

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

5  
Analyse & statistiques 2014



**78 %**  
**DES VÉHICULES**  
PRODUITS PAR LES  
CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS SONT  
VENDUS À L'ÉTRANGER

**6,5**  
**MILLIARDS**  
**D'EUROS**

BUDGET DE RECHERCHE  
ET DÉVELOPPEMENT  
DE L'INDUSTRIE  
AUTOMOBILE EN FRANCE  
EN 2011



**39**  
**MILLIARDS**  
**D'EUROS**  
D'EXPORTATIONS  
DES PRODUITS  
AUTOMOBILES  
DE LA FRANCE



**5,5**  
**MILLIONS**  
**DE VÉHICULES**  
ONT ÉTÉ PRODUITS  
PAR LES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS  
LE MONDE



*Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*

# SOMMAIRE

01

## ÉDITORIAL

PATRICK BLAIN, PRÉSIDENT DU CCFA

## ANALYSE ET FAITS

04

### MONDE

- 04 • PRODUCTION
- 10 • MARCHÉS ET PARC
- 12 • ÉCHANGES

14

### EUROPE

- 14 • MARCHÉS ET PARC
- 23 • DONNÉES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

24

### FRANCE

- 24 • LES CONSTRUCTEURS
- 28 • DONNÉES SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (COMPÉTITIVITÉ, FILIÈRE, ÉCHANGES, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT)
- 38 • MARCHÉS ET PARC
- 44 • TRANSPORTS ROUTIERS (VOLUMES ET PRIX)
- 52 • ACHATS D'AUTOMOBILES (PRIX, DÉPENSES, FINANCEMENT, COMMERCE)
- 56 • RECYCLAGE
- 58 • IMPACT ÉCONOMIQUE ET EMPLOI

## STATISTIQUES

61

- 62 • MONDE
- 65 • EUROPE
- 74 • FRANCE

# ÉDITORIAL



**En 2013, malgré le contexte de reprise économique très lente sur son marché socle européen, l'industrie automobile française reste tournée vers l'avenir. Elle continue à investir, consolide sa filière industrielle nationale et poursuit ses développements au-delà de l'Europe de l'Ouest.**

**PATRICK BLAIN,**  
Président du CCFA

## Madame, Monsieur,

Depuis le milieu de l'année 2009, l'économie mondiale a retrouvé un rythme rapide d'expansion. En 2013, l'industrie automobile mondiale a atteint un nouveau record avec plus de 87 millions de véhicules produits. Pourtant, les résultats par zone géographique sont très contrastés, avec, d'un côté, la morosité en Europe occidentale, et, de l'autre, le dynamisme du reste du monde. Dans les zones en croissance, les situations sont hétérogènes : de nouveaux grands acteurs de l'automobile, comme la Chine et les pays de l'ASEAN, produisent des volumes jamais atteints, tandis que des pays freinent, comme l'Inde ou la Russie. À l'intérieur de ces zones, on peut d'ailleurs observer de forts contrastes. D'autres pays, comme les États-Unis ou le Japon, se relèvent brillamment d'une crise profonde. En raison de ces évolutions, le poids des pays d'Europe de l'Ouest faiblit : il ne représente plus, aujourd'hui, que 15 % de la production mondiale, contre 29 % en 2000. Avec la mondialisation, l'industrie automobile se déplace vers l'Est.

L'évolution des marchés en 2013 s'inscrit globalement dans ce mouvement. La crise n'a pas entravé la route de la motorisation dans les pays émergents, et la demande des primo-acquérents de voitures demeure aussi robuste. En revanche, depuis la dernière crise, les marchés des pays d'Europe du Sud, qui cumulent à la fois des problèmes de dettes et une faible demande de renouvellement, ont profondément chuté et ne se redressent pas : -48 % pour l'Italie, -55 % pour l'Espagne, -79 % pour la Grèce, par rapport à 2007. Depuis cette dernière année, la disparition de 4 millions de véhicules dans le marché d'Europe occidentale, débouché majeur des constructeurs français, a constitué un impact terrible pour toute la filière, tant dans sa production que dans son commerce. En France, il a fallu, d'une part, gérer la forte baisse de 40 % de l'activité industrielle et, d'autre part, accélérer toutes les actions visant à améliorer la compétitivité nationale. Dans ce tableau sombre, il est quand même satisfaisant de constater que l'internationalisation des ventes hors zone euro se révèle particulièrement profitable pour les groupes français. Depuis deux ans (2012 et 2013), ces ventes représentent plus de 40 % de leurs ventes totales. Cette stratégie, conduite depuis de nombreuses années, va dans le sens de l'histoire. En 2013, les constructeurs français ont produit 5,5 millions de véhicules dans le monde. C'est une bonne performance, qui se situe à -9 % par rapport au niveau d'avant-crise en 2005. Sur le territoire national, la production automobile s'est contractée

de 12 %, à environ 1,7 million de véhicules. Différents facteurs sont à considérer, mais ce sont essentiellement la faiblesse des débouchés naturels d'Europe de l'Ouest et, surtout, le manque de compétitivité de l'industrie française (bien au-delà du seul secteur automobile) qui expliquent cette contraction. L'état des lieux rédigé dans le cadre des États Généraux de l'Industrie et, plus récemment, le Rapport Gallois ont clairement souligné la responsabilité de la forte imposition des entreprises dans le décrochage de la production française. Ils prônent des mesures pour restaurer les marges de l'industrie française qui ont reculé par rapport à celles de leurs homologues européens depuis plusieurs années. La démarche du « Pacte de responsabilité », lancée en janvier 2014 par le Président de la République, va dans ce sens. Il est essentiel de comprendre l'extrême urgence des mesures qui doivent redonner de la compétitivité à notre industrie nationale. Le maintien de l'automobile dans le site France est au premier rang de ces enjeux. Pour notre secteur, ce sont tous ses fondamentaux qui sont affectés : non seulement les sites d'assemblage et de mécanique mais aussi les sites de recherche et développement (R&D), ainsi que l'ensemble des sites des fournisseurs des groupes automobiles français, ces derniers y réalisant des achats pour 44 milliards d'euros.

Dans ce contexte de crise structurelle, d'autres nuages obscurcissent le ciel de l'industrie automobile française. La propriété industrielle sur les pièces de carrosserie est toujours menacée et sa disparition affecterait lourdement les investissements dans les innovations technologiques. Les velléités politiques sur une hausse de la fiscalité du gazole, au-delà de ses impacts sociaux négatifs et d'une totale inefficacité écologique, affaibliraient un domaine de référence des constructeurs français : la motorisation diesel moderne. Comme les problématiques écologiques de qualité de l'air en zones urbaines sont largement liées à la circulation des très vieux véhicules, il faut plutôt accélérer le renouvellement du parc avec une prime de conversion. C'est un puissant levier de réduction des émissions des polluants et de CO<sub>2</sub> du trafic routier.

Depuis 2007, malgré la crise, l'industrie automobile française continue à investir pour l'avenir. Les dépenses de R&D se situent à environ 6 milliards d'euros par an. Cela en fait toujours le premier secteur en termes de R&D et de dépôts de brevets en France. On peut noter que, avec leurs développements de véhicules électriques ou hybrides et

tous les travaux sur des voitures particulières consommant 2 litres aux 100 km, les constructeurs français se placent très haut dans la course technologique aux nouvelles énergies.

Avec la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), mise en place lors de la crise de 2009, les constructeurs se sont engagés dans une véritable structuration de la filière automobile avec leurs partenaires équipementiers et fournisseurs. Aux quatre priorités du *lean manufacturing*, des compétences et métiers de demain, de la meilleure gestion de l'information/communication ainsi que de la stratégie à moyen et long terme sur les produits et le développement international, s'ajoutent maintenant le domaine de la recherche avec le Comité Technique Automobile (CTA), le Comité de Standardisation Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA). La filière automobile pense son futur en commun.

Dans cet univers économique instable et d'une grande complexité, le CCFA tient sa place et conforte sa capacité à produire des travaux de qualité. Il répond aux missions données par ses adhérents avec l'objectif d'analyser et de mieux faire comprendre les activités automobiles en France et dans le monde. Sur le plan national, le CCFA est le partenaire actif des autres associations professionnelles du secteur, comme le CNPA pour la distribution et la réparation, la FIEV pour les équipements et la CSIAM pour les marques étrangères. Dans les grands projets touchant l'automobile et son cadre général, le CCFA est toujours très impliqué dans les discussions collectives. Avec l'appui de ses adhérents, il intervient au sein des grandes organisations représentatives du monde économique, le MEDEF, l'UIMM et le GFI, ainsi que dans les organisations spécialisées, comme l'URF ou le GERPISA. Sur le plan international, il défend les intérêts français au sein de l'OICA, dont il assure d'ailleurs la présidence, et de l'ACEA : il contribue pleinement à la production statistique et à la capacité d'analyse de ces organisations.

La lecture de cette nouvelle édition d'*Analyse et Statistiques* devrait vous convaincre de notre savoir-faire. Nous sommes toujours à votre écoute et n'hésitez pas à nous contacter ou à consulter notre site internet ([www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)).

Bien cordialement.

# LE COMITÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES



Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il a pour adhérents : Alpine, PSA (Automobiles Citroën - Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'UIMM) tant sur le plan national qu'au niveau international.

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

Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (FIEV, CNPA, FFC, Fédération des Industries Électriques Électroniques et de Communication, Fédération des Industries Mécaniques, Fédération Forge Fonderie, Groupement Plasturgie Automobile, Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères...). En 2009, lors de la crise, les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs

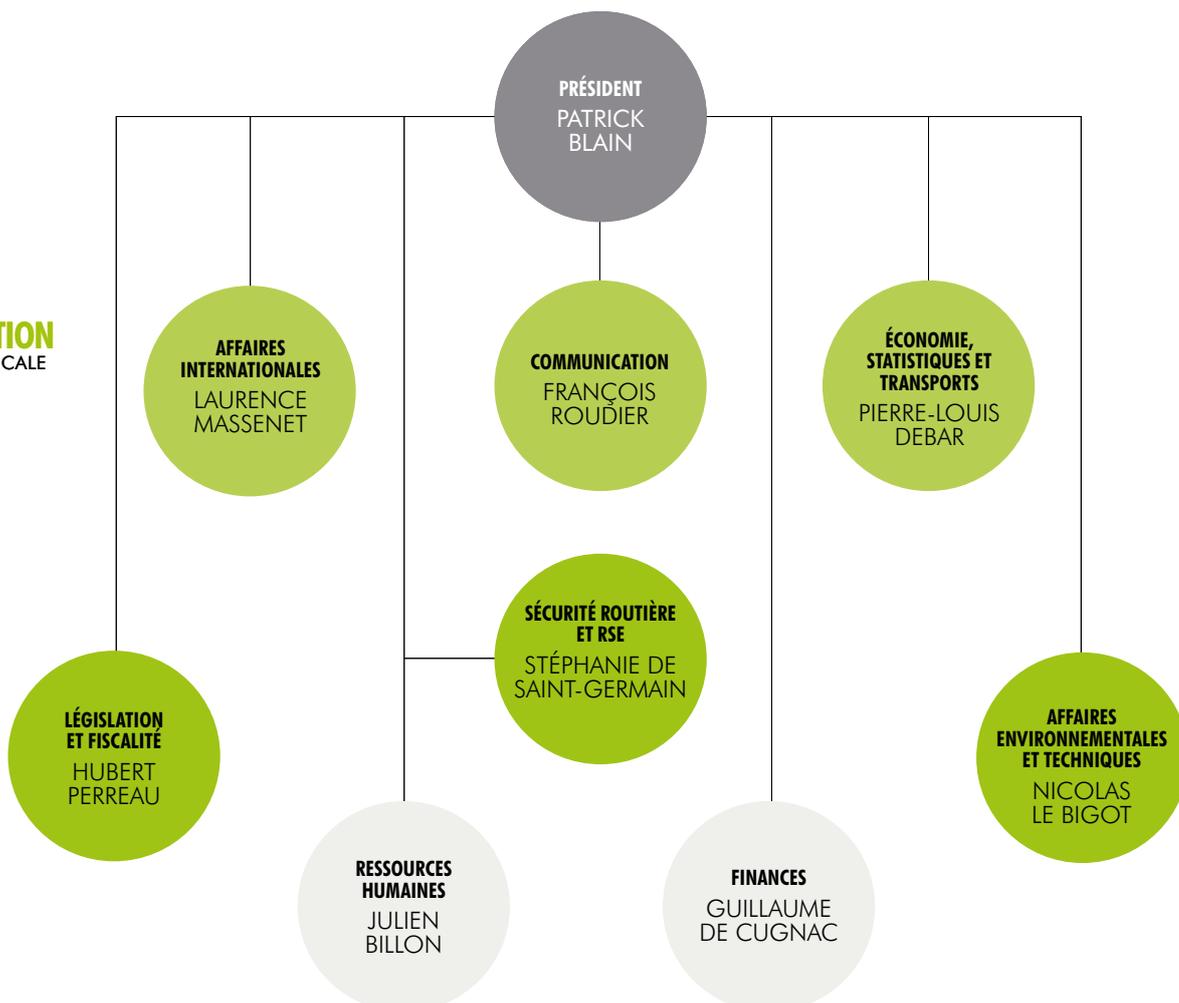
rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) ont mis en place la Plateforme de la Filière Automobile (PFA) dont la mission est de contribuer au renforcement de la filière automobile française. Parmi les différents comités dont elle est constituée (stratégie et compétitivité, performance industrielle, métiers et compétences, etc.) s'est ajouté en 2012 le Comité Technique Automobile (CTA) et ses deux conseils le Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA) ayant pour vocation de structurer la recherche et développement. Les marques étrangères sont, quant à elles, représentées par la Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motocycle (CSIAM).

Le Comité des constructeurs est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles. Le Comité des constructeurs est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA) qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.

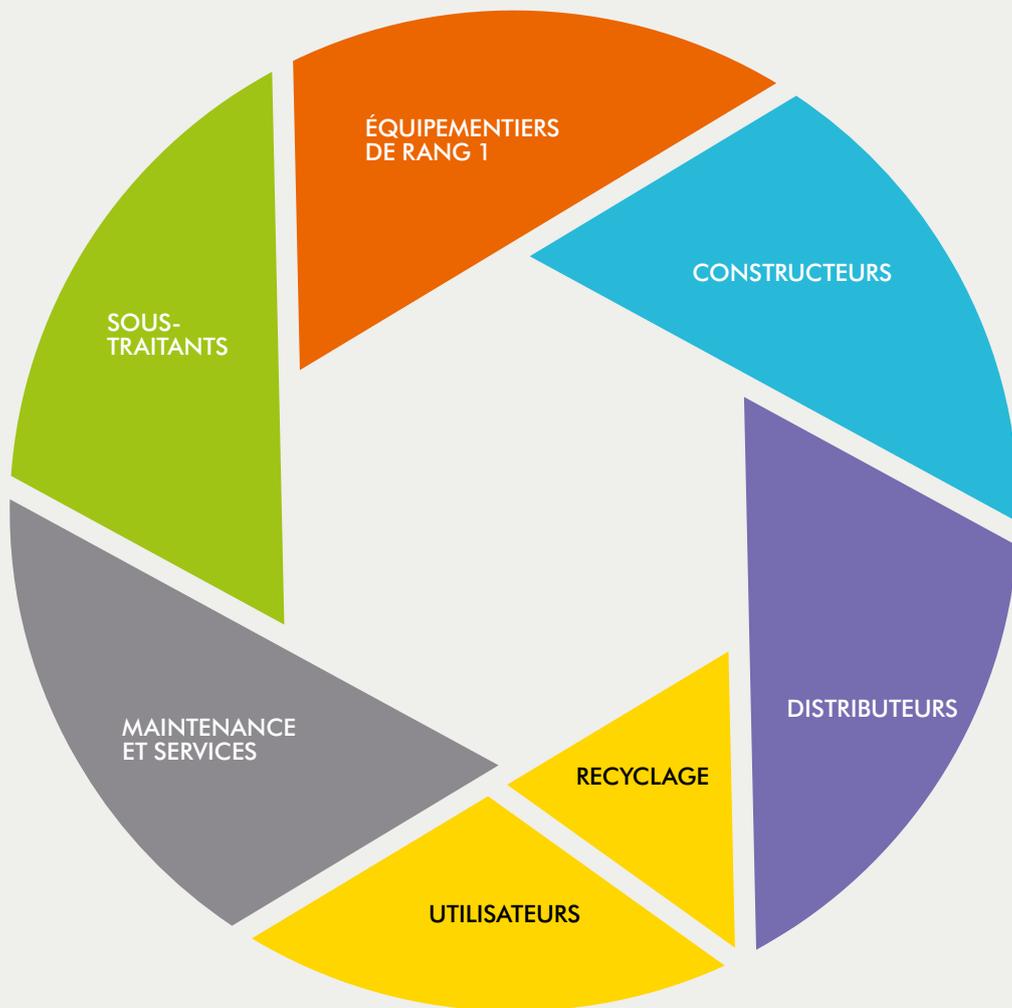


## 1909

**ANNÉE DE CRÉATION**  
DE LA CHAMBRE SYNDICALE  
DES CONSTRUCTEURS  
D'AUTOMOBILES



# LA FILIÈRE AUTOMOBILE EN FRANCE



**- 28%**

**DE BAISSÉ**

DEPUIS 1990 DE LA QUANTITÉ DE CO<sub>2</sub> POUR LE DÉPLACEMENT D'UNE TONNE DE MARCHANDISES SUR UN KILOMÈTRE PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS CIRCULANT SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

**2,2**  
**MILLIARDS**  
**D'EUROS,**

MONTANT DES INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2012

**44**  
**MILLIARDS**  
**D'EUROS,**

MONTANT DES ACHATS TOTAUX DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE EN 2012

**4**  
**UNITÉS**

DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

**- 32**  
**GRAMMES**

DE CO<sub>2</sub>/KM, BAISSÉ DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE DEPUIS L'INSTAURATION DU BONUS-MALUS

# MARCHÉ AUTOMOBILE MONDIAL TOUJOURS DYNAMIQUE MAIS AUX ÉVOLUTIONS LOCALES CONTRASTÉES

**Les principaux débouchés hors d'Europe des groupes français se situent dans les pays émergents qui, à l'exception de la Chine, connaissent depuis la fin 2013 une nette dégradation. Parallèlement, les marchés européens amorcent une reprise permettant aux constructeurs français de faire face à ces fluctuations cycliques.**

Par rapport au niveau précédant la crise financière et économique de l'année 2008, la production des constructeurs français a chuté de 10 % dans un contexte économique mondial marqué dès lors par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents. Ces derniers, ainsi que les États-Unis, ont largement dépassé leur niveau d'avant-crise, alors qu'au sein des pays développés et de la

zone euro, ce n'est pas encore le cas. Les débouchés hors d'Europe occidentale ont augmenté de 610 000 unités depuis 2007, s'élevant en 2013 à 2,7 millions de véhicules. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale, représentent des marchés potentiels importants au sein desquels, au-delà des fluctuations cycliques, les investissements doivent être poursuivis et amplifiés.

Les débouchés en Europe occidentale, zone automobile mature, demeurent toujours le marché socle des constructeurs français. Ils ont baissé de plus d'un million de véhicules sur la période 2007-2013 à 2,8 millions. La chute des marchés (-4,1 millions depuis 2007), notamment dans le sud de l'Europe et en France, en constitue la principale explication. Pour faire face au développement de la concurrence étrangère, les constructeurs français ont continué d'investir en France, gage de l'avenir, tant pour la recherche et développement que pour leurs usines.

## PRINCIPALES DONNÉES

En milliers

	1997	2007	2012	2013	Variation 2013-2012	Variation 2013-2007
<b>Production mondiale des constructeurs français</b>	<b>4 046</b>	<b>6 188</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
Voitures particulières	3 472	5 301	4 863	4 794	-1,4 %	-9,6 %
Véhicules utilitaires légers	507	830	714	745	4,4 %	-10,3 %
Total véhicules légers	3 979	6 131	5 576	5 539	-0,7 %	-9,7 %
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	nd	nd	nd	nd
<b>Production des constructeurs français en France</b>	<b>2 525</b>	<b>2 573</b>	<b>1 647</b>	<b>1 445</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
Voitures particulières	2 235	2 165	1 377	1 164	-15,5 %	-46,3 %
Véhicules utilitaires légers	258	352	270	282	4,5 %	-20,0 %
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 647	1 445	-12,2 %	-42,6 %
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	nd	nd
<b>Livraisons hors de France</b>	<b>2 822</b>	<b>4 697</b>	<b>4 404</b>	<b>4 373</b>	<b>-0,7 %</b>	<b>-6,9 %</b>
Voitures particulières	2 526	4 110	3 898	3 842	-1,4 %	-6,5 %
Véhicules utilitaires légers	276	549	481	511	6,4 %	-6,8 %
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 379	4 354	-0,6 %	-6,6 %
Véhicules industriels	20	38	25	19	-25,6 %	-49,8 %
<b>Livraisons hors de l'Europe 17 pays</b>	<b>659</b>	<b>2 110</b>	<b>2 747</b>	<b>2 722</b>	<b>-0,9 %</b>	<b>29,0 %</b>
Voitures particulières	563	1 914	2 504	2 486	-0,7 %	29,9 %
Véhicules utilitaires légers	88	178	228	225	-1,2 %	26,4 %
Total véhicules légers	651	2 092	2 732	2 711	-0,7 %	29,6 %
Véhicules industriels	8	18	16	11	-31,8 %	-41,3 %
<b>Immatriculations en France</b>	<b>2 068</b>	<b>2 629</b>	<b>2 332</b>	<b>2 207</b>	<b>-5,3 %</b>	<b>-16,0 %</b>
Voitures particulières	1 713	2 110	1 899	1 790	-5,7 %	-15,1 %
Véhicules utilitaires légers	313	461	384	367	-4,4 %	-20,4 %
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 283	2 158	-5,5 %	-16,1 %
Véhicules industriels	39,3	52,5	43,4	43,3	-0,3 %	-17,7 %
Cars et bus	3,1	5,5	5,5	6,3	14,0 %	15,1 %
<b>Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays</b>	<b>3 300</b>	<b>3 906</b>	<b>2 907</b>	<b>2 804</b>	<b>-3,6%</b>	<b>-28,2%</b>
Voitures particulières	2 841	3 181	2 374	2 287	-3,7 %	-28,1 %
Véhicules utilitaires légers	432	690	510	497	-2,7 %	-28,0 %
Total véhicules légers	3 273	3 871	2 884	2 783	-3,5 %	-28,1 %
Véhicules industriels	27	35	23	21	-11,6 %	-40,8 %

	Unités	2012	2013	Variation 2013-2012
<b>Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)</b>				
En France	%	54,9 %	55,5 %	0,7 point
En Europe 17 pays, hors France	%	15,0 %	14,7 %	-0,3 point
En Europe 17 pays	%	21,9 %	21,6 %	-0,4 point
<b>Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)</b>				
En Europe 17 pays	%	9,6 %	8,1 %	-1,6 point
<b>Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën et Renault-Dacia-Samsung)</b>				
Voitures particulières	%	7,7 %	7,3 %	-0,4 point
Véhicules utilitaires	%	3,4 %	3,4 %	0,0 point
Total	%	6,6 %	6,3 %	-0,3 point
<b>Commerce extérieur automobile de la France</b>				
Exportations	(En milliards d'euros)	41,2	40,0	- 2,9 %
Importations	(En milliards d'euros)	44,6	45,6	+ 2,3 %
Solde	(En milliards d'euros)	-3,3	-5,6	-2,2
<b>Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens</b>				
Exportations	%	9,5 %	9,4 %	-0,1 point
Importations	%	8,6 %	9,0 %	0,4 point
<b>Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)</b>				
Chiffre d'affaires	(En milliards d'euros)	96,7	95,0	- 1,8 %
Investissements	(En milliards d'euros)	4,2	3,3	- 21,5 %
Effectifs	(En milliers de personnes)	331	319	- 3,8 %
<b>Les effectifs du secteur automobile en France</b>				
Industrie automobile	(En milliers de personnes)		201	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires ...)	%		6 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	(En milliers de personnes)		2 323	
En part de la population active occupée	%		9 %	

**Après le recul historique de 2009 lié à la crise économique et financière, la croissance du PIB mondial a rebondi**, retrouvant le rythme élevé qu'elle avait connu jusqu'en 2007 avant un fléchissement à moins de 3 % en 2012 et 2013. Comme au cours des années précédentes, l'évolution a été différenciée entre les pays membres de l'OCDE, où le PIB a augmenté de 1 % et les pays émergents (+ 5 %), tirés notamment par la Chine, mais aussi l'Indonésie ou le Nigeria. Après s'être sensiblement infléchie dès 2012, la croissance en Amérique latine a été plus soutenue par l'Argentine que par le Brésil en 2013. Le ralentissement de la croissance s'est aussi poursuivi en Russie.

Les prix des matières premières sont restés à des niveaux hauts quasi historiques, proches des sommets de l'année 2008, notamment pour le pétrole. Si le fléchissement du prix du pétrole a permis de soutenir le pouvoir d'achat des consommateurs, ces derniers restent impactés en Europe par les effets de la crise, comme le maintien à haut niveau du chômage qui affecte leur confiance. Du côté des entreprises, les investissements ont baissé en Europe occidentale pour la deuxième année consécutive, en phase avec la baisse de la demande interne. De plus, la résorption des déficits étatiques, tant par une baisse des dépenses que par le relèvement des différentes fiscalités ou charges sociales, impacte les agents économiques et a donc une influence sur le niveau des marchés automobiles.

Au-delà de l'effondrement du marché socle d'Europe occidentale par rapport au niveau observé avant la crise, les constructeurs français d'automobiles doivent faire face aux décisions d'arbitrages des différents postes de consommation prises par les consommateurs, aux hausses de prix des matières premières lors du processus de fabrication, au renchérissement et/ou à la difficile recherche de capitaux à court et à long termes aggravés par la crise financière et à un maintien de l'euro à haut niveau face aux autres principales monnaies. Ils doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. Cette crise a ainsi mis en exergue l'ensemble de la filière automobile, tant en amont au niveau des fournisseurs qu'en aval avec le transport et la vente/entretien des véhicules.

Dans cet environnement économique et financier, le marché mondial de l'automobile a établi en 2013 un nouveau sommet à 85,5 millions de

véhicules, soutenu principalement par la vive croissance des marchés des pays émergents et la poursuite du rebond du marché nord-américain. En Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont fléchi à très bas niveau, impactés par d'importantes baisses en France, Italie ou aux Pays-Bas mais soutenus par la poursuite de la vive croissance au Royaume-Uni. Face à un effet mix pays défavorable, la pénétration des constructeurs français a légèrement diminué, en dessous de son niveau de 1997, dans un contexte de concurrence encore accrue. En Europe de l'Est, les baisses de marché, notamment en Russie et en Ukraine, ont arrêté la poursuite du rebond de la croissance automobile. Afin de satisfaire les besoins de motorisation, les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement sur cette zone dont les débouchés devraient à terme croître. La robustesse de la croissance des ventes en Chine, devenue le premier marché automobile au monde depuis 2009, explique la hausse de l'ensemble du marché asiatique. Les variations dans les autres pays ont été disparates : chute de plus de 30 % en Iran, baisses importantes en Inde et en Thaïlande, poursuite de la croissance en Malaisie et en Indonésie. Les débouchés des constructeurs français, 840 000 véhicules en 2013, ont, hors Moyen-Orient, vivement progressé sur cette zone (+ 18 %). La poursuite des investissements (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde et en Chine) et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées devraient soutenir leur croissance future.

En Amérique latine, où les marchés ont atteint de nouveaux sommets en progressant plus faiblement que les années précédentes, les ventes des constructeurs français ont augmenté à plus de 810 000 véhicules, dépassant depuis plusieurs années ceux à destination d'Europe de l'Est y compris la Turquie. De nouveaux investissements et des gammes de véhicules renouvelées et adaptées, ont été décidés par les constructeurs français afin de tenter de répondre à la poursuite du développement automobile de cette zone.

Enfin, après la vive progression de 110 000 véhicules en 2012, les débouchés des constructeurs français se sont contractés en Afrique de 40 000 et atteignent 300 000 véhicules.

  
**+ 612 000**  
**DE HAUSSE**  
 ENTRE 2007 ET 2013  
 DES DÉBOUCHÉS HORS  
 EUROPE 17 PAYS  
 DES CONSTRUCTEURS  
 FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

# LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES

En 2013, la production mondiale de véhicules a progressé de 4 % à 87,3 millions de véhicules, soit le quatrième niveau record après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 3,1 millions de véhicules. La production mondiale de véhicules s'élevait à environ 50 millions d'unités en 1990, puis à près de 60 millions en 2000. Elle a dépassé le seuil des 70 millions de véhicules avant-crise avant de chuter en 2009. Depuis, elle a progressé de plus de 20 %. Dans les zones développées, l'évolution du niveau de production par rapport à celui de 2007 est contrastée ; elle est en baisse en Europe

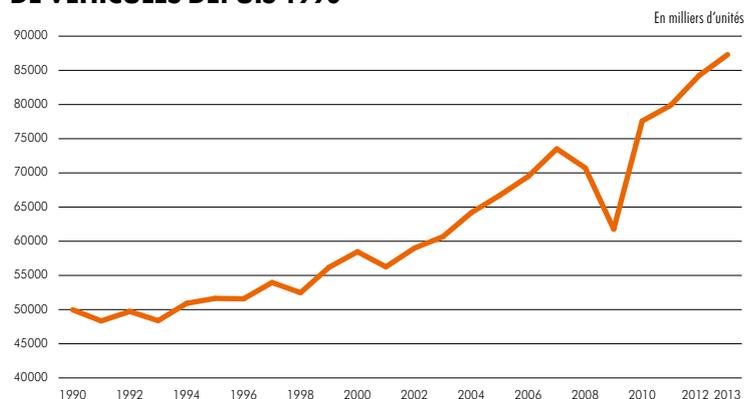
occidentale (-18 %) et au Japon (-17 %), mais est en progression de 7 % en ALENA (Canada, États-Unis, Mexique) et de 11 % en Corée du Sud. Dans les zones ou pays émergents qui constituent le pôle d'expansion automobile actuel, la production est très supérieure à celle de l'avant crise. En 2013, elle a progressé par rapport à 2007 de près de 50 % en Asie-Océanie (elle a bien plus que doublé en Chine), de 26 % en Amérique latine et de 13 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

## LA PRODUCTION MONDIALE

	Total		Variation
	2012	2013	2013/2012
	milliers	milliers	%
<b>Europe</b>	<b>19 857</b>	<b>19 726</b>	<b>-0,7</b>
dont :			
Espagne	1 979	2 163	9,3
France	1 968	1 740	-11,6
Italie	672	658	-2,0
Royaume-Uni	1 577	1 597	1,3
Suède	163	161	-1,1
Europe centrale et orientale	5 962	5 835	-2,1
Turquie	1 073	1 126	4,9
<b>Amérique</b>	<b>20 086</b>	<b>21 136</b>	<b>5,2</b>
dont :			
ALENA <sup>(1)</sup>	15 798	16 478	4,3
Amérique du Sud	4 289	4 658	8,6
<b>Asie-Océanie</b>	<b>43 709</b>	<b>45 801</b>	<b>4,8</b>
dont :			
Japon	9 943	9 630	-3,1
Corée du Sud	4 562	4 521	-0,9
Chine	19 272	22 117	14,8
Inde	4 175	3 881	-7,0
ASEAN <sup>(2)</sup>	4 160	4 360	4,8
<b>Afrique</b>	<b>586</b>	<b>637</b>	<b>8,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>84 239</b>	<b>87 300</b>	<b>3,6</b>
Variation 2013/2012			+3,6%

Dans la production par zone géographique, les doubles comptes ont été éliminés. (1) ALENA : Canada, États-Unis et Mexique. (2) ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam. Sources : OICA, CCFA estimations juillet 2014.

## ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 1990



Source : OICA.



**87,3**  
MILLIONS

NIVEAU RECORD  
DU NOMBRE DE  
VÉHICULES PRODUITS  
DANS LE MONDE  
EN 2013

**En Europe occidentale, la variation de production de véhicules s'étagée de -12 % pour la France à +16 % pour l'Autriche en passant par +9 % pour l'Espagne et +1 % pour l'Allemagne et le Royaume-Uni.**

En Amérique, la production a progressé dans la zone ALENA (+4 %) et surtout en Amérique du Sud (9 %).

Quant à l'Asie-Océanie, qui représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance de la production indonésienne (+13 %) se poursuit même si le rythme décélère par rapport aux années précédentes. Celle de l'Inde a diminué de 7 %

alors que celle de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a augmenté de 15 %. En Malaisie et en Thaïlande, elle a crû de respectivement +6 % et +1 %. En revanche, elle est en baisse dans les pays matures au Japon (-3 %) et en Corée du Sud (-1 %).

Entre 2000 et 2013, la production mondiale de véhicules (87,3 millions) s'est accrue de près de 50 %, mais les résultats entre zones ont été contrastés.

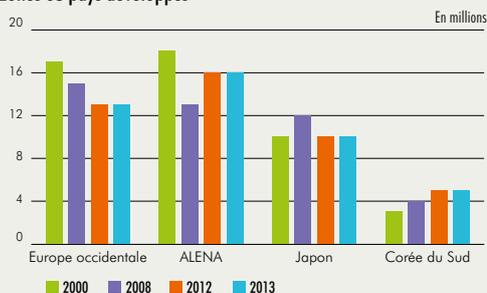
Dans les zones ou pays développés, la production a chuté de près de 5 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 43 millions d'unités (- 10 %). Ils n'ont représenté qu'un peu moins de la moitié de la production mondiale, soit plus de 30 points de moins qu'en 2000. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a diminué de 1,2 million de véhicules (- 7 %) et celle en Europe occidentale de plus de 4 millions (-25 %). La production du Japon a baissé d'environ 500 000 unités en 2013 (soit - 5 % par rapport à 2000). En revanche, celle en Corée du Sud, pays bénéficiant

notamment d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de 1,4 million d'unités (+ 45 %).

Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de plus de 33 millions de véhicules, en s'appuyant sur les cinq zones suivantes: la Chine (+ 20 millions), qui a représenté 25 % de la production mondiale en 2013, contre moins de 4 % en 2000; l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+ 3,9 millions et une part de 8 % contre 5 %), l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 3,7 millions et une part de 6 % contre 2 %), l'Amérique du Sud (+ 2,6 millions et une part de 5 % contre 4 %) et l'Inde (+ 3,1 millions et une part de 4 % contre 1 %). Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 16 à 49 % sur la période.

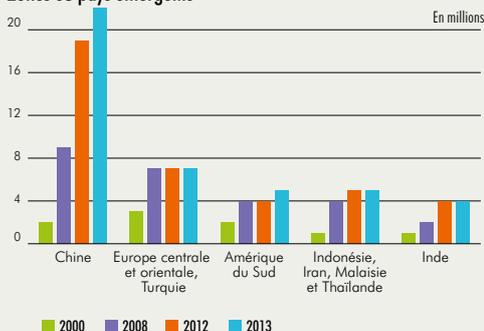
## LA PRODUCTION MONDIALE TOUTS VÉHICULES

### Zones ou pays développés



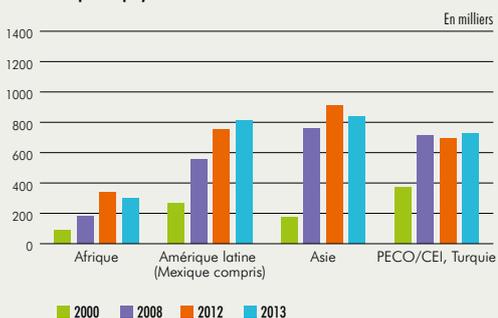
Sources : CCFA, OICA.

### Zones ou pays émergents



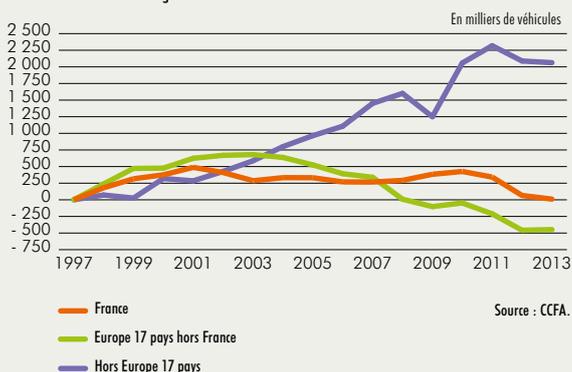
**49%**  
PART  
DES ZONES ET PAYS  
ÉMERGENTS DANS  
LA PRODUCTION  
MONDIALE DE  
VÉHICULES EN 2013

### Évolution des débouchés des constructeurs français hors Europe 17 pays : tous véhicules



Source : CCFA.

### Évolution par rapport à 1997 des débouchés mondiaux des constructeurs français



Source : CCFA.

**Dans ce contexte d'évolution de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes.** Elles ont progressé de 1,8 million d'unités entre 2000 et 2013, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,7 millions de véhicules.

En forte hausse jusqu'à la crise, les livraisons ont fléchi puis sont reparties sensiblement à la hausse par rapport à 2008: + 261 000 unités en Amérique latine y compris le Mexique, + 117 000 unités en Afrique, + 80 000 en Asie et + 12 000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie. En revanche, les livraisons vers l'Espagne et l'Italie ont chuté respectivement de 137 000 et 77 000 unités.



# LE CLASSEMENT MONDIAL DES CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES



Les 13 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA Peugeot Citroën et Renault, représentent environ 70 % de la production mondiale et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. Le dynamisme de PSA Peugeot Citroën et de Renault a été affecté notamment par la faiblesse du marché européen, ils occupent

respectivement le dixième et le onzième rang mondial.

La production des constructeurs français a représenté, comme en 2012, 6 % de la production mondiale, comme lors de la dernière crise de 1997, soit un niveau bien inférieur à celui record atteint en 2001 avec 9,8 %.

## PRODUCTION MONDIALE, EN NOMBRE DE VÉHICULES, EN 2013

En milliers de véhicules

	Rang mondial	Tous véhicules <sup>(1)</sup>
Toyota-Daihatsu-Hino <sup>(2)</sup>	1	10 325
General Motors (Opel-Vauxhall-GM Daewoo) <sup>(3)</sup>	2	9 629
Groupe Volkswagen	3	9 603
Hyundai-Kia	4	7 233
Ford <sup>(3)</sup>	5	6 077
Nissan	6	4 951
Fiat-Chrysler	7	4 682
Honda	8	4 298
Suzuki-Maruti	9	2 842
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>10</b>	<b>2 834</b>
<b>Renault-Dacia-Samsung</b>	<b>11</b>	<b>2 705</b>
Daimler	12	2 306
BMW (Mini inclus)	13	2 006
SAIC	14	1 992
Changan	15	1 342
Mazda	16	1 264
Dongfeng Motor	17	1 239
Mitsubishi	18	1 229
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover, Tata Daewoo)	19	1 063
Geely-Volvo	20	970
Fuji (Subaru)	21	809
Great Wall	22	758
FAW	23	718
BAIC	24	687
Mahindra	25	585
Brilliance	26	583
Isuzu	27	533
JAC	28	518
BYD	29	511
AvtoVaz	30	507
Chery	31	477
Chongqing Lifan Motor Co.	32	246
Volvo - <b>Renault Trucks</b> - Mack - UD Trucks	33	232
Guangzhou Auto Industry	34	161
China National Heavy Duty Truck	35	155
Proton	36	140
Paccar	37	136
Hunan Jiangnan Automobile Manufacturing Co.	38	134
GAZ	39	127
Shannxi	40	104

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

(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, véhicules industriels, cars et bus.

(2) Dont Daihatsu 1 250 000 et Hino 179 000.

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

Sources : OICA, CCFA estimations juillet 2014.



# 6%

**PART**  
DES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LA  
PRODUCTION MONDIALE  
D'AUTOMOBILES EN 2013

**Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a augmenté de 4 %** et les résultats diffèrent selon les groupes. Le groupe Toyota est installé à la première place depuis 2006 avec une hausse de 2 % de sa production, le fort rebond de 2012 ayant rattrapé la chute de 2011 suite au tsunami. Les volumes des groupes GM et Ford ont bénéficié de la bonne santé du marché nord-américain. Le groupe Volkswagen (+4 %), très présent dans les pays émergents, occupait toujours la troisième place. Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+1 %/4<sup>e</sup> position), Nissan (+1 %/6<sup>e</sup> position) et Honda (+5 %/8<sup>e</sup> position) ont conservé leur rang. En revanche, le constructeur japonais Suzuki-Maruti (-2 %/9<sup>e</sup> position) remonte dans le classement malgré sa baisse de production. Les groupes européens connaissent des évolutions contrastées. La production des constructeurs généralistes

PSA Peugeot Citroën (-3 %) diminue, celle de Renault augmente (+1 %) alors que celle de Fiat-Chrysler (+4 %) s'est améliorée grâce à la marque américaine (+19 %). Les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures (BMW et Daimler) poursuivent leur progression après avoir été très affectés par la crise. Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes différents de croissance. La production des groupes Changan (+26 %), SAIC (+12 %) et Dongfeng Motor (+9 %) a augmenté alors que celle de Tata a baissé sensiblement (-15 %). Par ailleurs, en 2000, les constructeurs européens, américains et japonais produisaient plus de 60 % de leur production dans leur zone domestique, contre plus de 90 % pour les constructeurs coréens. En 2012, cette part s'élevait à près de la moitié pour les constructeurs européens et coréens et à un bon tiers pour les Américains et les Japonais.

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

Longtemps première, l'Union européenne (désormais 28 pays) est devenue depuis 2010 la deuxième zone productrice au monde, tout en demeurant ouverte. La chute de son marché intérieur depuis 2008 explique la diminution des importations, mais aussi celle de la production. Le développement des exportations n'a pu compenser ce vif recul de la production pour le marché intérieur.

En Amérique du Nord y compris le Mexique, la production, essentiellement destinée au marché local, a poursuivi son rebond, se situant à 1,2 million de véhicules du niveau record de l'année 2000.

Au Japon, les exportations représentent près de la moitié de la production. Quant aux importations, elles occupent toujours moins de 5 % des immatriculations totales.

Au-delà de ces trois pôles historiques, la Chine, devenue la première zone productrice au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur: les importations, comme les exportations, représentant environ 5 % de sa production.

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

		Union européenne <sup>(1)</sup>		États-Unis, Canada et Mexique <sup>(2)</sup>		Japon	
<b>Voitures particulières</b>							
Production		en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1980		10 166	80	7 196	101	7 038	72
1990		12 726	100	7 150	100	9 753	100
2000		14 779	116	7 092	99	8 359	86
2010		15 289	120	5 084	71	8 310	85
2013		14 709	116	7 084	99	8 189	84
Importations <sup>(2)</sup>		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		800	8 %	2 713	38 %	46	1 %
1990		1 495	12 %	3 029	42 %	186	2 %
2000		2 629	18 %	2 225	31 %	268	3 %
2010		1 900	12 %	2 310	45 %	186	2 %
2013		1 900	13 %	2 662	38 %	279	3 %
Exportations <sup>(2)</sup>		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		1 973	19 %	107	1 %	3 947	56 %
1990		1 732	14 %	288	4 %	4 482	46 %
2000		2 715	18 %	1 130	16 %	3 796	45 %
2010		3 400	22 %	857	17 %	4 275	51 %
2013		4 500	31 %	1 362	19 %	4 066	50 %
<b>Véhicules utilitaires</b>							
Production		en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)	en milliers	indice (100=1990)
1980		1 600	100	2 138	47	4 005	113
1990		1 598	100	4 553	100	3 539	100
2000		2 327	146	8 669	190	1 782	50
2010		1 819	114	7 089	156	1 319	37
2013		1 880	118	9 394	206	1 441	41
Importations <sup>(2)</sup>		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		101	6%	125	6%	1	0 %
1990		258	16%	399	9%	1	0 %
2000		242	10%	915	11%	8	0 %
2010		310	17%	1 136	16%	2	0 %
2013		290	15%	1 536	16%	2	0 %
Exportations <sup>(2)</sup>		en milliers	part de la production	en milliers	part de la production	en milliers	part de la production
1980		362	23 %	114	5 %	2 020	50 %
1990		179	11 %	32	1 %	1 349	38 %
2000		248	11 %	339	4 %	659	37 %
2010		330	18 %	177	2 %	566	43 %
2013		420	22 %	273	3 %	609	42 %

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

(2) Les échanges intracommunautaires ne sont pas pris en compte.

(3) Source: Ward's, à partir de 1999; le Mexique est inclus à partir de 2009.

Sources: Eurostat, CCA depuis 1991.

### Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles.

Dans l'Union européenne, la croissance de la production de véhicules a été de 16 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 94 %.

En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 41 % son niveau de 1990. Les importations, déjà très significatives en 1990 et qui avaient par la suite continué de s'accroître, ont dépassé celles de 1990 de 23 %. Quant aux exportations, elles n'ont représenté que 10 % de la

production (30 % pour l'UE et 49 % pour le Japon).

Enfin, au Japon, la production de véhicules a diminué de 28 % en raison du recul du marché intérieur et de celui des exportations. Auparavant, ces dernières, qui avaient connu une décennie de baisse jusqu'en 2001 (-29 % par rapport à 1990), s'étaient sensiblement accrues en lien avec la dépréciation du yen, et elles dépassaient en 2008 de 15 % le niveau de 1990; en 2013, elles en étaient inférieures de 20 % en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.



**49%**  
PART

DES VÉHICULES EXPORTÉS  
DANS LA PRODUCTION  
JAPONAISE EN 2013

# LES MARCHÉS MONDIAUX



En 2013, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 4 % à 85,5 millions de véhicules), établissant un nouveau record. Si les marchés ont progressé dans les zones émergentes et en Amérique du Nord, les immatriculations ont diminué en Europe et en Asie hors Chine et Japon.

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Brésil, Allemagne) représentent presque deux tiers des ventes mondiales. En 2005, la Chine et le Brésil étaient respectivement à la troisième et dixième place du classement.

Dans les principales zones industrialisées où les taux de motorisation sont arrivés à maturité, les marchés restent bien inférieurs aux niveaux connus auparavant et leur part dans les marchés mondiaux n'est plus que de 45 % contre 68 % en 2005.

Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont contrastées mais généralement moins dynamiques qu'en 2012.

## LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2013/2012
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
<b>Europe</b>	<b>16 193</b>	<b>26,8</b>	<b>15 890</b>	<b>25,3</b>	<b>2 473</b>	<b>11,4</b>	<b>2 392</b>	<b>10,5</b>	<b>18 666</b>	<b>18 282</b>	<b>-2,1</b>
dont:											
Europe occidentale	11 765	19,5	11 547	18,4	1 646	7,6	1 627	7,2	13 411	13 174	-1,8
Europe centrale et orientale	4 420	7,3	4 336	6,9	826	3,8	764	3,4	5 246	5 101	-2,8
<b>Amérique</b>	<b>13 144</b>	<b>21,7</b>	<b>13 526</b>	<b>21,5</b>	<b>10 529</b>	<b>48,5</b>	<b>11 478</b>	<b>50,6</b>	<b>23 673</b>	<b>25 004</b>	<b>+5,6</b>
dont:											
ALENA <sup>(1)</sup>	8 640	14,3	9 039	14,4	8 887	40,9	9 725	42,8	17 527	18 764	+7,1
États-Unis	7 242	12,0	7 586	12,1	7 544	34,8	8 298	36,6	14 786	15 884	+7,4
Amérique du Sud	4 504	7,4	4 486	7,1	1 642	7,6	1 753	7,7	6 146	6 239	+1,5
<b>Asie-Océanie</b>	<b>29 954</b>	<b>49,5</b>	<b>32 169</b>	<b>51,2</b>	<b>8 288</b>	<b>38,2</b>	<b>8 380</b>	<b>36,9</b>	<b>38 243</b>	<b>40 549</b>	<b>+6,0</b>
dont:											
Chine	15 495	25,6	17 929	28,6	3 811	17,6	4 055	17,9	19 306	21 984	+13,9
Corée du Sud	1 325	2,2	1 244	2,0	237	1,1	300	1,3	1 562	1 544	-1,2
Japon	4 572	7,6	4 562	7,3	797	3,7	813	3,6	5 370	5 376	+0,1
ASEAN <sup>(2)</sup>	2 154	3,6	2 353	3,7	1 344	6,2	1 223	5,4	3 497	3 577	+2,3
Autres Asie-Océanie	6 408	10,6	6 081	9,7	2 099	9,7	1 989	8,8	8 507	8 070	-5,1
<b>Afrique</b>	<b>1 182</b>	<b>2,0</b>	<b>1 201</b>	<b>1,9</b>	<b>417</b>	<b>1,9</b>	<b>452</b>	<b>2,0</b>	<b>1 599</b>	<b>1 653</b>	<b>+3,3</b>
<b>TOTAL</b>	<b>60 473</b>	<b>100,0</b>	<b>62 786</b>	<b>100,0</b>	<b>21 708</b>	<b>100,0</b>	<b>22 702</b>	<b>100,0</b>	<b>82 181</b>	<b>85 489</b>	<b>+4,0</b>
Variation 2013/2012			3,8%				4,6%			4,0%	

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

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

Source : OICA.



## 1 QUART

PART DE LA CHINE DANS LES VENTES MONDIALES EN 2013

**Aux États-Unis, les conséquences de la crise financière,** qui avait eu raison de la forte propension à consommer des ménages, continuent à être moins prégnantes et le marché a de nouveau progressé pour s'élever à près de 16 millions de véhicules, contre plus de 17 millions entre 2004 et 2006.

En Europe occidentale, le marché a diminué à nouveau, mais à un rythme moindre, pour s'établir à 13,2 millions de véhicules contre 17,3 en 2007. Les variations par pays ont été disparates, de -16 % aux Pays-Bas à +11 % au Royaume-Uni, en passant par -4 % en Allemagne et par +4 % en Espagne (grâce au plan de soutien de la demande qui a débuté fin 2012).

En Europe centrale et orientale, la vive croissance des années récentes se poursuit en Turquie, après un arrêt en 2012 (+9 %). Les marchés russe (-6 %), et ukrainien (-12 %) fléchissent.

La Chine, dont l'accès à la motorisation ne cesse de se développer en lien avec la progression de son niveau de vie, a vu son marché, malgré la limitation du nombre de nouveaux véhicules dans les grandes villes, croître de 14 % à 22 millions de véhicules. Elle est le premier marché

mondial. Au Japon, les ventes sont stables après le fort rebond de 2012 (5,4 millions de véhicules), rattrapant la chute de 2011 due au tsunami. Elles restent néanmoins inférieures à celles observées au milieu des années 2000. Les immatriculations en Corée du Sud ont diminué pour la deuxième année consécutive (-1 % à 1,5 million de véhicules). Dans la zone Asie-Océanie hors ses trois grands (Chine, Japon et Corée du Sud), la baisse de 2013 (-3 % à 11,6 millions de véhicules) a interrompu la période de croissance. Mais les évolutions ont été contrastées : en hausse de 10 % en Indonésie, mais en baisse de 10 % en Inde et de 7 % en Thaïlande.

En Amérique du Sud, la diffusion de l'automobile s'est poursuivie mais le rythme de croissance décroît ces deux dernières années (+2 % en 2013). Le marché brésilien a diminué (-1 %) après avoir atteint un nouveau sommet en 2012.

En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur croissance même si le Maroc a enregistré une baisse après deux années de vive hausse. Le rythme de progression a diminué en Afrique du Sud et en Algérie.

# LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

En 2012, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,1 milliard d'unités (dont plus de 70 % de voitures particulières), soit une hausse de 4 % par rapport à l'année précédente. Les parcs sont stables dans les pays développés aux marchés matures et sont en forte croissance dans les pays émergents. Le parc des États-Unis est le plus important au monde avec plus de 250 millions de véhicules devant ceux de la Chine et du Japon (respectivement environ 109 et 76 millions d'unités). La France occupe la septième place mondiale (38 millions d'unités).

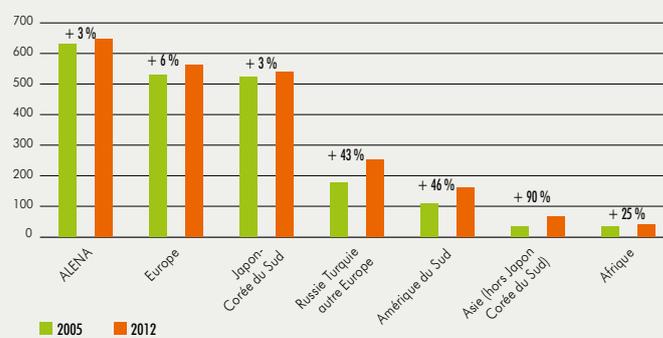
La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 170 véhicules pour 1 000 habitants (+18 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 42 véhicules en Afrique à 647 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 67 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 160 pour l'Amérique du Sud et à plus de 500 pour l'Europe, le Japon et la Corée du Sud.

## LE PARC MONDIAL

	Total		Variation
	2011	2012	2012/2011
	milliers	milliers	%
<b>Europe</b>	<b>361 254</b>	<b>367 767</b>	<b>+ 1,8</b>
dont :			
Europe occidentale	243 190	243 801	+ 0,3
Europe centrale et orientale	118 064	123 966	+ 5,0
<b>Amérique</b>	<b>375 136</b>	<b>384 702</b>	<b>+ 2,6</b>
dont :			
ALENA <sup>(1)</sup>	302 318	306 658	+ 1,4
États-Unis	248 932	251 497	+ 1,0
Amérique du Sud	72 818	78 044	+ 7,2
<b>Asie-Océanie</b>	<b>325 509</b>	<b>352 589</b>	<b>+ 8,3</b>
dont :			
Chine	93 563	109 220	+ 16,7
Corée du Sud	18 437	18 870	+ 2,3
Japon	75 513	76 126	+ 0,8
Autres Asie-Océanie	137 996	148 373	+ 7,5
<b>Afrique</b>	<b>36 638</b>	<b>38 172</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 098 537</b>	<b>1 143 231</b>	<b>+ 4,1</b>
Variation 2012/2011		4,1 %	

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

## TAUX DE MOTORISATION PAR RÉGION



Source : OICA.

**En 2012, les zones matures représentaient près de 60 % du parc mondial et 17 % de la population mondiale.** Elles ont perdu environ 10 points au profit des zones émergentes.

Au sein de la zone Europe qui représente un tiers du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 17). Les taux de motorisation sont également contrastés allant de 142 pour l'Albanie à 745 en Islande en passant par 240 en Roumanie et une fourchette de 550 à 600 dans les principaux pays d'Europe de l'Ouest. Dans la zone Amérique, l'ALENA, 22 % du parc mondial, est un marché mature avec un taux de motorisation élevé surtout aux États-Unis où il s'établit à 791. En revanche, l'Amérique du Sud est une zone

émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2012. Sa densité s'est établie à 160.

En Asie, le Japon et la Corée du sud (9 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 599 et 386. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile encore faible : 18 en Inde, 79 en Chine et 73 en Indonésie. La Chine et le Japon comptabilisent plus de la moitié du parc de la zone Asie-Océanie.



**1,1**  
**MILLIARD**  
NOMBRE DE  
VÉHICULES  
DANS LE PARC  
MONDIAL

# LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES

En 2012, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 1 %, en s'élevant à 1 295 milliards de dollars, dépassant de 5 % le niveau d'avant crise de l'année 2008. Entre 2005 et 2012, les évolutions des soldes en produits de l'industrie automobile ont été très différentes entre les pays-zones. L'excédent de la Corée du Sud est passé de 34 à 62 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 145 et celui de l'Union européenne de 80 à 177.

Malgré un niveau de marché automobile nettement plus bas en 2012 par rapport à 2005, le déficit des États-Unis est resté presque identique à près de -120 milliards de dollars. À l'inverse, le solde de +9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 9 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. L'excédent de 7 milliards de dollars a laissé la place à un solde de -9 milliards au Brésil. Le déficit de la

## LES ÉCHANGES MONDIAUX DE PRODUITS AUTOMOBILES Exportations (FAB)/Importations (CAF) vers les/des grands pôles

En milliards de dollars US

ZONES	Monde			États-Unis et Canada, puis Amérique du Nord <sup>(1)</sup>			Union européenne <sup>(2)</sup>			Japon			Autres pays <sup>(4)</sup>		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
<b>États-Unis</b>															
2005	86,0	205,5	<b>-119,5</b>	59,3	94,3	<b>-35,0</b>	10,4	43,1	<b>-32,7</b>	1,5	49,4	<b>-47,9</b>	14,8	18,7	<b>-3,9</b>
2010	99,5	189,8	<b>-90,3</b>	60,2	91,7	<b>-31,5</b>	9,7	33,6	<b>-23,9</b>	1,2	42,9	<b>-41,7</b>	28,4	21,5	<b>6,8</b>
2012	132,0	250,4	<b>-118,4</b>	74,3	117,6	<b>-43,3</b>	12,8	47,6	<b>-34,8</b>	1,8	53,6	<b>-51,7</b>	43,1	31,7	<b>11,4</b>
<b>Canada</b>															
2005	66,8	57,6	<b>9,1</b>	64,4	47,3	<b>17,1</b>	0,5	3,1	<b>-2,6</b>	0,1	4,6	<b>-4,5</b>	1,8	2,6	<b>-0,8</b>
2010	50,1	59,6	<b>-9,5</b>	49,1	46,2	<b>3,0</b>	0,3	4,5	<b>-4,2</b>	0,0	5,7	<b>-5,6</b>	0,7	3,3	<b>-2,6</b>
2012	62,2	71,4	<b>-9,2</b>	60,7	54,8	<b>5,9</b>	0,3	5,9	<b>-5,6</b>	0,0	6,2	<b>-6,2</b>	1,1	4,5	<b>-3,4</b>
<b>Union européenne<sup>(2)</sup></b>															
2005	492,0	412,6	<b>79,5</b>	51,1	9,2	<b>41,9</b>	357,7	357,7	<b>0,0</b>	7,7	21,0	<b>-13,3</b>	75,5	24,6	<b>50,9</b>
2010	546,4	426,9	<b>119,4</b>	42,9	10,0	<b>32,9</b>	369,2	369,2	<b>0,0</b>	7,0	18,9	<b>-11,9</b>	127,3	28,9	<b>98,4</b>
2012	615,3	438,7	<b>176,5</b>	57,4	13,8	<b>43,6</b>	376,4	376,4	<b>0,0</b>	10,7	16,2	<b>-5,5</b>	170,8	32,4	<b>138,4</b>
<b>Japon</b>															
2005	122,9	13,2	<b>109,7</b>	55,0	1,8	<b>53,3</b>	20,2	8,0	<b>12,1</b>				47,7	3,4	<b>44,3</b>
2010	149,5	14,2	<b>135,4</b>	50,9	1,3	<b>49,6</b>	18,2	7,3	<b>10,9</b>				80,5	5,6	<b>74,9</b>
2012	166,0	20,4	<b>145,5</b>	59,4	2,1	<b>57,3</b>	15,5	11,1	<b>4,4</b>				91,0	7,2	<b>83,8</b>
<b>Corée du Sud</b>															
2005	37,8	4,1	<b>33,7</b>	12,3	0,5	<b>11,8</b>	9,0	1,8	<b>7,2</b>	0,4	1,2	<b>-0,8</b>	16,0	0,6	<b>15,5</b>
2010	54,5	8,0	<b>46,5</b>	13,6	0,8	<b>12,7</b>	6,6	3,5	<b>3,1</b>	0,6	2,2	<b>-1,6</b>	33,8	1,5	<b>32,3</b>
2012	72,0	9,8	<b>62,2</b>	20,5	1,5	<b>19,0</b>	8,9	5,0	<b>4,0</b>	0,8	1,6	<b>-0,8</b>	41,8	1,8	<b>40,0</b>
<b>Chine (hors Hong Kong)</b>															
2005	10,0	13,6	<b>-3,6</b>	3,7	1,1	<b>2,6</b>	1,4	4,5	<b>-3,1</b>	1,2	4,9	<b>-3,7</b>	3,7	3,1	<b>0,5</b>
2010	28,0	53,0	<b>-25,0</b>	7,0	5,4	<b>1,6</b>	4,2	25,7	<b>-21,6</b>	2,3	16,7	<b>-14,4</b>	14,6	5,2	<b>9,4</b>
2012	43,1	74,0	<b>-30,9</b>	9,9	10,0	<b>-0,1</b>	4,9	41,3	<b>-36,4</b>	2,8	16,3	<b>-13,5</b>	25,6	6,4	<b>19,2</b>
<b>Brésil</b>															
2005	12,0	4,7	<b>7,3</b>	3,6	0,6	<b>3,0</b>	1,6	2,0	<b>-0,4</b>	0,0	0,5	<b>-0,5</b>	6,8	1,6	<b>5,2</b>
2010	12,6	17,0	<b>-4,4</b>	1,6	2,3	<b>-0,7</b>	1,0	3,5	<b>-2,6</b>	0,0	1,2	<b>-1,2</b>	10,0	10,0	<b>0,0</b>
2012	13,0	21,7	<b>-8,6</b>	1,6	4,0	<b>-2,4</b>	0,4	4,7	<b>-4,3</b>	0,0	1,4	<b>-1,4</b>	11,0	11,6	<b>-0,6</b>

### Les échanges des principaux pays de l'Union européenne<sup>(3)</sup>

	Allemagne		France		Espagne		Italie		Royaume-Uni						
2005	162,9	68,8	<b>94,1</b>	65,4	54,2	<b>11,2</b>	45,0	46,6	<b>-1,5</b>	26,8	41,7	<b>-14,9</b>	30,9	52,0	<b>-21,1</b>
2010	195,7	79,3	<b>116,4</b>	54,1	58,7	<b>-4,7</b>	47,5	31,4	<b>16,1</b>	29,1	39,7	<b>-10,6</b>	30,9	45,5	<b>-14,6</b>
2012	228,1	93,2	<b>134,9</b>	53,0	57,2	<b>-4,3</b>	46,7	29,4	<b>17,3</b>	31,2	30,0	<b>1,2</b>	38,6	50,8	<b>-12,3</b>

(1) À partir de 2005, exportations vers l'Amérique du Nord, constituée principalement des États-Unis, du Canada et du Mexique.

(2) 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.

(3) Les montants des exportations et importations des pays de l'Union européenne sont estimés depuis 2001 par le CCFA à partir des données des Douanes locales.

(4) Le total « autres pays » regroupe les pays non comptés dans les trois grands pôles.

Source: GATT/OMC.

# 74

**MILLIARDS**

DE DOLLARS:  
NIVEAU RECORD DES  
IMPORTATIONS CHINOISES  
EN PRODUITS DE  
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

**En 2012, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont représenté 7 % des exportations mondiales de marchandises et 11 % de celles de produits manufacturés.** L'année 2012 a été marquée par une dépréciation de 7 % de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar est resté quasi identique.

Face à de bas niveaux de marché en ALENA et en Union européenne, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial a continué sa baisse, atteignant 59 % en 2012 (64 % en 2007). Si en ALENA et en Europe (hors CEI) cette part se hisse à environ 70 % et même à plus de 80 % en Amérique du Sud, elle atteint à peine plus de

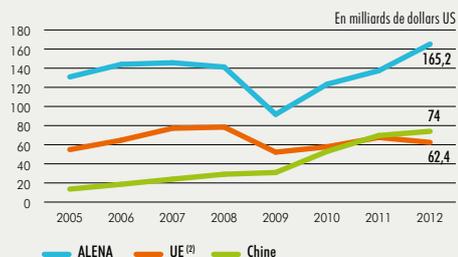
30 % pour l'Asie-Océanie. En 2012, l'Allemagne, avec 228 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de produits de l'industrie automobile avec une part de près de 18 %. Ses exportations ont baissé sur l'année 2012 en dollars, mais ont continué d'augmenter en euros. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 166 milliards de dollars, dont 60 vers l'Amérique du Nord (soit 36 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2012 à 14,3 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 15,5 milliards de dollars à destination de l'UE-27.

Les exportations de l'Union européenne 27 pays ont atteint 659 mil-

Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 31 milliards de dollars. En Afrique du Sud, le déficit s'est réduit sur la même période de 5 à 1 milliard de dollars, grâce au développement des exportations. L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à 4 milliards de dollars suite à une vive augmentation des exportations, de moins de 3 à plus de 10 milliards de dollars. En ne tenant pas compte des échanges intrazone, les importations de

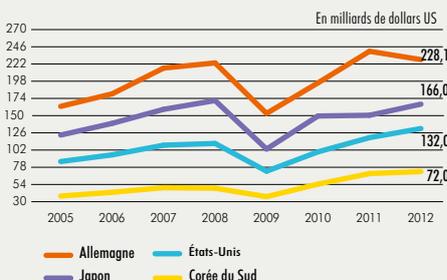
l'Union européenne (UE) ont pour la première fois été dépassées par celles de la Chine (62 vs 74 milliards de dollars en 2012). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées pour la première fois au-dessus de 160 milliards de dollars. Les autres grands pays importateurs de produits automobiles en 2012 ont été la Russie (41 milliards de dollars), l'Australie (31 milliards de dollars) et l'Arabie saoudite (20 milliards de dollars).

### IMPORTATIONS DES GRANDES ZONES EN PRODUITS AUTOMOBILES (hors commerce intra-régional)



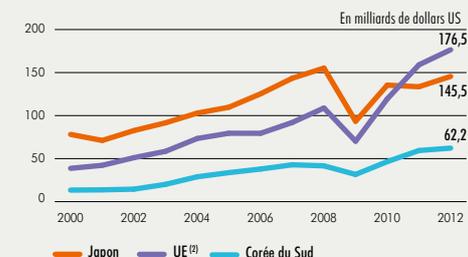
Source : GATT/OMC.

### PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



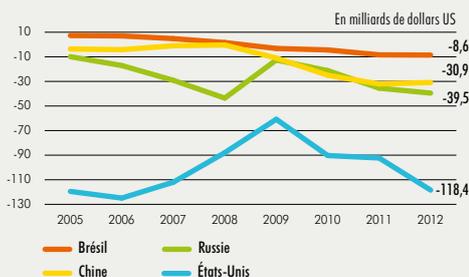
Source : GATT/OMC.

### SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



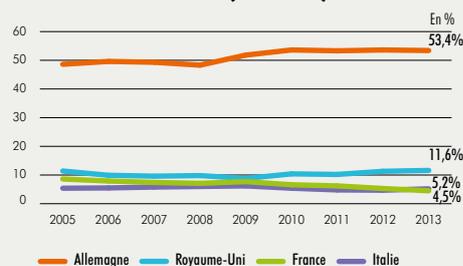
Source : GATT/OMC.

### SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



Source : Eurostat.

### PART DANS LES EXPORTATIONS DE L'UE VERS LE HORS UE Véhicules routiers (SITC 78)



Source : GATT/OMC.

liards de dollars, dont 61 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 37 milliards de dollars, soit, en tenant compte du coût du transport et des assurances, plus de la moitié des importations totales de la Chine. Elles ont atteint 24 milliards de dollars vers la Russie, 20 milliards vers l'Afrique et 13 milliards vers le Moyen-Orient.

En se basant sur des données d'Eurostat, plus de la moitié des exportations de l'UE vers le hors UE sont le fait de l'Allemagne (53 % en 2013), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (5 % pour chacun de ces trois pays).

La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 53 milliards de dollars (y compris les échanges intra-UE), contre près de 8 % en 2004. Les États-Unis sont restés le premier pays importateur mondial de produits automobiles, avec 250 milliards de dollars; suite au rebond de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles est remonté à 118 milliards de dollars, soit un niveau similaire aux

120 milliards observés entre 2004 et 2006. Les importations chinoises, + 6 % à 74 milliards de dollars en 2012, provenaient de l'UE-27 (56 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (22 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (13 %) et la Corée du Sud (7 %). Depuis 2005, les importations chinoises se sont accrues de 27 % par an.

Les importations de la Russie en produits automobiles se sont élevées à 41 milliards de dollars en 2012, devançant celles de l'Arabie saoudite (20 milliards) et celles des Émirats arabes unis (EAU) (13 milliards). Reflétant l'évolution de leurs ressources pétrolières, les importations de ces pays se sont vivement développées depuis 2005, progressant en moyenne annuelle de 10 % en Arabie saoudite, 11 % aux EAU et de 19 % en Russie.

L'ajout à ces dernières évolutions de demandes du doublement des importations de l'Australie entre 2005 et 2012 à 30 milliards de dollars fournit une autre explication à la baisse du ratio mesurant la part des commerces intrarégionaux.

**177**  
MILLIARDS  
DE DOLLARS :  
EXCÉDENT EN 2012  
DE L'UE EN PRODUITS  
DE L'INDUSTRIE  
AUTOMOBILE

# LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS



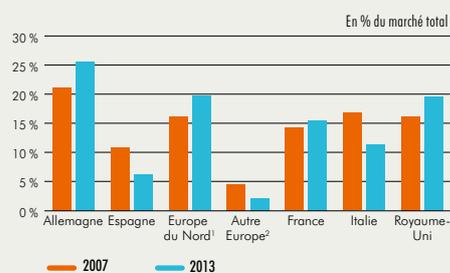
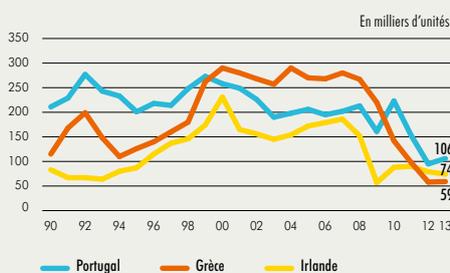
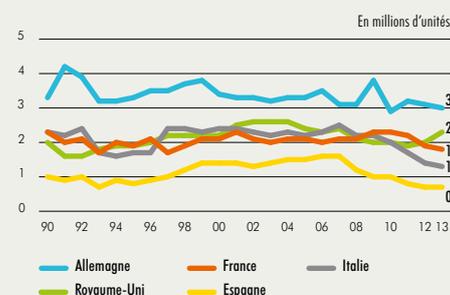
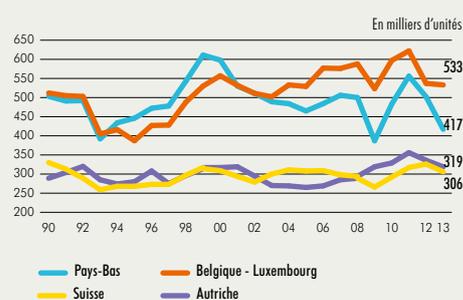
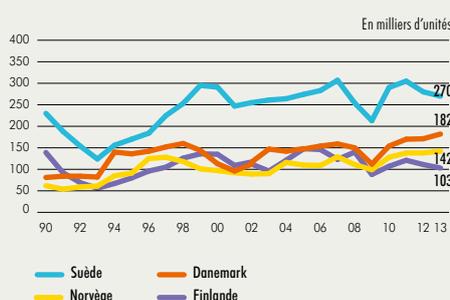
Le marché de l'Europe de l'Ouest (11,5 millions de voitures neuves, soit plus de 90 % du marché européen) a baissé de 1,9 % par rapport à 2012. Depuis 2007, le recul a atteint 22 %, soit 3,3 millions d'unités. Le marché se situe ainsi pour la sixième année consécutive au-dessous de 14 millions d'unités, seuil correspondant à près d'un quinzième du parc européen de voitures.

Les évolutions par zone géographique sont contrastées. L'Europe du Nord, y compris l'Allemagne, a baissé de 6 % depuis l'avant-crise contre une chute de plus de 50 % pour l'Europe du Sud (soit

2,5 millions d'unités). Dans cette dernière zone, les reculs en Espagne (-55 %), en Italie (-48 %) et en Grèce (-79 %) ont été très importants. La France se situe dans une zone intermédiaire (-15 %).

En 2013, le marché allemand, proche de son niveau d'avant-crise, a diminué de 4 % et devance ceux du Royaume-Uni (+5 %) et de la France (-6 %).

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



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

AA-123-AA

**-22%**  
**D'IMMATRICULATIONS**  
DE VOITURES PARTICULIÈRES  
NEUVES EN EUROPE  
DE L'OUEST  
EN 2013 PAR RAPPORT  
À 2007

**Le marché de l'Europe de l'Ouest rassemble les marchés de 17 pays (les 15 pays membres de l'Union européenne avant 2004, auxquels s'ajoutent la Suisse et la Norvège).**

Ces pays connaissent un environnement proche et obéissent à des règles économiques comparables. Depuis 1990, l'Allemagne réunifiée est prise en compte.

Le marché a connu deux fortes crises en 1993, -16 % soit -2,2 millions d'unités, et à partir du dernier quadrimestre 2008, -8 % soit 1,2 million d'unités. Les politiques de soutien de la demande ont permis de lisser la demande en 2009.

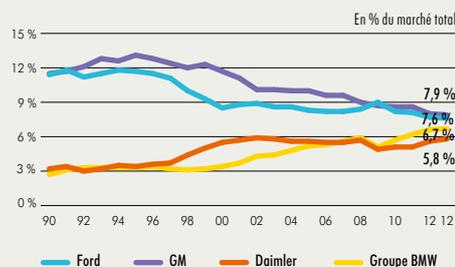
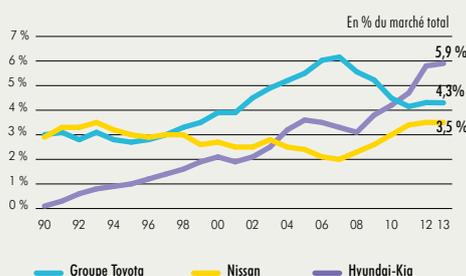
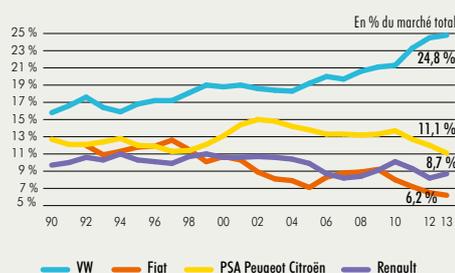


# LES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE

En 2013, la pénétration des groupes français sur le marché ouest-européen a baissé de nouveau pour s'établir à 20 %. Dans un contexte très concurrentiel, les difficultés des marchés français et d'Europe du Sud où ils sont très présents, continuent de peser fortement.

Six grands groupes « généralistes » européens, produisant une gamme complète de véhicules, ont détenu environ 6 % du marché ou plus. Les parts de marché des constructeurs Volkswagen et Hyundai-Kia progressent ainsi que celles des marques « premium ».

## PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2014. Lire en page 66 pour les définitions des groupes.



**20%**  
DES VOITURES  
PARTICULIÈRES NEUVES  
VENDUES EN EUROPE  
DE L'OUEST SONT  
PRODUITES PAR UN  
GROUPE FRANÇAIS

**Depuis 1999, le groupe Volkswagen (VW) avec ses quatre principales marques a conforté ses positions et dépassé le seuil des 20 % de part de marché.** Bénéficiant d'un marché allemand plus résistant (26 % du marché européen comme l'année précédente), il a atteint à nouveau un nouveau record de 25 % en 2013. La pénétration des groupes français Renault et PSA Peugeot Citroën (20 % au total) a atteint un point bas, au-dessous du niveau de 2007. Elle dépassait 25 % entre 2001 et 2003, période plus favorable où les marchés français et d'Europe du Sud pesaient 45 % du marché d'Europe de l'Ouest contre 35 % en 2013.

La pénétration du groupe General Motors (GM) a été de 7,9 %, soit une baisse de 0,2 point. Les parts de marché de ses marques, Opel et Chevrolet, s'établissaient respectivement à 6,8 % et 1,1 %. En 2013, la part de marché de Ford s'est élevée à 7,6 %. Au milieu des années 1990, les pénétrations de ces deux groupes américains s'élevaient à environ 12 % chacun.

Le groupe Fiat inclut désormais les marques du groupe Chrysler. Il a perdu 0,3 point de pénétration à 6,2 % ; elle était à près de 13 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2013, celle de la marque Fiat s'élevait à 4,8 %.

Les groupes allemands Daimler et BMW, spécialistes des gammes supérieures et des ventes aux entreprises, mènent une stratégie d'élargissement de leur gamme. Daimler a donc consolidé sa progression entamée en 1997 sous l'effet de la diversification de sa gamme de véhicules à 5,8 % de part de marché. BMW, y compris la marque Mini, a poursuivi son affermissement en atteignant un nouveau sommet (6,7 %). La pénétration du groupe Toyota, en hausse continue de 1995 à 2007, avait diminué par la suite. Depuis elle a atteint un palier autour de 4,3 %. La pénétration du groupe Hyundai-Kia se consolide. Sa part de marché, quasi inexistante en 1990 et de 2,1 % en 2000, s'est ainsi élevée à 5,9 % en 2013.

## LE CLASSEMENT PAR GAMME EN 2013

Les constructeurs français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant 49 modèles en 2013 contre 27 en 2000. Ils ont également considérablement augmenté ces dernières années le

nombre de versions proposées en développant notamment des modèles de gammes inférieures : break (Clio et 208), monospace (C3 Picasso, Modus), SUV (2008, Captur).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C-Zéro, C1, C3, DS3, C4-Cactus, Nemo, Berlingo	C4, DS4, C4 Air Cross, Jumpy, Jumper	C5, DS5,	C8
	PEUGEOT	iOn, 107, 206+, 207, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Boxer	508	807
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Wind, Clio, Modus, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Koleos	Espace, Latitude
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
BMW	BMW	i3	Série 1	Série 4, X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X5, X6, Z4
	MINI	Mini			
DAIMLER	MERCEDES		Classes A, B, CLA, Vito	Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, SLS, CLK, SLK, R, G, GL, GLK
	SMART	Fortwo			ML
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Giuletta	159	4C
	CHRYSLER-JEEP			Wrangler, Compass	(Grand) Cherokee
	FIAT	Panda, 500, Punto, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Scudo, Ducato	Freemont	
	LANCIA	Ypsilon, Musa	Delta		Thema, Voyager
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, B-Max, T. Connect	Focus, (Grand) C-Max, Kuga, Transit, t Custom	Mondeo	Galaxy, S-Max
GEELY	VOLVO		C30	S40, V40, V50	S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC70, XC90
GM EUROPE	CHEVROLET	Spark, Aveo, Trax	Orlando, Volt	Cruze, Captiva	Malibu, Corvette, Camaro
	OPEL	Agila, Corsa, Adam, Meriva, Combo, Mokka	Astra, Ampera, Zafira	Cascada, Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, CR-Z, Insight	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster, H1	Sonata, IX 35, I40, Santa Fe, IX 55	
	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cee'd, Carens	Optima, Sportage	Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5, CX-5	6	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV	Spacestar, ASX	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note, Juke	Primastar, Leaf, NV200	Qashqai, X-Trail	370Z, Murano, Pathfinder, GT-R
SUBARU	SUBARU	Trezia		Impreza, Legacy, Forester	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny		Grand Vitara	
	JAGUAR				XF, XJ, XK, F-TYPE
GROUPE TATA	LAND ROVER			Freelander, RR Evoque	Discovery, Range Rover
	DAIHATSU	Charade, Cuore, Sirion, Terios			
TOYOTA	LEXUS		CT 200 H		GS, IS, LS, RX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S, Urban Cruiser	Verso, Auris	Avensis, Prius, RAV4	GT86, Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1	A3, S3	A4, A5, TT, Q3, RS4, RS5	A6, A7, A8, R8, Q5, Q7, RS6, RS7
	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Cayenne, Panamera
	SEAT	Mii, Ibiza	Leon, Altea	Toledo, Exeo	Alhambra
	SKODA	Citigo, Roomster, Yeti	Fabia, Rapid	Octavia	Superb
	VOLKSWAGEN	Up!, Polo, Caddy	Golf, Jetta, New Beetle, Touran, Eos	Passat, Scirocco, Tiguan, CC, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source : CCFA.



**49 et 91** MODÈLES ET VARIANTES  
DE CARROSSERIES PROPOSÉS  
PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

# LA VENTILATION ET LE CLASSEMENT DES MODÈLES

Sur les 16 modèles les plus vendus en Europe en 2013, cinq sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

## LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2013

En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	29	34	18	17	1
Autriche	33	33	21	13	0
Belgique	38	31	18	13	0
Danemark	61	22	12	5	0
Espagne	36	38	20	7	0
Finlande	20	33	31	15	1
France	53	30	12	5	0
Grèce	61	27	9	3	0
Irlande	27	33	29	10	0
Italie	62	20	13	6	0
Luxembourg	30	31	19	19	0
Pays-Bas	46	28	16	10	0
Portugal	45	30	14	11	0
Royaume-Uni	42	28	17	13	0
Suède	18	26	27	29	0
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>41</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>0</b>
Norvège	20	33	31	16	0
Suisse	32	27	22	17	2
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>41</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>0</b>

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Mono-spaces	Autres
Allemagne	45	17	1	3	13	21
Autriche	42	14	1	1	18	25
Belgique	48	13	1	1	18	18
Danemark	70	14	0	0	8	7
Espagne	62	4	1	0	12	20
Finlande	49	23	0	0	8	20
France	56	6	1	1	17	19
Grèce	85	2	0	0	4	12
Irlande	69	5	1	0	6	18
Italie	60	6	0	1	14	19
Luxembourg	44	12	2	2	13	28
Pays-Bas	63	17	0	1	8	11
Portugal	62	17	1	1	6	12
Royaume-Uni	61	6	2	2	10	19
Suède	36	36	0	0	6	22
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>19</b>
Norvège	42	21	0	0	5	32
Suisse	41	14	2	2	12	28
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>54</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>20</b>

Source: CCFA.

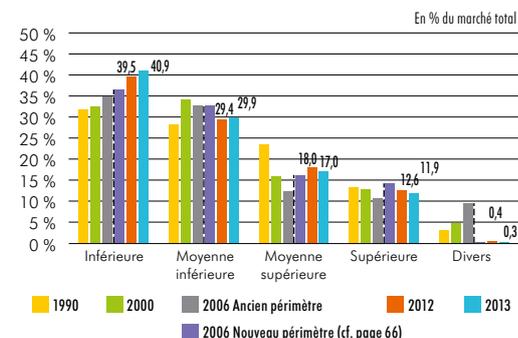
**Les parts de marché des 16 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient en 2013 à 32% contre plus de 40% en 2000.** Sur la même période sous revue, la diversité de la gamme inférieure des constructeurs français s'est considérablement élargie en passant de 8 à 40 modèles.

En Europe, 69 % des voitures immatriculées neuves appartiennent aux gammes inférieure et moyenne inférieure. L'établissement de fiscalités à l'achat prenant plus en compte l'environnement ainsi qu'une grande richesse de l'offre orientent le marché vers la gamme inférieure. Suite à la fin des systèmes de primes à la casse, cette part s'est réduite de plus de deux points en 2011 avant de diminuer à nouveau en 2013 (-1 point). En 2000, cette part s'élevait à 73 %.

Au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure plus riche en versions monospaces. La part des berlines, toujours dominante, a régressé ces dernières années au profit

de celle des breaks, des monospaces, des cabriolets, des combispaces et des tout-terrain tout-chemin. Cependant, à partir de 2006, une offre dynamique dans la gamme inférieure, plus riche en berlines, a infléchi cette tendance jusqu'en 2009. En 2013, la catégorie « Autres » a bénéficié du développement des SUV dans la gamme inférieure (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.) : elle a progressé de deux points et représentait désormais un cinquième du marché (13 % en 2010). Chaque pays européen a gardé ses caractéristiques jusqu'en 2008 quand l'Europe du Sud privilégiait les gammes inférieure et moyenne inférieure alors que l'Europe du Nord donnait toujours sa préférence aux gammes supérieures et aux breaks. Mais, en 2009, les succès de la gamme inférieure et des berlines notamment en Allemagne et au Royaume-Uni ont réduit le contraste entre les différentes régions. Cette tendance a perduré depuis 2010 à l'exception de l'Allemagne où les gammes supérieures ont retrouvé des parts de marché plus conformes à la structure de longue période (35 %).

## VENTILATION DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GAMME EN EUROPE 17 PAYS



## CLASSEMENT DES 16 PREMIERS MODÈLES EN 2013

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,4%
Ford Focus	2	2,6%
<b>Peugeot 206-207-208</b>	<b>3</b>	<b>2,4%</b>
Ford Fiesta	4	2,4%
<b>Renault Clio</b>	<b>5</b>	<b>2,3%</b>
Volkswagen Polo	6	2,2%
<b>Renault Mégane</b>	<b>7</b>	<b>2,1%</b>
Opel Corsa	8	2,0%
Fiat 500	9	2,0%
BMW Série 3	10	1,7%
Nissan Qashqai	11	1,6%
Opel Astra	12	1,6%
<b>Citroën C3</b>	<b>13</b>	<b>1,5%</b>
Audi A3	14	1,4%
Volkswagen Passat	15	1,4%
<b>Citroën C4</b>	<b>16</b>	<b>1,4%</b>
<b>Dacia Sandero</b>		<b>1,0%</b>
<b>Peugeot 308</b>		<b>0,8%</b>
<b>Renault Captur</b>		<b>0,7%</b>
<b>Renault Twingo</b>		<b>0,7%</b>
<b>Peugeot 3008</b>		<b>0,7%</b>
<b>Dacia Duster</b>		<b>0,6%</b>
<b>Citroën DS3</b>		<b>0,6%</b>
<b>Peugeot 2008</b>		<b>0,5%</b>
<b>Citroën C1</b>		<b>0,5%</b>

Source: CCFA.

**-2  
POINTS**

BAISSE DE LA PART DES GAMMES SUPÉRIEURES DANS LE MARCHÉ EUROPÉEN EN 2013

## LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES NEUVES

En Europe, de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales a progressé. En 2013, elle a fléchi de deux points à 53 %.

Sur ce marché de 6,2 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 23 % en 2013 (28 % en 2010), soit environ 1,4 mil-

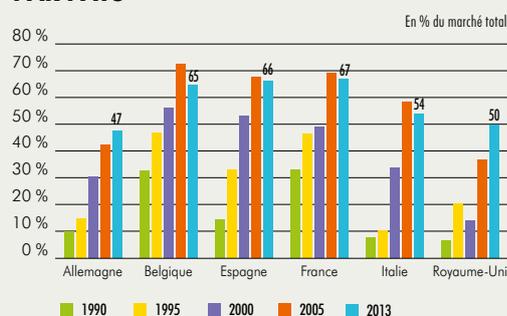
lion de voitures diesel neuves, contre autour de 16 % sur l'ensemble des autres énergies. Le volume des voitures diesel représente 64 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2013

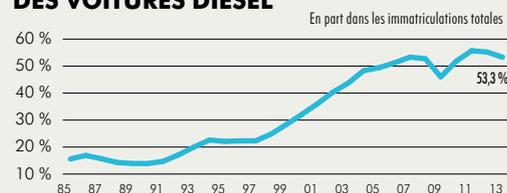
	Cylindrée moyenne cm <sup>3</sup>	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1 725	101	15,2	47,4
Autriche	1 642	88	20,0	56,7
Belgique	1 600	84	6,2	64,8
Danemark	1 357	72	1,3	32,0
Espagne	1 598	84	6,1	66,3
Finlande	1 646	95	15,1	36,8
France	1 544	80	6,5	67,0
Grèce	1 362	0	2,2	57,9
Irlande	1 581	81	5,6	72,0
Italie	1 481	76	10,2	53,9
Luxembourg	1 861	110	22,0	73,4
Pays-Bas	1 440	81	7,0	24,8
Portugal	1 524	81	1,7	72,3
Royaume-Uni	1 646	93	11,1	49,8
Suède	1 782	104	29,0	61,5
<b>Union européenne 15 pays</b>	<b>1 615</b>	<b>89</b>	<b>11,1</b>	<b>53,8</b>
Norvège	1 721	94	32,4	52,5
Suisse	1 806	112	35,4	37,0
<b>Ensemble 17 pays</b>	<b>1 621</b>	<b>90</b>	<b>12,0</b>	<b>53,3</b>

Source: CCFA.

### Taux de diésélisation par pays



### MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



**- 119 cm<sup>3</sup>**  
**BAISSE**

ENTRE 2007 ET 2013 DE LA CYLINDRÉE MOYENNE DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE

**En Europe, les cylindrées et les puissances moyennes des moteurs des voitures sont très différentes suivant les pays.** Elles dépendent largement des conditions économiques, fiscales et géographiques de chaque marché national. En 2008 et 2009, le lent et régulier mouvement de hausse de la puissance s'était arrêté, notamment avec la progression de pénétration des voitures de gamme inférieure. Celui de la cylindrée avait cessé depuis 2006 en raison de la minimisation des moteurs (downsizing, puissance identique du moteur avec une cylindrée moindre). Depuis 2010, ces deux éléments ont progressé en raison de la hausse de part des gammes supérieures sans toutefois retrouver le niveau de 2008 pour la cylindrée. En 2013, la cylindrée a baissé de 26 cm<sup>3</sup> après une quasi-stabilité l'année précédente. À l'exception des Pays-Bas, elle a diminué dans l'ensemble des pays. La puissance est, quant à elle, stable (+ 1 kW en Allemagne, - 1 kW en France et en Italie).

La part des 4x4 a progressé pour la quatrième année consécutive (+0,4 point); elle s'est établie à 12 % sur l'ensemble du marché européen, soit 1,4 million d'unités. Le taux d'équipement varie très largement en fonction de caractéristiques nationales. En Suisse, en Norvège et en Autriche, cette part est plus élevée pour répondre aux besoins du relief géographique montagneux. En Allemagne, elle s'élève à 15 % soit une relative stabilité par rapport à 2012, mais elle augmente surtout de près de 5 points par rapport à l'avant-crise. La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays.

En Europe, sur un marché en baisse en 2013, la part des ventes de voitures diesel a diminué de 1,9 demi-point à 53 %; globalement, leur recul en volume s'élevait à 340 000 unités. En Belgique, en Espagne, en France, en Irlande, au Luxembourg, et au Portugal, plus de deux voitures neuves sur trois immatriculées restent des voitures diesel. En Allemagne, la part du diesel a diminué (-1 point à 47 %) alors qu'elle a augmenté en Italie (+1 point à 54 %).

À la suite d'un changement de fiscalité, les pays scandinaves traditionnellement peu diésélisés se sont équipés pour atteindre des niveaux élevés en 2012 (environ les deux tiers du marché pour la Norvège et la Suède). Mais, ils ont nettement diminué en 2013.

Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, au même rythme que les deux dernières années, et elle s'est élevée à 39 % en 2013, en hausse de plus d'un point.

# LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE

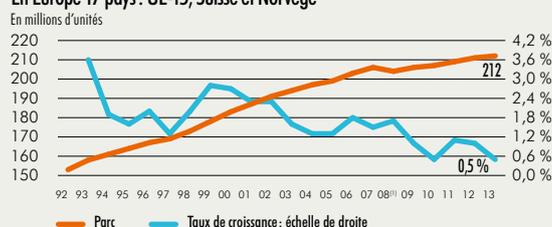
En Europe occidentale, le parc a augmenté de + 0,5 % au 1<sup>er</sup> janvier 2013, reflétant une situation très différenciée entre les baisses observées dans les pays d'Europe du Sud ou en Irlande et des hausses supérieures à la moyenne européenne en Europe du Nord, la France se situant juste en dessous de celle-ci.

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie où les taux de motorisation sont moins élevés, la crise économique et financière a vivement ralenti le rythme de croissance du parc: de nouveau 3 % contre 5 à 7 % entre 2005 et 2009. La demande à moindre coût reste

majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. Après avoir oscillé entre 32 et 34 % entre 2000 et 2009, la part des voitures âgées de plus de 10 ans en Europe occidentale a augmenté pour la cinquième année consécutive, s'élevant à 39 % en 2013, en raison notamment des bas niveaux d'immatriculations de voitures particulières neuves. L'Europe occidentale est devenue un marché de renouvellement. Au sein des nouveaux pays entrants et de la Turquie, cette part peut être estimée à un peu plus de 60 %.

## LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES, AU 1<sup>ER</sup> JANVIER DE CHAQUE ANNÉE

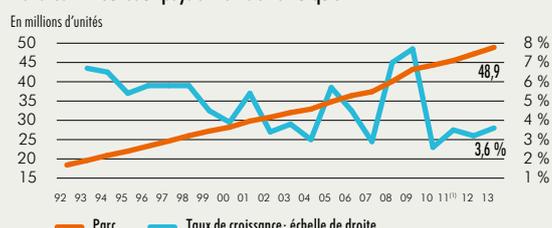
### En Europe 17 pays : UE-15, Suisse et Norvège



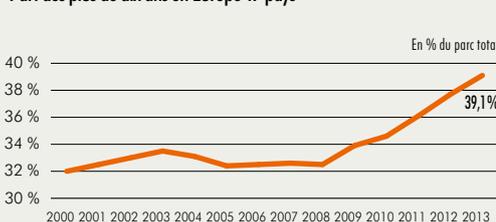
### Part de la motorisation diesel en Europe 17 pays



### Dans les 12 nouveaux pays entrants et la Turquie



### Part des plus de dix ans en Europe 17 pays



(1) La variation a été calculée à périmètre comparable.

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

**Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 212 millions.** La crise financière et économique a amplifié l'infléchissement du rythme de progression du parc, rythme qui tend à se rapprocher de celui de la population. Par pays, le parc a baissé dans tous les pays d'Europe du Sud – Grèce (- 0,7 %), Portugal (- 0,6 %), Espagne et Italie (-0,1 %) –, ainsi qu'en Irlande (- 0,3 %). En France (+ 0,2 %) et au Royaume-Uni (+ 0,4 %), la croissance a été modérée, alors qu'elle était plus élevée en Allemagne (+ 1,2 %). Les premiers résultats au sein des cinq grands pays pour le 1<sup>er</sup> janvier 2014 montrent une poursuite de la baisse des parcs en Italie (-0,3 %) et en Espagne (- 1,0 %), une légère hausse en France (+ 0,2 %) et des hausses plus importantes en Allemagne (+ 1,0 %) et au Royaume-Uni (+ 1,4 %).

Après avoir augmenté de 2 points par an entre 2002 et 2009, la part de la motorisation diesel dans le parc d'Europe occidentale a crû de plus de 1 point par an depuis et s'est élevée à 39 % au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Dans cinq pays, cette motorisation est majoritaire: Autriche, Belgique, Espagne, France et Luxembourg. En revanche, cette part, bien qu'en croissance, est moins élevée en Allemagne (29 %) ou au Royaume-Uni (32 %) alors qu'elle est légèrement supérieure à la moyenne en Italie (40 %).

Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc a été fortement ralentie par la crise financière et économique, de

nouveau à 3 %, contre 5 à 7 % entre les années 2005 et 2009. Par pays, si le parc est resté stable en Slovaquie, une hausse a été enregistrée en Hongrie (+ 0,6 %) après trois années de baisse d'au moins 1 %. En Pologne, Roumanie et République tchèque, la croissance a été de 3 %. En Croatie, pays membre de l'Union européenne depuis début juillet 2013, le parc a baissé de 5 %, retrouvant son niveau de 2007. Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 27 % en progression de deux points par an.



# 39%

## PART

DES PLUS DE 10 ANS  
DANS LE PARC  
DE VOITURES  
PARTICULIÈRES  
EN EUROPE  
OCCIDENTALE  
EN 2013

# LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS EN EUROPE

Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, oscille depuis autour de 1,4 million d'unités soit une chute d'environ 600 000 unités par rapport au niveau record de 2007.

Entre 2007 et 2013, le marché allemand est en légère baisse (-10 000 véhicules) alors que sur les quatre autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagaient de -69 000 unités pour le Royaume-Uni à -191 000 pour l'Espagne en passant par -94 000

pour la France et -135 000 pour l'Italie. En 2013, les ventes de marque française ont diminué de 3 % à 497 000 unités; elles ont occupé 36 % du marché. Présents sur tous les segments et grâce à la progression de leur pénétration dans certains pays (+4 points en Espagne, +1 point en Italie), les constructeurs français ont pu maintenir leur part de marché à un niveau élevé, supérieur de plus de 3 points à celui observé en 2007.

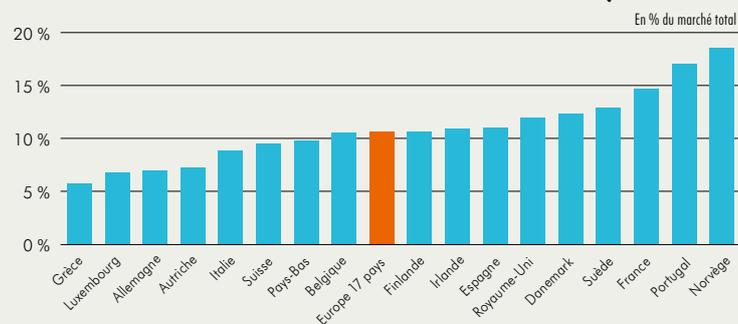
## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE 17 PAYS



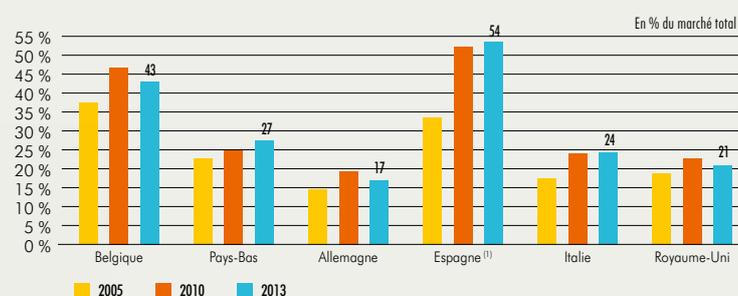
## PÉNÉTRATION FRANÇAISE



## PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) EN 2013



## PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



(1) En 2006, un changement de périmètre est intervenu en Espagne: lire les notes de la page 66.



**36%**  
PART DES  
CONSTRUCTEURS

FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2013

**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.**

Ils se déclinent en différentes catégories: dérivés utilitaires des voitures particulières, combispaces, camionnettes, fourgons, pick-up et tout-terrain. Les traitements fiscaux ne sont pas identiques dans tous les pays européens, aussi la part des véhicules utilitaires légers dans l'ensemble des véhicules légers varie-t-elle de 6 % en Grèce à 19 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 11 % en 2013.

Depuis de nombreuses années, le renouvellement des produits et la réponse adaptée aux besoins de l'économie d'aujourd'hui en matière de transport, de services et de mobilité ont dynamisé les ventes de ces véhicules. En 2009, la crise avait affecté durement ce marché qui avait retrouvé le niveau observé en 1996.

Sur le segment des fourgons, les parts de marché des constructeurs français ont été conservées grâce au succès du Renault Master, du Peugeot Boxer et du Citroën Jumper. Sur le segment des fourgonnettes, la concurrence est rude mais les constructeurs français peuvent s'appuyer sur une offre riche (Citroën Berlingo et Nemo, Peugeot Partner et Bipper ainsi que Renault Kangoo). En 2013, cinq des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Kangoo, Berlingo, Partner, Master, Trafic). En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2013. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 17 et 24 %, en progression par rapport à l'année 2005.

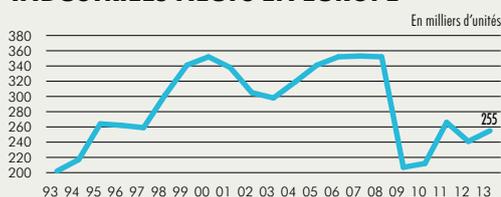
La France demeure toujours le premier marché européen (367 000 unités) devant le Royaume-Uni (279 000 unités), l'Allemagne (218 000 unités), l'Italie (102 000 unités) et l'Espagne (86 000 unités).

# LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE

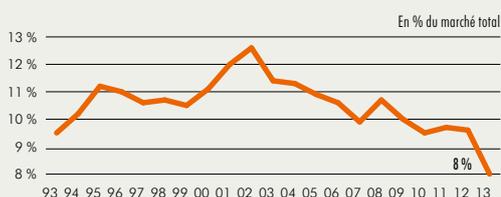
Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a augmenté de 6 % en 2013. Il s'est élevé à 255 000 unités en baisse de 97 000 unités par rapport à 2008. Après quatre années de hausse à partir de 2003, le marché avait plafonné à un niveau record (plus de 350 000 véhicules) en 2007-2008, avant de chuter en 2009. En 2012, il est inférieur de 2 % à celui de 1997 soit quatre ans après 1993, autre année noire pour le véhicule industriel.

Quant à la production européenne, elle a progressé de 9 % à 420 000 unités, après la grave crise de 2009 succédant à cinq années de stabilité à haut niveau du marché domestique et de poursuite du développement des exportations de véhicules industriels en dehors de l'Union européenne 15 pays, notamment vers l'Europe de l'Est et l'Asie. Par rapport à 2003, elle est en hausse de 10 %.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE



## PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE



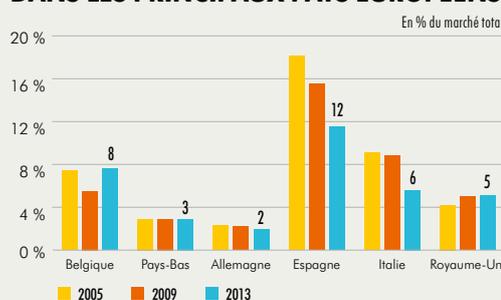
## LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS EN EUROPE DE L'OUEST

En milliers d'unités

	2003	2012	2013	Variation 2013/2012
<b>Immatriculations de véhicules industriels neufs</b>				
de 5,1 t à 15,9 t	83	54	55	1,2 %
16 t et plus	214	187	199	6,7 %
<b>TOTAL</b>	<b>298</b>	<b>241</b>	<b>255</b>	<b>5,5 %</b>
<b>Production de véhicules industriels</b>				
de 5,1 t à 15,9 t	102	—	—	—
16 t et plus	279	—	—	—
<b>TOTAL</b>	<b>381</b>	<b>385</b>	<b>420</b>	<b>9 %</b>

Source : CCFA.

## PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



En Europe, après avoir pâti de la récession économique entre 2001 et 2003, le marché du véhicule industriel a atteint en 2008 un niveau record pour la troisième année consécutive, soit une hausse de 18 % par rapport à 2003 ; la reprise de l'investissement et celle du commerce mondial depuis le second semestre 2003 avaient été des facteurs favorables à cette reprise. En revanche, il a fortement subi l'impact de la crise financière et économique en 2009. Les cycles des investissements en poids lourds sont amples : les points hauts des années 2000, 2006 à 2008 représentent ainsi 75 % de plus que le point bas de l'année 1993, soit près de 150 000 véhicules supplémentaires. Par rapport aux deux années noires du véhicule industriel, 1993 et 2009, le marché reprend plus difficilement après la dernière crise que dans les années 1990 ; en 2013, quatre ans après, le marché est supérieur de 23 % contre 28 % en 1997. La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (78 % des immatriculations totales), qu'ils soient des porteurs ou des tracteurs routiers. Le développement international de Renault Trucks a été affecté par la chute des marchés d'Europe du Sud et sa pénétration en Europe hors France (4 %) est en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations ont diminué et sa

pénétration en Europe s'élève à 8 %. Le renouvellement de sa gamme a pesé sur les résultats mais en 2014, il devrait se traduire par des gains de part de marché.



# + 6 % HAUSSE

DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2013

# LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT



En 2013, la production de véhicules a légèrement progressé (+ 1,8 % à 3,5 millions de véhicules) et s'est établie à un niveau record en dépassant celui de l'année précédente alors que les ventes de véhicules neufs sont stables à 927 000 unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,6 millions d'unités. Le marché local est très en deçà de son niveau de 2007 (environ -41 %). Les constructeurs français sont présents commercialement dans les pays de l'élargissement depuis de nombreuses années. Ils y possèdent éga-

lement des implantations industrielles: PSA Peugeot Citroën en Slovaquie et République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays); Toyota en République tchèque; Renault en Slovaquie et en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia. Une partie de ces installations industrielles permettent de répondre à la demande automobile de ces pays qui devrait croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1 000 habitants) lorsqu'elles sont comparées à celles de la France ou de l'Allemagne.

## LE MARCHÉ ET LA PRODUCTION DE VÉHICULES DANS LES PRINCIPAUX PAYS D'EUROPE CENTRALE ET ORIENTALE

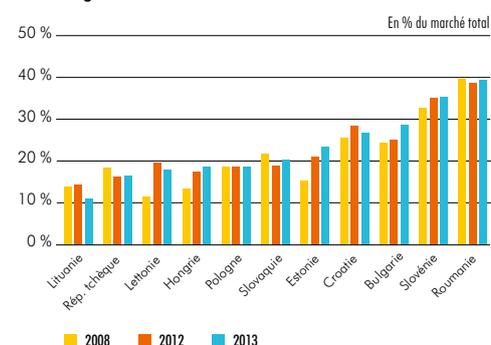
Nouveaux entrants dans l'Union européenne<sup>(1)</sup> et Croatie

En milliers d'unités

	2012	2013	Variation
<b>Production de véhicules</b>			
Voitures particulières	3 322	3 392	2,1 %
Véhicules utilitaires légers	126	119	- 5,5 %
Véhicules industriels			
<b>Immatriculations de véhicules neufs</b>			
Voitures particulières	783	777	- 0,8 %
Véhicules utilitaires légers	100	103	2,5 %
Véhicules industriels	41,1	48,1	16,9 %

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

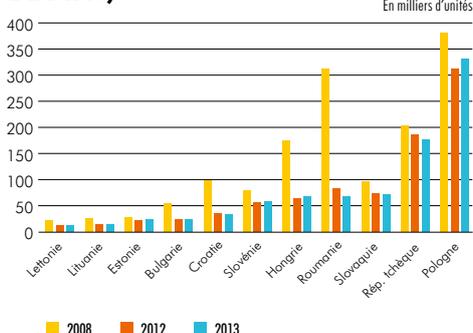
## PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES LÉGERS NEUFS



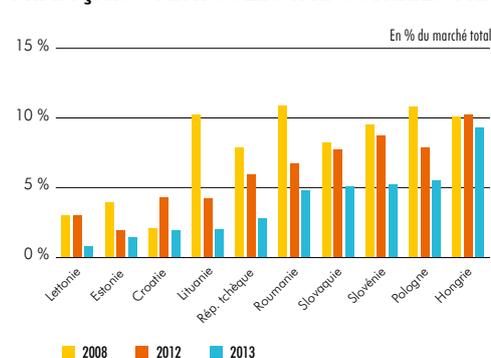
## 1 sur 4 VÉHICULES LÉGERS

NEUFS VENDUS DANS LES PRINCIPAUX PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT PROVIENT D'UN GROUPE FRANÇAIS

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



## PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS: VÉHICULES INDUSTRIELS 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 le cas des nouveaux et futurs pays de l'élargissement et de ceux environnant, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important. Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit 3,5 millions de véhicules en 2013. Leur activité a progressé alors que celle de l'Europe occidentale est stable, en raison de la hausse de capacité de production du

groupe Daimler. En 2013, en raison de la crise, cette production était supérieure pour la cinquième année consécutive (auparavant elle était équivalente) à la demande intérieure de la zone, celle-ci s'entendant comme la somme des immatriculations de véhicules neufs et des importations de véhicules d'occasion.

En 2013, le marché des véhicules neufs est stable à 927 000 unités après une forte baisse l'année précédente. Les résultats sont cependant contrastés par pays, les ventes ont nettement diminué en Roumanie et dans une moindre mesure en Croatie, République tchèque et Slovaquie alors qu'elles augmentent dans les autres pays.

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE

En 2011, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,2 millions de personnes, dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. Depuis 2005, à périmètre comparable, les effectifs ont évolué de manière divergente avec une baisse d'environ 300 000 personnes en Europe de l'Ouest contre une hausse de plus de 110 000 dans les nouveaux États membres. La valeur ajoutée par personne occupée variait de 30 000 euros dans les six pays entrants à 93 000 euros en

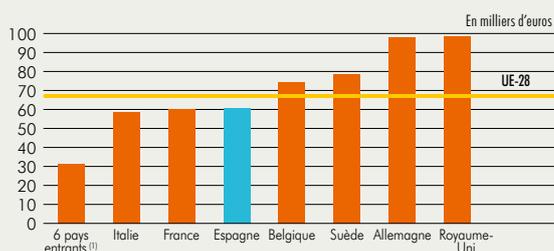
Allemagne. En France, elle s'élevait à 60 000 euros, soit au-dessous de la moyenne européenne (69 000 euros).

Les dépenses de personnel par personne occupée évoluaient de 15 000 euros dans les six pays entrants à 67 000 euros en Allemagne; en France, elles atteignaient 54 000 euros, soit au-dessus de la moyenne européenne (46 000 euros).

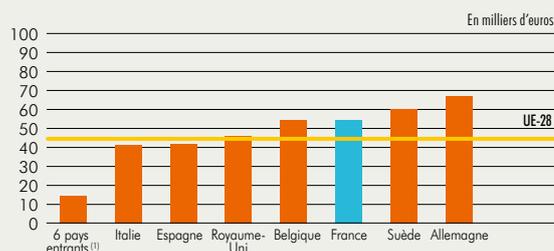
## L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE 28 PAYS EN 2011 <sup>(1)</sup>

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants <sup>(2)</sup>	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
<b>Personnel occupé</b>	<b>milliers</b>	<b>2 239</b>	<b>784</b>	<b>224</b>	<b>563</b>	<b>129</b>	<b>140</b>	<b>169</b>	<b>71</b>	<b>37</b>
dont construction de véhicules automobiles	milliers	1 019	479	139	131	63	63	64	48	19
dont fabrication de carrosseries et remorques	milliers	160	42	25	-	19	10	12	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	milliers	1 061	263	60	432	48	67	93	19	13
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>840 133</b>	<b>375 149</b>	<b>104 387</b>	<b>105 400</b>	<b>62 565</b>	<b>53 328</b>	<b>57 836</b>	<b>27 852</b>	<b>20 117</b>
<b>Production</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>723 286</b>	<b>322 251</b>	<b>64 681</b>	<b>102 119</b>	<b>55 841</b>	<b>50 603</b>	<b>49 635</b>	<b>27 265</b>	<b>19 267</b>
Production/Chiffre d'affaires	%	86,1	85,9	62,0	96,9	89,3	94,9	85,8	97,9	95,8
<b>Valeur ajoutée (au coût des facteurs)</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>154 343</b>	<b>76 700</b>	<b>13 445</b>	<b>17 509</b>	<b>12 695</b>	<b>8 463</b>	<b>9 898</b>	<b>5 567</b>	<b>2 733</b>
Valeur ajoutée/Production	%	21,3	23,8	20,8	17,1	22,7	16,7	19,9	20,4	14,2
Valeur ajoutée par personne occupée	milliers d'euros	68,9	97,8	60,0	31,1	98,4	60,5	58,6	78,4	74,2
	base 100 : 6 pays entrants	222	314	193	100	317	195	188	252	239
<b>Achats de biens et de services</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>696 018</b>	<b>300 265</b>	<b>90 505</b>	<b>89 487</b>	<b>50 041</b>	<b>46 806</b>	<b>50 159</b>	<b>24 771</b>	<b>17 449</b>
Part des achats dans la production	%	96,2	93,2	139,9	87,6	89,6	92,5	101,1	90,9	90,6
<b>Dépenses de personnel</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>102 356</b>	<b>52 650</b>	<b>12 184</b>	<b>8 220</b>	<b>5 907</b>	<b>5 849</b>	<b>6 957</b>	<b>4 276</b>	<b>1 990</b>
Dépenses par personne occupée	milliers d'euros	45,7	67,1	54,4	14,6	45,8	41,8	41,2	60,2	54,1
	base 100 : 6 pays entrants	313	460	372	100	314	287	282	412	370
<b>Excédent Brut d'Exploitation (EBE)</b>	<b>millions d'euros</b>	<b>51 987</b>	<b>24 050</b>	<b>1 261</b>	<b>9 337</b>	<b>6 788</b>	<b>2 614</b>	<b>2 940</b>	<b>1 291</b>	<b>743</b>
EBE/VA	%	33,7	31,4	9,4	53,3	53,5	30,9	29,7	23,2	27,2

### VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE



### DÉPENSES DE PERSONNEL PAR PERSONNE OCCUPÉE



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

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

Sources: Eurostat et estimations CCFA.

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

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

Les données rassemblées dans ce tableau proviennent des enquêtes d'entreprises nationales, harmonisées par Eurostat. Les difficultés rencontrées à la fois au niveau national et au niveau européen tant pour la collecte que pour l'homogénéisation des données, ne nous permettent pas de disposer de chiffres fiables après 2011.

L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 10 % contre une moyenne d'environ 7 % pour l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni. La part des six pays entrants (Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) a atteint 25 %.

Les industries automobiles restaient très différentes selon les pays en termes de structure et de coûts salariaux.

En Allemagne, France et Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, alors que cette part s'établissait autour de 23 % dans les six pays entrants. Elle était comprise entre 38 et 45 % en Italie, au Royaume-Uni et en Espagne. Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 14 000 euros dans les six pays entrants à 67 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ 1 à 5.

Le poids des cotisations sociales employeurs dans les dépenses de personnel s'élevait à 30 % en France contre 17 % en Allemagne, la moyenne européenne s'établissait à environ 22 %.

**- 300 000  
PERSONNES**  
BAISSE DES EFFECTIFS  
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE  
EN EUROPE DE L'OUEST  
ENTRE 2005 ET 2011

# LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES EN 2013

## LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2013

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	millions d'euros	54 090	40 932
Investissements	millions d'euros	1 397	1 918
Résultat net	millions d'euros	-2 218	695
<b>Effectifs mondiaux<sup>(1)</sup></b>	<b>nombre de personnes</b>	<b>196 885</b>	<b>121 807</b>
dont France	nombre de personnes	86 203	48 550

Sources : rapports d'activité, PSA Peugeot Citroën - Renault.

(1) Au 31 décembre.

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

	Unités	PSA Peugeot Citroën					Renault		
		Activité automobile : Peugeot et Citroën	Équipement automobile : Faurecia	Financement : PSA Finance	Autres	Éliminations	Branche automobile	Branche financière	Éliminations
Chiffre d'affaires	millions d'euros	36 461	18 029	1 773	192	-2 365	38 414	2 557	-39
Marge opérationnelle	millions d'euros	-1 042	538	368	-42	1	521	747	-26
Investissements <sup>(2)</sup>	millions d'euros	1 385					1 914	4	
<b>Effectifs mondiaux<sup>(1)</sup></b>	<b>nombre de personnes</b>	<b>108 895</b>	<b>81 995</b>	<b>2 801</b>	<b>3 194</b>		<b>118 984</b>	<b>2 823</b>	

Sources : rapports d'activité, PSA Peugeot Citroën - Renault.

### PSA PEUGEOT CITROËN: WWW.PSA.FR

En 2013, dans un contexte de hausse du marché mondial mais où le marché socle se situait à un niveau bas, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont diminué de 4,9 %. La pénétration du groupe en Europe a reculé en raison de sa forte présence en Espagne et en Italie mais le groupe occupe toujours la deuxième place (VP + VUL). En dehors de cette zone, les débouchés ont augmenté grâce aux bons résultats en Chine, en Amérique latine et en Algérie; ils ont représenté 42 % des ventes totales contre 38 % l'année précédente.

La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En Chine, le groupe a ouvert en 2013 une usine avec chacun des groupes chinois avec lequel il coopère à savoir Dongfeng Motor et China Changan Automobile Group et la construction d'une quatrième usine avec le premier groupe est en projet. PSA et General Motors vont poursuivre leur coopération pour le développement de deux véhicules sur des plateformes et d'un nouveau modèle de véhicule utilitaire léger à partir de plateformes du groupe français.

Le groupe PSA Peugeot Citroën s'appuie sur un effectif d'environ 197 000 personnes dans le monde, dont 86 000 en France réparties sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques, centres de R&D, siège social, etc.). Outre les usines d'assemblage (cf. page ci-contre), le Groupe a de nombreux sites importants en France comme Vélizy (R&D), Trémery (moteurs), Vesoul (magasin de pièces de rechange) et Valenciennes (boîtes de vitesse) qui emploient jusqu'à plusieurs milliers de personnes.

Dans le domaine technologique, le Groupe poursuit ses recherches pour diminuer la consommation de carburant des véhicules. En France, une nouvelle ligne de production de moteurs 3 cylindres a été inaugurée et un projet d'une nouvelle famille de moteurs diesel a été lancé en 2013.

Le Groupe avait présenté à l'été 2012 un plan industriel visant à redresser sa compétitivité en réorganisant les sites en France. Cette stratégie est complétée par de nombreux engagements en matière de développement durable (éco-conception, sécurité et mobilité...). Le Groupe continue également ses efforts afin d'améliorer l'efficacité opérationnelle notamment dans ses relations avec les fournisseurs en labellisant une centaine de fournisseurs majeurs d'ici 2015. Et en 2013, une nouvelle organisation a été prévue avec une mise en place à partir de 2014 pour participer au redressement de l'entreprise et maintenir les bases industrielles et technologiques du groupe en France.

### RENAULT: WWW.RENAULT.COM

Les ventes mondiales de Renault ont augmenté de 3,1 % en raison de la hausse de ses ventes dans les pays émergents. La marque Renault occupe la troisième place sur le marché des véhicules légers en Europe. En dehors de cette zone, elles ont encore représenté plus de 50 % des ventes.

La coopération initiée en 1999 avec Nissan au sein de l'Alliance a été optimisée. De nouvelles synergies sont mises en place. Elles concernent à la fois le niveau industriel, les véhicules électriques mais aussi les achats, la logistique, l'ingénierie, la recherche et les études avancées... En 2010, le groupe a également élargi sa stratégie d'alliance en signant un accord avec Daimler AG sur les petites voitures, les véhicules utilitaires légers, les moteurs (y compris économes en énergie depuis 2012). Le partenariat stratégique avec AvtoVAZ, étendu à Nissan avec une participation majoritaire d'ici 2014, a pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence en Russie.

Le groupe Renault emploie 122 000 personnes dans le monde dont 49 000 en France sur une quinzaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques; centres de R&D; siège social, etc.). Les effectifs peuvent être importants en dehors des sites d'assemblage (cf. page ci-contre pour ces derniers).

Dans le cadre de la politique d'innovation, Renault et Nissan ont investi 4 milliards d'euros dans les véhicules électriques afin de développer une mobilité durable. De plus, le groupe a débuté à Cléon en 2011 la production du moteur diesel 1,6 dCi 130 afin de continuer à améliorer l'efficacité des moteurs thermiques.

En 2011, Renault a lancé un nouveau plan stratégique « Renault 2016 – Drive the change » répondant à deux objectifs : la croissance du groupe et la génération de free cash-flow d'ici 2016. Ce plan est basé sur sept leviers en matière notamment de qualité (offre produits et services), de profitabilité (réduction des coûts, optimisation des dépenses de R&D et d'investissement) tout en tenant compte des enjeux sociétaux de l'automobile (mobilité durable). En 2013, le groupe a aussi prévu une réorganisation pour maintenir les sites en France et développer leur activité.

### RENAULT TRUCKS: WWW.RENAULT-TRUCKS.COM

En 2013, les véhicules facturés ont globalement baissé de 16 % et la pénétration de Renault Trucks en Europe s'est élevée à 8 %.

Depuis 2009, Renault Trucks peut s'appuyer sur des nouveaux sites d'assemblage en dehors d'Europe occidentale. Il a un partenariat avec Volvo en Russie et est également présent dans quatre autres pays : Maroc, Afrique du Sud, Uruguay et Irak.

Renault Trucks emploie 13 000 personnes dans le monde dont environ 10 000 salariés en France (activités d'assemblage, de production de mécaniques à Vénissieux, de recherche à Saint-Priest, etc.). Outre des coopérations industrielles, les synergies au sein du groupe AB Volvo entre les cinq marques (Renault, Volvo, Mack, UD Trucks et Eicher) se poursuivent.

L'entrée en vigueur de la norme Euro VI début 2013 pour les nouveaux types de véhicules a entraîné le renouvellement complet et la simplification de l'ensemble de la gamme ce qui devrait se traduire par des gains de part de marché.

**332 000**  
PERSONNES  
EFFECTIFS DES  
CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS  
LE MONDE

# L'IMPLANTATION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

**56**  
**NOMBRE**

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS LE MONDE, DONT 4 EN PROJET

## EUROPE

### FRANCE

- 01. Aulnay
- 02. Batilly
- 03. Blainville
- 04. Bourg-en-Bresse
- 05. Dieppe
- 06. Douai
- 07. Flins
- 08. Hordain
- 09. Limoges
- 10. Maubeuge
- 11. Mulhouse
- 12. Poissy
- 13. Rennes
- 14. Sandouville
- 15. Sochaux

### ESPAGNE

- 16. Barcelone (Nissan)
- 17. Palencia
- 18. Valladolid
- 19. Vigo
- 20. Villaverde

### ITALIE

- 21. Val di Sangro

### PORTUGAL

- 22. Mangualde

### RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

- 23. Kolin

### ROUMANIE

- 24. Pitesti (Dacia)

### RUSSIE

- 25. Kalouga (PSA-Mitsubishi)
- 25. Kalouga (Volvo Trucks)
- 26. Moscou
- 27. Tagliatti (AvtoVAZ)

### SLOVAQUIE

- 28. Trnava

### SLOVÉNIE

- 29. Novo Mesto

### TURQUIE

- 30. Bursa (Tofas)
- 30. Bursa (Karsan)
- 30. Bursa

● PSA PEUGEOT CITROËN ● SEVELSUD ● RENAULT ● RENAULT TRUCKS

## Amérique

### ARGENTINE

- 31. Buenos Aires
- 32. Santa Isabel

### BRÉSIL

- 33. Curitiba
- 34. Porto Real

### COLOMBIE

- 35. Medellin

## Afrique

### NIGERIA

- 36. Kaduna (PAN Nigeria Ltd) (projet)

### AFRIQUE DU SUD

- 37. Rosslyn (Nissan)

### ALGÉRIE

- 38. Oued Tlelat (projet)

### MAROC

- 39. Casablanca
- 40. Tanger

## Asie

### CHINE

- 41. Chengdu (projet)
- 42. Shenzhen
- 43. Wuhan
- 43. Wuhan (projet)

### CORÉE DU SUD

- 44. Busan (Renault Samsung Motors)

### INDE

- 45. Chennai (Renault-Nissan)

### IRAN

- 46. Téhéran

### JAPON

- 47. Mizushima (Mitsubishi)
- 48. Okazaki (Mitsubishi)

### MALAISIE

- 49. Gurun

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

En 2013, la production mondiale des constructeurs français a atteint un niveau très élevé de 5,5 millions de véhicules. Depuis 2007, en dépit de deux années records : 2010 et 2011, elle a diminué de 11 %. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 46 %, soit une croissance annuelle moyenne de 2 % grâce, tout d'abord à l'augmentation des débouchés en Europe hors France, et par la suite, à ceux hors d'Europe.

La production de voitures particulières s'est élevée à 4,8 millions de voitures contre 5,6 millions lors des années records de 2010 et 2011 ; celle de véhicules utilitaires légers s'est établie à 744 000 véhicules alors qu'elle avait atteint son niveau le plus élevé en 2008 avec 847 000 unités. Par rapport à 2007, la production s'est respectivement repliée de 10 %, soit 507 000 voitures, et de 10 %, soit 85 000 véhicules utilitaires.

## LIEUX DE PRODUCTION OU D'ASSEMBLAGE/PRODUCTION CUMULÉE PAR MODÈLE

Groupe/Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2013	Production (en unités) Cumul à fin 2013
<b>PSA PEUGEOT CITROËN</b>				
Peugeot, Citroën	iOn, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	5 900 / 5 900
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)	799 000 / 764 100
Peugeot	207	2006	Villaverde (E), Argentine, Porto Real (Br), Chine	2 559 800
Peugeot	208	2012	Poissy, Mulhouse, Trnava (Slovaquie), Porto Real (Br)	577 400
Citroën	C2	2003	Chine	700 600
Citroën	C3, DS3	2002/2008/2009	Aulnay, Poissy, Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	3 633 600 / 284 200
Peugeot, Citroën	301 / C-Elysée	2012	Vigo (E), Chine	88 400 / 66 400
Peugeot	307	2001	Chine	3 718 900
Peugeot	308	2007	Mulhouse, Sochaux, Chine, Argentine	1 573 600
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	57 100
Peugeot	2008	2013	Mulhouse	78 900
Peugeot	3008	2009	Sochaux, Chine	580 200
Peugeot	5008	2009	Sochaux	259 400
Citroën	C4, DS4	2004/2010/2011	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	3 237 700 / 94 800
Peugeot, Citroën	4008, C4 Air Cross	2012	Japon (Mitsubishi)	20 000 / 33 600
Citroën	C5, DS5	2008/2011	Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine	1 257 300 / 57 200
Peugeot	408	2010	Russie, Chine, Argentine	286 200
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	341 200
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	192 100 / 150 200
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	189 300 / 201 800
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Turquie, Argentine	2 249 300 / 2 725 900
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	532 200 / 490 600
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I)	889 000 / 768 900
<b>GROUPE RENAULT</b>				
Renault	Twingo	2007	Novo Mesto (Sl)	870 765
Renault	Wind	2010	Novo Mesto (Sl)	13 169
Renault	Pulse	2011	Inde	10 626
Renault	Clio	1998/2005/2012	Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Valladolid (E), Dieppe, Argentine, Colombie	5 708 198 / 2 875 376 / 442 339
Renault	ZOE	2012	Flins	10 412
Renault	Symbol	2008	Argentine, Turquie	358 187
Renault	Captur	2013	Valladolid	116 165
Renault	Logan	2005 / 2013	Russie, Brésil, Maroc, Colombie, Iran	1 394 516 / 17 581
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	36 855
Renault	Sandero	2007 / 2012	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	898 251 / 56 754
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil, Colombie, Inde	502 480
Renault	Fluence / Fluence ZE	2009/2011	Turquie, Inde, Argentine	390 976 / 4 561
Renault	Mégane	2002/2008/2009	Douai, Palencia (E), Turquie, Brésil, Russie, Iran	3 825 572 / 1 940 092 / 101 715
Renault	Scala	2012	Inde	10 232
Renault	Laguna	2007	Sandouville	330 837
Renault	Espace	2002	Sandouville	372 304
Renault	Kangoo / Kangoo ZE	1997/2007/2011	Maubeuge, Maroc, Argentine	2 648 133 / 771 994 / 13 629
Renault	Master	1997/2010	Batilly, Brésil	1 109 542 / 334 555
Renault	Trafic II	2001	Luton (R-U, GM), Barcelone (E, Nissan)	684 895
Dacia	Logan	2004/2012	Pitesti (Roumanie)	1 294 847 / 106 977
Dacia	Sandero	2008/2012	Pitesti (Roumanie)	515 027 / 129 987
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	479 022
Dacia	Lodgy	2012	Tanger (Maroc)	74 793
Dacia	Dokker	2012	Tanger (Maroc)	64 413
RSM	SM3 / Fluence	2002/2009/2013	Busan (Corée du Sud)	519 763 / 169 864 / 387
RSM	Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	178 633
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud), Inde	46 527
RSM	SM7	2011	Busan (Corée du Sud)	17 261

Sources : CCFA, PSA Peugeot Citroën, Renault.  
Voir les notes de la page 74.

**210** MILLIONS DE VÉHICULES ONT ÉTÉ  
PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS  
DANS LE MONDE DEPUIS 1898

# LES DÉBOUCHÉS DES VÉHICULES NEUFS DES MARQUES FRANÇAISES

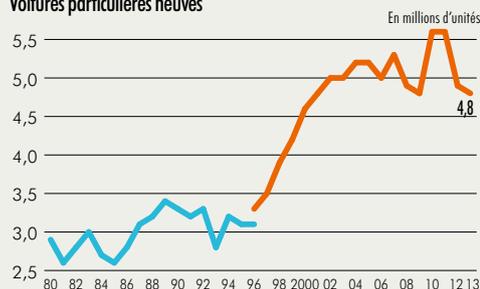
En 2013, suite à la crise, les débouchés nationaux des constructeurs français et les ventes hors de France ont à nouveau diminué, respectivement -4 % et -1 %, mais à un rythme bien inférieur à celui de l'année précédente. La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 22 % (20 % pour les voitures particulières, 31 % pour les véhicules utilitaires légers et 40 % pour

les véhicules industriels). Les marchés étrangers ont représenté 78 % des débouchés des constructeurs français, contre deux tiers autour de l'année 2000 et moins de 60 % en 1990.

Les livraisons hors Union européenne s'établissent en 2013 à environ 60 % des débouchés totaux des constructeurs français contre plus de 50 % en 2010 et moins de 30 % en 2000.

## LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

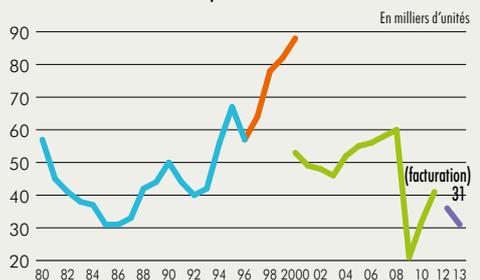
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



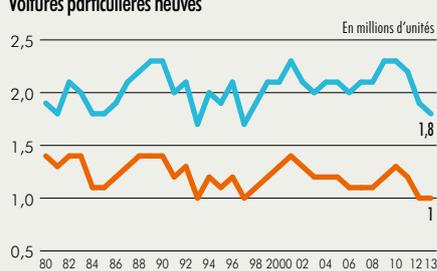
Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



(1) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 6 tonnes et plus, y compris CKD (voir note page 77).

## LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

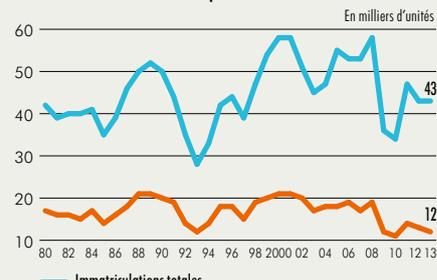
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



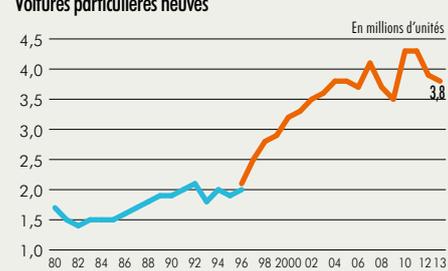
Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



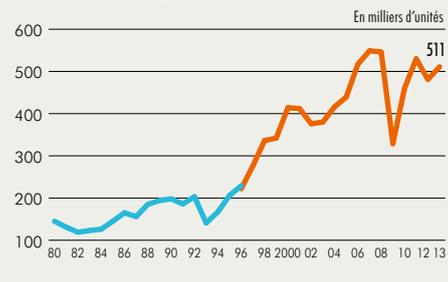
— Immatriculations totales  
— Immatriculations marques françaises

## LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

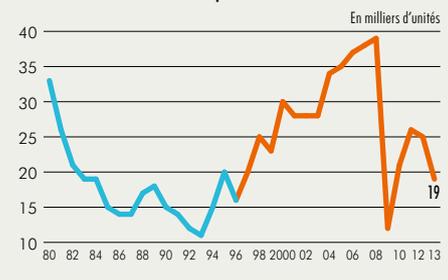
Voitures particulières neuves



Véhicules utilitaires légers neufs jusqu'à 5 t



Véhicules industriels neufs de plus de 5 t



De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France étaient en phase ascendante grâce à une offre à la fois riche en nouveaux modèles, performante et financièrement avantageuse. Le cycle s'est inversé sur la période 2002-2007. La concurrence accrue et par la suite, une politique sélective des ventes menée par les constructeurs français n'avaient pas permis de consolider ces gains. En 2008, la hausse des volumes vendus s'explique par le dynamisme du marché des véhicules utilitaires et l'offre des constructeurs français riches en modèles faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>, en phase avec le système de bonus/malus. En 2009 et 2010, le couplage de ce dispositif environnemental et du système de la prime à la casse a soutenu les ventes globales de voitures

et plus particulièrement celles des groupes français dont l'offre était adaptée. À partir de 2011, la fin du système de soutien au marché puis l'impact de la crise dans les pays où ils sont fortement implantés se sont traduits par une baisse des ventes et plus spécialement pour les constructeurs français.

Depuis 2006, les livraisons hors de France prennent désormais en compte celles du Renault Trafic II, puis à partir de 2007 celles de Renault Samsung Motors.

Les livraisons de voitures particulières hors de France se sont élevées à 3,8 millions d'unités, en baisse de 1 %. Celles des véhicules utilitaires légers ont à nouveau progressé, soit +6 % à 511 000 unités, alors que celles des véhicules industriels ont chuté de 26 % à 19 000 unités.



**22% PART**

DU MARCHÉ FRANÇAIS  
DANS LES DÉBOUCHÉS DES  
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

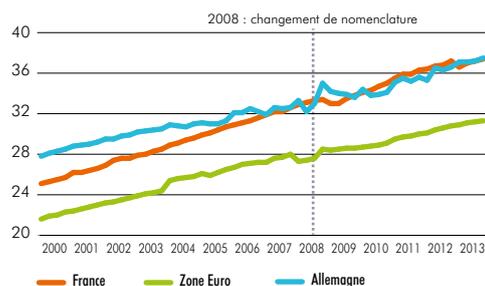
# DES FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Dans un marché mondial très concurrentiel, les constructeurs français d'automobiles doivent être compétitifs et donc faire face à des facteurs communs à toute l'industrie. Ces derniers sont le poids des prélèvements obligatoires sur les facteurs de production et le taux de change, ainsi que d'autres propres au secteur automobile comme l'ouverture du marché social 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). Or, l'importance des marges a un impact sur les financements des investissements et l'amélioration de la compétitivité. Plusieurs rapports, dont le « Pacte pour la compétitivité de l'industrie française » (2012), avaient montré, ces dernières années, la faiblesse durable des marges de l'industrie française par rapport aux autres pays de la zone euro.

Cette dernière publication avait conduit, la même année, le gouvernement à élaborer un « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » instaurant notamment le Crédit d'Impôt Compétitivité et Emploi (CICE), d'un montant global de 20 milliards d'euros, basé sur l'assiette de la masse salariale hors salaires supérieurs à 2,5 fois le SMIC. Mais le salaire moyen de l'industrie, secteur exposé à la concurrence internationale, est supérieur au plafond du CICE (encore plus dans l'industrie automobile), elle n'en bénéficie donc qu'à hauteur de 20 %. La mise en œuvre à partir de 2015 du Pacte de responsabilité, qui prévoit une baisse des cotisations employeurs et de la fiscalité pesant sur les entreprises, devrait également contribuer à résorber cette divergence de la France.

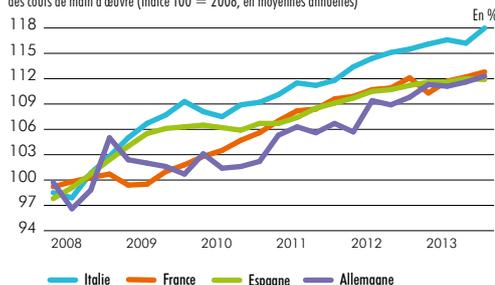
## COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (en euros par heure)

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

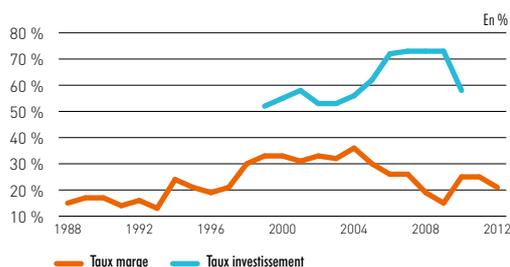


## COÛTS DE LA MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE (en euros par heure)

Résultats des enquêtes quadriennales ECMOSS et extrapolation à partir de l'indice trimestriel des coûts de main d'œuvre (Indice 100 = 2008, en moyennes annuelles)



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



Le taux de marge est le rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la valeur ajoutée hors taxe et le taux d'investissement est le rapport entre la formation brute de capital fixe et la valeur ajoutée hors taxe. Source : Insee (Comptes nationaux, base 2010).



## 14 POINTS

DIFFÉRENCE DE LA HAUSSE DES COÛTS HORAIRES DE MAIN D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE ENTRE 2000 ET 2013 EN DÉFAVEUR DE LA FRANCE PAR RAPPORT À L'ALLEMAGNE

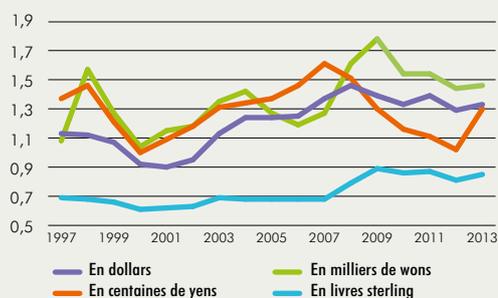
**La compétitivité est la capacité pour une industrie à soutenir la concurrence et à se développer sur les marchés. Elle est relative en ce sens qu'elle est le résultat d'une confrontation avec les autres acteurs du secteur présents sur le marché.** Ainsi, pour continuer de croître, l'industrie automobile française doit assurer une performance comparable à celle de ses concurrents européens, américains, japonais, coréens et, à l'avenir, chinois voire indiens. La marge opérationnelle (résultat opérationnel/chiffre d'affaires) est un des outils permettant de mesurer cette performance des groupes automobiles. En 2013, elle s'élevait à 3,0 % pour Renault et à -0,3 % pour PSA. Or, la marge opérationnelle des groupes allemands s'établissait de 5,9 % pour Volkswagen à 10,5 % pour BMW en passant par 9,2 % pour Daimler. De manière plus géné-

rale, dans un contexte européen ayant perdu 4 millions de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) entre 2007 et 2013, les constructeurs généralistes européens sont au mieux à l'équilibre mais, pour la plupart, ils subissent des pertes importantes. Au-delà des problèmes de compétitivité globale de l'économie ou de l'industrie (coûts salariaux, sociaux et fiscaux), il existe aussi des facteurs de compétitivité propres à l'industrie automobile française qui résultent à la fois des caractéristiques du bien automobile et de celles de l'industrie automobile mondiale. Du côté des facteurs de compétitivité affectant l'industrie française se situe le poids des charges sociales sur le facteur travail. En France, il est un des plus élevés de l'Union européenne y compris de la zone euro. Il est supérieur à ceux du Royaume-Uni, de l'Italie, de l'Espagne...

Les prix des matières premières exprimés en euros ont connu des hausses manifestes depuis 2001, malgré la chute observée pendant la dernière crise. Début 2014, le pétrole apparaissait ainsi encore en très forte progression de 189 %, le caoutchouc grimpait de 136 % et l'acier gagnait 48 %. La répercussion de ces hausses dans les prix de ventes finaux s'avère difficile dans un contexte de concurrence intense.

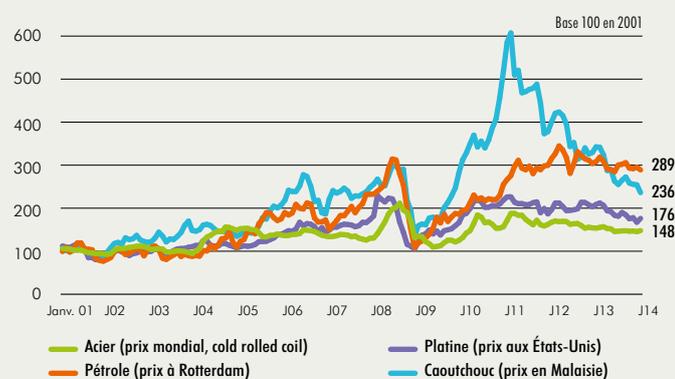
Elle n'est guère plus aisée à mettre en place dans les pays dits développés, car de multiples arbitrages en matière de consommation ont lieu au sein des ménages. Enfin, du côté du secteur du transport routier de marchandises, qui achète des véhicules utilitaires légers et industriels, la faiblesse des perspectives et l'incertitude actuelle pèsent sur l'activité et les prix.

### ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE POUR UN EURO

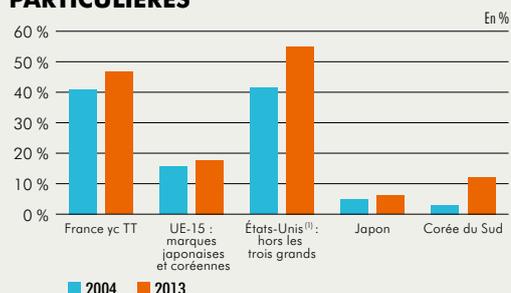


Source : FMI.

### PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS

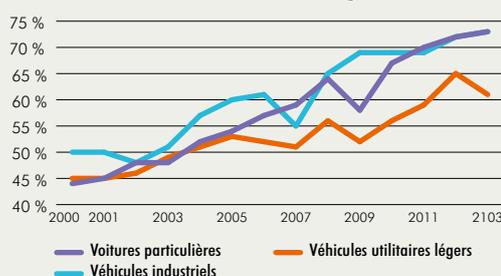


### PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



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

### PART DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS



Source : CCFA.

et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Or les prélèvements obligatoires sur la production impactent la construction automobile directement et indirectement via la chaîne des fournisseurs. De plus, l'évolution des taux de change peut modifier de façon non négligeable les termes de l'échange en raison de la part significative et de plus en plus importante de la production en dehors de la zone euro. Depuis début 2002, la remontée de l'euro a affecté la compétitivité des exportations françaises et les entreprises ont dû multiplier leurs efforts tant commerciaux qu'industriels pour poursuivre le développement de leurs débouchés hors de la zone euro (72 % des débouchés extérieurs totaux en 2013 contre 47 % en 2002). D'un autre côté, il existe des facteurs liés à l'ouverture du marché qu'il soit intérieur ou extérieur. En général, le débouché intérieur appelé « marché socle » constitue

un pilier solide pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français et surtout le marché européen constituent ce marché socle ; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent une part significative et en progression constante. Dans d'autres pays constructeurs d'automobiles comme le Japon ou la Corée du Sud, l'accès au marché est plus difficile et les constructeurs locaux disposent donc d'un marché socle plus étendu sur lequel peut se reposer leur développement international. Il en résulte une asymétrie dans les échanges de ces deux derniers pays avec l'Union européenne.

**72% PART**  
DU HORS ZONE EURO DANS LES DÉBOUCHÉS EXTÉRIEURS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS (TOUS VÉHICULES)

## LA CONSOLIDATION DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE

Les immatriculations de véhicules légers neufs (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) s'élevaient en Europe de l'Ouest à 12,9 millions d'unités en 2013 contre 16,9 millions en 2007, soit une baisse de 24 %. Cette chute des débouchés se retrouve dans l'indice de production industrielle de l'industrie automobile en France mesuré par l'Insee (base 100 en 2010) qui s'est dégradé en passant de 146 en 2005 à 87 en 2013.

Afin de faire face à une crise de cette importance, la filière automobile s'est structurée. La Plateforme de la Filière Automobile (PFA) a

été instaurée en 2009 par les constructeurs français d'automobiles et leurs fournisseurs rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) pour améliorer l'efficacité de la filière automobile.

Dans le cadre de la Conférence Nationale de l'Industrie (CNI), devenue début 2013 le Conseil National de l'Industrie, le Comité Stratégique de Filière Automobile (CSFA) a été mis en place. Le CSFA réunit l'ensemble de la filière, de l'amont à l'aval, y compris les syndicats de salariés.

### INDICE DE LA PRODUCTION INDUSTRIELLE



**2009**  
ANNÉE  
DE CRÉATION  
DE LA PLATEFORME  
DE LA FILIÈRE  
AUTOMOBILE (PFA)

**La crise financière et économique a eu d'importantes répercussions sur le secteur automobile**, de l'amont en partant des fournisseurs à l'aval jusqu'à la vente/entretien de véhicules, en passant par le transport de marchandises, les fabricants de biens d'équipements ou les services aux entreprises, dont la recherche et le développement. Le tissu s'est fragilisé et pour faire face à ce contexte, la PFA, à son origine, s'est donné quatre priorités : le *lean manufacturing*, les compétences et métiers de demain, une meilleure gestion de la communication ainsi que 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'Automobile (ARIA). Après une première phase active, elle s'est consolidée en 2012 notamment autour du Comité Technique Automobile (CTA), s'articulant avec le Comité de Standardisation Technique Automobile (CSTA) et le Comité de Recherche Automobile (CRA). Le CTA a pour objectif de donner une vision commune à la filière automobile en matière de recherche et d'innovation. Certains de ses programmes de recherche (voiture consommant 2l aux 100 km, véhicule à pilotage automatique et déploiement des bornes électriques sur la voie publique) sont liés à plusieurs plans de la politique « Nouvelle France industrielle » lancée par le gouvernement en septembre 2013. La PFA est également partie prenante du CSFA.

Le CSFA a été créé en 2010, comme dix autres Comités Stratégiques de Filière, suite aux États Généraux de l'Industrie (EGI) conclus la même année. Il regroupe les constructeurs automobile et de véhicules industriels implantés sur le territoire, les équipementiers de « rang 1 » et de très nombreuses PME et ETI fournisseurs de l'automobile et appartenant à différents secteurs (mécanique, plasturgie, emboutis-

sage, fonderie, etc.). Les carrossiers et l'aval de la filière (distribution, réparations) sont également présents à l'image des acteurs de la R&D, notamment les pôles de compétitivité et les grands organismes de la recherche publique (IFPEN, IFSTTAR). Les syndicats de salariés de branche participent aussi. En octobre 2012, un contrat de filière a été signé définissant quatre axes de travail : une vision commune à la filière pour anticiper les mutations économiques, l'innovation et R&D, la solidarité de filière et l'internationalisation des acteurs. En 2013, des objectifs du contrat ont déjà été réalisés comme la définition des axes prioritaires de recherche et développement (en s'appuyant sur les travaux du CTA) et la prolongation du FMEA pour trois années supplémentaires (voir page ci-contre). Les priorités 2014 du CSFA porteront également sur les spécificités du véhicule industriel et de la filière aval.



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

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

Durant la crise financière, cette particularité a pesé sur l'industrie automobile et les pouvoirs publics ont mis en place des instruments à vocation structurelle favorisant le financement de long terme (Fonds Stratégique d'Investissement en 2008 et un Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles en 2009 qui ont été intégrés dans Bpifrance en 2013) et la capacité de recherche et développement (Crédit d'Impôt Recherche et les Investissements d'avenir).

## LES FONDS D'INVESTISSEMENT

	Objectifs et dotations	Liste des bénéficiaires
Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (créé en novembre 2008) et devenu Bpifrance Participations en 2013 dans le cadre de la création de Bpifrance	À l'origine: fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2013.	Gruau, Mécachrome, Valéo
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles (FMEA) (créé en janvier 2009)	Prendre des participations minoritaires dans des acteurs de la filière automobile, porteurs de projets industriels créateurs de valeur et de compétitivité pour l'économie. Le montant des investissements est compris entre 5 et 60 millions d'euros. Dotation initiale de 600 millions d'euros détenu à parité par PSA Peugeot Citroën, Renault SA et le FSI (aujourd'hui Bpifrance Participations).	Agrati, Atelier des Janves, Bourbon, Cooper Standard, Defta, Delfingen, Faurecia AC, FSD SNOP, Maïke Automotive, Mecaplast, Metaltemple, SAFE, Saint-Jean Industries, Savoy International, Sofedit / Gestamp, Trèves
Fonds de Modernisation des Équipementiers automobiles (FMEA) Rang 2 (créé en novembre 2009)	Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang 2 et plus). Le montant des investissements est compris entre 1 et 5 millions d'euros. Dotation initiale de 50 millions d'euros assemblés par 5 équipementiers automobiles de référence et le FMEA Rang 1.	Adduxi, Altia, Citèle, Devillé, Embaltech, FMX, Maïke Automotive, PJ Industry, Saint-Jean Engine, SPPP, Tecma

Source : Bpifrance.

**Dans le cadre du financement à long terme, depuis sa création, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI),** aujourd'hui Bpifrance Participations dans le cadre de la création de la banque publique d'investissement Bpifrance, avait investi dans trois entreprises du secteur de l'automobile. Quant au Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) auquel les constructeurs français ont apporté 400 millions d'euros, il a investi 329 millions d'euros dans 16 entreprises équipementières. Le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) a, lui, apporté 26 millions d'euros dans 11 entreprises.

Les Investissements d'avenir ont été lancés fin 2009 suite au rapport Juppé-Rocard préconisant de relancer l'innovation en France. L'objectif de ce programme d'investissements est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises. Il a démarré avec une première tranche de 35 milliards d'euros complétée par une seconde de 12 milliards en 2013. L'enveloppe de 750 millions d'euros dédiée au secteur automobile concerne le véhicule du futur qui doit être plus économe et plus performant sur le plan environnemental. L'industrie automobile bénéficie également de sections qui lui sont ouvertes parmi les autres programmes d'investissement d'avenir dont un projet portant sur la création d'un « Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » à vocation mondiale intitulé « Véhicule Décarboné Communicant et sa Mobilité » (VeDeCoM). VeDeCom est basé sur un site unique dans les Yvelines et doit devenir la référence de la nouvelle filière de l'éco-mobilité. Il a trois axes de recherche: le véhicule électrifié, la délégation de conduite et la connectivité, la mobilité et l'énergie partagées. Il regroupe plus de 40 membres: des grands groupes industriels dont PSA et Renault, des PME, des centres

et laboratoires de recherche, des écoles et centres de formations et des collectivités locales. Le budget prévu sur dix ans est d'environ 300 millions d'euros et de 67 millions d'euros sur la période 2014-16. Les constructeurs français d'automobiles sont également parties prenantes de l'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne basé sur un site unique à Nantes. Le budget prévu sur 10 ans est de l'ordre de 350 millions d'euros partiellement financé par les investissements d'avenir. Il est spécialisé dans le domaine des technologies avancées de production pour les structures composites, métalliques et structures hybrides. Il se focalise sur les secteurs du matériel de transport, dont l'automobile, et aussi l'énergie.

Les pouvoirs publics soutiennent également le développement de la Recherche et Développement des entreprises via le Crédit d'Impôt Recherche (CIR), mesure fiscale créée en 1983, améliorée en 2004 mais surtout simplifiée et amplifiée par la loi de Finances 2008. L'industrie manufacturière bénéficiait en 2011 de 61 % du montant total du CIR qui s'élevait à 5,1 milliards d'euros. L'industrie automobile était le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 6,9 % soit 354 millions d'euros.

Les prêts de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ou le Programme-Cadre de Recherche et de Développement (PCRD) de l'Union européenne permettent également d'assurer une stimulation efficace du financement de la R&D. Néanmoins, au niveau de l'Union européenne, l'automobile représente un quart de la R&D privée, soit deux fois plus que l'aéronautique, tout en bénéficiant de cinq fois moins d'aides. De plus, les grands pays traditionnels de l'industrie automobile et ceux membres des BRIC's soutiennent également et fortement la filière automobile, notamment, en matière de R&D.



**329**  
MILLIONS  
D'EUROS

DANS 16 ENTREPRISES  
ÉQUIPEMENTIÈRES,  
IMPORTANCE DE  
L'INVESTISSEMENT DU  
FMEA DANS LA FILIÈRE  
AUTOMOBILE À FIN 2013

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

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

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

## 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	Énergie, 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'EMPLOI AUTOMOBILE DANS LES RÉGIONS

Régions	Emplois directs	Emplois indirects	Emplois induits	Année de référence	Sources
Haute-Normandie	8 070	18 900	nd	2010	Insee Haute-Normandie, Aval n° 122, septembre 2012
Nord-Pas-de-Calais	18 928	17 692	nd	2011	Insee NPDC, La filière automobile en Nord-Pas-de-Calais, février 2014, octobre 2012, septembre 2010
Sud Alsace (Mulhouse) et Nord Franche-Comté	9 400	3 500	2 345	2007	Insee Alsace, Chiffres pour l'Alsace n°2, mars 2009
Nord Franche-Comté (Sochaux)	11 800	2 400	6 200	2007	Insee Franche-Comté - L'Essentiel, n° 113 - mai 2009
Lorraine	près de 20 000 personnes			2006	Insee Lorraine, Économie Lorraine n° 148, L'industrie automobile en Lorraine : des positions à consolider, novembre 2008
Seine-Aval	11 200	3 300	3 600	2006	Insee Ile-de-France - À la page n°291 - janvier 2008
Val-d'Oise et Yvelines	75 000	75 000	entre 50 000 et 100 000	2006-2007	RAVY (Réseau automobile Val-d'Oise - Yvelines) - Dossier de presse - Édition 2008



# 4,1 UNITÉS

DE VALEUR AJOUTÉE DANS  
L'ÉCONOMIE NATIONALE  
GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ  
DE VALEUR AJOUTÉE DANS  
LE SECTEUR AUTOMOBILE

**La note de conjoncture de mars 2012 de l'Insee montre qu'une unité de valeur ajoutée dans le secteur automobile génère 4,1 unités de valeur ajoutée dans l'économie nationale.** L'industrie automobile a le plus important multiplicateur de valeur ajoutée après la construction aéronautique et spatiale. Par ailleurs, un site industriel engendre une activité économique locale ne se limitant pas à ses seuls salariés (emploi direct). Des divisions régionales de l'Insee ont produit des travaux décrivant d'une part les emplois indirects correspondant au personnel employé par les fournisseurs, les sous-traitants et les prestataires de services et d'autre part les emplois induits c'est-à-dire ceux nécessaires à la satisfaction de la consommation des salariés (directs et indirects) et de leurs familles. L'étude en 2012 de l'Insee Haute-Normandie montre que la filière automobile employait en 2010 dans la région 27 000 personnes dont 8 000 dans la construction et 19 000 dans la filière dont 48 % chez les équipementiers, 30 % dans la fabrication de biens intermédiaires et 9 % dans la conception et analyse. Les travaux de l'Insee Nord-Pas-de-Calais de février 2014 indiquent que l'automobile comprenait, en 2011, plus de 36 000 salariés dont 19 000 dans la construction automobile. En outre, dans cette région, plus de 40 % des effectifs du secteur de la plasturgie et près du quart de ceux de la métallurgie sont dédiés à la filière automobile. L'étude de 2009 portant sur le sud de l'Alsace et le nord de la Franche-Comté soulignaient qu'en 2008 45 000 personnes au total (conjoints, enfants) dépendaient de l'activité des 13 000 personnes employées directement ou indirectement par l'automobile. Et les travaux, réalisés en 2008, concernant la région Seine-Aval, indiquaient qu'un emploi sur six

dépendait de l'activité des usines de PSA Peugeot Citroën et Renault implantées localement, soit respectivement les sites de Poissy et de Flins. Il y a un rapport de 5 à 1 entre le nombre de salariés de ces sites et celui des intérimaires.

Les Associations Régionales de l'Industrie Automobile (ARIA), relais régional de la Plateforme de la Filière Automobile (PFA), regroupent les entreprises (constructeurs, équipementiers et autres fournisseurs) de la filière automobile en région avec les pouvoirs publics et les établissements d'enseignement et de recherche. Elles sont au nombre de 15. Leurs missions sont diverses : accroissement de la compétitivité, amélioration de la performance industrielle, accès à de nouveaux débouchés (clients et marchés), émergence de nouveaux projets, promotion de l'image de la filière en région. Elles coopèrent également avec les pôles de compétitivité automobiles. De plus, chaque ARIA anime le Comité opérationnel régional automobile réunissant les Pouvoirs Publics (DIRECCTE et le référent automobile régional, médiateur du crédit, OSEO, Caisse des Dépôts et Consignations), l'UIMM et les autres organisations professionnelles, et les pôles de compétitivité. Selon les données de l'Insee, au 1<sup>er</sup> janvier 2012, l'Ile-de-France représente 22 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers). Les principales autres régions de l'industrie automobiles étaient le Nord-Pas-de-Calais (11 %), Rhône-Alpes et la Franche-Comté (9 % chacune), l'Alsace et la Lorraine (6 % chacune), la Haute- et Basse-Normandie, ainsi que les Pays de la Loire (autour de 5 % chacune).

# LES RATIOS ÉCONOMIQUES DU SECTEUR AUTOMOBILE EN FRANCE

À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année, depuis la crise de fin 2008, près de 3 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (désormais y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés), l'industrie automobile a représenté

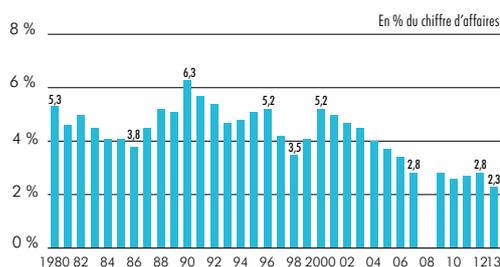
près de 5 % des investissements corporels en 2011, (4 % en 2010 et près de 7 % en 2009). Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière, etc.), l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (*lire les pages suivantes*) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

## LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE



Source : Insee, Comptes nationaux base 2005 (*lire aussi la page 54*).

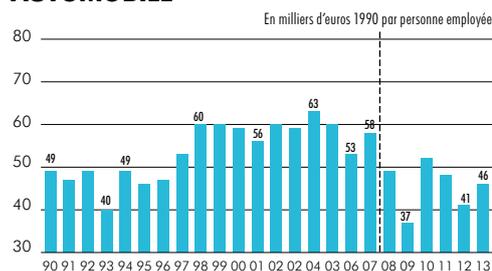
## INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



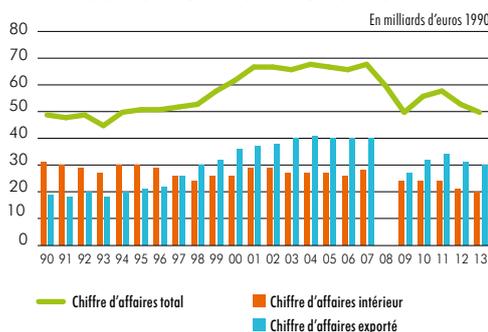
## EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



## VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



## CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE (1)



(1) Estimations du CCFA pour 2013 : lire aussi les pages 80 et 81, notamment pour des changements de concept.

**Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'État à l'Industrie et désormais rattaché à l'Insee**, produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Une importante rénovation de ces enquêtes a été opérée, avec le nouveau système d'informations ESANE. En outre, une nouvelle nomenclature d'activité économique a été instaurée début 2008 (*lire les pages 80 et 81*). L'industrie automobile regroupe la construction de véhicules automobiles, celle de carrosseries automobiles, de caravanes et de véhicules de loisirs, mais aussi en amont, la fabrication d'équipements automobiles. Cependant, les statistiques présentées ne couvrent pas l'ensemble du champ des fournisseurs de l'industrie automobile, certains produits tels que les pneus, la plasturgie, les biens d'équipement et le verre étant classés dans d'autres nomenclatures d'activités (*lire aussi la page 59*).

### La construction automobile

Après avoir vivement progressé entre 1996 et 2004 (+ 30 %), 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 du marché d'Europe occidentale de véhicules neufs accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. En 2013, le rebond enregistré ne lui a pas encore permis de retrouver son niveau de 2008, première année de la crise financière. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré plus de 2 % de son chiffre d'affaires à ses investissements, soit plus de 1,5 milliard d'euros. Les frais de recherche et développement (*lire la page 34*) ne sont pas inclus dans ces chiffres. La part du chiffre d'affaires à l'exportation n'a cessé de croître depuis 1990 où elle atteignait 38 %, oscillant autour de 60 % jusqu'à la crise de 2008. Après avoir chuté en 2009, cette part a rebondi depuis, retrouvant en 2013 ses niveaux d'avant crise.



**2,7 %**  
MOYENNE

DEPUIS 2008 DE LA PART DU CHIFFRE D'AFFAIRES CONSACRÉE À L'INVESTISSEMENT DANS LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

# LES DÉPENSES DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

En 2011, l'industrie automobile demeure la première branche en terme de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 6,5 milliards d'euros, soit 18 % de l'ensemble des dépenses de R&D des entreprises. Après avoir fortement augmenté entre 2001 et 2006 (+ 24 %), les dépenses intérieures de R&D de l'industrie automobile ont atteint par la suite un palier autour de 4 milliards d'euros avant de croître à nouveau en 2008 (+ 10 %). À partir de 2009, la crise a limité significativement les moyens financiers mais les dépenses n'ont fléchi que

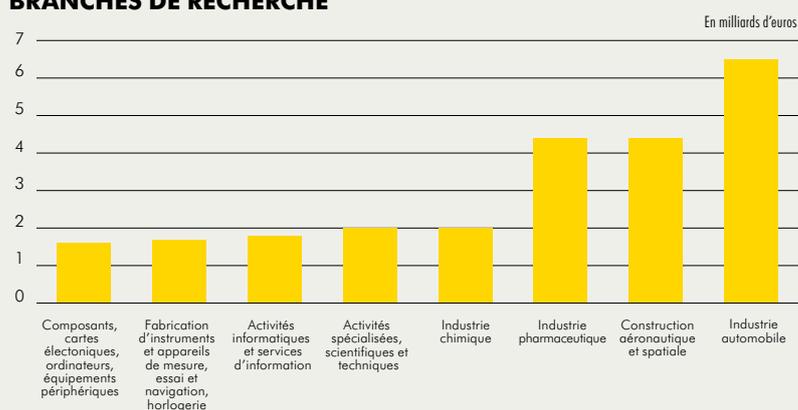
de 2 % en 2009 et en 2010, soulignant leur caractère vital et de long terme. Elles représentent 45 % de la valeur ajoutée brute de la branche. À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importantes recherches pour, entre autres, garantir sa fiabilité tout au long de sa durée de vie, assurer la sécurité des utilisateurs, préserver l'environnement avec notamment le passage de la norme Euro 5 à Euro 6. Les budgets de R&D de l'industrie automobile ont précédé ceux de l'industrie pharmaceutique et ceux de la construction aéronautique et spatiale.

## RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2011

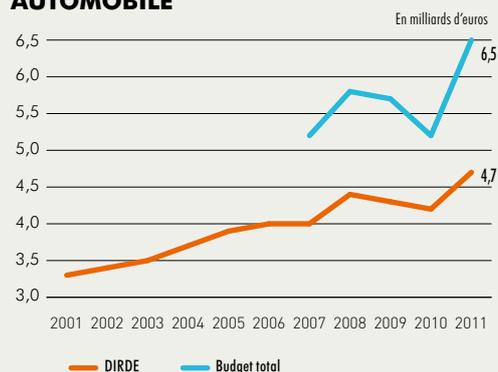
	DIRDE <sup>(1)</sup>	DERDE <sup>(2)</sup>	Budget total		Dont financement public <sup>(3)</sup>	
	en millions d'euros	en millions d'euros	en millions d'euros	en % du total	en millions d'euros	en % du total
Industrie automobile	4 706	1 806	6 512	17,5%	7	0,3%
Construction aéronautique et spatiale	2 850	1 583	4 433	11,9%	18	0,8%
Industrie pharmaceutique	3 130	1 263	4 392	11,8%	s	s
Industrie chimique	1 540	439	1 978	5,3%	78	3,4%
Activités informatiques et services d'information	1 853	109	1 962	5,3%	52	2,3%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 472	305	1 776	4,8%	12	0,5%
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 315	376	1 690	4,6%	5	0,2%
Composants, cartes électroniques, ordinateurs, équipés périphériques	1 422	192	1 614	4,3%	8	0,4%
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 025	174	1 199	3,2%	s	s
Fab. d'équipements électriques	965	227	1 192	3,2%	131	5,7%
Fab. d'équipements de communication	977	206	1 184	3,2%	259	11,4%
Édition, audiovisuel et diffusion	896	164	1 060	2,9%	249	10,9%
Autres branches	6 616	1 513	8 129	21,9%	1 462	64,1%
<b>TOTAL</b>	<b>28 766</b>	<b>8 358</b>	<b>37 123</b>	<b>100,0%</b>	<b>2 281</b>	<b>100,0%</b>

(1) DIRDE : Dépenses intérieures de recherche et développement. (2) DERDE : Dépenses extérieures de recherche et développement. (3) Hors crédits d'impôt recherche. s : secret statistique. Source : ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MESR DGESIP-DGRI SIES).

## BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2011 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE



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



**18% PART**

DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LE BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN 2011

**Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'Éducation nationale) mène des enquêtes sur les dépenses de R&D effectuées par les entreprises et la sphère publique élargie.** 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 outre, à partir de 2008, les données sont diffusées dans une nouvelle nomenclature d'activité économique. Depuis 1999, la première branche de R&D en France est l'industrie automobile à l'exception de 2007 où elle était deuxième. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses

fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. En 2011, 23 % de la DIRDE de la branche automobile étaient le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 34 000 personnes en équivalent temps plein (dont 16 700 chercheurs) faisaient partie en 2011 des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont augmenté de 4 % par rapport à 2003 (+ 32 % pour les chercheurs). Selon l'Institut National de la Propriété Industrielle (INPI), les groupes PSA Peugeot Citroën Automobiles (y compris Faurecia) et Renault figuraient en 2013 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevets ; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient également classés dans les vingt premiers. Le secteur automobile demeure le premier déposant de brevets.

# LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE

Initiés par l'État et les collectivités territoriales en 2005, les pôles de compétitivité fédèrent des entreprises (grands groupes et PME/PMI), des unités de recherche et des centres de formation dans une logique de projets collaboratifs. Ils offrent par ailleurs de nombreux services : intelligence économique, aide au dépôt de brevets, mise en réseau, etc. Leur rôle est d'être un levier de la compétitivité de l'économie française en accentuant ses capacités d'innovation et en encourageant l'ancrage et la structuration sur leurs territoires.

Le « Pacte national pour la croissance, la compétitivité et l'emploi » élaboré par le gouvernement en novembre 2012 avait prévu de concentrer l'action des pôles de compétitivité vers les produits et services à industrialiser afin d'accroître leur impact économique en termes de croissance des entreprises et de créations d'emplois. Cette nouvelle phase est entrée en vigueur avec les contrats de performance 2013-2018.

## LES PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ AUTOMOBILES EN FRANCE EN 2012 <sup>(1)</sup>

	Mov'eo	Véhicule du Futur	LUTB	iDforCAR
À vocation...	mondiale	nationale	nationale	nationale
Nombre d'entreprises ayant un établissement membre du pôle	266	160	137	98
Dont PME (moins de 250 salariés)	189	91	70	59
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes) <sup>(1)</sup>	74 026	49 892	54 651	29 168
Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) <sup>(2)</sup>	73 101	39 574	5 580	nd
Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) <sup>(2)</sup>	233 443	143 042	3 673	nd
Dépenses totales (en milliers d'euros) <sup>(2)</sup>	306 544	182 616	9 253	nd
Nombre de projets labellisés <sup>(2)</sup>	54	26	8	19

(1) Les informations relatives aux effectifs salariés sont calculés à partir des données 2011.  
(2) Données 2011.

Sources : enquête DGClS, Insee, DIACT, pôles de compétitivité.



En 2013, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles, jugés performants par l'évaluation du ministère du Redressement productif en 2012. Au sein de ces derniers, elle est mobilisée pour répondre aux défis de l'excellence industrielle et de la mobilité durable. L'action est transversale et associe les constructeurs, les équipementiers, les PME/PMI innovantes, les laboratoires de recherche et les organismes de formation dont les universités.

**Le pôle Mov'eo ([www.pole-moveo.org](http://www.pole-moveo.org)), à vocation mondiale, s'étend sur les régions Ile-de-France, Basse-Normandie et Haute-Normandie.** Mov'eo a pour objet de fédérer les projets portant sur l'optimisation de la mobilité. Les thématiques abordées sont : consommation, environnement, sécurité routière, mobilité et services, filière mécatronique. En 2013, les efforts ont notamment porté sur la coopération avec les autres pôles de compétitivité – y compris hors automobiles – et sur l'aide à la mise en place de l'« Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » VeDeCoM avant son lancement opérationnel en 2014. Le pôle est également engagé dans six des 34 Plans de reconquête industrielle lancés par le gouvernement en septembre 2013 : voitures consommant moins de 2 litres aux 100 kilomètres, bornes électriques de recharge, autonomie et puissance des batteries, véhicules à pilotage automatique, recyclage et matériaux verts et usine du futur.

**Le pôle Véhicule du Futur ([www.vehiculedefutur.com](http://www.vehiculedefutur.com)) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté,** en interaction avec l'Allemagne et la Suisse. La clarification de sa mission s'est faite en 2012 autour de deux axes : l'innovation et l'excellence industrielle au service des entreprises (pilote par l'association du pôle PerfoEST qui est l'ARIA de l'Alsace et de la Franche-Comté). Le pôle est axé sur le véhicule

urbain (éco-conception, consommation énergétique, recyclage, etc.) et l'organisation des mobilités (intermodalité, etc.).

**L'ambition du pôle LUTB Transport & Mobility Systems ([www.lutb.fr](http://www.lutb.fr)) est d'apporter des réponses aux défis posés par la croissance des besoins de mobilité des personnes et des marchandises en ville.** Il coordonne des activités structurantes pour la région : constructeurs, opérateurs de transport, centres de recherche. Les projets de recherche s'articulent autour de cinq thèmes : motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système de transport, modélisation et gestion des mobilités. En 2013, 20 projets ont été labellisés et 13 ont été terminés. Le pôle est également associé à Rhône-Alpes Automotive Cluster, l'ARIA de la région, dont un des axes de développement est la performance industrielle.

**Implanté dans l'ouest de la France (Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes), le pôle iDforCAR ([www.id4car.org](http://www.id4car.org))** est centré sur les véhicules spécifiques et la mobilité durable. Les quatre domaines d'activités stratégiques sont : l'intelligence des systèmes embarqués, les matériaux et l'architecture véhicules, les véhicules et usages innovants et les technologies de l'information et de la communication en lien avec la mobilité durable.

Des pôles autres que spécialisés dans l'automobile peuvent avoir des débouchés dans cette filière. Elastopole, pôle à vocation nationale comprenant les régions Centre, Ile-de-France, Auvergne et Pays de Loire et dédié au caoutchouc et aux polymères, a les trois quarts de ses débouchés dans l'automobile. I-Trans, pôle à vocation mondiale du Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie spécialisé dans le domaine des transports terrestres durables, opère sur la transversalité entre le ferroviaire et l'automobile.



**661**  
NOMBRE

D'ENTREPRISES AYANT  
UN ÉTABLISSEMENT  
MEMBRE D'UN PÔLE  
DE COMPÉTITIVITÉ  
AUTOMOBILE EN 2012

# LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

L'année 2013 a été marquée par une croissance du commerce mondial (+ 2 %) mais aussi par une situation économique difficile en Europe. Dans ce contexte, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 39 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire... Elle représente 9 % des exportations totales. En 2012, dans le palmarès des exportateurs des Douanes, deux entreprises du secteur se situaient parmi les cinq premiers exportateurs. La faiblesse du marché européen a impliqué un recul des exportations (-3 %) et les importations ont

progressé (+ 2 %). La vigueur des importations de véhicules neufs en provenance d'Allemagne (12,9 milliards d'euros) a pesé lourdement sur le déficit. Le solde de la branche automobile s'est ainsi établi à -5,6 milliards d'euros.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a augmenté à 5,2 milliards d'euros. L'excédent s'explique notamment par la production sur les sites hors de France des constructeurs français, qui s'appuient sur des approvisionnements français, par exemple en matière de groupes motopropulseurs (excédent de 2,2 milliards d'euros).

## LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE

En milliards d'euros

	Voitures neuves	Véhicules utilitaires légers neufs	Véhicules industriels neufs	Pièces et moteurs	Branche automobile industrielle	Véhicules d'occasion	Branche automobile	Ensemble des biens <sup>(1)</sup>	Part de l'automobile
<b>Exportations</b>									
(FAB)									
2012	15,0	2,1	2,4	20,6	40,1	1,1	41,2	433,7	9,5%
2013	13,2	2,4	2,3	20,8	38,8	1,2	40,0	427,6	9,4%
Variation 2013/2012 en %	-11,6	+15,6	-3,6	+1,0	-3,2	+7,6	-2,9		
<b>Importations</b>									
(CAF)									
2012	22,4	2,4	2,7	15,9	43,4	1,1	44,6	517,9	8,6%
2013	22,5	2,9	3,4	15,7	44,4	1,1	45,6	506,7	9,0%
Variation 2013/2012 en %	+0,2	+18,7	+24,9	-1,2	+2,3	+1,7	+2,3	-2,2	
<b>Soldes</b>									
2012	-7,5	-0,3	-0,4	+4,8	-3,4	+0,0	-3,4	-84,2	
2013	-9,3	-0,4	-1,1	+5,2	-5,7	+0,1	-5,6	-79,1	
<b>Taux de couverture<sup>(2)</sup></b>									
2012	67	87	87	130	92	102	92	84	
2013	59	85	67	133	87	107	88	84	

(1) Non compris le matériel militaire.

(2) Exportations/importations x 100.

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 CCEA.

**39**  
MILLIARDS  
D'EUROS  
EXPORTATIONS  
DES PRODUITS  
AUTOMOBILES  
DE LA FRANCE  
EN 2013

**En 2013, la part des exportations de la branche automobile dans l'ensemble des exportations de biens a représenté 9 % contre 12 % en 1997.** Quant aux importations, elles en ont représenté 9 % comme en 1997, année de crise sur le marché français des véhicules neufs. 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. Depuis, elles fluctuent entre 39 et 43 milliards. Les exportations de voitures particulières représentaient plus de 25 milliards en 2004-2005 avant de baisser très fortement à 13,7 milliards d'euros en 2009. Par la suite, elles varient entre 13 et 16 milliards suite notamment à la faiblesse des marchés d'Europe du Sud où les constructeurs français sont fortement présents. Le solde négatif s'est donc accru à 9,3 milliards d'euros en 2013.

Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi les deux années suivantes. Puis les premières ont stagné avant de progresser en 2013 à 2,4 milliards alors que les secondes ont diminué légèrement pour la deuxième année de suite pour s'élever à 2,3 milliards. Les importations ont progressé. Les déficits des balances des échanges de véhicules utilitaires légers et de véhicules industriels se sont donc détériorés pour s'établir respectivement à 0,4 milliard d'euros et 1,1 milliard d'euros. Les exportations de pièces et moteurs ont augmenté de 1 % tandis que les importations diminuaient de 1 %. Le solde s'est ainsi amélioré de 8 % à 5,2 milliards d'euros. Les 10 principaux pays où la France exporte sont européens, et principalement en Europe de l'Ouest, à l'exception de l'Algérie et de la Chine.

## PALMARÈS DES EXPORTATEURS – ANNÉE 2012

Rang	Entreprise <sup>(1)</sup>
3	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
13	Automobiles Peugeot
17	Renault Trucks

(1) Dans le palmarès, les Douanes retiennent l'entreprise et non le groupe. Source : Douanes.



Le solde déficitaire des échanges automobiles industriels (hors véhicules d'occasion) s'est dégradé à - 5,7 milliards d'euros (-3,4 milliards en 2012). Il s'est réparti en un déficit de 7,8 milliards d'euros avec l'UE-28 et en un excédent de 2,1 milliards d'euros avec l'extra UE-28. La hausse du déficit du solde automobile provient du repli des exportations observé au sein de l'Union européenne, le marché européen étant globalement à bas niveau, et de la hausse des importations en France. Le solde positif avec l'extra UE-28 s'est élevé à 2,1 milliards

d'euros. Les échanges dans de nombreux pays se soldent toujours par des excédents significatifs: Algérie (910 millions d'euros), Russie (650 millions d'euros), Brésil (580 millions d'euros), Suisse (520 millions d'euros), Chine (500 millions d'euros) et Argentine (390 millions d'euros). Le solde positif avec l'Afrique hors Maghreb s'élevait à 430 millions d'euros et celui avec l'ALENA (États-Unis, Canada et Mexique) à 316 millions d'euros.

## SOLDES AUTOMOBILES INDUSTRIELS

En milliards d'euros

	1985	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2005	2010	2012	2013
<b>Ensemble</b>	4,57	4,13	9,84	8,21	-3,36	-3,36	-5,66
<b>Intra UE (27 pays)</b>					<b>-6,49</b>	<b>-6,81</b>	<b>-7,78</b>
<b>Intra UE (28 pays)</b>							<b>-7,76</b>
dont: Allemagne	-1,62	-2,20	-3,75	-5,54	-6,78	-6,02	-5,56
Autriche			0,33	0,43	0,25	0,17	0,14
Belgique-Luxembourg	0,26	0,68	0,35	2,23	1,94	2,37	2,26
Danemark		0,12	0,23	0,34	0,23	0,20	0,15
Espagne	-0,55	-0,14	1,55	0,46	-1,98	-2,12	-2,89
Finlande			0,17	0,23	0,11	0,09	0,09
Italie	0,59	0,13	0,58	1,56	0,69	0,39	0,08
Pays-Bas	0,34	0,57	1,54	0,37	0,20	0,11	-0,08
Pologne				0,15	-0,50	-0,35	-0,28
Portugal	0,12	-0,12	0,50	0,51	0,02	-0,34	-0,08
République tchèque				-0,21	-1,08	-1,26	-1,15
Royaume-Uni	0,98	1,21	3,56	2,81	1,66	1,70	1,74
Slovénie				0,05	-0,42	-0,30	-0,38
Suède			0,14	0,07	-0,02	-0,20	-0,20
<b>Extra UE (27 pays)</b>					<b>3,13</b>	<b>3,45</b>	<b>2,11</b>
<b>Extra UE (28 pays)</b>							<b>2,09</b>
dont: Suisse	0,27	0,50	0,59	0,57	0,61	0,64	0,52
Russie				0,22	0,53	1,02	0,65
Turquie		0,17	0,55	0,13	-0,61	-0,54	-0,99
Canada	0,12	0,15	-0,02	0,02	-0,01	0,04	0,09
États-Unis	0,81	0,41	0,46	0,41	0,23	0,15	0,13
Mexique	0,00	-0,01	0,03	0,13	0,03	0,11	0,10
Argentine		0,06	0,38	0,17	0,32	0,38	0,39
Brésil		0,07	0,25	0,19	0,45	0,58	0,58
Algérie	0,56	0,47	0,29	0,52	0,82	1,26	0,91
Maroc		0,18	0,12	0,17	0,27	-0,02	-0,10
Chine		0,05	0,09	0,26	0,30	0,48	0,50
Corée du Sud		0,02	-0,22	-0,47	-0,23	-0,53	-0,48
Iran		0,10	0,15	0,92	0,64	0,10	0,03
Japon	-0,43	-0,63	-1,04	-1,67	-1,50	-1,66	-1,34

(1) À partir de 1996, les DOM sont compris dans le périmètre douanier de la France.  
Sources: données des Douanes traitées par le CCFA.

**Historiquement, après avoir été supérieur à 4 milliards d'euros entre 1997 et 2005, l'excédent avec l'Union européenne 15 pays a laissé place à un déficit de 1,2 milliard d'euros en 2007.** Ce dernier s'est creusé en 2008 à -5 milliards d'euros. Depuis, il oscille entre 3,5 et 5,1 milliards d'euros. En 2013, il s'est élevé à 4,2 milliards. Le déficit avec l'UE-28 s'est dégradé à 7,8 milliards d'euros. Entre 2012 et 2013, la détérioration du solde négatif, malgré l'amélioration des échanges avec l'Allemagne (de -6,0 milliards d'euros à -5,6) s'explique notamment par la détérioration des échanges avec l'Espagne (de -2,1 milliards d'euros à -2,8) et

avec l'Italie (de 0,4 milliard d'euros à 0,1) suite à la faiblesse de leur marché intérieur et où les constructeurs français ont une importante part de marché. Néanmoins, il existe des excédents conséquents avec l'ensemble Belgique-Luxembourg (2,3 milliards d'euros) et le Royaume-Uni (1,7 milliard d'euros). Hors Union européenne 28 pays, l'excédent automobile industriel a atteint 2,1 milliards d'euros. Les échanges avec l'Amérique latine et l'Afrique du Nord demeurent favorables. Le déficit avec le Japon et la Corée du Sud réunis s'est amélioré et s'est élevé à -1,8 milliard d'euros.

**2,1**  
**MILLIARDS**  
**D'EUROS**

EXCÉDENT DES ÉCHANGES  
AUTOMOBILES INDUSTRIELS  
DE LA FRANCE EN 2013  
AVEC LE HORS UE-28

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



Depuis 2002, les immatriculations de voitures particulières neuves équipées d'un moteur diesel en France ont été supérieures à celles des autres motorisations. En 2013, elles ont représenté 67 % des immatriculations totales, en baisse après un niveau record suite à l'apparition des moteurs essences trois cylindres. Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché

respective de 2,6 et 0,5 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent et elles ne représentent que 1,8 et 0,3 % du marché. En 2013, les immatriculations de voitures hybrides en France s'élevaient à un cinquième du marché européen et à un quart pour les véhicules électriques alors que la part de la France dans le marché total était de 16 %.

## LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	2000	2005	2010	2011	2012	2013	Variation 2013/2012 en %
<b>Production</b>								
En unités	804 007	1 648 448	2 328 108	2 178 408	2 213 668	1 883 359	1 848 122	-1,9
En % de la production totale	24,4%	35,8%	45,0%	38,8%	39,5%	38,7%	38,6%	
<b>Exportations</b>								
En unités	292 061	975 038	1 500 989	1 346 022	1 373 140	1 208 770	1 256 429	+3,9
En % des exportations totales	15,5%	33,7%	39,1%	31,3%	31,7%	30,9%	32,7%	
<b>Immatriculations</b>								
En unités	762 054	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 596 155	1 384 544	1 199 729	-13,3
En % des immatriculations totales	33,0%	49,0%	69,2%	70,8%	72,4%	72,9%	67,0%	
<b>Parc</b>								
En unités	3 775 000	9 980 000	14 348 000	18 165 000	18 865 000	19 377 000	19 645 000	+1,4
En % du parc total	16,0%	35,6%	47,7%	58,0%	59,8%	61,3%	62,1%	

Source: CCFA.

## IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	2008		2009		2010		2011		2012		2013	
	Unités	Part de marché										
Électriques	4	0,0%	12	0,0%	184	0,0%	2 630	0,1%	5 663	0,3%	8 779	0,5%
Hybrides	8 468	0,4%	9 876	0,4%	9 655	0,4%	13 641	0,6%	27 889	1,5%	46 745	2,6%

Source: CCFA.

## CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2013

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Mégane	7,2
2	Renault	Clio	6,9
3	Citroën	C4	5,9
4	Peugeot	206-207-208	5,5
5	Citroën	C3	3,8
6	Peugeot	308	2,8
7	Peugeot	3008	2,7
8	Volkswagen	Golf	2,5
9	Nissan	Qashqai	2,2
10	Renault	Captur	2,0

Source: CCFA.

**-6  
POINTS**

BAISSE DE LA PART  
DES VOITURES  
PARTICULIÈRES NEUVES  
À MOTORISATION  
DIESEL IMMATRICULÉES  
EN FRANCE EN 2013

**En 2013, la France occupe la seconde place sur le marché mondial de la motorisation diesel avec 1,2 million d'immatriculations de voitures particulières neuves de ce type de motorisation, derrière l'Allemagne avec 1,4 million d'unités.**

Au niveau du parc en France, 62 % des voitures en circulation au 1<sup>er</sup> janvier 2014 étaient équipées d'un moteur diesel. En Europe, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves a baissé de près de deux points à 53 %, soit 6,2 millions d'unités. Sur ce marché, la part des constructeurs français s'est élevée à 23 %. Hors Europe, la part de marché des voitures diesel est d'environ 50 % en Inde et

elle a crû d'une vingtaine de pourcents à près de 40 % en Corée du Sud entre 2011 et 2013. En 2013, 1,8 million de voitures diesel ont été produites par les constructeurs français, soit un recul de 24 % par rapport au niveau record de 2004. La part des voitures diesel dans leur production totale (39 %), en légère diminution par rapport à 2012, demeure en baisse significative par rapport à 2004 (47 %). Les groupes français fournissent également des moteurs diesel à d'autres marques suite à des accords de coopération. En 2013, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 46 700 unités en hausse de 68 % ; celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 55 % pour atteindre 8 800 unités (celles des véhicules utilitaires légers électriques ont aussi fortement progressé, + 42 % à 5 200 unités). L'essor de ces ventes est soutenu par le Plan Automobile du gouvernement de juillet 2012. Le marché français est le premier marché européen pour ces deux motorisations. En France, les constructeurs français ont une part de marché élevée sur ces motorisations grâce à la ZOE et à leurs véhicules hybrides.

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

La structure des voitures neuves par gamme a fortement évolué ces vingt dernières années. Les gammes inférieures représentaient 63 % du marché en 1990 avant de monter à 78 % en 2007. Par la suite, pendant la crise (2008-2010), elles ont progressé pour culminer à 85 % du fait du bonus/malus et de la prime à la casse avant de diminuer jusqu'à 80 % en 2012. En 2013, elle est remontée à 83 %. La structure des voitures par carrosserie s'est également modifiée depuis 1990. La part des

berlines s'établissait à plus de 90 % du marché en 1990 contre 72 % en 2000 et 56 % aujourd'hui.

Après avoir renouvelé leur offre dans les gammes économique et inférieure, les constructeurs français l'ont étendue avec les lancements de la Peugeot 2008 et de la Renault Captur. Sur les gammes moyenne et supérieure, le grand nombre de versions disponibles et le renouvellement continu des modèles ne suffisent pas pour maintenir la part de marché.

## CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2013

Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché	Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Clio	6,9	11	Peugeot	308	2,2	21	Opel	Corsa	1,2
2	Peugeot	206-207-208	6,6	12	Peugeot	3008	2,1	22	Nissan	Juke	1,1
3	Renault	Mégane	5,3	13	Toyota	Yaris	1,6	23	Volkswagen	Tiguan	1,1
4	Citroën	C3	4,3	14	Nissan	Qashqai	1,6	24	Mini	Mini	1,1
5	Citroën	C4	4,3	15	Peugeot	2008	1,6	25	Peugeot	5008	1,0
6	Dacia	Sandero	2,4	16	Fiat	500	1,6	26	Audi	A3	0,8
7	Volkswagen	Golf	2,2	17	Ford	Fiesta	1,5	27	Mercedes	Classe A	0,8
8	Renault	Captur	2,2	18	Dacia	Duster	1,4	28	Volkswagen	Touran	0,7
9	Volkswagen	Polo	2,2	19	Citroën	DS3	1,3	29	B.M.W.	Série 1	0,7
10	Renault	Twingo	2,2	20	Peugeot	508	1,2	30	B.M.W.	Série 5	0,7

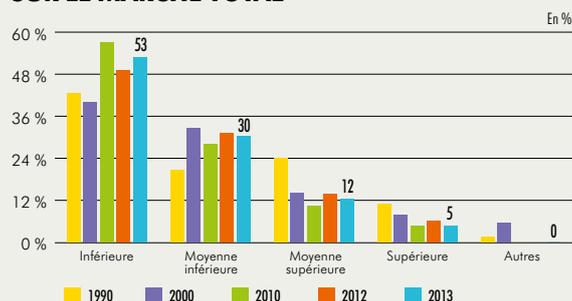
Source : CCFA.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

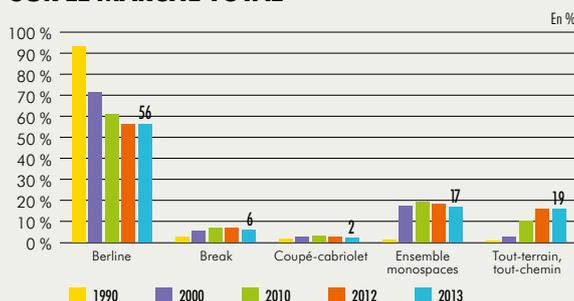
Gammes	1990		2000		2010		2012		2013	
	unités	%								
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 283 902	57,0	929 796	49,0	943 609	52,7
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	627 694	27,9	592 207	31,2	542 972	30,3
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	234 664	10,4	263 283	13,9	219 656	12,3
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	105 313	4,7	113 467	6,0	84 216	4,7
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	96	0,0	7	0,0	3	0,0
<b>TOTAL</b>	<b>2 309 130</b>	<b>100,0</b>	<b>2 133 884</b>	<b>100,0</b>	<b>2 251 669</b>	<b>100,0</b>	<b>1 898 760</b>	<b>100,0</b>	<b>1 790 456</b>	<b>100,0</b>

Source : CCFA.

## PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



## PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



**+ 3  
POINTS**

HAUSSE DE LA PART DE MARCHÉ DE LA GAMME INFÉRIEURE EN FRANCE EN 2013 PAR RAPPORT À 2012

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosserie	1990		2000		2010		2011		2012		2013	
	unités	%										
Berline	2 155 724	93,4	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 269 780	57,6	1 064 713	56,1	1 009 809	56,4
Break	61 418	2,7	119 739	5,6	153 476	6,8	153 705	7,0	126 361	6,7	101 712	5,7
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	50 527	2,4	70 353	3,1	64 990	2,9	47 523	2,5	33 472	1,9
Ensemble monospaces	28 682	1,2	369 434	17,3	430 857	19,1	406 452	18,4	345 254	18,2	300 656	16,8
dont monospace compact	—	—	241 190	11,3	233 363	10,4	222 131	10,1	203 431	10,7	178 683	10,0
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	57 116	2,7	205 106	9,1	292 832	13,3	298 407	15,7	333 005	18,6
Autres	9 908	0,4	9 392	0,4	14 379	0,6	16 470	0,7	16 502	0,9	11 802	0,7
<b>TOTAL</b>	<b>2 309 130</b>	<b>100,0</b>	<b>2 133 884</b>	<b>100,0</b>	<b>2 251 669</b>	<b>100,0</b>	<b>2 204 229</b>	<b>100,0</b>	<b>1 898 760</b>	<b>100,0</b>	<b>1 790 456</b>	<b>100,0</b>

Source : CCFA.

# LES VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En 2013, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont diminué pour la deuxième année consécutive et se sont élevées à 5 318 000 unités (- 1,0 % par rapport à 2012). Elles dépassent néanmoins les 5 millions d'unités par an depuis 2000. Chaque année, il s'échange entre deux et trois voitures d'occasion pour une voiture neuve : par rapport au parc de voitures en circulation, environ 17 % des voitures changent de main chaque année. Les ménages conservent en moyenne leur véhicule cinq ans. Le rapport occasion/neuf a progressé et atteint un niveau record à 3,0 (soit + 0,1 point) bien au-delà des niveaux

observés lors des précédentes périodes de recul du marché des voitures neuves en 1993 (2,5) et en 1997 (2,5). 59 % des voitures possédées ou mises à la disposition des ménages ont été achetées d'occasion contre 51 % en 1991. Lors de l'achat, leur kilométrage moyen s'élevait à 68 000 kilomètres et un quart des véhicules achetés d'occasion par les ménages avaient plus de 100 000 kilomètres au compteur. En outre, les ménages disposant d'une voiture d'occasion et la renouvelant par une voiture d'occasion représentaient 45 % des véhicules renouvelés en 2012.

## LES VOITURES D'OCCASION

	Unités	1980	1990	2000	2005	2010	2012	2013
<b>Immatriculations</b>								
Voitures neuves	milliers	1 873	2 309	2 134	2 118	2 252	1 899	1 790
Voitures d'occasion	milliers	4 441	4 759	5 082	5 383	5 386	5 372	5 318
Rapport O/N		2,4	2,1	2,4	2,5	2,4	2,8	3,0
Voitures de moins de cinq ans	% VO		52	40	40	37	36	35
dont : voitures de moins d'un an	% VO		12	12	10	8	8	8
voitures de moins d'un an	% VN		25	29	25	19	23	23
Voitures de plus de cinq ans	% VO		48	60	60	63	64	65
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	19 130	23 550	28 060	30 100	31 300	31 600	31 650
Rapport occasion/parc	%	23,2%	20,2%	18,1%	17,9%	17,2%	17,0%	16,8%

Source : CCFA.

## LE RAPPORT OCCASION/NEUF



## LE RAPPORT OCCASION/PARC



**59 %**  
PART  
DES VOITURES  
À LA DISPOSITION  
DES MÉNAGES  
ACHETÉES  
D'OCCASION

**La voiture particulière est un bien durable que le ménage achète, utilise, entretient et revend éventuellement sur le marché de l'occasion.** Ces ventes de voitures d'occasion se font par l'intermédiaire d'un professionnel de l'automobile ou directement entre particuliers. Les professionnels assurent généralement les transactions des voitures d'occasion « jeunes », c'est-à-dire de moins de 5 ans. Ils représentent environ la moitié du marché total. Il s'échange ainsi entre 5 et 6 millions de voitures d'occasion par an. Ce marché subit de moins amples fluctuations que celui du neuf. En 2013, la demande en voitures neuves a diminué de 5,7 % à

1,8 million d'unités, et celle en voitures d'occasion a baissé de 1,0 % à 5,3 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf a progressé à 3,0 (soit +0,1 point). La demande en véhicules d'occasion est généralement plus proche de l'évolution du parc ; elle est moins influencée par les facteurs économiques que la demande en voitures neuves. Elle a été néanmoins affectée par des mesures de stimulation du marché du neuf (système bonus/malus, prime à la casse...).

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. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 65 % en 2013. Les voitures d'occasion de moins d'un an peuvent être rapprochées du marché du neuf. En effet, il s'agit souvent de voitures immatriculées d'abord par un professionnel de l'automobile (voiture de démonstration ou voiture de location), vendues ensuite aux particuliers. Elles ont représenté 420 000 immatriculations, soit 23 % du marché du neuf, en hausse d'un point par rapport à 2012, mais ce poids est surtout plus élevé que pendant les années de la prime à la casse où les prix des voitures neuves étaient plus compétitifs.

Depuis 2001, la part des moins d'un an dans l'ensemble des immatriculations de voitures particulières d'occasion diminue régulièrement et ne représente plus que 8 % en 2013 (12 % en 2001).



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

D'un développement plus récent qu'en métropole, les marchés annuels de véhicules neufs dans les cinq départements d'outre-mer (la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion) ont été compris entre 60 000 et 75 000 immatriculations de 1998 à 2012. En 2013, le contexte économique a également pesé et le marché a atteint un point bas à 58 700 unités. La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,1 %) qu'en France métropolitaine (2,1 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires

légers y est un peu supérieure (17,2 % contre 16,5 % en métropole). Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers; leur part de marché est ainsi passée en dessous de 50 % depuis 2006. Ils résistent cependant mieux sur celui des véhicules utilitaires légers (plus de 50 % du marché), ce qui reste beaucoup plus faible qu'en métropole (environ les deux tiers du marché). En revanche, sur le marché étroit des véhicules industriels, la pénétration de Renault Trucks s'élève à 33 %.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Voitures particulières neuves	2000	2005	2010	2012	2013	Variation 2013/2000	Variation 2013/2012
Guadeloupe	13 691	14 359	13 438	13 158	12 427	-9,2%	-5,6%
Guyane	4 031	4 085	4 382	4 357	4 256	5,6%	-2,3%
Martinique	14 424	14 749	13 147	11 527	11 091	-23,1%	-3,8%
Mayotte <sup>(1)</sup>				808	935	-	15,7%
Réunion	21 463	25 142	20 295	19 795	19 465	-9,3%	-1,7%
<b>Total DOM</b>	<b>53 609</b>	<b>58 335</b>	<b>51 262</b>	<b>49 645</b>	<b>48 174</b>	<b>-10,1%</b>	<b>-3,0%</b>

Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)	2000	2005	2010	2012	2013	Variation 2013/2000	Variation 2013/2012
Guadeloupe	2 685	2 772	2 394	2 214	2 198	-18,1%	-0,7%
Guyane	1 143	1 169	1 239	1 310	1 186	3,8%	-9,5%
Martinique	2 368	2 732	2 016	1 882	1 804	-23,8%	-4,1%
Mayotte <sup>(1)</sup>				214	201	-	-6,1%
Réunion	5 200	6 021	4 166	4 807	4 433	-14,8%	-7,8%
<b>Total DOM</b>	<b>11 396</b>	<b>12 694</b>	<b>9 815</b>	<b>10 427</b>	<b>9 822</b>	<b>-13,8%</b>	<b>-5,8%</b>

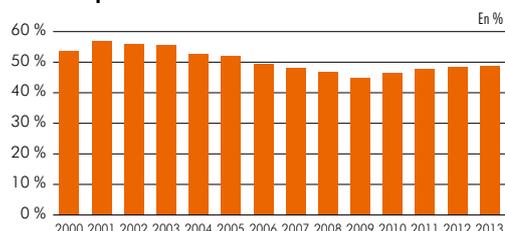
  

Véhicules utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)	2000	2005	2010	2012	2013	Variation 2013/2000	Variation 2013/2012
Guadeloupe	146	196	135	80	91	-37,7%	13,8%
Guyane	66	99	85	58	100	-12,1%	72,4%
Martinique	187	183	84	167	123	-10,7%	-26,3%
Mayotte <sup>(1)</sup>				24	38	-	58,3%
Réunion	362	464	293	347	335	-4,1%	-26,2%
<b>Total DOM</b>	<b>761</b>	<b>942</b>	<b>597</b>	<b>676</b>	<b>687</b>	<b>-11,2%</b>	<b>13,2%</b>

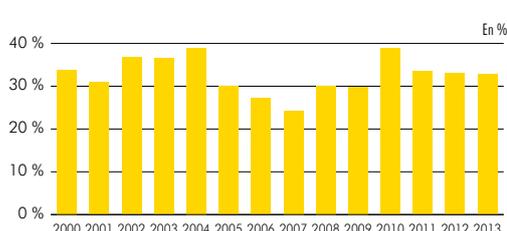
(1) À partir du 1<sup>er</sup> avril 2011.  
Source : CCFA.

## PÉNÉTRATION DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

### Voitures particulières neuves

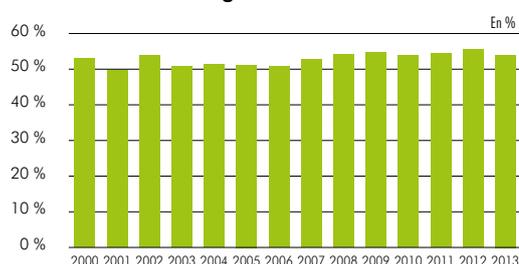


### Véhicules industriels neufs

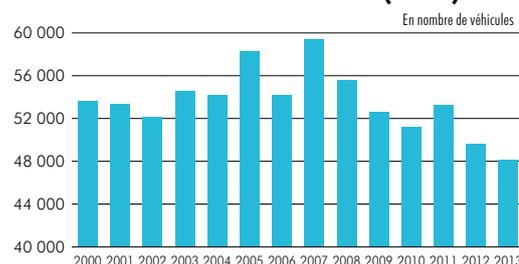


  
**-22 %**  
D'IMMATRICULATIONS  
DE VÉHICULES  
LÉGERS DEPUIS 2007

### Véhicules utilitaires légers neufs



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



# LA MOTORISATION DES MÉNAGES

En 2013, les ménages multimotorisés ont représenté 35 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980.

92 % des ménages habitant les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) possèdent un véhicule.

63 % des ménages vivant en région parisienne sont motorisés (60 % en

2000). 69 % des ménages jeunes sont équipés d'un véhicule en 2013 (49 % en 2000).

79 % des ménages âgés sont motorisés contre 69 % en 2000. La possession du permis de conduire et la part de conducteur dans cette catégorie d'âges augmentent.

## TAUX DE MOTORISATION (PART DES MÉNAGES DISPOSANT D'UNE VOITURE AU MOINS)

	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
<b>Selon la catégorie socio-professionnelle</b>							
Exploitants agricoles	87,3 %	95,9 %	98,9 %	91,1 %	100,0 %	92,1 %	91,8 %
Salariés agricoles	72,6 %	74,7 %	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	91,1 %	95,2 %	89,4 %	90,6 %	91,2 %	91,1 %	92,7 %
Professions libérales, cadres supérieurs	93,6 %	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,7 %	84,1 %	81,6 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	90,2 %	93,3 %	88,7 %	90,8 %	87,6 %	89,8 %	89,3 %
Employés	75,4 %	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,9 %	82,5 %	82,0 %
Ouvriers	80,4 %	87,2 %	89,7 %	88,7 %	89,1 %	91,2 %	89,7 %
Inactifs	39,6 %	54,6 %	65,8 %	70,9 %	72,8 %	77,1 %	77,7 %
dont retraités	-	59,4 %	70,9 %	76,0 %	76,2 %	80,1 %	81,3 %
<b>Selon la catégorie de commune</b>							
Communes rurales	71,7 %	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,4 %	92,7 %	92,1 %
Villes de moins de 20 000 habitants	69,6 %	76,6 %	84,7 %	86,1 %	88,4 %	90,2 %	90,5 %
Villes de 20 000 à 100 000 habitants	72,3 %	77,3 %	80,0 %	84,2 %	83,7 %	87,1 %	86,6 %
Villes de plus de 100 000 habitants	69,5 %	74,2 %	75,1 %	76,6 %	78,5 %	80,8 %	82,1 %
Agglomération parisienne	69,3 %	77,0 %	} 60,8 %	60,4 %	61,5 %	63,6 %	62,7 %
Ville de Paris	48,8 %	47,3 %					
<b>Selon la catégorie d'habitat</b>							
Ville-centre	-	-	67,6 %	69,4 %	69,2 %	73,0 %	73,2 %
Banlieue	-	-	79,3 %	80,5 %	80,9 %	83,2 %	82,0 %
Périurbain	-	-	88,5 %	89,8 %	91,2 %	91,6 %	91,7 %
Rural	-	-	85,3 %	90,4 %	92,6 %	94,8 %	92,9 %
<b>Selon l'âge du chef de ménage</b>							
Moins de 25 ans	-	-	51,2 %	49,3 %	63,3 %	64,9 %	69,1 %
25 à 34 ans	-	-	85,1 %	82,4 %	82,3 %	83,9 %	79,6 %
35 à 44 ans	-	-	86,7 %	86,3 %	87,5 %	88,0 %	87,1 %
45 à 54 ans	-	-	87,5 %	87,4 %	86,1 %	88,1 %	87,5 %
55 à 64 ans	-	-	84,9 %	87,0 %	86,7 %	86,9 %	85,2 %
Plus de 65 ans	-	-	61,9 %	69,0 %	70,8 %	76,2 %	79,3 %
<b>Ensemble</b>	<b>69,3 %</b>	<b>76,5 %</b>	<b>78,4 %</b>	<b>80,3 %</b>	<b>81,2 %</b>	<b>83,5 %</b>	<b>83,1 %</b>
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	-	40,4 %	40,7 %	41,5 %	41,5 %

Sources : Insee jusqu'en 1993, PARCAUTO TNS-Sofres à partir de 1994.



**87%**  
PART  
DES MÉNAGES  
RÉSIDENTS HORS  
ILE-DE-FRANCE  
POSSÉDANT  
UNE VOITURE

**Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'une voiture au moins.** Il est largement lié au revenu, à l'âge du chef de ménage, à la catégorie socioprofessionnelle, aux zones d'habitation et au nombre de personnes composant le ménage.

- Si les 20 % des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90 % en 2013, les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à plus de 60 %.

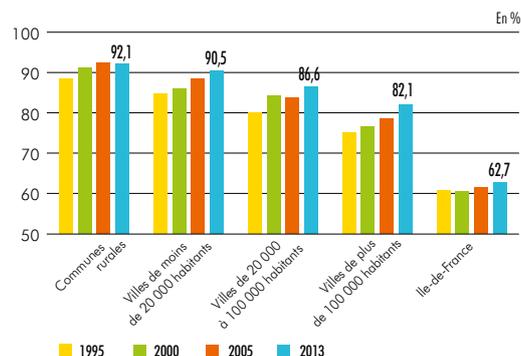
- Les taux de motorisation dans les villes de plus de 100 000 habitants ne baissent pas : 82 % d'entre eux étaient motorisés en 2013 contre 75 % en 1995. Ce ratio progresse depuis 2007 dans les agglomérations lilloise et marseillaise ; il est quasiment stable dans l'agglomération parisienne et diminue dans l'agglomération lyonnaise.

- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.

- Les catégories des employés et des inactifs sont relativement moins équipées mais, depuis 2000, leur taux de motorisation s'est significativement accru (respectivement + 4,5 et + 6,8 points).

Chaque année, 2 à 3 % des ménages se « démotorisent ». Le changement de situation familiale (deuil, divorce, etc.), les problèmes de santé, les déménagements et les évolutions professionnelles en sont les principales causes.

## LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



# LE PARC AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'utilisation quotidienne de la voiture a fléchi régulièrement ces dernières années : la part des véhicules du parc utilisés quotidiennement ou presque s'établit à 71 % en 2013 contre 79 % en 2000. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse historiquement le seuil des 50 %. En 2013, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 17 %. Le parc vieillit lentement et régulièrement sauf durant les périodes où les niveaux de marché sont élevés comme au début des années 2000 ou pendant la mise en place

de la prime à la casse. La part des véhicules aux énergies électriques et hybrides reste très faible. Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ 104 000 kilomètres, soit 10 800 kilomètres de plus qu'en 2000 et 34 400 kilomètres de plus qu'en 1990. Cette tendance s'était infléchie entre 2009 et 2011 avec les systèmes de bonus-malus et de prime à la casse ayant permis de renouveler une partie du parc ; en 2012, la hausse reprend.

## PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	Unités	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Parc total	millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	33,8
Âge moyen du parc	ans	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,6
Durée de détention moyenne	année		3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,3

### Répartition du parc par groupe automobile

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Renault (y compris Dacia)	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,6
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	37,3
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	34,1

### Répartition du parc par puissance fiscale

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
2 & 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7		43,3	44,4
4 & 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5		44,4	47,5
6 & 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0		42,5	40,2
8 CV & plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8		13,1	12,3

### Répartition du parc par gamme

	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,5
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	30,3
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	9,1
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	3,3
Divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	7,9
Part de voitures achetées neuves	%		55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	41,0

### Répartition du parc par carburant utilisé

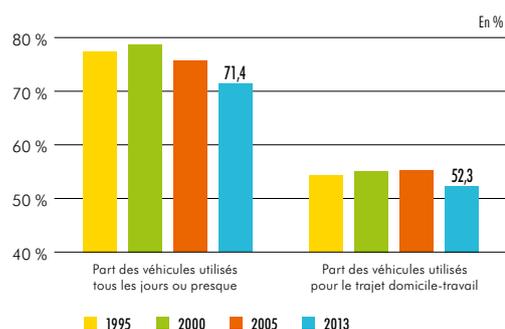
	%	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2013
Super sans plomb - Essence	%		16,2	38,4	49,1		51,1	40,1
Super plombé - ARS	%		65,6	28,8	11,9		40,1	37,6
Gazole	%		18,2	30,9	38,1		59,9	61,4
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	103 890
Part des véhicules utilisés tous les jours ou presque tous les jours	%		75,1	77,4	78,7	75,7	71,8	71,4
Part des véhicules utilisés pour le trajet domicile - travail	%		55,4	54,3	55,1	55,2	53,7	52,3

Note : à partir de 2007, les années ne sont pas directement comparables aux années précédentes ; le périmètre des véhicules utilitaires légers a été élargi.  
Source : enquête PARCAUTO TNS-Sofres traitée par le CCFA et l'IFSTTAR.

## Une enquête menée par la Sofres 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 5 % de l'ensemble. Le poids du parc des véhicules de plus de 5 ans s'est élevé en 2013 à près de deux tiers et celui des plus de 10 ans a atteint un point haut historique à 31 %. L'âge moyen du parc par énergie s'est établi à 10,3 années pour l'essence et à 7,6 années pour le diesel. Les puissances fiscales les plus courantes sont comprises entre 4 et 7 CV. Les voitures de gamme inférieure et moyenne inférieure sont appréciées depuis quelques années et leur part dans le parc a de nouveau augmenté au détriment de celles de gammes supérieures : elles ont représenté en 2013 respectivement 50 % et 30 % du parc, contre 9 % pour les voitures de la gamme moyenne supérieure. Les équipements de confort sont de plus en plus diffusés ; en 2013, 71 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 68 % des véhicules possèdent un système ABS, 41 % un limiteur de vitesse et 32 % un système central de stabilité (ESP) contre respectivement 47 % et 18 % pour les deux derniers en 2007.

## L'UTILISATION DES VÉHICULES



**71%  
et 52%  
PARTS RESPECTIVES**  
DES VÉHICULES DU PARC  
UTILISÉS TOUS LES JOURS  
(OU PRESQUE) ET SERVANT  
POUR LES TRAJETS  
DOMICILE-TRAVAIL

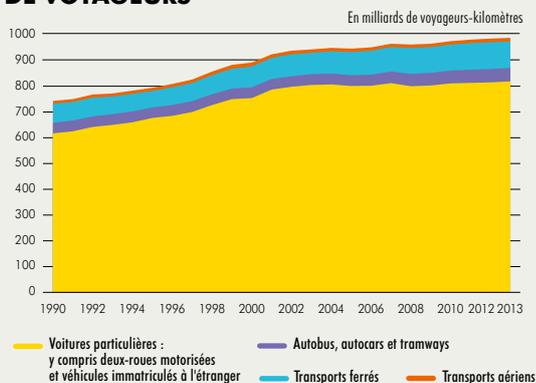
# LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS

La mobilité des personnes est la courroie de transmission de l'économie : elle participe à la facilitation des échanges économiques et sociaux, source de création de richesse et elle est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme la santé ou le tourisme. En l'exprimant en voyageurs-kilomètres, ce qui entraîne une sous-représentation de la mobilité urbaine, et en la limitant aux transports intérieurs (hors international longue distance), la route est prépondé-

rante : 83 % pour la voiture particulière et 5 % pour les autobus, autocars et tramways en 2013.

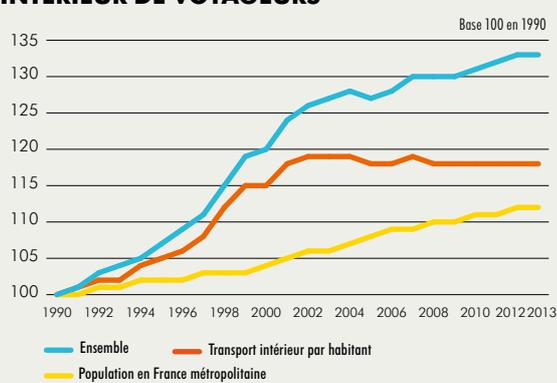
La voiture particulière, mais aussi le véhicule utilitaire léger qui permet de transporter ses affaires, fournissent une réponse adaptée à la mobilité d'aujourd'hui, notamment dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants pour que les transports en commun soient pertinents, tant économiquement que socialement.

## LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



Sources : MEDDE/SOeS, Insee.

## ÉVOLUTION DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE VOYAGEURS



Sources : MEDDE/SOeS, 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 des personnes, qui demeure indispensable.**

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

Si les navettes domicile-travail en constituent un socle important, le développement de l'économie, même tertiaire, est dépendant de la mobilité des personnes. Cette situation est exacerbée dans le cas des services à la personne, tels la santé, le tourisme, etc.

Les déterminants du choix des modes de transport se situent, comme pour le transport de marchandises, dans l'origine-destination, la distance, les temps et les quantités/volumes des affaires transportées. Le transport de personnes nécessite pour chaque mode des investis-

sements importants amortis généralement sur 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.

Les transports intérieurs de voyageurs exprimés en voyageurs-kilomètres rapportés au nombre d'habitants ont progressé continuellement jusqu'en 2002 (+ 19 % par rapport à 1990). Depuis, en raison notamment de la hausse des prix des carburants, un palier semble avoir été atteint et une baisse de 1 % a été observée entre 2002 et 2013.



**- 1%  
DE BAISSÉ**

ENTRE 2002 ET 2013  
DES TRANSPORTS  
INTÉRIEURS DE  
VOYAGEURS TOUS  
MODES EXPRIMÉS  
EN VOYAGEURS-  
KILOMÈTRES  
RAPPORTÉS  
AU NOMBRE  
D'HABITANTS



## LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES

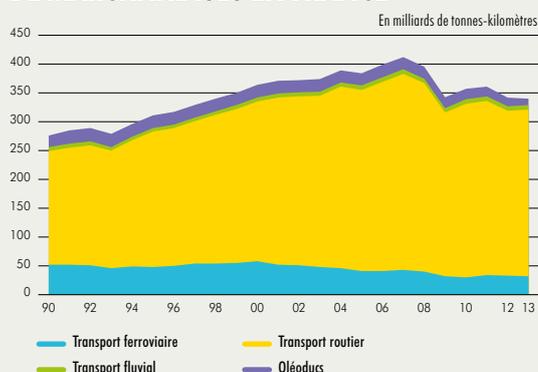
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises (y compris entre eux) aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques qui sont souvent à relier à l'aménagement du territoire, il convient d'ajouter aussi la notion du temps.

Chaque mode de transport – routier, ferroviaire, fluvial, canalisation, etc. – nécessite des infrastructures, synonymes d'investissements

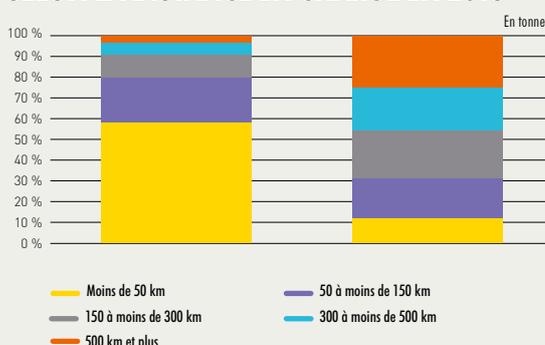
importants, amortis généralement sur longue période.

Le transport routier de marchandises répond à de nombreux critères intervenant dans le choix modal. Selon l'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports, 58 % des tonnes chargées par le pavillon français sont livrées à moins de 50 kilomètres et 54 % des tonnes-kilomètres réalisés par celui-ci le sont à moins de 300 kilomètres.

### LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



### RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2013



**La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres ;** elle correspond, d'une part, à la demande intérieure des différents acteurs économiques et, d'autre part, aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays, comme l'Allemagne ou la France, sont, de par leur position géographique des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. Au niveau du transport routier de marchandises, cela se traduit aussi par le phénomène de cabotage.

Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. Entre autres, son coût ne doit pas être trop onéreux comparativement aux autres pays afin de faciliter l'activité exportatrice. La destination (la provenance pour les importations) et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères bien souvent discriminants dans le choix du mode de transport. Des liquides peuvent être transportés par conduite évitant ainsi les ruptures de charge ; les ports sont entre autres utilisés pour le commerce avec les pays lointains.

La demande intérieure des différents agents économiques (ménages, entreprises et administrations au sens large) porte sur des marchandises ou des biens très variés. Elle est satisfaite par une (auto)production nationale ou par des importations et le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation, enfin de ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage : en France notamment, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

Du fait de la grande variété des biens et marchandises, de nombreux facteurs interviennent et conditionnent parfois le choix du mode de transport. C'est le cas pour :

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial ;
- la valeur des biens et marchandises transportés ;

- le temps de livraison : les denrées périssables telles que 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, synonyme d'investissements importants, généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes.

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

Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement, et les tonnes-kilomètres. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère en charge des Transports montre que près de 60 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et que 54 % des tonnes-kilomètres effectuées par le pavillon français le sont sur une distance de moins de 300 kilomètres.



**STABILITÉ**  
DU TRANSPORT  
INTÉRIEUR DE  
MARCHANDISES  
MESURÉ EN TONNES-  
KILOMÈTRES EN 2013  
PAR RAPPORT À 1998

# LA CIRCULATION ROUTIÈRE

Si la circulation avait, en moyenne annuelle, augmenté de 2 % entre 1990 et 2004, celle-ci est restée quasi stable depuis (+ 0,2 % par an).

En hausse de + 0,7 % en 2013, elle a légèrement dépassé son précédent point haut de 2011, dans un contexte de stagnation de la croissance économique et de prix élevés des carburants.

Reflète de l'activité économique, la circulation des poids lourds sous pavillon français s'est stabilisée (- 0,4 %) en 2013, après les chutes des

années précédentes; son niveau, en deçà de celui de 1990, reste inférieur de 23 % à celui de 2007.

La circulation des voitures particulières immatriculées en France a légèrement augmenté (+ 0,4 %): elle a, entre autres, été affectée par les niveaux élevés des prix des carburants et par la poursuite de la baisse de l'emploi. Le kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière est resté quasi stable (+ 0,3 %).

## BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2012	2013	Variation annuelle moyenne en %		
						2000-1990	2013-2000	2013-2012
<b>Parcs (moyennes annuelles)</b>	<b>milliers de véhicules</b>	<b>28 106</b>	<b>33 464</b>	<b>38 137</b>	<b>38 204</b>	<b>+ 1,8</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 0,2</b>
Voitures		23 280	27 770	31 575	31 622	+ 1,8	+ 1,1	+ 0,1
dont: essence		19 760	18 150	12 454	12 099	-0,8	-3,1	-2,9
diesel		3 520	9 621	19 121	19 523	+ 10,6	+ 5,9	+ 2,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 911	5 939	+ 1,8	+ 1,3	+ 0,5
dont: essence		2 279	1 302	456	397	-5,4	-8,4	-13,0
diesel		1 944	3 761	5 455	5 543	+ 6,8	+ 3,1	+ 1,6
Poids lourds (> 5 t)		535	551	560	551	+ 0,3	+ 0,1	-1,5
Bus et cars		68	81	91	92	+ 1,8	+ 0,9	+ 0,9
<b>Kilométrages annuels moyens</b>	<b>milliers de km</b>							
Voitures		13,4	13,5	12,7	12,7	+ 0,1	-0,6	+ 0,3
dont: essence		11,9	10,7	8,2	8,2	-1,1	-2,2	+ 0,5
diesel		21,3	18,8	15,6	15,5	-1,2	-1,6	-0,7
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	15,7	16,0	+ 0,6	+ 0,1	+ 1,6
dont: essence		9,9	8,3	7,3	7,3	-1,7	-1,1	+ 0,5
diesel		20,2	18,0	16,4	16,6	-1,1	-0,8	1,0
Poids lourds (> 5 t)		36,1	41,2	33,1	33,3	+ 1,3	-1,8	+ 0,7
Bus et cars		31,0	30,2	36,2	36,1	-0,3	+ 1,5	-0,1
<b>Consommations unitaires</b>	<b>litres aux 100 km</b>							
Voitures essence		8,68	8,12	7,66	7,50	-0,7	-0,5	-2,1
Voitures gazole		6,73	6,74	6,36	6,21	+ 0,0	-0,5	-2,4
VUL essence		9,39	9,29	8,29	8,12	-0,1	-0,9	-2,1
VUL gazole		9,77	9,67	9,20	9,00	-0,1	-0,4	-2,1
Poids lourds gazole		36,23	36,62	34,97	34,81	+ 0,1	-0,4	-0,5
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,78	32,46	+ 0,3	-0,1	-1,0
<b>Consommations de carburants (tous transports routiers)</b>	<b>millions de litres</b>							
Essence		24 110	18 729	10 044	9 667	-2,5	-5,1	-3,8
Gazole		17 977	30 779	38 373	38 157	+ 5,5	+ 1,9	-0,6
Total		42 086	49 508	48 417	47 824	+ 1,6	-0,2	-1,2
<b>Circulation totale</b>	<b>milliards de véhicules-km</b>	<b>420</b>	<b>518</b>	<b>564</b>	<b>568</b>	<b>+ 2,1</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>+ 0,7</b>
dont: voitures et véhicules utilitaires légers français		373	455	493	496	+ 2,0	+ 0,7	+ 0,7
<b>Trafics routiers</b>								
Voyageurs en véhicules particuliers <sup>(1)</sup>	milliards de voyageurs-km	617,3	754,4	815,0	819,4	+ 2,0	+ 0,6	+ 0,5
Voyageurs en autobus ou autocars	milliards de voyageurs-km	40,6	42,1	51,6	52,3	+ 0,4	+ 1,7	+ 1,4
Marchandises	milliards de tonnes-km	195,7	276,8	285,9	288,6	+ 3,5	+ 0,3	+ 0,9

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

Source : Les comptes des transports de la Nation, MEDDE/SOeS, Insee.

# 79%

**PART**  
DE LA MOTORISATION  
DIESEL DANS LA  
CIRCULATION DES  
VÉHICULES LÉGERS  
EN FRANCE

**La circulation routière est estimée en recoupant les informations provenant des comptages de véhicules sur les différents réseaux routiers** (national, départemental, local et urbain) avec les kilométrages annuels moyens parcourus par les véhicules du parc et les données de la consommation de carburants. Elle incorpore celle des véhicules immatriculés à l'étranger.

Par rapport à l'ensemble des transports intérieurs, la part de la route s'est élevée en 2013 à 88 % pour les voyageurs et à 85 % pour les marchandises.

En 2013, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,2 %, soit à un rythme presque comparable aux années précédentes, mais bien inférieur à celui observé au cours de la décennie 1990.

La diésélisation du parc de véhicules légers s'est poursuivie et 67 % de ces véhicules étaient équipés d'un moteur diesel.

En terme de circulation, la part du diesel a représenté 79 % de celle des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000 et 31 % en 1990.

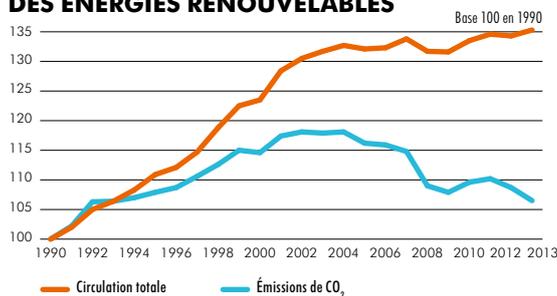
Les consommations unitaires présentées dans le tableau ci-dessus incorporent les effets de surconsommation liés aux biocarburants, le pouvoir énergétique de ces derniers étant moindre que celui des carburants conventionnels. Entre 2012 et 2013, la part du super sans plomb 95-E10 a continué sa progression, s'élevant désormais à 29 % des livraisons d'essence. Au 1<sup>er</sup> janvier 2014, plus de trois voitures sur quatre étaient compatibles à ce carburant.

# LA CIRCULATION ROUTIÈRE ET LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 35 % ; leurs émissions de CO<sub>2</sub> associées nettes des énergies renouvelables n'ont quant à elles crû que de 7 %. Différents facteurs sont à l'origine de cette amélioration de l'efficacité énergétique. Ainsi, au niveau des voitures particulières immatriculées en France et en circulation, la baisse de leur consommation unitaire moyenne (y compris les effets de surconsommation liés aux biocarburants) a été

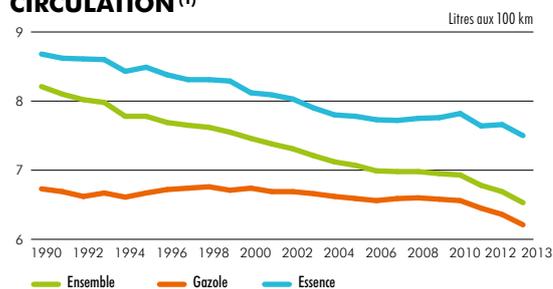
de 20 % entre 1990 et 2013 (diésélisation du parc automobile, efforts des constructeurs et des conducteurs et impact de la diffusion dans le parc du système de bonus/malus instauré en 2008). D'autre part, la quantité de CO<sub>2</sub> nette des énergies renouvelables nécessaire pour le déplacement d'une tonne de marchandises sur un kilomètre par un véhicule industriel sur le territoire français a baissé de 28 % entre 1990 et 2013, malgré l'impact de la crise économique et financière.

## LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO<sub>2</sub> NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



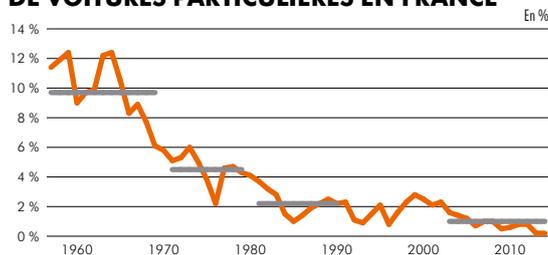
Sources : CITEPA et Bilan de la circulation routière.

## CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION <sup>(1)</sup>



Source : Bilan de la circulation routière.

## TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



Source : CCFA.

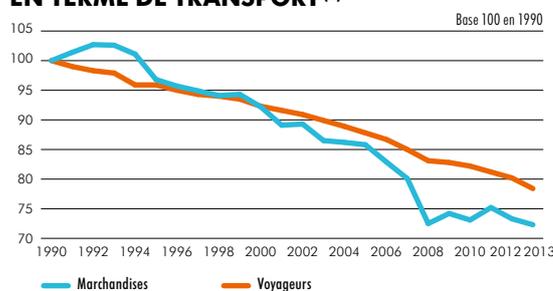
## KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



Source : Bilan de la circulation routière.

**La circulation des voitures particulières résulte de deux composants: 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, se rapprochant désormais du rythme de croissance de la population. Le développement de la multimotorisation puis les hausses significatives des prix des carburants sont les principaux facteurs à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière. En 2013, les premières estimations fournies par le Centre Interprofessionnel d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO<sub>2</sub> nettes des

## ÉVOLUTION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN TERME DE TRANSPORT <sup>(2)</sup>



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

(2) L'efficacité énergétique correspond à l'évolution de la quantité de CO<sub>2</sub> pour le déplacement d'une tonne de marchandises (resp. d'un voyageur) sur un kilomètre par les véhicules industriels (resp. les véhicules particuliers) circulant sur le territoire français. La diminution de CO<sub>2</sub> liée aux biocarburants est prise en compte.

Sources : MEDDE/SOeS, calculs CCFA.

énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années 2000, une nette inflexion à la baisse est enregistrée, liée, entre autres, aux effets de la crise économique et à l'augmentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants. Portant sur l'année 2012, les émissions de CO<sub>2</sub> nettes des énergies renouvelables des transports routiers se sont réparties, selon les estimations du CITEPA, à 56 % pour les voitures, 20 % pour les véhicules utilitaires légers et 23 % pour les poids lourds y compris les cars et les bus (26 % en 2007).

**-10%**  
**BAISSE**

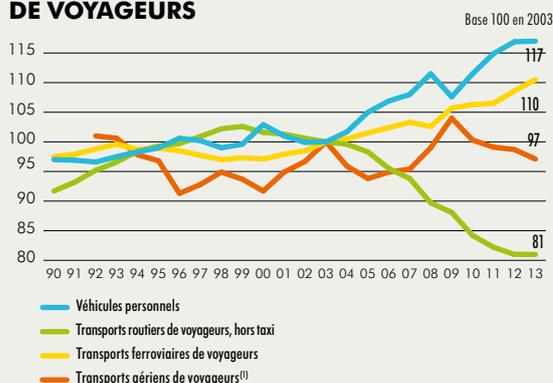
DES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>  
DES TRANSPORTS ROUTIERS  
ENTRE 2004 ET 2013  
SELON LE CITEPA

## LES INDICES DE PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 2013, le rythme de croissance de l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) a de nouveau diminué (+1 %) en raison de la baisse des prix des carburants. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 3 %, soit dans la fourchette de ces dernières années comprise entre 2 et 3 % à l'exception de 2012 (+ 4 %). Quant à l'indice des prix des transports routiers de voyageurs (hors taxi), il a interrompu sa tendance durable à la

baisse en augmentant pour la deuxième année consécutive (+ 0,8 %). Depuis 2009, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs évoluent de manière très différenciée : de - 8 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxi) à + 9 % pour les véhicules personnels, en passant par une baisse de 7 % pour le transport aérien et une hausse de 5 % pour le transport ferroviaire.

### INDICES DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS



Source : Insee.

### VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxi	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Taxis	Transports aériens de voyageurs <sup>(1)</sup>
1996	3,6 %	2,4 %	1,6 %	2,4 %	2,4 %	-3,9 %
1997	0,9 %	2,4 %	0,5 %	2,4 %	2,2 %	2,9 %
1998	-0,5 %	2,0 %	-0,1 %	2,1 %	2,1 %	3,0 %
1999	1,2 %	0,9 %	0,9 %	1,1 %	1,7 %	-0,8 %
2000	5,1 %	0,6 %	1,4 %	1,0 %	2,3 %	-0,5 %
2001	-0,2 %	1,4 %	2,5 %	1,8 %	3,7 %	5,2 %
2002	0,8 %	1,2 %	2,6 %	1,4 %	1,9 %	3,9 %
2003	2,2 %	1,5 %	3,6 %	1,7 %	2,5 %	5,6 %
2004	3,9 %	1,7 %	2,7 %	1,9 %	2,5 %	-2,0 %
2005	5,1 %	0,4 %	2,8 %	1,3 %	3,5 %	-0,4 %
2006	3,5 %	-1,2 %	2,4 %	0,1 %	3,4 %	2,8 %
2007	2,5 %	-0,4 %	2,4 %	0,4 %	2,2 %	2,0 %
2008	6,2 %	-1,6 %	2,1 %	-0,4 %	2,6 %	6,6 %
2009	-3,4 %	-1,7 %	3,1 %	-0,1 %	3,7 %	5,2 %
2010	5,2 %	-3,0 %	2,1 %	-1,6 %	1,4 %	-2,1 %
2011	5,3 %	-0,3 %	2,3 %	0,5 %	2,1 %	0,8 %
2012	3,7 %	0,5 %	4,0 %	1,6 %	3,8 %	ns
<b>2013</b>	<b>1,0 %</b>	<b>0,8 %</b>	<b>2,6 %</b>	<b>1,4 %</b>	<b>2,6 %</b>	<b>-0,7 %</b>

(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.



**+ 1 %  
et + 3 %  
HAUSSES**

RESPECTIVES DES INDICES  
DES PRIX LIÉS AUX VÉHICULES  
PERSONNELS ET AUX  
TRANSPORTS FERROVIAIRES DE  
VOYAGEURS

**Les indices de prix des différents modes de transport voyageurs retracent les évolutions de prix toutes taxes comprises.** Ainsi, pour l'aérien, les taxes d'aéroport sont incluses ; de même pour les autres modes, les charges liées aux infrastructures ne figurent qu'à hauteur de ce qui peut être incorporé dans le prix de vente. En outre, seule la partie directement payée par le ménage est suivie. Par exemple, si une région ou une collectivité locale décide dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire ou de



mesures sociales de subventionner une partie des frais liés aux transports, une baisse sera enregistrée dans les dépenses des ménages. Les surcharges carburants sont bien 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 transport, ces différents indices sont corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le graphique ci-dessus.

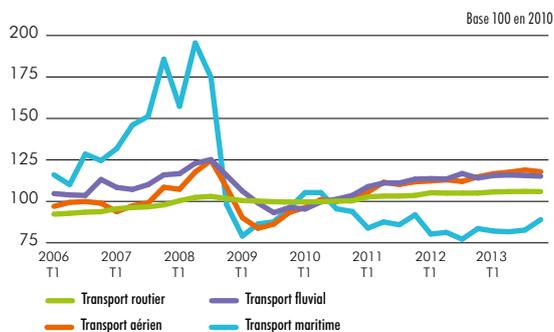
Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transport de voyageurs connaissent depuis 2003 des évolutions distinctes : entre 2003 et 2012, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation de véhicules personnels) a augmenté de 17 %, dépassant nettement son niveau de l'année 2000. Celui des transports ferroviaires a crû de 10 %, poursuivant sa progression entamée depuis 2000 alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxi) a baissé de 19 % ; il convient de rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

## LES INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET

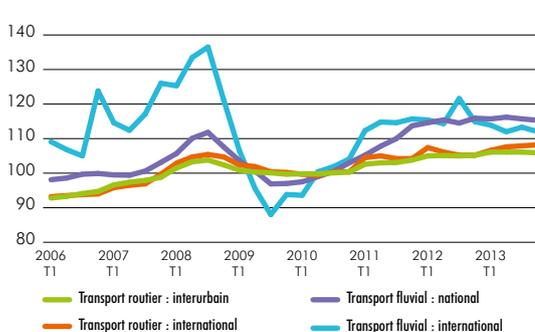
En 2013, l'indice de prix du fret routier dont les variations étaient traditionnellement les plus modérées a progressé pour la troisième année de suite mais à un rythme moins rapide. Quant aux indices de prix du transport de fret autre que routier, leur variation au cours des derniers trimestres a été, comme en 2012, moins ample qu'auparavant. Depuis 2006, l'indice des prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 2 % par an, allant de 1,8 % pour l'interurbain à 2 % pour l'international en passant par 1,9 % pour le transport routier de marchandises de proximité. Sur la même période,

la variation de l'indice fluvial a été inférieure (+ 1,2 % par an), variant de 0,2 % pour l'international à 2,2 % pour le national. L'aérien, puis le fluvial et, dans une moindre mesure, le routier connaissent traditionnellement des variations infra-annuelles amples de leurs indices de fret. Néanmoins, les points hauts et bas de l'indice aérien observé au cours de la même année sont de moins en moins élevés depuis 2010 et la différence a atteint 2 % en 2012. La volatilité variable des prix des carburants en est à l'origine ; côté fluvial, le rapport entre l'offre et la demande l'explique davantage.

### INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



### INDICES DES PRIX DU TRANSPORT DE FRET



**Les indices des prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports.** En ce qui concerne les transports routier et fluvial, seules les activités réalisées pour compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies ; une entreprise acheminant ses produits par ses propres moyens n'est ainsi pas prise en compte. Les indices sont déterminés sur la base de prestations représentatives définies notamment par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises ainsi que les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les données utilisées correspondent aux prix pratiqués à la fin de chaque trimestre.

Suivis depuis le début de l'année 2006, les indices concernant le fret aérien sont constitués 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. Contrairement aux données liées au transport de fret routier ou fluvial, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire. Ils intègrent les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. L'indice du prix du transport maritime est également suivi depuis le début de l'année 2006. Il 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.

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice des prix du fret aérien a connu depuis 2006 d'amples variations, dont une forte

baisse en 2009. En 2013, l'indice a poursuivi sa progression (+4 %). L'indice des prix du fret maritime est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac. Il a augmenté de 4 % après deux années de forte baisse.

Disponible depuis 2000, l'indice des prix du fret fluvial a continûment progressé, à l'exception de la chute de l'année 2009. En 2013, il a légèrement crû de 1 %. Dans une moindre mesure que dans l'aérien, de fortes variations infra-annuelles existent aussi dans le fluvial.

L'indice des prix du fret routier de marchandises a augmenté de près de 2 % en 2012. Cette hausse s'est étagée de 1,8 % pour l'interurbain à 2,0 % pour l'international. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes, même si, comme le montre la structure des prix de revient du transport routier de marchandises du CNR (lire la page 51), le carburant représentait en décembre 2013, respectivement 27 et 19 % des coûts totaux du transport routier de marchandises longue distance et régional.



**+ 1 %**  
**HAUSSE**  
EN 2013 DE L'INDICE  
DES PRIX DU TRANSPORT  
ROUTIER DE FRET  
INTERURBAIN

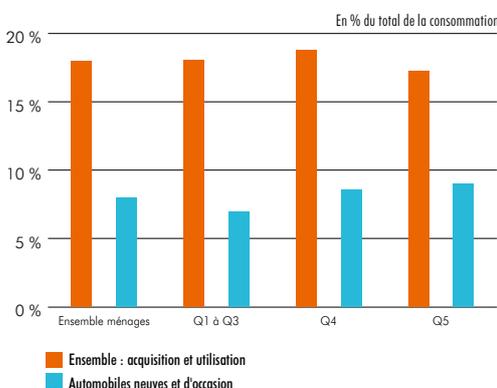
# LE COÛT DE LA MOBILITÉ EN AUTOMOBILE DES MÉNAGES

En raison de la hausse des prix des carburants entre 2006 et 2011 (plus de 20 %), les ménages motorisés ont augmenté leurs dépenses automobiles de près de 2 points à 18 % de leur budget.

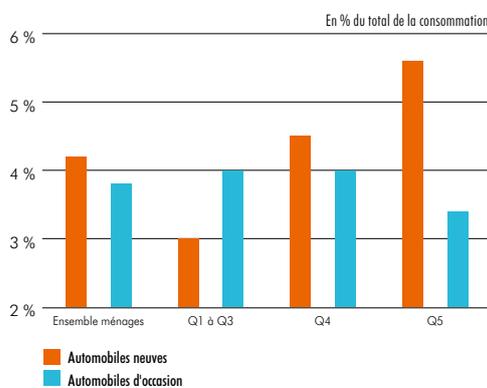
Le poste carburants a contribué à hauteur de 80 % à cette hausse, des deux tiers pour les 20 % des ménages les plus aisés (Q5) à plus de 90 % pour les 60 % des ménages les moins aisés (Q1-Q3). Ce poste a représenté en 2011 un peu plus de 4 % du budget des ménages du Q5 contre 6 % pour ceux de Q1-Q3. Des changements de répartition entre 2006 et 2011 sont observés entre les postes

achats de voitures neuves (VN) ou d'occasion (VO) et entretien, réparation, pièces et accessoires (ER&PA), dont certains peuvent s'expliquer en partie par des achats effectués avec l'aide d'une prime à la casse en 2010-2011. Pour les ménages de Q1-Q3, si le poids du poste ER&PA a très légèrement augmenté, la hausse du poids du poste VN a presque été compensée par la baisse VO. Pour les ménages Q4-Q5, le poids du poste VN a vivement augmenté de près d'un point à plus de 5 %, celui du VO a très légèrement augmenté, alors que celui ER&PA baissait de 0,4 point à bien moins de 2 %.

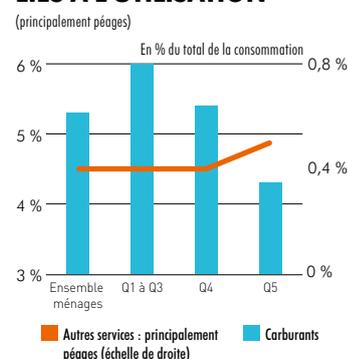
## BUDGET AUTOMOBILE



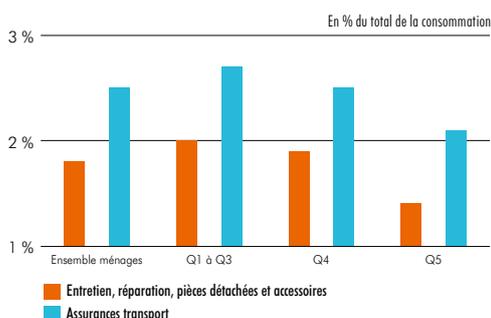
## ACHAT AUTOMOBILES



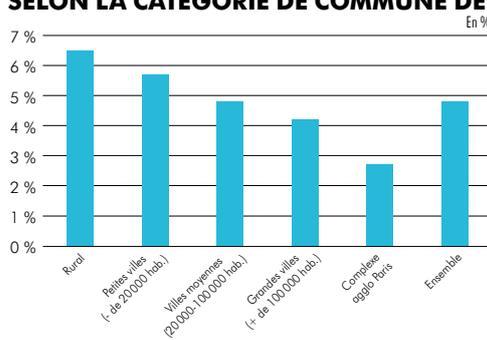
## CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION



## ENTRETIEN, RÉPARATION, PIÈCES DÉTACHÉES ET ASSURANCES TRANSPORT



## PART DU CARBURANT DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES, Y COMPRIS LES NON MOTORISÉS, SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE DE RÉSIDENCE



Source : Insee, enquête Budget de famille 2011.

**Les enquêtes « Budget de Famille » menées tous les cinq ans par l'Insee** permettent de connaître le poids des grands postes de consommation dans le budget des ménages et de disposer de données suivant les différentes caractéristiques de ces derniers : catégorie socioprofessionnelle, âge, revenu, catégorie de commune de résidence, etc. Au niveau des postes automobiles, il existe deux différences importantes par rapport à la comptabilité nationale. Dans le traitement des dépenses d'assurances de transport, leur intégralité est prise en compte dans les enquêtes, alors que seul le service (dépenses moins remboursements) est comptabilisé au niveau macroéconomique. Concernant les dépenses de véhicules d'occasion, leur totalité est comptabilisée dans les enquêtes, alors qu'au niveau macroéconomique, celles-ci correspondent principalement aux marges des professionnels intervenant lors d'une transaction et ne prennent pas en considération les échanges entre particuliers. Certains graphiques montrent la répartition des différents postes automobiles en pourcentage de la consommation totale, équivalent de la consommation individuelle hors loyers imputés en fonction des revenus, ventilés par tranche de population de 20 % : Q5 correspond au 5<sup>e</sup> quintile, c'est-à-dire les 20 % de ménages disposant des revenus les plus élevés, devant Q4 et

le regroupement Q1 à Q3. En 2010-2011, le budget automobile de l'ensemble des ménages motorisés a représenté 18 % de leur consommation totale. Le poste achats d'automobiles neuves et d'occasion en représente une petite moitié, variant de 7 % pour les 60 % de ménages disposant des revenus les moins élevés à 9 % pour le 5<sup>e</sup> quintile. Pour les ménages de Q1-Q3, près de 60 % des achats sont effectués dans l'occasion (près des deux tiers en 2005-2006), alors que près des deux tiers sont dans le neuf pour Q5. Si plus de 5 % de la consommation totale est consacrée aux carburants, seul le quintile le plus riche consacre dans sa consommation une part bien inférieure à ce poste. Le même phénomène se reproduit pour les assurances de transport. Comme ces deux postes sont les plus taxés, il apparaît ainsi que les ménages motorisés appartenant à Q1-Q3 paient pour l'usage de leurs véhicules, proportionnellement à leur consommation, plus de taxes que les ménages appartenant au quintile le plus riche. En ventilant par catégorie de commune de résidence et pour l'ensemble des ménages (motorisés ou non), le poste carburant apparaît d'autant plus élevé que la taille de la commune est petite. Ainsi, les ménages de l'agglomération parisienne y consacrent près de 3 % de leur consommation contre plus de 6 % dans les communes rurales.



**6,5%**  
**POIDS**  
DU POSTE  
CARBURANTS DANS LA  
CONSOMMATION  
DES MÉNAGES VIVANT  
EN COMMUNES RURALES

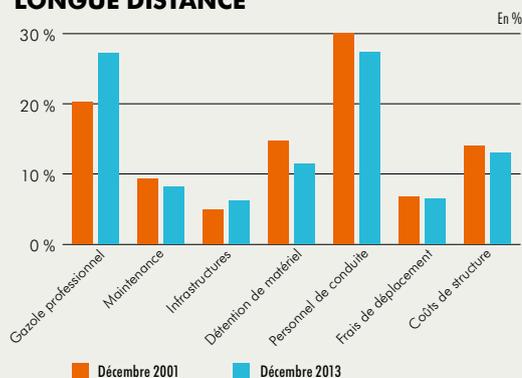
# PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Selon le Comité National Routier (CNR), entre 2002 et 2013, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises en longue distance et au niveau régional ont augmenté d'environ 35 %, soit en moyenne plus de 2,5 % par an.

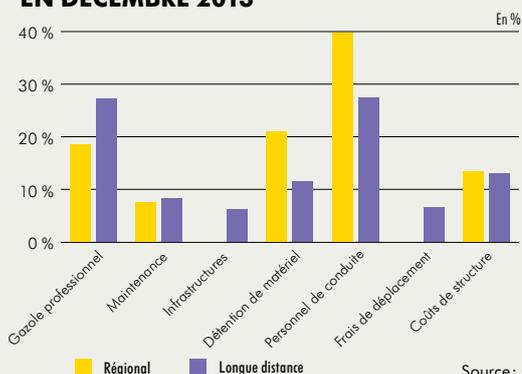
La part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance s'est élevée à 27 % contre 20 % en 2000.

En 2013, la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) représentait 11,5 % du coût total (14,7 % en 2001). La part liée aux infrastructures a atteint 6,2 % en 2013 et devrait continuer à s'accroître avec la mise en œuvre du péage de transit poids lourds.

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



## STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2013



Source: CNR.

## COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



**11,5% PART**  
DE LA DÉTENTION DE MATÉRIEL DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE

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

La longue distance correspond à des transports nationaux ou internationaux effectués par un ensemble articulé maxi-code dont les contraintes d'exploitation rendent impossible ou aléatoire le retour journalier du conducteur à son domicile.

Le transport régional, effectué au moyen de véhicules porteurs de poids total compris entre 3,5 et 19 tonnes, correspond à des transports au sein d'une région et des régions limitrophes et dont les conditions d'exploitation permettent le retour journalier du conducteur à son domicile. Entre décembre 2001 et 2007, le gazole professionnel, en lien avec les hausses significatives du prix du pétrole, a pris une place de plus en plus prépondérante dans les coûts de revient du transport routier de marchandises à longue distance; sa part est passée de 20 à près

de 28 %. Un an après, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, cette dernière est retombée à 22 % avant de remonter chaque année pour s'établir à 29 % en 2011 et baisser les deux années suivantes, s'établissant ainsi à 27 % en 2013.

Sur la période 2001-2013, la part des coûts des infrastructures a progressé de 1,3 point à 6,2 %.

En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation) ont vu leur part respective baisser de 3,2 et de 1,1 point, soit un peu plus que celle observée au niveau du personnel de conduite (- 2,7 points).

Au niveau du transport régional, la part des carburants représentait 19 % de l'ensemble des coûts en décembre 2013; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression de plus de trois points de l'indice régional entre 2002 et 2013 par rapport à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22 % sur la même période.

## LES INDICES DE PRIX AUTOMOBILES

En 2013, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,2 %, soit 1,3 point de plus que l'inflation. Depuis 2007, l'indice des prix réels des voitures neuves a diminué de 1 %. Cette évolution est également observée au niveau européen.

Après la baisse du deuxième semestre 2009, la croissance des prix des carburants avait fortement accéléré en 2010 et 2011 avant de

ralentir en 2012. En 2013, l'indice des prix réels des carburants a diminué mais demeure à un niveau très élevé (155 contre 160 en 2012).

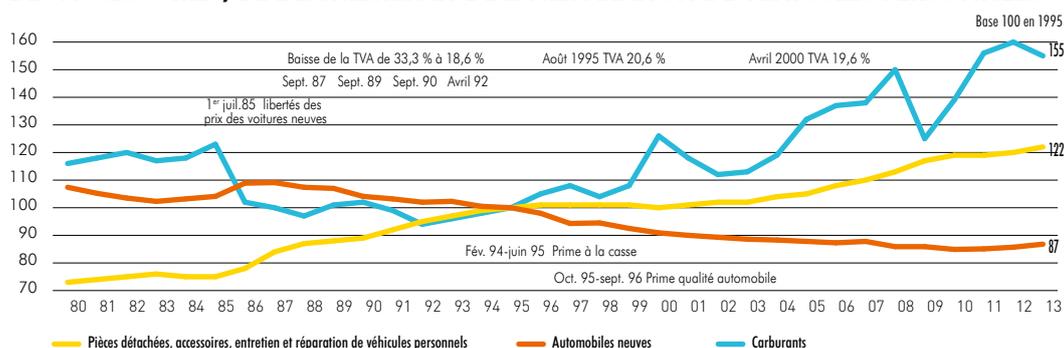
L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 2,7 % en 2013, soit à un rythme légèrement supérieur à celui de l'inflation.

### VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DE L'AUTOMOBILE

	Prix à la consommation	Prix des automobiles neuves	Prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules personnels	Prix des carburants
2011	2,1 %	2,4 %	2,3 %	14,3 %
2012	2,0 %	2,6 %	2,5 %	4,9 %
2013	0,9 %	2,2 %	2,7 %	-2,5 %

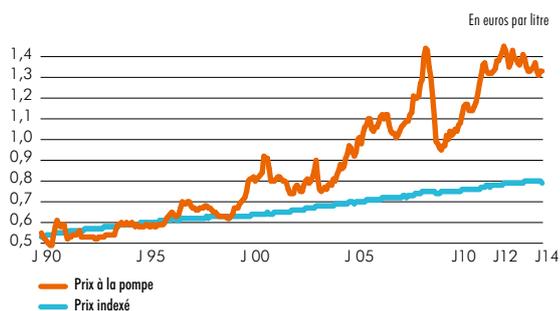
Source : INSEE, calculs CCFA.

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



Source : Insee, présentation CCFA.

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



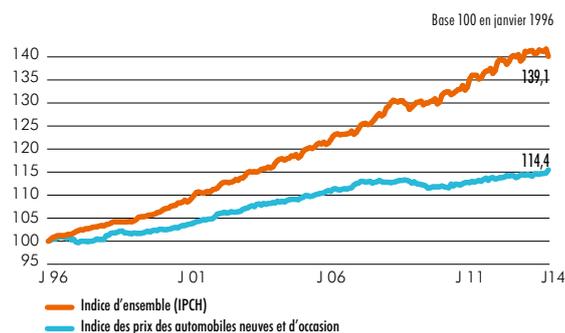
Sources : SOeS, Insee, calculs CCFA.

**L'indice de prix des automobiles neuves compare les prix des voitures de caractéristiques techniques semblables**, afin de ne pas tenir compte des augmentations de prix consécutives à des améliorations de la qualité ou de l'équipement. Il prend en considération les rabais offerts périodiquement (à savoir, hors gré à gré), ainsi que le système de bonus/malus.

Pour retrouver l'évolution des prix réels des principaux postes liés à l'automobile, ces indices ont été corrigés par l'indice général des prix à la consommation dans le premier graphique ci-dessus.

Depuis 1992, le prix réel des voitures neuves a continué à décroître régulièrement sous l'effet régulier de la concurrence et occasionnel des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). À partir de 2003, l'indice des prix réels des réparations et de l'entretien est reparti à la hausse en raison de nombreux

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



Source : Eurostat.

facteurs liés à la main-d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, etc.) et aux pièces (amélioration de la réparabilité, prix des matières premières, hausse de la qualité de service, diversité accrue des modèles demandés par les consommateurs).

Dans la zone euro (17 pays), Eurostat calcule un indice des prix des achats de voitures neuves et d'occasion ; les données entre les différents pays sont harmonisées. Depuis 1996, l'évolution de cet indice comparée à celle de l'indice général des prix montre un phénomène de forte pression sur les prix liés, comme en France, à l'intensité de la concurrence et à la contrainte sur le pouvoir d'achat des ménages. En 2013, l'indice général des prix a gagné 31 % par rapport à l'année 2000, alors que celui des achats d'automobiles neuves et d'occasion n'a augmenté que de 11 %.

**-2,5 %**  
BAISSE  
DU PRIX DES  
CARBURANTS  
EN 2013  
PAR RAPPORT  
À 2012

# LA CONSOMMATION AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Le ralentissement de la hausse des prix a permis au pouvoir d'achat des ménages de se stabiliser après un fort repli en 2012. Les dépenses de consommation des ménages sont en légère hausse (+ 0,2 %) après la baisse de 2012 qui était la première depuis 1993. Dans ce contexte, les achats d'automobiles neuves des ménages ont diminué de 8 % en raison du net recul des immatriculations, à 23 milliards d'euros.

Sous l'influence de la baisse des prix, les achats de carburants des ménages ont diminué de 4 % à 38 milliards d'euros après le niveau record de 2012. Ces dépenses sont supérieures aux achats d'automobiles neuves et d'occasion alors qu'elles leur étaient très inférieures au début des années 1990.

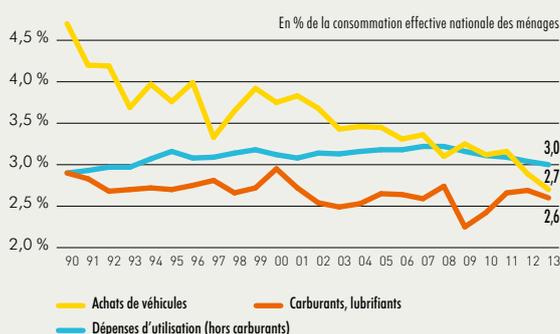
## LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

En montant et en part de la consommation effective nationale des ménages

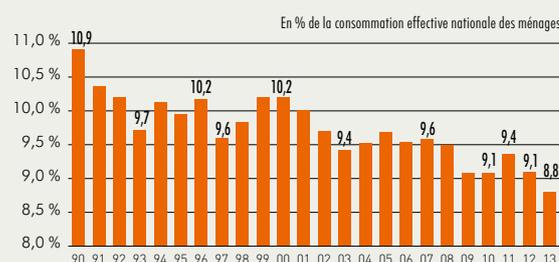
	Unité	1990	2000	2012 <sup>(1)</sup>	2013 <sup>(1)</sup>	Variation 2013/2012
Achats de véhicules	milliards €	33,9	37,9	42,7	39,9	-6,5%
– Automobiles neuves et d'occasion		31,3	34,1	38,0	35,5	-6,4%
dont automobiles neuves		25,6	24,5	25,4	23,4	-7,8%
– Caravanes, motocycles, cycles		2,6	3,8	4,7	4,4	-7,1%
Dépenses d'utilisation des véhicules	milliards €	41,8	61,3	84,8	83,9	-1,1%
– Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		16,6	24,0	33,5	33,6	+0,3%
dont fabrication d'équipements automobiles		7,2	11,1	17,1	17,2	+0,5%
dont services d'entretien de véhicules automobiles		7,1	9,2	11,8	11,7	-0,2%
– Carburants et lubrifiants		20,9	29,8	39,8	38,4	-3,6%
– Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,3	7,5	11,5	11,9	+3,4%
Assurances automobiles	milliards €	2,9	3,9	7,2	7,4	+1,8%
<b>TOTAL des consommations liées à l'automobile et à la moto</b>	<b>milliards €</b>	<b>78,6</b>	<b>103,1</b>	<b>134,7</b>	<b>131,2</b>	<b>-2,7%</b>
Services de transports collectifs	milliards €	10,3	15,2	25,7	26,0	+1,2%
<b>Consommation effective nationale des ménages</b>	<b>milliards €</b>	<b>721</b>	<b>1 010</b>	<b>1 480</b>	<b>1 498</b>	<b>+1,2%</b>
Nombre de ménages (métropole)	milliers €	21 632	24 256	27 810	27 949	+0,5%
Consommation automobile par ménage		3 332	4 165	5 322	5 361	+0,7%
Consommation automobile par ménage motorisé		4 351	5 088	5 802	5 620	-3,1%

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans. Source : Insee – La consommation des ménages, 2013 – base 2010.

## LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2012



## LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES



**En 2013, les ménages ont dépensé 131 milliards d'euros (- 2,7 %) pour leurs transports individuels effectués le plus souvent en voiture.** Cette somme a représenté 83 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré pour leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée « coefficient budgétaire automobile ». Ce coefficient variait entre 9 % et 11 % depuis le début de la décennie 1990 jusqu'en 2012, il est légèrement passé en dessous de 9 % en 2013. Ces données macroéconomiques sont basées sur des concepts différents de celles obtenues par enquête (lire la page 50).

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » connaît de fortes fluctuations: il explique en grande partie les variations du coefficient budgétaire automobile et il est tendanciellement en baisse.

En 2013, le coefficient budgétaire des achats de véhicules a été de 2,7 %, soit le niveau le plus bas observé depuis le début de la décennie 1990. La dégradation des achats de voitures particulières neuves par les ménages se poursuit et ils ne représentent plus que 1,6 % de leur consommation effective nationale contre 2,0 % en 2010, 2,4 % en 2000 et surtout 3,5 % en 1990.

Le coefficient budgétaire lié à l'entretien et aux réparations de véhicules personnels, qui avait augmenté lors de la décennie 1990 en phase avec le développement de la motorisation et l'augmentation de l'âge moyen des véhicules du parc, diminue depuis 2008, passant de 2,5 % à 2,2 %.

Les dépenses en assurances automobiles des ménages, qui correspondent au service, à savoir les dépenses moins les remboursements, s'élevaient à 7,4 milliards d'euros.



**2,7%**  
PART  
DES ACHATS  
DE VÉHICULES DANS  
LES DÉPENSES DE  
CONSOMMATION DES  
MÉNAGES EN 2013

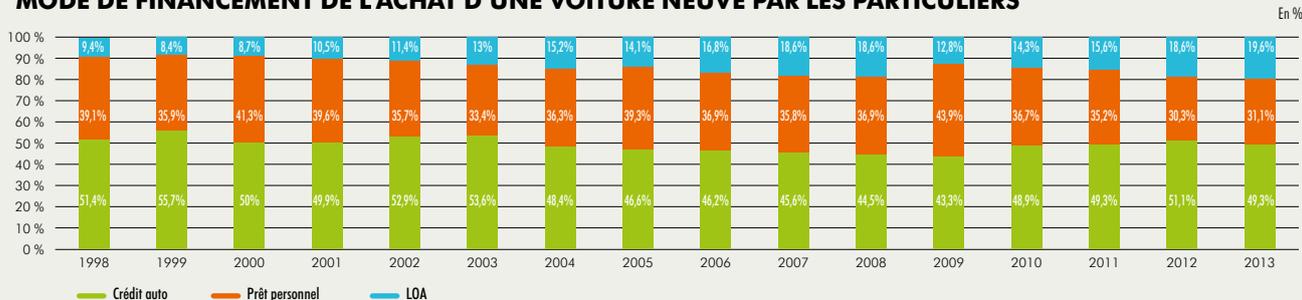
# LE FINANCEMENT AUTOMOBILE

En 2013, 63 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit (en hausse de deux points par rapport à l'année 2012). Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé.

Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (49 %), devant le prêt personnel (31 % des financements) et la location avec option d'achat (20 %). Par rapport à 2007, année avant crise financière, la part de la Location avec Option d'Achat (LOA) a gagné

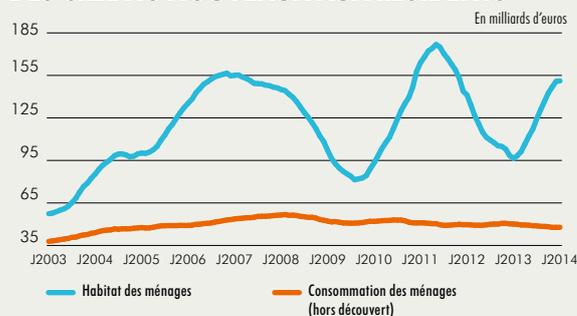
un point en établissant un nouveau sommet et celle du crédit automobile a affecté 4 points au détriment du prêt personnel, montrant ainsi un assagissement relatif de la concurrence des banques généralistes. Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), l'année 2013 s'est traduite par une deuxième année consécutive de baisse, en phase avec la baisse des immatriculations. La baisse enregistrée au niveau de la location longue durée a été nettement moins prégnante que sur les autres modes de financement.

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



Sources : ASF, CCFA.

## MONTANTS CUMULÉS SUR DOUZE MOIS DES CRÉDITS NOUVEAUX AUX RÉSIDENTS



## COÛT DU CRÉDIT DE TRÉSORERIE (HORS DÉCOUVERT)



Source : Banque de France.



**63%**  
PART

DES VOITURES ACHETÉES NEUVES PAR LES MÉNAGES EN FRANCE À L'AIDE D'UN CRÉDIT

### Les acheteurs de voitures, neuves ou d'occasion, ont recours à un financement s'ils ne peuvent ou ne veulent pas acheter comptant.

Trois possibilités de financement s'offrent à eux :

- 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 ;
- la Location avec Option d'Achat (LOA) ou leasing ; le bénéficiaire de cette formule dispose d'une voiture et paie un loyer pendant la période du bail qui peut aller jusqu'à quatre-vingt-quatre mois, soit sept ans ; il peut lever l'option d'achat en cours de bail ou à son terme ;
- les prêts personnels ou bancaires.

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.

Entre 2003 et 2007, le recours aux crédits des ménages résidents en France s'était particulièrement accru : en données cumulées sur 12 mois, les crédits nouveaux à la consommation (hors découvert) étaient passés

de 38 milliards d'euros en janvier 2003 à plus de 56 milliards d'euros début 2008, soit une croissance annuelle moyenne de 8 %. Sur la même période, ceux destinés à l'habitat des ménages résidents avaient progressé de 57 à 145 milliards d'euros, soit une hausse moyenne de 20 % par an. Cet endettement croissant avait notamment permis de compenser les moindres hausses de pouvoir d'achat mesurées par l'Insee sur l'ensemble des ménages. Après avoir baissé de 13 % en janvier 2008 et juillet 2011 en lien avec la crise financière puis économique, la production de crédits à la consommation oscille depuis entre 49 et 50 milliards d'euros, connaissant un fléchissement à 48 milliards d'euros en fin d'année 2013. Côté crédits à l'habitat, les bas taux de crédits nominaux, qui avaient entraîné de nombreuses renégociations de crédits, ont eu pour conséquences un nouveau niveau record de production à 177 milliards d'euros en mai 2011. La crise dite des dettes souveraines a ensuite entraîné un vif recul de la production jusqu'à début 2013. Depuis, face à des taux nominaux au plus bas entraînant de nouvelles renégociations de crédits, la production de crédits à l'habitat est repartie en vive hausse atteignant 151 milliards d'euros début 2014.

# LE COMMERCE ET LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2013 un chiffre d'affaires (CA) de 72 milliards d'euros, subissant la baisse des marchés de véhicules utilitaires et les contrecoups des achats liés aux primes à la casse. Il a ainsi retrouvé son niveau des années 2008-2009. Après avoir augmenté de plus de 4 % par an entre 2000 et 2007, l'entretien - réparation de véhicules connaît depuis une baisse de son CA de 2 % par an ; le rythme s'est ralenti sur les trois dernières années (- 0,6 %). Selon l'Insee, 6,5 % des entreprises du commerce et de la réparation automobiles étaient contrôlées par un groupe en 2009 contre 6,1 % en 2007 (hors cas des franchises). Elles représentaient 50 % des effectifs de ce secteur et 49 % de la valeur ajoutée.

Cette concentration des entreprises se retrouve dans les statistiques de ventes de véhicules neufs (VN) par les groupes de distribution automobile établies par l'Argus. Entre 2001 et 2012, chaque groupe de distribution faisant partie des 10 plus importants a vendu chaque année en moyenne plus de 1 000 VN supplémentaires. Les 100 plus importants ont vu chacun croître leurs ventes de plus de 300 VN par an. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multimarquisme.

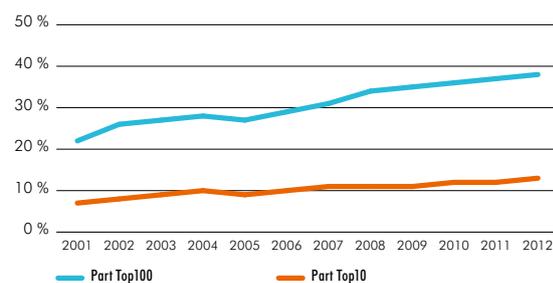
Les 10 plus grands groupes ont vendu en 2012 près de 300 000 VN, soit 13 % des ventes totales pour un CA de plus de 9 milliards d'euros. Les 100 plus grands groupes ont représenté 38 % des ventes totales, soit 870 000 VN pour un CA de 28 milliards d'euros.

## LES RÉSEAUX DE VENTE EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2013

MARQUES	Réseau primaire
Renault	720
Peugeot	423
Citroën	435
<b>Marques françaises</b>	<b>1 578</b>
Ford	303
Opel	271
Fiat	212
Volkswagen	327
BMW	177
Mercedes-Benz	166
Marques japonaises	1 259
Marques coréennes	495
Autres marques	1 523
<b>TOTAL</b>	<b>6 311</b>

Sources : CNPA, CCFA.

## PART DES GRANDS GROUPES DE DISTRIBUTION DANS LA VENTE DE VÉHICULES NEUFS



Source : Argus.

## CHIFFRE D'AFFAIRES DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION D'AUTOMOBILES ET DE MOTOS

En milliards d'euros courants TTC

Activités	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variation 2013-2012
Commerce de véhicules automobiles	71,0	72,3	74,9	78,6	73,8	71,7	-2,8%
Entretien et réparation de véhicules automobiles	23,2	22,4	20,4	20,4	20,2	20,1	-0,5%
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,5	6,6	6,4	7,0	7,1	7,3	2,8%
Commerce et réparation de motocycles	3,1	2,9	3,0	3,0	2,9	2,8	-3,5%
Commerce de détail de carburants	14,5	11,2	13,3	14,9	15,4	14,8	-3,8%
<b>TOTAL</b>	<b>118,4</b>	<b>115,3</b>	<b>118,0</b>	<b>124,0</b>	<b>119,4</b>	<b>116,7</b>	<b>-2,2%</b>

Source : Insee-Comptes du commerce, base 2010 des comptes nationaux : les résultats sont provisoires.

**L'automobile demande un service très particulier :** pendant toute sa durée de vie, elle nécessite d'être suivie à tout moment et en tout lieu pour être entretenue ou réparée dans les meilleures conditions afin de maintenir ses qualités initiales.

La coopération entre les constructeurs, leurs distributeurs et leurs réparateurs agréés reste donc très étroite pour assurer, en plus de l'entretien et de la réparation, le service de garantie, la sécurité des utilisateurs, la

préservation de l'environnement, la disponibilité des pièces de rechanges et l'information sur les évolutions techniques.

Pour garantir un haut niveau de qualité de la vente et de l'après-vente, les réseaux de distribution automobile reposent sur la sélection de distributeurs et de réparateurs à même d'appliquer les exigences de la marque et du service au client.

**72**  
MILLIARDS  
D'EUROS

CHIFFRE D'AFFAIRES TTC  
EN 2013 DU COMMERCE DE  
VÉHICULES AUTOMOBILES  
EN FRANCE SELON L'INSEE

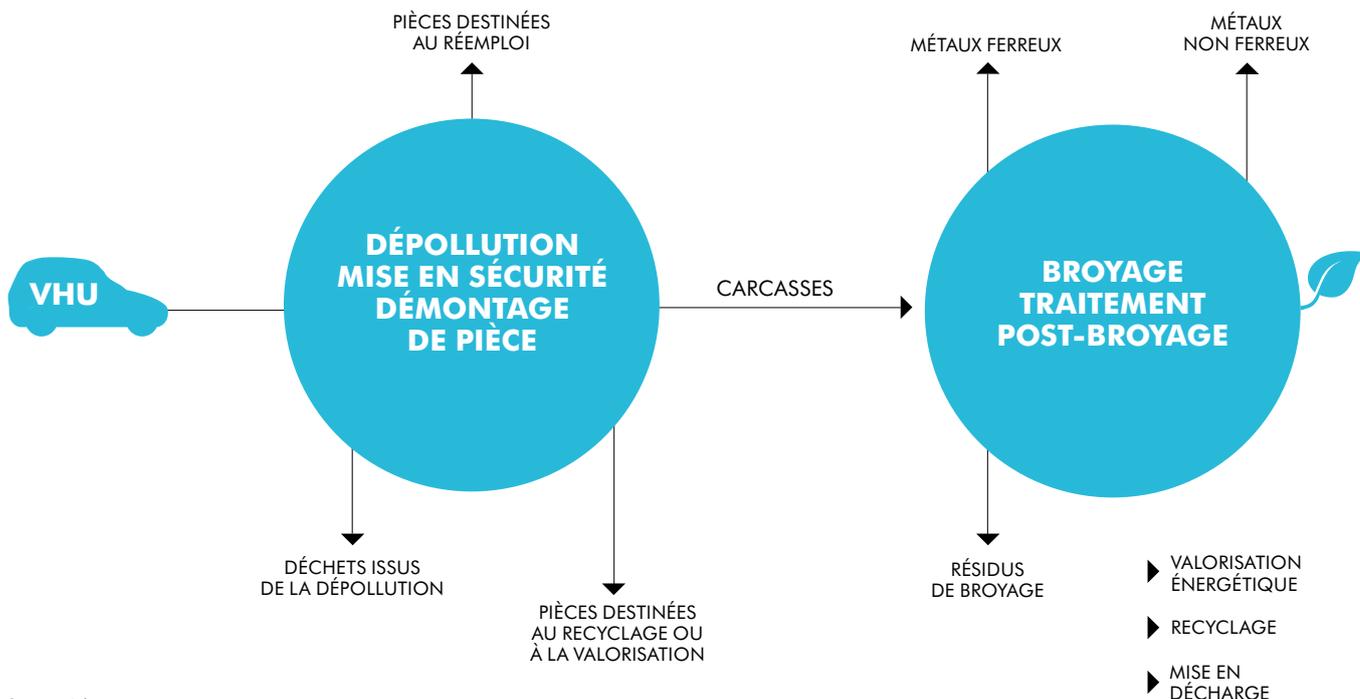
# RECYCLAGE

Le recyclage est l'ensemble des techniques de transformation des déchets après récupération, visant à en réintroduire tout ou partie dans un cycle de production.

Le recyclage automobile concerne le véhicule et ses consommables (pneus, huiles, batteries).

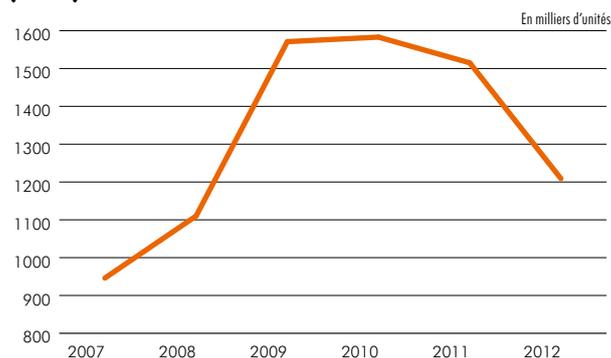
L'Ademe fournit un certain nombre de données sur l'importance du recyclage dans l'automobile.

## SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



Source : Ademe.

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



Source : Ademe.



### En France, environ 1,2 million de véhicules ont été pris en charge par la filière véhicules hors d'usage en 2012 et traités par environ 1700 établissements agréés:

les centres VHU. Les véhicules sont d'abord dépollués: retraits des fluides (huiles carburants, liquide de freinage, climatisation...), des batteries, et mise en sécurité des dispositifs pyrotechniques. Certaines pièces du véhicule, en bon état de fonctionnement, sont ensuite récupérées, triées, vérifiées avant d'être réutilisées (moteurs, portières, phares...). Le véhicule est ensuite broyé 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.

La revente de pièces détachées d'occasion concourt à l'atteinte des taux de recyclage et contribue à l'équilibre économique des centres VHU.

Le niveau de collecte et de traitement des VHU et des composants automobiles est lié à la situation du marché des véhicules neufs, au contexte économique, à l'instauration sur la période donnée d'un système de soutien au retrait des vieux véhicules du parc et au progrès technique réduisant la fréquence de renouvellement des composants. Le traitement des véhicules hors d'usage doit respecter des niveaux de performance définis par la réglementation européenne: 85 % de valorisation, dont 80 % de recyclage aujourd'hui, et 95 % de valorisation, dont 85 % de recyclage à partir de 2015.

En 2013, la décomposition matière d'un VHU fait apparaître notamment: 75 % de métaux (métaux ferreux: 70 %, métaux non ferreux: 4 % et faisceaux électriques: 1 %), 10 % de plastiques, 3 % de pneus et 1 % de batterie de démarrage. Le poids moyen d'une voiture particulière



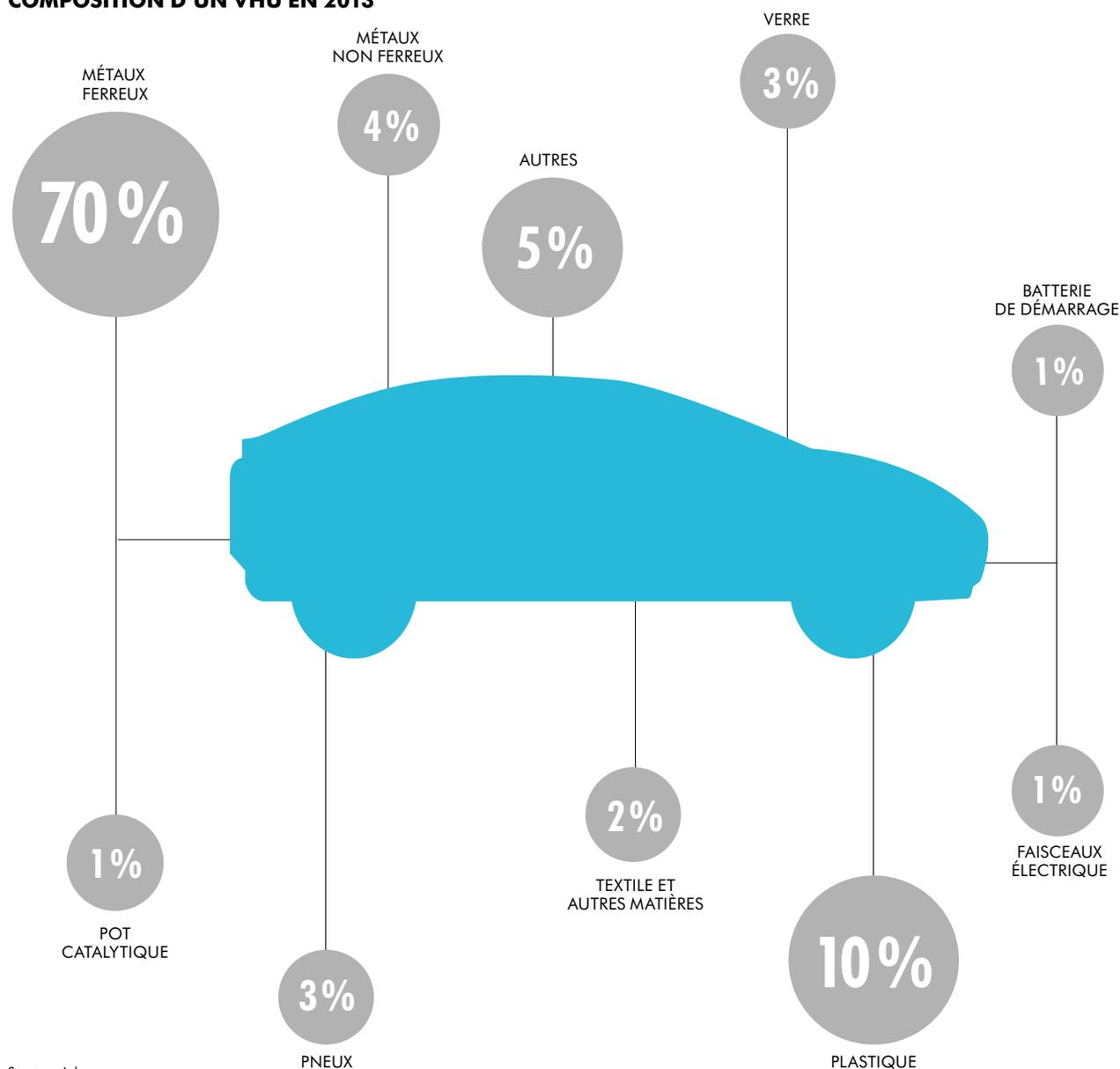
**1,2**  
**MILLION**

VHU PRIS EN CHARGE  
EN 2012

Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier détenteur destine à la destruction. Plus de 1,2 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2012 contre 1,5 million entre 2009 et 2011 (période de prime à la casse) et moins d'un million d'unités en 2007.

Les centres VHU agréés prennent en charge gratuitement les véhicules hors d'usage et sont chargés de les dépolluer, de valoriser certaines pièces détachées et de transmettre le véhicule à un broyeur agréé.

### COMPOSITION D'UN VHU EN 2013



Source : Ademe.

est d'environ une tonne. Certaines parties consommables des véhicules sont également recyclées au cours de la vie du véhicule. Le nombre d'accumulateurs automobiles (batteries) mis sur le marché s'est élevé à 8,3 millions d'unités en 2012, soit un retour au niveau de 2010. Ils équivalent à 136000 tonnes. Les opérateurs français ont traité plus de 240000 tonnes de batteries au plomb, dont les quatre cinquièmes proviennent de France. Ce type d'accumulateurs représente la quasi-totalité des batteries automobile, le reste provient de celles de traction et démarrage des véhicules hybrides, dont le tonnage traité a doublé par rapport à l'année précédente.

La filière pneumatique a collecté plus de 390000 tonnes en 2012, contre plus de 200000 en 2004, 17 % de ces pneumatiques sont destinés à la granulation, 46 % à la valorisation énergétique, 18 % aux

travaux publics, 5 % au rechapage, et 12 % à la revente d'occasion. L'entretien des véhicules du parc engendre chaque année plus de 240000 tonnes d'huiles moteurs usagées. Le recyclage de ces huiles, qui sont collectées gratuitement par des collecteurs agréés, exige impérativement qu'elles ne soient jamais mélangées avec d'autres liquides (eau, liquides de refroidissement, solvants, etc.). Les huiles sont ensuite régénérées lorsque cela est possible (un tiers des volumes) ou valorisées énergétiquement.



**1705 ET 60**  
NOMBRES RESPECTIFS  
DE CENTRES VHU ET  
BROYEURS AGRÉÉS

# LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE ET SON IMPACT ÉCONOMIQUE

Après les rebonds enregistrés en 2010 et 2011, la production de la branche automobile a rechuté en 2012 (-10 %) à 55 milliards d'euros, soit juste 13 % au-dessus de son niveau de 2009, année de la crise financière. Elle oscillait auparavant entre 70 et 77 milliards d'euros entre 2000 et 2007. Dans la nouvelle base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont désormais comptabilisées en Formation Brute de Capital Fixe (FBCF), les achats totaux (ou consommation intermédiaire), y compris à la branche elle-même, représentent plus de quatre fois sa valeur ajoutée (VA). En 2012, ils ont atteint plus de 44 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'éco-

nomie. Depuis 2009, la VA oscille autour de 10 milliards d'euros, bien inférieure aux plus de 13 milliards d'euros enregistrés entre 2000 et 2005. Elle apparaît insuffisante pour financer tant les rémunérations des salariés que la FBCF (et la rémunération du capital).

Gage des productions futures dans une industrie fortement capitalistique, le taux d'investissement (rapport FBCF/VA) est maintenu à un niveau élevé dans cette période de crise des marchés automobiles européens, alors même que le taux de marge (rapport entre l'excédent brut d'exploitation et la VA) apparaît faible (voir le graphique de la page 28).

## ANALYSE DE LA PRODUCTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

		2000	2005	2009	2010	2011	2012 <sup>(1)</sup>
<b>Achats aux autres branches</b>	<b>%</b>	<b>71,7</b>	<b>76,3</b>	<b>76,5</b>	<b>76,5</b>	<b>76,5</b>	<b>76,5</b>
Équipements électriques, électroniques, informatiques ; machines	%	20,6	21,0	20,4	20,4	20,4	20,4
dont : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques,		4,8	4,8	4,1	4,1	4,1	4,1
fabrication d'équipements électriques		3,1	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs		12,8	12,8	12,9	12,9	12,9	12,9
Autres industries (y compris Cokéfaction et raffinage)	%	35,8	39,8	40,7	40,7	40,7	40,7
dont : métallurgie et fabrication de produits métalliques		16,0	16,7	18,2	18,2	18,2	18,2
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux		9,1	10,8	10,4	10,4	10,4	10,4
autres industries manufacturières (yc réparation et installation)		3,7	4,7	4,6	4,6	4,6	4,6
industrie chimique		2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure		1,6	1,9	1,7	1,7	1,7	1,7
travail du bois, industries du papier et imprimerie		1,4	1,4	1,7	1,7	1,7	1,7
Industries extractives, énergie, eau	%	1,6	1,5	2,1	2,1	2,1	2,1
dont : électricité, gaz, vapeur et air conditionné		0,9	0,8	1,2	1,2	1,2	1,2
eau, assainissement, gestion déchets et dépollution		0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8
Construction	%	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	%	0,7	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4
Information et communication	%	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Activités financières et d'assurance	%	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Activités immobilières	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Soutien aux entreprises	%	7,7	7,7	6,8	6,8	6,8	6,8
dont : juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, etc.		1,6	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0
recherche-développement scientifique		0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques		2,8	2,7	2,5	2,5	2,5	2,5
activités de services administratifs et de soutien		3,4	3,1	2,3	2,3	2,3	2,3
Autres du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	12,9	12,9	12,9	12,9
<b>Achats à la branche</b>	<b>%</b>	<b>70,3</b>	<b>75,6</b>	<b>48,4</b>	<b>58,3</b>	<b>60,9</b>	<b>54,7</b>
<b>Production de la branche aux prix de base</b>	<b>milliards € courants</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
En pourcentage de la production aux prix de base	%	57,1	62,6	39,1	47,5	50,3	44,5
<b>Achats totaux<sup>(2)</sup></b>	<b>milliards € courants</b>	<b>81,2</b>	<b>82,7</b>	<b>80,7</b>	<b>81,5</b>	<b>82,7</b>	<b>81,3</b>
En pourcentage de la production aux prix de base	%	13,2	13,0	9,3	10,8	10,5	10,2
<b>Valeur ajoutée de la branche</b>	<b>milliards € courants</b>	<b>18,8</b>	<b>17,3</b>	<b>19,3</b>	<b>18,5</b>	<b>17,3</b>	<b>18,7</b>
En pourcentage de la production aux prix de base	%	-	-	1,3	2,6	2,6	2,2
<b>Excédent Brut d'Exploitation (EBE)</b>	<b>milliards € courants</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>14,4</b>	<b>24,6</b>	<b>24,5</b>	<b>21,4</b>
En pourcentage de la valeur ajoutée (taux de marge)	%	-	-	4,4	-11,8	14,4	4,6

(1) Les comptes de l'année 2012 sont semi-définitifs. (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. Dans la nouvelle 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 2010).

**55**  
**MILLIARDS D'EUROS**  
PRODUCTION EN MILLIARDS  
D'EUROS DE LA BRANCHE  
AUTOMOBILE

**Les achats totaux de la branche automobile, qui représentent plus de 80 % de sa production, sont effectués pour un petit quart à la branche elle-même et pour plus des trois quarts restants aux autres branches. Les achats aux « autres industries » s'élèvent à un peu plus de 40 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques demeurent les premiers fournisseurs (18 %**

des achats totaux). Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent 13 % des achats totaux de l'industrie automobile. En base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont comptabilisées en FBCF, l'industrie automobile consacre 13 % de ses achats au secteur tertiaire, notamment dans les activités de soutien aux entreprises (7 %).

# ÉQUIPEMENTIERS ET FOURNISSEURS INDUSTRIELS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

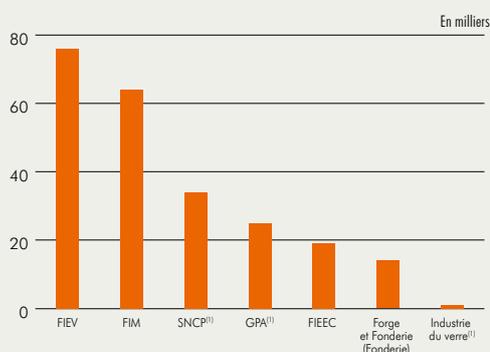
La construction automobile est une industrie structurante pour ses fournisseurs et pour l'économie française.

L'évolution de la construction automobile française entraîne le secteur des équipementiers et des autres fournisseurs tels que la plasturgie, le caoutchouc industriel, la fonderie, les services industriels des métaux... Selon Eurostat, si la construction automobile française occupe le deuxième rang en Europe en termes de chiffre d'affaires,

l'industrie équipementière française se situe au troisième rang européen.

La FIEV évalue pour l'année 2013 les effectifs des fournisseurs de l'automobile regroupés au sein du CLIFA à environ 234 000 emplois et leur chiffre d'affaires autour de 40 milliards d'euros. En 2007, avant la crise, les estimations s'élevaient respectivement à 315 000 personnes et à plus de 50 milliards d'euros.

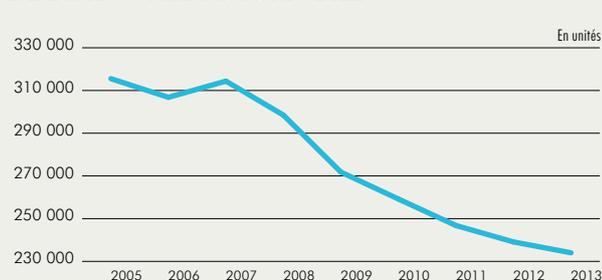
## EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 2013



Sources : FIEV, organisations professionnelles.

(1) Données 2012.

## EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



Sources : FIEV, organisations professionnelles.

## LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2013)

En milliards d'euros

Organisation	Chiffre d'affaires (en milliards d'euros)
<b>FIEV</b>	
Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules	15,1
<b>FIM</b>	
Fédération des Industries Mécaniques	9,9
<b>SNCP<sup>(1)</sup></b>	
Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères	5,0

Sources : FIEV, organisations professionnelles. (1) Données 2012.

En milliards d'euros

Organisation	Chiffre d'affaires (en milliards d'euros)
<b>GPA<sup>(1)</sup></b>	
Groupement Plasturgie Automobile	5,0
<b>FIEEC</b>	
Fédération des Industries Électriques, Électroniques et de Communication	4,0
<b>Forge et Fonderie (Fonderie)</b>	2,0
<b>Industrie du verre<sup>(1)</sup></b>	0,3

### La construction d'un véhicule associe différents acteurs de taille, de métier et de rang différents.

En outre, les modes de partenariats peuvent être très variés comme le montraient les travaux du Service des Études et des Statistiques Industrielles (SESSI), en 2006, sur la chaîne des fournisseurs de l'automobile et les travaux actuels de la Fédération des Industries des Équipements pour Véhicules (FIEV). La construction automobile et l'ensemble de ses fournisseurs forment la filière automobile. Les équipementiers ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 12,8 milliards d'euros en 2013, dont les équipements sont destinés aux chaînes d'assemblage, et celui de la deuxième monte ou de rechange dont le niveau s'établissait à 2,3 milliards d'euros. Ces dernières années, 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 global de la fabrication d'un véhicule (environ les trois quarts selon la FIEV). L'industrie automobile française s'appuie toujours sur son socle industriel

français ; le chiffre d'affaires des fournisseurs de l'automobile estimé par la FIEV a atteint environ 40 milliards d'euros. Elle représente des parts significatives de l'activité des pièces techniques en matières plastiques, des marchés du caoutchouc industriel, de la fonderie, des services industriels des métaux qui sont composés notamment par les secteurs du découpage, de l'emboutissage, de la mécanique industrielle, du décolletage, de la forge, de l'estampage, du matriçage et des revêtements des métaux. Selon le Groupement des Industries de la Sous-Traitance mécanique (GIST), le secteur automobile représentait en 2013 près de 40 % de son activité en terme de chiffre d'affaires. Pour exprimer le poids industriel total de la filière automobile, il convient d'ajouter à ces fournisseurs automobiles rassemblés au sein du Comité de Liaison des Fournisseurs de l'Automobile (CLIFA) ce que représente par exemple les achats en France de l'industrie automobile auprès d'autres filières comme la sidérurgie, la chimie ou encore les producteurs d'énergie (voir page 58).



**1<sup>er</sup>**  
**L'INDUSTRIE**

AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOUC INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX.

# L'EMPLOI

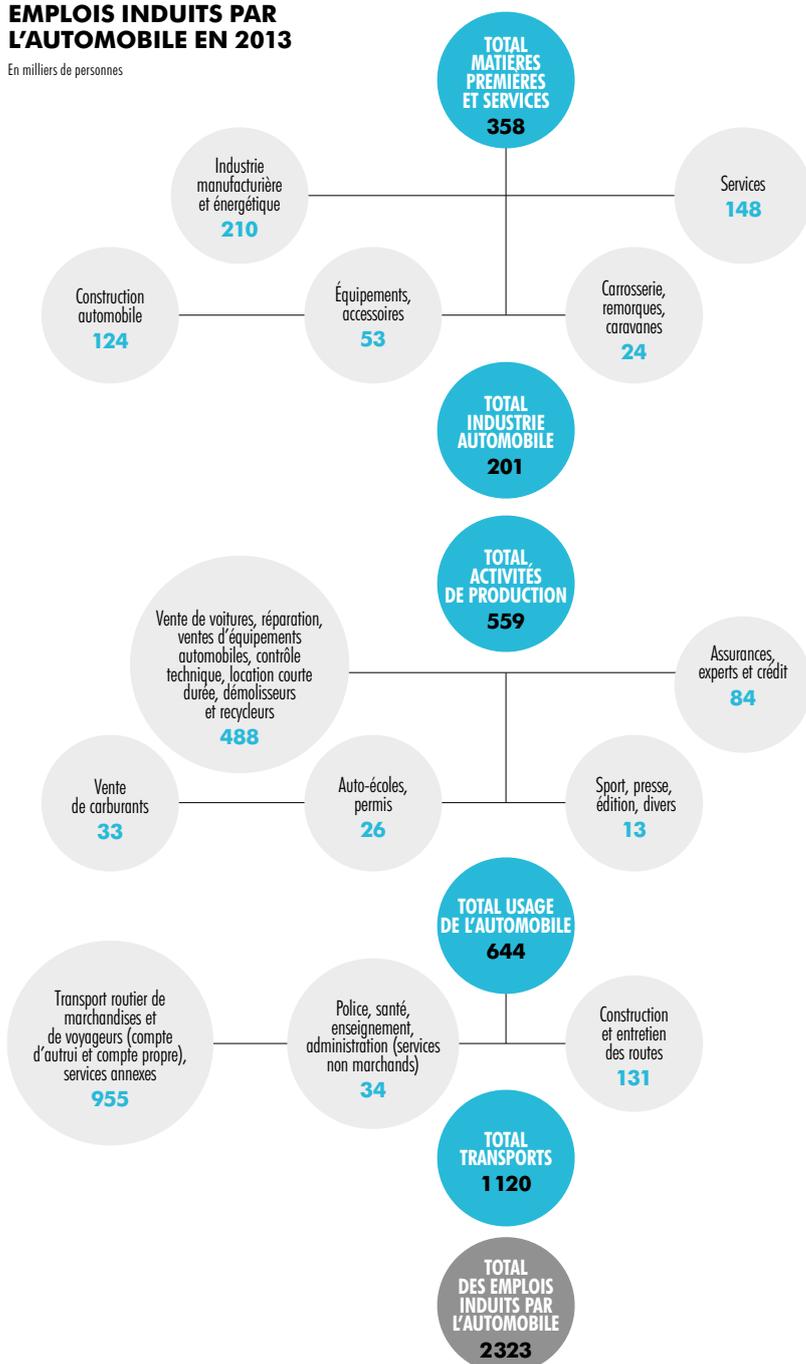
Au sens large, plus de 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2013, soit 9 % de la population active occupée.

Au sens strict, l'industrie automobile employait 210 000 personnes, soit 6 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés).

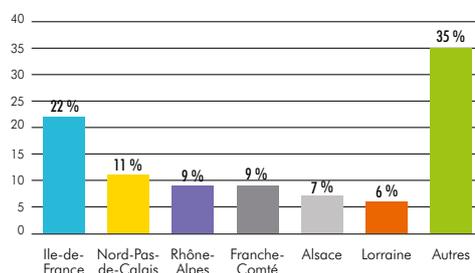
L'impact de la crise économique et financière entamée en 2008 s'est fait particulièrement ressentir depuis dans les activités industrielles, ainsi que dans les activités liées à l'usage de l'automobile, notamment pour le secteur s'occupant du véhicule industriel, mais aussi dans la partie transport. Après la consolidation de 2011, la baisse de l'emploi est repartie depuis.

## EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2013

En milliers de personnes



## RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'EFFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012



**L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré, selon les estimations du CCFa basées notamment sur les données Esane de l'Insee (cf. pages 80-81), 559 000 emplois de sa production et ses achats auprès des autres branches (cf. données de l'Insee page 58), qui recouvrent notamment les phases de conception des véhicules, de préparation des usines et de production des véhicules. Il convient de rappeler que, désormais, les effectifs liés à l'industrie automobile sont hors intérimaires, ces derniers étant maintenant comptabilisés dans les achats au niveau des services. En outre, suite au changement de nomenclature (lire la page 81), les effectifs des équipementiers automobiles intègrent ceux en provenance des fabricants de sièges automobiles et ceux de matériels électriques pour moteurs et véhicules, qui figuraient auparavant dans les achats au niveau de l'industrie manufacturière et énergétique.**

Selon des chiffres regroupés par la Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules (FIEV) et estimés par les différentes organisations professionnelles (cf. page précédente), les effectifs pour l'année 2013 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de 234 000 personnes, dont 76 000 pour les équipements (FIEV), 64 000 pour la mécanique (FIM), 34 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2012). L'usage de l'automobile a concerné 644 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles...), des carburants et du recyclage (huiles, démolisseurs...). 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 plus d'un million de personnes ; ces emplois touchent les activités de transport pour compte d'autrui et pour compte propre. Dans une notion élargie du transport de marchandises et de la logistique (entrepôts et services associés), le service statistique du ministère des Transports (SDeS) a réalisé une analyse multisectorielle pour montrer que les effectifs de ce secteur s'élevaient en 2004 à 1,5 million de personnes.

**9 %**  
**PART**

DE LA POPULATION ACTIVE  
OCCUPÉE EN FRANCE  
LIÉE À L'AUTOMOBILE  
(EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS)

# L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE

Analyse & statistiques 2014



**78 %**  
DES VÉHICULES  
PRODUITS PAR LES  
CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS SONT  
VENDUS À L'ÉTRANGER

**6,5**  
MILLIARDS  
D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE  
ET DÉVELOPPEMENT  
DE L'INDUSTRIE  
AUTOMOBILE EN FRANCE  
EN 2011



**39**  
MILLIARDS  
D'EUROS

D'EXPORTATIONS  
DES PRODUITS  
AUTOMOBILES  
DE LA FRANCE



**5,5**  
MILLIONS  
DE VÉHICULES

ONT ÉTÉ PRODUITS PAR  
LES CONSTRUCTEURS  
FRANÇAIS DANS LE  
MONDE



*Comité des Constructeurs Français d'Automobiles*

## LA PRODUCTION

## VOITURES PARTICULIÈRES\*

En unités

	1980	1990	2000 <sup>(2)</sup>	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Europe</b>	<b>11 983 548</b>	<b>15 231 409</b>	<b>17 407 047</b>	<b>15 247 066</b>	<b>17 341 941</b>	<b>18 279 084</b>	<b>17 403 987</b>	<b>17 359 040</b>
<b>Europe occidentale</b>	<b>10 401 320</b>	<b>13 061 853</b>	<b>14 778 879</b>	<b>11 037 669</b>	<b>12 138 971</b>	<b>12 445 044</b>	<b>11 324 878</b>	<b>11 317 375</b>
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	4 964 523	5 552 409	5 871 918	5 388 459	5 439 904
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	524 595	528 996	560 779	504 076	449 600
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	1 812 688	1 913 513	1 839 068	1 539 680	1 719 700
<b>France<sup>(1)</sup></b>	<b>2 938 581</b>	<b>3 294 815</b>	<b>2 879 810</b>	<b>1 819 497</b>	<b>1 924 171</b>	<b>1 931 030</b>	<b>1 682 814</b>	<b>1 460 000</b>
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	661 100	573 169	485 606	396 817	388 465
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	50 620	48 025	40 772	24 895	nd
Portugal	61 000	60 221	178 509	101 680	114 563	141 779	115 735	109 698
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	999 460	1 270 444	1 343 810	1 464 906	1 509 762
Suède	235 320	335 853	259 959	128 738	177 084	188 969	162 814	161 080
<b>Europe centrale et orientale</b>	<b>1 582 228</b>	<b>2 002 000</b>	<b>2 330 692</b>	<b>3 698 466</b>	<b>4 599 576</b>	<b>5 194 306</b>	<b>5 501 813</b>	<b>5 408 061</b>
<b>Turquie</b>	<b>31 529</b>	<b>167 556</b>	<b>297 476</b>	<b>510 931</b>	<b>603 394</b>	<b>639 734</b>	<b>577 296</b>	<b>633 604</b>
<b>Amérique</b>	<b>8 663 060</b>	<b>8 450 862</b>	<b>10 022 089</b>	<b>6 954 032</b>	<b>8 228 067</b>	<b>8 761 800</b>	<b>10 124 903</b>	<b>10 424 280</b>
<b>ALENA</b>	<b>7 526 658</b>	<b>7 747 823</b>	<b>8 371 806</b>	<b>3 960 731</b>	<b>5 084 330</b>	<b>5 624 553</b>	<b>6 956 179</b>	<b>7 084 136</b>
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	822 267	967 077	990 482	1 040 298	965 191
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	2 195 588	2 731 105	2 976 991	4 105 874	4 346 958
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	942 876	1 386 148	1 657 080	1 810 007	1 771 987
<b>Amérique du Sud</b>	<b>1 136 402</b>	<b>703 039</b>	<b>1 650 283</b>	<b>2 993 301</b>	<b>3 143 737</b>	<b>3 137 247</b>	<b>3 168 724</b>	<b>3 340 144</b>
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	380 067	508 401	577 233	497 376	506 539
Brésil <sup>(3)</sup>	977 697	663 097	1 351 998	2 575 418	2 584 690	2 519 389	2 589 236	2 742 309
<b>Asie-Océanie</b>	<b>8 796 971</b>	<b>11 910 333</b>	<b>13 573 073</b>	<b>25 289 717</b>	<b>32 414 823</b>	<b>32 481 277</b>	<b>35 159 735</b>	<b>37 243 294</b>
dont : Chine	–	–	605 000	10 383 831	13 897 083	14 485 326	15 523 658	18 085 213
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 158 417	3 866 206	4 221 617	4 167 089	4 122 604
Inde	30 538	176 015	517 957	2 175 220	2 831 542	3 040 144	3 296 240	3 138 988
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	6 862 161	8 310 362	7 158 525	8 554 503	8 189 323
<b>Afrique</b>	<b>277 058</b>	<b>209 603</b>	<b>213 444</b>	<b>281 783</b>	<b>356 872</b>	<b>375 585</b>	<b>381 377</b>	<b>409 589</b>
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	222 981	295 394	312 265	274 873	265 257
<b>TOTAL</b>	<b>29 720 637</b>	<b>35 802 207</b>	<b>41 215 653</b>	<b>47 772 598</b>	<b>58 341 703</b>	<b>59 897 746</b>	<b>63 070 002</b>	<b>65 436 203</b>

## VÉHICULES UTILITAIRES\*

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>EUROPE</b>	<b>2 563 596</b>	<b>2 688 509</b>	<b>2 783 468</b>	<b>1 808 776</b>	<b>2 549 317</b>	<b>2 674 986</b>	<b>2 453 409</b>	<b>2 367 243</b>
<b>Europe occidentale</b>	<b>1 663 080</b>	<b>1 671 915</b>	<b>2 326 653</b>	<b>1 204 952</b>	<b>1 686 875</b>	<b>1 676 587</b>	<b>1 497 474</b>	<b>1 448 029</b>
Allemagne	357 619	315 895	394 697	245 334	353 576	275 035	260 801	278 318
Belgique	47 029	91 784	121 061	12 759	26 306	nd	nd	nd
Espagne	152 846	374 049	666 515	357 390	474 387	534 261	439 499	443 638
<b>France<sup>(1)</sup></b>	<b>439 852</b>	<b>474 178</b>	<b>468 551</b>	<b>228 196</b>	<b>305 250</b>	<b>311 898</b>	<b>284 951</b>	<b>280 000</b>
Italie	166 635	246 178	316 031	182 139	265 017	304 742	274 951	269 742
Pays-Bas <sup>(4)</sup>	32 102	29 832	52 234	26 131	46 081	32 379	30 754	nd
Portugal	58 000	77 466	68 215	24 335	44 166	50 463	47 831	44 318
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	90 679	123 019	120 189	112 039	87 671
Suède	63 080	74 415	41 384	27 698	40 000	nd	nd	nd
<b>Europe centrale et orientale</b>	<b>900 516</b>	<b>975 000</b>	<b>323 203</b>	<b>245 150</b>	<b>371 279</b>	<b>449 002</b>	<b>460 253</b>	<b>427 284</b>
<b>Turquie</b>	<b>19 352</b>	<b>41 594</b>	<b>133 471</b>	<b>358 674</b>	<b>491 163</b>	<b>549 397</b>	<b>495 682</b>	<b>491 930</b>
<b>Amérique</b>	<b>2 599 948</b>	<b>5 032 605</b>	<b>9 761 798</b>	<b>5 608 388</b>	<b>8 139 331</b>	<b>9 032 009</b>	<b>9 961 555</b>	<b>10 712 033</b>
<b>ALENA</b>	<b>2 349 318</b>	<b>4 775 818</b>	<b>9 325 214</b>	<b>4 822 200</b>	<b>7 088 685</b>	<b>7 853 153</b>	<b>8 841 625</b>	<b>9 393 967</b>
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	668 215	1 101 112	1 144 639	1 423 066	1 414 615
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	3 535 809	5 031 439	5 684 544	6 226 752	6 698 944
Mexique	186 950	222 465	656 438	618 176	956 134	1 023 970	1 191 807	1 280 408
<b>Amérique du Sud</b>	<b>250 630</b>	<b>256 787</b>	<b>436 584</b>	<b>786 188</b>	<b>1 050 646</b>	<b>1 178 856</b>	<b>1 119 930</b>	<b>1 318 066</b>
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	132 857	208 139	251 538	267 119	284 468
Brésil <sup>(3)</sup>	187 477	251 450	329 519	607 505	797 038	888 472	813 272	998 109
<b>Asie-Océanie</b>	<b>4 344 363</b>	<b>4 492 406</b>	<b>4 497 938</b>	<b>6 470 438</b>	<b>8 515 432</b>	<b>8 094 235</b>	<b>8 549 396</b>	<b>8 557 584</b>
dont : Chine	–	–	1 464 000	3 407 163	4 367 678	3 933 550	3 748 150	4 031 612
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	354 509	405 535	435 477	394 677	398 825
Inde	83 379	186 640	283 403	466 330	725 531	887 267	878 473	741 950
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 071 896	1 318 558	1 240 105	1 388 574	1 440 747
<b>Afrique</b>	<b>127 698</b>	<b>125 174</b>	<b>115 305</b>	<b>131 668</b>	<b>158 204</b>	<b>181 052</b>	<b>205 019</b>	<b>226 930</b>
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	150 942	176 655	220 280	264 551	280 656
<b>TOTAL</b>	<b>9 675 970</b>	<b>12 399 000</b>	<b>17 158 509</b>	<b>14 019 270</b>	<b>19 362 284</b>	<b>19 982 282</b>	<b>21 169 379</b>	<b>21 863 790</b>

(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.

(3) À partir de 2010, la production brésilienne est hors CKD.

(4) La production aux Pays-Bas est hors DAF en 2012.

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

Sources : OICA, CCFA : estimations juillet 2014.

**PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2012\*\***

En milliers

Constructeurs/Zones	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 27 pays	Autres pays européens et la Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
<b>Constructeurs européens</b>	<b>3 031</b>	<b>2 415</b>	<b>11 249</b>	<b>979</b>	<b>42</b>	<b>156</b>	<b>3 479</b>	<b>1 549</b>	<b>22 901</b>
BMW	308		1 359				150	46	1 862
Fiat-Chrysler	1 786	909	931	120			146	607	4 499
Daimler hors véhicules industriels	180	0	1 304				100	60	1 644
PSA Peugeot Citroën		230	1 988	73	42		440	138	2 911
Renault-Dacia-Samsung		466	1 200	595		156		247	2 665
Volkswagen hors véhicules industriels	757	810	4 438	180			2 643	216	9 044
Volvo	45	29	78	4	18			58	232
<b>Constructeurs américains</b>	<b>5 326</b>	<b>1 210</b>	<b>2 006</b>	<b>786</b>		<b>786</b>	<b>1 845</b>	<b>3 172</b>	<b>15 131</b>
Ford	2 597	422	1 029	380			473	710	5 611
General Motors	2 554	788	928	406		786	2 844	981	9 285
Navistar	94	0							94
Paccar	81		50					9	140
<b>Constructeurs japonais</b>	<b>4 126</b>	<b>433</b>	<b>1 379</b>	<b>101</b>	<b>9 830</b>		<b>3 014</b>	<b>6 767</b>	<b>25 651</b>
Fuji Heavy (Subaru)	169				640				809
Honda	1 281	144	166	22	1 029		617	851	4 111
Isuzu		15		2	241		38	305	600
Mazda	38	13			846		169	123	1 189
Mitsubishi	37	41	20		515	22		476	1 110
Nissan	1 328	32	654	0	1 148		1 161	566	4 889
Suzuki-Maruti		0	156		1 062		252	1 423	2 894
Toyota-Daihatsu-Hino	1 257	188	384	77	4 420		754	3 023	10 104
<b>Constructeurs coréens</b>	<b>720</b>	<b>27</b>	<b>595</b>	<b>311</b>		<b>3 494</b>	<b>1 343</b>	<b>639</b>	<b>7 129</b>
Hyundai-Kia	720	27	595	311		3 491	1 343	639	7 126
<b>Constructeurs chinois</b>			<b>420</b>				<b>9 987</b>	<b>2</b>	<b>10 410</b>
Geely (Volvo cars)			420				500	2	923
SAIC							1 784		1 784
<b>Constructeurs indiens</b>			<b>368</b>			<b>128</b>		<b>1 562</b>	<b>2 058</b>
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			368			9		868	1 245
<b>Tous constructeurs</b>	<b>13 203</b>	<b>4 086</b>	<b>16 018</b>	<b>3 488</b>	<b>9 872</b>	<b>4 564</b>	<b>19 668</b>	<b>13 857</b>	<b>84 239</b>

En part de la production totale

Constructeurs européens	13 %	11 %	49 %	4 %	0 %	1 %	15 %	7 %	100 %
BMW	17 %		73 %				8 %	2 %	100 %
Fiat-Chrysler	40 %	20 %	21 %	3 %			3 %	13 %	100 %
Daimler	11 %	0 %	79 %				6 %	4 %	100 %
PSA Peugeot Citroën	0 %	8 %	68 %	2 %	1 %		15 %	5 %	100 %
Renault-Dacia-Samsung	0 %	18 %	45 %	22 %		6 %		9 %	100 %
Volkswagen	8 %	9 %	49 %	2 %			29 %	2 %	100 %
Volvo	19 %	13 %	34 %	2 %	8 %			25 %	100 %
<b>Constructeurs américains</b>	<b>35 %</b>	<b>8 %</b>	<b>13 %</b>	<b>5 %</b>	<b>0 %</b>	<b>5 %</b>	<b>12 %</b>	<b>21 %</b>	<b>100 %</b>
Ford	46 %	8 %	18 %	7 %			8 %	13 %	100 %
General Motors	28 %	8 %	10 %	4 %		8 %	31 %	11 %	100 %
Navistar	100 %	0 %							100 %
Paccar	58 %		35 %			0 %		7 %	100 %
<b>Constructeurs japonais</b>	<b>16 %</b>	<b>2 %</b>	<b>5 %</b>	<b>0 %</b>	<b>38 %</b>	<b>0 %</b>	<b>12 %</b>	<b>26 %</b>	<b>100 %</b>
Fuji Heavy (Subaru)	21 %				79 %				100 %
Honda	31 %	4 %	4 %	1 %	25 %		15 %	21 %	100 %
Isuzu		2 %			40 %		6 %	51 %	100 %
Mazda	3 %	1 %			71 %		14 %	10 %	100 %
Mitsubishi	3 %	4 %	2 %		46 %	2 %		43 %	100 %
Nissan	27 %	1 %	13 %		23 %		24 %	12 %	100 %
Suzuki-Maruti		0 %	5 %		37 %		9 %	49 %	100 %
Toyota-Daihatsu-Hino	12 %	2 %	4 %	1 %	44 %		7 %	30 %	100 %
<b>Constructeurs coréens</b>	<b>10 %</b>	<b>0 %</b>	<b>8 %</b>	<b>4 %</b>		<b>49 %</b>	<b>19 %</b>	<b>9 %</b>	<b>100 %</b>
Hyundai-Kia	10 %		8 %	4 %		49 %	19 %	9 %	100 %
<b>Constructeurs chinois</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>4 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>96 %</b>	<b>0 %</b>	<b>100 %</b>
Geely (Volvo cars)			46 %				54 %	0 %	100 %
SAIC							100 %		100 %
<b>Constructeurs indiens</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>18 %</b>	<b>0 %</b>	<b>0 %</b>	<b>6 %</b>	<b>0 %</b>	<b>76 %</b>	<b>100 %</b>
Tata (Telco, Jaguar, Land Rover)			30 %			1 %		70 %	100 %
<b>Tous constructeurs</b>	<b>16 %</b>	<b>5 %</b>	<b>19 %</b>	<b>4 %</b>	<b>12 %</b>	<b>5 %</b>	<b>23 %</b>	<b>16 %</b>	<b>100 %</b>

Sources : CCFA, OICA.

\*\* La production de chaque pays correspond aux déclarations nationales. Les doubles comptes sont éliminés dans le total mondial (tous véhicules).

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	3 807 175	2 916 259	3 173 634	3 082 504	2 952 431
Belgique	399 240	473 506	515 204	476 194	547 340	572 211	486 737	486 065
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	952 772	982 015	808 051	699 589	722 703
<b>France</b>	<b>1 873 202</b>	<b>2 309 130</b>	<b>2 133 884</b>	<b>2 302 398</b>	<b>2 251 669</b>	<b>2 204 229</b>	<b>1 898 760</b>	<b>1 790 473</b>
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 159 465	1 961 580	1 749 740	1 403 010	1 303 534
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	387 699	482 531	555 812	502 544	417 036
Pologne				276 220	315 855	277 427	272 719	289 913
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	1 994 999	2 030 846	1 941 253	2 044 609	2 264 737
<b>Europe 15 pays</b>	<b>9 690 146</b>	<b>13 125 133</b>	<b>14 312 087</b>	<b>13 302 002</b>	<b>12 559 450</b>	<b>12 353 094</b>	<b>11 299 363</b>	<b>11 096 691</b>
<b>Europe 17 pays</b>	<b>10 065 460</b>	<b>13 516 933</b>	<b>14 725 982</b>	<b>13 666 695</b>	<b>12 981 443</b>	<b>12 810 397</b>	<b>11 765 469</b>	<b>11 546 727</b>
<b>Eur. centrale et orientale</b>	<b>1 900 000</b>	<b>1 600 474</b>	<b>2 551 000</b>	<b>2 940 054</b>	<b>3 515 830</b>	<b>4 353 099</b>	<b>4 419 549</b>	<b>4 336 308</b>
Russie				1 465 742	1 912 794	2 653 688	2 755 384	2 597 720
Turquie	31 000	215 000	456 696	369 819	509 784	593 519	556 280	664 655
Canada	948 967	886 217	849 132	729 023	694 349	681 956	748 530	754 952
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	5 400 890	5 635 432	6 089 403	7 241 900	7 585 867
Mexique	286 000	353 000	603 010	439 120	503 748	592 101	649 333	698 217
Argentine	215 177	77 306	224 950	385 493	489 304	626 037	600 915	661 800
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 474 764	2 644 706	2 647 250	2 851 540	2 763 718
Chine				10 331 315	13 757 794	14 472 416	15 495 240	17 928 858
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 234 618	1 318 257	1 324 095	1 325 229	1 243 868
Inde				1 816 878	2 387 197	2 510 313	2 781 919	2 553 979
Indonésie				359 367	541 475	602 291	780 785	870 927
Iran				1 100 000	1 410 403	1 452 965	901 268	691 709
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	3 905 310	4 203 181	3 509 036	4 572 333	4 562 282
Malaisie				486 342	543 594	535 113	552 189	576 657
Thaïlande				230 037	346 644	360 441	660 214	724 346
Australie				540 562	592 122	559 314	576 955	566 454
Afrique du sud				258 129	337 130	396 292	440 002	450 440
<b>Monde</b>	<b>28 500 000</b>	<b>34 825 967</b>	<b>38 689 767</b>	<b>49 344 608</b>	<b>55 447 927</b>	<b>57 352 882</b>	<b>60 473 312</b>	<b>62 786 169</b>

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	175 687	203 389	314 804	242 178	282 157	334 820	311 498	305 287
Belgique	34 478	46 670	66 125	60 066	60 157	71 300	63 782	61 839
Espagne	105 934	249 185	335 684	121 450	132 104	123 353	91 402	100 247
<b>France</b>	<b>323 291</b>	<b>446 983</b>	<b>477 204</b>	<b>416 201</b>	<b>457 215</b>	<b>482 823</b>	<b>432 971</b>	<b>410 595</b>
Italie	122 293	159 322	268 057	197 978	202 573	193 209	142 754	115 960
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	64 208	59 781	71 945	69 349	64 408
Pologne				44 812	49 356	59 799	55 813	61 897
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	227 543	262 730	308 230	289 154	330 976
<b>Europe 15 pays</b>	<b>1 276 097</b>	<b>1 718 369</b>	<b>2 245 881</b>	<b>1 501 441</b>	<b>1 646 742</b>	<b>1 789 682</b>	<b>1 568 952</b>	<b>1 553 027</b>
<b>Europe 17 pays</b>	<b>1 313 650</b>	<b>1 769 569</b>	<b>2 310 844</b>	<b>1 558 884</b>	<b>1 711 882</b>	<b>1 867 948</b>	<b>1 646 028</b>	<b>1 627 129</b>
<b>Eur. centrale et orientale</b>	<b>850 000</b>	<b>874 072</b>	<b>579 060</b>	<b>476 059</b>	<b>595 752</b>	<b>702 846</b>	<b>826 321</b>	<b>764 279</b>
Russie				131 715	194 341	247 924	386 167	352 763
Turquie	19 000	43 015	199 825	187 307	251 129	270 920	261 340	228 469
Canada	335 827	416 041	736 951	753 209	889 039	938 265	967 648	1 024 908
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	5 200 478	6 136 787	6 951 210	7 544 036	8 298 102
Mexique	166 000	198 000	302 944	336 631	344 606	344 679	375 241	402 325
Argentine	59 881	17 481	81 995	122 301	163 098	220 814	231 111	287 058
Brésil	187 233	180 000	302 288	666 476	870 360	986 003	950 531	1 003 652
Chine				3 313 479	4 304 142	4 032 698	3 811 195	4 055 221
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	219 257	247 693	263 000	237 000	299 696
Inde				449 391	653 193	777 424	813 589	687 230
Indonésie				126 721	223 235	291 873	335 445	347 973
Iran				220 000	232 440	235 229	143 162	113 041
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	704 023	752 967	701 188	797 388	813 231
Malaisie				50 563	61 562	65 010	75 564	79 136
Thaïlande				318 833	453 713	433 640	763 366	606 326
Australie				396 766	443 452	449 123	535 177	569 773
Afrique du sud				137 093	155 777	175 949	183 919	200 180
<b>Monde</b>	<b>9 150 000</b>	<b>13 410 615</b>	<b>18 723 143</b>	<b>16 249 925</b>	<b>19 558 998</b>	<b>20 796 267</b>	<b>21 707 819</b>	<b>22 702 384</b>

Sources : CCFA - OICA à partir de 2009, qui utilise les données de ses membres et donc les définitions locales en terme de genre de véhicules.

## LA PRODUCTION

## PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE ET PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Constructeurs français (au niveau mondial)</b>								
Citroën	33 996	213 010	453 604	585 347	542 860	586 769	576 670	486 782
Peugeot	133 332	334 469	593 349	556 254	484 583	622 644	632 660	554 931
PSA Peugeot Citroën <sup>(1)</sup>	167 328	547 479	1 046 953	1 141 601	1 027 443	1 209 413	1 209 330	1 041 713
Renault	69 335	256 528	601 495	754 033	716 955	812 306	795 363	645 955
Dacia	–	–	–	81 153	66 948	132 548	173 917	172 730
Renault Samsung Motors	–	–	–	41 272	12 280	24 141	35 058	22 961
Renault-Dacia-Samsung	69 335	256 528	601 495	876 458	796 183	968 995	1 004 338	841 646
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>236 663</b>	<b>804 007</b>	<b>1 648 448</b>	<b>2 018 059</b>	<b>1 823 626</b>	<b>2 178 408</b>	<b>2 213 668</b>	<b>1 883 359</b>
<b>TOTAL essence + diesel</b>	<b>2 938 581</b>	<b>3 294 815</b>	<b>4 598 617</b>	<b>4 900 579</b>	<b>4 806 612</b>	<b>5 610 340</b>	<b>5 604 600</b>	<b>4 862 707</b>
Part du diesel		24,4%	35,8%	41,2%	37,9%	38,8%	39,5%	38,7%
<b>Allemagne</b>								
Mercedes <sup>(2)</sup>	216 053	141 547	278 772	397 553	329 107	363 443	381 500	366 408
Opel	32 742	76 441	288 651	238 910	200 410	236 982	226 521	170 847
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 238 822	985 365	1 095 790	1 258 667	1 165 913
Ford	5 344	90 117	179 130	348 715	317 161	347 553	343 328	277 704
BMW	33 520	28 135	194 794	416 432	386 557	448 604	478 091	482 369
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>465 788</b>	<b>662 007</b>	<b>1 788 999</b>	<b>2 640 456</b>	<b>2 227 276</b>	<b>2 502 419</b>	<b>2 709 347</b>	<b>2 491 390</b>
<b>TOTAL essence + diesel</b>	<b>3 520 934</b>	<b>4 660 657</b>	<b>5 131 918</b>	<b>5 532 030</b>	<b>4 964 509</b>	<b>5 552 330</b>	<b>5 871 918</b>	<b>5 388 459</b>
Part du diesel	13,2%	14,2%	34,9%	47,7%	44,9%	45,1%	46,1%	46,2%
<b>Espagne</b>								
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>ND</b>	<b>150 221</b>	<b>681 262</b>	<b>910 000</b>	<b>830 000</b>	<b>1 000 000</b>	<b>1 030 000</b>	<b>ND</b>
<b>TOTAL essence + diesel</b>	<b>ND</b>	<b>1 679 301</b>	<b>2 445 421</b>	<b>1 943 049</b>	<b>1 812 688</b>	<b>1 913 513</b>	<b>1 839 068</b>	<b>1 539 680</b>
Part du diesel	ND	8,9%	27,9%	47%	46%	52%	56%	ND
<b>Italie</b>								
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	72 405	49 822	60 095	79 687	44 023
Fiat	76 513	87 985	223 889	207 314	142 357	150 786	112 145	63 350
Lancia		17 679	40 891	36 817	31 229	28 571	32 460	12 568
Divers	0	297	0	4 763	1 040	1 449	0	0
<b>Total<sup>(2)</sup></b>	<b>80 364</b>	<b>117 137</b>	<b>342 312</b>	<b>321 299</b>	<b>224 448</b>	<b>240 901</b>	<b>224 292</b>	<b>119 941</b>
<b>TOTAL essence + diesel</b>	<b>1 445 221</b>	<b>1 874 672</b>	<b>1 422 243</b>	<b>659 221</b>	<b>661 100</b>	<b>573 169</b>	<b>485 606</b>	<b>396 817</b>
Part du diesel	5,6%	6,2%	24,1%	48,7%	34,0%	42,0%	46,2%	30,2%
<b>Royaume-Uni</b>								
Honda	0	0	596	73 016	11 812	35 908	22 177	30 525
Jaguar-Land Rover	0	25 374	69 775	161 051	98 242	137 824	162 523	202 097
Mini	0	0	0	40 327	31 586	34 752	39 679	35 044
Nissan	0	3 200	54 396	118 096	116 139	173 050	226 357	216 048
Opel	0	7 695	125 880	34 441	26 955	35 206	79 657	50 704
Peugeot	0	50 942	37 432	0	0	0	0	0
Toyota	0	0	38 931	106 271	54 257	55 599	44 298	39 702
Autres	774	34 740	57 413	2 095	1 739	1 814	1 375	955
<b>Total</b>	<b>774</b>	<b>121 951</b>	<b>384 423</b>	<b>535 297</b>	<b>340 730</b>	<b>474 153</b>	<b>576 066</b>	<b>575 075</b>
<b>TOTAL essence + diesel</b>	<b>923 744</b>	<b>1 295 611</b>	<b>1 641 317</b>	<b>1 447 550</b>	<b>999 288</b>	<b>1 274 070</b>	<b>1 340 842</b>	<b>1 464 906</b>
Part du diesel	0,1%	9,4%	23,4%	37,0%	34,1%	37,2%	43,0%	39,3%

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985.

(2) Y compris divers.

Source: CCFA.

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE <sup>(1)</sup>

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	2005 <sup>(2)</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>2 111</b>	<b>2 089</b>	<b>1 902</b>	<b>1 892</b>	<b>1 849</b>	<b>1 689</b>	<b>1 471</b>	<b>1 345</b>
	13,6 %	13,0 %	12,8 %	13,0 %	13,4 %	12,4 %	11,7 %	10,9 %
<b>Groupe Renault</b>	<b>1 635</b>	<b>1 408</b>	<b>1 310</b>	<b>1 353</b>	<b>1 416</b>	<b>1 303</b>	<b>1 057</b>	<b>1 092</b>
	10,5 %	8,7 %	8,8 %	9,3 %	10,2 %	9,6 %	8,4 %	8,9 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	1 085	1 375	1 281	1 311	1 080	950	801	741
	7,0 %	8,5 %	8,6 %	9,0 %	7,8 %	7,0 %	6,4 %	6,0 %
Groupe Ford	1 269	1 305	1 238	1 300	1 128	1 092	949	919
	8,2 %	8,1 %	8,3 %	8,9 %	8,2 %	8,0 %	7,6 %	7,5 %
General Motors	1 590	1 582	1 362	1 264	1 196	1 173	1 011	968
	10,2 %	9,8 %	9,2 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %	8,1 %	7,9 %
Groupe Volkswagen	3 041	3 228	3 094	3 107	2 984	3 216	3 114	3 090
	19,5 %	20,0 %	20,8 %	21,3 %	21,6 %	23,6 %	24,8 %	25,1 %
Daimler	830	829	792	685	676	673	667	689
	5,3 %	5,1 %	5,3 %	4,7 %	4,9 %	4,9 %	5,3 %	5,6 %
Groupe BMW	772	852	823	709	753	812	801	795
	5,0 %	5,3 %	5,5 %	4,9 %	5,4 %	6,0 %	6,4 %	6,5 %
Nissan	361	313	338	369	407	464	436	424
	2,3 %	1,9 %	2,3 %	2,5 %	2,9 %	3,4 %	3,5 %	3,4 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	1 002	842	770	629	572	548	543
	5,5 %	6,2 %	5,7 %	5,3 %	4,5 %	4,2 %	4,4 %	4,4 %
Autres marques japonaises	911	1 027	934	850	718	619	537	558
	5,8 %	6,4 %	6,3 %	5,8 %	5,2 %	4,5 %	4,3 %	4,5 %
Hyundai-Kia	569	560	510	603	614	686	773	767
	3,7 %	3,5 %	3,4 %	4,1 %	4,4 %	5,0 %	6,2 %	6,2 %
Volvo	249	266	224	206	231	256	231	231
	1,6 %	1,7 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %	1,8 %	1,9 %
Groupe Tata	128	141	114	90	100	97	128	139
	0,8 %	0,9 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,0 %	1,1 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	137	96	54	53	42	23	20
	1,1 %	0,8 %	0,6 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
<b>TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE</b>	<b>15 572</b>	<b>16 113</b>	<b>14 860</b>	<b>14 564</b>	<b>13 832</b>	<b>13 644</b>	<b>12 546</b>	<b>12 322</b>
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		1,2 %	-7,8 %	-2,0 %	-5,0 %	-1,4 %	-8,0 %	-1,8 %

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUVES PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE <sup>(1)</sup>

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	2005 <sup>(2)</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>389</b>	<b>422</b>	<b>402</b>	<b>321</b>	<b>344</b>	<b>354</b>	<b>307</b>	<b>303</b>
	18,1 %	18,6 %	19,7 %	22,3 %	21,9 %	21,0 %	20,8 %	20,7 %
<b>Groupe Renault</b>	<b>331</b>	<b>332</b>	<b>299</b>	<b>223</b>	<b>266</b>	<b>279</b>	<b>240</b>	<b>233</b>
	15,4 %	14,6 %	14,7 %	15,4 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	15,9 %
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	284	335	314	220	233	246	197	195
	13,2 %	14,8 %	15,4 %	15,3 %	14,9 %	14,5 %	13,4 %	13,3 %
Groupe Ford	235	279	240	162	171	187	164	171
	10,9 %	12,3 %	11,8 %	11,2 %	10,9 %	11,1 %	11,1 %	11,7 %
General Motors	153	155	141	74	78	93	76	75
	7,1 %	6,8 %	6,9 %	5,1 %	5,0 %	5,5 %	5,2 %	5,1 %
Groupe Volkswagen	212	254	234	156	185	215	213	208
	9,9 %	11,2 %	11,5 %	10,8 %	11,8 %	12,8 %	14,4 %	14,2 %
Daimler	166	190	183	130	140	147	140	148
	7,7 %	8,4 %	9,0 %	9,0 %	8,9 %	8,7 %	9,5 %	10,1 %
Nissan	103	96	67	45	43	54	48	45
	4,8 %	4,2 %	3,3 %	3,1 %	2,7 %	3,2 %	3,3 %	3,1 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	72	63	39	39	42	34	31
	3,0 %	3,2 %	3,1 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %	2,1 %
Autres marques japonaises	81	70	47	33	38	35	25	27
	3,8 %	3,1 %	2,3 %	2,3 %	2,4 %	2,1 %	1,7 %	1,9 %
Hyundai-Kia	52	17	12	7	6	5	4	3
	2,4 %	0,7 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	45	37	33	27	31	29	27
	3,6 %	2,0 %	1,8 %	2,3 %	1,7 %	1,8 %	1,9 %	1,8 %
<b>TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE</b>	<b>2 149</b>	<b>2 267</b>	<b>2 041</b>	<b>1 442</b>	<b>1 569</b>	<b>1 688</b>	<b>1 476</b>	<b>1 467</b>
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		6,4 %	-10,0 %	-29,3 %	8,8 %	7,6 %	-12,6 %	-0,6 %

(1) Pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire la page 69. (2) Hors Bulgarie en 2005. En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne.

Regroupement des constructeurs utilisé : PSA Peugeot Citroën = Peugeot + Citroën. Groupe Renault = Renault + Dacia. Groupe Fiat = Alfa Romeo + Fiat + Lancia + Ferrari + Maserati + Chrysler + Jeep + Dodge + divers. Groupe Ford = Ford Europe + Ford USA + divers. General Motors = Opel + Vauxhall + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + Divers. Groupe Volkswagen = Volkswagen + Audi + Porsche + Seat + Skoda + Bentley + Lamborghini + Bugatti. Daimler = Mercedes + Smart + divers. Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce. Marques japonaises : Mazda, Mitsubishi, Nissan, Subaru, Suzuki, Toyota... Marques coréennes : Hyundai-Kia et Ssangyong.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2013 (CF. NOTE PAGE 66)

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	TOTAL	PSA Peugeot Citroën	Citroën	Peugeot	Groupe Renault	Groupe Fiat (y compris Chrysler)	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW- Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	<b>2 952</b>	<b>103</b>	<b>48</b>	<b>55</b>	<b>145</b>	<b>82</b>	<b>1 159</b>	<b>198</b>	<b>233</b>	<b>269</b>	<b>305</b>	<b>254</b>	<b>158</b>
	100%	3,5%	1,6%	1,9%	4,9%	2,8%	39,2%	6,7%	7,9%	9,1%	10,3%	8,6%	5,3%
Autriche	<b>319</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>14</b>	<b>115</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>12</b>	<b>38</b>	<b>31</b>
	100%	5,6%	2,4%	3,2%	7,6%	4,5%	35,9%	6,2%	7,3%	5,8%	3,9%	11,9%	9,6%
Belgique	<b>486</b>	<b>73</b>	<b>34</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>20</b>	<b>103</b>	<b>26</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>25</b>	<b>50</b>	<b>32</b>
	100%	15,0%	7,0%	8,0%	12,7%	4,2%	21,2%	5,3%	7,9%	7,5%	5,2%	10,4%	6,6%
Danemark	<b>182</b>	<b>27</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>49</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>31</b>	<b>19</b>
	100%	14,6%	6,9%	7,8%	6,8%	3,4%	26,9%	8,4%	6,3%	2,4%	2,4%	17,2%	10,5%
Espagne	<b>723</b>	<b>104</b>	<b>47</b>	<b>57</b>	<b>79</b>	<b>27</b>	<b>174</b>	<b>47</b>	<b>67</b>	<b>34</b>	<b>26</b>	<b>94</b>	<b>54</b>
	100%	14,4%	6,5%	7,9%	11,0%	3,7%	24,1%	6,6%	9,3%	4,7%	3,6%	13,0%	7,4%
Finlande	<b>103</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>26</b>	<b>10</b>
	100%	5,0%	2,4%	2,6%	1,8%	2,0%	27,5%	7,6%	5,0%	4,9%	5,0%	24,7%	9,3%
<b>France</b>	<b>1 790</b>	<b>528</b>	<b>238</b>	<b>290</b>	<b>427</b>	<b>62</b>	<b>245</b>	<b>76</b>	<b>81</b>	<b>66</b>	<b>52</b>	<b>173</b>	<b>59</b>
	100%	29,5%	13,3%	16,2%	23,9%	3,5%	13,7%	4,3%	4,5%	3,7%	2,9%	9,7%	3,3%
Grèce	<b>59</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>14</b>	<b>5</b>
	100%	8,1%	5,7%	2,4%	2,6%	8,8%	22,7%	4,8%	10,7%	4,2%	3,9%	23,2%	8,4%
Irlande	<b>74</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>9</b>
	100%	4,6%	1,6%	3,0%	6,2%	0,7%	27,3%	10,2%	6,6%	5,4%	2,0%	22,5%	12,5%
Italie	<b>1 305</b>	<b>121</b>	<b>58</b>	<b>63</b>	<b>93</b>	<b>375</b>	<b>176</b>	<b>87</b>	<b>97</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>132</b>	<b>69</b>
	100%	9,2%	4,4%	4,8%	7,1%	28,8%	13,5%	6,7%	7,4%	4,6%	5,1%	10,1%	5,3%
Luxembourg	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
	100%	10,2%	5,0%	5,2%	11,2%	4,8%	28,0%	4,6%	5,3%	11,0%	7,6%	8,5%	4,5%
Pays-Bas	<b>417</b>	<b>50</b>	<b>19</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>17</b>	<b>90</b>	<b>32</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>66</b>	<b>35</b>
	100%	11,9%	4,7%	7,3%	9,6%	4,2%	21,6%	7,6%	6,2%	5,4%	2,7%	15,9%	8,3%
Portugal	<b>106</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>3</b>
	100%	13,7%	4,9%	8,8%	13,3%	6,2%	20,7%	4,2%	8,6%	8,4%	8,1%	12,1%	2,4%
Royaume-Uni	<b>2 265</b>	<b>184</b>	<b>78</b>	<b>105</b>	<b>64</b>	<b>73</b>	<b>457</b>	<b>311</b>	<b>271</b>	<b>188</b>	<b>115</b>	<b>347</b>	<b>150</b>
	100%	8,1%	3,5%	4,7%	2,8%	3,2%	20,2%	13,7%	12,0%	8,3%	5,1%	15,3%	6,6%
Suède	<b>270</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>72</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>42</b>	<b>25</b>
	100%	4,5%	1,8%	2,7%	4,2%	2,4%	26,7%	4,0%	2,9%	6,5%	3,4%	15,5%	9,4%
<b>Europe (15 pays)</b>	<b>11 097</b>	<b>1 251</b>	<b>563</b>	<b>688</b>	<b>985</b>	<b>700</b>	<b>2 737</b>	<b>848</b>	<b>884</b>	<b>742</b>	<b>647</b>	<b>1 300</b>	<b>660</b>
	100%	11,3%	5,1%	6,2%	8,9%	6,3%	24,7%	7,6%	8,0%	6,7%	5,8%	11,7%	6,0%
Norvège	<b>142</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>47</b>	<b>9</b>
	100%	5,4%	1,7%	3,7%	0,8%	0,6%	23,8%	7,0%	2,9%	5,5%	4,3%	32,8%	6,5%
Suisse	<b>306</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>91</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>54</b>	<b>15</b>
	100%	7,4%	3,6%	3,8%	6,1%	5,0%	29,8%	4,8%	6,0%	8,1%	6,0%	17,7%	4,8%
<b>Europe (17 pays)</b>	<b>11 545</b>	<b>1 282</b>	<b>576</b>	<b>706</b>	<b>1 005</b>	<b>716</b>	<b>2 862</b>	<b>873</b>	<b>906</b>	<b>775</b>	<b>672</b>	<b>1 401</b>	<b>684</b>
	100%	11,1%	5,0%	6,1%	8,7%	6,2%	24,8%	7,6%	7,9%	6,7%	5,8%	12,1%	5,9%
Bulgarie	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
	100%	8,9%	3,0%	5,9%	16,1%	0,9%	21,4%	4,1%	7,1%	4,5%	2,5%	20,4%	10,3%
Croatie	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
	100%	13,4%	6,0%	7,4%	8,9%	1,2%	28,6%	4,3%	13,3%	2,9%	1,8%	12,0%	12,6%
Estonie	<b>20</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>2</b>
	100%	8,8%	3,3%	5,6%	10,4%	1,7%	20,9%	3,0%	4,3%	1,5%	1,7%	35,8%	9,6%
Hongrie	<b>56</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>3</b>
	100%	6,6%	3,0%	3,6%	10,4%	3,5%	23,8%	9,9%	12,1%	2,7%	2,6%	20,9%	5,6%
Lettonie	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
	100%	8,5%	2,8%	5,7%	4,7%	3,2%	26,8%	5,4%	4,5%	3,5%	2,6%	26,5%	9,7%
Lituanie	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>
	100%	2,5%	1,1%	1,3%	6,1%	10,4%	30,1%	3,6%	2,9%	4,6%	1,8%	26,2%	8,9%
Pologne	<b>289</b>	<b>22</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>70</b>	<b>19</b>	<b>29</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>35</b>
	100%	7,5%	3,0%	4,5%	8,8%	4,2%	24,3%	6,7%	10,0%	2,4%	2,0%	20,1%	12,0%
Rép. tchèque	<b>165</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>73</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>23</b>
	100%	8,0%	3,6%	4,4%	7,1%	2,1%	44,2%	5,7%	3,8%	2,5%	2,0%	9,1%	13,7%
Roumanie	<b>58</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
	100%	2,6%	0,5%	2,1%	35,7%	2,9%	22,9%	6,3%	6,2%	3,2%	3,4%	9,5%	5,4%
Slovaquie	<b>66</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
	100%	11,2%	4,8%	6,5%	7,5%	1,9%	33,6%	3,3%	6,6%	2,7%	3,1%	13,3%	15,6%
Slovénie	<b>52</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
	100%	13,6%	6,4%	7,1%	18,9%	3,9%	26,1%	5,1%	8,9%	3,1%	1,6%	8,3%	10,3%
<b>11 nouveaux pays entrants</b>	<b>777</b>	<b>63</b>	<b>27</b>	<b>36</b>	<b>87</b>	<b>25</b>	<b>228</b>	<b>46</b>	<b>61</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>124</b>	<b>89</b>
	100%	8,1%	3,4%	4,7%	11,3%	3,2%	29,4%	6,0%	7,9%	2,7%	2,2%	16,0%	11,4%
<b>Europe (28 pays)</b>	<b>12 322</b>	<b>1 345</b>	<b>603</b>	<b>742</b>	<b>1 092</b>	<b>741</b>	<b>3 090</b>	<b>919</b>	<b>968</b>	<b>795</b>	<b>689</b>	<b>1 525</b>	<b>773</b>
	100%	10,9%	4,9%	6,0%	8,9%	6,0%	25,1%	7,5%	7,9%	6,5%	5,6%	12,4%	6,3%

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

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

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	1985	1990	2000	2009 (1)	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>1 225</b>	<b>1 719</b>	<b>1 930</b>	<b>1 818</b>	<b>1 776</b>	<b>1 620</b>	<b>1 407</b>	<b>1 282</b>
	11,5 %	12,7 %	13,1 %	13,3 %	13,7 %	12,7 %	12,0 %	11,1 %
<b>Groupe Renault</b>	<b>1 135</b>	<b>1 315</b>	<b>1 559</b>	<b>1 237</b>	<b>1 305</b>	<b>1 195</b>	<b>967</b>	<b>1 005</b>
	10,7 %	9,7 %	10,6 %	9,1 %	10,1 %	9,3 %	8,2 %	8,7 %
Fiat Chrysler Automobiles	1 488	1 890	1 575	1 252	1 035	916	770	716
	14,0 %	14,0 %	10,7 %	9,2 %	8,0 %	7,2 %	6,5 %	6,2 %
Groupe Ford	1 266	1 540	1 248	1 229	1 063	1 033	901	873
	11,9 %	11,4 %	8,5 %	9,0 %	8,2 %	8,1 %	7,7 %	7,6 %
General Motors	1 201	1 560	1 720	1 188	1 119	1 099	944	906
	11,3 %	11,5 %	11,7 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %	8,0 %	7,9 %
Groupe Volkswagen	1 573	2 138	2 776	2 887	2 757	2 979	2 887	2 862
	14,8 %	15,8 %	18,8 %	21,1 %	21,3 %	23,3 %	24,5 %	24,8 %
Daimler	394	438	811	671	662	659	653	672
	3,7 %	3,2 %	5,5 %	4,9 %	5,1 %	5,1 %	5,6 %	5,8 %
Groupe BMW	290	364	499	695	735	792	780	775
	2,7 %	2,7 %	3,4 %	5,1 %	5,7 %	6,2 %	6,6 %	6,7 %
Nissan	306	395	392	349	384	436	408	400
	2,9 %	2,9 %	2,7 %	2,6 %	3,0 %	3,4 %	3,5 %	3,5 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	303	406	576	715	582	531	507	497
	2,9 %	3,0 %	3,9 %	5,2 %	4,5 %	4,2 %	4,3 %	4,3 %
Autres marques japonaises	534	789	701	769	651	563	487	504
	5,0 %	5,8 %	4,8 %	5,6 %	5,0 %	4,4 %	4,1 %	4,4 %
Hyundai-Kia	7	18	303	520	539	604	687	679
	0,1 %	0,1 %	2,1 %	3,8 %	4,2 %	4,7 %	5,8 %	5,9 %
Volvo	255	235	230	196	222	245	222	221
	2,4 %	1,7 %	1,6 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %	1,9 %	1,9 %
Groupe Tata	21	44	112	87	97	94	124	135
	0,2 %	0,3 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,1 %	1,2 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	612	666	304	51	47	37	19	18
	5,8 %	4,9 %	2,1 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
<b>TOTAL EUROPE (17 PAYS)</b>	<b>10 611</b>	<b>13 517</b>	<b>14 738</b>	<b>13 664</b>	<b>12 975</b>	<b>12 802</b>	<b>11 763</b>	<b>11 545</b>
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		0,9 %	-2,1 %	0,5 %	-5,0 %	-1,3 %	-8,1 %	-1,9 %

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers, dont aucun de marque française, ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2014 (lire la page 66).

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	1985	1990	2000	2009 (1)	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>186</b>	<b>251</b>	<b>349</b>	<b>299</b>	<b>326</b>	<b>330</b>	<b>286</b>	<b>281</b>
	16,9 %	16,5 %	18,1 %	22,5 %	22,1 %	20,9 %	20,8 %	20,6 %
<b>Groupe Renault</b>	<b>175</b>	<b>278</b>	<b>272</b>	<b>208</b>	<b>251</b>	<b>261</b>	<b>224</b>	<b>215</b>
	15,8 %	18,3 %	14,1 %	15,6 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	15,8 %
Fiat Chrysler Automobiles	115	163	275	200	214	225	178	174
	10,4 %	10,7 %	14,2 %	15,1 %	14,5 %	14,3 %	12,9 %	12,8 %
Groupe Ford	123	195	180	151	161	176	154	161
	11,1 %	12,9 %	9,3 %	11,4 %	10,9 %	11,1 %	11,2 %	11,8 %
General Motors	55	81	92	70	75	89	73	72
	5,0 %	5,3 %	4,8 %	5,3 %	5,1 %	5,6 %	5,3 %	5,3 %
Groupe Volkswagen	113	134	202	136	170	200	197	194
	10,2 %	8,9 %	10,5 %	10,2 %	11,6 %	12,7 %	14,3 %	14,2 %
Daimler	64	74	178	121	133	141	133	140
	5,8 %	4,9 %	9,2 %	9,1 %	9,0 %	8,9 %	9,7 %	10,3 %
Nissan	61	105	100	41	41	51	46	43
	5,5 %	6,9 %	5,2 %	3,1 %	2,8 %	3,2 %	3,3 %	3,2 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	66	81	69	35	37	40	31	28
	6,0 %	5,3 %	3,6 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %	2,1 %
Autres marques japonaises	67	69	102	31	36	33	23	25
	6,0 %	4,6 %	5,3 %	2,3 %	2,4 %	2,1 %	1,7 %	1,9 %
Hyundai-Kia	1	0	44	5	5	5	3	3
	0,1 %	0,0 %	2,3 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %
Autres marques	78	85	69	31	26	30	28	26
	7,1 %	5,6 %	3,6 %	2,3 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %	1,9 %
<b>TOTAL EUROPE (17 PAYS)</b>	<b>1 104</b>	<b>1 516</b>	<b>1 931</b>	<b>1 327</b>	<b>1 475</b>	<b>1 580</b>	<b>1 376</b>	<b>1 364</b>
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle		-2,6 %	5,6 %	-27,6 %	11,1 %	7,1 %	-12,9 %	-0,8 %

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS <sup>(1)</sup>

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	2005 <sup>(2)</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>99</b>	<b>119</b>	<b>110</b>	<b>75</b>	<b>73</b>	<b>69</b>	<b>64</b>	<b>63</b>
	9,5%	9,2%	8,6%	8,3%	8,5%	8,2%	8,2%	8,1%
<b>Groupe Renault</b>	<b>193</b>	<b>197</b>	<b>172</b>	<b>116</b>	<b>112</b>	<b>108</b>	<b>90</b>	<b>87</b>
	18,7%	15,3%	13,6%	12,8%	13,0%	12,9%	11,5%	11,3%
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	50	66	71	59	45	34	30	25
	4,8%	5,1%	5,6%	6,6%	5,3%	4,0%	3,9%	3,2%
Groupe Ford	59	86	91	71	65	59	48	46
	5,7%	6,6%	7,2%	7,9%	7,5%	7,0%	6,2%	6,0%
General Motors	132	155	139	76	76	74	67	61
	12,7%	12,0%	11,0%	8,4%	8,9%	8,8%	8,5%	7,9%
Groupe Volkswagen	257	303	297	220	226	238	227	228
	24,8%	23,4%	23,5%	24,5%	26,4%	28,2%	28,9%	29,4%
Daimler	11	19	21	14	13	14	14	17
	1,1%	1,5%	1,6%	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	2,2%
Groupe BMW	11	18	20	14	17	20	21	21
	1,0%	1,4%	1,5%	1,6%	2,0%	2,4%	2,7%	2,7%
Nissan	19	23	25	21	23	28	28	24
	1,8%	1,7%	1,9%	2,3%	2,6%	3,3%	3,6%	3,1%
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	90	86	56	47	41	41	47
	5,8%	7,0%	6,8%	6,2%	5,5%	4,8%	5,2%	6,0%
Autres marques japonaises	91	121	128	81	67	56	50	53
	8,7%	9,4%	10,1%	9,0%	7,9%	6,6%	6,4%	6,9%
Hyundai-Kia	39	72	88	83	75	81	86	89
	3,8%	5,6%	6,9%	9,2%	8,7%	9,7%	10,9%	11,4%
Volvo	7	11	11	10	9	10	9	9
	0,6%	0,9%	0,8%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%
Groupe Tata	2	4	4	3	3	3	3	4
	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	8	5	3	6	5	5	1
	0,7%	0,6%	0,4%	0,3%	0,7%	0,6%	0,6%	0,2%
<b>TOTAL nouveaux entrants</b>	<b>1 035</b>	<b>1 292</b>	<b>1 267</b>	<b>900</b>	<b>857</b>	<b>841</b>	<b>783</b>	<b>777</b>
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		13,9%	-2,0%	-29,0%	-4,8%	-1,8%	-6,9%	-0,8%

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS <sup>(1)</sup>

En milliers d'unités et en part dans les immatriculations totales

	2005 <sup>(2)</sup>	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>PSA Peugeot Citroën</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>20</b>	<b>22</b>
	13,6%	17,4%	17,8%	19,0%	19,5%	22,9%	20,0%	21,2%
<b>Groupe Renault</b>	<b>35</b>	<b>29</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>18</b>
	24,4%	14,8%	15,2%	13,2%	16,3%	16,2%	16,3%	17,1%
Groupe Fiat (y compris Chrysler)	21	33	35	20	19	21	20	21
	14,7%	16,6%	16,7%	17,1%	19,8%	19,0%	19,6%	20,1%
Groupe Ford	14	21	21	11	10	11	10	10
	9,8%	10,6%	10,3%	9,7%	10,1%	10,2%	10,1%	10,2%
General Motors	8	8	9	4	3	4	3	3
	5,2%	3,9%	4,2%	3,1%	3,2%	3,6%	3,3%	3,4%
Groupe Volkswagen	21	31	35	20	14	15	16	14
	14,7%	15,7%	16,6%	17,5%	14,9%	13,7%	15,5%	13,6%
Daimler	10	14	16	9	7	6	7	7
	6,8%	7,2%	7,5%	8,1%	7,9%	5,9%	7,1%	7,2%
Nissan	2	7	6	4	2	3	2	2
	1,4%	3,4%	2,8%	3,9%	2,5%	2,9%	2,2%	1,9%
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	7	7	4	2	3	3	3
	1,6%	3,3%	3,2%	3,1%	2,2%	2,5%	3,0%	2,8%
Autres marques japonaises	3	6	5	2	2	3	2	2
	2,3%	3,1%	2,5%	1,9%	2,1%	2,4%	1,7%	1,7%
Hyundai-Kia	5	4	4	2	1	0	0	0
	3,2%	2,1%	1,7%	1,5%	0,7%	0,3%	0,2%	0,1%
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	4	3	2	1	1	1	1
	2,5%	1,9%	1,5%	1,9%	0,8%	0,5%	1,0%	0,8%
<b>TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS</b>	<b>145</b>	<b>198</b>	<b>208</b>	<b>115</b>	<b>95</b>	<b>108</b>	<b>100</b>	<b>103</b>
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Variation annuelle		18,9%	5,0%	-44,7%	-17,5%	14,2%	-7,3%	2,5%

(1) Nouveaux pays entrants dans l'UE hors Chypre et Malte, y compris Croatie. (2) Hors Bulgarie en 2005.  
Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2014 (lire la page 66).

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	3 807 175	2 916 259	3 173 634	3 082 504	2 952 431
Autriche	227 548	288 618	309 427	319 403	328 563	356 145	336 010	319 035
Belgique	399 240	473 506	515 204	476 194	547 340	572 211	486 737	486 065
Danemark	73 774	80 654	112 688	112 199	153 583	169 744	170 587	181 896
Espagne <sup>(1)</sup>	504 051	988 270	1 381 515	952 772	982 015	808 051	699 589	722 689
Finlande	103 167	139 095	134 646	88 344	107 346	121 171	111 147	103 314
<b>France</b>	<b>1 873 202</b>	<b>2 309 130</b>	<b>2 133 884</b>	<b>2 302 398</b>	<b>2 251 669</b>	<b>2 204 229</b>	<b>1 898 760</b>	<b>1 790 456</b>
Grèce	35 700	115 480	290 222	219 730	141 501	97 680	58 479	58 696
Irlande	93 563	82 584	230 989	57 455	88 445	89 927	79 494	74 364
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	2 159 436	1 961 578	1 749 085	1 403 024	1 304 573
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	47 265	49 726	49 881	50 398	46 624
Norvège	95 550	61 901	97 376	98 675	127 754	138 345	137 967	142 151
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	387 155	482 527	555 812	502 455	416 733
Portugal	58 357	210 924	257 834	161 013	223 464	153 404	95 309	105 921
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	1 994 999	2 030 846	1 941 253	2 044 609	2 264 737
Suède	192 588	229 941	290 529	213 408	289 684	304 984	279 899	269 558
Suisse	279 764	329 899	316 519	266 049	292 453	316 846	325 948	305 928
Union européenne <sup>(2)</sup>	8 568 735	12 467 479	14 312 087	13 298 946	12 554 546	12 347 211	11 299 001	11 097 092
<b>EUROPE (17 PAYS)</b>	<b>10 065 460</b>	<b>13 516 933</b>	<b>14 725 982</b>	<b>13 663 670</b>	<b>12 974 753</b>	<b>12 802 402</b>	<b>11 762 916</b>	<b>11 545 171</b>

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. (2) Union européenne: 9 pays en 1980, 10 en 1985, 12 de 1990 à 1994, 15 à partir de 1995.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DIESEL PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

En unités et en part dans les immatriculations totales

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 167 447	1 220 675	1 493 614	1 482 980	1 400 556
	8,0%	9,8%	30,3%	30,7%	41,9%	47,1%	48,1%	47,4%
Autriche	7 425	74 197	191 402	146 949	167 106	194 519	189 496	180 847
	3,3%	25,7%	61,9%	46,0%	50,9%	54,6%	56,4%	56,7%
Belgique	54 897	154 804	290 301	358 400	415 728	431 059	334 305	314 844
	13,8%	32,7%	56,3%	75,3%	76,0%	75,3%	68,7%	64,8%
Danemark	2 352	3 305	14 898	50 729	72 670	81 415	68 215	58 119
	3,2%	4,1%	13,2%	45,2%	47,3%	48,0%	40,0%	32,0%
Espagne <sup>(1)</sup>	–	140 740	734 256	668 022	693 905	568 246	482 049	479 318
	–	14,2%	53,1%	70,1%	70,7%	70,3%	68,9%	66,3%
Finlande	–	7 215	–	40 852	44 574	50 905	42 846	38 372
	–	5,2%	–	46,2%	41,5%	42,0%	38,5%	37,1%
<b>France</b>	<b>186 050</b>	<b>762 054</b>	<b>1 046 485</b>	<b>1 628 495</b>	<b>1 593 173</b>	<b>1 596 155</b>	<b>1 384 544</b>	<b>1 199 729</b>
	9,9%	33,0%	49,0%	70,7%	70,8%	72,4%	72,9%	67,0%
Grèce	–	60	2 006	7 237	5 661	9 722	23 384	33 993
	–	0,1%	0,7%	3,3%	4,0%	10,0%	40,0%	57,9%
Irlande	–	12 413	23 259	29 953	55 016	62 911	58 089	53 838
	–	15,0%	10,1%	52,1%	62,2%	70,0%	73,1%	72,4%
Italie	138 562	179 779	812 203	904 275	901 310	965 301	745 257	703 122
	8,1%	7,8%	33,6%	41,9%	45,9%	55,2%	53,1%	53,9%
Luxembourg	–	8 206	21 110	34 480	37 403	38 194	38 348	34 230
	–	21,4%	50,4%	73,0%	75,2%	76,6%	76,1%	73,4%
Norvège	–	1 581	8 761	71 752	95 733	104 665	88 530	74 693
	–	2,6%	9,0%	72,7%	74,9%	75,7%	64,2%	52,5%
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	77 674	98 477	156 508	142 697	103 518
	6,8%	10,9%	22,5%	20,1%	20,4%	28,2%	28,4%	24,8%
Portugal	–	10 426	62 417	107 178	149 046	106 811	67 239	76 575
	–	4,9%	24,2%	66,6%	66,7%	69,6%	70,5%	72,3%
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	832 590	936 448	981 516	1 038 770	1 127 758
	0,4%	6,4%	14,1%	41,7%	46,1%	50,6%	50,8%	49,8%
Suède	–	1 335	18 325	87 518	147 802	187 605	186 970	165 717
	–	0,6%	6,3%	41,0%	51,0%	61,5%	66,8%	61,5%
Suisse	–	9 998	29 466	78 307	88 760	104 227	120 421	113 255
	–	3,0%	9,3%	29,4%	30,4%	32,9%	36,9%	37,0%
<b>EUROPE (17 PAYS) <sup>(1)</sup></b>	<b>619 427</b>	<b>1 866 021</b>	<b>4 726 461</b>	<b>6 291 858</b>	<b>6 723 487</b>	<b>7 133 373</b>	<b>6 494 140</b>	<b>6 158 484</b>
Part du diesel en Europe	7,1%	13,9%	32,1%	46,0%	51,8%	55,7%	55,2%	53,3%
Variation annuelle	–	+0,7%	+10,7%	-12,3%	+6,9%	+6,1%	-9,0%	-5,2%

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voiture particulière en Espagne

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION HYBRIDE OU ÉLECTRIQUE EN EUROPE OCCIDENTALE

En unités et en part dans les immatriculations totales

	Énergie	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	électrique	0	0	0	14	160	1 731	2 410	5 753
	hybride	3 559	7 497	6 126	8 000	10 174	11 788	20 718	25 371
		0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,4%	0,7%	0,9%
Autriche	électrique	0	0	2	39	112	631	426	654
	hybride	460	766	665	1 055	1 248	1 310	2 174	2 595
		0,1%	0,3%	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%	0,6%	0,8%
Belgique	électrique	0	0	0	0	47	263	562	500
	hybride	471	1 308	1 877	1 839	4 073	6 676	5 875	6 283
		0,1%	0,2%	0,4%	0,4%	0,7%	1,2%	1,2%	1,3%
Danemark	électrique	2	2	5	78	50	460	527	533
	hybride	5	14	48	58	148	263	431	1 099
		0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,3%	0,6%
Espagne	électrique	0	0	0	1	69	367	439	811
	hybride	908	2 951	4 277	4 582	6 253	10 061	10 073	10 083
		0,1%	0,2%	0,4%	0,5%	0,6%	1,2%	1,4%	1,4%
<b>France</b>	<b>électrique</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>184</b>	<b>2 630</b>	<b>5 663</b>	<b>8 779</b>
	<b>hybride</b>	<b>2 857</b>	<b>7 178</b>	<b>8 468</b>	<b>9 876</b>	<b>9 655</b>	<b>13 635</b>	<b>27 889</b>	<b>46 745</b>
		0,1%	0,3%	0,4%	0,4%	0,4%	0,6%	1,5%	2,6%
Italie	électrique	28	23	120	60	112	306	519	834
	hybride	1 132	3 372	2 796	7 311	4 841	5 161	6 833	15 152
		0,1%	0,1%	0,1%	0,3%	0,2%	0,3%	0,5%	1,2%
Norvège	électrique	7	5	177	117	355	1 996	3 950	7 882
	hybride	337	1 349	1 762	1 973	3 144	3 645	6 116	9 826
		0,3%	1,0%	1,6%	2,0%	2,5%	2,6%	4,4%	6,9%
Pays-Bas	électrique	0	0	2	22	96	846	827	2 617
	hybride	2 940	3 678	11 814	16 275	16 099	14 868	25 614	43 661
		0,6%	0,7%	2,4%	4,2%	3,3%	2,7%	5,1%	10,5%
Royaume-Uni	électrique	0	397	179	55	167	1 098	1 262	2 512
	hybride	5 766	15 972	15 385	14 645	22 148	23 398	25 892	30 203
		0,2%	0,7%	0,7%	0,7%	1,1%	1,2%	1,3%	1,3%
Suède	électrique	1	0	0	21	9	181	268	435
	hybride	1 947	3 391	4 153	3 058	3 628	2 909	3 539	5 823
		0,7%	1,1%	1,6%	1,4%	1,3%	1,0%	1,3%	2,2%
Suisse	électrique	13	19	21	53	199	446	523	1 177
	hybride	1 413	3 239	3 118	3 905	4 210	5 358	6 945	7 224
		0,5%	1,1%	1,1%	1,5%	1,4%	1,7%	2,1%	2,4%
<b>Europe occidentale (y compris les pays non présentés)</b>	<b>électrique</b>	<b>57</b>	<b>452</b>	<b>515</b>	<b>475</b>	<b>1 611</b>	<b>11 263</b>	<b>17 707</b>	<b>32 909</b>
	<b>hybride</b>	<b>23 210</b>	<b>55 055</b>	<b>66 711</b>	<b>76 525</b>	<b>90 198</b>	<b>102 979</b>	<b>146 287</b>	<b>208 934</b>
		0,2%	0,4%	0,5%	0,6%	0,7%	0,8%	1,2%	1,8%

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	101 393	125 384	212 290	174 630	202 446	239 298	224 957	217 966
Autriche	15 473	21 539	27 243	25 729	28 130	32 677	31 643	30 849
Belgique	30 609	52 490	54 090	54 315	56 006	65 027	57 899	56 734
Danemark	15 711	19 649	33 092	15 861	16 848	24 881	24 626	24 532
Espagne <sup>(1)</sup>	88 042	229 821	299 246	107 491	116 770	104 698	77 088	85 855
Finlande	12 574	27 507	15 056	9 554	11 550	15 165	12 298	11 194
<b>France</b>	<b>277 887</b>	<b>393 795</b>	<b>414 966</b>	<b>373 986</b>	<b>417 612</b>	<b>429 254</b>	<b>384 050</b>	<b>367 331</b>
Grèce	45 124	29 480	23 008	14 917	10 935	6 459	3 780	3 534
Irlande	8 640	24 136	41 474	9 296	10 486	11 378	10 893	11 016
Italie	109 270	156 995	225 517	176 926	177 887	171 512	117 387	101 858
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 103	3 291	3 666	3 485	3 325
Norvège	11 395	20 582	31 627	24 521	30 422	37 030	33 416	32 293
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	51 555	49 863	58 970	56 693	50 756
Portugal	38 597	64 236	152 836	39 037	45 756	35 048	16 046	18 222
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	194 727	231 539	266 923	247 936	278 957
Suède	12 038	26 362	31 854	27 858	38 543	46 868	39 970	37 690
Suisse	18 091	22 753	24 121	23 860	26 507	31 070	33 537	31 938
Union européenne <sup>(2)</sup>	790 064	1 398 657	1 875 488	1 278 985	1 417 662	1 511 824	1 308 751	1 299 819
<b>Europe (17 pays) <sup>(1)</sup></b>	<b>1 031 398</b>	<b>1 517 400</b>	<b>1 931 236</b>	<b>1 327 366</b>	<b>1 474 591</b>	<b>1 579 924</b>	<b>1 375 704</b>	<b>1 364 050</b>

(1) Lire les notes de la page 70.

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

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	59 061	73 770	96 830	62 518	75 014	90 902	82 020	82 233
Autriche	5 642	7 222	8 508	4 691	5 138	7 257	6 474	7 320
Belgique	8 604	10 690	11 061	8 271	7 133	9 449	8 277	7 400
Danemark	3 179	3 539	4 597	3 175	2 682	3 560	3 654	4 233
Espagne	23 208	30 432	33 700	11 675	13 215	15 790	12 539	12 900
Finlande	4 497	4 218	3 072	2 572	2 368	2 794	2 749	3 076
<b>France</b>	<b>41 846</b>	<b>50 028</b>	<b>57 918</b>	<b>35 533</b>	<b>34 221</b>	<b>47 363</b>	<b>43 378</b>	<b>43 265</b>
Grèce	1 178	497	1 633	1 578	1 081	459	166	317
Irlande	3 511	2 748	4 666	1 104	1 011	1 079	1 113	1 553
Italie		31 973	38 388	18 685	17 532	18 859	13 273	13 324
Luxembourg	690	1 136	1 451	898	803	1 274	1 011	966
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 429	3 126	3 933	4 695	4 688
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	11 692	9 390	12 551	11 896	13 057
Portugal	8 370	7 186	7 403	3 195	3 116	2 651	1 881	2 201
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	28 539	27 988	37 925	38 995	49 796
Suède	6 703	5 998	5 549	5 357	4 605	5 855	5 369	4 698
Suisse	3 955	4 832	4 733	4 276	3 388	4 326	3 847	3 503
Union européenne <sup>(2)</sup>	187 726	272 597	343 475	199 483	205 297	257 768	232 795	246 339
<b>Europe (17 pays)</b>	<b>244 335</b>	<b>296 973</b>	<b>351 772</b>	<b>207 188</b>	<b>211 811</b>	<b>266 027</b>	<b>241 337</b>	<b>254 530</b>

## IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET D'AUTOBUS NEUFS (PLUS DE 5 TONNES) PAR PAYS

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Allemagne	6 058	4 235	5 684	5 030	4 697	4 620	4 521	5 088
Autriche	676	450	706	606	733	576	702	688
Belgique	585	580	974	845	909	669	576	626
Danemark	579	311	419	549	450	334	320	288
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 284	2 119	2 865	1 775	1 506
Finlande	625	429	-	325	300	218	337	225
<b>France</b>	<b>3 558</b>	<b>3 160</b>	<b>4 320</b>	<b>6 664</b>	<b>5 382</b>	<b>6 206</b>	<b>5 545</b>	<b>6 321</b>
Grèce		625	374	893	325	84	90	25
Irlande		24	121	166	47	75	232	163
Italie		3 825	4 152	2 779	3 931	3 200	2 200	2 401
Luxembourg	53	57	108	196	173	194	155	167
Norvège	684	380	427	812	1 052	1 005	831	910
Pays-Bas	1 082	1 069	949	957	524	427	688	587
Portugal		482	806	515	418	259	179	155
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	4 277	3 203	3 382	3 798	3 648
Suède	943	863	1 071	890	1 302	1 359	1 202	1 080
Suisse	371	580	491	539	476	606	440	534
Union européenne <sup>(2)</sup>	17 707	20 068	26 918	26 976	24 513	24 468	22 320	22 968
<b>Europe (17 pays)</b>	<b>22 517</b>	<b>22 770</b>	<b>27 836</b>	<b>28 327</b>	<b>26 041</b>	<b>26 079</b>	<b>23 591</b>	<b>24 412</b>

(2) Union européenne: 9 pays en 1980, 10 en 1985, 12 de 1990 à 1994, 15 à partir de 1995.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

En unités

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bulgarie			43 758	21 478	15 646	18 631	19 773	21 074
Croatie	62 009	70 541	88 265	44 918	38 587	41 561	31 360	27 802
Estonie	10 600	19 640	24 579	9 946	10 295	17 070	19 424	19 694
Hongrie	133 233	198 982	153 278	60 189	43 476	45 094	53 059	56 139
Lettonie	7 300	16 602	19 831	5 367	6 365	10 980	10 665	10 636
Lituanie	6 158	10 467	22 217	7 515	7 970	13 234	12 165	12 163
Pologne	478 752	235 522	320 040	320 206	333 490	297 937	270 895	288 998
République tchèque	148 592	151 699	182 554	167 708	169 580	173 595	174 320	164 746
Roumanie	64 432	215 554	270 995	130 195	106 333	94 619	72 143	57 710
Slovaquie	55 090	57 125	70 040	74 717	64 033	68 254	69 268	66 000
Slovénie	67 665	59 324	71 575	57 967	61 142	60 193	50 091	51 585
<b>TOTAL nouveaux pays UE (1)</b>	<b>907 400</b>	<b>749 361</b>	<b>1 178 867</b>	<b>855 288</b>	<b>818 330</b>	<b>799 607</b>	<b>751 803</b>	<b>776 547</b>

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

En unités

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bulgarie			11 478	4 275	3 211	2 979	2 998	3 162
Croatie	3 360	7 671	9 279	4 777	2 845	3 653	3 658	5 309
Estonie	1 500	2 944	3 041	1 206	1 406	2 478	2 801	2 943
Hongrie	26 686	20 479	21 559	10 619	9 337	11 564	11 058	11 573
Lettonie	900	1 753	2 151	555	649	1 926	2 307	2 380
Lituanie	1 270	3 371	3 201	884	1 044	1 939	1 715	1 967
Pologne	33 653	35 985	61 221	43 764	42 852	47 206	40 862	42 532
République tchèque	14 786	16 024	20 648	13 258	11 318	13 149	11 669	11 768
Roumanie	14 789	35 842	40 876	15 397	10 404	11 791	12 269	10 046
Slovaquie	5 812	14 428	26 907	15 722	6 953	5 717	5 135	5 094
Slovénie	6 274	6 897	7 331	4 452	4 744	5 791	5 820	6 072
<b>TOTAL nouveaux pays UE (1)</b>	<b>90 900</b>	<b>101 881</b>	<b>198 413</b>	<b>110 132</b>	<b>91 918</b>	<b>104 540</b>	<b>96 634</b>	<b>102 846</b>

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

En unités

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bulgarie			55 236	25 753	18 857	21 610	22 771	24 236
Croatie	65 369	78 212	97 544	49 695	41 432	45 214	35 018	33 111
Estonie	12 100	22 584	27 620	11 152	11 701	19 548	22 225	22 637
Hongrie	159 919	219 461	174 837	70 808	52 813	56 658	64 117	67 712
Lettonie	8 200	18 355	21 982	5 922	7 014	12 906	12 972	13 016
Lituanie	7 428	13 838	25 418	8 399	9 014	15 173	13 880	14 130
Pologne	512 405	271 507	381 261	363 970	376 342	345 143	311 757	331 530
République tchèque	163 378	167 723	203 202	180 966	180 898	186 744	185 989	176 514
Roumanie	79 221	251 396	311 871	145 592	116 737	106 410	84 412	67 756
Slovaquie	60 902	71 553	96 947	90 439	70 986	73 971	74 403	71 094
Slovénie	73 939	66 221	78 906	62 419	65 886	65 984	55 911	57 657
<b>TOTAL nouveaux pays UE (1)</b>	<b>998 300</b>	<b>851 242</b>	<b>1 377 280</b>	<b>965 420</b>	<b>910 248</b>	<b>904 147</b>	<b>848 437</b>	<b>879 393</b>

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES DE PLUS DE 5 TONNES (CARS ET BUS COMPRIS) DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS

En unités

	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Bulgarie			3 400	800	1 000	1 300	800	1 300
Croatie	612	1 463	2 871	1 164	599	721	636	708
Estonie	400	927	1 380	337	502	798	848	1 034
Hongrie	2 900	4 400	5 500	1 800	2 408	4 335	4 051	5 263
Lettonie	1 000	1 284	2 103	322	520	1 406	1 525	1 323
Lituanie	1 000	2 297	3 467	519	1 355	2 756	2 789	3 456
Pologne	7 464	11 079	19 971	8 172	11 611	16 800	16 461	19 748
République tchèque	6 400	8 200	12 249	5 824	5 750	8 201	7 416	8 787
Roumanie	3 113	5 019	12 220	2 370	2 686	4 014	3 060	3 491
Slovaquie	1 796	3 754	5 431	2 322	2 870	3 962	3 856	4 131
Slovénie	1 876	1 635	2 725	867	985	1 467	1 131	1 255
<b>TOTAL nouveaux pays UE (1)</b>	<b>22 800</b>	<b>33 500</b>	<b>68 400</b>	<b>23 300</b>	<b>29 700</b>	<b>45 000</b>	<b>41 900</b>	<b>50 500</b>

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

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

## PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 302 881	1 452 847	1 437 065	1 243 983	1 261 890
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	1 739 430	2 152 331	2 144 894	1 667 424	1 552 416
Autres	-	-	-	-	-	-	-	19 587
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>1 647 221</b>	<b>2 152 583</b>	<b>2 877 438</b>	<b>3 042 311</b>	<b>3 605 178</b>	<b>3 581 959</b>	<b>2 911 407</b>	<b>2 833 893</b>
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	1 796 624	2 099 027	2 254 331	2 150 993	2 128 489
Dacia	-	-	55 183	307 052	341 090	327 393	358 036	443 879
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	192 333	276 169	243 365	155 872	132 307
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(2)</sup></b>	<b>1 659 099</b>	<b>1 571 264</b>	<b>2 426 316</b>	<b>2 296 009</b>	<b>2 716 286</b>	<b>2 825 089</b>	<b>2 664 901</b>	<b>2 704 675</b>
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
<b>Renault Trucks<sup>(3)</sup></b>	<b>54 086</b>	<b>60 263</b>	<b>96 040</b>	<b>24 314</b>	<b>31 874</b>	<b>41 169</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	9	0	0	0	0
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(4)</sup>	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(4)</sup>	-	-	2 547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3 378 433</b>	<b>3 784 416</b>	<b>5 402 776</b>	<b>5 362 643</b>	<b>6 353 338</b>	<b>6 448 217</b>	<b>5 576 308</b>	<b>5 538 568</b>
Petites collections	616 466	287 512	-	-	-	-	-	-

## PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES UTILITAIRES (TOUS TONNAGES, AUTOCARS-AUTOBUS ET TRACTEURS ROUTIERS COMPRIS) PAR MARQUE\*

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	49 034	93 259	192 238	138 864	180 462	193 224	162 053	169 728
Peugeot	127 428	81 439	186 917	140 941	210 252	227 231	195 652	198 577
Autres	-	-	-	-	-	-	-	19 587
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>200 979</b>	<b>174 698</b>	<b>379 155</b>	<b>279 805</b>	<b>390 714</b>	<b>420 455</b>	<b>357 705</b>	<b>387 892</b>
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	235 223	302 706	364 584	342 043	336 152
Dacia	-	-	12 580	16 680	17 704	17 409	13 853	20 610
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(2)</sup></b>	<b>166 760</b>	<b>254 334</b>	<b>325 381</b>	<b>251 903</b>	<b>320 410</b>	<b>381 993</b>	<b>355 896</b>	<b>356 762</b>
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
<b>Renault Trucks<sup>(3)</sup></b>	<b>54 086</b>	<b>60 263</b>	<b>96 040</b>	<b>24 314</b>	<b>31 874</b>	<b>41 169</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	9	0	0	0	0
Unic	17 809	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez <sup>(4)</sup>	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault <sup>(4)</sup>	-	-	2 547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>439 852</b>	<b>489 601</b>	<b>803 558</b>	<b>556 031</b>	<b>742 998</b>	<b>843 617</b>	<b>713 601</b>	<b>744 654</b>
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-

(1) Jusqu'en 1985, Talbot est inclus dans le groupe PSA Peugeot Citroën.

(2) En 1999, Renault a pris le contrôle de Dacia, puis en septembre 2000, celui des actifs de Samsung Motors. Le Renault Trafic II est produit par IBC, filiale de General Motors au Royaume-Uni et par Nissan en Espagne. Depuis 2006, une partie de sa production est comptabilisée en voiture particulière.

(3) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I..

(4) En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(4) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autoBUS à Irisbus, qui est rattachée à Iveco.

## PRODUCTION DE VÉHICULES EN FRANCE PAR LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS\*

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Constructeurs étrangers</b>								
Bugatti	-	-	-	38	40	-	-	-
Fiat	-	-	10 377	1 717	888	0	0	-
Heuliez-Opel	-	-	-	3 218	0	0	0	0
Lancia	-	-	2 265	1 996	1 561	0	0	-
Smart	-	-	101 365	115 469	97 373	103 560	105 321	102 565
Toyota	-	-	0	207 456	158 512	149 153	200 521	192 166
<b>Voitures particulières</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>114 007</b>	<b>329 894</b>	<b>258 374</b>	<b>252 713</b>	<b>305 842</b>	<b>294 731</b>
<b>Véhicules utilitaires légers (Fiat)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>39 428</b>	<b>17 837</b>	<b>19 450</b>	<b>19 786</b>	<b>15 148</b>	<b>-</b>
<b>Véhicules industriels (Scania)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>10 710</b>	<b>4 724</b>	<b>9 594</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
Irisbus-Heuliez	-	-	-	407	451	nd	nd	nd
Irisbus	-	-	-	2 875	2 473	nd	nd	nd
Evobus	-	-	535	742	551	nd	nd	nd
Cars et bus	-	-	535	4 024	3 475	nd	nd	nd
<b>Total véhicules étrangers</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>164 680</b>	<b>356 479</b>	<b>290 893</b>	<b>287 819</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>
<b>CONSTRUCTEURS FRANÇAIS</b>								
<b>Total véhicules français</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 183 290</b>	<b>1 691 214</b>	<b>1 938 528</b>	<b>2 007 070</b>	<b>1 646 775</b>	<b>1 445 489</b>
<b>CONSTRUCTEURS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS</b>								
<b>TOTAL tous véhicules</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 347 970</b>	<b>2 047 693</b>	<b>2 229 421</b>	<b>2 294 889</b>	<b>1 967 765</b>	<b>1 740 220</b>

Source : CCFA.

## PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE\*

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 164 017	1 272 385	1 243 841	1 081 930	1 092 162
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 598 489	1 942 079	1 917 663	1 471 772	1 353 839
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>1 446 242</b>	<b>1 977 885</b>	<b>2 498 283</b>	<b>2 762 506</b>	<b>3 214 464</b>	<b>3 161 504</b>	<b>2 553 702</b>	<b>2 446 001</b>
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 561 446	1 796 321	1 889 747	1 808 950	1 792 337
Dacia	-	-	42 603	290 372	323 386	309 984	344 183	423 269
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	192 288	276 169	243 365	155 872	132 307
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>1 492 339</b>	<b>1 316 930</b>	<b>2 100 935</b>	<b>2 044 106</b>	<b>2 395 876</b>	<b>2 443 096</b>	<b>2 309 005</b>	<b>2 347 913</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 938 581</b>	<b>3 294 815</b>	<b>4 599 218</b>	<b>4 806 612</b>	<b>5 610 340</b>	<b>5 604 600</b>	<b>4 862 707</b>	<b>4 793 914</b>
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
<b>dont production en France</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2 765 803</b>	<b>1 489 603</b>	<b>1 665 797</b>	<b>1 678 317</b>	<b>1 376 972</b>	<b>1 163 646</b>
Citroën	-	-	504 323	404 049	468 398	516 994	455 925	353 685
Peugeot	-	-	1 094 756	657 226	722 214	716 461	584 997	496 762
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 599 079</b>	<b>1 061 275</b>	<b>1 190 612</b>	<b>1 233 455</b>	<b>1 040 922</b>	<b>850 447</b>
Renault	-	-	1 166 724	428 328	475 185	444 862	336 050	313 199
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 166 724</b>	<b>428 328</b>	<b>475 185</b>	<b>444 862</b>	<b>336 050</b>	<b>313 199</b>

## PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2013\*

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>PSA Peugeot Citroën</b>		<b>2 446 001</b>	<b>850 447</b>	<b>1 595 554</b>
<b>Citroën</b>		<b>1 092 162</b>	<b>353 685</b>	<b>738 477</b>
	C-ZERO	460		460
	C1	58 384		58 384
	C2	9 789		9 789
	C3	258 761	119 518	139 243
	DS3	68 168	68 168	
	C4	379 805	89 087	290 718
	DS4	29 278	29 278	
	C4 Aircross	11 785		11 785
	ZX	55 113		55 113
	C-ELYSEE	59 405		59 405
	C5	64 211	25 188	39 023
	DS5	22 643	19 776	2 867
	C8	2 670	2 670	
	NEMO	6 864		6 864
	BERLINGO	64 826		64 826
<b>Peugeot</b>		<b>1 353 839</b>	<b>496 762</b>	<b>857 077</b>
	ION	479		479
	107	57 232		57 232
	206	69 787		69 787
	207	54 818		54 818
	208	316 170	99 595	216 575
	2008	78 848	78 848	
	301	76 865		76 865
	307	16 741		16 741
	308	240 396	125 623	114 773
	RCZ	8 309		8 309
	3008	138 739	85 958	52 781
	5008	44 301	44 301	
	408	85 323		85 323
	4008	7 675		7 675
	508	86 762	59 711	27 051
	807	2 726	2 726	
	BIPPER	7 301		7 301
	PARTNER	61 367		61 367

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>Renault-Dacia-Samsung</b>		<b>2 347 913</b>	<b>313 199</b>	<b>2 034 714</b>
<b>Renault</b>		<b>1 792 337</b>	<b>313 199</b>	<b>1 479 138</b>
	TWINGO	79 261		79 261
	WIND	246		246
	CLIO	442 283	114 172	328 111
	CAPTUR	117 515		117 515
	ZOE	9 973	9 973	
	PULSE	4 517		4 517
	LOGAN	149 448		149 448
	SANDERO	251 378		251 378
	DUSTER	271 794		271 794
	MEGANE	257 905	115 428	142 477
	FLUENCE	101 571		101 571
	SCALA	6 585		6 585
	LAGUNA	17 851	17 851	
	KOLEOS	223		223
	ESPACE	7 474	7 474	
	KANGOO	55 720	45 326	10 394
	TRAFIC	15 379		15 379
	MASTER	2 952	2 952	
	DIVERS	262	23	239
<b>Dacia</b>		<b>423 269</b>		<b>423 269</b>
	LOGAN	109 447		109 447
	SANDERO	123 790		123 790
	DUSTER	119 702		119 702
	DOKKER	36 144		36 144
	LODGY	34 186		34 186
<b>Renault Samsung Motors</b>		<b>155 872</b>		<b>155 872</b>
	SM3 / FLUENCE	39 835		39 835
	SM5 / LATITUDE	37 202		37 202
	QM5 (KOLEOS)	51 508		51 508
	SM7	3 762		3 762
<b>TOTAL</b>		<b>4 793 914</b>	<b>1 163 646</b>	<b>3 630 268</b>

NB: Renault a aussi produit 2 288 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).  
Source: CCAFA.

\* Depuis 1998, les constructeurs français fournissent leur production en nombre de véhicules montés, suivant la localisation de la tombée de ligne. La notion de petites collections est supprimée. Les données globales de 1996 et les données détaillées de 1997 ont été recalculées avec la nouvelle présentation. Depuis 2012, seules les données de facturation sont disponibles pour Renault Trucks.

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

## PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	49 034	93 259	192 238	138 864	180 462	193 224	162 053	169 728
Peugeot	127 428	81 439	186 917	140 941	210 252	227 231	195 652	198 577
Autres	-	-	-	-	-	-	-	19 587
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>200 979</b>	<b>174 698</b>	<b>379 155</b>	<b>279 805</b>	<b>390 714</b>	<b>420 455</b>	<b>357 705</b>	<b>387 892</b>
Renault (y compris Trafic II <sup>(2)</sup> )	166 760	254 334	312 801	235 223	302 706	364 584	342 043	336 152
Dacia	-	-	12 580	16 680	17 704	17 409	13 853	20 610
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>166 760</b>	<b>254 334</b>	<b>325 381</b>	<b>251 903</b>	<b>320 410</b>	<b>381 993</b>	<b>355 896</b>	<b>356 762</b>
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	11 632	7 464	8 321	3 405	0	0	0	0
Divers	86	71	42	5	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>379 457</b>	<b>436 567</b>	<b>712 899</b>	<b>535 118</b>	<b>711 124</b>	<b>802 448</b>	<b>713 601</b>	<b>744 654</b>
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-
<b>dont production en France</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>370 538</b>	<b>181 010</b>	<b>243 029</b>	<b>292 112</b>	<b>269 803</b>	<b>281 843</b>
Citroën	-	-	53 561	33 037	42 882	48 540	38 684	38 793
Peugeot	-	-	67 629	26 348	38 514	42 115	34 598	30 656
Autres	-	-	-	-	-	-	-	19 587
<b>PSA Peugeot Citroën<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>121 190</b>	<b>59 385</b>	<b>81 396</b>	<b>90 655</b>	<b>73 282</b>	<b>89 036</b>
Renault	-	-	240 985	118 215	161 633	201 457	196 521	192 807
<b>Renault-Dacia-Samsung<sup>(1)</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>240 985</b>	<b>118 215</b>	<b>161 633</b>	<b>201 457</b>	<b>196 521</b>	<b>192 807</b>
Renault Trucks <sup>(1)</sup>	-	-	8 321	3 405	0	0	0	0
Divers	-	-	42	5	0	0	0	0

(1) Lire les notes de la page 74.

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

## PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS PAR MODÈLE EN 2013

En unités

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
<b>PSA Peugeot Citroën</b>		<b>387 892</b>	<b>89 036</b>	<b>298 856</b>
<b>Citroën</b>		<b>169 728</b>	<b>38 793</b>	<b>130 935</b>
	C1	84		84
	C3	10 010	10 010	
	C4	3 496	3 496	
	NEMO	12 458		12 458
	BERLINGO	76 008		76 008
	JUMPY	25 287	25 287	
	JUMPER	42 385		42 385
<b>Peugeot</b>		<b>198 577</b>	<b>30 656</b>	<b>167 921</b>
	107	39		39
	206	1 699		1 699
	208	17 602	1 042	16 560
	308	3 310	3 310	
	BIPPER	15 122		15 122
	PARTNER	81 632		81 632
	EXPERT	26 304	26 304	
	BOXER	52 869		52 869
<b>Autres</b>		<b>19 587</b>	<b>19 587</b>	<b>0</b>
<b>Renault-Dacia-Samsung</b>		<b>356 762</b>	<b>192 807</b>	<b>163 955</b>
<b>Renault</b>		<b>336 152</b>	<b>192 807</b>	<b>143 345</b>
	TWINGO	4 339		4 339
	CLIO	26 509	10 978	15 531
	MEGANE	3 347		3 347
	KANGOO	116 837	91 840	24 997
	TRAFIC	52 148		52 148
	MASTER	105 534	89 859	15 675
	DIVERS	27 438	130	27 308
<b>Dacia</b>		<b>20 610</b>		<b>20 610</b>
	DOKKER	20 610		20 610
<b>TOTAL</b>		<b>744 654</b>	<b>281 843</b>	<b>462 811</b>

Source : CCFA.

## PRODUCTION DE VÉHICULES INDUSTRIELS (PLUS DE 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012 (3)	2013
<b>Renault Trucks (1)</b>	<b>39 475</b>	<b>50 493</b>	<b>87 719</b>	<b>20 909</b>	<b>31 874</b>	<b>41 169</b>	<b>37 964</b>	<b>32 283</b>
dont Mack Trucks	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Divers (2)	17 836	4	2	4	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>57 311</b>	<b>50 497</b>	<b>87 721</b>	<b>20 913</b>	<b>31 874</b>	<b>41 169</b>	<b>37 964</b>	<b>32 283</b>
dont production en France	-	-	44 402	20 601	29 702	36 641	-	-
<b>Renault Trucks (1)</b>	-	-	<b>44 400</b>	<b>20 597</b>	<b>29 702</b>	<b>36 641</b>	-	-
Divers (2)	-	-	2	4	0	0	-	-

(1) Entre 1990 et 2000, Mack est intégré dans Renault V.I. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles de AB Volvo. L'entité Renault V.I. a été renommée Renault Trucks.

(2) Y compris Unic jusqu'en 1984.

(3) Le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 6 tonnes et plus (y compris les CKD).

## PRODUCTION D'AUTOCARS ET AUTOBUS (PLUS DE 5 TONNES) PAR MARQUE

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Renault Trucks (1)</b>	<b>2 979</b>	<b>2 306</b>	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	105	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (2)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (2)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>3 084</b>	<b>2 537</b>	<b>2 938</b>	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 938	-	-	-	-	-
<b>Renault Trucks (1)</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez (2)	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (2)	-	-	2 547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les soubassements d'autobus fournis par Renault V.I. sont comptés dans la production d'Heuliez.

(2) Depuis le 1/1/1999, Renault V.I. (Renault Trucks) a cédé son activité autocars/autoBUS à Irisbus qui est rattachée à Iveco.

## FACTURATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS EN 2013

En unités

<b>TOTAL</b>	<b>43 095 (2)</b>
Plus de 6 tonnes	31 267
de 2,6 à 6 tonnes	10 812
CKD (1)	1 016
<b>Part par gamme</b>	
Longue distance	35%
Livraison	26%
Distribution	22%
Construction	17%

(1) Véhicules totalement non montés.

(2) Le volume total de véhicules facturés a diminué de 16% par rapport à 2012.

Source : CCFA.

# LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

## PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES (Y COMPRIS AUTOCARS-AUTOBUS) PAR POIDS ET PAR SOURCE D'ÉNERGIE

En unités

		1980	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2009	2010	2011	2012	2013
Moins de 3,5t		318 633	402 994	577 926	419 326	531 452	579 153	501 018	543 866
	E	281 031	128 422	55 883	50 212	61 998	75 209	61 258	61 407
	D	37 602	274 572	521 229	369 114	469 178	500 840	433 587	476 896
	EL			814	0	276	3 104	6 173	5 563
De 3,5t à moins de 5,1t		60 824	33 573	134 973	115 793	179 672	223 181	212 583	200 788
	E	14 675	1 961	1 724	17	0	0	0	0
	D	46 149	31 612	133 249	115 776	179 672	223 181	212 583	200 788
De 5,1t à 12t	D	25 538	6 377	13 593	3 174	2 453	3 134	nd	nd
De 12t à 16t	D	12 541	8 251	5 009	2 483	3 066	3 504	nd	nd
De 16t à 20t	D	6 909	5 518	7 304	3 179	4 484	4 935	nd	nd
Plus de 20t	D	3 054	3 650	6 255	3 437	5 543	6 892	nd	nd
Tracteurs routiers	D	9 269	11 278	20 998	8 639	16 328	22 818	nd	nd
Autocars - Autobus		3 084	2 548	2 938	-	-	-	-	-
	D	3 035	2 548	2 606	-	-	-	-	-
	G			332	-	-	-	-	-
	EL	49			-	-	-	-	-
Total essence		295 706	130 383	57 607	50 229	61 998	75 209	61 258	61 407
Total diesel		144 097	343 806	710 243	505 802	680 724	765 304	nd	nd
Total électrique		49	0	814	0	276	3 104	6 173	5 563
Total GNV ou GPL				332	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>439 852</b>	<b>474 189</b>	<b>768 996</b>	<b>556 031</b>	<b>742 998</b>	<b>843 617</b>	<b>nd</b>	<b>nd</b>

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

(1) Production mondiale des constructeurs français à partir de 1997.

## PRODUCTION DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (JUSQU'À 5 TONNES) PAR TYPE

En unités

		1980	1990	2000 <sup>(1)</sup>	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Dérivés de voitures</b>									
Citroën		26 904	22 942	29 449	13 139	14 972	19 009	15 147	13 590
Peugeot		69 411	55 208	41 451	22 864	33 403	29 884	21 514	22 650
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>		103 229	78 150	70 900	36 003	48 375	48 893	36 661	36 240
Renault-Dacia		30 420	56 245	60 320	50 116	48 167	50 301	35 871	34 325
<b>TOTAL</b>		<b>133 649</b>	<b>134 395</b>	<b>131 220</b>	<b>86 119</b>	<b>96 542</b>	<b>99 194</b>	<b>72 532</b>	<b>70 565</b>
<b>Camionnettes</b>									
Citroën		45 573	67 257	100 832	80 729	98 042	97 352	79 911	88 466
Peugeot		27 002	18 537	70 443	73 525	97 608	105 486	91 826	96 754
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>		90 178	85 794	171 275	154 254	195 650	202 838	171 737	185 220
Renault-Dacia		126 779	129 335	147 670	74 476	97 142	105 631	113 034	137 447
<b>TOTAL</b>		<b>216 957</b>	<b>215 129</b>	<b>318 945</b>	<b>228 730</b>	<b>292 792</b>	<b>308 469</b>	<b>284 771</b>	<b>322 667</b>
<b>Fourgons</b>									
Citroën		23 813	32 209	61 957	44 996	67 448	76 863	66 995	67 672
Peugeot		33 031	47 623	75 023	44 552	79 241	91 861	82 312	79 173
Autres		-	-	-	-	-	-	-	19 587
PSA Peugeot Citroën <sup>(2)</sup>		56 844	79 832	136 980	89 548	146 689	168 724	149 307	166 432
Renault		40 508	84 681	104 811	101 412	148 404	181 960	171 622	157 682
Renault Trucks		-	-	8 321	3 405	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil		86	71	42	5	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		<b>97 438</b>	<b>164 584</b>	<b>250 154</b>	<b>194 370</b>	<b>295 093</b>	<b>350 684</b>	<b>320 929</b>	<b>324 114</b>
<b>4x4</b>									
Peugeot			1 730						
<b>Pick-ups, camionnettes, divers</b>									
Renault-Dacia-Samsung		-	-	12 580	25 899	26 697	44 101	35 369	27 308

(1) Production mondiale des constructeurs français à partir de 1997.

(2) Dont Talbot jusqu'en 1985.

Source : CCFA.

# LES LIVRAISONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS HORS DE FRANCE

À partir de 1996, les livraisons de véhicules automobiles des constructeurs français comprennent les véhicules montés et les collections d'éléments détachés: celles vers les DOM ne sont plus comptabilisées. À partir de 2005, les livraisons de

Dacia hors de France sont incluses dans le périmètre, puis celles du Renault Trafic à partir de 2006, et enfin celles de Renault Samsung Motors en 2007 (180973 VP). En outre, certaines livraisons sont affectées aux zones, mais pas aux pays.

## VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Europe<sup>(1)</sup></b>	<b>1 202 834</b>	<b>1 645 276</b>	<b>2 636 150</b>	<b>2 120 054</b>	<b>2 331 256</b>	<b>2 239 833</b>	<b>2 012 131</b>	<b>2 007 183</b>
dont: Union européenne <sup>(2)</sup>	946 760	1 479 316	2 261 904	1 879 124	1 893 455	1 711 698	1 492 650	1 469 718
Allemagne	202 939	277 424	337 743	453 617	299 072	296 411	273 409	237 280
Autriche	35 775	36 175	41 510	47 424	50 767	53 685	49 411	42 564
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	158 251	182 241	169 058	154 540	149 689
Danemark	4 059	13 919	30 239	14 857	27 801	32 647	36 597	39 950
Espagne	100 640	297 846	556 934	299 407	302 663	242 557	202 154	203 460
Grèce		11 458	54 270	13 136	10 744	7 325	8 232	6 039
Italie	381 626	324 952	353 616	339 196	317 851	264 073	223 923	222 666
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	79 864	108 951	127 494	112 575	87 484
Portugal	14 729	59 459	68 375	39 309	58 750	40 936	24 472	29 262
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	225 536	280 244	230 494	210 254	243 338
Suède	13 060	18 001	31 473	9 556	16 691	16 495	24 075	23 680
10 nouveaux États membres				114 391	130 576	123 358	121 294	117 872
12 puis 13 nouveaux États membres <sup>(3)</sup>				161 382	176 330	164 337	153 469	159 864
dont PECO/CEI <sup>(3)</sup>	23 619	31 569	164 814	100 240	206 868	280 527	308 339	288 395
Hongrie		2 040	23 887	4 657	6 156	6 777	8 767	9 599
Pologne		806	59 093	39 977	53 521	44 251	48 847	46 709
Roumanie			7 520	42 841	41 804	35 349	27 578	29 677
Russie			6 042	80 682	158 018	217 917	263 335	243 839
dont Suisse	51 821	43 832	45 654	38 840	50 740	50 150	44 778	38 722
dont Turquie		13 069	148 264	96 204	168 456	184 505	155 003	201 600
<b>Afrique</b>	<b>133 213</b>	<b>45 675</b>	<b>69 865</b>	<b>151 611</b>	<b>171 484</b>	<b>201 174</b>	<b>292 971</b>	<b>257 752</b>
dont : Afrique du Sud	22 439	0	13 913	7 804	14 711	15 291	12 070	21 661
Maghreb	15 542	20 432	37 236	133 041	139 790	170 222	258 295	211 448
Nigeria	61 133	8 319	8 860	204	210	1 909	433	1 049
<b>Amérique</b>	<b>145 204</b>	<b>29 360</b>	<b>230 270</b>	<b>391 503</b>	<b>559 780</b>	<b>634 508</b>	<b>646 567</b>	<b>703 734</b>
dont : Argentine	11 899	516	97 605	93 781	149 746	189 560	189 169	243 448
Brésil			80 205	248 973	320 930	368 887	349 360	349 337
Colombie	11 885	9 112	16 659	3 510	6 329	7 146	3 852	2 383
Mexique		20	1 408	13 883	24 822	19 034	12 373	10 454
<b>Asie<sup>(1)</sup></b>	<b>26 178</b>	<b>96 645</b>	<b>166 261</b>	<b>845 922</b>	<b>1 201 459</b>	<b>1 218 993</b>	<b>905 283</b>	<b>833 072</b>
dont: Japon	883	14 264	15 976	5 098	12 346	12 001	13 660	13 180
Chine		3 960	54 334	278 739	392 569	435 130	468 799	587 311
Iran	12 836	29 852	45 722	365 277	516 121	538 004	224 639	28 547
Inde				3 892	4 488	12 100	35 157	64 368
Corée du Sud				133 977	157 824	112 161	54 588	63 711
<b>Océanie</b>	<b>6 290</b>	<b>5 761</b>	<b>9 984</b>	<b>8 100</b>	<b>14 079</b>	<b>13 830</b>	<b>15 314</b>	<b>16 827</b>
dont : Australie	2 398	820	2 765	4 937	9 761	8 928	10 939	11 827
<b>TOTAL général</b>	<b>1 529 652</b>	<b>1 881 998</b>	<b>3 174 447</b>	<b>3 542 282</b>	<b>4 306 065</b>	<b>4 336 759</b>	<b>3 898 019</b>	<b>3 842 199</b>
<b>Petites collections</b>	<b>471 744</b>	<b>208 241</b>						

## VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Europe<sup>(1)</sup></b>	<b>88 235</b>	<b>174 998</b>	<b>379 289</b>	<b>251 928</b>	<b>357 998</b>	<b>404 818</b>	<b>341 640</b>	<b>368 180</b>
dont: Union européenne <sup>(2)</sup>	74 382	156 268	312 421	224 591	312 293	344 414	286 108	321 887
Allemagne	17 490	23 581	50 081	38 001	46 406	52 459	57 935	67 191
Autriche	2 185	3 702	4 697	5 498	6 797	7 431	7 361	6 873
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	24 811	29 330	30 768	27 603	32 353
Espagne	71	44 110	57 516	17 026	28 263	29 001	19 310	26 866
Italie	26 207	19 923	35 910	34 731	39 690	38 409	21 845	35 519
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	11 097	13 848	17 061	15 868	13 822
Portugal	2 805	14 291	34 551	13 397	18 557	15 514	7 167	9 663
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	35 411	60 997	61 885	64 248	70 458
10 nouveaux États membres				20 802	28 891	37 428	30 996	33 389
12 puis 13 nouveaux États membres <sup>(3)</sup>				22 934	33 784	44 067	37 332	40 842
dont: PECO/CEI <sup>(3)</sup>	361	2 781	25 100	4 042	16 121	24 544	24 118	18 814
Pologne	301	97	5 624	10 546	14 258	17 529	14 210	15 429
dont Suisse	3 317	2 921	4 293	7 874	8 500	9 436	9 528	8 266
<b>Afrique</b>	<b>75 802</b>	<b>18 320</b>	<b>16 074</b>	<b>27 146</b>	<b>27 769</b>	<b>29 007</b>	<b>46 758</b>	<b>41 457</b>
dont Maghreb	18 334	8 588	13 509	24 961	24 690	25 344	42 231	37 558
<b>Amérique</b>	<b>5 875</b>	<b>5 453</b>	<b>36 682</b>	<b>55 553</b>	<b>85 810</b>	<b>112 910</b>	<b>107 161</b>	<b>109 866</b>
<b>Asie<sup>(1)</sup></b>	<b>6 930</b>	<b>11 302</b>	<b>8 260</b>	<b>3 804</b>	<b>5 632</b>	<b>6 302</b>	<b>6 729</b>	<b>5 562</b>
<b>Océanie</b>	<b>776</b>	<b>1 364</b>	<b>1 797</b>	<b>1 611</b>	<b>2 208</b>	<b>2 238</b>	<b>2 940</b>	<b>4 069</b>
<b>TOTAL général</b>	<b>178 126</b>	<b>213 502</b>	<b>444 516</b>	<b>340 931</b>	<b>480 430</b>	<b>556 356</b>	<b>506 303</b>	<b>530 355</b>
<b>Petites collections</b>	<b>39 428</b>	<b>12 207</b>						

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

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

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

Source: CCFA

# LES DONNÉES PHYSIQUES ET FINANCIÈRES DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE

Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations ESANE, combinant à la fois des données administratives et des enquêtes. Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SESSI, 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) 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...) sont à l'origine d'une légère réduction du périmètre du secteur entre 2007 et 2008.

	Unités	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012 <sup>(1)</sup>	2013 <sup>(1)</sup>
<b>Données physiques</b>									
Effectifs employés <sup>(2)</sup>	unités	216 848	190 830						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				148 898	144 717	137 527	139 411	135 000	124 000
Production en France (uniquement véhicules légers à partir de 2012)	milliers		3 348	2 569	2 048	2 229	2 295	1 968	1 740
<b>Production par personne</b>			<b>17,5</b>	<b>17,3</b>	<b>14,1</b>	<b>16,2</b>	<b>16,5</b>	<b>14,6</b>	<b>14,0</b>
<b>Données financières</b>									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	49 472	73 684	82 838	69 854	78 969	83 317	77 227	74 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	18 817	42 290		36 790	45 526	48 719	46 000	45 000
<b>Part du chiffre d'affaires exporté</b>	<b>%</b>	<b>38,0%</b>	<b>57,4%</b>		<b>52,7%</b>	<b>57,6%</b>	<b>58,5%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	10 650	13 282	10 076	7 423	10 112	9 541	7 534	8 500
<b>Valeur ajoutée/chiffre d'affaires</b>	<b>%</b>	<b>21,5%</b>	<b>18,0%</b>	<b>12,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>12,8%</b>	<b>11,5%</b>	<b>9,8%</b>	<b>11,4%</b>
Valeur ajoutée/par personne	milliers €	49	70	68	51	74	68	56	69
Charges sociales	millions €	1 860	2 153	2 271	2 015	2 302	2 443		
Charges sociales par personne	milliers €	8,6	11,3	15,3	13,9	16,7	17,5		
Rémunération	millions €	4 271	5 093	5 972	5 808	5 696	5 632		
Rémunération par personne	milliers €	19,7	26,7	40,1	40,1	41,4	40,4		
Frais de personnel	millions €	6 132	7 246	8 242	7 823	7 999	8 075		
Frais de personnel par personne	milliers €	28,3	38,0	55,4	54,1	58,2	57,9		
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	57,6%	54,6%	81,8%	105,4%	79,1%	84,6%		
Excédent brut d'exploitation (3)	millions €	3 855	5 201	886	-1 174	1 340	710	-1 145	
<b>Excédent brut d'exploitation/VA</b>	<b>%</b>	<b>36,2%</b>	<b>39,2%</b>	<b>8,8%</b>	<b>-15,8%</b>	<b>13,3%</b>	<b>7,4%</b>	<b>-15,2%</b>	
Charges financières	millions €	1 170	1 178		4 038	2 862	1 134		
Charges financières/VA	%	11,0%	8,9%		54,4%	28,3%	11,9%		
Produits financiers	millions €	1 095	2 508		3 444	2 191	2 049		
Produits financiers/VA	%	10,3%	18,9%		46,4%	21,7%	21,5%		
Résultat financier	millions €	-74	1 330		-594	-671	915		
Résultat financier/VA	%	-0,7%	10,0%		-8,0%	-6,6%	9,6%		
Capacité d'autofinancement	millions €	2 918	5 499		-2 218	1 078	1 537		
Capacité d'autofinancement/VA	%	27,4%	41,4%		-29,9%	10,7%	16,1%		
<b>Résultat net comptable</b>	<b>millions €</b>	<b>969</b>	<b>2 851</b>	<b>-3 702</b>	<b>-4 900</b>	<b>293</b>	<b>-521</b>		
Résultat net comptable/CA	%	2,0%	3,9%	-4,5%	-7,0%	0,4%	-0,6%		
Investissements	millions €	3 139	3 807						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			2 735	1 983	2 078	2 230	2 200	1 700
<b>Investissements/CA</b>	<b>%</b>	<b>6,3%</b>	<b>5,2%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,6%</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,8%</b>	<b>2,3%</b>
<b>Investissements/VA</b>	<b>%</b>	<b>29,5%</b>	<b>28,7%</b>	<b>27,1%</b>	<b>26,7%</b>	<b>20,6%</b>	<b>23,4%</b>	<b>29,2%</b>	<b>20,0%</b>

(1) Premiers résultats ESANE pour l'année 2012 ; estimations du CCFa pour l'année 2013 et les variables suivantes pour l'année 2012 : effectifs, CA exporté et investissements.

(2) Jusqu'en 2007, il s'agit de l'effectif employé : effectif salarié moyen, corrigé du solde des effectifs pris en location (intérim) et donnés en location.

(3) Les résultats révisés de 2011 font état d'une EBE de 675 millions d'euros en 2011.

## 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 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 et de fermetures et ressorts automobiles...

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...), des services (conseils, recherche, publicité...) et également des biens d'équipement.

	Unités	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012 <sup>(1)</sup>	2013 <sup>(1)</sup>
<b>Données physiques</b>									
Nombre d'entreprises (> 20 p. jusqu'en 2007)	unités	320	243	653	565	639	616		
Effectifs employés <sup>(2)</sup>	unités	112 963	94 171						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				73 210	64 881	61 759	59 579	55 000	53 000
<b>DONNÉES FINANCIÈRES</b>									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	millions €	14 452	17 766	20 464	14 898	16 056	16 542	14 500	13 500
Chiffre d'affaires exporté	millions €	4 018	7 512		7 056	7 865	8 513		
<b>Part du chiffre d'affaires exporté</b>	<b>%</b>	<b>27,8%</b>	<b>42,3%</b>		<b>47,4%</b>	<b>49,0%</b>	<b>51,5%</b>		
<b>Part de la production exportée (source FIEV)</b>				<b>53%</b>	<b>54%</b>	<b>51%</b>	<b>53%</b>	<b>54%</b>	<b>55%</b>
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	millions €	4 530	4 643	4 403	3 479	3 885	3 761		
<b>Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT)</b>	<b>%</b>	<b>31,3%</b>	<b>26,1%</b>	<b>21,5%</b>	<b>23,4%</b>	<b>24,2%</b>	<b>22,7%</b>		
Valeur ajoutée (HT) par personne	milliers €	40	49	60	54	63	63		
Charges sociales	millions €	867	902	1 046	939	937	940		
Charges sociales par personne	milliers €	7,7	9,6	14,3	14,5	15,2	15,8		
Rémunération	millions €	2 060	2 213	2 489	2 300	2 302	2 173		
Rémunération par personne	milliers €	18,2	23,5	34,0	35,4	37,3	36,5		
Frais de personnel	millions €	2 926	3 115	3 535	3 239	3 239	3 113		
Frais de personnel par personne	milliers €	25,9	33,1	48,3	49,9	52,4	52,2		
Frais de personnel/ valeur ajoutée	%	64,6%	67,1%	80,3%	93,1%	83,4%	82,8%		
Excédent brut d'exploitation	millions €	1 337	1 206	541	7	412	417		
<b>Excédent brut d'exploitation/VA</b>	<b>%</b>	<b>29,5%</b>	<b>26,0%</b>	<b>12,3%</b>	<b>0,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>11,1%</b>		
Charges financières	millions €	387	440		171	177	129		
Charges financières/VA	%	8,5%	9,5%		4,9%	4,6%	3,4%		
Produits financiers	millions €	213	337		226	217	305		
Produits financiers/VA	%	4,7%	7,3%		6,5%	5,6%	8,1%		
Résultat financier	millions €	- 174	- 103		55	40	175		
Résultat financier/VA	%	-3,8%	-2,2%		1,6%	1,0%	4,7%		
Capacité d'autofinancement	millions €	883	889		-46	341	428		
Capacité d'autofinancement/VA	%	19,5%	19,2%		-1,3%	8,8%	11,4%		
<b>Résultat net comptable</b>	<b>millions €</b>	<b>400</b>	<b>-92</b>	<b>-248</b>	<b>-427</b>	<b>-17</b>	<b>201</b>		
Résultat net comptable/CA	%	2,8%	-0,5%	-1,2%	-2,9%	-0,1%	1,2%		
Investissements	millions €	899	1 024						
Investissements corporels bruts hors apports	millions €			1 092	1 119	413	524		
<b>Investissements/CA</b>	<b>%</b>	<b>6,2%</b>	<b>5,8%</b>	<b>5,3%</b>	<b>7,5%</b>	<b>2,6%</b>	<b>3,2%</b>		
<b>Investissements/VA</b>	<b>%</b>	<b>19,8%</b>	<b>22,0%</b>	<b>24,8%</b>	<b>32,2%</b>	<b>10,6%</b>	<b>13,9%</b>		

(1) Estimations de la FIEV ; les premiers résultats diffusés par ESANE pour l'année 2012 font état de 714 entreprises et d'un CA de 20 318 millions d'euros, ce qui pourrait s'expliquer par un reclassement d'entreprises vers la nomenclature d'activité Équipementiers automobiles.

(2) Effectif employé : effectif salarié moyen, corrigé du solde des effectifs pris en location (intérim) et donnés en location.

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR MARQUE

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

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	270 983	266 822	261 508	346 437	328 146	323 076	266 430	238 317
Peugeot <sup>(1)</sup>	414 335	498 481	397 547	391 944	400 663	369 761	305 440	289 587
Dacia				61 217	104 641	88 980	80 790	89 844
Renault	759 312	639 440	602 415	517 093	497 820	455 705	343 345	337 608
Divers France	56	146	63	73	54	752	1 968	907
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>1 444 686</b>	<b>1 404 889</b>	<b>1 261 533</b>	<b>1 316 764</b>	<b>1 331 324</b>	<b>1 238 274</b>	<b>997 973</b>	<b>956 263</b>
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	11 732	13 033	16 232	10 323	8 047
Audi	17 455	32 762	34 937	49 109	50 936	58 970	61 754	59 147
BMW	17 239	29 580	31 576	43 414	46 074	46 305	48 045	46 742
Chevrolet				21 074	21 247	23 708	24 739	21 518
Chrysler	16	4 084	4 827	1 085	880	184	8	0
Daihatsu	-	0	1 043	1 914	1 083	217	352	39
Dodge				1 358	857	147	7	2
Fiat	53 147	128 822	95 983	82 290	72 717	57 326	43 554	47 683
Ford	68 426	159 575	117 061	133 079	114 810	115 357	92 469	76 470
Honda	8 293	14 002	8 716	14 669	11 251	8 793	8 406	8 846
Hyundai	-	0	11 019	21 516	18 785	20 204	28 733	25 738
Jaguar	269	1 290	1 939	1 169	1 126	1 001	897	879
Jeep	-	3 824	3 001	1 183	1 177	2 637	3 228	1 327
Kia	-	0	2 631	21 164	24 056	27 961	33 018	33 503
Lada	13 069	15 758	1 867	98	346	405	248	59
Lancia	6 801	18 225	5 864	4 839	3 368	4 000	5 248	4 812
Land Rover	237	3 611	7 570	2 419	2 735	4 317	7 770	6 716
Mazda	13 021	18 563	6 366	13 096	10 232	6 509	5 107	6 272
Mercedes	14 430	28 605	43 389	50 927	45 612	43 545	47 567	46 966
Mini	-	-	-	17 777	18 007	21 702	21 483	19 099
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	2 131	3 514	4 386	3 639	3 448
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	46 070	54 351	72 212	70 133	63 180
Opel	32 709	113 490	133 576	89 265	94 877	94 102	71 666	59 620
Porsche	1 060	1 297	825	2 112	2 073	2 734	3 336	2 813
Rover	20 690	41 147	13 474	0	0	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	1 585	574	377	40	7
Santana	-	1 746	4 231	99	27	3	0	0
Seat	306	48 052	40 562	38 364	30 645	33 268	24 180	22 039
Skoda	1 636	1 825	11 570	19 003	18 533	21 185	22 464	19 341
Smart	-	-	6 645	7 920	6 408	6 810	5 441	5 267
Ssangyong	-	0	19	472	451	560	290	209
Subaru	-	0	2 312	1 405	1 146	831	971	928
Suzuki	-	0	11 355	29 056	22 070	19 233	16 026	15 485
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	90 320	67 311	70 192	70 463	74 653
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	150 392	146 538	163 584	154 434	141 427
Volvo	8 207	12 415	6 777	12 007	11 841	15 192	13 396	11 024
<b>TOTAL ÉTRANGER</b>	<b>428 516</b>	<b>904 241</b>	<b>872 351</b>	<b>985 634</b>	<b>920 345</b>	<b>965 955</b>	<b>900 787</b>	<b>834 193</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>1 873 202</b>	<b>2 309 130</b>	<b>2 133 884</b>	<b>2 302 398</b>	<b>2 251 669</b>	<b>2 204 229</b>	<b>1 898 760</b>	<b>1 790 456</b>
dont Transit Temporaire	-	-	-	33 727	39 011	38 421	38 247	34 205
France (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	57,2 %	59,1 %	56,2 %	52,6 %	53,4 %
TOTAL ÉTRANGER (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	42,8 %	40,9 %	43,8 %	47,4 %	46,6 %

(1) Y compris Talbot jusqu'en 1985.

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>4 441 423</b>	<b>4 758 750</b>	<b>5 082 122</b>	<b>5 240 411</b>	<b>5 386 007</b>	<b>5 440 856</b>	<b>5 371 599</b>	<b>5 317 717</b>
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,3	2,4	2,5	2,8	3,0

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>		<b>644 925</b>	<b>651 033</b>	<b>766 764</b>	<b>806 398</b>	<b>799 058</b>	<b>778 270</b>	<b>750 371</b>
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	2,1	1,9	1,9	2,0	2,0

## IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTEUR DIESEL PAR MARQUE

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

En unités

En unités	1980	1990	2000	2009 <sup>(3)</sup>	2010	2011	2012	2013
Citroën	24 158	111 881	138 628	256 454	243 841	238 010	203 866	173 955
Peugeot <sup>(1)</sup>	65 199	189 322	206 153	295 599	307 518	288 634	242 860	203 291
Dacia				35 483	53 737	73 642	65 204	58 334
Renault	45 862	205 374	257 909	377 769	352 530	316 841	253 796	236 972
<b>TOTAL FRANCE <sup>(2)</sup></b>	<b>135 219</b>	<b>506 577</b>	<b>602 711</b>	<b>965 305</b>	<b>957 626</b>	<b>917 127</b>	<b>765 726</b>	<b>672 552</b>
Alfa Romeo	–	2 524	7 444	8 307	8 432	11 187	6 660	5 145
Audi	19 591	13 495	25 901	44 403	45 201	49 615	52 449	48 513
BMW-Mini	–	8 271	21 065	46 578	50 906	54 738	56 503	54 094
Chrysler-Dodge-Jeep	–	–	4 161	3 536	2 863	2 876	3 145	1 203
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	35 445	28 240	19 441	15 056	15 686
Ford	1 833	56 331	58 896	98 745	89 334	88 850	65 176	44 174
Honda	–	–	413	6 575	5 029	3 360	3 992	5 051
Hyundai	–	–	5 510	11 099	13 174	14 536	20 706	18 472
Kia	–	–	1 200	12 750	15 428	18 996	20 704	19 948
Land Rover	–	2 980	5 656	2 368	2 637	4 095	7 388	6 524
Mazda	–	5 200	3 204	8 519	6 768	4 671	3 386	5 221
Mercedes	10 635	15 676	30 007	46 125	41 460	39 645	43 537	41 355
Mitsubishi	–	1 623	3 227	1 370	3 102	4 249	3 539	2 828
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	30 361	35 092	50 108	51 675	47 899
Opel	6 178	28 218	63 726	59 335	63 751	64 617	45 363	32 343
Rover	–	4 419	7 480	0	0	0	0	0
Seat	–	14 367	27 861	33 170	25 462	28 922	18 718	14 467
Skoda	–	–	7 741	15 362	14 781	16 531	15 889	12 601
Suzuki	–	–	3 165	13 282	9 263	9 044	5 682	4 649
Toyota-Lexus	–	3 594	12 282	43 266	35 744	38 576	32 082	23 546
Volkswagen	–	50 975	89 487	123 629	118 702	129 026	117 017	99 149
Volvo	1 198	4 097	4 786	11 799	11 614	14 937	13 087	10 332
<b>TOTAL ÉTRANGER <sup>(2)</sup></b>	<b>50 815</b>	<b>255 477</b>	<b>443 774</b>	<b>663 190</b>	<b>635 547</b>	<b>679 028</b>	<b>618 818</b>	<b>527 137</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>186 034</b>	<b>762 054</b>	<b>1 046 485</b>	<b>1 628 495</b>	<b>1 593 173</b>	<b>1 595 803</b>	<b>1 384 544</b>	<b>1 199 729</b>
dont Transit Temporaire	–	–	–	30 759	34 432	33 788	35 962	31 988
Part des immatriculations diesel	9,9%	33,0%	49,0%	70,7%	70,8%	72,4%	72,9%	67,0%
Total France en %	72,7%	66,5%	57,6%	59,3%	60,1%	57,5%	55,3%	56,1%
Total étranger en %	27,3%	33,5%	42,4%	40,7%	39,9%	42,5%	44,7%	43,9%

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR MARQUE (JUSQU'À 5 TONNES)

En unités

En unités	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Citroën	53 245	80 958	77 048	66 833	70 838	75 876	65 346	62 331
Peugeot <sup>(1)</sup>	58 986	60 813	74 950	66 436	72 228	72 071	63 671	60 469
Dacia				5 237	5 434	5 298	3 732	3 959
Renault	116 602	162 549	139 752	116 498	135 591	137 360	123 447	116 282
Divers France	256	415	40	532	528	486	523	807
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>229 089</b>	<b>304 735</b>	<b>291 790</b>	<b>255 536</b>	<b>284 619</b>	<b>291 091</b>	<b>256 719</b>	<b>243 848</b>
Fiat	8 326	10 139	25 253	32 373	34 659	37 152	34 036	33 021
Ford	9 099	16 080	18 110	20 197	20 437	20 473	18 478	16 929
Hyundai	–	–	588	374	237	182	276	299
Isuzu	–	–	108	1 711	1 961	1 904	1 788	2 167
Iveco	2 941	11 543	16 534	10 505	11 610	12 954	11 385	10 837
Land Rover	645	2 718	1 857	1 078	1 550	1 489	1 478	1 516
Mazda	579	1 067	916	424	482	424	160	60
Mercedes	5 495	11 156	23 139	16 929	19 051	20 073	18 275	18 024
Mitsubishi	–	–	3 392	2 111	2 639	2 776	1 716	1 625
Nissan	861	5 063	5 197	6 498	7 307	9 616	9 076	8 761
Opel	664	2 408	7 561	6 772	7 195	7 560	7 257	5 404
Toyota	7 112	6 099	1 771	4 348	4 013	4 115	4 505	3 932
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	11 506	13 249	14 895	14 815	15 563
<b>TOTAL ÉTRANGER <sup>(2)</sup></b>	<b>48 798</b>	<b>89 060</b>	<b>123 176</b>	<b>118 450</b>	<b>132 993</b>	<b>138 163</b>	<b>127 330</b>	<b>123 483</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>277 887</b>	<b>393 795</b>	<b>414 966</b>	<b>373 986</b>	<b>417 612</b>	<b>429 254</b>	<b>384 049</b>	<b>367 331</b>
Total France en %	82,4%	77,4%	70,3%	68,3%	68,2%	67,8%	66,8%	66,4%
Total étranger en %	17,6%	22,6%	29,7%	31,7%	31,8%	32,2%	33,2%	33,6%

(1) Y compris Talbot jusqu'à 1985.

(2) Y compris divers.

(3) À partir de 2006, les données ne sont pas comparables avec les données antérieures, en raison de reclassements opérés sur les modèles immatriculés en divers France et étranger.

# LES IMMATRICULATIONS

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (VP + VUL) PAR MARQUE

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

En unités

	1980	1990	2000	2009 (1)	2010	2011	2012	2013
Citroën	324 228	347 780	338 556	413 270	398 984	398 952	331 776	300 648
Peugeot	473 321	559 294	472 497	458 380	472 891	441 832	369 111	350 056
Dacia				66 454	110 075	94 278	84 522	93 803
Renault	875 914	801 989	742 167	633 591	633 411	593 065	466 792	453 890
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>1 673 775</b>	<b>1 709 624</b>	<b>1 553 323</b>	<b>1 572 300</b>	<b>1 615 943</b>	<b>1 529 365</b>	<b>1 254 692</b>	<b>1 200 111</b>
Fiat	61 473	138 961	121 236	114 663	107 376	94 478	77 590	80 704
Ford	77 525	175 655	135 171	153 276	135 247	135 830	110 947	93 399
Land Rover	882	6 329	9 427	3 497	4 285	5 806	9 248	8 232
Mercedes	19 925	39 761	66 528	67 856	64 663	63 618	65 842	64 990
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	52 568	61 658	81 828	79 209	71 941
Opel	33 373	115 898	141 137	96 037	102 072	101 662	78 923	65 024
Rover	20 812	41 343	13 564	0	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	38 813	31 080	33 966	24 180	22 039
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	94 668	71 324	74 307	74 968	74 968
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	161 898	159 787	178 479	169 249	156 990
<b>TOTAL ÉTRANGER</b>	<b>477 314</b>	<b>993 301</b>	<b>995 527</b>	<b>1 104 084</b>	<b>1 053 338</b>	<b>1 104 118</b>	<b>1 028 117</b>	<b>957 676</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>2 151 089</b>	<b>2 702 925</b>	<b>2 548 850</b>	<b>2 676 384</b>	<b>2 669 281</b>	<b>2 633 483</b>	<b>2 282 809</b>	<b>2 157 787</b>
Total France en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	58,7 %	60,5 %	58,1 %	55,0 %	55,6 %
Total étranger en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	41,3 %	39,5 %	41,9 %	45,0 %	44,4 %

(1) À partir de 2006, les données ne sont pas comparables avec les données antérieures, en raison de reclassements opérés sur les modèles immatriculés en divers France et étranger.

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS PAR MARQUE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	12 158	10 908	14 343	12 929	12 069
<b>TOTAL FRANCE</b>	<b>18 312</b>	<b>20 738</b>	<b>20 992</b>	<b>12 295</b>	<b>10 964</b>	<b>14 399</b>	<b>12 965</b>	<b>12 105</b>
DAF	1 881	3 460	4 365	3 752	4 464	6 240	5 545	5 388
Iveco	6 578	7 204	6 998	4 120	4 003	4 980	4 488	4 449
MAN	327	1 433	3 498	3 630	2 729	4 765	4 540	4 145
Mercedes	8 014	9 500	9 976	5 482	5 229	7 087	7 100	7 766
Scania	1 389	2 711	4 963	2 176	2 553	3 670	2 823	3 499
Volvo	3 724	4 647	6 739	3 615	3 938	5 825	5 564	5 507
<b>TOTAL ÉTRANGER</b>	<b>23 534</b>	<b>29 290</b>	<b>36 924</b>	<b>23 238</b>	<b>23 257</b>	<b>32 964</b>	<b>30 413</b>	<b>31 160</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>41 846</b>	<b>50 028</b>	<b>57 916</b>	<b>35 533</b>	<b>34 221</b>	<b>47 363</b>	<b>43 378</b>	<b>43 265</b>
Total France en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	34,6 %	32,0 %	30,4 %	29,9 %	28,0 %
Total étranger en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	65,4 %	68,0 %	69,6 %	70,1 %	72,0 %

## IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS D'OCCASION (PLUS DE 5 TONNES)

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>TOTAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59 056</b>	<b>49 452</b>	<b>55 591</b>	<b>57 152</b>	<b>52 154</b>	<b>51 418</b>
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,4	1,6	1,2	1,2	1,2

## IMMATRICULATIONS D'AUTOCARS ET AUTOBUS NEUFS PAR GROUPE (PLUS DE 5 TONNES)

En unités

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Renault	2 126	1 692	1 633	-	-	-	-	-
Divers France	107	255	367	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	479	392	261	-	-	-	-	-
Mercedes	554	245	602	-	-	-	-	-
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>3 558</b>	<b>3 160</b>	<b>4 320</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Groupe Irisbus <sup>(1)</sup>	-	-	-	3 092	2 412	2 843	2 603	2 902
Groupe Evobus <sup>(2)</sup>	-	-	-	1 851	1 433	1 681	1 846	1 933
Groupe Neoman Bus <sup>(3)</sup>	-	-	-	658	559	515	187	294
Bova	-	-	-	150	116	86	34	28
Temsa	-	-	-	384	309	272	174	229
Van Hool	57	250	230	117	169	175	98	138
Autres	-	-	-	412	384	634	602	797
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6 664</b>	<b>5 382</b>	<b>6 206</b>	<b>5 544</b>	<b>6 321</b>

(1) Groupe Irisbus: Irisbus, Irisbus-Heuliez, Irisbus-Renault, Karosa et Iveco.

(2) Evobus: Kässbohrer et Mercedes.

(3) Neoman Bus: MAN et Neoplan.

# LA MOTORISATION

## DENSITÉ AUTOMOBILE (COMPARAISONS INTERNATIONALES)

Nombre de voitures et de véhicules utilitaires  
pour 1 000 habitants au 1<sup>er</sup> janvier

	1985	1995	2005	2013
Union européenne 27 pays	–	–	524	563
Union européenne 15 pays à partir de 1995 <sup>(1)</sup>	380	473	576	591
12 nouveaux pays entrants	–	–	332	453
Allemagne	450	529	593	568
Belgique	363	463	534	578
Espagne	276	430	566	588
<b>France</b>	<b>446</b>	<b>520</b>	<b>596</b>	<b>602</b>
Italie	412	541	656	689
Royaume-uni	379	474	566	569
Suède	400	445	509	528
Pologne	117	229	379	575
Turquie	27	65	116	162
Canada	559	562	585	620
États-Unis	708	759	817	776
Corée du sud	25	177	319	388
Japon	375	527	591	602
Argentine	173	167	182	279
Brésil	86	89	121	188
Chine	3	8	21	81
Inde	3	6	12	25

(1) À partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.

## PARC AUTOMOBILE (AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2014)

En milliers

	Toutes énergies	Diesel <sup>(1)</sup>
<b>Voitures particulières (VP)</b>		
5CV & moins	13 948	7 871
6CV à 10CV	16 115	10 975
11CV & plus	1 588	799
<b>Total VP</b>	<b>31 650</b>	<b>19 645</b>
<b>Véhicules utilitaires légers (VUL)</b>		
Moins de 2,5 t	3 647	3 291
De 2,5 t à 3,5 t	2 268	2 255
De 3,6 t à 5 t	15	15
TOTAL VUL jusqu'à 5 T	5 930	5 560
<b>Total véhicules légers (VP + VUL)</b>	<b>37 580</b>	<b>25 206</b>
<b>Véhicules industriels (VI) de plus de 5 t</b>		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	76	76
De 12 t à moins de 16 t	46	46
De 16 t à moins de 20 t	113	113
20t et plus	102	102
<b>Total porteurs</b>	<b>337</b>	<b>337</b>
<b>Tracteurs routiers</b>	<b>195</b>	<b>195</b>
<b>Total VI</b>	<b>532</b>	<b>531</b>
<b>Autocars et autobus</b>	<b>88</b>	<b>85</b>
<b>Total véhicules utilitaires plus de 5 t</b>	<b>620</b>	<b>616</b>
<b>Total véhicules utilitaires tous tonnages</b>	<b>6 550</b>	<b>6 176</b>
<b>TOTAL tous véhicules</b>	<b>38 200</b>	<b>25 821</b>

(1) Y compris hybride diesel. Source : estimations CCFA.

## MOTORISATION

	unité	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013 <sup>(1)</sup>	
Ménages non motorisés	%	29,2%	23,2%	19,7%	16,8%	16,5%	16,5%	16,7%	16,9%	
Ménages motorisés	%	70,8%	76,8%	80,3%	83,2%	83,5%	83,5%	83,3%	83,1%	
Ménages monomotorisés	%	54,3%	50,5%	50,7%	47,5%	47,6%	48,2%	48,1%	48,3%	
Ménages bimotorisés	%	14,8%	23,0%	25,4%	30,5%	30,7%	30,5%	30,4%	29,9%	
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7%	3,3%	4,2%	5,2%	5,2%	4,8%	4,8%	5,0%	
Âge moyen du véhicule	année		5,90	7,25	8,0	8,0	8,1	8,3	8,6	
Durée de détention moyenne	année		3,66	4,43	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	59,6	58,9	57,8	57,9	59,0	
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	11 793	11 755	11 515	11 639	11 282	
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 176	8 108	7 897	8 022	7 551	
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	14 819	14 542	14 265	14 256	13 959	
<b>Trafic intérieur de voyageurs</b>										
En véhicules particuliers	milliards voy.-km	482,3	617,3	754,4	802,9	810,8	812,7	815,0	819,4	
En autocars-autobus	milliards voy.-km	37,4	40,6	42,1	48,8	49,9	51,1	51,6	52,3	
Trafic total	milliards voy.-km	588,0	743,6	892,5	964,5	973,7	980,9	983,9	988,8	
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,5	89,2	88,3	88,4	88,1	88,1	88,2	
<b>Évolution annuelle du trafic</b>										
En véhicules particuliers	%	–	+2,6	+0,6	0,4	1,0	0,2	0,3	0,5	
En autocars-autobus	%	–	+2,7	+3,0	0,7	2,2	2,4	1,0	1,4	

(1) Provisoire.

Sources : TNS-Sofres PARCAUTO, calculs INRETS-Ademe, Insee et SOEs.

## PARC AUTOMOBILE AU 1<sup>ER</sup> JANVIER

En milliers

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Voitures particulières</b>								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 946	13 351	13 628	13 761	13 948
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 583	16 422	16 375	16 266	16 115
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 521	1 528	1 547	1 573	1 588
<b>TOTAL VP</b>	<b>18 440</b>	<b>23 010</b>	<b>27 480</b>	<b>31 050</b>	<b>31 300</b>	<b>31 550</b>	<b>31 600</b>	<b>31 650</b>
Dont diesel <sup>(1)</sup>	730	3 265	9 261	17 458	18 165	18 865	19 377	19 645
<b>Véhicules utilitaires</b>								
Jusqu'à 3,5t	1 985	4 125	4 974	5 750	5 809	5 867	5 896	5 915
De 3,5t à 5t	103	20	12	10	11	13	14	15
De 5t à 20t	250	334	287	250	246	247	242	235
20t et plus	26	41	46	91	93	98	100	102
Tracteurs routiers	129	160	210	202	199	206	199	195
<b>TOTAL VU</b>	<b>2 493</b>	<b>4 680</b>	<b>5 529</b>	<b>6 303</b>	<b>6 358</b>	<b>6 431</b>	<b>6 451</b>	<b>6 462</b>
<b>Dont diesel<sup>(1)</sup></b>	<b>976</b>	<b>2 342</b>	<b>4 202</b>	<b>5 632</b>	<b>5 777</b>	<b>5 941</b>	<b>6 033</b>	<b>6 091</b>
<b>Autocars-autobus</b>	<b>57</b>	<b>68</b>	<b>80</b>	<b>85</b>	<b>86</b>	<b>86</b>	<b>87</b>	<b>88</b>
<b>TOTAL TOUS VÉHICULES</b>	<b>20 990</b>	<b>27 758</b>	<b>33 090</b>	<b>37 438</b>	<b>37 744</b>	<b>38 067</b>	<b>38 138</b>	<b>38 200</b>
<b>Dont diesel<sup>(1)</sup></b>	<b>1 763</b>	<b>5 675</b>	<b>13 543</b>	<b>23 172</b>	<b>24 025</b>	<b>24 889</b>	<b>25 494</b>	<b>25 821</b>

(1) Y compris hybride diesel. Source : estimations CCFA.

# LES CARBURANTS ET LEUR TAXATION, LES ÉMISSIONS ET LE CO<sub>2</sub>

## CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Consommation de carburants</b>									
Essence ordinaire	millions de litres	4 216	959						
Super plombé - ARS	millions de litres	20 007	19 911	3 924					
Super sans plomb	millions de litres		3 406	14 329	10 871	9 501	8 582	7 335	6 650
Super sans plomb 95-E10	millions de litres				727	1 379	1 754	2 331	2 714
En % du total essences	%				6,3%	12,7%	17,0%	24,1%	29,0%
<b>Total essences</b>	<b>millions de litres</b>	<b>24 223</b>	<b>24 276</b>	<b>18 253</b>	<b>11 598</b>	<b>10 880</b>	<b>10 337</b>	<b>9 666</b>	<b>9 363</b>
<b>Gazole</b>	<b>millions de litres</b>	<b>11 415</b>	<b>20 664</b>	<b>32 373</b>	<b>38 913</b>	<b>39 749</b>	<b>40 327</b>	<b>40 382</b>	<b>40 419</b>
<b>TOTAL CARBURANTS ROUTIERS</b>	<b>millions de litres</b>	<b>35 638</b>	<b>44 940</b>	<b>50 627</b>	<b>50 510</b>	<b>50 629</b>	<b>50 664</b>	<b>50 047</b>	<b>49 782</b>

Source: CPDP.

	Unités	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle)</b>									
<b>Essence ordinaire TTC</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,49</b>	<b>0,80</b>	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	73	-	-	-	-	-	-
<b>Super plombé-ARS</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,52</b>	<b>0,81</b>	<b>1,17</b>	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	74	71	-	-	-	-	-
<b>Super sans plomb 98</b>	<b>euros/litre</b>	-	<b>0,79</b>	<b>1,11</b>	<b>1,24</b>	<b>1,38</b>	<b>1,54</b>	<b>1,62</b>	<b>1,59</b>
Taxes en %	%	-	71	69	65	60	56	54	55
<b>Essences</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,52</b>	<b>0,81</b>	<b>1,12</b>	<b>1,21</b>	<b>1,35</b>	<b>1,51</b>	<b>1,58</b>	<b>1,54</b>
Taxes en %	%	57	74	69	66	61	57	55	56
<b>Gazole</b>	<b>euros/litre</b>	<b>0,37</b>	<b>0,54</b>	<b>0,85</b>	<b>1,00</b>	<b>1,15</b>	<b>1,34</b>	<b>1,40</b>	<b>1,35</b>
Taxes en %	%	46	61	62	59	54	49	47	49

Source: SOeS.

## ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2013

En milliers de tonnes

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013 <sup>(1)</sup>	Variation 2013/1990	Variation 2013-2012
<b>Émissions polluantes de la route</b>										
SO <sub>2</sub>	143	116	23	4	1	1	1	1	-99%	-
CO	6 031	4 280	2 477	1 312	592	484	413	359	-94%	-13%
NO <sub>x</sub>	1 162	1 063	907	747	578	556	526	503	-57%	-4%
COVNM	1 075	813	542	294	117	92	71	55	-95%	-23%
Plomb (en tonnes)	4 200	1 524	66	62	65	64	65	65	-98%	-
PM10: particules	72	83	68	53	43	40	38	35	-51%	-8%
<b>Autres émissions de la route</b>										
CO <sub>2</sub>	111	120	127	129	121	122	120	118	7%	-2%

(1) Estimations pour l'année 2013.

Source: données CITEPA/SecTen: mise à jour d'avril 2014.

## LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS

En millions de tonnes de CO<sub>2</sub>

	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010	2011	2012	2013 <sup>(1)</sup>
Transformation énergie	67	57	63	67	62	59	59	50	51	52
Industrie manufacturière	113	107	107	102	96	82	88	82	81	80
Résidentiel/Tertiaire	85	87	89	98	91	90	91	78	84	86
Transports	118	127	135	136	127	126	127	128	127	125
<b>dont route</b>	<b>111</b>	<b>120</b>	<b>127</b>	<b>129</b>	<b>121</b>	<b>119</b>	<b>121</b>	<b>122</b>	<b>120</b>	<b>118</b>
dont autres transports	6,9	7,1	8,0	6,9	6,3	6,2	6,1	6,3	6,5	6,5
Agriculture/Sylviculture	9,4	9,8	10,1	10,6	10,5	10,5	10,3	10,3	10,3	10,9
<b>TOTAL HORS UTCF<sup>(2)</sup></b>	<b>391</b>	<b>389</b>	<b>404</b>	<b>412</b>	<b>387</b>	<b>368</b>	<b>376</b>	<b>349</b>	<b>353</b>	<b>354</b>
UTCF <sup>(2)</sup>	-33	-39	-33	-49	-52	-47	-44	-47	-52	-52
<b>TOTAL AVEC UTCF<sup>(2)</sup></b>	<b>359</b>	<b>350</b>	<b>371</b>	<b>364</b>	<b>335</b>	<b>320</b>	<b>332</b>	<b>302</b>	<b>302</b>	<b>302</b>

(1) Estimations pour l'année 2013.

(2) UTCF: Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt.

Source: CITEPA/CORALIE/format SecTen édition avril 2014.

## LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE ET EN EUROPE

En grammes de CO<sub>2</sub>/km

	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
France										
Essence	177	168	159	153	141	131	130	129	127	122
Diesel	175	155	149	148	139	134	130	127	123	117
<b>TOTAL</b>	<b>176</b>	<b>162</b>	<b>152</b>	<b>149</b>	<b>140</b>	<b>133</b>	<b>130</b>	<b>127</b>	<b>124</b>	<b>117</b>
Union européenne 15 pays										
<b>TOTAL</b>	<b>186</b>	<b>171</b>	<b>161</b>	<b>159</b>	<b>154</b>	<b>146</b>	<b>141</b>	<b>136</b>	<b>132</b>	<b>127</b>

Source: ADEME (juin 2014).

# LE COMMERCE EXTÉRIEUR ET LES PRODUITS DES TAXES SUR L'AUTOMOBILE

## LE COMMERCE EXTÉRIEUR AUTOMOBILE EN VALEUR

En millions d'euros et en variation annuelle en %

	Voitures neuves		Véhicules utilitaires légers neufs		Véhicules industriels neufs		Pièces et moteurs		Branche automobile industrielle		Véhicules d'occasion		Branche automobile	
<b>Exportations (FAB)</b>														
1990	10 818	6%	846	-6%	988	7%	9 919	10%	22 571	7%	490	67%	23 060	8%
1995	11 343	-1%	769	9%	2 609	94%	11 357	2%	26 078	5%	441	32%	26 519	6%
2000	19 828	12%	2 146	32%	2 328	34%	18 213	11%	42 515	14%	1 125	-6%	43 640	13%
2005	26 187	-5%	2 630	-8%	2 669	-5%	19 543	1%	51 031	-3%	1 571	0%	52 602	-3%
2010	15 241	11%	1 684	20%	2 330	29%	20 361	22%	39 616	18%	1 051	8%	40 667	18%
2012	14 964	-6%	2 113	2%	2 355	-6%	20 633	-6%	40 066	-6%	1 146	12%	41 212	-5%
2013	13 222	-12%	2 443	16%	2 270	-4%	20 834	1%	38 769	-3%	1 233	8%	40 002	-3%
<b>Importations (CAF)</b>														
1990	9 813	7%	1 467	3%	1 564	-9%	5 596	1%	18 439	3%	638	21%	19 077	3%
1995	10 838	4%	1 189	2%	2 903	75%	6 687	13%	21 616	12%	349	28%	21 965	13%
2000	16 961	14%	1 997	9%	2 695	26%	11 024	11%	32 678	14%	959	-8%	33 637	13%
2005	20 671	4%	2 969	12%	3 285	6%	15 897	6%	42 822	5%	765	18%	43 587	6%
2010	22 380	7%	2 901	38%	2 440	6%	15 254	19%	42 975	13%	1 196	-1%	44 171	13%
2012	22 441	-9%	2 427	-19%	2 710	-11%	15 847	-4%	43 425	-8%	1 129	4%	44 553	-8%
2013	22 495	0%	2 882	19%	3 386	25%	15 668	-1%	44 431	2%	1 148	2%	45 579	2%
<b>Soldes (exportations - importations)</b>														
1990	+ 1 005		-621		-576		+ 4 323		+ 4 131		-148		+ 3 983	
1995	+ 505		-420		-293		+ 4 670		+ 4 462		+92		+ 4 554	
2000	+ 2 867		+ 149		-367		+ 7 189		+ 9 837		+ 166		+ 10 003	
2005	+ 5 517		-338		-616		+ 3 646		+ 8 208		+ 807		+ 9 015	
2010	-7 139		-1 217		-110		+ 5 107		-3 359		-144		-3 504	
2012	-7 477		-313		-355		+ 4 786		-3 359		+ 18		-3 342	
2013	-9 274		-439		-1 116		+ 5 166		-5 662		+ 85		-5 577	
<b>Taux de couverture (exportations/importations x100)</b>														
1990	110		58		63		177		122		77		121	
1995	105		65		90		170		121		126		121	
2000	117		107		86		165		130		117		130	
2005	127		89		81		123		119		205		121	
2010	68		58		95		133		92		88		92	
2012	67		87		87		130		92		102		92	
2013	59		85		67		133		87		107		88	

FAB (franco à bord) : valeur transactionnelle de la marchandise y compris les coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays exportateur.

CAF (coût, assurance, fret) : valeur transactionnelle de la marchandise majorée des coûts du transport et de l'assurance jusqu'à la frontière du pays importateur.

Source : données des Douanes traitées par le CCFA

## PRODUITS DES TAXES SPÉCIFIQUES ET REDEVANCES SUR L'AUTOMOBILE

En millions d'euros

	1980	1990	2000	2009	2010	2011	2012	2013
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	32 250	32 324	35 360	35 608	35 891
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	4 018	4 126	4 263	4 378	4 470
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 917	1 917	2 080	2 117	2 039
Les taxes à la circulation (vignettes)	866	1 901	539	0	0	0	0	0
Les taxes sur les voitures de société	199	345	644	1 098	992	927	985	876
Les taxes à l'essieu	59	75	223	172	168	172	172	171
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 201	1 255	1 572	1 624	1 666
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	528	539	577	570	573
Redevances domaniales	-	30	132	180	186	193	198	300
<b>TOTAL</b>	<b>11 079</b>	<b>27 716</b>	<b>38 136</b>	<b>41 364</b>	<b>41 507</b>	<b>45 145</b>	<b>45 651</b>	<b>45 986</b>
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 <sup>(1)</sup>	-	-	-	-	-
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	9 305	9 700	10 106	10 542	11 052
Dépense Totale Transport par les APU <sup>(2)</sup>	-	-	-	-	-	-	41 400	-
dont dépenses pour la route	-	-	-	-	-	-	17 800	-
Ressources générées par la route au niveau de la dépense courante au profit des APU <sup>(2)</sup>	-	-	-	-	-	-	58 100	-

(1) Montant pour l'année 1998. (2) APU: Administrations publiques; la dépense totale en transport (tous modes) est égale à la dépense courante et à la dépense d'investissement; le chiffre présenté peut inclure des doubles comptes et il est ainsi un majorant. Sources: Direction générale des impôts, CCFA, URF, Compte satellite des Transports (SOeS), Commission des Comptes des Transports de la Nation.

# LES ADRESSES UTILES

## LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

PSA Peugeot Citroën

### Peugeot

75, avenue de la Grande Armée - 75116 Paris  
Tél. : 01 40 66 55 11 - Télécopie: 01 40 66 54 14  
[www.psa.fr](http://www.psa.fr) - [www.peugeot.com](http://www.peugeot.com)

### Citroën

Immeuble Colisée III - 12, rue Fructidor  
75835 Paris Cedex 17  
Tél. : 01 58 79 79 79 - Télécopie: 01 58 79 72 25  
[www.psa.fr](http://www.psa.fr) - [www.citroen.com](http://www.citroen.com)

### Renault

13-15, quai Le Gallo - 92153 Boulogne-Billancourt Cedex  
Tél. : 01 76 84 50 50  
[www.renault.com](http://www.renault.com)

### Renault Trucks

99, route de Lyon - 69800 Saint-Priest  
Tél. : 04 72 96 51 11  
Direction des Relations Extérieures  
15, bd de l'Amiral-Bruix - 75016 Paris  
Tél. : 01 58 44 19 71 - Télécopie: 01 58 44 19 75  
[www.renault-trucks.com](http://www.renault-trucks.com)

### Alpine-Renault

Avenue de Bréauté - 76885 Dieppe Cedex  
Tél. : 01 76 86 31 50 - Télécopie: 01 76 86 34 00

## LES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES DE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

### Association Française du Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV)

10, rue Saint-Florentin - 75001 Paris  
Tél. : 01 42 97 97 99 - Télécopie: 01 42 97 40 60  
[www.afgnv.com](http://www.afgnv.com)

### Chambre Syndicale Nationale des Carrossiers et Constructeurs de Semi-Remorques et Conteneurs (CARCOSERCO)

Immeuble Le Cardinet  
8, rue Bernard Buffet - 75017 PARIS  
Tél. : 01 44 29 71 00 - Télécopie: 01 42 67 48 21  
[www.ffcarrosserie.org](http://www.ffcarrosserie.org)

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

5, square de l'Avenue-du-Bois  
BP 2116 - 75771 Paris Cedex 16  
Tél. : 01 53 64 50 30 - Télécopie: 01 40 67 95 94  
[www.csiam-fr.org](http://www.csiam-fr.org)

### Comité d'organisation des salons internationaux de l'Automobile, du Cycle, du Motocycle et des Sports (AMC Promotion)

39, avenue Franklin-Roosevelt - 75008 Paris  
Tél. : 01 56 88 22 40 - Télécopie: 01 42 56 50 80  
[www.amcpromotion.com](http://www.amcpromotion.com)

### Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-l'Isle - 92158 Suresnes Cedex  
Tél. : 01 40 99 55 00 - Télécopie: 01 47 28 44 15  
[www.cnpa.fr](http://www.cnpa.fr)

### Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules (FIEV)

77-81, rue Jean-Jacques Rousseau  
92158 Suresnes Cedex  
Tél. : 01 46 25 02 30 - Télécopie: 01 46 97 00 80  
[www.fiev.fr](http://www.fiev.fr)

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

20, rue Danjou - 92100 Boulogne-Billancourt  
Tél. : 01 41 31 68 68 - Télécopie: 01 41 31 68 60  
[www.galia.com](http://www.galia.com)

### Plateforme de la Filière Automobile (PFA)

2, rue de Presbourg - 75008 Paris  
Tél. : 01 49 52 63 98  
[www.pfa-auto.fr](http://www.pfa-auto.fr)

### Syndicat National des Loueurs de Véhicules en Longue Durée (SNLVLD)

Immeuble DIAPASON  
218, avenue Jean-Jaurès - 75934 Paris Cedex 19  
Tél. : 01 53 68 40 40 - Télécopie: 01 53 68 40 99  
[www.snlvld.com](http://www.snlvld.com)

### Syndicat National des Loueurs des Véhicules de Loisirs (UNIVDL)

3, rue des Cordelières - 75013 Paris  
Tél. : 01 43 37 86 61  
Télécopie: 01 45 35 07 39  
[www.univdl.org](http://www.univdl.org)

### Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM)

56, avenue de Wagram - 75017 Paris  
Tél. : 01 40 54 20 20 - Télécopie: 01 47 66 22 74  
[www.uimm.fr](http://www.uimm.fr)

### Union Routière de France (URF)

9, rue de Berri - 75008 Paris  
Tél. : 01 44.13.37.17 - Télécopie: 01 44 13 32 98  
[www.unionroutiere.fr](http://www.unionroutiere.fr)

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

BP 212 - 91311 Montlhéry Cedex  
Tél. : 01 69 80 17 00 - Télécopie: 01 69 80 17 17  
[www.utac.com](http://www.utac.com)

## LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES DE L'AUTOMOBILE

### Association des Constructeurs Européens d'automobiles (ACEA)

85, avenue des Nerviens - 1040 Bruxelles (Belgique)  
Tél. : 00 32 2 732 55 50 - Télécopie: 00 32 2 738 73 10  
[www.acea.be](http://www.acea.be)

### Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA)

4, rue de Berri - 75008 Paris  
Tél. : 01 43 59 00 13 - Télécopie: 01 45 63 84 41  
[www.oica.net](http://www.oica.net)

## LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

### 40 millions d'automobilistes

118, boulevard Haussmann - 75008 Paris  
Tél. : 02 43 50 06 30 - Télécopie: 02 43 50 06 31  
[www.40millionsdautomobilistes.com](http://www.40millionsdautomobilistes.com)

### L'Automobile Club - Association Française des Automobilistes

Siège: 5, avenue de la Paix - 67000 Strasbourg  
Bureau parisien: 14, avenue de la Grande-Armée - 75017 Paris  
Tél. : 0821 74 11 11  
[www.automobileclub.org](http://www.automobileclub.org)

### Fédération Française du Sport Automobile (FFSA)

32, avenue de New-York - 75781 Paris Cedex 16  
Tél. : 01 44 30 24 00 - Télécopie: 01 42 24 16 80  
[www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

### La Prévention Routière

4, rue Ventadour - 75001 Paris  
Tél. : 01 44 15 27 00 - Télécopie: 01 42 27 98 03  
[www.preventionroutiere.asso.fr](http://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 - Télécopie: 01 41 44 93 79  
[www.sia.fr](http://www.sia.fr)

# LES ORGANISMES DE RECHERCHE SUR L'AUTOMOBILE EN FRANCE

## Association pour le développement du transport et de la mobilité électriques France (AVERE France)

112 quater, rue Marcadet - 75018 Paris  
Tél.: 01 53 25 00 60

[www.france-mobilite-electrique.org](http://www.france-mobilite-electrique.org)

## Fondation Sécurité Routière

2, rue de Presbourg - 75008 Paris

[www.fondationsecuriteroutiere.org](http://www.fondationsecuriteroutiere.org)

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

École Normale Supérieure de Cachan - Bât. Desjardin - 61, avenue du Président-Wilson - 94235 Cachan Cedex  
Tél.: 01 47 40 20 00

[www.leblog.gerpisa.org](http://www.leblog.gerpisa.org)

## IDforCAR

Technocampus Composites  
Chemin du Chaffault - ZI du Chaffault  
44340 Bouguenais

Tél.: 02 28 44 36 50 - Télécopie: 02 99 34 10 61

[www.id4car.org](http://www.id4car.org)

## Institut Français du Pétrole Énergies nouvelles (IFPEN)

1 & 4, avenue de Bois-Préau  
92852 Rueil-Malmaison Cedex

Tél.: 01 47 52 60 00 - Télécopie: 01 47 52 70 00

[www.ifpennergiesnouvelles.fr](http://www.ifpennergiesnouvelles.fr)

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

Siège de l'IFSTTAR

Département Économie et Sociologie des Transports (DEST)

14-20, boulevard Newton  
Cité Descartes, Champs-sur-Marne  
F77447 Marne-la-Vallée Cedex 2

Tél.: 01 81 66 80 00

[www.ifsttar.fr](http://www.ifsttar.fr)

## LUTB Transport & Mobility Systems

c/o CCI de Lyon

Place de la Bourse - 69289 Lyon Cedex 02

Tél.: 04 72 40 57 00 - Télécopie: 04 72 40 58 60

[www.lutb.fr](http://www.lutb.fr)

## Pôle Mov'eo

Technopôle du Madrillet

50, rue Étore-Bugatti - 76800 Saint-Étienne-du-Rouvray

Tél.: 02 35 65 78 20 - Télécopie: 02 35 34 64 97

[www.pole-moveo.org](http://www.pole-moveo.org)

## Pôle Véhicule du Futur

Siège social: Étupes

Centre d'affaires Technoland

15, rue Armand-Japy - 25461 Étupes Cedex

Secrétariat Général: Mulhouse

Technopole de Mulhouse - BP 2118 - 40, rue Marc-Seguain  
68060 Mulhouse Cedex

Tél.: 03 89 32 76 44 - Télécopie: 03 89 32 76 45

[www.vehiculedefutur.com](http://www.vehiculedefutur.com)

## Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT)

Tour Voltaire - 92055 La Défense Cedex

Tél.: 01 40 81 14 17 - Télécopie: 01 40 81 15 22

[www.predit.prd.fr](http://www.predit.prd.fr)

Dans le cadre de ses actions de communication, le CCFA édite régulièrement des brochures sur différents thèmes automobiles: revue de presse, tableau de bord, etc.

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

[www.ccfa.fr](http://www.ccfa.fr)



# 2014

— PARIS —

**MONDIAL DE  
L'AUTOMOBILE**

**4-19 OCTOBRE**

**LE FUTUR DE L'AUTOMOBILE  
EST À PARIS**



PARIS EXPO **PORTE DE VERSAILLES** — 10H-20H - NOCTURNES JEUDI & VENDREDI JUSQU'À 22H  
BILLETS EN VENTE — [WWW.MONDIAL-AUTOMOBILE.COM](http://WWW.MONDIAL-AUTOMOBILE.COM)



# MondialAuto -  [www.facebook.com/mondial.automobile](http://www.facebook.com/mondial.automobile)