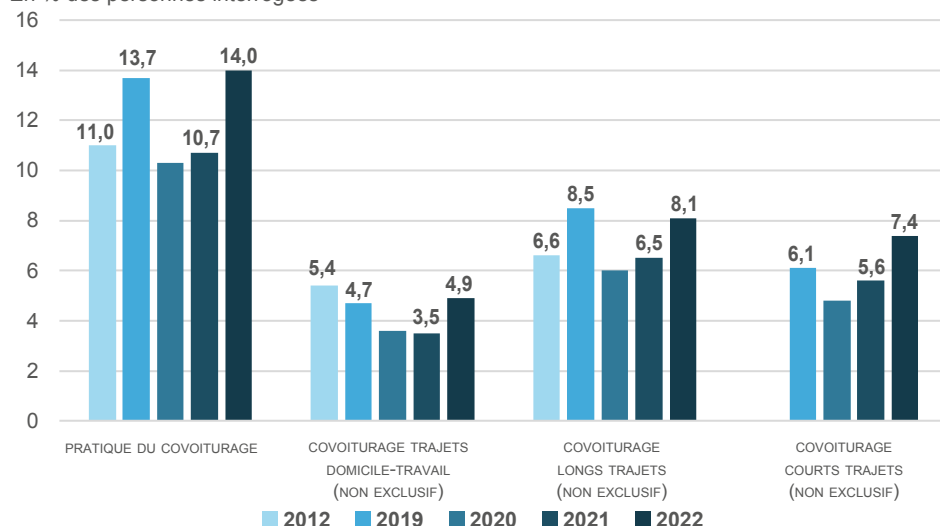
MOTIVATION PRINCIPALE POUR RÉALISER DES TRAJETS EN COVOITURAGE (6T, 2015)



Source : 6t/ADEME

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

En % des personnes interrogées



Source : Enquête KANTAR TNS Parc Auto 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.

D'après l'enquête PARC AUTO, la pratique du covoiturage, qui avait reculé en 2020 en raison de la crise sanitaire et était restée en retrait en 2021 avec le maintien du télétravail, est en hausse en 2022. 14 % des personnes interrogées ont effectué un trajet en covoiturage au cours des 12 derniers mois, contre 10,7 % en 2021. 4,9 % des personnes interrogées ont fait du covoiturage pour leurs déplacements domicile-travail (contre 3,5 % en 2021), 8,1 % pour des trajets supérieurs à 100 km (contre 6,5 % en 2021) et 7,4 % pour des trajets inférieurs à 100 km (contre 5,6 % en 2021). La principale motivation est économique, avec 58,4 % des personnes interrogées qui covoiture pour faire des économies et 50 % pour la convivialité. Avec la pandémie, le covoiturage avec l'entourage s'était renforcé, mais en 2022 il baisse. Il concerne 83 % des covoitureurs pour les trajets domicile-travail (contre 92 % en 2021) et 82 % pour les courts trajets (contre 88 % en 2021). Pour les longs trajets, le covoiturage par le biais d'une structure de mise en relation domine. Ainsi seulement 44 % des personnes ont pratiqué le covoiturage avec leur entourage pour les longs trajets. Les contreparties financières sont donc davantage présentes pour les longs trajets avec

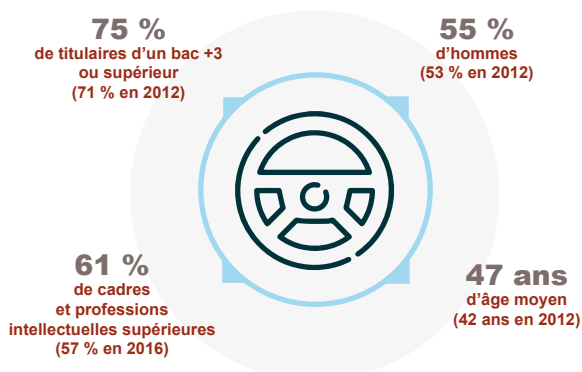
74 % des covoitureurs, contre seulement 29 % pour les courts trajets.

Fin 2022, l'État a lancé un grand plan national pour le covoiturage du quotidien. Il s'est fixé l'objectif de tripler d'ici 2027 le nombre de trajets du quotidien réalisés en covoiturage pour atteindre les 3 millions. A partir du 1er janvier 2023, une prime de 100 euros sera versée pour les primo-conducteurs et l'État financera la moitié de l'incitation financière que proposent certaines collectivités. Enfin, le Fonds vert sera mobilisé à hauteur de 50 millions d'euros pour aider les collectivités à financer des aires et des lignes de covoiturage.

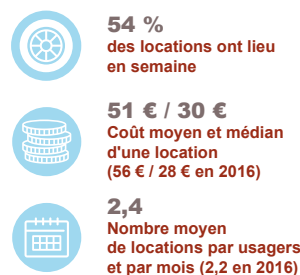
Au sein des entreprises, le covoiturage se développe également grâce au forfait mobilité durable. 56 % des employeurs privés l'ayant déployé l'ont ouvert au covoiturage.

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

PROFIL DES USAGERS DE L'AUTOPARTAGE EN 2019

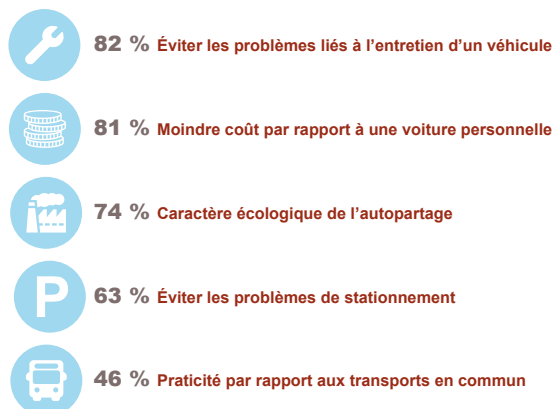


LES LOCATIONS D'AUTOPARTAGE EN 2019



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

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



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

15

Nombre d'opérateurs d'autopartage en 2022

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).

La loi d'orientation des mobilités, votée fin 2019, a apporté un cadre juridique à l'activité d'autopartage en donnant aux autorités organisatrices de mobilités (AOM) les moyens de réguler les modes de transports en libre-service sur leur territoire. Elles peuvent notamment le faire en octroyant, à travers un « label autopartage », des places de stationnement réservées aux véhicules en autopartage, à condition qu'ils respectent les conditions définies par les AOM (type de véhicules autorisés, nombre de locations minimum par mois...). En outre, comme pour le covoiturage, la loi a permis la prise en charge des frais engagés dans l'autopartage dans le forfait mobilité durable.

La dernière enquête de l'ADEME, réalisée en 2022, indique que l'offre d'autopartage a peu évolué entre 2019 et 2022, avec 15 opérateurs présents sur le territoire, dont 8 opérateurs d'autopartage en boucle et 6 en free-floating. On compte près de 12 000 véhicules en autopartage pour près de 300 000 autopartageurs actifs. L'autopartage dit « en boucle » (récupération et restitution du véhicule à une station, sur réservation et pour une durée définie) continue de dominer le marché, en termes de nombre d'opérateurs et de villes desservies. Comme en 2019, le profil des usagers de ce type d'autopartage est majoritairement masculin (55 %), urbains, diplômés et actifs pour 80,9 % d'entre eux (principalement des cadres). Ils utilisent les services d'autopartage en boucle pour des locations courtes, pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des motifs non contraints. Les usages de l'autopartage en free-floating (sans réservation, sans station) sont différents : des locations très courtes, régulières, pour des trajets dans l'agglomération de résidence et pour des déplacements du quotidien.

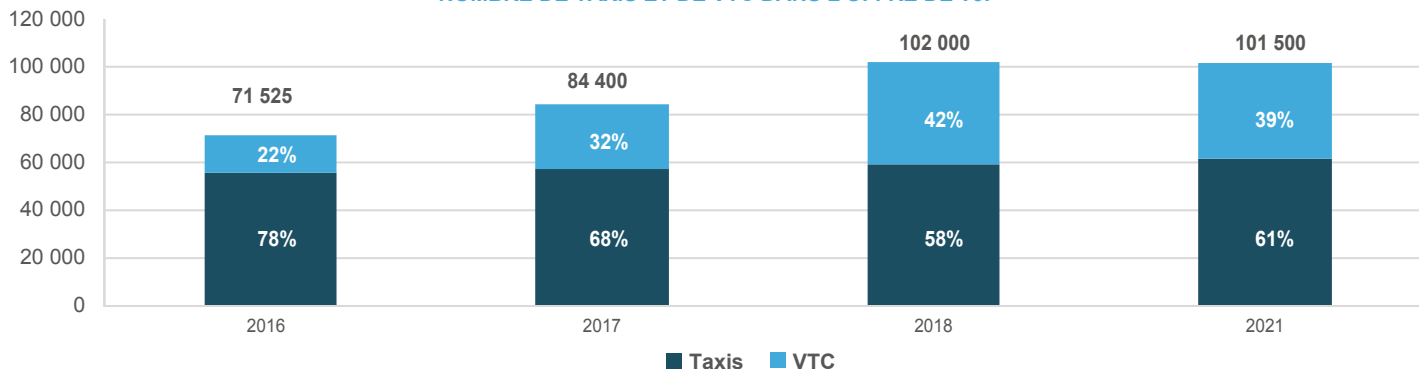
L'OFFRE B2C ET B2B DES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES FRANÇAIS :

Le groupe Renault propose près de 10 000 véhicules électriques en autopartage dans la plupart des capitales européennes. Avec la marque Zity, il opère un service d'autopartage en free-floating à Madrid (depuis 2017), Paris (depuis 2020), ainsi qu'à Lyon et Milan. Le principe est le même avec Green Mobility à Copenhague ou totem Mobi à Marseille et Montpellier. Avec l'application Renault Mobility, une offre d'autopartage s'est développée dans plusieurs villes et notamment à Nice, où il bénéficie du label « autopartage ». Le groupe a aussi 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. En juillet 2022, avec l'acquisition de Share Now, présent dans seize grandes villes européennes avec environ 10 000 véhicules dont 3 000 électriques, Free2Move renforce son offre de services d'autopartage en Europe. Celle-ci s'amplifiera grâce aux synergies avec Leasys (ex : FCA).

LES NOUVEAUX USAGES DE L'AUTOMOBILE

NOMBRE DE TAXIS ET DE VTC DANS L'OFFRE DE T3P



Source : Observatoire national des transports publics particuliers de personnes, CGDD, juillet 2023

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, dresse chaque année un bilan de l'activité. Le nombre de VTC inscrits au registre était passé de 15 000 en 2016 (soit 22 % de l'offre de T3P) à 43 000 en 2018 (soit 42 % de l'offre T3P), suite à la loi Grandguillaume (2017), obligeant les chauffeurs à s'inscrire au registre pour poursuivre leur activité. En 2021, on observe une baisse (-7 %) du nombre de chauffeurs actifs sur les plateformes VTC et une légère hausse du nombre de taxis (+4 %) à 60 500. La concentration des taxis par rapport à la population est très forte dans les territoires ruraux et en Île-de-France. Les VTC, quant à eux, travaillent presque exclusivement dans les métropoles.

Les constructeurs s'associent à différents opérateurs pour fournir des véhicules et services aux chauffeurs VTC. Free2move accompagne Uber pour convertir 50 % des véhicules disponibles sur la plateforme en véhicules électriques d'ici 2025. L'offre Mobilize Driver Solutions propose à Paris et Madrid, une offre de véhicules 100 % électriques et de services, totalement dédiés aux taxis et VTC.

LA LOCATION ENTRE PARTICULIERS

Le partage de véhicules en dehors de la sphère privée s'est également développé et a été facilité par le développement des plateformes de mises en relation entre particuliers. La location automobile entre particuliers permet aux propriétaires de véhicules de le louer quand ils ne l'utilisent pas et d'amortir ainsi certains frais fixes liés à la possession ou à l'entretien. Il se distingue de l'autopartage entre particuliers, qui consiste à mettre une ou plusieurs voitures en commun entre plusieurs personnes qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.

Une enquête menée en 2016 par Mobilians (ex-

CNPA) indique que cette activité représentait 6 % du total des locations courte durée (exprimé en nombre de jours) en 2016, 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 et remonte légèrement en 2022 (6 % de l'échantillon y a eu recours, contre 8 % en 2019). Concernant la location entre particuliers, plus de neuf personnes sur dix se déclarent encore très réticentes à l'idée de mettre à disposition ou de louer une voiture via une plateforme. Pourtant, celle-ci se développe : 11 % des foyers ayant loué une voiture ont eu recours à la location entre particuliers en 2021, contre 7 % en 2019.



39 %

Part des VTC dans le Transport Public Particulier de Personnes (T3P) en 2021

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 (Bluetooth ou 5G), données de géolocalisation (systèmes GNSS), info-traffic en temps réel, calcul de la consommation d'énergie. Le développement des systèmes électroniques avancés d'assistance et d'aide à la conduite (ADAS) intégrés dans les véhicules permettent aussi de percevoir l'environnement immédiat, 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 de ces dispositifs de sécurité étant désormais imposés par la réglementation européenne. Le développement progressif de ces technologies de connectivité doit permettre le déploiement de services de mobilité automatisés.

Les différents niveaux d'automatisation des véhicules ont été définis par la Society of Automotive Engineers (SAE), à travers une nomenclature qui distingue les systèmes d'assistance à la conduite (niveaux 1 et 2) des systèmes, où le conducteur peut déléguer la tâche de conduite (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). En 2016, une première évolution 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. Puis, en juillet 2022, est entré en vigueur un amendement à la Convention de Vienne, permettant la circulation

de véhicules sans conducteur, mais sous certaines conditions.

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. Puis, le règlement européen du 5 août 2022 a défini l'homologation des véhicules entièrement automatisés.

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, 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, dispositions entrées en vigueur le 1^{er} septembre 2022.

L'automatisation et la connectivité des véhicules vont 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. Dans le transport de personnes, les cas d'usage sont multiples : voiturier automatique, navettes urbaines sur sites fermés ou ouverts. Dans le transport de fret et la logistique, trois domaines d'usage ont été identifiés : sites fermés, logistique du dernier kilomètre, transport longue distance.

Les constructeurs automobiles ont participé à plusieurs projets nationaux ou européens pour tester la connectivité et l'automatisation des véhicules. Ils ont notamment testé plusieurs cas d'usage de niveau 3 qui pourront être déployés à terme. Il s'agit de la conduite à faible vitesse en embouteillage, la conduite sur autoroute avec changement de voies, le stationnement automatisé et la mémoire de trajet pour les manœuvres répétitives de stationnement.

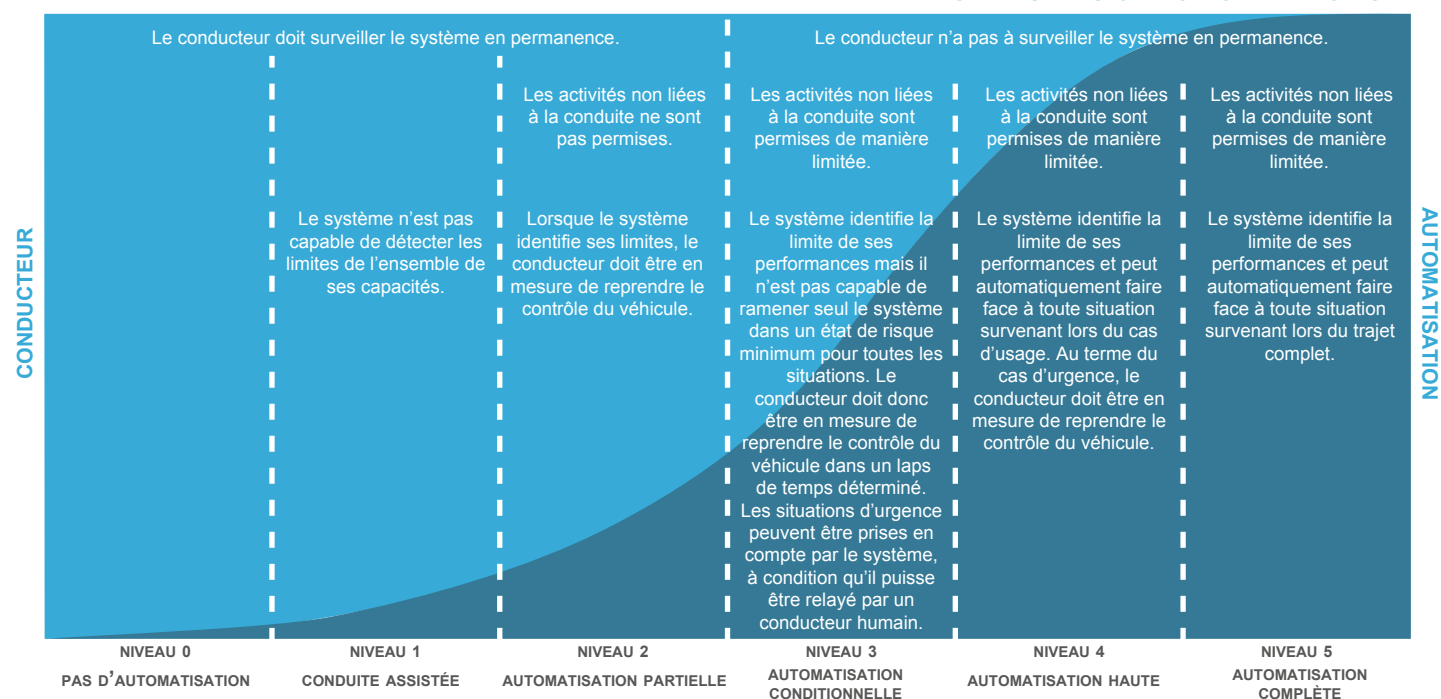


2 000
jours d'expérimentation

135 000
km parcourus

Pour le projet SAM

LES NIVEAUX D'AUTOMATISATION DE LA CONDUITE



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

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)



16
acteurs majeurs
de la mobilité

coopèrent
pour créer
5G OPEN ROAD

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 :

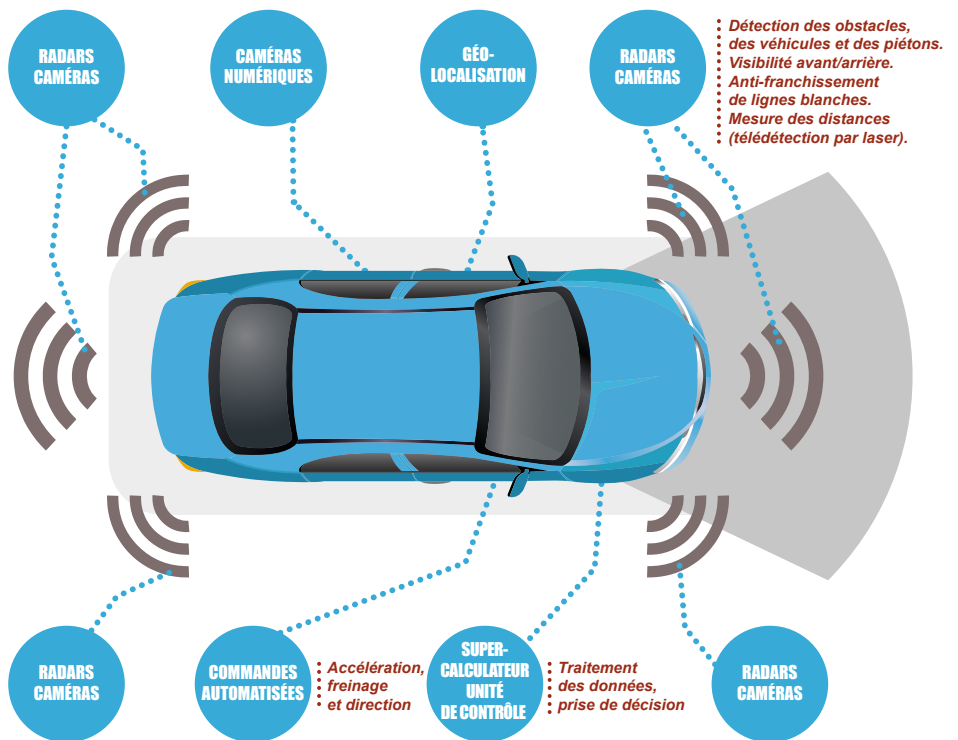
- que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur (§ 8.1) ; que tout conducteur doit constamment avoir le contrôle de son véhicule (§ 8.5), et que le conducteur d'un véhicule doit éviter toute activité autre que la conduite (§ 8.6) ;
- et que tout conducteur de véhicule doit rester, en toutes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

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

Dès 2018, le Gouvernement français a engagé une stratégie nationale de développement des véhicules autonomes, qui a été actualisée en 2020. Elle reposait sur trois principes toujours en vigueur aujourd'hui : sécurité, progressivité et acceptabilité. En 2022, une mise à jour a été réalisée afin de prendre en compte de manière explicite les sujets de connectivité, et surtout de se focaliser non plus seulement sur les véhicules, mais aussi sur les services de mobilité rendus possible par l'automatisation et la connectivité. Cette nouvelle stratégie 2022-2025 vise à accélérer l'engagement de la France sur le plan réglementaire, technologique et économique, afin d'en faire un leader pour le déploiement des cas d'usages. Elle vise entre 100 et 500 services de transports de voyageurs automatisés, sans opérateurs à bord, en 2030.

La loi d'orientation des mobilités, 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, qui est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2022. Ainsi, désormais, la responsabilité pénale du conducteur d'un véhicule utilisant un système de conduite automatisée n'est 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 couvrent les niveaux

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



d'automatisation jusqu'aux systèmes dits « totalement automatisés » (i.e. sans conducteur à bord), à condition qu'ils soient sous la supervision d'une personne chargée de l'intervention à distance et qu'ils soient déployés sur des voies ou des zones prédéfinies.

2022, accompagne également des projets structurants dans ce domaine dont le projet 5 G Open Road.

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. Depuis fin 2014, plus de 140 autorisations d'expérimentations ont été délivrées.

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. Les deux projets retenus sont les projets SAM et ENA.

Le projet SAM (Sécurité et Acceptabilité de la conduite et la Mobilité autonome), mené par un consortium d'acteurs de la mobilité autonome (constructeurs, opérateurs de transport, collectivités territoriales, gestionnaires d'infrastructures, laboratoires de recherche) et coordonné par la PFA, est un programme d'expérimentation à grande échelle (50 véhicules sur 13 territoires français) mené sur 4 ans dans trois domaines : la mobilité individuelle, la mobilité partagée ou collective et la logistique.

Le projet ENA (Expérimentations de Navettes Autonomes), piloté par l'Université Gustave Eiffel, réunit un consortium de 7 entreprises, 2 établissements académiques et 2 territoires. Sa première expérimentation a été lancée en avril

2022 avec un service de navettes automatisées en complément du transport urbain existant à Sophia Antipolis. La seconde sera un service de desserte en zone rurale peu dense (Cœur de Brenne).

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 de déploiement de systèmes de transport intelligents coopératifs, basés sur l'échange d'informations entre véhicules connectés (V2V) et entre le véhicule et l'infrastructure (V2I) grâce aux capteurs à bord des véhicules et aux unités en bord de route. Le projet a rassemblé des partenaires publics et privés (collectivités, constructeurs automobiles, gestionnaires routiers, centres de recherche etc...) autour du ministère des transports et a déployé 3 000 véhicules sur 2 000 km de routes et 5 sites. D'autres projets comme InterCor (dédié au fret), InDid ou C-Roads ont été lancés à sa suite, afin d'étendre les services SCOOP à d'autres régions françaises et européennes. Le projet C-Roads élargit les cas d'usage en intégrant des situations urbaines et en développant de nouveaux modes de

communication, comme l'application d'information routière COOPITS déployée sur la métropole de Bordeaux en janvier 2021. Celle-ci permet à l'utilisateur de la route de recevoir des informations en temps réel (trafic, parkings, voies réservées) depuis le gestionnaire routier pour aider à la conduite 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 Montlhéry. Composé de 12 km de pistes d'essais avec un circuit autoroutier, une zone urbaine et une zone de manœuvre, et intégrant la connectivité 5G, il offre tous les équipements pour tester la conduite automatisée et connectée sur tous types de véhicules. Par ailleurs, Transpolis, auquel est associé Renault Trucks, est une ville-laboratoire située dans l'Ain dédiée à l'innovation et à la sécurité. C'est aussi un lieu d'expérimentation pour les véhicules connectés et autonomes (projet ENA).

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 en France pour réaliser des tests de cas d'usage de véhicules automatisés avec la technologie 5G. L'un des plus grands programmes sur routes ouvertes en Europe est le projet 5G OpenRoad, créé en avril 2022 par un accord de coopération entre 16 partenaires privés et publics et coordonné par la PFA et Nokia. D'un montant de près de 90 millions d'euros, ce projet est cofinancé par les membres du consortium dans le cadre du PIA et la BPI (Banque Publique d'Investissement). Il est déployé sur le plateau de Saclay et dans la Communauté d'agglomération de Versailles Grand Parc. Il dispose de véhicules de niveau 2 (Renault et Stellantis), de robots taxis et navettes autonomes de niveau 4 et de droïdes pour étudier la sécurisation des piétons, la réduction de l'empreinte carbone de la mobilité, la logistique du dernier kilomètre et le transport à la demande. Au niveau européen, de nombreux projets sont également lancés. Le projet 5GMED réunit 21 acteurs 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 de ces données, lorsqu'elles sont personnelles, constituent un sujet majeur pour le respect de la vie privée des personnes. A ce titre, le règlement européen sur la protection des données personnelles (RGPD), entré en vigueur en mai 2018, permet de renforcer la protection des données personnelles des usagers. En France, la loi d'orientation des mobilités a également établi des règles de mise à disposition de certaines données pour les 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

de 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, 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'elle limite 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 surveillance (problématique de cyber sécurité).
- Interopérable, parce que l'établissement d'un standard appliqué et porté au niveau international permet des systèmes de gestion de données transfrontières compatibles entre eux.

Les technologies connectées et la conduite autonome préparent de nouveaux scénarios de mobilité et la mise en place d'un système économique et juridique élargi dans lequel les constructeurs automobiles ont une place déterminante (voir rapport Deloitte/ Fréget de janvier 2020). Le développement de l'intelligence artificielle a une place clé pour contribuer à l'innovation et à la transformation numérique et écologique du secteur automobile.

LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2022, dans un contexte de hausse de l'indice générale des prix à la consommation (+5,2%), l'ensemble des prix des différents modes de transport de voyageurs augmente fortement, en lien avec les tensions sur les prix de l'énergie liées au déclenchement de la guerre en Ukraine, qui se diffusent dans l'ensemble de l'économie (salaires, matières premières), et à une pénurie persistante de l'offre de transport. L'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) progresse de 10,3 % en 2022, après avoir augmenté de 4,4 % en 2021. Cette hausse est liée à celle du prix des carburants qui pèse sur le poste « dépenses d'utilisation » (+11,6 %) et, dans une moindre mesure, à celle du prix des « achats de véhicules » (+5 %).

Dans le transport routier de personnes, les prix ont progressé de 8,4 % en 2022. Les prix du

« transport par cars et bus » augmentent de 10,9 %, tandis que les prix des « taxis, voitures avec chauffeur » progressent de 4,4 %. Alors que les prix avaient reculé en 2020 dans le transport aérien, et légèrement rebondi en 2021 (+3,8 %), ils explosent en 2022 (+22,9 %) avec l'augmentation des prix de l'énergie, des coûts d'exploitation (salaires etc...). Enfin, le prix du transport ferroviaire connaît également une croissance forte (+9,3 %).

Sur les vingt dernières années, les indices de prix des différents modes de transport de voyageurs ont évolué de manière très différenciée. Depuis 2000, les indices de prix réels, c'est-à-dire corrigés par l'indice général des prix à la consommation, ont augmenté de 23,6 % dans le transport particulier de personnes (taxis, VTC) et de 17,3 % pour les véhicules personnels. En

ce qui concerne le transport aérien et ferroviaire, ils ont augmenté respectivement de 14,1 % et 12,8 %. Le transport routier de voyageurs (autobus, autocars) a, quant à lui, baissé de 4,7 %. Dans le transport ferroviaire de voyageurs, les prix réels ont augmenté de 19 % entre 2000 et 2015, mais ont reculé les 5 années suivantes, avec un effondrement des prix en 2020 lié aux adaptations tarifaires après le confinement. Depuis 2021, une hausse des prix est de nouveau enregistrée.

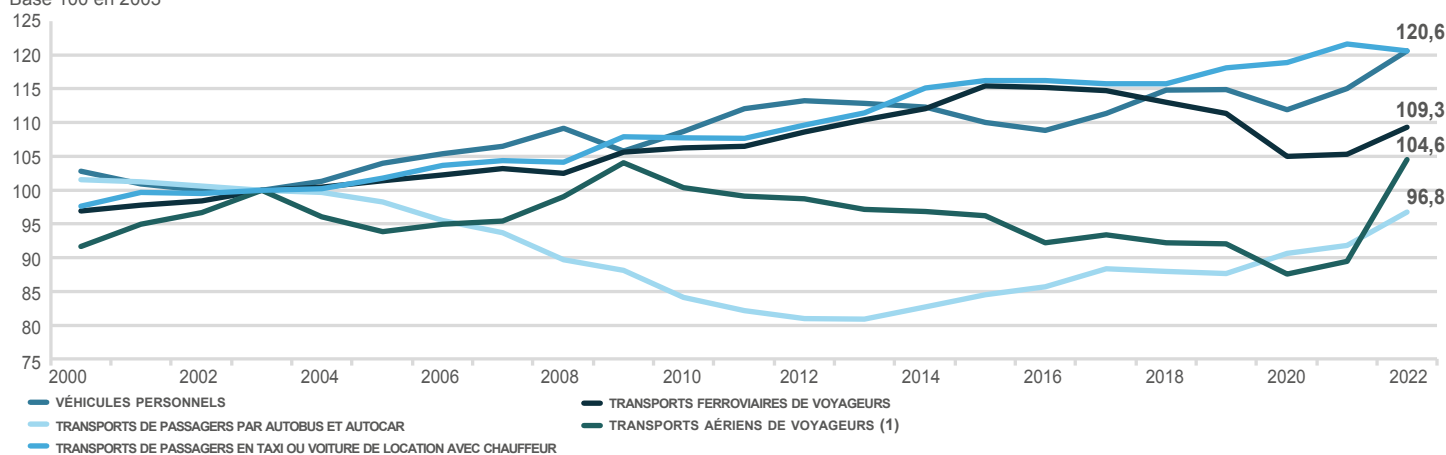
**+10,3 %
et
+10,9 %**
Variations respectives en 2022 des indices des prix liés aux véhicules personnels et aux transports routiers de voyageurs

► 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%
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%
2022	10,3%	9,3%	8,4%	10,9%	4,4%	22,9%

Base 100 en 2003

INDICE DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS



(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 eu lieu en 2021 et 2022. L'indice réel des transports ferroviaires a crû de 13 % entre 2000 et 2022, mais a été en recul entre 2015 et 2020. 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 4,7 % sur la période 2000-2022. Celui du transport particulier de personnes (taxis, VTC) croît continuellement (+24 %) sur cette même période. Enfin, l'indice réel des prix du transport aérien a décliné pendant une longue période amorcée en 2009, mais augmente fortement depuis 2021 et atteint 14 % de hausse sur la période 2000-2022.

LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

En 2022, dans un contexte d'activité économique ralentie et de forte inflation, les prix du transport de fret ont augmenté pour tous les modes, avec des hausses à deux chiffres dans le transport maritime (+18,1 %) et fluvial (+16,7 %). Les conséquences de la guerre en Ukraine expliquent les fortes tensions sur les prix du transport maritime, même si des facteurs positifs (forte réduction de l'engorgement portuaire, hausse des disponibilités de conteneurs) contribuent à modérer cette hausse. Dans le transport routier, les prix augmentent de 9,3 % en raison de l'augmentation des prix des carburants, initiée en 2021 et qui s'amplifie en 2022 avec la mise en place de l'embargo sur l'énergie russe. Dans le transport aérien, la hausse des prix se poursuit également, en lien avec celle des prix du carburant, mais à un rythme un peu plus faible que l'an dernier (+7 % après +8,7 %). Enfin, dans le transport ferroviaire, l'augmentation des prix ralentit : +0,9 % en 2022, après +3,4 % en 2021.

Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé régulièrement de 1,6 % en moyenne annuelle, mais s'accélère entre 2020 et 2022 à 5,3 % par an en moyenne. Sur la même période, les indices de prix du transport fluvial et du transport aérien ont connu des évolutions plus erratiques et des hausses significatives à partir de 2019. Sur l'ensemble de la période 2006-2022, les prix ont augmenté en moyenne annuelle de 1,3 % dans le fluvial et de 3,6 % dans l'aérien. Mais, durant les deux années post-covid, ils ont respectivement augmenté de 9,1 % et 7,9 % traduisant, comme pour le mode routier, les fortes tensions sur l'offre de transport, la désorganisation des chaînes logistiques et l'augmentation des prix de l'énergie.

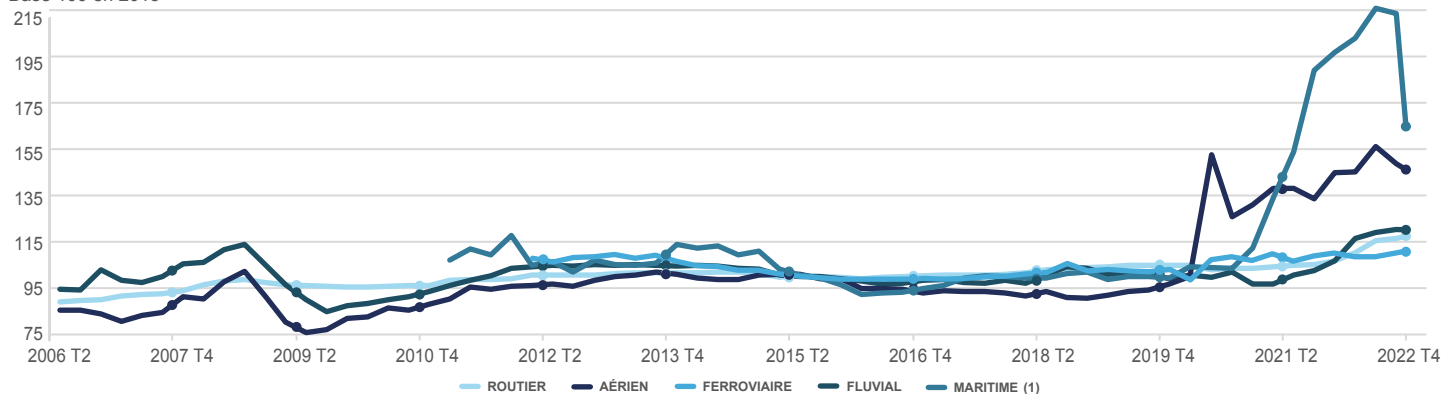
Dans le transport ferroviaire, l'indice des prix n'est diffusé que depuis 2014, avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Entre 2012

et 2019, les prix étaient en recul en raison de la baisse des prix du ferroviaire national. Depuis 2020, les prix augmentent fortement sur le ferroviaire national. Sur l'international, les prix qui avaient reculé en 2020 avec le ralentissement économique mondial sont repartis à la hausse en 2021 avec la reprise et ont légèrement baissé en 2022 (-0,6 %). Depuis l'ouverture à la concurrence en 2006, les nouveaux opérateurs se sont développés et représentent près de la moitié des tonnes kilomètres transportées, soit un niveau comparable à celui de l'Allemagne.

**+18 %
et
+7 %**
**Variations respectives
des indices de prix du
transport de fret maritime
et aérien en 2022**

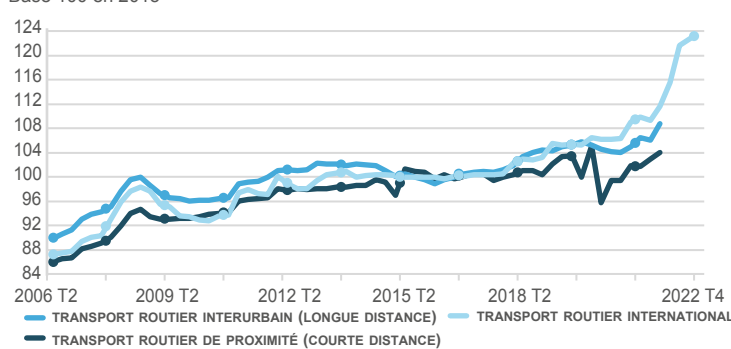
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE

Base 100 en 2015



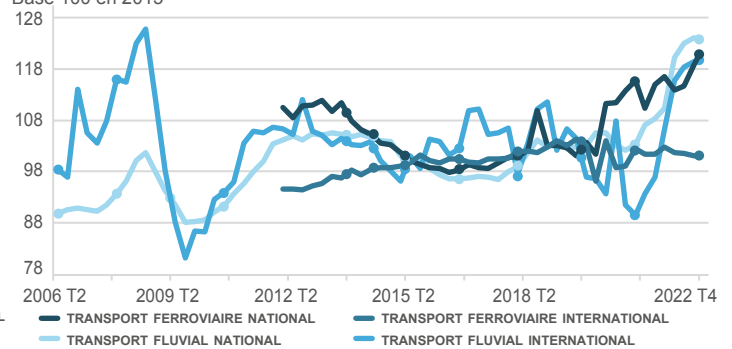
INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE : ROUTIER

Base 100 en 2015



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

Base 100 en 2015



(1) Entre 2006 et 2011, la volatilité de l'indice des prix du fret maritime est très forte. 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

Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SDES du ministère en charge des Transports. Pour le transport routier, fluvial et ferroviaire, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives, définies par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises et les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les relevés de prix sont effectués trimestriellement. Dans le transport routier et fluvial, seules les activités réalisées pour le compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France, dont le fret est l'activité principale, sont suivies.

Pour le transport ferroviaire, l'indice de prix, suivi

depuis le 1^{er} trimestre 2012, est élaboré à partir de 111 prestations représentatives de transport, confiées par un échantillon de chargeurs aux opérateurs de transport ferroviaire.

Pour le fret aérien, l'indice est constitué des prestations de transport de fret au départ de la France par lettre de transport aérien. La prestation est définie par le lieu de déchargement et par la compagnie aérienne en charge de l'expédition. L'indice est élaboré à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire, qui intègre les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. Cet indice de prix est lié à la forte volatilité des prix des carburants.

Pour le transport maritime, l'indice de prix est composé des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Il est basé sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. Cet indice de prix est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac.

Pour le fret routier, les variations infra-annuelles sont moins importantes que pour le fluvial ou l'aérien, même si le carburant représente plus de 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 %). À l'inverse, la catégorie des agriculteurs, des

ouvriers et celle des artisans commerçants, moins présents en zone urbaine et davantage contraints à utiliser leur véhicule pour travailler, consacrent 18 % de leur budget à l'automobile.

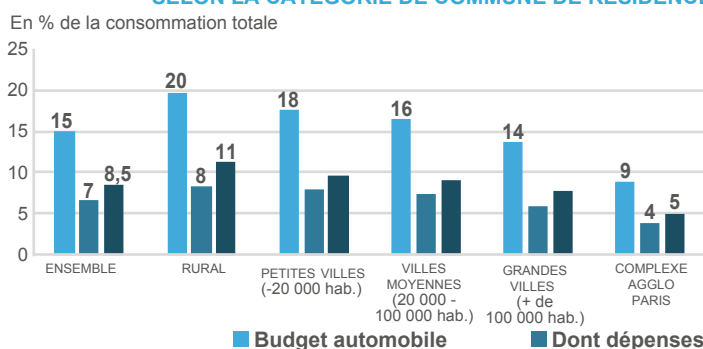


6%

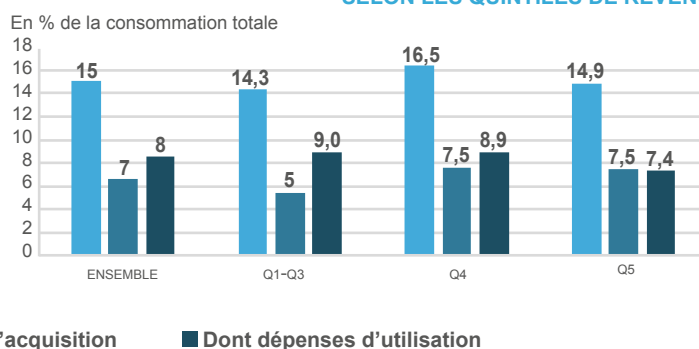
Poids des dépenses de carburants dans le budget des ménages ruraux d'après l'enquête « Budget de famille 2017 »

► BUDGET AUTOMOBILE EN 2017

SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE

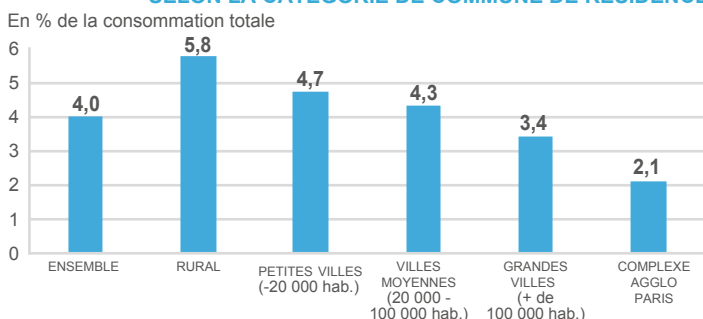


SELON LES QUINTILES DE REVENU

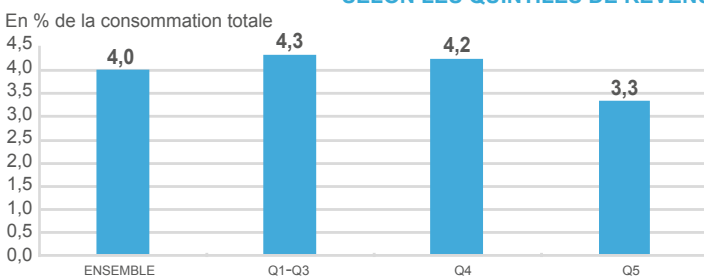


► POIDS DU POSTE CARBURANT EN 2017

SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE



SELON LES QUINTILES DE REVENU



Source : INSEE, Enquête Budget de Famille 2017

L'enquête « Budget de famille » menée en moyenne tous les cinq ans par l'INSEE fournit une estimation de la consommation moyenne des différents biens et services et permet de comparer les structures de consommation des diverses catégories de ménages suivant les différentes caractéristiques de ces derniers : catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie de commune de résidence, etc.

Au niveau des postes automobiles, il existe deux différences importantes par rapport à la comptabilité nationale (page 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. À l'inverse, le poste « dépenses d'utilisation » pèse davantage pour les ménages appartenant aux premiers quintiles (9 %) contre 7,4 % pour le 5^{ème} quintile. Cet écart est en particulier lié au poids du poste carburant pour lequel les ménages les plus modestes y consacrent 1 point de plus dans leur budget que

les ménages les plus aisés. Le même phénomène s'observe pour les assurances liées au transport qui représentent 2,6 % du budget des plus modestes. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il en découle que les ménages appartenant à Q1-Q3 paient proportionnellement à leur consommation automobile, plus de taxes que les ménages du dernier quintile.

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.

Avec le développement des véhicules électriques au prix unitaire plus élevé, les ménages modestes rencontreront davantage de difficultés à s'équiper compte tenu de la faible part qu'ils consacrent actuellement à l'achat de véhicules.

PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



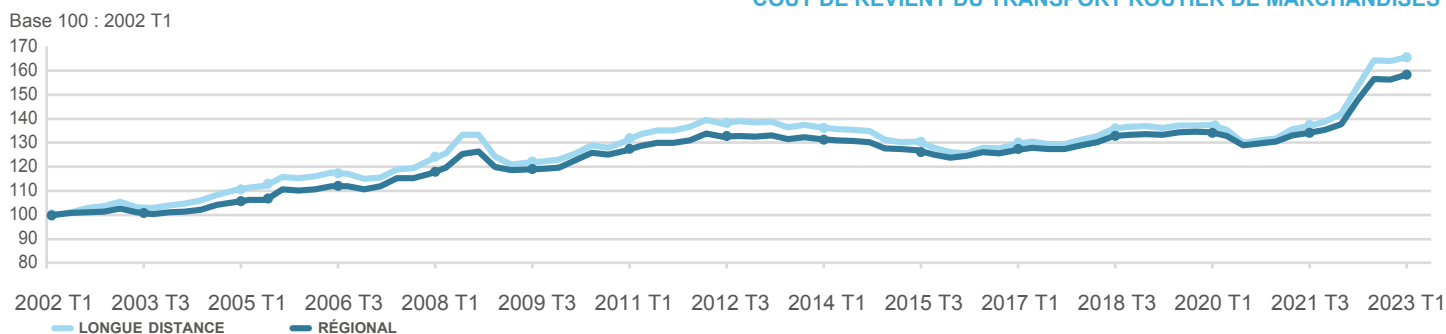
+17%

Hausse du prix de revient complet du transport routier de marchandises longue distance en 2022

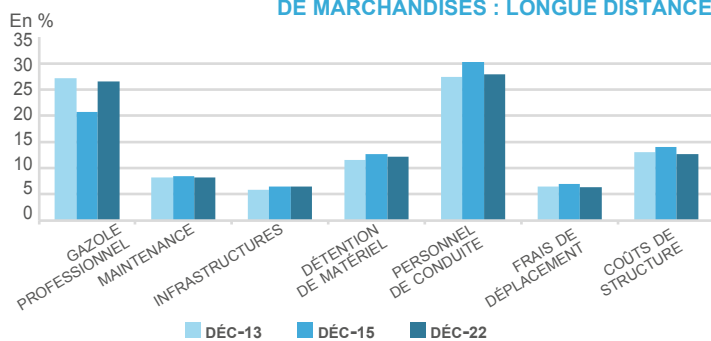
Les indices synthétiques calculées par le Comité National Routier (CNR) indiquent que les coûts de revient du transport routier de marchandises longue distance et régional ont augmenté de respectivement 17 % et 14,5 % en 2022. Cette inflation inédite s'explique par l'augmentation des coûts des deux principales composantes du prix de revient du transport routier de marchandises : les coûts du personnel de conduite et le prix du gazole professionnel. Les premiers ont augmenté avec les revalorisations successives des minima conventionnels et les tensions sur le marché du

travail. Le second a mécaniquement augmenté avec la hausse du cours du pétrole brut, entamée l'an dernier, et qui a atteint un pic en milieu d'année 2022. Les autres composantes du prix de revient (matériels, pièces détachées, pneumatiques, AdBlue et autres consommables) ont également vu leurs prix augmenter en lien avec la hausse des prix de l'énergie et des matières premières.

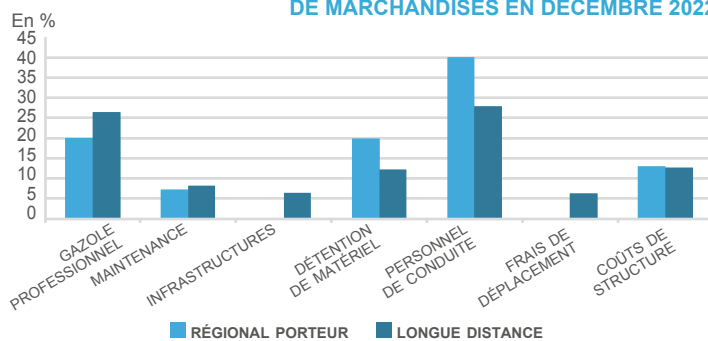
COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



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



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2022



Source : CNR

Le Comité National Routier (CNR) publie chaque année plusieurs indices reflétant l'évolution du coût du transport routier de marchandises réalisé pour compte d'autrui. Les deux indices utilisés ici sont ceux portant sur le transport longue distance et sur le transport 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 % (28 % en 2022). Second poste de dépenses, le gazole professionnel compte pour 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 2022, la part du gazole professionnel s'établit à 26,5 % du total.

La part de la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) est restée stable, à un niveau légèrement supérieur à 12 % depuis 2016, après deux années de hausse, suite au renchérissement du prix des véhicules neufs, lié à l'entrée en application de la norme environnementale EURO VI au 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). Cependant, la hausse importante des taux d'intérêts alourdit le poids financier de ces changements de matériel.

L'indice des coûts de maintenance, qui comprend les pneumatiques et l'entretien réparation des

véhicules, demeure stable à 8,3 % depuis 2016. Enfin, le poste « infrastructures » baisse de 0,4 point en 2022 par rapport 2021, à 6,4 % du coût total.

Dans le transport régional, les coûts liés au personnel de conduite pèsent davantage que dans le transport longue distance. Ils s'élèvent à 40 % du total en 2022 en légère hausse par rapport à 2021. La détention de matériel arrive en deuxième position à 20 %, ex aequo avec les dépenses en gazole professionnel. Enfin, les coûts de maintenance réparation se situent à 7 % du total en 2022.

Dans les prochaines années, 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

L'année 2022 suit la tendance amorcée en 2021 d'une hausse générale des prix, qui s'est accentuée avec la crise énergétique provoquée par la guerre en Ukraine et le maintien des tensions sur certaines matières premières ou produits agricoles. Le niveau général des prix a accéléré nettement en moyenne annuelle passant à +5,2 %, après +1,6 % en 2021.

Dans ce contexte inflationniste et de tensions sur les approvisionnements en composants électroniques, les prix des automobiles neuves ont augmenté de 7,5 %, contre 1,3 % l'année précédente. Les prix

des pièces détachées et accessoires et de l'entretien-réparation de véhicules augmentent également (+5,7 %), à un rythme plus soutenu qu'en 2021 (+2,6 %). La composante pièces et accessoires a connu un regain d'inflation (+3,9 %, après 1,7 %), mais à un rythme qui reste inférieur à l'augmentation du coût du service (coût de la main d'œuvre et des fournitures utilisées), qui passe de +2,8 % en 2021 à +5,9 % en 2022. Depuis 2005, cela correspond à une augmentation du coût des services de réparation de 59 % (+31 % en prix réels), tandis que le prix des pièces et accessoires n'a augmenté

que de 3 % et a même baissé en prix réels.

S'agissant des carburants, les prix qui avaient baissé en 2020 (-11,9 %) avec l'effondrement de la demande en produits pétroliers, puis rebondi en 2021 (+13 %) avec la relance du commerce mondial, ont connu une très forte hausse en 2022 (23,3 %) liée à la guerre en Ukraine et à la reprise mondiale.

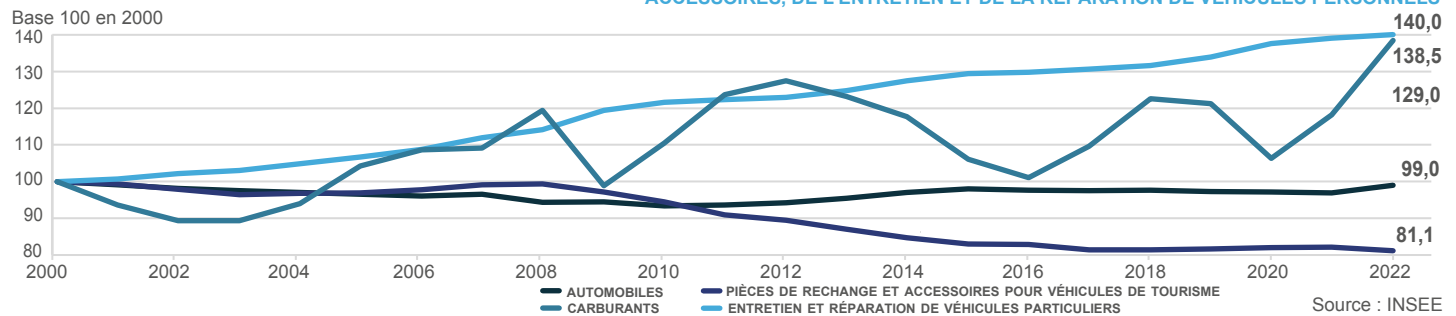
+23 % Hausse du prix des carburants en 2022

► VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

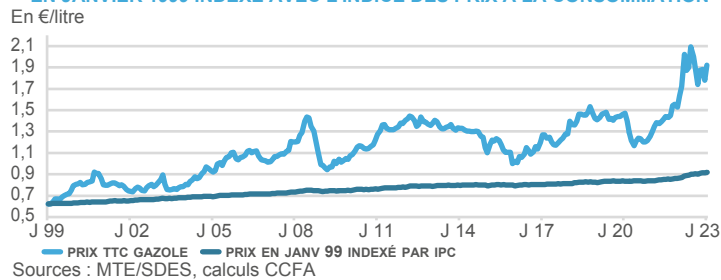
	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Dont Pièces de rechange et accessoires pour véhicules de tourisme	Dont Entretien et réparation de véhicules particuliers	Prix des carburants
2018	1,8%	1,9%	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%
2022	5,2%	7,5%	5,7%	3,9%	5,9%	23,3%

Sources : INSEE, calculs CCFA

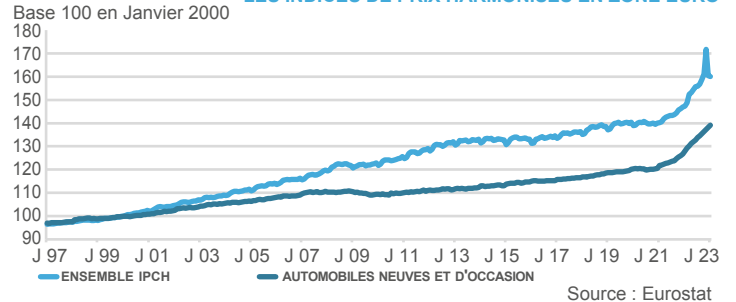
INDICES DES PRIX RÉELS DES AUTOMOBILES NEUVES, DES CARBURANTS, DES PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES, DE L'ENTRETIEN ET DE LA RÉPARATION DE VÉHICULES PERSONNELS



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



L'indice calculé par l'INSEE des 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. L'indice INSEE n'a augmenté que de 1,7 % entre 2019 et 2021, alors que le prix moyen des véhicules a évolué beaucoup plus fortement (+12,5 %) avec le développement de tout terrain, tout chemin et de la motorisation électrique. En 2022, l'indice augmente de 7,5 % tandis que le prix moyen des voitures neuves croît de 8,4 %.

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 sévèrisation des barèmes du bonus/malus écologique, ont contribué à la croissance des prix depuis 2011.

En 2022, les prix des voitures neuves ont fortement augmenté avec le renchérissement des prix de l'énergie et des matières premières industrielles (voir page 31), auquel se sont ajoutés les problèmes persistants de logistique qui se répercutent également sur les prix. L'indice des prix réels des voitures neuves se situe néanmoins à 99 base 100 en 2000, ce qui montre que sur longue période, l'indice de prix des voitures neuves a augmenté moins vite que l'inflation.

Il en est de même pour les pièces de rechange et accessoires, pour lesquelles l'indice décline sur longue période et s'établit à 81 en 2022 base 100 en 2000. A l'inverse, l'indice des prix réels des « services d'entretien et de réparation » est en hausse de 40 % 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, les prix des carburants ont augmenté beaucoup plus vivement que l'inflation sur longue période, notamment depuis 2017 et en 2021 et 2022. L'indice réel du prix des carburants est à 138,5 en 2022 (base 100 en 2000). Ce niveau est le plus haut atteint depuis 2000.

Dans la zone euro, Eurostat calcule un indice des prix à la consommation harmonisé qui permet des comparaisons internationales, grâce à une méthodologie similaire dans les différents pays. Depuis 2000, le niveau général des prix en zone euro a progressé de 60 %, tandis que celui des achats de voitures neuves et d'occasion a progressé de seulement 37 %, indiquant une 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 2023, l'indice du prix des voitures neuves et occasion a cependant augmenté de 8,6 % en un an, soit autant que l'inflation.

LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

En 2022, l'activité économique en France progresse de 2,5 %, après +6,4 % en 2021. Elle est marquée par une accélération de l'inflation (+4,8 %), liée notamment à la hausse des prix de l'énergie et de l'alimentation. Le revenu disponible brut des ménages (RDB) augmente de 5,1 %, mais le pouvoir d'achat, rogné par l'inflation, stagne (+0,2 %, contre +2,6 % en 2021). La dépense de consommation finale des ménages augmente de 7,1 % en valeur et de 2,1 % en volume (après +5 % en 2021). Le taux d'épargne des ménages continue de baisser en 2022 et s'établit à 17,4 %, contre 19 % en 2021.

En 2022, le total des dépenses consacrées à

l'automobile s'élève à 169,2 milliards d'euros, en hausse de 8,2 % par rapport à 2021. Les achats de véhicules ont reculé de 2,1 % à 41,8 milliards d'euros. Les dépenses en automobiles neuves ont augmenté de 3,8 %, avec l'augmentation des prix (+7,5 %), tandis que les volumes ont baissé de 3,5 %. A l'inverse, les dépenses en voitures d'occasion ont baissé en 2022 de 12,4 %, en raison d'une forte baisse des volumes et d'une moindre augmentation des prix.

Les dépenses en entretien-réparations ont progressé de 6,2 % en 2022 et s'élèvent à 49,6 milliards d'euros. Elles pèsent désormais 30 % des dépenses automobiles totales, contre 23 % en

2000. Enfin, le poste « carburants et lubrifiants » est, pour la seconde année consécutive, celui qui a le plus augmenté. Les achats de carburants ont atteint un niveau record en 2022 à 49 milliards d'euros, soit une hausse de 27,6 % par rapport à 2021 et de 19,6 % par rapport à 2019. Cette augmentation est largement imputable à la hausse des prix (+23 %).

9,3 %

Part des dépenses liées à l'automobile dans les dépenses de consommation des ménages en 2022

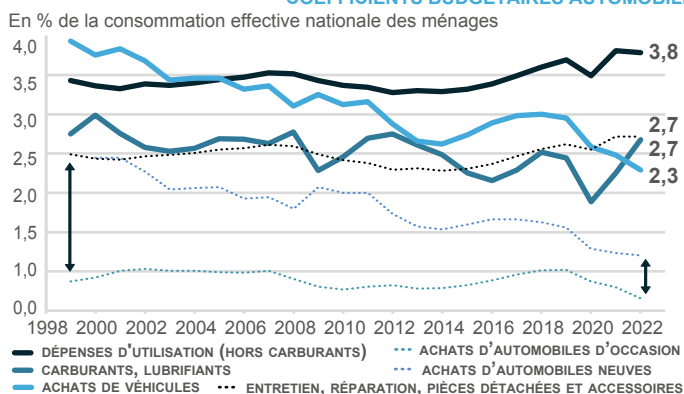
► DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT (EN MILLIARDS D'EUROS ET EN PART DE LA CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES)

	2000		2010		2019		2020 (1)		2021 (1)		2022 (1)		variation 2022/2021
ACHATS DE VÉHICULES	37,5	3,8%	44,2	3,1%	49,3	3,0%	41,5	2,6%	42,7	2,5%	41,8	2,3%	-2,1%
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%	34,1	1,9%	-2,6%
dont automobiles neuves	24,5	2,4%	28,3	2,0%	26,1	1,6%	20,8	1,3%	21,2	1,2%	22,0	1,2%	+3,8%
dont automobiles d'occasion	9,2	0,9%	10,9	0,8%	17,0	1,0%	14,1	0,9%	13,8	0,8%	12,1	0,7%	-12,4%
Caravanes, motocycles, cycles	3,8	0,4%	5,0	0,4%	6,2	0,4%	6,7	0,4%	7,7	0,4%	7,7	0,4%	+0,1%
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%	117,9	6,5%	+13,1%
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%	49,6	2,7%	+6,2%
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%	-	-	-
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%	-	-	-
Carburants et lubrifiants	29,9	3,0%	34,8	2,5%	40,8	2,4%	30,4	1,9%	38,8	2,3%	48,8	2,7%	+25,9%
Péages, stationnement, location, auto-écoles	9,3	0,9%	13,5	1,0%	17,9	1,1%	15,2	0,9%	18,4	1,1%	19,5	1,1%	+5,9%
ASSURANCES AUTOMOBILES	3,9	0,4%	6,1	0,4%	8,4	0,5%	8,8	0,5%	9,4	0,5%	9,5	0,5%	+0,9%
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%	156,3	9,1%	169,2	9,3%	+8,2%
Services de transports collectifs	15,3	1,5%	24,1	1,7%	31,8	1,9%	16,2	1,0%	20,3	1,2%	32,6	1,8%	+60,3%
CONSOMMATION EFFECTIVE NATIONALE DES MÉNAGES	1 000	100%	1 415	100%	1 672	100%	1 608,51	100%	1 720,03	100%	1 825,10	100%	+6,1%
NOMBRE DE MÉNAGES en milliers (métropole)	24 256		27 227		29 336		29 583		29 822		30 072		+0,8%
Consommation automobile par ménage (en euros)	4 327		4 876		5 460		4 626		5 242		5 625		+7,3%
Consommation automobile par ménage motorisé (en euros)	5 388		5 840		6 431		5 442		6 153		6 549		+6,4%

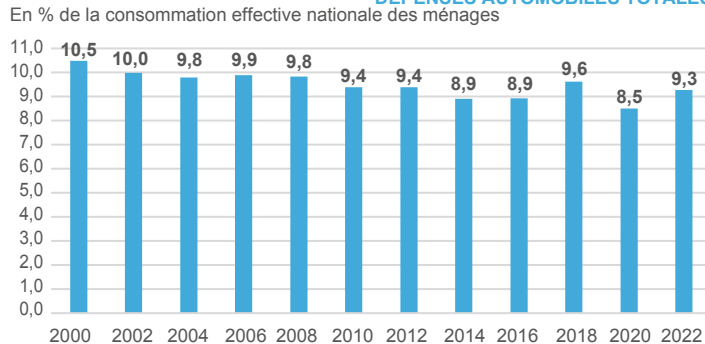
(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.

Sources : INSEE - La consommation des ménages, 2022 - base 2014, et estimations CCFA

COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES



DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête Budget de famille (voir page 60), les ménages ont dépensé 169,2 milliards d'euros pour leurs transports individuels en 2022, et 32,6 milliards d'euros en services de transport collectifs.

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale, appelée « coefficient budgétaire automobile » se situait entre 9 % et 11 % en moyenne entre 1990 et 2009. Puis, après la crise de 2009, le coefficient a oscillé autour de 9,3 %, niveau également observé en 2022.

Jusqu'en 2005, le premier poste de dépenses automobiles était les achats de véhicules (automobiles neuves, occasion et autres véhicules), qui représentaient entre 3,5 et 4,5 % de la consommation

effective des ménages. Puis, à partir de 2006, les achats de véhicules sont passés derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant). Depuis 2019, la baisse du coefficient budgétaire associé à l'acquisition des véhicules est encore plus marquée. Elle est liée à la fois à la baisse tendancielle des achats de voitures neuves, plus coûteuses (64 % des achats de voitures en 2022, contre 82 % en 1990), mais aussi, en 2022, à celle des achats de voitures d'occasion. Le coefficient budgétaire s'élève à 2,3 % en 2022, contre 3 % en 2019, et représente un montant de 41,8 milliards d'euros (contre 43,1 milliards d'euros en 2019). En excluant les autres véhicules (caravanes, camping-cars, motocycles et cycles), les achats d'automobiles neuves et occasion ne représentent plus que 1,9 % de la consommation des ménages en 2022, soit un montant de 34,1 milliards d'euros (contre 43,1 milliards en 2019).

Les dépenses d'utilisation des véhicules (hors carburants) sont en hausse constante depuis 2014. Elles représentent 3,8 % des dépenses des ménages en 2022. Parmi ces dépenses (hors carburant), le poste « entretien et réparation de véhicules » est le plus important. Il s'élève en 2022 à 49,6 milliards d'euros, soit davantage que l'ensemble des achats de véhicules.

Enfin, le poids du poste « carburant » a oscillé ces vingt dernières années autour de 2,6 %, en lien avec l'évolution des prix de l'énergie. En 2020, il était tombé à 1,9 %, mais remonte à 2,7 % en 2022 avec la très forte augmentation des prix ces deux dernières années. Les dépenses en carburants s'élèvent ainsi à 48,8 milliards d'euros.

LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2022, la production cumulée de nouveaux crédits à la consommation s'est nettement ralentie avec l'augmentation des taux d'intérêt, notamment au cours du second semestre. Selon les données de l'Association des Sociétés Financières (ASF), le nombre de dossiers de financement automobile pour les achats neufs des particuliers a reculé de 7 % en 2022, en lien avec la baisse des immatriculations de voitures neuves achetées par les ménages (-3 % en 2022). En revanche, les montants des opérations de financement ont augmenté de 4 %, reflétant la hausse des prix des véhicules et des taux d'intérêts.

Malgré la chute du nombre de dossiers de financement à crédit (69 % des voitures neuves), le nombre de formules locatives progresse de 1 % en 2022, grâce à la Location avec Option d'Achat (LOA) (+3 %), tandis que les locations longue durée ou Sans Option d'Achat (LSOA) sont en fort recul en 2022. Quant au crédit affecté, il continue de baisser (-33 % en 2022).

En 2022, la location représente désormais 81 % du financement à crédit (14 % en 2010), devant le crédit automobile affecté (15 % en 2022, contre

49 % en 2010) et le prêt personnel. Au sein de la location, la LOA domine largement et augmente de 3 points, pour atteindre 89 % des formules locatives en 2022. La LSOA (Location financière et LLD) connaît une baisse de 11 %, après s'être fortement développée en 2021 (+29 %).

Pour les véhicules d'occasion achetés par les ménages, l'achat au comptant reste le principal mode de financement (61 % des véhicules d'occasion sont achetés avec un apport personnel selon l'enquête PARC AUTO de Kantar). Cependant, malgré la baisse des immatriculations de voitures particulières d'occasion en 2022 (-13 %), le nombre de dossiers de financement à crédit augmente. Le recours au crédit croît, tant pour le crédit affecté (+3 %) que pour le crédit-bail (+21 %). Plus d'un quart des voitures d'occasion achetées à crédit le sont grâce à une LOA, contre 3 % en 2016, soit un nombre d'opérations de financement en LOA multiplié par six en six ans.

Le financement à crédit de l'équipement des entreprises en véhicules neufs (voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules industriels) a baissé en 2022 (-13 %,

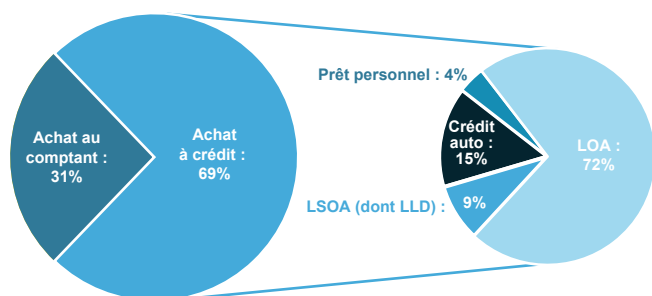
en lien avec la baisse des immatriculations (-10 % sur le marché hors particuliers). Contrairement aux ménages, le crédit affecté est quasi inexistant et les formules locatives représentent 98 % des dossiers de financement à crédit. Les entreprises privilégient la LSOA, qui représente 60 % des formules locatives en 2022 et en particulier la Location Longue Durée (93 % des formules LSOA). La LOA ne représente, quant à elle, que 40 % des dossiers de financement de véhicules neufs. Mais, la valeur moyenne des dossiers de financement par LOA est deux fois plus élevée (44 000 euros en 2022) que celle des dossiers de LSOA conduisant à une prédominance de la LOA dans les montants exprimés en euros.

81% 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 2022

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

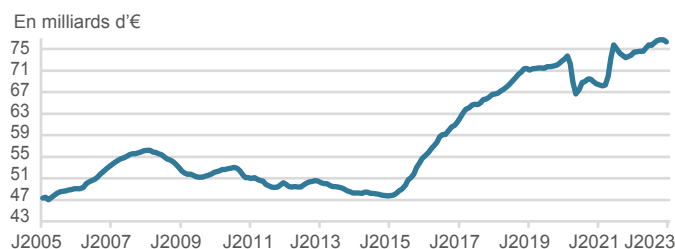


MODE DE FINANCEMENT DE L'ACHAT D'UNE VOITURE NEUVE PAR LES PARTICULIERS EN 2022

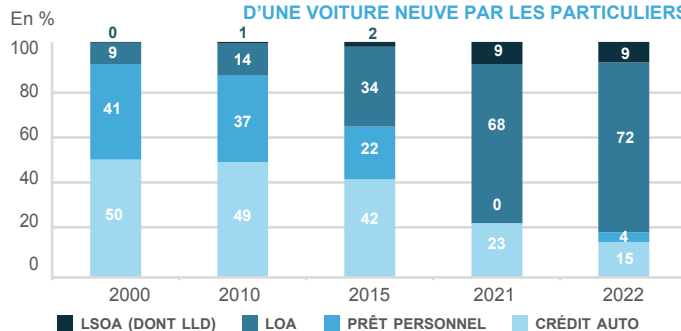


Source : ASF, calculs CCFA

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



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



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 2022, le nombre de dossiers de financement pour l'achat de véhicules neufs baisse parallèlement au marché. En revanche, sur le marché de l'occasion, le financement à crédit s'est développé, malgré le repli des immatriculations, soulignant la difficulté pour les ménages d'acheter leur véhicule au comptant dans un contexte de forte hausse des prix. La LOA est devenue le principal mode de financement d'un véhicule neuf et commence à se développer sur le marché de l'occasion.

LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le chiffre d'affaires du commerce automobile a augmenté de 2,2 % en 2022, malgré le repli des ventes en volume. L'augmentation du prix des véhicules, liée notamment à la pénurie de semi-conducteurs et à la flambée des coûts des matières premières, explique cette évolution. Cependant, le chiffre d'affaires, qui s'élève à 97 milliards d'euros en 2022, est toujours en retrait de près de 4 % par rapport à celui observé en 2019.

L'entretien et la réparation de véhicules continue d'augmenter en 2022 en volume et en valeur (+8,2 %) et génère un chiffre d'affaires de 24 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 continuent de croître (2,5 en 2022, contre 1,8 en 2015), même s'ils restent en retrait par rapport à 2019 (2,7 en moyenne) du fait, notamment, de la moindre intensité d'utilisation des véhicules (baisse du kilométrage annuel moyen).

+2%

Variation du chiffre d'affaires TTC du commerce de véhicules automobiles en France en 2022

► LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2023

MARQUES	Réseau primaire
Renault-Dacia	596
Peugeot	405
Citroën	388
Opel	240
DS	171
Fiat	218
Groupes Renault et Stellantis	2 018
Volkswagen	328
Toyota	267
Ford	224
Kia	215
Suzuki	213
Nissan	193
Hyundai	202
Mercedes-Benz	164
BMW	159
Autres marques japonaises	396
Mitsubishi	120
Lexus	44
Honda	81
Mazda	107
Lexus	44
Autres marques dont marques chinoises	1 902
TOTAL	6 281

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 2023, le réseau primaire, constitué des filiales des constructeurs et des concessionnaires,

Le chiffre d'affaires du commerce de détail d'équipements automobiles, qui avait reculé au cours des trois dernières années, rebondit pour la deuxième année consécutive et atteint 8,1 milliards d'euros en 2022.

Enfin, le commerce de détail de carburants s'établit à 18 milliards d'euros en 2022, en hausse de 25 % par rapport à 2021, avec des livraisons de carburants routiers en hausse (+2 %), notamment des essences (+10 %), et une flambée des prix liée aux tensions internationales et au conflit russo-ukrainien.

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 qui perdure aujourd'hui.

En 2022, les 100 plus grands groupes de distribution automobile ont réalisé un chiffre d'affaires hors taxes de

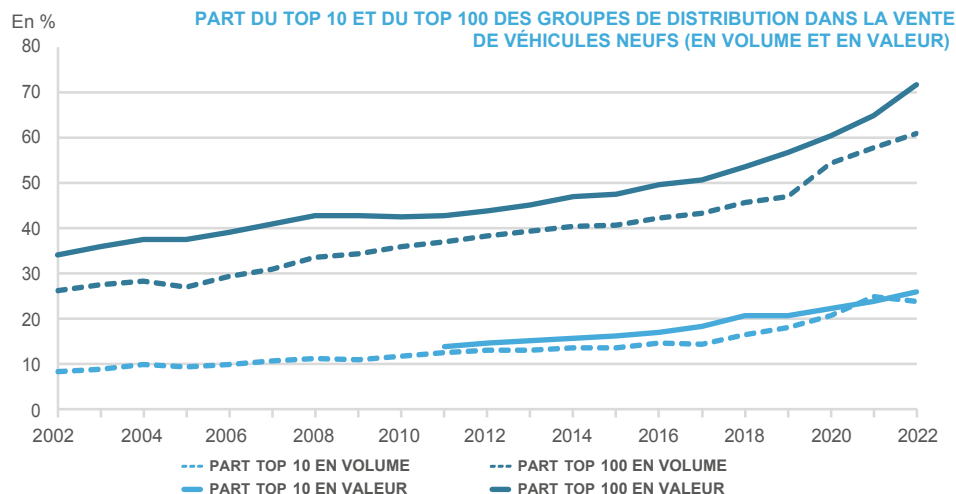
55,1 milliards d'euros, soit 72 % du total du commerce automobile, en forte hausse sur un an (+8 %), malgré la baisse des volumes. Les quatre premiers groupes affichent désormais un chiffre d'affaires supérieur à 2 milliards d'euros et quinze groupes hexagonaux ont atteint ou franchi la barre du milliard d'euros de chiffre d'affaires en 2022, contre treize en 2021 et neuf en 2020. Le top 10 des distributeurs a cumulé 21 milliards d'euros de chiffre d'affaires (un quart du total), en hausse de 10 % sur un an.

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 25 % en 2021. Le taux d'investissement (investissement corporel / valeur ajoutée hors taxes) est, quant à lui, passé de 11 % à 21 %. Dans l'entretien et la réparation de véhicules automobiles, ces deux indicateurs restent stables, autour de 20 % et 13 % en 2021.

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

Activités	2010	2015	2019 (sd)	2020 (sd)	2021 (sd)	2022 (e)	Variation 2022-2021
Commerce de véhicules automobiles	76,9	80,8	100,5	88,7	94,6	96,7	2,2%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	20,5	20,0	21,7	20,5	22,5	24,3	8,2%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	7,4	7,2	6,9	7,6	8,1	6,7%
Commerce et réparation de motocycles	4,0	3,6	5,0	5,0	5,5	5,7	3,9%
Commerce de détail de carburants	15,6	16,2	16,3	12,2	14,5	18,1	25,1%
TOTAL	123,5	128,0	150,8	133,2	144,7	153,0	5,7%

Source : INSEE-Comptes du commerce, base 2014 des comptes nationaux : (sd) semi-définitif ; (e) estimation CCEFA



Source : Argus

regroupe 6 281 points de vente, sur un total de 13 391 points de vente en France. Le nombre de points de vente progresse avec l'arrivée de nouveaux acteurs.

En matière de réparation automobile, outre les réseaux des constructeurs (réparateurs agréés concessionnaires et agents, soit 13 000 acteurs environ), il existe également des réseaux indépendants : les MRA (Mécaniciens Réparateurs Automobiles) et des centres autos, des centres de réparation rapide et des pneumaticiens. En 2022, selon l'ANFA, on dénombre 20 300 MRA et 4 600 centres autos, centres de réparation rapide ou pneumaticiens. Ces réseaux indépendants

bénéficient davantage que les réseaux constructeurs du vieillissement du parc car leur activité est plus concentrée sur la réparation de véhicules anciens (7-9 ans) qui génèrent plus d'entrées en atelier. Les réseaux constructeurs, de leur côté, se spécialisent davantage dans les opérations de maintenance prédictive sur véhicules récents ou la recherche de panne électronique. Selon le GIPA, en volume d'entrées-ateliers, ce sont les MRA qui sont les premiers opérateurs du marché, avec 34 % des volumes en 2022, suivis des réseaux des constructeurs (30 %, contre 34 % en 2016), des centres autos (19 %, contre 16 % en 2016), des pneumaticiens (7 %) et des réparateurs rapide (5 %).

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. Dans l'automobile, l'économie circulaire concerne le véhicule 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.

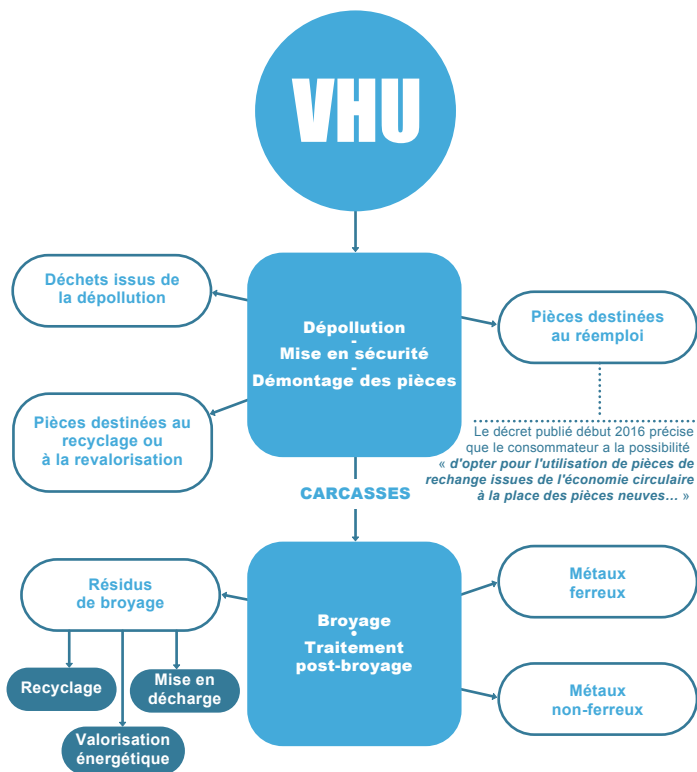
Les systèmes de prime à la conversion entraînent une meilleure prise en charge des véhicules par les centres de traitement agréés, avec une hausse des VHU pris en charge ces dernières années. En 2020, 1,33 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée, contre 1,1 million en 2017. Ce nombre a néanmoins baissé en 2020 (-18 %), avec la pandémie de COVID et les confinements (arrêt de l'activité des centres VHU, chute du marché du neuf et de l'occasion, réduction du nombre d'accidents). Le durcissement des conditions d'accès à la prime à la conversion mi-2019 est aussi

un facteur explicatif.

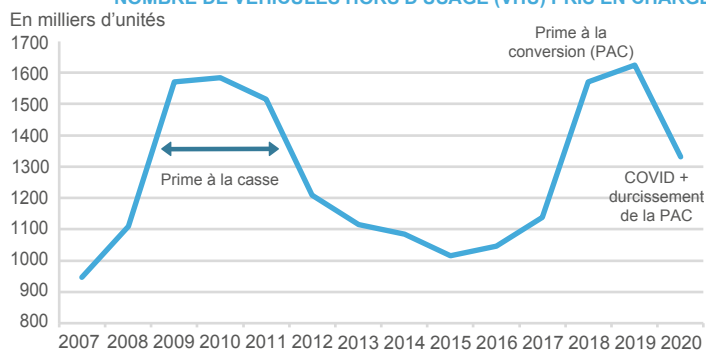
L'ADEME mesure le taux de réutilisation et de valorisation des VHU. Ce ratio est la somme du taux de réutilisation et de recyclage et de celui de valorisation énergétique. Ce taux, qui s'élève à 96 % en 2020, a progressé de 14 points en dix ans

1,33 million Nombre de VHU pris en charge en 2020

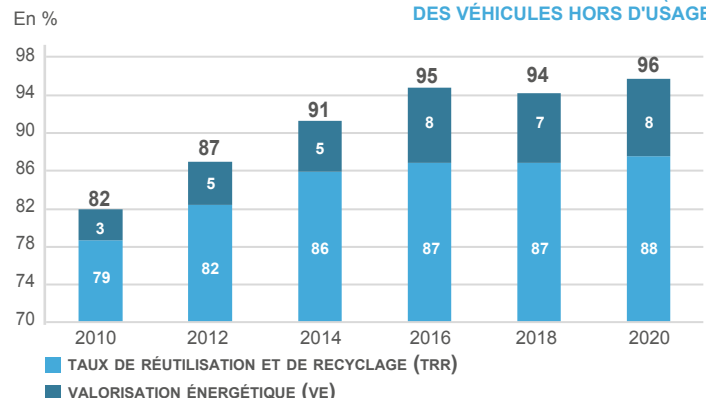
► SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



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, 1,33 million de véhicules hors d'usage (VHU) ont été pris en charge par la filière en 2020 et traités par environ 1 635 centres VHU. Ces VHU sont, à 92 %, des voitures particulières, dont le poids moyen s'élève à 1114 kg en 2020 (974 kg en 2010). La mesure de la performance de la filière de traitement des VHU repose sur la composition moyenne d'un VHU par matière.

En 2020, un VHU est composé de 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.

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.

La première étape du traitement consiste à dépolluer en retirant les batteries, les huiles usagées et filtres, les liquides de refroidissement ou de freins et les fluides de climatisation. Les quantités de déchets sont estimées à 38 000 tonnes, dont 73 % sont envoyés en recyclage,

16 % en valorisation énergétique et 11 % sont réutilisés (batteries). En 2021, la collecte d'accumulateurs automobile (batterie destinée à alimenter un système de démarrage, d'éclairage ou d'allumage automobile) a augmenté de 21 %, alors que la hausse de ces accumulateurs en millions d'unités est de +1,5 %. 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. 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 entre en vigueur à partir du 10 juillet 2023 fixe des objectifs de rendement de recyclage des batteries lithium-ion à 61 % d'ici 2031.

La seconde étape du traitement est le démontage des pneumatiques usagés. La collecte de la filière pneumatique automobile (véhicules légers et poids lourds) s'est élevée à 532 000 tonnes en 2021, soit une augmentation de 10,5 % par rapport à 2020. Le taux de collecte s'est élevé à 111,5 % (soit +26 points par rapport à 2020). Cela s'explique par un effet de rattrapage causé par le faible taux de collecte durant la pandémie. En 2021, environ 46,8 % de ces pneumatiques étaient destinés à la valorisation énergétique (combustible de

substitution en cimenterie par exemple), 35,8 % à la valorisation matière, dont un peu plus de la moitié à la granulation (terrains de sport, mobilier urbain), 15,3 % à la réutilisation, 12,1 % pour la revente d'occasion, 3,2 % pour le rechapage et le reste pour d'autres valorisations.

Le rechapage est la technique permettant de doter un pneu usagé d'une nouvelle bande de roulement. En 2021, le marché du rechapage des pneus automobiles a augmenté de 22,6 %, suite à la reprise post-covid. 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 vous appartient et vous le faites rechapier) est majoritairement utilisé et n'est pas pris en compte dans ces chiffres.

L'extraction des matières pour recyclage et valorisation est une autre étape du traitement des VHU, mais certaines parties consommables (huiles, batteries, etc.) sont déjà 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, pour proposer des pièces entièrement ou partiellement fabriquées avec des matériaux recyclés tels que des éléments de carrosserie ou le garnissage intérieur.

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 parmi les 1 600 centres de traitement que compte la France 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, batteries et mise en sécurité des dispositifs pyrotechniques) et de démonter des pièces pour la revente d'occasion ou le recyclage, puis transmet la carcasse obtenue à l'un des 60 broyeurs agréés (donnée 2020, ADEME). Ceux-ci

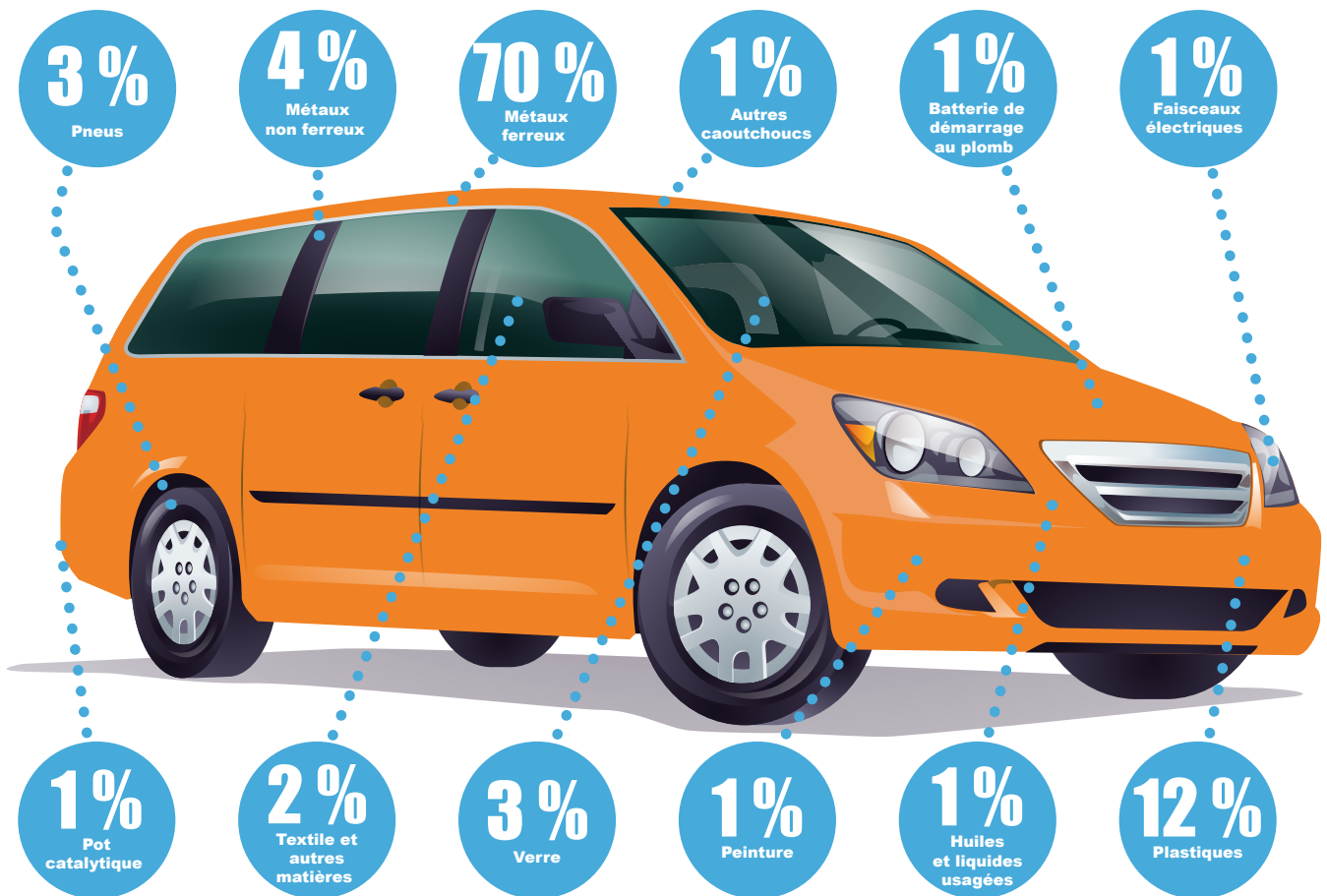
broient le véhicule afin de séparer les différentes matières qui le composent. Ces dernières, quand elles sont triées, peuvent être à nouveau utilisées pour fabriquer d'autres produits (recyclage). Si les composants ne sont ni réutilisés ni recyclés, ils peuvent être valorisés énergétiquement (chaleur, cogénération).

Les lois AGECE (Anti-gaspillage pour une économie circulaire) du 10 février 2020 et la Loi Climat et résilience du 22 août 2021 ont prévu la mise en place d'une filière REP (Responsabilité Élargie du Producteur) complète pour les producteurs de véhicules à moteur (voitures particulières, camionnettes, véhicules à moteur à deux ou trois roues et quadricycles à moteur). Le décret d'application, publié le 1er décembre 2022, définit les règles de gestion relatives aux VHU en ce qui concerne leur collecte et traitement, ainsi que les conditions et les modalités de mise en œuvre de l'obligation de REP.

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 définies comme étant les composants et éléments commercialisés par les centres VHU agréés ou les composants et éléments remis en état conformément aux spécifications du fabricant et commercialisés sous la mention « échange standard » (décret du 4 octobre 1978).

96 % Taux de réutilisation et de valorisation dans l'automobile en 2020

► COMPOSITION D'UN VHU EN 2020



Source : ADEME

Enfin, 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. Plus de 114 000 tonnes de pièces ont été démontées des VHU pour être réutilisées en 2020, soit 82 kg par VHU. Ce tonnage reste cependant plus faible que les années précédentes à cause de la crise du Covid. Par ailleurs, ce marché a connu un fort développement après cette crise car de nombreuses pièces de rechange neuves ont connu des problèmes de stock et ont vu leur prix augmenter fortement. Le marché de la pièce d'occasion s'est développé et représente aujourd'hui entre 4 et 6 % du marché des pièces de réparation, en fonction de l'âge de la voiture.

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. The Future is NEUTRAL, créée par le groupe Renault, a pour but de proposer des solutions de recyclage en boucle fermée à chaque étape de la vie d'un véhicule (construction, usage...). De son côté, Stellantis dispose

d'une Business Unit dédiée à l'économie circulaire et a 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, a ouvert, en septembre 2022, la Used Parts Factory, à Vénissieux, destinée au démantèlement des camions en fin de vie et au réemploi de leurs pièces pour une future commercialisation.

LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE



+16 %

Hausse des achats totaux de la branche automobile en 2021

La production de la branche automobile a rebondi en 2021 à 59,9 milliards d'euros en 2021, soit une hausse de 12 % mais elle reste en retrait de 13 % par rapport à 2019.

Les achats de la branche se sont élevés à 50,4 milliards d'euros, soit une hausse de 16 % par rapport à 2020, mais ils restent en retrait de 9 % par rapport à 2019.

La valeur ajoutée (VA) de la branche automobile s'élève à 9,5 milliards d'euros, contre 13,7 milliards en 2019, soit une chute de 31 % en deux ans. L'excédent brut d'exploitation (EBE) a perdu, quant à lui, 56 % en deux ans à 2,6 milliards d'euros.

Mécaniquement, le taux de marge (EBE/VA), qui fluctuait autour de 43 % depuis 2015, a chuté fortement ces deux dernières années, s'établissant à 28 % en 2021 (contre 43 % en 2019), reflétant les difficultés de compétitivité de la branche.

La formation brute de capital fixe (FBCF), nécessaire à la transformation de l'activité de la branche dans le contexte de transition énergétique (usines, R&D), a cependant continué d'augmenter et s'est établi à 8 milliards d'euros en 2021, en hausse de près de 8 %.

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

		2000	2005	2010	2015	2021 (1)
ACHATS AUX AUTRES BRANCHES	%	71,7	76,3	75,6	72,4	69,5
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,1	18,6	19,8
fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	3,3	3,7
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,4	3,3
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	35,0
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	16,2	14,0
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	4,5
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	2,8	2,5
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,8	1,8
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,4	1,2
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,0	2,0	1,7
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	1,2	1,1
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution	%	0,7	0,7	0,8	0,8	0,6
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	1,0
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	1,0
Activités immobilières	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Soutien aux entreprises	%	7,7	7,7	7,3	7,5	6,5
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,2	2,0
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	2,4
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	12,8
ACHATS À LA BRANCHE	%	28,3	23,7	24,4	27,6	30,5
Production de la branche aux prix de base	milliards € courants	70,3	75,6	58,3	56,5	59,9
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	50,4
En pourcentage de la production aux prix de base	%	75,1	77,0	75,4	76,6	84,2
Valeur ajoutée de la branche	milliards € courants	17,5	17,4	14,4	13,2	9,5
En pourcentage de la production aux prix de base	%	24,9	23,0	24,6	23,4	15,8
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	milliards € courants	-	-	-	5,7	2,6
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	-	43,0	27,8

(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 30 % à la branche elle-même. Ce chiffre est stable sur longue période, mais il était tombé autour de 24 % entre 2009 et 2012 et remonte légèrement ces deux dernières années.

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 7 % des achats.

Les achats aux « autres industries » s'élèvent à 35 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques demeurent les premiers fournisseurs (14 % des achats totaux, en recul léger mais régulier).

Les achats au secteur tertiaire représentent, quant à eux, environ 13 % des achats totaux, en légère baisse ces dernières années, avec une part destinée aux activités de soutien aux entreprises, dont la part décroît également (6,5 % en 2021, contre 7,5 % en 2018).

ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française. Elle associe divers acteurs de taille, de métier et de rang différent. Elle entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs, tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux, mais aussi de plus en plus de nouveaux acteurs en lien avec la transition énergétique (électronique de puissance, batteries, recyclage, rétrofit...). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile.

Le volet amont de la filière rassemble les constructeurs de véhicules légers (VP et VUL), les équipementiers et fournisseurs de rang 1, ainsi que de nombreux

sous-traitants appartenant à des secteurs très divers (mécanique, plasturgie, caoutchouc, électronique) ; il comprend également les constructeurs de véhicules industriels (camions, bus et autocars), ainsi que les carrossiers. Le volet amont emploie plus de 350 000 salariés en France (hors intérimaires), a une valeur d'exportation de près de 50 milliards d'euros, et une part de 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière française.

Ces dernières années, la filière automobile a connu des évolutions importantes. Faisant face à la concurrence internationale en matière de compétitivité, elle a perdu 40 % de ses emplois entre 2006 et 2022, avec des impacts différents selon les régions et les sous-traitants. La transition énergétique a aussi de nouvelles

conséquences sur l'emploi, à la fois en termes de baisse des volumes, mais aussi de structure des emplois. Les sous-filières liées aux moteurs thermiques et aux activités traditionnelles (mécanique) seront plus impactées en termes d'emplois, au profit des secteurs de l'informatique, de l'électronique, de la chimie (batteries) et de nouvelles activités liées au recyclage et à l'économie circulaire.

Client majeur

l'industrie automobile française est un des premiers clients industriels de nombreux secteurs économiques

► EFFECTIFS DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

(EN MILLIERS D'ÉQUIVALENTS TEMPS PLEIN)

Filière	Effectifs en % du total
Constructeurs ou motoristes	29%
Équipementiers	15%
Produits métalliques	11%
Produits en caoutchouc et en plastique	11%
Métallurgie	9%
Produits informatiques, électroniques et optiques	6%
Pièces mécaniques	6%
Carrossiers ou aménageurs	4%
Équipements électriques	4%
Produits chimiques	4%
Produits en verre	1%
Textiles	0%
Produits pétroliers raffinés	0%
Articles en cuir	0%

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

► L'IMPACT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SUR L'EMPLOI DANS LES SOUS-FILIÈRES : GROUPE À RISQUE (PERTE D'EMPLOIS), GROUPE INTERMÉDIAIRE (IMPACT MODÉRÉ OU NUL), GROUPE EN CROISSANCE (CRÉATIONS D'EMPLOIS)

Groupe à risque	Groupe intermédiaire	Groupe en croissance
Décolletage	Caoutchouc	Electronique / Electrique
Emboutissage	Fonderie / extrusion aluminium	ePowertrain
Fonderie fonte	Plasturgie	
Forge	Tissu/Textile	
Traitement des métaux	Fixation	

Source : Étude Alixpartner/PFA, novembre 2021

► 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, montre l'impact de l'activité du noyau de la filière (construction, carrosserie, équipement), sur les activités périphériques, formant ainsi l'ensemble de la filière industrielle automobile (cf tableau ci-dessus). L'ensemble de la filière représente 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie manufacturière et 11 % de la valeur ajoutée. La valeur ajoutée de la filière automobile s'élève à 24 milliards d'euros, se répartissant équitablement entre le noyau et la périphérie. En outre, le taux d'exportation de la filière est supérieur à celui de l'industrie manufacturière (43 %, contre 34 %), mais ce ratio est plus important pour le noyau (56 %) que pour la périphérie (35 %).

Ces dernières années, la filière automobile (périmètre DGE) a connu une baisse importante de ses effectifs, passant de 441 000 salariés en « équivalent temps plein » en 2012, à 400 000 en 2018, puis 350 000 en 2022.

Selon les données de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs des équipementiers s'élevaient fin 2022 à 57 388 salariés, soit un repli de 17 % par rapport à 2019. Le chiffre d'affaires s'est redressé en 2022 à 15 milliards

d'euros (+8 %), mais reste en retrait de 18 % par rapport à 2019. La part du chiffre d'affaires destinée à l'export s'élève à 45 %. 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). Mais, un processus de ré-internalisation de certaines activités apparaît aujourd'hui.

L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel. 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 (découpage, emboutissage, mécanique industrielle, décolletage, forge, estampage, matricage et revêtements des métaux), auxquels s'ajoutent les achats auprès des filières de la sidérurgie (25 % des

tonnages vers l'industrie automobile), de la chimie (10 % pour l'ensemble des matériaux des transports), ou encore des producteurs d'énergie.

Près d'un cinquième des activités de la plasturgie et des équipements électroniques et 10 % du marché intérieur des industries mécaniques concernent l'automobile. En ce qui concerne la forge et la fonderie, cette part s'établit autour de 50 % et ce ratio s'élève à 70 % dans le secteur des polymères et des caoutchoucs. Cependant, la transition énergétique a des conséquences importantes pour l'ensemble de la filière et aura des impacts très différents selon les sous-filières considérées. L'étude d'Alix Partner / PFA, publiée en novembre 2021, a mis en évidence trois profils de sous-filières selon leur exposition au changement : un groupe de sous-filières à risque, qui concerne les activités traditionnelles et celles liées au moteur thermique (décolletage, emboutissage, fonderie, forge...) ; un groupe intermédiaire (caoutchouc, plasturgie, textile...) qui sera moins impacté ; et un groupe en croissance (électronique, ePowertrain), avec l'opportunité de création de nouvelles chaînes de valeur et donc d'emplois (chimie de la batterie, infrastructures de recharge, etc.).

L'EMPLOI

Au sens large, 2,2 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2022, soit plus de 8 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile emploie autour de 214 000 personnes, soit 7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires

► EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2022

(EN MILLIERS DE PERSONNES)	2022
Activités de production	422
Total matières premières et services	208
Industrie manufacturière et énergétique	130
Services	79
Industrie automobile	214
Construction automobile	104
Equipements, accessoires	88
Carrosserie, remorques, caravanes	22
Usage de l'automobile	550
Vente de voitures, réparation, ventes d'équipements automobiles, contrôle technique, location courte durée et longue durée, démolisseurs et recycleurs (1)	424
Assurances, experts, crédit, Location Longue Durée (LLD), etc.	90
Autres (distribution carburants indépendants, auto entrepreneurs, etc.)	28
Sport, presse, édition, divers	8
Transports	1 304
Transport routier de marchandises et de voyageurs (compte d'autrui et compte propre), services annexes	1 152
Police, santé, enseignement, administration (services non marchands)	30
Construction, entretien des routes et activités connexes	122
Total des emplois induits par l'automobile	2 275

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

compétitivité du site France a pesé sur les activités industrielles automobiles (toutes composantes confondues), y compris celles en amont. Cela a conduit à une baisse des effectifs bien avant la crise de 2009. Durant cette dernière, les politiques publiques de soutien à l'activité et aux entreprises ont permis de limiter les impacts de la crise sur l'emploi. Dans la décennie suivante, les mesures de politique économique de tous les acteurs ont permis d'améliorer la productivité. Cependant, elles n'ont pas permis de réduire le déficit de compétitivité avec les autres pays européens, qui ont notamment capté la production des véhicules du segment B, ni d'enrayer la baisse tendancielle des effectifs. En 2020, la crise sanitaire a affecté 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. Depuis, l'emploi reste sous la pression de la concurrence extérieure et

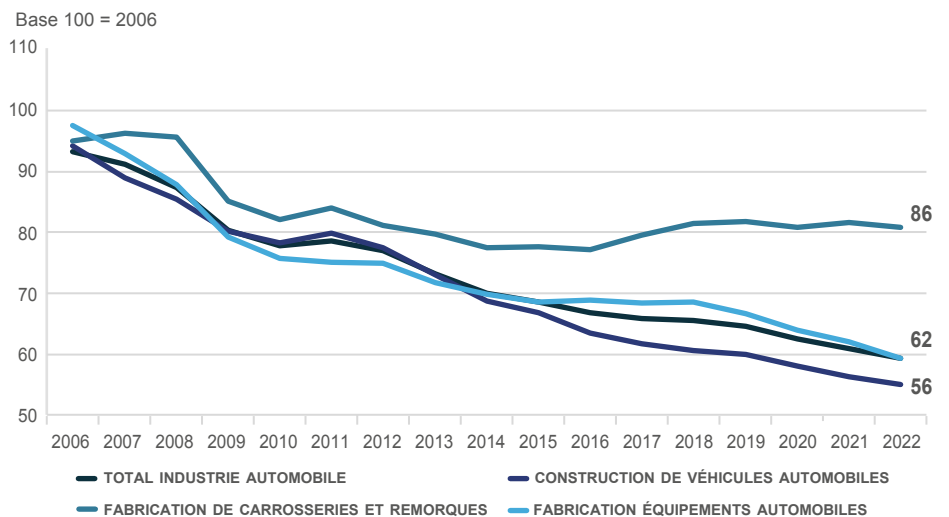
continue de fléchir. A cette évolution, s'ajoutent désormais les effets de la transition écologique sur l'emploi, avec la création de nouveaux métiers (moteurs électriques, recyclage ...), mais qui ne compensera pas le déclin des activités en lien avec le thermique, plus intense en main d'oeuvre.



8 %

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

EVOLUTION DES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ PRINCIPALE



Source : ACOSS

L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré environ 420 000 emplois, de par sa production et ses achats auprès des autres branches, qu'elles soient industrielles ou de service (y compris l'interim), soit environ 20 % de l'emploi total lié à l'automobile. 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 24 500 personnes en 2022.

Concernant l'usage, les métiers y sont par nature moins sensibles, par leurs liens avec le parc automobile qui demeure en légère progression. L'usage de l'automobile concerne environ 550 000

emplois (soit un quart des effectifs totaux), 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.), mais aussi des services de mobilité et de l'apprentissage de la conduite. 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 1,3 million de personnes, soit plus de la moitié de l'emploi total lié à l'automobile. Grâce à la légère reprise du transport routier de voyageurs après la crise du COVID et au rebond du transport de fret, l'emploi a progressé en 2022. Du côté des infrastructures, le secteur des travaux publics a légèrement augmenté son niveau d'emploi en 2022, avec la reprise de la commande publique.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

→ ANALYSE ET STATISTIQUES
ÉDITION 2023

CCFA



8,4
millions

Véhicules produits par
les groupes Stellantis
et Renault dans le
monde en 2022



13 %

Part de marché des
voitures électriques en
France en 2022



5,3
Mds €

Dépenses de recherche
et développement de la
branche automobile en
France en 2021



50
Mds €

Exportations des
produits industriels
automobiles de la
France en 2022



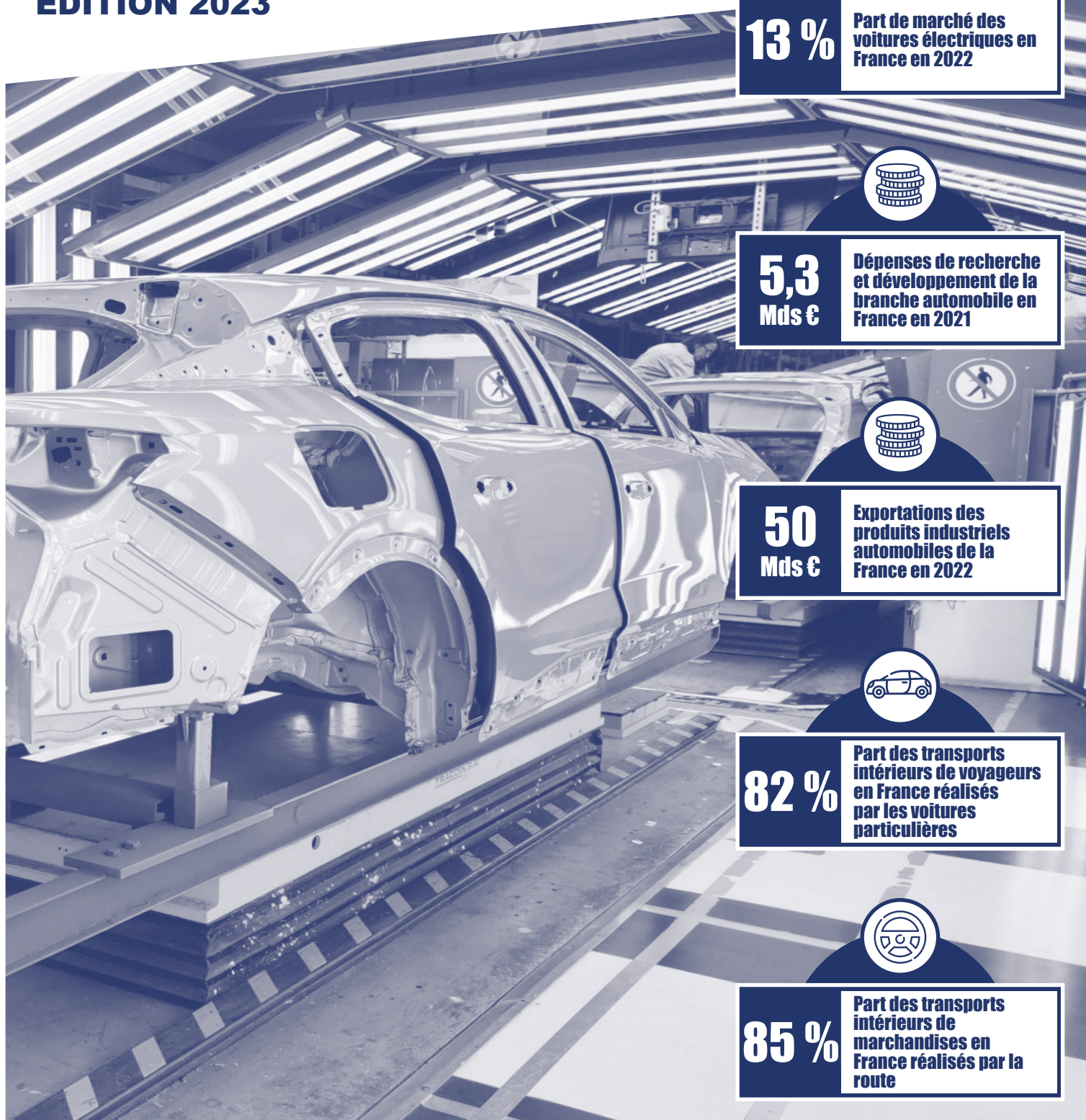
82 %

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	2019	2020	2021	2022
EUROPE	17 407 047	17 585 503	17 330 380	18 545 798	18 721 384	14 556 174	13 852 281	13 725 107
EUROPE OCCIDENTALE	14 778 879	14 217 571	12 110 446	12 636 580	11 678 070	8 636 308	8 009 637	8 533 750
Allemagne	5 131 918	5 350 187	5 552 409	5 708 138	4 663 749	3 515 488	3 096 165	3 480 357
Belgique	912 233	895 109	528 996	369 172	247 020	237 057	224 180	232 100
Espagne	2 366 359	2 098 168	1 913 513	2 218 980	2 248 291	1 800 664	1 662 174	1 785 432
France	2 879 810	3 112 961	1 924 171	1 555 000	1 662 963	927 344	918 825	1 010 466
Italie	1 422 284	725 528	573 169	663 139	542 472	451 718	443 819	473 194
Pays-Bas	215 085	115 121	48 025	57 019	176 113	127 058	107 021	101 670
Portugal	178 509	137 602	114 563	115 468	282 142	211 281	229 221	256 018
Royaume-Uni	1 641 452	1 596 356	1 270 444	1 587 677	1 303 135	920 928	859 575	775 014
Suède	259 959	288 659	177 084	188 987	279 000	249 000	258 023	238 955
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	2 330 692	3 588 266	4 616 540	5 118 191	6 060 672	5 064 823	5 059 808	4 380 468
TURQUIE	297 476	453 663	603 394	791 027	982 642	855 043	782 835	810 889
AMÉRIQUE	10 022 089	8 795 982	8 228 067	9 394 539	7 004 767	4 967 015	4 491 915	4 832 901
ACEUM (ex ALENA)	8 371 806	6 523 591	5 084 330	7 019 427	4 369 893	3 219 558	2 559 194	2 699 108
Canada	1 550 500	1 356 271	967 077	888 565	461 370	327 681	288 235	289 371
États-Unis	5 542 217	4 321 272	2 731 105	4 162 808	2 511 711	1 924 398	1 562 717	1 751 736
Mexique	1 279 089	846 048	1 386 148	1 968 054	1 396 812	967 479	708 242	658 001
AMÉRIQUE DU SUD	1 650 283	2 272 391	3 143 737	2 375 112	2 634 874	1 747 457	1 932 721	2 133 793
Argentine	238 921	182 761	508 401	308 756	108 364	93 001	184 106	257 505
Brésil (1)	1 351 998	2 011 817	2 584 690	2 017 639	2 448 490	1 607 175	1 707 851	1 824 833
ASIE-OCÉANIE	13 573 073	20 249 215	32 408 358	40 125 960	40 650 626	35 822 949	38 188 956	42 324 447
Chine	605 000	3 941 767	13 897 083	21 143 351	21 389 833	19 994 081	21 444 743	23 836 083
Corée du Sud	2 602 008	3 357 094	3 866 206	4 135 108	3 612 587	3 211 706	3 162 727	3 438 355
Inde	517 957	1 264 111	2 831 542	3 408 849	3 629 008	2 836 534	3 631 095	4 439 039
Japon	8 359 434	9 016 735	8 310 362	7 830 722	8 329 130	6 960 411	6 619 245	6 566 356
AFRIQUE	213 444	319 598	356 872	604 130	795 720	562 477	582 814	716 195
Afrique du Sud	230 577	324 875	295 394	341 025	348 665	238 216	239 267	309 423
TOTAL	41 215 653	46 950 298	58 323 677	68 670 427	67 172 497	55 908 615	57 115 966	61 598 650

► VÉHICULES UTILITAIRES (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
EUROPE	2 783 468	3 132 236	2 529 925	2 672 648	2 851 062	2 395 787	2 528 595	2 504 781
EUROPE OCCIDENTALE	2 326 653	2 246 450	1 686 875	1 794 888	1 941 872	1 573 402	1 617 815	1 552 840
Allemagne	394 697	407 523	353 576	325 226	283 567	227 082	212 527	197 463
Belgique	121 061	31 406	26 306	40 081	38 777	30 236	36 858	44 454
Espagne	666 515	654 332	474 387	514 221	574 341	467 521	435 959	434 030
France	468 551	436 047	305 250	417 000	509 552	388 653	433 401	372 707
Italie	316 031	312 824	265 017	351 084	372 819	325 339	353 424	323 200
Pays-Bas (2)	52 234	65 627	46 107	2 252	nd	nd	nd	nd
Portugal	68 215	83 458	44 166	41 158	63 546	52 955	60 733	66 386
Royaume-Uni	172 442	206 753	123 019	94 479	78 270	66 116	72 913	101 600
Suède	41 384	50 570	40 000	nd	nd	nd	nd	nd
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE	323 203	459 997	351 887	309 991	430 588	379 550	417 475	410 182
TURQUIE	133 471	425 789	491 163	567 769	478 602	442 835	493 305	541 759
AMÉRIQUE	9 761 798	10 488 678	8 119 880	11 567 600	13 155 634	10 725 912	11 698 920	12 923 362
ACEUM (ex ALENA)	9 325 214	9 795 192	7 069 234	10 935 086	12 452 713	10 154 846	10 907 871	12 099 038
Canada	1 411 136	1 331 621	1 101 112	1 394 742	1 455 215	1 048 446	826 767	939 364
États-Unis	7 257 640	7 625 381	5 011 988	7 943 180	8 381 173	6 896 628	7 594 488	8 308 603
Mexique	656 438	838 190	956 134	1 597 164	2 616 325	2 209 772	2 486 616	2 851 071
AMÉRIQUE DU SUD	436 584	693 486	1 050 646	632 514	702 921	571 066	791 049	824 324
Argentine	100 711	136 994	208 139	217 901	206 423	164 186	250 647	279 388
Brésil (1)	329 519	519 023	797 038	411 782	496 498	406 880	540 402	544 936
ASIE-OCÉANIE	4 497 938	5 878 721	8 600 629	7 863 313	8 683 215	8 453 600	8 579 844	7 696 347
Chine	1 464 000	1 775 852	4 367 678	3 423 899	4 360 817	5 231 161	4 676 969	3 184 532
Corée du Sud	512 990	342 256	405 535	420 849	338 027	295 068	299 677	318 694
Inde	283 403	374 563	725 531	751 736	895 358	545 285	768 017	1 017 818
Japon	1 781 362	1 782 924	1 318 558	1 447 516	1 355 377	1 107 532	1 217 663	1 269 163
AFRIQUE	115 305	199 195	158 204	232 291	317 931	237 524	324 488	307 331
Afrique du Sud	126 787	200 352	176 655	274 633	283 256	208 997	259 820	246 466
TOTAL	17 158 509	19 698 830	19 408 638	22 335 852	25 007 842	21 812 823	23 131 847	23 431 821

(1) À partir de 1996, il s'agit de la production de véhicules montés en France.

(2) À partir de 2001, des reclassements de voitures particulières en véhicules utilitaires ont été opérés.

Sources : OICA, CCFA

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
EUROPE	17 276 982	17 906 455	16 499 863	16 410 563	17 948 525	14 176 858	14 016 065	12 637 455
EUROPE OCCIDENTALE (1)	14 725 982	14 565 695	12 984 549	13 261 258	14 292 164	10 807 689	10 599 991	10 163 746
Allemagne	3 378 343	3 319 259	2 916 259	3 206 042	3 607 258	2 917 678	2 622 132	2 651 357
Belgique	515 204	480 088	547 340	501 066	550 008	431 491	383 123	366 333
Espagne	1 381 515	1 528 877	982 015	1 094 077	1 258 251	851 222	859 477	813 374
France	2 133 884	2 118 042	2 251 669	1 917 226	2 214 280	1 650 118	1 659 005	1 529 035
Italie	2 415 600	2 244 108	1 961 580	1 575 737	1 916 949	1 381 753	1 458 030	1 316 919
Pays-Bas	597 640	465 196	482 531	449 350	446 056	355 598	322 323	313 609
Royaume-Uni	2 221 670	2 439 717	2 030 846	2 633 503	2 311 140	1 631 064	1 647 181	1 614 063
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE (2) ET TURQUIE	2 551 000	3 340 760	3 515 314	3 149 305	3 656 361	3 369 169	3 416 074	2 473 709
Pologne	-	207 007	315 855	354 975	555 598	428 347	446 647	419 749
Russie	-	1 520 225	1 912 794	1 282 740	1 567 743	1 433 956	1 483 444	629 923
Turquie	456 696	438 597	509 784	725 596	387 256	610 109	561 853	592 660
AMERIQUE dont :		11 618 929	11 131 614	12 664 453	9 615 068	6 863 607	7 022 931	6 550 719
Canada	849 132	847 436	694 349	712 322	496 846	318 750	320 605	258 483
États-Unis	8 846 625	7 659 983	5 635 432	7 516 826	4 719 710	3 401 838	3 350 050	2 858 575
Mexique	603 010	714 010	503 748	892 194	763 793	532 433	520 112	486 962
Argentine	224 950	290 648	522 591	480 952	333 226	232 133	240 688	260 876
Brésil	1 188 818	1 439 822	2 856 540	2 123 009	2 262 073	1 615 942	1 558 467	1 576 666
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT (3)	-	15 095 017	27 269 324	36 109 867	36 356 750	33 036 574	35 403 825	39 499 158
Australie	-	789 096	827 407	924 154	799 263	676 804	753 256	777 688
Chine	-	3 971 101	13 757 794	21 210 339	21 472 091	20 177 731	21 518 324	23 563 287
Corée du Sud	1 057 620	893 159	1 237 482	1 533 670	1 497 035	1 618 333	1 468 873	1 420 486
Inde	-	1 106 863	2 387 197	2 772 270	2 962 115	2 433 473	3 082 279	3 792 356
Indonésie	-	364 319	541 475	755 566	785 539	388 925	659 809	783 563
Japon	4 259 771	4 748 482	4 203 181	4 215 889	4 301 091	3 809 981	3 675 698	3 448 297
Malaisie	-	410 892	543 594	591 275	550 182	480 965	452 663	544 838
Thaïlande	-	178 291	346 644	356 063	468 638	343 494	312 200	343 349
AFRIQUE	-	784 237	908 357	1 142 250	883 120	665 099	833 233	790 083
Afrique du Sud	-	419 868	337 130	412 670	355 378	246 541	304 340	363 696
MONDE	38 689 767	45 404 638	55 809 158	66 327 133	64 803 463	54 742 138	57 276 054	59 477 415

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
EUROPE	2 889 904	3 156 871	2 308 825	2 625 426	2 981 609	2 537 257	2 866 401	2 442 633
EUROPE OCCIDENTALE (1)	2 310 844	2 376 384	1 712 171	1 962 508	2 371 360	1 920 964	2 105 148	1 768 794
Allemagne	314 804	295 627	282 157	333 783	409 801	349 081	351 187	312 391
Belgique	66 125	71 413	60 157	70 458	91 992	78 503	80 688	65 261
Espagne	335 684	430 611	132 104	182 982	242 993	179 570	174 587	145 439
France	477 204	480 122	457 215	427 866	541 448	449 912	483 279	397 519
Italie	268 057	251 328	202 573	150 342	215 681	183 003	211 825	189 059
Pays-Bas	114 354	80 787	59 781	71 828	92 683	71 564	80 500	72 849
Royaume-Uni	301 523	388 410	262 730	427 903	425 419	333 596	401 824	329 509
EUR. CENTRALE ET ORIENTALE (2) ET TURQUIE	579 060	780 487	596 654	662 918	610 249	616 293	761 253	673 839
Pologne	-	48 100	50 722	77 464	100 660	81 806	107 972	98 299
Russie	-	286 400	194 341	158 183	211 098	197 207	258 521	178 681
Turquie	199 825	276 615	251 129	285 598	104 691	186 041	210 997	234 503
AMÉRIQUE	-	11 719 925	8 588 367	13 023 706	15 774 661	13 953 878	14 991 703	14 337 522
Canada	736 951	782 706	889 039	1 227 195	1 479 594	1 267 724	1 384 245	1 304 482
États-Unis	8 965 048	9 784 346	6 136 787	10 328 798	12 768 444	11 479 518	12 058 515	11 371 749
Mexique	302 944	454 498	344 606	497 280	596 215	445 217	526 620	647 480
Argentine	81 995	112 042	175 813	163 069	118 974	102 183	140 748	146 732
Brésil	302 288	274 822	658 524	445 967	525 777	442 495	561 384	527 795
ASIE/OCÉANIE/MOYEN-ORIENT (3)	-	5 307 718	7 909 760	7 295 772	8 188 353	8 174 681	8 215 050	7 129 118
Australie	-	199 173	208 167	231 254	263 604	240 164	296 575	303 741
Chine	-	1 787 088	4 304 142	3 451 263	4 324 840	5 133 338	4 795 939	3 300 458
Corée du Sud	372 840	252 071	273 891	300 116	298 099	287 639	265 708	263 171
Inde	-	333 592	653 193	652 566	854 743	505 102	677 119	933 116
Indonésie	-	169 598	223 235	275 856	244 947	143 152	227 396	264 477
Japon	1 703 114	1 103 552	752 967	830 621	894 125	788 634	772 642	753 023
Malaisie	-	140 150	61 562	75 402	54 105	48 469	56 248	62 162
Thaïlande	-	514 215	453 713	443 569	538 914	448 652	436 380	506 039
AFRIQUE	-	328 780	342 864	435 285	317 171	260 609	300 287	300 579
Afrique du Sud	-	197 538	155 777	205 079	177 520	126 092	146 334	165 866
MONDE	18 723 143	20 513 294	19 149 816	23 380 189	27 261 794	24 926 425	26 373 441	24 209 852

(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.

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

	2005	2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (1)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	-	2 379	2 027
	-	-	-	-	-	-	20,2%	18,2%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	2 111	1 849	1 480	2 499	2 467	1 718	-	-
	13,6%	13,4%	10,4%	16,0%	15,6%	14,4%	-	-
Groupe Renault	1 635	1 416	1 350	1 621	1 647	1 218	1 088	1 050
	10,5%	10,2%	9,5%	10,4%	10,4%	10,2%	9,3%	9,4%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 085	1 080	871	1 017	939	696	-	-
	7,0%	7,8%	6,1%	6,5%	6,0%	5,8%	-	-
Groupe Ford	1 269	1 128	1 031	1 009	993	683	553	539
	8,2%	8,2%	7,3%	6,5%	6,3%	5,7%	4,7%	4,9%
General Motors	1 590	1 196	943	4	3	0	1	1
	10,2%	8,6%	6,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	3 041	2 984	3 516	3 726	3 855	3 036	2 935	2 742
	19,5%	21,6%	24,8%	23,9%	24,4%	25,4%	25,0%	24,7%
Groupe Daimler	830	676	839	983	1 030	776	680	659
	5,3%	4,9%	5,9%	6,3%	6,5%	6,5%	5,8%	5,9%
Groupe BMW	772	753	936	1 032	1 047	847	858	808
	5,0%	5,4%	6,6%	6,6%	6,6%	7,1%	7,3%	7,3%
Nissan	361	407	560	497	395	288	248	234
	2,3%	2,9%	3,9%	3,2%	2,5%	2,4%	2,1%	2,1%
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	629	603	758	796	692	755	789
	5,5%	4,5%	4,3%	4,9%	5,0%	5,8%	6,4%	7,1%
Autres marques japonaises	911	718	695	800	819	524	514	401
	5,8%	5,2%	4,9%	5,1%	5,2%	4,4%	4,4%	3,6%
Hyundai-Kia	569	614	854	1 033	1 061	841	1 016	1 036
	3,7%	4,4%	6,0%	6,6%	6,7%	7,0%	8,6%	9,3%
Groupe marques chinoises	-	-	-	-	-	-	2	130
	-	-	-	-	-	-	0,0%	1,2%
Geely-Volvo	249	231	285	322	341	297	316	296
	1,6%	1,7%	2,0%	2,1%	2,2%	2,5%	2,7%	2,7%
Groupe Tata	128	100	179	236	224	161	141	110
	0,8%	0,7%	1,3%	1,5%	1,4%	1,3%	1,2%	1,0%
Tesla	0	0	16	29	111	99	169	230
	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,7%	0,8%	1,4%	2,1%
Autres marques	168	53	31	42	54	62	100	60,595
	1,1%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%	0,5%
TOTAL UE + AELE + RU	15 572	13 832	14 189	15 607	15 783	11 940	11 753	11 113
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	-5,0%	9,3%	0,0%	1,1%	-24,3%	-1,6%	ND (3)

► 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	2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (2)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	-	680	496
	-	-	-	-	-	-	33,8%	31,2%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	389	344	354	533	557	460	-	-
	18,1%	21,9%	19,5%	24,7%	25,1%	25,3%	-	-
Groupe Renault	331	266	299	349	362	275	315	231
	15,4%	17,0%	16,5%	16,2%	16,3%	15,1%	15,7%	14,5%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	284	233	229	266	203	164	-	-
	13,2%	14,9%	12,7%	12,3%	9,1%	9,0%	-	-
Groupe Ford	235	171	268	355	351	298	334	283
	10,9%	10,9%	14,8%	16,5%	15,8%	16,4%	16,6%	17,8%
General Motors	153	78	104	0	0,2	0,2	0,2	0,1
	7,1%	5,0%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	212	185	218	267	271	218	212	162
	9,9%	11,8%	12,0%	12,4%	12,2%	12,0%	10,5%	10,2%
Groupe Daimler	166	140	172	201	222	199	194	163
	7,7%	8,9%	9,5%	9,3%	10,0%	10,9%	9,6%	10,3%
CNH / IVECO	-	-	-	-	64	52	70	62
	-	-	-	-	2,9%	2,9%	3,5%	3,9%
Nissan	103	43	50	62	57	37	45	23
	4,8%	2,7%	2,7%	2,9%	2,6%	2,1%	2,2%	1,4%
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	39	41	56	55	56	84	75
	3,0%	2,5%	2,3%	2,6%	2,5%	3,1%	4,2%	4,7%
Autres marques japonaises	81	38	37	40	43	29	41	38
	3,8%	2,4%	2,0%	1,9%	1,9%	1,6%	2,0%	2,4%
Hyundai-Kia	52	6	4	5	4	2	2	1
	2,4%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%
Autres marques	78	27	35	24	28	28	35	55
	3,6%	1,7%	1,9%	1,1%	1,3%	1,5%	1,7%	3,5%
TOTAL UE + AELE + RU	2 149	1 569	1 813	2 157	2 218	1 819	2 011	1 591
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	8,8%	11,4%	3,3%	2,8%	-18,0%	10,5%	ND (3)

(1) Hors Danemark et Bulgarie, la variation annuelle est ND car le périmètre est non comparable.

(2) Hors Danemark, Bulgarie et République tchèque, la variation annuelle est ND car le périmètre est non comparable.

Source : CCFA

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 + Abarth + RAM.
Groupe Renault = Renault (yc 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 + Geely + Polestar + Lotus + Lynk & Co.

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2022.

LES IMMATICULATIONS

► IMMATICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE + AELE + RU EN 2022

(CF. NOTE PAGE 74) (EN MILLIERS D'UNITÉS ET EN PART DANS LES IMMATICULATIONS 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	2 651	331	41	45	143	81	982	133	252	264	178	181
	100,0%	12,5%	1,5%	1,7%	5,4%	3,1%	37,1%	5,0%	9,5%	9,9%	6,7%	6,8%
Autriche	215	23	4	7	15	8	80	11	19	12	22	20
	100,0%	10,9%	2,0%	3,3%	7,2%	3,6%	37,2%	5,1%	8,6%	5,4%	10,1%	9,2%
Belgique	366	70	19	29	34	19	82	13	45	29	31	26
	100,0%	19,1%	5,3%	8,0%	9,4%	5,1%	22,3%	3,6%	12,3%	8,0%	8,5%	7,2%
Danemark	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Espagne	813	166	48	55	83	46	183	29	39	37	103	123
	100,0%	20,4%	5,9%	6,7%	10,2%	5,6%	22,5%	3,6%	4,8%	4,6%	12,6%	15,1%
Finlande	82	7	2	2	3	2	18	4	5	5	18	9
	100,0%	9,1%	2,3%	2,5%	3,4%	1,9%	22,0%	4,3%	6,3%	6,7%	21,6%	11,0%
France	1 529	478	151	246	369	239	195	47	71	49	133	93
	100,0%	31,3%	9,9%	16,1%	24,2%	15,6%	12,8%	3,1%	4,6%	3,2%	8,7%	6,1%
Grèce	105	27	5	9	7	4	15	4	7	5	21	14
	100,0%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%	10,5%
Irlande	105	10	2	5	7	4	26	5	5	4	19	21
	100,0%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%	5,2%
Italie	1 317	464	62	69	127	60	219	74	65	51	138	84
	100,0%	35,2%	4,7%	5,3%	9,7%	4,5%	16,6%	5,6%	5,0%	3,9%	10,5%	6,4%
Luxembourg	42	9	2	3	2	2	13	1	5	4	2	2
	100,0%	20,5%	3,8%	7,9%	5,6%	3,7%	31,4%	2,6%	11,2%	9,9%	4,4%	5,5%
Pays-Bas	312	52	9	21	22	17	65	13	23	13	40	47
	100,0%	16,6%	3,0%	6,8%	7,1%	5,3%	20,8%	4,3%	7,3%	4,1%	12,8%	15,1%
Portugal	156	41	10	17	23	13	23	6	12	12	13	14
	100,0%	26,2%	6,4%	10,8%	14,7%	8,2%	14,7%	3,7%	7,4%	7,9%	8,3%	8,8%
Suède	288	18	4	8	9	6	68	11	19	16	33	36
	100,0%	6,2%	1,4%	2,7%	3,1%	2,1%	23,5%	3,7%	6,7%	5,5%	11,4%	12,4%
Union eur. (13 pays) (2)	7 983	1 696	359	516	846	498	1 970	350	566	501	749	670
	100,0%	21,3%	4,5%	6,5%	10,6%	6,2%	24,7%	4,4%	7,1%	6,3%	9,4%	8,4%
Islande	17	1	0	0	1	0	2	0	0	1	5	3
	100,0%	7,1%	0,8%	2,7%	5,7%	1,1%	9,2%	2,1%	2,3%	3,5%	27,5%	19,2%
Norvège	174	8	2	3	1	1	43	5	15	11	21	15
	100,0%	4,4%	1,2%	1,9%	0,8%	0,7%	24,8%	3,1%	8,4%	6,0%	12,0%	8,4%
Suisse	224	22	4	6	15	7	76	9	23	19	26	13
	100,0%	9,9%	1,8%	2,9%	6,6%	3,3%	33,7%	3,9%	10,4%	8,6%	11,7%	5,9%
Royaume-Uni	1 614	194	32	52	60	32	348	127	155	82	181	181
	100,0%	12,0%	2,0%	3,2%	3,7%	2,0%	21,5%	7,9%	9,6%	5,1%	11,2%	11,2%
Europe (17 pays) (2)	10 012	1 922	397	579	923	539	2 438	492	759	613	982	882
	100,0%	19,2%	4,0%	5,8%	9,2%	5,4%	24,3%	4,9%	7,6%	6,1%	9,8%	8,8%
Bulgarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Croatie	44	7	1	2	6	3	13	2	1	1	6	6
	100,0%	16,3%	2,2%	3,7%	13,2%	5,9%	29,4%	3,7%	2,9%	2,8%	14,3%	13,0%
Estonie	21	2	0	1	2	1	6	0	1	1	6	2
	100,0%	8,7%	2,2%	4,0%	7,6%	4,1%	29,2%	1,2%	3,0%	3,7%	29,3%	11,3%
Hongrie	112	12	1	2	8	2	22	9	5	6	31	12
	100,0%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%
Lettonie	17	1	0	0	1	0	5	0	1	0	4	2
	100,0%	8,6%	0,9%	2,9%	8,3%	2,6%	32,6%	3,0%	4,0%	1,7%	23,7%	10,1%
Lituanie	26	3	0	1	2	1	7	1	1	1	7	2
	100,0%	10,1%	1,8%	3,0%	7,5%	3,2%	25,7%	2,7%	5,4%	2,6%	27,3%	9,7%
Pologne	420	36	7	10	35	14	103	16	27	21	97	61
	100,0%	8,6%	1,7%	2,3%	8,4%	3,4%	24,6%	3,9%	6,4%	5,1%	23,2%	14,5%
Rép. tchèque	192	13	3	5	13	4	88	7	5	7	19	29
	100,0%	6,9%	1,6%	2,5%	6,8%	2,0%	45,8%	3,8%	2,5%	3,6%	9,9%	15,0%
Roumanie	129	10	2	4	48	8	21	9	3	4	17	12
	100,0%	8,1%	1,8%	2,7%	37,4%	6,5%	16,0%	6,7%	2,5%	3,0%	12,8%	9,5%
Slovaquie	79	9	2	3	5	2	24	1	2	3	13	18
	100,0%	11,7%	3,1%	4,3%	6,9%	2,2%	30,3%	1,5%	3,0%	3,3%	15,9%	23,1%
Slovénie	44	9	2	2	5	4	14	1	1	1	5	6
	100,0%	20,5%	5,1%	5,7%	12,4%	8,4%	31,0%	3,0%	2,7%	2,6%	10,8%	13,3%
10 pays de l'Est membres de l'UE (3)	1 082	103	20	30	126	38	302	47	48	45	204	150
	100,0%	9,5%	1,9%	2,8%	11,6%	3,5%	27,9%	4,3%	4,4%	4,1%	18,8%	13,9%
Europe (27 pays) (2) (3)	11 113	2 027	418	609	1 050	577	2 742	539	808	659	1 186	1 032
	100,0%	18,3%	3,8%	5,5%	9,5%	5,2%	24,7%	4,9%	7,3%	5,9%	10,7%	9,3%

(1) Soit 368 498 unités pour Citroën et 49 242 DS.

(2) Hors Danemark.

(3) Hors Bulgarie.

(4) Y compris Chypre et Malte.

Source : CCFa

LES IMMATICULATIONS

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

	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Allemagne	3 378 343	2 916 259	3 206 042	3 607 258	2 917 678	2 622 132	2 651 357
Autriche	309 427	328 563	308 555	329 363	248 740	239 803	215 050
Belgique	515 204	547 340	501 066	550 003	431 491	383 123	366 303
Danemark	112 688	153 583	206 999	225 410	198 162	185 382	148 293
Espagne	1 381 515	982 015	1 034 232	1 258 251	851 210	859 476	813 376
Finlande	134 646	107 346	108 844	114 188	96 430	98 502	81 673
France	2 133 884	2 251 669	1 917 226	2 214 279	1 650 118	1 659 004	1 529 035
Grèce	290 222	141 501	75 804	114 226	80 977	100 911	105 282
Irlande	230 989	88 445	124 804	117 109	88 324	104 932	105 398
Islande	-	-	14 008	11 719	9 369	12 797	16 689
Italie	2 415 600	1 961 578	1 575 614	1 916 865	1 381 646	1 457 868	1 316 768
Luxembourg	41 896	49 726	46 473	54 923	45 104	44 366	42 094
Norvège	97 376	127 754	150 686	142 381	141 405	176 276	174 329
Pays-Bas	597 640	482 527	448 925	445 217	355 595	322 318	312 074
Portugal	257 834	223 464	178 503	223 799	145 136	146 637	156 304
Royaume-Uni	2 221 670	2 030 846	2 633 503	2 311 140	1 631 064	1 647 181	1 614 063
Suède	290 529	289 684	345 108	356 036	292 024	301 008	288 088
Suisse	316 519	292 453	321 669	311 256	236 703	238 355	224 272
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 PUIS 18 PAYS) (1)	14 725 982	12 974 753	13 198 061	14 303 423	10 801 176	10 600 071	10 160 448

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

	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Allemagne	1 023 997	1 220 675	1 534 990	1 149 126	832 127	548 054	437 951
	30,3%	41,9%	47,9%	31,9%	28,5%	20,9%	16,5%
Autriche	191 402	167 106	179 821	125 794	91 085	58 761	48 115
	61,9%	50,9%	58,3%	38,2%	36,6%	24,5%	22,4%
Belgique	290 301	415 728	299 357	168 378	133 078	90 954	59 972
	56,3%	76,0%	59,7%	30,6%	30,8%	23,7%	16,4%
Danemark	14 898	72 670	64 095	58 706	53 772	18 205	10 111
	13,2%	47,3%	31,0%	26,0%	27,1%	9,8%	6,8%
Espagne	734 256	693 905	647 108	348 918	239 887	171 036	139 594
	53,1%	70,7%	62,6%	27,7%	28,2%	19,9%	17,2%
Finlande	-	44 574	38 857	21 091	13 702	9 728	5 427
	-	41,5%	35,7%	18,5%	14,2%	9,9%	6,6%
France	1 046 485	1 593 173	1 097 124	755 583	504 178	349 479	239 105
	49,0%	70,8%	57,2%	34,1%	30,6%	21,1%	15,6%
Grèce	2 006	5 661	47 792	30 390	22 340	17 527	17 113
	0,7%	4,0%	63,0%	26,6%	27,6%	17,4%	16,3%
Irlande	23 259	55 016	88 618	53 259	36 573	32 733	28 290
	10,1%	62,2%	71,0%	45,5%	41,4%	29,3%	26,8%
Islande	-	-	6 677	3 521	1 849	1 733	2 388
	-	-	47,7%	30,0%	19,7%	13,5%	14,3%
Italie	812 203	901 310	872 493	762 842	452 835	322 843	257 883
	33,6%	45,9%	55,4%	39,8%	32,8%	22,1%	19,6%
Luxembourg	21 110	37 403	32 694	22 961	16 592	11 156	9 236
	50,4%	75,2%	70,4%	41,8%	36,8%	25,1%	21,9%
Norvège	8 761	95 733	61 482	22 744	11 681	6 422	5 441
	9,0%	74,9%	40,8%	16,0%	8,3%	3,6%	3,1%
Pays-Bas	134 426	98 477	129 804	32 608	12 915	6 979	4 638
	22,5%	20,4%	28,9%	7,3%	3,6%	2,2%	1,5%
Portugal	62 417	149 046	121 650	89 411	47 738	32 309	27 968
	24,2%	66,7%	68,2%	40,0%	32,8%	22,0%	17,9%
Royaume-Uni	313 149	936 448	1 275 411	560 145	290 526	178 502	82 981
	14,1%	46,1%	48,4%	24,2%	17,8%	10,7%	5,1%
Suède	18 325	147 802	198 956	114 803	55 078	30 272	17 709
	6,3%	51,0%	57,7%	32,2%	18,9%	10,1%	6,1%
Suisse	29 466	88 760	124 898	79 533	52 468	32 400	26 056
	9,3%	30,4%	38,8%	25,6%	22,2%	13,6%	11,6%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	4 726 461	6 723 487	6 821 827	4 399 813	2 868 424	1 933 343	1 419 978
Part du diesel en Europe	32,1%	51,8%	51,7%	30,8%	27,1%	18,2%	14,0%
Variation annuelle	+10,7%	+6,9%	+5,9%	-14,5%	-34,8%	-32,6%	-26,6%

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

Sources : CCFA, ACEA

LES IMMATICULATIONS

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

	ÉNERGIE	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Allemagne	électrique	0	160	12 319	60 527	188 620	339 847	463 358
		0,0%	0,0%	0,4%	1,7%	6,5%	13,0%	17,5%
	hybride	3 559	10 174	32 714	240 697	503 735	683 544	818 391
		0,1%	0,3%	1,0%	6,7%	17,3%	26,1%	30,9%
Autriche	électrique	0	112	1 677	9 242	15 972	33 366	34 165
		0,0%	0,0%	0,5%	2,8%	6,4%	13,9%	15,9%
	hybride	460	1 248	3 514	16 540	32 053	56 121	54 126
		0,1%	0,4%	1,1%	5,0%	12,9%	23,4%	25,2%
Belgique	électrique	0	47	1 358	8 830	14 976	22 647	37 581
		0,0%	0,0%	0,3%	1,6%	3,5%	5,9%	10,3%
	hybride	471	4 073	10 711	34 092	70 271	111 230	114 185
		0,1%	0,7%	2,1%	6,2%	16,3%	29,0%	31,2%
Danemark	électrique	2	50	4 468	5 575	14 275	24 998	30 855
		0,0%	0,0%	2,2%	2,5%	7,2%	13,5%	20,8%
	hybride	5	148	2 657	17 330	27 880	49 319	54 696
		0,0%	0,1%	1,3%	7,7%	14,1%	26,6%	36,9%
Espagne	électrique	0	69	1 461	10 048	17 925	23 685	30 524
		0,0%	0,0%	0,1%	0,8%	2,1%	2,8%	3,8%
	hybride	908	6 253	20 547	114 531	148 193	273 130	287 460
		0,1%	0,6%	2,0%	9,1%	17,4%	31,8%	35,3%
France	électrique	6	184	17 268	42 764	110 917	162 106	202 929
		0,0%	0,0%	0,9%	1,9%	6,7%	9,8%	13,3%
	hybride	2 857	9 655	61 619	125 372	243 464	427 477	459 216
		0,1%	0,4%	3,2%	5,7%	14,8%	25,8%	30,0%
Italie	électrique	28	112	1 452	10 671	32 492	67 267	49 165
		0,0%	0,0%	0,1%	0,6%	2,4%	4,6%	3,7%
	hybride	1 132	4 841	26 262	116 333	253 171	492 675	515 518
		0,1%	0,2%	1,7%	6,1%	18,3%	33,8%	39,2%
Norvège	électrique	7	355	25 779	60 315	75 333	113 715	138 260
		0,0%	0,3%	17,1%	42,4%	53,3%	64,5%	79,3%
	hybride	337	3 144	15 704	37 869	45 326	52 209	24 321
		0,3%	2,5%	10,4%	26,6%	32,1%	29,6%	14,0%
Pays-Bas	électrique	0	96	3 204	61 547	72 854	62 646	73 249
		0,0%	0,0%	0,7%	13,8%	20,5%	19,4%	23,5%
	hybride	2 940	16 099	56 261	36 928	65 838	103 550	112 395
		0,6%	3,3%	12,5%	8,3%	18,5%	32,1%	36,0%
Royaume-Uni	électrique	0	167	9 934	37 782	108 148	190 715	267 196
		0,0%	0,0%	0,4%	1,6%	6,6%	11,6%	16,6%
	hybride	5 766	22 148	64 692	265 306	312 141	460 272	581 406
		0,2%	1,1%	2,5%	11,5%	19,1%	27,9%	36,0%
Suède	électrique	1	9	2 880	15 595	27 968	57 470	95 035
		0,0%	0,0%	0,8%	4,4%	9,6%	19,1%	33,0%
	hybride	1 947	3 628	14 478	57 870	105 725	131 412	125 204
		0,7%	1,3%	4,2%	16,3%	36,2%	43,7%	43,5%
Suisse	électrique	13	199	3 777	13 143	19 485	31 806	39 842
		0,0%	0,1%	1,2%	4,2%	8,2%	13,3%	17,8%
	hybride	1 413	4 210	8 400	26 990	44 875	74 960	73 956
		0,5%	1,4%	2,6%	8,7%	19,0%	31,4%	33,0%
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 puis 18 pays) (1)	électrique	57	1 611	87 206	350 335	720 472	1 173 639	1 524 935
		0,0%	0,0%	0,7%	2,4%	6,7%	11,0%	15,0%
	hybride	23 210	90 198	333 028	1 151 196	1 944 146	3 068 616	3 384 704
		0,2%	0,7%	2,5%	8,0%	18,0%	27,5%	33,3%

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

Sources : CCFA, ACEA

LES IMMATICULATIONS

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

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

	2000	2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (2)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	-	2 238	1 924
	-	-	-	-	-	-	21,1%	19,2%
Groupe PSA	1 930	1 776	1 423	2 338	2 302	1 617	-	-
	13,1%	13,7%	10,8%	16,5%	16,1%	15,0%	-	-
Groupe Renault	1 559	1 305	1 230	1 439	1 436	1 063	962	924
	10,6%	10,1%	9,3%	10,1%	10,0%	9,8%	9,1%	9,2%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	1 575	1 035	841	966	877	638	-	-
	10,7%	8,0%	6,4%	6,8%	6,1%	5,9%	-	-
Groupe Ford	1 248	1 063	966	931	917	635	504	493
	8,5%	8,2%	7,3%	6,6%	6,4%	5,9%	4,8%	4,9%
General Motors	1 720	1 119	878	4	3	0	1	1
	11,7%	8,6%	6,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	2 776	2 757	3 202	3 305	3 437	2 701	2 615	2 441
	18,8%	21,3%	24,3%	23,3%	24,0%	25,0%	24,7%	24,3%
Daimler	811	662	815	938	984	735	636	614
	5,5%	5,1%	6,2%	6,6%	6,9%	6,8%	6,0%	6,1%
Groupe BMW	499	735	906	993	1 001	807	810	760
	3,4%	5,7%	6,9%	7,0%	7,0%	7,5%	7,6%	7,6%
Nissan	392	384	524	458	364	266	228	219
	2,7%	3,0%	4,0%	3,2%	2,5%	2,5%	2,2%	2,2%
Toyota-Lexus-Daihatsu	576	582	539	647	673	574	618	643
	3,9%	4,5%	4,1%	4,6%	4,7%	5,3%	5,8%	6,4%
Autres marques japonaises	701	651	624	691	697	453	437	343
	4,8%	5,0%	4,7%	4,9%	4,9%	4,2%	4,1%	3,4%
Hyundai-Kia	303	539	760	903	919	727	864	886
	2,1%	4,2%	5,8%	6,4%	6,4%	6,7%	8,2%	8,8%
Hyundai-Kia	-	-	-	-	-	-	2	128,3
	-	-	-	-	-	-	0,0%	1,3%
Geely-Volvo	230	222	274	304	321	279	296	276
	1,6%	1,7%	2,1%	2,1%	2,2%	2,6%	2,8%	2,8%
Groupe Tata	112	97	174	227	216	155	136	105
	0,8%	0,7%	1,3%	1,6%	1,5%	1,4%	1,3%	1,0%
Tesla	-	0	16	29	111	98	167	226
	-	0,0%	0,1%	0,2%	0,8%	0,9%	1,6%	2,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	304	50	50	37	45	52	93	47
	2,1%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	0,9%	0,5%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	14 738	12 975	13 198	14 210	14 303	10 801	10 600	10 031
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	-2,1%	-5,0%	9,1%	-0,8%	0,7%	-24,5%	-1,9%	ND

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

	2000	2010	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (2)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	-	624	465
	-	-	-	-	-	-	34,0%	31,6%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	349	326	329	496	521	430	-	-
	18,1%	22,1%	19,6%	25,0%	25,5%	25,7%	-	-
Groupe Renault	272	251	274	313	328	249	277	207
	14,1%	17,0%	16,3%	15,8%	16,1%	14,9%	15,0%	14,1%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	275	214	201	234	178	147	-	-
	14,2%	14,5%	12,0%	11,8%	8,7%	8,8%	-	-
Groupe Ford	180	161	251	331	326	275	308	262
	9,3%	10,9%	15,0%	16,7%	16,0%	16,4%	16,7%	17,8%
General Motors	92	75	96	0	0	0	0	0
	4,8%	5,1%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	202	170	202	247	250	202	198	153
	10,5%	11,6%	12,1%	12,4%	12,2%	12,1%	10,7%	10,4%
Groupe Daimler	178	133	164	189	209	186	182	155
	9,2%	9,0%	9,8%	9,5%	10,2%	11,1%	9,9%	10,6%
CNH / IVECO (3)	-	-	-	-	55	46	59	52
	-	-	-	-	2,7%	2,7%	3,2%	3,6%
Nissan	100	41	48	59	55	36	44	22
	5,2%	2,8%	2,9%	3,0%	2,7%	2,2%	2,4%	1,5%
Toyota-Lexus-Daihatsu	69	37	38	50	48	48	72	66
	3,6%	2,5%	2,3%	2,5%	2,4%	2,9%	3,9%	4,5%
Autres marques japonaises	102	36	35	37	37	23	37	32
	5,3%	2,4%	2,1%	1,9%	1,8%	1,4%	2,0%	2,2%
Hyundai-Kia	44	5	4	5	3	2	2	1
	2,3%	0,4%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%
Autres marques	69	26	34	23	30	31	38	53
	3,6%	1,8%	2,0%	1,2%	1,5%	1,8%	2,0%	3,6%
TOTAL EUROPE (17 puis 18 pays) (1)	1 931	1 475	1 674	1 984	2 041	1 676	1 839	1 470
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Variation annuelle	5,6%	11,1%	11,2%	2,6%	2,9%	-17,9%	9,7%	ND

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

(2) Hors Danemark, la variation annuelle est ND car périmètre non comparable

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2022 (lire la page 74).

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

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

	2005 (1)	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (1)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	140	103
	-	-	-	-	-	12,2%	9,5%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	99	57	161	165	102	-	-
	9,5%	5,7%	11,6%	11,2%	8,9%	-	-
Groupe Renault	193	120	182	211	155	126	126
	18,7%	12,1%	13,0%	14,2%	13,6%	10,9%	11,6%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	50	30	51	65	59	-	-
	4,8%	3,0%	3,6%	4,4%	5,2%	-	-
Groupe Ford	59	65	78	77	48	50	47
	5,7%	6,6%	5,6%	5,2%	4,3%	4,3%	4,3%
General Motors	132	64	0	0	0	0	0
	12,7%	6,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	257	314	421	422	338	320	302
	24,8%	31,7%	30,1%	28,5%	29,7%	27,8%	27,9%
Daimler	11	24	45	46	41	44	45
	1,1%	2,5%	3,2%	3,1%	3,6%	3,8%	4,1%
Groupe BMW	11	30	40	46	40	48	48
	1,0%	3,0%	2,8%	3,1%	3,5%	4,2%	4,4%
Nissan	19	36	39	30	22	20	14
	1,8%	3,6%	2,8%	2,0%	1,9%	1,7%	1,3%
Toyota	60	65	111	122	118	140	146
	5,8%	6,5%	8,0%	8,3%	10,3%	12,1%	13,5%
Autres marques japonaises	91	71	109	122	71	77	58
	8,7%	7,2%	7,8%	8,2%	6,3%	6,7%	5,4%
Hyundai-Kia	39	95	130	141	114	152	150
	3,8%	9,5%	9,3%	9,6%	10,0%	13,2%	13,9%
Geely-Volvo	7	12	18	20	19	20	20
	0,6%	1,2%	1,3%	1,3%	1,6%	1,7%	1,8%
Groupe Tata	2	4	8	8	5	5	5
	0,2%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
Tesla	-	0	0	0	0	2	3
	-	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,3%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	3	5	5	6	9	14
	0,7%	0,3%	0,3%	0,3%	0,5%	0,8%	1,3%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE	1 035	991	1 397	1 479	1 139	1 153	1 082
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	12,0%	8,2%	5,9%	-23,0%	1,2%	ND

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

	2005 (1)	2015	2018	2019	2020	2021	2022 (1) (2)
Groupe Stellantis	-	-	-	-	-	51	31
	-	-	-	-	-	29,9%	25,7%
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	20	26	37	36	30	-	-
	13,6%	18,4%	21,5%	20,5%	20,7%	-	-
Groupe Renault	35	26	36	34	26	39	24
	24,4%	18,4%	20,9%	19,0%	18,2%	22,5%	19,7%
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021) (3)	21	28	32	24	18	-	-
	14,7%	20,4%	18,5%	13,8%	12,3%	-	-
Groupe Ford	14	18	24	25	22	26	21
	9,8%	12,8%	13,7%	13,8%	15,7%	15,1%	17,4%
General Motors	8	8	0	0	0	0	0
	5,2%	5,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groupe Volkswagen	21	16	20	21	16	13	9
	14,7%	11,6%	11,3%	12,1%	11,1%	7,6%	7,5%
Daimler	10	9	11	14	13	12	11
	6,8%	6,4%	6,5%	7,7%	8,8%	7,0%	9,1%
CNH / IVECO (3)	-	-	-	9	7	11	10
	-	-	-	5,3%	4,8%	6,3%	8,3%
Nissan	2	2	3	2	1	1	0
	1,4%	1,2%	1,5%	1,3%	0,7%	0,8%	0,3%
Toyota	2	3	6	7	8	13	10
	1,6%	2,2%	3,6%	4,1%	5,7%	7,3%	8,0%
Autres marques japonaises	3	2	3	3	2	4	3
	2,3%	1,7%	1,6%	1,7%	1,4%	2,0%	2,5%
Hyundai-Kia	5	1	1	0	0	0,4	0,01
	3,2%	0,4%	0,3%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	1	1	1	1	3	2
	2,5%	0,8%	0,6%	0,6%	0,5%	1,5%	1,6%
TOTAL PECO MEMBRES DE L'UE	145	139	173	177	143	172	121
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle	-	17,5%	10,9%	2,0%	-19,2%	20,1%	ND

(1) Hors Bulgarie (la variation annuelle est ND car périmètre non comparable).

(2) Hors République tchèque (la variation annuelle est ND car périmètre non comparable).

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

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2022 (lire la page 74).

Source : CCFA

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Allemagne	212 290	202 372	202 446	243 305	309 963	272 590	270 466	234 403
Autriche	27 243	28 878	28 130	33 013	43 578	36 634	58 956	26 959
Belgique	54 090	62 672	56 006	65 179	86 672	77 111	79 008	62 437
Danemark	33 092	58 076	16 848	33 177	34 529	31 116	31 558	27 170 (1)
Espagne	299 246	387 203	116 770	155 400	215 784	158 863	152 335	120 155
Finlande	15 056	16 211	11 550	11 986	15 611	13 729	13 774	11 930
France	414 966	420 065	417 612	379 428	479 784	402 383	432 631	348 072
Grèce	23 008	23 374	10 935	5 756	8 144	7 003	10 570	9 842
Irlande	41 474	37 073	10 486	23 837	25 330	21 716	28 762	22 665
Islande	-	-	-	1362	1 451	1 050	1 207	1 599 (1)
Italie	225 517	207 067	177 887	134 265	189 245	160 639	185 300	161 084
Luxembourg	3 083	3 064	3 291	4 016	5 308	4 804	5 060	4 475
Norvège	31 627	37 021	30 422	34 394	39 313	33 609	35 479	30 561
Pays-Bas	96 570	66 232	49 863	57 921	76 458	60 638	68 690	59 361
Portugal	152 836	66 774	45 756	30 996	38 546	27 637	28 847	23 561
Royaume-Uni	245 163	330 436	231 539	380 996	376 386	300 199	362 358	286 609
Suède	31 854	35 098	38 543	45 124	54 127	31 239	36 404	34 703
Suisse	24 121	22 428	26 507	34 297	40 659	35 064	37 571	31 724
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 PUIS 18 PAYS)	1 931 236	2 004 044	1 474 591	1 674 452	2 040 888	1 676 024	1 838 976	1 497 310

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021 (2)	2022 (2)
Allemagne	96 830	88 364	75 014	85 002	93 714	70 435	78 981	76 218
Autriche	8 508	8 235	5 138	7 151	7 946	5 605	6 680	6 363
Belgique	11 061	11 657	7 133	8 188	11 518	7 535	8 181	8 566
Danemark	4 597	5 902	2 682	4 687	4 951	5 036	4 384	4 886
Espagne	33 700	39 753	13 215	22 043	24 019	18 604	20 805	23 454
Finlande	3 072	3 492	2 368	2 400	3 237	2 620	3 536	3 341
France	57 918	55 281	34 221	41 714	55 215	41 729	45 030	44 567
Grèce	1 633	1 589	1 081	439	402	545	568	676
Irlande	4 666	4 621	1 011	1 867	2 223	1 953	2 271	2 207
Islande	-	-	-	183	273	178	275	287
Italie	38 388	35 313	17 532	15 020	23 413	20 083	24 762	25 341
Luxembourg	1 451	1 394	803	1 089	1 290	1 024	1 054	1 088
Norvège	3 564	4 952	3 126	4 366	6 117	4 686	6 035	5 605
Pays-Bas	16 835	13 405	9 390	13 546	15 192	10 288	11 742	13 289
Portugal	7 403	4 588	3 116	3 956	4 920	3 543	4 264	4 095
Royaume-Uni	51 864	53 344	27 988	44 364	48 535	32 918	42 825	45 356
Suède	5 549	5 688	4 605	5 289	7 165	5 364	5 910	6 024
Suisse	4 733	3 817	3 388	4 079	4 405	3 821	3 565	3 449
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 PUIS 18 PAYS)	351 772	341 395	211 811	265 383	314 535	235 967	270 868	274 812

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021 (2)	2022 (2)
Allemagne	5 684	4 891	4 697	5 476	6 124	6 044	6 474	4 883
Autriche	706	565	733	878	1 146	854	887	934
Belgique	974	754	909	778	1 250	726	945	590
Danemark	419	315	450	269	184	60	636	667
Espagne	2 738	3 655	2 119	2 537	3 147	2 069	1 877	2 344
Finlande	0	252	300	330	518	249	382	417
France	4 320	4 776	5 382	6 724	6 417	5 791	6 857	5 883
Grèce	374	575	325	44	202	185	454	261
Irlande	121	271	47	313	442	129	444	287
Islande	-	-	-	34	48	14	30	25
Italie	4 152	4 514	3 931	2 163	3 988	2 948	3 469	3 255
Luxembourg	108	147	173	247	263	197	167	301
Norvège	427	708	1 052	660	2 013	1 177	1 083	591
Pays-Bas	949	1 134	524	332	910	639	338	237
Portugal	806	620	418	199	567	395	586	1 405
Royaume-Uni	4 496	4 630	3 203	3 931	3 100	2 100	4 136	4 232
Suède	1 071	1 021	1 302	1 172	1 150	1 588	728	1 241
Suisse	491	457	476	689	568	586	646	391
TOTAL EUROPE OCCIDENTALE (17 PUIS 18 PAYS)	27 836	29 285	26 041	26 776	32 037	25 751	30 139	27 944

(1) Le périmètre est limité aux moins de 3,5 t.

(2) Le périmètre est élargi aux plus de 3,5 t.

Sources : CCF, ACEA

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	2019	2020	2021	2022
Bulgarie	-	-	15 646	24 256	39 419	27 214	24 631	28 684
Croatie	62 009	70 541	38 587	35 715	62 938	36 084	45 289	44 088
Estonie	10 600	19 640	10 295	21 033	27 585	19 278	22 608	20 562
Hongrie	133 233	198 982	43 476	77 171	157 906	128 031	121 920	111 540
Lettonie	7 300	16 602	6 365	13 766	18 233	13 516	14 366	16 768
Lituanie	6 158	10 467	7 970	17 071	46 388	40 338	31 454	25 544
Pologne	478 752	235 522	333 490	352 378	553 942	428 527	446 443	419 641
République tchèque	148 592	151 699	169 580	230 857	249 915	202 971	206 876	192 087
Roumanie	64 432	215 554	106 333	81 162	161 562	126 351	121 208	129 326
Slovaquie	55 090	57 125	64 033	77 979	101 568	76 305	75 696	78 841
Slovénie	67 665	59 324	61 142	59 664	59 862	40 200	42 071	43 616
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	907 400	749 361	818 330	991 052	1 479 318	1 138 815	1 152 562	1 110 697

► 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	2019	2020	2021	2022
Bulgarie (2)	-	-	3 211	4 875	5 985	5 060	6 659	4 889 (3)
Croatie	3 360	7 671	2 845	6 909	9 143	7 025	8 131	6 964
Estonie	1 500	2 944	1 406	3 962	4 487	3 332	4 225	3 783
Hongrie	26 686	20 479	9 337	17 719	26 410	22 305	23 170	17 825
Lettonie	900	1 753	649	2 473	2 783	2 178	2 625	2 465
Lituanie	1 270	3 371	1 044	2 533	4 606	3 103	3 471	3 350
Pologne	33 653	35 985	42 852	55 207	68 010	57 286	70 899	57 426
République tchèque	14 786	16 024	11 318	17 595	20 612	17 331	19 672	16 908 (3)
Roumanie	14 789	35 842	10 404	13 471	19 122	14 754	17 178	14 991
Slovaquie	5 812	14 428	6 953	7 321	8 534	6 392	8 275	7 679
Slovénie	6 274	6 897	4 744	6 686	8 653	6 275	7 490	6 671
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	90 900	101 881	91 918	138 751	178 345	145 041	171 795	121 154

► 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	2019	2020	2021	2022
Bulgarie (2)	-	-	18 857	29 131	45 404	32 274	31 290	28 684
Croatie	65 369	78 212	41 432	42 624	72 081	43 109	53 420	51 052
Estonie	12 100	22 584	11 701	24 995	32 072	22 610	26 833	24 345
Hongrie	159 919	219 461	52 813	94 890	184 316	150 336	145 090	129 365
Lettonie	8 200	18 355	7 014	16 239	21 016	15 694	16 991	19 233
Lituanie	7 428	13 838	9 014	19 604	50 994	43 441	34 925	28 894
Pologne	512 405	271 507	376 342	407 585	621 952	485 813	517 342	477 067
République tchèque	163 378	167 723	180 898	248 452	270 527	220 302	226 548	192 087
Roumanie	79 221	251 396	116 737	94 633	180 684	141 105	138 386	144 317
Slovaquie	60 902	71 553	70 986	85 300	110 102	82 697	83 971	86 520
Slovénie	73 939	66 221	65 886	66 350	68 515	46 475	49 561	50 287
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	998 300	851 242	910 248	1 129 803	1 657 663	1 283 856	1 324 357	1 231 851

► 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	2019	2020	2021	2022
Bulgarie (2)	-	-	1 000	1 500	3 621	2 235	3 276	3 917
Croatie	612	1 463	599	1 044	1 741	1 000	1 403	1 732
Estonie	400	927	502	934	1 207	697	1 041	1 282
Hongrie	2 900	4 400	2 408	6 045	5 776	3 639	5 486	6 396
Lettonie	1 000	1 284	520	1 372	1 169	764	1 573	1 950
Lituanie	1 000	2 297	1 355	3 633	7 688	4 379	8 121	10 049
Pologne	7 464	11 079	11 611	23 226	28 758	20 759	34 046	36 061
République tchèque	6 400	8 200	5 750	12 416	10 889	8 552	9 685	10 203
Roumanie	3 113	5 019	2 686	6 485	7 740	4 838	7 104	7 730
Slovaquie	1 796	3 754	2 870	4 637	3 691	2 181	3 397	3 554
Slovénie	1 876	1 635	985	2 025	2 456	1 380	2 023	2 446
TOTAL NOUVEAUX PAYS ENTRANTS (1)	22 800	33 500	29 700	63 317	73 315	50 424	77 155	85 320

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

(2) Données OICA à partir de 2019.

(3) Le périmètre est limité à moins de 3,5 t.

(4) Données ACEA, périmètre >3,5 t.

Sources : CCFA, ACEA

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	2019	2020	2021	2022
Citroën	1 168 470	1 379 082	1 452 847	1 153 855	980 758	699 087	745 029	743 439
DS	-	-	-	103 342	62 601	40 735	46 759	61 427
Peugeot	1 708 968	1 996 284	2 152 331	1 702 393	1 455 444	1 112 263	1 145 276	1 104 977
Opel	-	-	-	-	920 314	611 467	606 960	616 010
Autres (Fiat, Toyota)	-	-	-	22 191	17 092	13 852	61 487	101 046
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	2 877 438	3 375 366	3 605 178	2 981 781	3 436 209	2 477 404	2 605 511	2 626 899
Renault	2 356 616	2 326 359	2 099 027	2 255 701	2 610 246	1 817 712	1 616 750	1 632 655
Alpine	-	-	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782
Dacia	55 183	172 021	341 090	570 533	696 018	508 249	529 045	626 392
Renault Korea Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	143 143	107 814	112 964	52 110
Lada (jusqu'en avril 2022)	-	-	-	-	407 963	364 062	360 668	71 149
Autres (Mobilize, Nissan, Mercedes, Mitsubishi)	-	-	-	-	-	-	35 788	39 630
Groupe Renault	2 426 316	2 616 818	2 716 286	3 032 652	3 861 614	2 799 116	2 658 220	2 425 718
TOTAL (2)	5 303 754	5 992 184	6 321 464	6 014 433	7 271 006	5 256 602	5 243 147	5 052 617

► PRODUCTION DE VÉHICULES LÉGERS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Total Voitures particulières	2 879 810	3 112 961	1 924 131	1 563 184	1 661 448	927 344	918 823	1 010 463
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 375 463	719 418	690 105	737 544
Dont Smart	101 365	77 015	97 373	93 357	62 961	19 926	26 718	16 983
Dont Toyota	0	180 643	158 512	228 033	223 024	188 000	202 000	255 936
Total Véhicules utilitaires légers	409 966	382 201	262 479	414 676	509 563	388 655	433 407	372 707
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	370 538	361 521	243 029	414 676	509 563	388 655	433 407	372 707
Dont Fiat	39 428	20 680	19 450	-	-	-	-	-
Total Véhicules légers	3 289 776	3 495 162	2 186 610	1 977 860	2 171 011	1 315 999	1 352 230	1 383 170
Dont Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) et Groupe Renault	3 136 341	3 165 412	1 908 826	1 656 470	1 885 026	1 108 073	1 123 512	1 110 251

► PRODUCTION DE VÉHICULES LOURDS EN FRANCE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Renault Trucks (3)	87 719	54 501	31 874	31 598	35 950	26 246	33 422	39 133
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	2019	2020	2021	2022
TOTAL	-	-	-	46 973	54 098	41 117	51 460	58 967
16 t et plus	-	-	-	26 111	30 002	21 328	27 475	32 781
7 à < 16 t	-	-	-	5 487	5 948	4 918	5 947	6 352
< 7 t	-	-	-	15 375	18 148	14 871	18 038	19 834

► GAMME DES VÉHICULES DE RENAULT TRUCKS

Tonnage	Modèles	Modèles électriques
16 t et plus	T, T High, K, C, D, D Wide	E-Tech D Wide, E-Tech T, E-Tech C
7 à < 16 t	D	E-Tech D
< 7 t	Master Red Edition, Trafic Red Edition	Master E-Tech Red Edition

(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 3,4 millions de véhicules en 2022.

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

(3) En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo.

À 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 DE STELLANTIS (HORS FCA) ET DU GROUPE RENAULT

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Citroën	976 232	1 173 706	1 272 385	967 886	788 127	538 568	561 448	580 114
DS	-	-	-	103 342	62 601	40 735	46 759	61 427
Peugeot	1 522 051	1 808 984	1 942 079	1 494 318	1 213 885	916 387	925 656	921 678
Opel	-	-	-	-	804 805	529 216	498 910	520 566
Autres (Fiat, Toyota)	-	-	-	-	-	-	26 355	29 580
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021) (1)	2 498 283	2 982 690	3 214 464	2 565 546	2 869 418	2 024 906	2 059 128	2 113 365
Renault	2 043 815	1 924 574	1 796 321	1 868 031	2 152 285	1 486 511	1 202 439	1 255 366
Alpine	-	-	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782
Dacia	42 603	152 150	323 386	542 325	668 584	481 118	511 817	626 392
Renault Korea Motors	14 517	118 438	276 169	206 418	143 143	107 814	112 964	52 110
Lada	-	-	-	-	407 963	364 062	360 668	71 149
Autres (Mobilize, Nissan, Mercedes)	-	-	-	-	-	-	35 788	39 630
Groupe Renault	2 100 935	2 195 162	2 395 876	2 616 774	3 376 219	2 440 784	2 226 681	2 048 429
TOTAL	4 599 218	5 177 852	5 610 340	5 182 320	6 245 637	4 465 690	4 285 809	4 161 794
dont production en France	2 765 803	2 803 891	1 665 797	1 241 794	1 375 463	719 418	690 105	737 544
Citroën	504 323	605 988	468 398	204 040	119 364	87 054	63 071	76 268
DS	-	-	-	80 980	62 282	40 388	41 419	38 202
Peugeot	1 094 756	1 155 292	722 214	607 150	804 101	347 979	297 190	337 141
Opel	-	-	-	-	85 841	33 684	120 057	124 015
Autres	-	-	-	-	-	-	13 014	13 640
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	1 599 079	1 761 280	1 190 612	892 170	1 071 588	509 105	534 751	589 266
Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	299 631	209 034	116 561	106 404
Alpine	-	-	-	-	4 244	1 279	3 005	3 782
Autres	-	-	-	-	-	-	35 788	38 092
Groupe Renault	1 166 724	1 042 611	475 185	349 624	303 875	210 313	155 354	148 278

(1) Lire les notes de la page 82.

► PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2022 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France	Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	2 113 365	589 266	1 524 099	Groupe Renault	2 048 429	148 278	1 900 151
Citroën	580 114	76 268	503 846	Renault	1 255 366	106 404	1 148 962
C1	97	0	97	AUSTRAL	21 550	0	21 550
C3, C3 Picasso	191 608	0	191 608	TWINGO	48 377	0	48 377
C3 Aircross	80 075	0	80 075	CLIO	226 306	0	226 306
C3-XR, C-ELYSEE	11 596	0	11 596	KWID	123 829	0	123 829
C4, C4 Cactus, C4 Spacetourer, C4 X	120 879	0	120 879	KADJAR	26 088	0	26 088
C5 X, C5 AIRCROSS	118 367	68 180	50 187	KIGER	14 843	0	14 843
C6	2 549	0	2 549	CAPTUR	178 428	0	178 428
BERLINGO	46 444	0	46 444	ZOE	35 176	32 600	2 576
SPACETOURER	8 088	8 088	0	LOGAN / SANDERO	108 607	0	108 607
Divers	411	0	411	DOKKER	14 711	0	14 711
DS	61 427	38 202	23 225	DUSTER	94 635	0	94 635
DS3 Crossback	14 627	14 627	0	MEGANE	141 084	53 020	88 064
DS4	21 411	0	21 411	EXPRESS	4 511	0	4 511
DS7 Crossback	23 880	23 575	305	KOLEOS	17 743	0	17 743
DS9	1 509	0	1 509	TALISMAN	1 487	1 487	0
Peugeot	920 001	336 181	583 820	ESPACE	894	894	0
108	232	0	232	ARKANA	129 833	0	129 833
208	299 939	0	299 939	KANGOO	16 549	16 549	0
2008	190 952	0	190 952	Divers	50 715	1 854	48 861
301	7 330	0	7 330	Alpine	3 782	3 782	0
308	107 405	107 391	14	Mobilize (Limo)	150	0	150
3008	159 166	151 475	7 691	Dacia	626 392	0	626 392
4008	5 388	0	5 388	LOGAN / SANDERO	331 989	0	331 989
408	26 876	4 028	22 848	KWID/SPRING	60 829	0	60 829
5008	55 493	50 232	5 261	DUSTER	203 029	0	203 029
508	22 560	15 929	6 631	JOGGER	21 148	0	21 148
RIFTER / PARTNER	36 593	0	36 593	LODGY	9 397	0	9 397
TRAVELLER	7 817	7 126	691	Renault Samsung Motors	52 110	0	52 110
Divers	250	0	250	KOLEOS	26 940	0	26 940
OPEL	520 566	124 015	396 551	TALISMAN / SM6	4 874	0	4 874
CORSA	201 867	0	201 867	ARKANA / XM3	20 296	0	20 296
CROSSLAND	83 290	0	83 290	Lada	71 149	0	71 149
ASTRA	32 829	0	32 829	GRANTA, GRANTA HATCHBACK	23 819	0	23 819
ZAFIRA LIFE	11 615	11 419	196	VESTA	11 048	0	11 048
GRANDLAND	44 973	124	44 849	LADA, LADA 4X4	26 958	0	26 958
INSIGNIA	11 747	0	11 747	Divers	9 324	0	9 324
COMBO	21 773	0	21 773	Autres (Divers Nissan, Nissan Micra)	39 480	38 092	1 388
MOKKA	112 472	112 472	0	TOTAL	4 161 794	737 544	3 424 250
Autres (Fiat)	1 677	960	717				
Autres (Toyota)	29 580	13 640	15 940				

NB : Renault a aussi produit 577 Twizy dans ses usines de Valladolid (Espagne) et Busan (Corée du Sud) en 2022.

Stellantis a produit 15 953 Citroën Ami One et Opel Rocks-E au Maroc en 2022.

Source : CCFa

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

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Citroën	192 238	205 376	180 462	185 969	192 631	160 519	183 581	163 325
Peugeot	186 917	187 300	210 252	208 075	241 559	195 876	219 620	183 299
Opel	-	-	-	-	115 509	82 251	108 050	95 444
Autres (Fiat, Toyota)	-	-	-	22 191	17 092	13 852	35 132	71 466
Stellantis (hors FCA) (PSA avant 2021) (1)	379 155	392 676	390 714	416 235	566 791	452 498	546 383	513 534
Renault (yc partenaires)	312 801	401 785	302 706	387 670	457 961	331 201	414 311	377 289
Dacia	12 580	19 871	17 704	28 208	27 434	27 131	17 228	0
Groupe Renault	325 381	421 656	320 410	415 878	485 395	358 332	431 539	377 289
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-
TOTAL (2)	712 899	823 816	711 124	832 113	1 025 369	790 912	957 338	890 823
dont production en France (3)	370 538	361 521	243 029	414 676	509 563	388 655	433 407	372 707
Citroën	53 561	58 223	42 882	41 471	31 826	16 111	20 224	12 785
Peugeot	67 629	68 166	38 514	39 058	60 488	37 275	37 271	19 469
Opel	-	-	-	-	44 809	36 959	49 063	18 583
Autres	-	-	-	22 191	17 092	13 852	19 904	37 967
Stellantis (hors FCA) (PSA avant 2021) (1)	121 190	126 389	81 396	102 720	154 215	104 197	126 462	88 804
Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	382 165	304 376	327 529	283 903
Groupe Renault	240 985	225 648	161 633	311 956	382 165	304 376	327 529	283 903
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Divers	42	24	-	-	-	-	-	-

► PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2022 (EN UNITÉS)

Marques/modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
STELLANTIS (hors FCA)	513 534	88 804	424 730
Citroën	163 325	12 785	150 540
C3	9 431	0	9 431
BERLINGO	50 088	0	50 088
JUMPY	36 649	12 785	23 864
JUMPER	67 157	0	67 157
Peugeot	183 299	19 469	163 830
208	6 896	0	6 896
308	0	0	0
PARTNER	65 671	0	65 671
EXPERT	51 911	19 469	32 442
BOXER	52 981	0	52 981
Divers	5 840	0	5 840
Opel	95 444	18 583	76 861
VIVARO	43 478	18 583	24 895
COMBO	26 461	0	26 461
MOVANO	25 505	0	25 505
Autres	71 466	37 967	33 499
Fiat (Scudo, Doblo)	30 279	19 129	11 150
Toyota (Proace, Proace city)	41 187	18 838	22 349
Groupe Renault	377 289	283 903	93 386
Renault (yc partenaires Nissan, Mercedes, Mitsubishi)	377 289	283 903	93 386
DOKKER / LUDOSPACE	57 613	0	57 613
KANGOO	63 088	63 088	0
TRAFIC	99 037	99 037	0
MASTER	132 916	121 778	11 138
EXPRESS	16 982	0	16 982
DIVERS (Alaskan, Logan)	7 653	0	7 653
TOTAL (2)	890 823	372 707	518 116

(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	2019	2020	2021	2022
Moins de 3,5t	Total	577 926	670 654	531 452	588 686	708 800	521 245	656 929	612 264
	E	55 883	39 019	61 998	46 973	nd	31 115	47 288	61 651
	D	521 229	631 499	469 178	537 345	nd	476 462	581 709	482 587
	EL	814	136	276	4 368	13 057	13 668	27 932	68 026
De 3,5t à moins de 5,1t	Total	134 973	153 162	179 672	243 427	316 569	269 667	300 409	278 559
	E	1 724	719	0	0	0	0	0	0
	D	133 249	152 443	179 672	243 427	316 215	269 348	299 610	277 261
	EL	-	-	-	-	354	319	799	1 298
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	Total	2 938	-	-	-	-	-	-	-
	D	2 606	-	-	-	-	-	-	-
	G	332	-	-	-	-	-	-	-
	EL	-	-	-	-	-	-	-	-
Total essence		57 607	39 738	61 998	46 973	nd	31 115	47 288	61 651
Total diesel		710 243	838 446	680 724	nd	nd	nd	nd	nd
Total électrique		814	136	276	4 368	13 411	13 987	28 731	69 324
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	2019	2020	2021	2022
Dérivés de voitures								
Citroën	29 449	26 227	14 972	11 715	11 237	7 097	12 544	9 431
Peugeot	41 451	38 133	33 403	19 122	16 486	11 040	13 300	6 896
Opel	-	-	-	-	-	507	218	0
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	70 900	64 360	48 375	30 837	27 723	18 644	26 062	16 327
Renault-Dacia	60 320	55 009	48 167	40 158	0 (2)	352	0 (2)	743
Total	131 220	119 369	96 542	70 995	27 723	18 996	26 062	17 070
Camionnettes								
Citroën	100 832	97 954	98 042	90 957	73 702	62 236	63 542	50 088
Peugeot	70 443	70 480	97 608	95 144	95 144	74 453	81 325	65 671
Opel	-	-	-	-	36 481	28 662	35 719	26 461
Autres	-	-	-	-	-	-	-	33 499
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	171 275	168 434	195 650	186 101	205 327	165 351	180 586	175 719
Renault-Dacia	147 670	118 404	97 142	117 863	157 896	108 852	149 031	137 683
Total	318 945	286 838	292 792	303 964	363 223	274 203	329 617	313 402
Fourgons								
Citroën	61 957	81 195	67 448	83 297	107 692	91 186	107 495	103 806
Peugeot	75 023	78 687	79 241	93 809	129 929	108 658	120 359	104 892
Opel	-	-	-	-	79 028	53 082	72 113	68 983
Autres	-	-	-	22 191	17 092	13 852	35 132	37 967
Stellantis hors FCA (PSA avant 2021)	136 980	159 882	146 689	199 297	333 741	266 778	335 099	315 648
Renault	104 811	228 372	148 404	224 799	278 581	236 593	257 901	231 953
Renault Trucks	8 321	9 460	-	-	-	-	-	-
Sovam-Etalmobil	42	24	-	-	-	-	-	-
Total (1)	250 154	397 738	295 093	424 096	585 505	483 453	572 416	547 601
Autres (Pick-ups, 4X4, divers)								
Peugeot	-	-	-	-	-	1 725	4 636	5 840
Renault-Dacia-Samsung	12 580	19 871	26 697	33 058	48 918	12 535	24 609	6 910
Total	12 580	19 871	26 697	33 058	48 918	14 260	29 245	12 750
TOTAL GÉNÉRAL	712 899	823 816	711 124	832 113	1 025 369	790 912	957 340	890 823

(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 1er janvier de l'année de la donnée.

Les intégrations (Lada, Opel) et retraits (Lada) de marques dans les groupes impactent fortement les volumes de livraisons, de même que les événements géopolitiques (Iran, Russie).

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.

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	2019	2020	2021	2022
Europe (1)	2 636 150	2 835 899	2 331 256	2 384 342	3 473 547	2 755 716	2 594 409	2 149 893
Union européenne (2)	2 261 904	2 424 350	1 893 455	1 871 647	2 758 235	1 692 657	1 631 282	1 614 341
Allemagne	337 743	365 860	299 072	266 587	543 083	413 290	359 242	332 199
Autriche	41 510	48 779	50 767	41 349	58 254	42 665	35 207	30 485
Belgique-Luxembourg	172 806	171 552	182 241	146 015	172 727	132 836	94 834	101 918
Danemark	30 239	34 477	27 801	49 204	55 776	48 783	35 773	26 258
Espagne	556 934	577 439	302 663	310 876	381 672	254 321	224 942	224 014
Grèce	54 270	32 681	10 744	12 132	28 498	22 719	24 060	34 193
Italie	353 616	377 100	317 851	304 829	490 766	340 846	316 678	310 089
Pays-Bas	120 438	99 707	108 951	106 236	108 857	72 013	59 663	62 017
Portugal	68 375	66 524	58 750	54 165	81 773	51 694	50 836	55 391
Suède	31 473	43 062	16 691	32 650	29 867	23 958	26 871	23 489
12 puis 13 nouveaux États membres	-	276 433	176 330	170 849	354 270	264 933	215 706	219 042
Hongrie	23 887	26 926	6 156	11 031	34 141	25 464	17 308	16 498
Pologne	59 093	47 521	53 521	50 485	108 887	74 214	63 778	60 412
Roumanie	7 520	122 930	41 804	45 361	79 278	62 636	51 213	56 240
PECO/CEI (3)	164 814	214 335	206 868	258 054	590 644	539 228	538 362	71 250
Russie	6 042	42 637	158 018	272 461	498 581	462 253	471 416	50 839
Suisse	45 654	41 231	50 740	43 545	43 505	30 578	27 083	26 465
Royaume-Uni	432 507	413 743	280 244	294 142	362 364	248 730	210 632	225 898
Turquie	148 264	142 160	168 456	211 096	124 668	232 242	173 837	200 861
Afrique	69 865	103 130	171 484	241 078	235 921	138 263	162 779	152 722
Afrique du Sud	13 913	32 941	14 711	23 223	30 933	18 293	23 884	32 936
Maghreb	37 236	42 881	139 790	184 708	158 644	77 422	73 941	64 974
Nigeria	8 860	6 159	210	301	297	-	-	-
Egypte	-	-	-	-	-	37 795	32 392	14 414
Amérique	230 270	314 505	559 780	426 937	489 142	290 756	327 117	368 235
Argentine	97 605	70 099	149 746	122 408	64 058	59 933	53 538	64 210
Brésil	80 205	144 030	320 930	210 638	253 871	139 055	155 690	171 130
Colombie	16 659	36 499	6 329	50 819	54 538	38 124	46 004	48 763
Mexique	1 408	39 871	24 822	10 685	27 136	23 819	27 122	32 055
Asie (1)	166 261	512 772	1 201 459	1 070 526	458 887	291 504	306 913	305 529
Japon	15 976	16 323	12 346	25 072	23 061	24 044	20 184	20 618
Chine	54 334	143 756	392 569	756 268	136 498	48 606	84 514	83 158
Iran	45 722	304 326	516 121	38 176	-	-	-	-
Inde	-	-	4 488	50 877	88 869	80 732	96 142	93 147
Corée du Sud	-	-	157 824	90 056	156 599	96 738	61 648	53 969
Océanie	9 984	16 698	14 079	17 929	11 780	19 414	19 298	33 562
Australie	2 765	11 872	9 761	13 435	6 571	4 894	5 520	8 003
TOTAL GÉNÉRAL	3 174 447	3 841 448	4 306 065	4 159 198	4 674 081	3 495 653	3 410 516	3 009 941

► VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION (EN UNITÉS)

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Europe (1)	379 289	401 860	357 998	456 712	772 391	549 076	757 238	606 509
Union européenne (2)	312 421	326 077	312 293	418 876	728 474	407 525	545 372	446 875
Allemagne	50 081	40 760	46 406	90 020	118 576	71 921	101 675	85 433
Autriche	4 697	6 206	6 797	7 585	16 711	9 761	19 056	7 009
Belgique-Luxembourg	22 857	24 827	29 330	29 267	52 473	37 416	37 956	30 433
Espagne	57 516	71 185	28 263	38 386	121 639	54 542	77 575	62 951
Italie	35 910	29 706	39 690	34 656	70 963	40 935	55 272	48 780
Pays-Bas	23 087	11 630	13 848	15 904	27 027	17 824	23 529	19 885
Portugal	34 551	25 410	18 557	15 539	25 421	15 599	16 333	13 725
12 puis 13 nouveaux États membres	-	51 099	33 784	55 213	95 137	57 531	82 857	69 830
Pologne	5 624	9 039	14 258	13 563	32 594	20 842	29 286	24 414
PECO/CEI (3)	25 100	46 685	16 121	29 981	28 168	25 930	39 218	8 900
Suisse	4 293	5 934	8 500	7 855	12 684	7 436	11 367	9 762
Royaume-Uni	55 647	64 554	60 997	101 797	134 302	88 688	118 020	99 457
Afrique	16 074	22 597	27 769	27 611	21 291	12 750	25 619	24 601
Maghreb	13 509	18 345	24 690	26 466	17 152	10 060	7 195	6 801
Amérique	36 682	33 328	85 810	61 943	92 699	59 255	93 551	98 801
Asie (1)	8 260	11 781	5 632	9 512	168 674	35 466	36 343	24 546
Océanie	1 797	1 967	2 208	6 064	6 080	5 463	6 871	6 645
TOTAL GÉNÉRAL	444 516	474 532	480 430	563 013	1 061 135	662 010	919 622	761 102

(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.

Source : CCFa

LES EXPORTATIONS FRANÇAISES DE PRODUITS AUTOMOBILES

► LES 25 PRINCIPAUX PAYS DESTINATAIRES DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2022

(EN MILLIONS D'EUROS ET EN POIDS)

Voitures particulières neuves		
Total	17 892	100%
Allemagne	4 523	25%
Belgique	3 156	18%
Royaume-Uni	1 476	8%
Italie	1 399	8%
Espagne	1 267	7%
Pays-Bas	715	4%
Pologne	612	3%
Algérie	439	2%
Portugal	359	2%
République tchèque	352	2%
Suisse	304	2%
Turquie	301	2%
Suède	257	1%
Danemark	178	1%
Autriche	160	1%
Irlande	155	1%
Slovénie	145	1%
Israël	129	1%
Norvège	124	1%
Chili	111	1%
Grèce	96	1%
Roumanie	91	1%
Hongrie	89	0%
États-Unis	84	0%
Japon	71	0%

Véhicules utilitaires légers neufs		
Total	3 931	100%
Allemagne	863	22%
Belgique	615	16%
Royaume-Uni	608	15%
Pologne	292	7%
Espagne	203	5%
Italie	184	5%
Pays-Bas	138	3%
Suisse	97	2%
Suède	89	2%
Australie	87	2%
Irlande	74	2%
République tchèque	72	2%
Slovénie	61	2%
Danemark	57	1%
Hongrie	56	1%
Roumanie	55	1%
Turquie	46	1%
Autriche	45	1%
Portugal	35	1%
Norvège	32	1%
Maroc	37	1%
Slovaquie	33	1%
Bulgarie	30	1%
Algérie	18	0%
Arabie saoudite	16	0%

Véhicules industriels et cars et bus neufs		
Total	5 987	100%
Allemagne	1 246	21%
Royaume-Uni	614	10%
Espagne	583	10%
Italie	481	8%
Belgique	337	6%
Pologne	319	5%
Turquie	289	5%
Pays-Bas	247	4%
Autriche	144	2%
Suisse	111	2%
Corée du Sud	103	2%
Suède	98	2%
République tchèque	90	1%
Portugal	88	1%
Hongrie	80	1%
Australie	77	1%
Irlande	75	1%
Roumanie	72	1%
Maroc	63	1%
Danemark	61	1%
Norvège	26	0%
Israël	26	0%
Lituanie	24	0%
Bulgarie	23	0%
Chili	22	0%

Total Pièces et accessoires, Châssis-Carrosseries, Moteurs, Remorques		
Total	22 265	100%
Allemagne	4 615	21%
Espagne	2 962	13%
Royaume-Uni	1 898	9%
Italie	1 424	6%
Belgique	1 234	6%
Pologne	884	4%
Turquie	688	3%
Slovaquie	681	3%
Roumanie	557	2%
Suède	533	2%
États-Unis	526	2%
République tchèque	525	2%
Pays-Bas	478	2%
Maroc	452	2%
Portugal	451	2%
Chine	398	2%
Corée du Sud	368	2%
Hongrie	351	2%
Suisse	267	1%
Brésil	249	1%
Argentine	221	1%
Slovénie	185	1%
Autriche	170	1%
Algérie	161	1%
Russie	131	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	2019	2020	2021	2022 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	190 830	137 527	118 952	120 704	116 108	110 386	104 000
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	milliers	3 348	2 229	1 978	2 175	1 316	1 352	1 383
Production par personne	unités	17,5	16,2	16,6	18,0	11,3	12,3	13,3
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	109 088	89 884	97 675	110 000
Chiffre d'affaires exporté	millions €	42 290	45 526	54 290	65 199	52 468	55 952	66 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	57,4%	57,6%	64,7%	59,8%	58,4%	59,0%	60,0%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	13 282	10 112	11 332	12 356	9 258	10 726	12 000
Valeur ajoutée / chiffre d'affaires	%	18,0%	12,8%	13,5%	11,3%	10,3%	11,0%	10,9%
Valeur ajoutée / par personne	milliers €	70	73,5	95	102,4	80	97	115
Charges sociales	millions €	2 153	2 302	2 072	2 317	2 135,3	1 905,9	-
Charges sociales par personne	milliers €	11,3	16,7	17,4	19,2	18,4	17,3	-
Rémunération	millions €	5 093	5 696	5 186	5 692	5 187	5 562	-
Rémunération par personne	milliers €	26,7	41,4	43,6	47,2	44,7	50,4	-
Frais de personnel	millions €	7 246	7 999	7 258	8 008	7 323	7 468	-
Frais de personnel par personne	milliers €	38,0	58,2	61,0	66,3	63,1	67,7	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	54,6%	79,1%	64,0%	64,8%	79,1%	69,6%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	5 201	1 340	3 293	3 452	1 136	2 577	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	39,2%	13,3%	29,1%	27,9%	12,3%	24,0%	-
Charges financières	millions €	1 178	2 862	2 337	1 648	1 878	2 250	-
Charges financières / VA	%	8,9%	28,3%	20,6%	13,3%	20,3%	21,0%	-
Produits financiers	millions €	2 508	2 191	2 523	2 901	1 886	3 767	-
Produits financiers / VA	%	18,9%	21,7%	22,3%	23,5%	20,4%	35,1%	-
Résultat financier	millions €	1 330	-671	186	1 253	8	1 518	-
Résultat financier / VA	%	10,0%	-6,6%	1,6%	10,1%	0,1%	14,2%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	5 499	1 078	3 291	4 294	683	4 463	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	41,4%	10,7%	29,0%	34,8%	7,4%	41,6%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	822	944	816	723	-
Résultat net comptable	millions €	2 851	293	1 244	2 117	Nd	2 614	-
Résultat net comptable / CA	%	3,9%	0,4%	1,5%	1,9%	Nd	2,7%	-
Investissements	millions €	3 807	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	2 078	1 959	2 642	2 087	1 590	-
Investissements / CA	%	5,2%	2,6%	2,3%	2,4%	2,3%	1,6%	-
Investissements / VA	%	28,7%	20,6%	17,3%	21,4%	22,5%	14,8%	-

(1) Estimations du CCFA à partir de données industrielles, INSEE et OPCO2i / Observatoire de la Métallurgie.

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	2019	2020	2021	2022 (1)
DONNÉES PHYSIQUES								
Nombre d'entreprises (>20p jusqu'en 2007)	unités	243	639	611	531	538	533	-
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)	unités	94 171	61 759	81 309	96 701	94 025	89 182	88 000
DONNÉES FINANCIÈRES								
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	17 766	16 056	22 157	30 615	24 565	26 440	28 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	7 512	7 865	11 159	15 124	13 278	13 546	14 500
Part du chiffre d'affaires exporté	%	42,3%	49,0%	50,4%	49,4%	54,1%	51,2%	50,9%
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 643	3 885	5 664	7 832	6 432	6 687	7 100
Valeur ajoutée (HT) / Chiffre d'affaires (HT)	%	26,1%	24,2%	25,6%	25,6%	26,2%	25,3%	24,9%
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	49	63	70	81	68	75	81
Charges sociales	millions €	902	937	1 357	1 841	1 664	1 706	-
Charges sociales par personne	milliers €	9,6	15,2	16,7	19,0	17,7	19,1	-
Rémunération	millions €	2 213	2 302	3 186	4 335	3 937	4 048	-
Rémunération par personne	milliers €	23,5	37,3	39,2	44,8	41,9	45,4	-
Frais de personnel	millions €	3 115	3 239	4 543	6 176	5 601	5 755	-
Frais de personnel par personne	milliers €	33,1	52,4	55,9	63,9	59,6	64,5	-
Frais de personnel / valeur ajoutée	%	67,1%	83,4%	80,2%	78,9%	87,1%	86,1%	-
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 206	412	818	1 253	446	659	-
Excédent brut d'exploitation / VA	%	26,0%	10,6%	14,4%	16,0%	6,9%	9,8%	-
Charges financières	millions €	440	177	301	1 998	3 037	2 036	-
Charges financières / VA	%	9,5%	4,6%	5,3%	25,5%	47,2%	30,5%	-
Produits financiers	millions €	337	217	661	2 249	3 575	2 749	-
Produits financiers / VA	%	7,3%	5,6%	11,7%	28,7%	55,6%	41,1%	-
Résultat financier	millions €	-103	40	360	251	538	713	-
Résultat financier / VA	%	-2,2%	1,0%	6,4%	3,2%	8,4%	10,7%	-
Capacité d'autofinancement	millions €	889	341	1 188	2 059	2 398	1 400	-
Capacité d'autofinancement / VA	%	19,2%	8,8%	21,0%	26,3%	37,3%	20,9%	-
Impôts, taxes, versements assimilés	millions €	-	-	316	412	399	315	-
Résultat net comptable	millions €	-92	-17	702	644	252	403	-
Résultat net comptable / CA	%	-0,5%	-0,1%	3,2%	2,1%	1,0%	1,5%	-
Investissements	millions €	1 024	-	-	-	-	-	-
Investissements corporels bruts hors apports	millions €	-	413	856	1 106	837	825	-
Investissements / CA	%	5,8%	2,6%	3,9%	3,6%	3,4%	3,1%	-
Investissements / VA	%	22,0%	10,6%	15,1%	14,1%	13,0%	12,3%	-

(1) Estimations du CCFA à partir de données FIEV, INSEE, OPCO2I/ Observatoire de la Métallurgie.

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	2019	2020	2021	2022
Alpine	-	-	-	-	3 172	744	1 618	2 138
Dacia	-	9 760	104 641	97 441	138 977	97 170	125 204	130 855
Renault	602 415	546 227	497 820	382 504	407 134	314 630	268 951	236 405
Mobilize	-	-	-	-	-	-	-	34
Groupe Renault	602 415	555 987	602 461	479 945	549 283	412 544	395 773	369 432
Citroën	261 508	275 053	301 607	201 065	235 110	162 688	161 883	129 883
DS	-	-	26 539	30 257	26 845	22 182	22 782	20 959
Opel (1)	-	-	-	-	66 901	43 801	37 393	36 052
Peugeot	397 547	385 739	400 663	327 393	379 582	301 935	285 929	245 608
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	659 055	660 792	728 809	558 715	708 438	530 606	-	-
Alfa Romeo	12 774	13 847	13 033	6 353	3 938	2 372	1 541	3 090
Fiat	95 983	46 157	72 717	54 443	71 666	42 360	39 914	36 508
Jeep	3 001	3 525	1 177	8 585	11 541	6 381	10 822	5 727
Lancia	5 864	4 414	3 368	1 469	1	0	0	0
Maserati	-	174	162	508	420	135	135	136
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	122 449	73 183	91 337	71 358	87 566	51 248	-	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	560 399	477 963
Bolloré	-	-	0	1 191	1	0	0	0
Divers France	63	148	56	50	121	73	87	142
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (YC FCA À PARTIR DE 2021) & MARQUES FRANÇAISES	1 261 533	1 216 927	1 331 326	1 039 901	1 257 843	943 223	956 259	847 537
Audi	34 937	44 311	50 936	58 734	57 532	45 360	50 083	43 687
BMW	31 576	40 508	46 074	53 558	58 751	45 478	45 969	45 439
Chevrolet	1 043	7 940	21 247	121	52	1	9	22
Cupra	-	-	-	-	-	236	4 006	7 555
Ford	117 061	103 597	114 810	80 729	78 838	55 219	43 777	47 095
Honda	8 716	8 883	11 251	7 325	8 196	5 802	5 374	5 438
Hyundai	11 019	27 396	18 785	23 968	39 970	34 585	45 241	47 106
Jaguar	1 939	2 118	1 126	1 530	3 561	1 309	1 718	1 093
Kia	2 631	18 073	24 055	29 146	45 056	39 052	44 215	46 224
Land Rover	7 570	6 946	2 735	8 846	7 878	5 456	6 078	4 372
Lexus	-	-	1 921	4 457	7 159	5 913	4 704	3 256
Lynk Co	-	-	-	-	-	-	300	3 098
Mazda	6 366	11 440	10 232	8 418	12 596	8 890	9 482	7 040
Mercedes-Benz	43 389	54 779	45 612	55 376	70 214	52 570	50 789	47 977
M.G.	-	-	-	-	-	656	4 619	12 666
Mini	-	12 627	18 007	22 512	27 158	21 881	25 337	25 649
Mitsubishi	5 575	6 758	3 514	3 936	7 207	5 012	1 967	2 439
Nissan	31 330	40 858	54 084	74 102	42 313	32 963	26 414	27 169
Opel (1)	133 576	106 462	94 877	64 170	-	-	-	-
Porsche	825	2 404	2 073	4 943	5 572	4 878	4 487	3 857
Seat	40 562	32 744	30 645	22 009	37 148	26 676	26 687	13 684
Skoda	11 570	15 044	18 533	21 759	36 498	29 875	30 399	28 904
Smart	6 645	12 649	6 408	8 107	10 494	1 692	1 602	1 341
Ssangyong	19	3 972	451	636	157	177	120	18
Subaru	2 312	1 464	1 146	841	510	125	67	28
Suzuki	11 355	21 125	22 070	18 506	30 758	19 651	22 907	14 750
Tesla	-	-	11	708	7 442	7 372	26 446	29 199
Toyota	43 698	87 500	65 390	71 755	101 730	89 727	96 170	100 268
Volkswagen	152 868	136 011	146 538	144 103	149 105	97 784	105 298	97 292
Volvo	6 777	11 096	11 841	13 876	21 696	16 412	17 285	13 515
TOTAL AUTRES (2)	872 351	900 634	920 342	877 325	956 436	706 895	702 745	681 498
TOTAL GÉNÉRAL	2 133 884	2 117 561	2 251 668	1 917 226	2 214 279	1 650 118	1 659 004	1 529 035
dont Transit Temporaire	-	49 772	39 011	31 665	30 326	11 826	14 361	14 362
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES EN %	59,1%	57,5%	59,1%	54,2%	56,8%	57,2%	57,6%	55,4%
TOTAL AUTRES EN %	40,9%	42,5%	40,9%	45,8%	43,2%	42,8%	42,4%	44,6%

(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).

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
TOTAL GÉNÉRAL	5 082 122	5 383 361	5 386 007	5 562 082	5 790 612	5 569 298	6 016 321	5 204 976
Rapport occasion/neuf	2,4	2,5	2,4	2,9	2,6	3,4	3,6	3,4

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
TOTAL GÉNÉRAL	651 033	718 948	806 398	789 073	817 285	799 287	896 509	814 504
Rapport occasion/neuf	1,6	1,7	1,9	2,1	1,7	2,0	2,1	2,3

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	2019	2020	2021	2022
Dacia	-	-	53 737	54 326	53 487	33 255	21 831	13 940
Renault	257 909	373 738	352 530	233 998	157 234	117 563	50 674	29 286
Groupe Renault	257 909	373 738	406 267	288 324	210 721	150 818	72 505	43 226
Citroën	138 628	185 733	228 977	113 446	80 631	58 229	54 618	35 344
DS	-	-	14 864	15 281	10 774	7 786	7 006	5 089
Peugeot	206 153	275 898	307 518	190 548	149 244	114 763	100 965	73 545
Opel (1)	-	-	-	-	11 252	12 196	10 017	7 020
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	344 781	461 631	551 359	319 275	251 901	192 974	-	-
Alfa Romeo	7 444	10 857	8 432	2 995	2 904	1 833	1 305	1 194
Chrysler-Dodge-Jeep	4 161	6 561	2 863	7 183	4 746	2 199	2 980	462
Fiat-Lancia	38 337	27 223	28 240	16 935	8 297	3 163	2 446	1 458
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	49 942	44 641	39 535	27 113	15 947	7 195	-	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	179 337	124 112
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	602 690	835 369	957 626	607 599	462 622	343 792	251 842	167 338
Audi	25 901	39 420	45 201	44 445	21 291	12 322	8 142	8 205
BMW-Mini	21 065	36 859	50 906	57 145	39 102	24 458	13 637	9 220
Ford	58 896	76 494	89 334	41 986	16 098	11 432	5 839	1 957
Honda	413	4 473	5 029	4 364	482	153	58	0
Hyundai	5 510	22 137	13 174	15 069	13 568	3 827	1 061	298
Jaguar-Land Rover	5 656	8 172	3 551	9 403	5 169	1 874	295	14
Kia	1 200	10 610	15 428	15 870	10 751	5 469	336	4
Mazda	3 204	6 061	6 768	4 802	2 893	1 547	776	601
Mercedes-Benz	30 007	44 165	41 460	47 646	48 424	29 399	23 192	17 433
Mitsubishi	3 227	4 798	3 102	2 053	75	0	0	0
Nissan-Infiniti	15 533	23 499	35 092	46 879	18 245	8 809	2 464	300
Opel (1)	63 726	75 957	63 751	29 335	-	-	-	-
Seat	27 861	26 421	25 462	10 683	10 841	5 777	4 060	2 782
Skoda	7 741	12 391	14 781	12 930	15 392	12 709	9 996	8 416
Suzuki	3 165	11 979	9 263	4 359	63	0	0	0
Toyota-Lexus	12 282	54 639	35 744	17 879	1 474	1 495	1 266	964
Volkswagen	89 487	107 005	118 702	80 893	60 158	28 323	25 705	20 421
Volvo	4 786	10 270	11 614	12 747	12 735	5 418	402	1
TOTAL AUTRES (2)	443 795	631 303	635 547	489 525	292 961	160 386	97 637	71 767
TOTAL GÉNÉRAL	1 046 485	1 466 672	1 593 173	1 097 124	755 583	504 178	349 479	239 105
dont Transit Temporaire	-	37 259	34 432	27 141	17 563	6 971	7 767	6 614
Part des immatriculations diesel	49,0%	69,2%	70,8%	57,2%	34,1%	30,6%	21,1%	15,6%
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES EN %	57,6%	57,0%	60,1%	55,4%	61,2%	68,2%	72,1%	70,0%
TOTAL AUTRES EN %	42,4%	43,0%	39,9%	44,6%	38,8%	31,8%	27,9%	30,0%

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

(EN UNITÉS)	2010	2015	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Dacia	0	0	0	0	0	1 722	11 386	18 326
Renault	13	10 408	15 245	17 038	18 817	45 953	44 334	44 550
Groupe Renault	13	10 408	15 245	17 038	18 817	47 675	55 720	62 876
Citroën	27	397	881	1 140	727	5 155	10 107	12 935
DS	0	0	0	0	314	7 245	8 414	9 107
Peugeot	30	725	1 039	1 344	781	28 947	45 462	46 430
Opel (1)	0	5	7	8	1	3 116	4 246	5 917
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	57	1 127	1 927	2 492	1 823	44 463	-	-
Chrysler-Dodge-Jeep	0	0	0	0	0	1 475	5 639	3 846
Fiat-Lancia	0	0	0	0	0	1 761	9 556	15 269
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	0	0	0	0	0	3 236	-	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	83 424	93 504
Bolloré	0	1 191	56	104	1	0	0	0
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	70	12 726	17 228	19 634	20 641	92 138	139 144	156 380
Audi	0	1 129	815	538	765	5 492	11 026	9 828
BMW-Mini	50	1 125	4 534	5 726	6 882	13 039	20 760	24 551
Cupra	0	0	0	0	0	25	2 125	2 163
Ford	0	1	0	0	0	2 112	4 588	2 217
Hyundai	0	10	665	1 457	2 789	6 637	12 072	14 729
Jaguar -Land Rover	0	0	0	731	2 340	2 366	4 043	3 038
Kia	0	485	1 097	1 370	3 298	7 502	12 421	15 140
Lynk Co	0	0	0	0	0	0	300	3 098
M.G.	0	0	0	0	0	656	4 619	9 535
Mercedes-Benz	0	245	2 762	1 489	1 034	11 665	19 529	19 623
Mitsubishi	7	961	572	1 304	3 118	2 642	809	1 522
Nissan-Infiniti	0	2 298	2 530	4 758	3 893	3 512	3 582	2 693
Porsche	0	505	710	1 187	1 442	2 938	3 443	3 048
Seat	0	0	0	0	0	1 236	2 092	24
Skoda	0	0	0	0	0	1 292	3 544	2 956
Smart	34	336	1 145	1 599	2 219	1 687	1 602	1 341
Tesla	11	708	1 368	1 252	7 442	7 372	26 446	29 199
Toyota-Lexus	82	68	405	281	288	234	1 635	2 433
Volkswagen	0	2 141	1 941	1 902	1 391	11 031	16 490	14 781
Volvo	0	125	1 044	2 374	3 806	7 301	11 112	9 150
TOTAL AUTRES (2)	196	10 141	19 596	25 963	40 715	93 370	164 024	146 790
TOTAL GÉNÉRAL	266	22 867	36 824	45 597	61 356	185 508	303 168	303 170
Part des immatriculations électriques et hybrides rechargeables	0,0%	1,2%	1,7%	2,1%	2,8%	11,2%	18,3%	19,8%
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & MARQUES FRANÇAISES	26,3%	55,7%	46,8%	43,1%	33,6%	49,7%	45,9%	51,6%

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

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

LES IMMATRICULATIONS

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Dacia	0	0	5 434	2 594	1 572	1 206	1 200	1 284
Renault	139 752	140 059	135 591	124 634	147 826	121 837	124 737	99 572
Groupe Renault	139 752	140 059	141 025	127 228	149 398	123 043	125 937	100 856
Citroën	77 048	73 166	70 579	59 295	74 026	60 937	66 596	55 114
DS	0	0	259	489	179	200	144	111
Peugeot	74 950	73 778	72 228	59 649	85 360	70 643	76 833	59 457
Opel (1)	-	-	-	-	7 442	7 448	9 169	7 286
Groupe PSA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	151 998	146 944	143 066	119 433	167 007	139 228	-	-
Fiat	25 253	12 497	34 659	32 071	37 572	33 333	35 610	20 295
Jeep	-	146	287	1 268	1 794	630	275	354
Groupe FCA (Stellantis à partir du 17/01/2021)	25 253	12 643	34 946	33 339	39 366	33 963	-	-
Stellantis	-	-	-	-	-	-	188 627	142 617
Divers France	40	10 076	528	905	869	640	678	1 019
TOTAL GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA AVANT 2021) & AUTRES MARQUES FRANÇAISES	291 790	297 079	284 619	247 566	317 274	262 911	314 564	243 473
Audi	-	357	3 223	790	810	623	472	362
BMW	-	-	1 600	446	383	280	291	207
Ford	18 110	19 695	20 437	22 534	32 798	28 170	29 397	27 130
Fuso	-	-	-	242	655	807	1 221	1 232
Hyundai	588	1 380	237	195	347	247	341	403
Isuzu	108	1 370	1 961	2 024	2 495	932	1 840	2 253
Iveco	16 534	15 721	11 610	11 414	17 030	14 309	17 492	15 469
Kia	-	219	142	177	175	145	248	225
Land Rover	1 857	1 256	1 550	2 591	625	431	595	479
MAN	-	-	-	-	1 763	1 795	2 465	2 311
Mercedes-Benz	23 139	18 973	19 051	18 643	23 385	23 301	22 890	19 073
Mitsubishi	3 392	1 350	2 639	1 836	1 757	1 516	1 424	642
Nissan	5 197	9 746	7 307	7 260	8 167	6 117	7 859	5 832
Opel (1)	7 561	12 617	7 195	6 782	-	-	-	-
Seat	-	286	435	410	567	436	757	277
Skoda	-	122	715	340	497	719	702	570
Suzuki	-	586	457	99	734	1 056	2 439	1 961
Toyota	1 771	2 587	4 013	5 210	8 542	6 712	9 815	9 543
Volkswagen	13 819	10 043	13 249	16 375	21 182	16 941	16 387	14 556
TOTAL AUTRES (2)	123 176	122 986	132 993	131 860	162 475	139 471	118 067	104 603
TOTAL GÉNÉRAL	414 966	420 065	417 612	379 426	479 749	402 382	432 631	348 076
GROUPE RENAULT & STELLANTIS (HORS FCA) & AUTRES MARQUES FRANÇAISES EN %	70,3%	70,7%	68,2%	65,2%	66,1%	65,3%	72,7%	69,9%
TOTAL AUTRES EN %	29,7%	29,3%	31,8%	34,8%	33,9%	34,7%	27,3%	30,1%

(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	2019	2020	2021	2022
Renault Trucks	20 818	18 339	10 908	11 568	15 308	11 770	13 064	12 873
TOTAL RENAULT TRUCKS ET DIVERS FRANCE	20 992	18 465	10 964	11 584	15 323	11 783	13 066	12 876
DAF	4 365	6 321	4 464	4 723	7 295	5 599	5 519	6 263
Iveco	6 998	5 901	4 003	4 783	4 248	4 044	4 063	3 741
MAN	3 498	4 545	2 729	4 581	6 095	4 128	4 516	3 973
Mercedes-Benz	9 976	9 325	5 229	6 128	7 513	5 674	5 721	5 873
Scania	4 963	4 417	2 553	4 359	7 038	4 770	5 026	4 242
Volvo	6 739	5 870	3 938	5 219	7 018	5 131	5 611	6 143
TOTAL AUTRES	36 924	36 819	23 257	30 132	39 892	29 946	31 072	31 135
TOTAL GÉNÉRAL	57 916	55 284	34 221	41 716	55 215	41 729	44 138	44 011
RENAULT TRUCKS ET DIVERS FRANCE EN %	36,2%	33,4%	32,0%	27,8%	27,8%	28,2%	29,6%	29,3%
TOTAL AUTRES EN %	63,8%	66,6%	68,0%	72,2%	72,2%	71,8%	70,4%	70,7%

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
TOTAL	59 056	55 975	56 142	48 381	53 571	49 825	53 504	54 465
Rapport occasion/neuf	1,0	1,5	1,6	1,1	1,0	1,2	1,2	1,2

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Renault	1 633	39	0	0	0	1	1	1
Divers France	367	-	-	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	261	-	-	-	-	-	-	-
Mercedes-Benz	602	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	4 320	-	-	-	-	-	-	-
Iveco Bus (1)	-	2 459	2 412	3 197	2 862	2 731	3 313	2 981
Evobus (2)	-	888	1 433	2 050	1 444	1 599	1 048	791
Groupe VGF (3)	-	404	559	589	942	674	1 131	765
Bova	-	198	116	0	0	0	0	1
Temsa	-	301	309	146	150	191	241	178
Van Hool	230	238	169	98	157	96	21	49
Yutong	-	-	-	96	20	8	7	60
Irizar	-	0	0	38	202	27	119	68
Isuzu	-	0	0	8	122	61	173	149
Otokar	-	0	105	187	193	201	147	190
Autres	-	237	279	315	325	203	303	200
TOTAL GÉNÉRAL	-	4 773	5 382	6 724	6 417	5 791	6 503	5 432

(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	2017	2018	2019	2020	2021
Allemagne	555	563	569	575	580	584
Belgique	497	505	507	508	506	506
Espagne	481	508	526	533	531	535
France	564	570	571	573	572	573
Grèce	470	480	481	489	496	506
Hongrie	324	354	372	390	401	413
Italie	614	636	645	661	666	672
Pays-Bas	493	503	511	517	520	523
Pologne	545	593	617	642	662	684
Portugal	437	466	487	506	515	525
République tchèque	490	529	547	562	573	588
Roumanie	259	305	330	355	376	396
Suède	479	485	481	478	479	480
UNION EUROPÉENNE	553	535	545	555	560	567
Norvège	502	512	514	520	521	520
Suisse	547	549	550	535	549	551
AELE	529	537	539	532	540	541
Russie	284	294	301	308	312	-
Turquie	136	151	153	152	158	-
Royaume-Uni	517	527	526	528	544	546
EUROPE	-	446	453	460	466	-

Source : ACEA, Vehicles in use Europe January 2023.

► PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2023 (EN MILLIERS)

	Toutes énergies	Diesel	Autres
Voitures particulières (VP)			
5 CV & moins	18 897	8 446	10 451
6 CV à 10 CV	17 831	11 150	6 681
11 CV & plus	2 128	1 002	1 127
TOTAL VP	38 856	20 598	18 259
Véhicules utilitaires légers (VUL)			
Moins de 2,5t	2 822	2 508	314
De 2,5t à 3,5t	3 559	3 513	46
De 3,6t à 5t	159	138	20
TOTAL VUL JUSQU'À 5T (1)	6 540	6 159	381
TOTAL VÉHICULES LÉGERS (VP + VUL)	45 397	26 757	18 639
Véhicules industriels (VI) de plus de 5t			
Porteurs			
De 5,1t à moins de 12t	82	81	1
De 12t à moins de 20t	154	152	3
20t & plus	160	157	3
Total porteurs	397	390	7
Tracteurs routiers	224	220	4
TOTAL VI	621	609	11
AUTOCARS ET AUTOBUS	94	82	12
TOTAL VU PLUS DE 3,5T	715	692	23
TOTAL VU TOUS TONNAGES	7 255	6 851	404
TOTAL TOUS VÉHICULES	46 111	27 449	18 663

(1) Y compris poids inconnus.

Source : MTE/SDES, estimations CCFA

► MOTORISATION

	unité	2000	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Ménages non motorisés	%	19,7%	16,5%	17,1%	15,0%	14,8%	15,0%	15,0%
Ménages motorisés	%	80,3%	83,5%	82,9%	85,0%	85,2%	85,0%	85,0%
Ménages monomotorisés	%	50,7%	47,6%	48,4%	48,3%	48,2%	48,0%	48,7%
Ménages bimotorisés	%	25,4%	30,7%	29,4%	31,5%	31,7%	31,8%	31,3%
Ménages trimotorisés et plus	%	4,2%	5,2%	5,1%	5,2%	5,3%	5,2%	5,0%
Age moyen du véhicule	année	7,25	8,0	8,9	8,9	9,0	9,4	9,8
Durée de détention moyenne	année	4,43	5,0	5,5	5,5	5,6	5,8	6,2
Voitures particulières d'occasion	%	56,1	58,9	58,5	58,0	59,0	60,3	59,6
Kilométrage moyen total	km	13 670	12 240	11 710	11 900	9 730	10 650	10 830
Kilométrage moyen essence	km	11 690	8 440	8 030	8 850	7 190	8 410	8 610
Kilométrage moyen diesel	km	18 240	14 720	13 990	14 410	11 950	12 890	13 160
Trafic intérieur de voyageurs								
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	752,3	765,5	817	845	679	736	820
En autocars-autobus	milliards voy.-km	44,7	53,1	58,8	61,0	37,9	41,7	47,9
Trafic total	milliards voy.-km	894,1	933,5	995,0	1 034,9	788,6	874,0	999,7
Part du trafic routier dans le trafic total	%	89,1	87,7	88,0	87,6	90,9	89,0	86,9
Evolution annuelle du trafic								
En véhicules particuliers	% var/n-1	-0,1	0,8	1,2	0,7	-19,7	8,4	11,5
En autocars-autobus	% var/n-1	2,7	2,2	1,6	2,7	-37,8	10,1	14,8

Sources : KANTAR TNS PARC AUTO et MTE/SDES

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

	2015	2020	2022	2023
Electrique et hydrogène	26	142	404	596
Essence	12 841	14 956	15 544	15 712
Gazole	23 428	22 610	21 416	20 598
Gaz	178	146	195	235
Hybride rechargeable	31	85	300	424
Hybride non rechargeable	123	480	954	1 289
Autres	4	3	3	3
Ensemble	36 631	38 421	38 815	38 856

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

	2015	2020	2022	2023
Crit'Air E	25	141	404	596
Crit'Air 1	2 843	8 487	10 828	11 847
Crit'Air 2	9 248	13 548	14 199	14 117
Crit'Air 3	12 178	9 935	8 671	8 103
Crit'Air 4	5 332	3 670	2 866	2 559
Crit'Air 5	1 880	960	653	561
Inconnues et non classées	5 125	1 680	1 194	1 073
Ensemble	36 631	38 421	38 815	38 856

Source : MTE/SDES

LES ÉMISSIONS POLLUANTES ET LE CO₂

► ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2022

	1990	2000	2010	2019	2020	2021	2022 (1)	Variation 2022/1990	Variation 2022/2019
ÉMISSIONS POLLUANTES DE LA ROUTE (EN MILLIERS DE TONNES)									
SO ₂	143,2	23,0	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	-99%	-1,9%
CO	6 020	2 504	705	296	230	267	268	-96%	-9,2%
NOx	1 255	948	598	407	318	333	311	-75%	-23,5%
COVNM	929	438	114	50	41	44	45	-95%	-11,4%
Plomb (en tonnes)	3 885	29	27	28	25	25	26	-99%	-7,8%
PM10 : particules	72	67	42	25	20	21	21	-71%	-16,1%
AUTRES ÉMISSIONS DE LA ROUTE (EN MILLIONS DE TONNES)									
CO ₂ net des émissions CO ₂ des énergies renouvelables	114	131	126	123	104	117	120	+5%	-2,5%
CO ₂ issu de la combustion de la biomasse	0	1	7	9	7	8	9	-	+0,8%

(1) Estimations.

Source : données CITEPA/Secten édition 2023

► 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	2022 (1)	en % du Total hors UTCATF (2)
Transformation énergie	70,4	66,8	64,5	44,6	39,8	41,1	43,2	14
	18%	16%	17%	14%	14%	13%	14%	
Industrie manufacturière	107,1	107,3	88,2	74,6	67,4	73,9	69,2	23
	27%	26%	23%	23%	23%	23%	23%	
Traitement des déchets	1,9	1,4	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5	0
	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	
Résidentiel/Tertiaire	85,6	86,5	87,8	63,9	60,3	64,6	54,8	18
	21%	21%	23%	20%	21%	20%	18%	
Agriculture/Sylviculture	11,6	12,7	12,1	10,9	11,9	11,3	11,4	4
	3%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	
Transports	121,7	140,2	133,0	130,3	110,0	124,0	127,2	41
	31%	34%	34%	40%	38%	39%	41%	
dont route	114,1	130,7	125,6	122,7	104,3	117,5	119,6	39
	29%	32%	32%	38%	36%	37%	39%	
dont autres transports	7,7	9,6	7,3	7,6	5,7	6,6	7,6	2
	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	
TOTAL HORS UTCATF (2)	398,4	414,8	386,9	325,9	291,0	316,4	307,3	100
UTCATF (2)	-28,1	-24,6	-42,7	-20,5	-23,8	-19,3	-19,1	
TOTAL AVEC UTCATF (2)	370,3	390,2	344,2	305,4	267,2	297,2	288,1	

(1) Estimations.

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

Source : CITEPA/CORALIE/format Secten édition 2023

► 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) (2)	2022 (2)	Variation 2022/2021
FRANCE									
Essence	168	159	130	116	116	109	-	-	-
Diesel	155	149	130	111	113	107	-	-	-
TOTAL FRANCE	162	152	130	111	112	97	109	103	-6
UNION EUROPÉENNE									
Italie	161	149	134	115	-	-	125	119	-6
Espagne	162	150	140	115	-	-	127	122	-5
Royaume-Uni	180	169	145	121	-	-	-	-	-
Allemagne	179	170	152	128	-	-	114	106	-8
MOYENNE UE 15 PAYS	171	161	141	119	-	-	-	110	-

(1) La nouvelle procédure (WLTP) conduit à des taux d'émissions de CO₂ plus élevés de 10 % à 25 % qu'avec l'ancienne procédure (cycle NEDC), les données 2021 ne sont donc pas comparables avec les années antérieures.

(2) Source : ACEA.

Source : ADEME (septembre 2022)

LES RESSOURCES FISCALES ISSUES DE L'AUTOMOBILE

► CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
Consommation de carburants									
Essence	millions de litres	14 329	14 097	10 880	9 510	11 296	9 760	11 805	13 058
Super sans plomb 98	millions de litres	7 138	4 280	2 202	1 998	2 449	2 260	2 703	2 570
Super sans plomb 95	millions de litres	7 191	9 816	7 299	4 314	3 466	2 412	2 576	2 320
Super sans plomb 95-E10	millions de litres	-	-	1 379	3 198	5 381	4 734	6 058	7 314
	en % du total essences	-	-	12,7%	33,6%	47,6%	48,5%	51,3%	56,0%
Superéthanol E85	millions de litres	-	-	-	-	-	353	467	854
Gazole	millions de litres	32 373	36 744	39 749	41 187	39 019	32 803	36 356	36 233
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	millions de litres	46 703	50 840	50 629	50 697	50 316	42 562	48 161	49 292

Source : CPDP

	UNITÉS	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022
PRIX DES CARBURANTS À LA POMPE (moyenne annuelle)									
Super sans plomb 98	euros/litre	1,11	1,20	1,38	1,42	1,57	1,42	1,61	1,86
Taxes en %	%	69	65	60	61	61	65	60	54
SSP95-E10	euros/litre	-	-	-	1,35	1,48	1,34	1,53	1,77
Taxes en %	%	-	-	-	64	62	67	61	55
Superéthanol E85	euros/litre	-	-	-	-	-	66	68	80
Taxes en %	%	-	-	-	-	-	23	23	25
Total Essences	euros/litre	1,11	1,18	1,35	1,36	1,51	1,31	1,49	1,62
Taxes en %	%	70	67	61	63	62	66	60	54
Gazole	euros/litre	0,85	1,02	1,15	1,15	1,44	1,26	1,43	1,85
Taxes en %	%	62	57	54	59	59	65	65	50,00

Source : DGEC

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

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	2022	
Taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris TVA)	30 630	32 205	32 324	36 294	43 070	35 159	40 991	41 678	
Certificats d'immatriculations (cartes grises)	1 373	1 623	1 917	2 086	2 296	2 091	2 163	1 891	
Taxe annuelle sur les surfaces de stationnement	-	-	-	59	70	76	79	88	
Taxes sur les assurances automobiles	3 429	4 057	4 126	4 662	5 269	5 406	5 540	5 701	
Taxes à la circulation (vignettes)	539	145	0	0	0	0	0	0	
Taxes sur les voitures de société	644	867	992	753	768	801	756	693	
Taxes à l'essieu	223	205	168	169	104	101	101	158	
Amendes forfaitaires de la police et de la circulation	720	1 266	1 255	1 562	1 578	1 316	1 655	1 803	
Taxes sur les permis de conduire	14	4	1	11	10	10	10	10	
Taxes sur l'aménagement du territoire	442	499	539	555	523	459	561	685	
Fonds d'investissement routier et transports (DOM)	-	-	1	1	0	0	1	1	
Redevances domaniales	132	154	186	326	355	365	362	367	
Taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) (1)	-	20	500	600	426	345	708	952	
TVA sur les dépenses d'acquisition (voitures particulières)	6 603	7 693	8 171	8 709	10 886	8 519	9 095	8 978	
TVA sur réparations, entretien, contrôle technique, garages et permis de conduire (VP)	4 324	5 898	7 133	8 081	9 875	9 102	10 426	11 000 (3)	
Ressources fiscales issues de l'automobile (y compris TVA)	49 073	54 636	57 313	63 869	75 230	63 751	72 449	74 005	
dont fiscalité automobile spécifique	-	37 200	37 300	40 800	47 494	42 100	46 600	47 813	
dont fiscalité spécifique sur les carburants : TICPE et TVA sur TICPE	-	28 900	28 200	31 500	37 594	32 400	36 300	36 659	
INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES (en millions d'euros)									
Péages sur les autoroutes (hors TVA)	4 457	6 410	8 110	9 390	10 860	9 000	10 664	11 610	
Péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	5 330	7 666	9 700	11 268	13 032	10 800	12 797	13 932	
Dépenses totales des APU (2) pour la route	-	15 800	16 500	14 600	14 300	14 100	14 900	15 700	

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

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

(3) Estimation CCFA.

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
92100 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

40, avenue de Bréauté
76885 Dieppe cedex
Tél. : 01 76 86 31 50
www.alpinecars.com

► LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

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

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

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

Elanova

60, rue Auber
94408 Vitry-sur-Seine cedex
Tél. : 01 49 60 57 57
www.elanova.fr

FIM Auto / Fédération des Industries Mécaniques-Mecallians

39/41, rue Louis Blanc
92400 Courbevoie
Tel. : 01 47 17 60 88
fim.net

Groupe Plasturgie Automobile (GPA)

125, rue Aristide Briand
92300 Levallois
Tél. : 01 44 01 16 38
www.autoplasticgate.com

PFA, Filière automobile et mobilités

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél. : 01 41 44 94 30
www.pfa-auto.fr

SNLVLD/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.utacceram.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 nationale pour le développement de la mobilité électrique France (AVERE France)

5, rue Helder
75009 Paris
Tél. : 01 53 25 00 60
www.averre-france.org

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

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

ID4CAR

Technocampus Composites
Chemin du Chaffault - ZI du Chaffault
44340 Bouguenais
Tél. : 02 28 44 36 50
www.id4car.org

IFP Énergies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois Préau
92852 Rueil Malmaison Cedex
Tél. : 01 47 52 60 00
www.ifpenergiesnouvelles.fr

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

Siège de l'IFSTTAR
14-20, boulevard Newton
Cité Descartes, Champs sur Marne
77447 Marne la vallée Cedex 2
Tél. : 01 81 66 80 00
www.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.cdfa.fr
Contact : ecostats@cdfa.fr



