



L'Industrie Automobile Française

ANALYSE
ET STATISTIQUES 2015



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

5,7
MILLIONS DE
VÉHICULES

ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

79%
DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS
SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5,9
MILLIARDS
D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE
ET DÉVELOPPEMENT
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2012

39
MILLIARDS
D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

MONDE

- 06 Production
- 10 Marchés et parcs
- 12 Échanges

EUROPE

- 14 Marchés et parcs
- 23 Données sur l'industrie automobile

FRANCE

- 24 Les constructeurs français
- 28 Données sur l'industrie automobile
(compétitivité, filière, échanges,
Recherche et Développement)
- 38 Marchés et parcs
- 44 Transports: voyageurs
et marchandises
- 52 Achats d'automobiles
(prix, dépenses, financement,
commerce)
- 56 Recyclage
- 58 Impact économique et emploi

Statistiques

- 62 Monde
- 65 Europe
- 74 France



L'année 2014 a été marquée par le retour de la croissance et par une inversion de la courbe de production. Ce nouvel élan est le fruit de l'investissement, de l'innovation et des accords de compétitivité en France. ●●

PATRICK BLAIN,
PRÉSIDENT DU CCFA

En 2014, l'économie mondiale automobile affiche une progression de 3 %. Cela annonce-t-il enfin un début de sortie de la crise ?

PATRICK BLAIN : 2014 marque un changement positif pour certains pays mais négatif pour d'autres. La crise s'installe dans les pays émergents, alors que les pays matures, États-Unis compris, se dirigent vers une sortie de crise. Mais au cumul, elle est toujours là.

On assiste à un bouleversement des marchés : l'Europe remonte, la Russie s'effondre et la Chine se maintient. Une tendance durable ?

P. B. : Non, c'est un accident comme nous en avons déjà vu, mais pas dans ce sens-là, car c'est souvent le contraire qui se produit. Au regard des taux de motorisation de la Chine et de l'Inde (20 autos pour 1 000 habitants en Inde), force est de reconnaître que l'on reviendra rapidement à une situation standard avec une Europe, dont le marché se stabilise, et des pays émergents qui recomencent à... émerger.

Il y a eu dans le passé beaucoup de critiques envers les constructeurs français, trop présents en Europe. Pourtant 2014 a sonné le retour en force des « vieux » pays. Les Français avaient donc raison ?

P. B. : La situation n'était pas la même entre les deux groupes. On n'a jamais raison d'être sur une petite partie du marché mondial et pas sur l'autre. Le marché français représente un peu moins de 2,5 % du marché mondial, contre 20 % pour celui de l'Europe. Quelle que soit son origine, un constructeur se doit d'être le plus présent possible sur tous les marchés et d'y développer sa production. Comme il faut produire au plus près de ceux-ci, le pourcentage de la production réalisée sur le sol national ne peut que baisser en volume. En revanche, elle doit baisser le moins possible en

valeur. On remarque quand même, qu'en France, en 2015, la production au premier semestre a augmenté de 6 % par rapport à 2014.

Grâce à de nombreux accords d'entreprise et à l'utilisation du CICE*, la compétitivité est de retour dans les usines des constructeurs français, de quoi réduire l'écart avec l'Allemagne en ce domaine ?

P. B. : Oui, cet écart se réduit et cela est en grande partie lié aux efforts internes des constructeurs français qui améliorent leur compétitivité. Cela se voit à travers les indicateurs classiques sur le sujet. D'ailleurs, il est significatif de voir que chacun de nos constructeurs a réussi à convaincre ses partenaires de produire en France. PSA pour Toyota à Valenciennes et pour GM à Sochaux, Renault pour Mercedes à Maubeuge, pour Nissan à Flins, pour Nissan et GM à Batilly et à Sandouville, Renault Trucks pour Volvo Trucks à Blainville.

Il semble que les usines de nos constructeurs se spécialisent simultanément dans l'utilitaire, où notre savoir-faire est unanimement reconnu, et dans la montée en gamme des modèles destinés aux particuliers. Les chiffres leur donnent-ils raison ?

P. B. : Effectivement, le point commun entre ces deux segments est leur fort contenu en valeur ajoutée. Autant il est vrai que, fabriquer en France un produit à faible valeur ajoutée est devenu économiquement impossible, autant l'inverse est économiquement juste. Notamment avec des produits à fort contenu d'innovation, comme les véhicules électriques ou les hybrides. C'est ce qui explique, en partie, la très forte position des Français en utilitaires. En ajoutant ce que l'on produit pour nos partenaires, cela représente 40 % du marché.

Les constructeurs français affichent des véhicules parmi les plus vertueux au monde en matière d'émissions polluantes, en essence comme en diesel. Pourtant la versatilité des gouvernements et les projets de fiscalité punitive sur le diesel, ainsi que la négation des très faibles émissions des diesels Euro 6 provoquent un basculement du marché français des véhicules particuliers vers les motorisations essence. Cela ne risque-t-il pas d'être dommageable pour nos constructeurs ?

P. B. : L'attitude de nos politiques est absurde et paradoxale : c'est au moment où le diesel moderne atteint des niveaux d'émissions comparables à ceux de l'essence avec Euro 6, qu'ils augmentent la charge contre le diesel. Autant cela pouvait se comprendre sur les vieux modèles diesels, autant c'est hors de propos sur les Euro 6. C'est d'autant plus insensé que nous ne sommes qu'à quelques mois de COP21 et que le diesel permet une économie de CO₂ de 15 % ! Cela représente un enjeu considérable pour la planète et les consommateurs, car c'est également 25 % de consommation de carburant en moins, économisé par nos clients. L'enjeu de ces positions, uniquement motivées par des considérations de politique politicienne, influe terriblement sur l'emploi dans nos usines françaises. Cela rajoutera également une difficulté accrue pour atteindre l'objectif de 95 g de CO₂ par kilomètre en 2021. C'est même paradoxal de voir que ce mouvement est en sens exactement opposé à ce qui passe partout ailleurs dans le monde, où la part de marché du diesel se développe naturellement ou même, grâce à l'aide de subventions, comme au Japon.

L'industrie automobile française investit toujours beaucoup en matière de R&D, puisqu'elle est la première en matière de dépôt de brevets devant l'industrie pharmaceutique, grâce, entre

autres, au crédit d'impôts recherche. La R&D est-elle une caractéristique essentielle de notre filière ?

P. B. : Absolument. Dans une industrie aussi concurrentielle, aux côtés de la compétitivité c'est l'innovation qui est la clé de la survie. Innovation des constructeurs certes, mais en réalité de l'ensemble de la filière. C'est d'ailleurs l'épine dorsale de la filière et de la plateforme de l'automobile à travers ses projets comme le véhicule 2 l aux 100 km (6 milliards d'euros de dépenses de R&D en 2013). C'est d'autant plus important pour l'emploi que l'activité de R&D se concentre essentiellement en France pour les entreprises françaises.

Malgré la crise et des marchés très fluctuants, l'industrie automobile reste l'un des piliers forts de l'économie française, à travers ses constructeurs mais aussi tous leurs fournisseurs, sans oublier la fiscalité liée à la vente de carburants. Sous quels auspices s'annonce 2015 ?

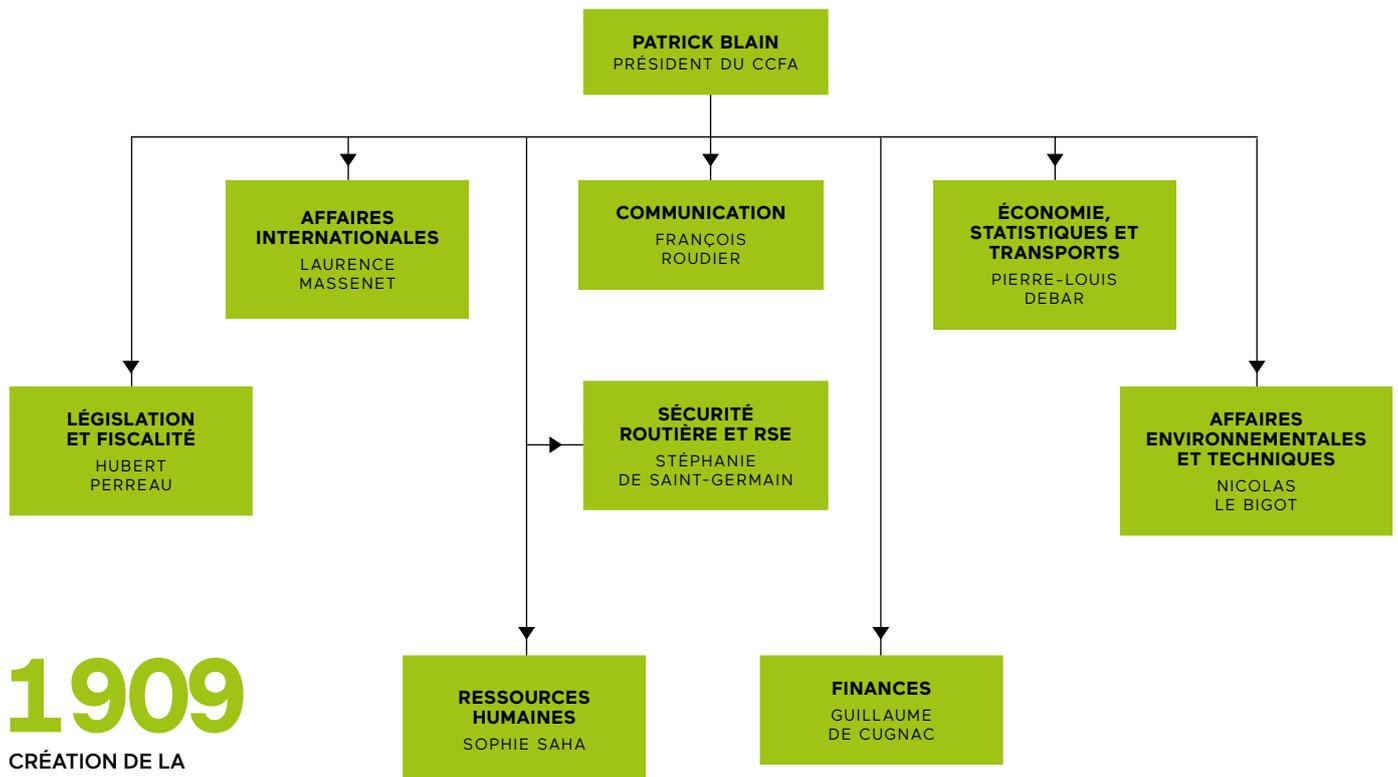
P. B. : 2015 est une année assez différente des précédentes, avec des marchés qui se sont inversés sans que cela soit durable. Les marchés européen et français sont en nette progression, même s'ils restent inférieurs de 15 % aux valeurs d'avant la crise de 2008. Globalement, le marché mondial va continuer à augmenter de l'ordre de 2 % pour atteindre le seuil des 100 millions de véhicules avant 2020, avec le poids toujours plus élevé de l'automobile dans la mobilité et l'économie mondiale. Dans tous les pays constructeurs automobiles du monde, la politique est au service de l'industrie. Il ne faudrait pas qu'en France, où la filière industrielle automobile représente 16 % du chiffre d'affaires de l'industrie et où le secteur automobile pèse au sens large à peu près 10 % des emplois, ce soit l'inverse.

* Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

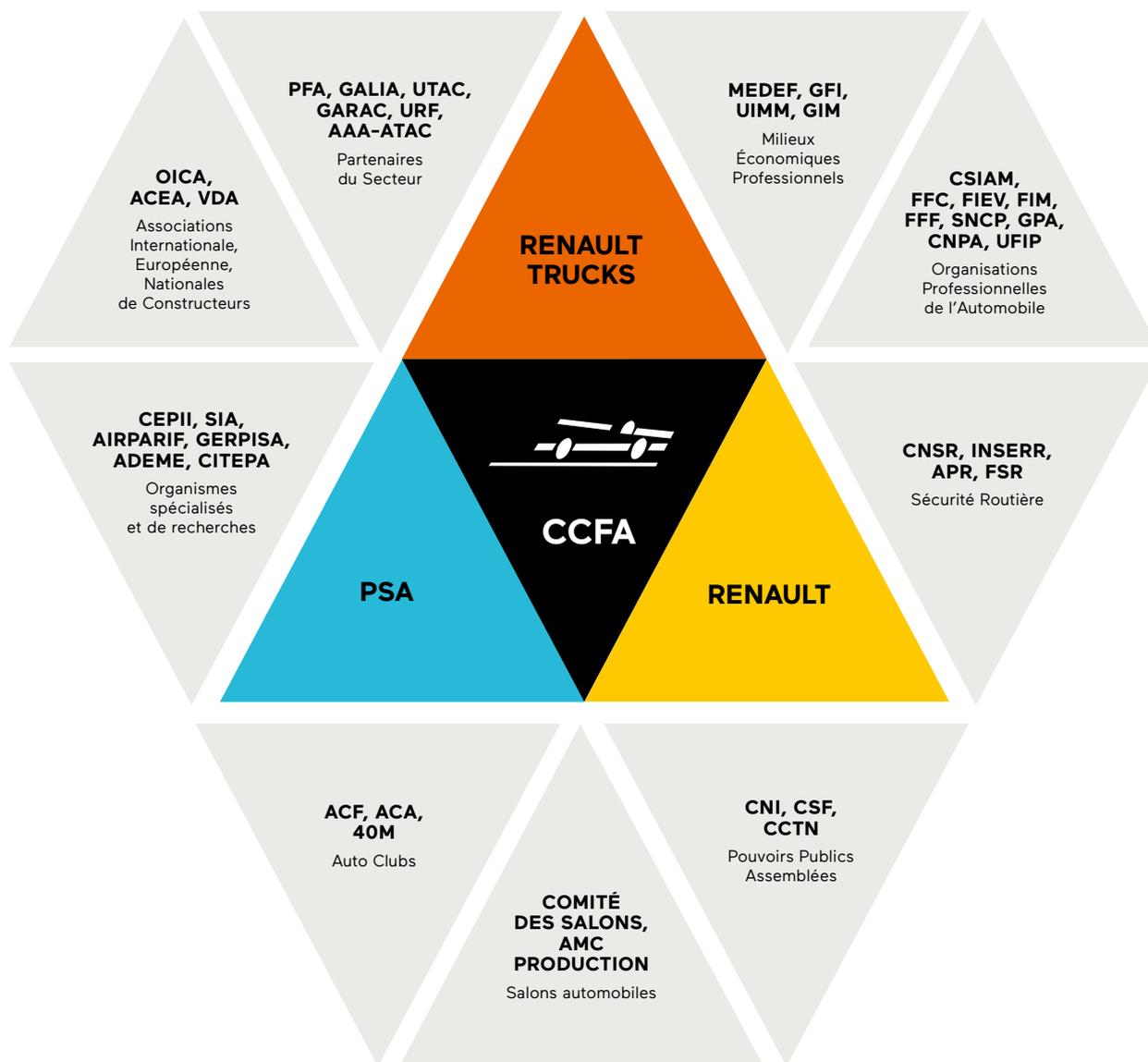
Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) est le syndicat professionnel des constructeurs d'automobiles. Il a pour adhérents: Alpine, PSA (Automobiles Citroën - Automobiles Peugeot), Renault et Renault Trucks. Il a pour vocation l'étude et la défense des intérêts économiques et industriels de l'ensemble des constructeurs français (à l'exclusion des questions sociales qui sont traitées par l'Union des Industries et des Métiers de la Métallurgie - UIMM) tant sur le plan national qu'au niveau international. Le CCFA assure des missions d'information, d'étude et de communication tant auprès de ses adhérents que des pouvoirs publics, des parlementaires, de la filière industrielle, de la filière automobile et celle de la route, des organismes de recherche, des médias et du grand public. Les autres branches du secteur automobile (pièces et équipements, distribution, carrosserie) sont regroupées au sein d'autres fédérations (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 Motorcycle (CSIAM). Le CCFA est associé aux travaux de l'Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) dont le siège est à Bruxelles. Le CCFA est également membre de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qui réunit l'ensemble des associations professionnelles nationales au niveau mondial.

ORGANIGRAMME



CCFA et ses partenaires



Associations Internationale, Européenne, Nationales de Constructeurs :

OICA : Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
 ACEA : Association des Constructeurs Européens d'Automobiles
 VDA : Verband der Automobilindustrie

Partenaires du Secteur :

PFA : Plateforme de la Filière Automobile
 GALIA : Groupement pour l'Amélioration des Liaisons dans l'Automobile
 UTAC : Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle
 GARAC : École Nationale des Professions de l'Automobile
 URF : Union Routière de France

Organismes spécialisés et de recherches :

CEPII : Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales
 SIA : Société des Ingénieurs de l'Automobile
 AIRPARIF : Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France

GERPISA : Groupe d'Études et de Recherches Permanents sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile
 ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
 CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique

Auto Clubs :

ACF : Automobile Club de France
 ACA : Automobile Club Association
 40M : 40 millions d'Automobilistes

Pouvoirs Publics, Assemblées :

CNI : Conseil National de l'Industrie
 CSF : Comité Stratégique de Filière
 CCTN : Commission des Comptes des Transports de la Nation

Sécurité Routière :

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

Organisations Professionnelles de l'Automobile :

CSIAM : Chambre Syndicale Internationale de l'Automobile et du Motorcycle
 FFC : Fédération Française de la Carrosserie
 FIEV : Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules
 FIM : Fédération des Industries Mécaniques
 FFF : Fédération Forge Fonderie
 SNCP : Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères
 GPA : Groupement Plasturgie Automobile
 CNPA : Conseil National des Professions de l'Automobile
 UFIP : Union Française des Industries Pétrolières

Milieux Économiques Professionnels :

MEDEF : Mouvement des Entreprises de France
 GFI : Groupe des Fédérations Industrielles
 UIMM : Union des Industries et Métiers de la Métallurgie
 GIM : Groupe des Industries Métallurgiques de la Région Parisienne

« Un marché automobile mondial en croissance moins dynamique et aux évolutions locales très 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, qui avaient chuté et se situaient à des niveaux très bas depuis 2009, ont amorcé 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 8 % dans un contexte économique mondial marqué dès lors par la poursuite d'une croissance importante dans les pays émergents jusqu'en 2013. 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 plus de 940 000 unités depuis 2007, s'élevant en 2014 à 3 millions de véhicules. Ces zones, où généralement les taux de motorisation sont nettement plus faibles qu'en Europe occidentale (20 véhicules pour 1 000 habitants en Inde, 91 en Chine contre 564 dans l'Union européenne), 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 suite, notamment, à la chute des marchés dans le sud de l'Europe et en France. En 2014, les immatriculations en Europe de l'Ouest ont rebondi à 3 millions d'unités, soit une hausse de plus de 200 000 unités. 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	2013	2014	Variation 2014/2013	Variation 2014/2007
Production mondiale des constructeurs français						
Voitures particulières	3 472	5 301	4 794	4 920	2,6%	-7,2%
Véhicules utilitaires légers	507	830	744	759	1,9%	-8,6%
Total véhicules légers	3 979	6 131	5 539	5 679	2,5%	-7,4%
Véhicules industriels (à périmètre constant)	36	58	nd	nd		
TOTAL	4 046	6 188	nd	nd	nd	nd
Production des constructeurs français en France						
Voitures particulières	2 235	2 165	1 164	1 180	1,4%	-45,5%
Véhicules utilitaires légers	258	352	282	322	14,4%	-8,5%
Total véhicules légers	2 493	2 518	1 445	1 503	4,0%	-40,3%
Véhicules industriels	30	55	nd	nd	nd	nd
TOTAL	2 525	2 573	1 445	1 503	4,0%	-41,6%
Livraisons hors de France						
Voitures particulières	2 526	4 110	3 842	3 962	3,1%	-3,6%
Véhicules utilitaires légers	276	549	511	554	8,4%	1,0%
Total véhicules légers	2 802	4 659	4 354	4 516	3,7%	-3,1%
Véhicules industriels	20	38	19	17	-7,7%	-53,7%
TOTAL	2 822	4 697	4 373	4 534	3,7%	-3,5%
Livraisons hors de l'Europe (17 pays)						
Voitures particulières	563	1 914	2 486	2 495	0,4%	30,3%
Véhicules utilitaires légers	88	178	225	547	143,1%	207,2%
Total véhicules légers	651	2 092	2 711	3 042	12,2%	45,4%
Véhicules industriels	8	18	11	10	-4,6%	-44,0%
TOTAL	659	2 110	2 722	3 052	12,1%	44,6%
Immatriculations en France						
Voitures particulières	1 713	2 110	1 790	1 796	0,3%	-14,9%
Véhicules utilitaires légers	313	461	367	372	1,3%	-19,4%
Total véhicules légers	2 026	2 571	2 158	2 168	0,5%	-15,7%
Véhicules industriels	39,3	52,5	43,3	37,6	-13,2%	-28,5%
Cars et bus	3,1	5,5	6,3	5,4	-14,4%	-1,5%
TOTAL	2 068	2 629	2 207	2 211	0,2%	-15,9%
Immatriculations de véhicules des groupes français en Europe 17 pays						
Voitures particulières	2 841	3 181	2 287	2 461	7,6%	-22,7%
Véhicules utilitaires légers	432	690	497	544	9,6%	-21,1%
Total véhicules légers	3 273	3 871	2 783	3 005	8,0%	-22,4%
Véhicules industriels	27	35	21	18	-14,0%	-49,1%
TOTAL	3 300	3 906	2 804	3 022	7,8%	-22,6%

	Unités	2013	2014	Variation 2014/2013
Pénétration des groupes français (véhicules légers neufs)				
En France	%	55,6 %	57,1 %	1,5 point
En Europe 17 pays hors France	%	14,7 %	15,4 %	0,7 point
En Europe 17 pays	%	21,6 %	22,1 %	0,5 point
Pénétration des marques françaises (véhicules industriels neufs)				
En Europe 17 pays	%	8,1 %	7,6 %	-0,5 points
Poids des constructeurs français dans la production mondiale (PSA Peugeot Citroën et Renault-Dacia-Samsung)				
Voitures particulières	%	7,3 %	7,3 %	0,0 point
Véhicules utilitaires	%	3,4 %	3,3 %	-0,1 point
Total	%	6,3 %	6,3 %	0,0 point
Commerce extérieur automobile de la France				
Exportations	En milliards d'euros	40,0	40,7	+ 1,7 %
Importations	En milliards d'euros	44,3	45,2	+ 2,0 %
Solde	En milliards d'euros	-4,3	-4,5	+ 4,4 %
Poids de l'automobile dans le commerce extérieur de biens				
Exportations	%	9,3 %	9,5 %	0,2 point
Importations	%	8,7 %	9,0 %	0,3 point
Données mondiales des constructeurs français (PSA Peugeot Citroën + Renault)				
Chiffre d'affaires	En milliards d'euros	95,0	94,7	- 1,8 %
Investissements	En milliards d'euros	3,3	2,8	- 21,5 %
Effectifs	En milliers de personnes	319	307	- 3,8 %
Les effectifs du secteur automobile en France				
Industrie automobile	En milliers de personnes	201	226	
En part dans l'industrie (y compris les industries alimentaires...)	%	6 %	7 %	
Emplois induits par l'automobile (y compris l'industrie automobile)	En milliers de personnes	2 323	2 253	
En part de la population active occupée	%	9 %	9 %	

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 à différents éléments.

Les consommateurs prennent des décisions d'arbitrages entre les différents postes de consommation. En France, les dépenses automobiles représentent désormais moins de 9 % de la consommation des ménages contre près de 11 % en 1990. Le poste des achats de véhicules se situe dorénavant en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors carburant) et la baisse de ces dépenses d'acquisition se fait au détriment du marché du véhicule neuf. En outre, les hausses de prix des matières premières impactent le processus de fabrication. Les cours étaient restés jusqu'en 2011 à des niveaux hauts quasi historiques, proches des sommets de l'année 2008, notamment pour le pétrole. Depuis, ils ont baissé tout en restant à des niveaux élevés. Le renchérissement et/ou la difficile recherche de capitaux à court et à long termes aggravés par la crise financière, et le maintien de l'euro à haut niveau jusqu'à l'été 2014, face aux autres principales monnaies ont aussi des conséquences sur l'activité des groupes français. Ces derniers doivent malgré tout continuer de répondre aux demandes sociétales (environnement, sécurité, etc.) nécessitant d'importantes dépenses en frais de recherche et développement. Ils proposent donc une offre de produits toujours plus vertueux sur le plan environnemental. En France, les émissions de CO₂/km moyennes des voitures particulières neuves ont ainsi baissé de 35 grammes depuis l'instauration du bonus-malus. La quantité nécessaire de CO₂ pour le déplacement d'une tonne de marchandise sur un kilomètre par les véhicules industriels a également diminué (- 29 %). En 2014, en Europe occidentale, les marchés des véhicules neufs ont de nouveau progressé grâce notamment au dynamisme du marché du Royaume-Uni et au rebond des marchés italiens et espagnols. Ce dernier point a permis un redressement de la pénétration des constructeurs français, elle demeure néanmoins en dessous de son niveau de 1997, dans un contexte de concurrence encore accrue. Le poids des ventes européennes dans l'ensemble de celles des groupes français ne perdurera pas suite aux différences de densité automobile entre cette zone mature et les pays émergents. Ainsi, ils produisaient à environ 60 % dans leur zone d'origine en 2014 contre 80 % en 2006. En Europe de l'Est, les marchés ont rebondi dans les pays membres de l'Union européenne

mais ont notamment chuté en Russie. 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 Thaïlande, baisses en Inde et en Indonésie, poursuite de la croissance en Malaisie. Les débouchés des constructeurs français, un million de véhicules en 2014, ont vivement progressé sur cette zone (+ 18 %). En Amérique latine, les marchés ont chuté après quatre années et l'impact s'est traduit dans les ventes des constructeurs français.

Enfin, les débouchés des constructeurs français se sont contractés en Afrique et atteignent 270 000 véhicules dans un marché à la croissance moins vive.

Dans les pays émergents dont les débouchés devraient à terme croître, les constructeurs français continuent de se développer à la fois commercialement et industriellement, avec ou sans partenariat, afin de satisfaire les besoins de motorisation. Ils ont décidé de nouveaux investissements et de renouveler et adapter leurs gammes de véhicules. Ils poursuivent notamment leurs efforts en Asie (PSA Peugeot Citroën avec ses deux partenaires en Chine ainsi que Renault en Inde et en Chine).

+942 000 VÉHICULES

HAUSSE ENTRE 2007 ET 2014 DES LIVRAISONS
HORS EUROPE 17 PAYS DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS D'AUTOMOBILES

La production mondiale de véhicules

En 2014, la production mondiale de véhicules a progressé de 2,7 % à 89,9 millions de véhicules, soit le cinquième niveau record après la chute de 2009. Cette hausse a représenté en volume 2,3 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 2000, le rythme de croissance annuelle s'élève à 3 % en moyenne. 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 (-19 %) et au Japon (-16 %), mais est en progression de 13 % 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 2014, elle a progressé par rapport à 2007 de 53 % en Asie-Océanie (elle a bien plus que doublé en Chine, +167 %), elle est restée stable en Amérique latine et a progressé de 20 % dans les nouveaux États membres de l'Union européenne.

LA PRODUCTION MONDIALE

(En milliers)

	2013	2014	Variation %
Europe	20 132	20 635	2,6
<i>dont:</i>			
Europe occidentale	12 894	13 484	4,6
Allemagne	5 718	5 908	3,3
Belgique	504	517	2,6
Espagne	2 163	2 403	11,1
France	1 740	1 821	4,7
Italie	658	698	6,0
Pays-Bas	29	29	0,0
Royaume-Uni	1 598	1 599	0,1
Suède	161	154	-4,3
Europe centrale et orientale	6 091	5 980	-1,8
Turquie	1 126	1 170	4,0
Amérique	21 081	21 219	0,7
<i>dont:</i>			
ALENA ⁽¹⁾	16 501	17 420	5,6
Amérique du Sud	4 580	3 799	-17,1
Asie-Océanie	45 779	47 360	3,5
<i>dont :</i>			
Japon	9 630	9 775	1,5
Corée du Sud	4 521	4 525	0,1
Chine	22 117	23 723	7,3
ASEAN ⁽²⁾	4 369	3 902	-10,7
Inde	3 898	3 840	-1,5
Afrique	626	720	15,0
TOTAL	87 596	89 934	2,7

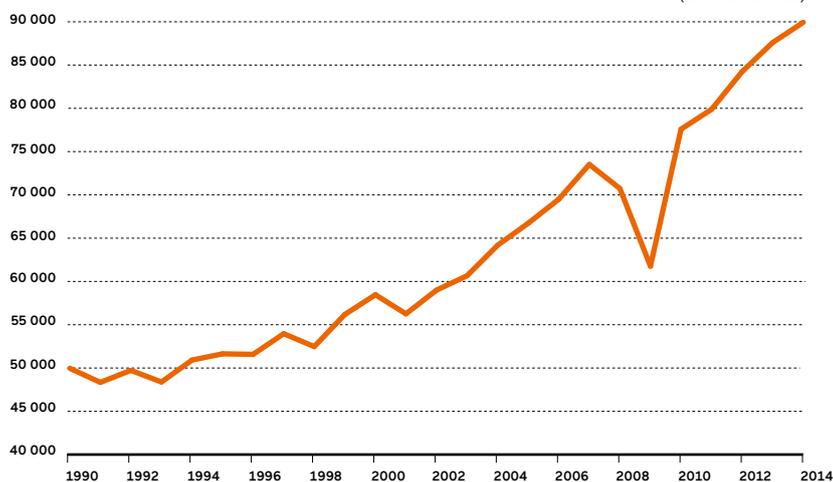
(1) ALENA : Canada, USA, Mexique.

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

Source : OICA, estimations CCFA juillet 2015.

ÉVOLUTION DE LA PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES DEPUIS 1990

(En milliers d'unités)



Source : OICA.



89,9
MILLIONS
NIVEAU RECORD DU NOMBRE
DE VÉHICULES PRODUITS
DANS LE MONDE EN 2014

En Europe occidentale, la production progresse de 3 % en 2014 avec des résultats encore très contrastés. Des pays comme l'Espagne (+11 %), l'Italie (+6 %) et la France (+5 %) commencent à profiter du léger rétablissement du marché européen quand d'autres davantage orientés vers l'exportation hors UE consolident leurs positions (Allemagne: +3 %, Royaume-Uni: +0,1 %). En Amérique, la production a continué de progresser avec régularité dans la zone ALENA (+6 %) mais elle s'est effondrée en Amérique du Sud (-17 %) pour se retrouver à son niveau lors de la crise de 2009. Quant à l'Asie-Océanie, qui

représente plus de la moitié de la production mondiale, le développement de la croissance de la production indonésienne (+8 %) se poursuit même si le rythme décélère par rapport aux années précédentes. Celle de la Chine, premier pays constructeur depuis 2008, a augmenté de 7 %. En revanche, en Malaisie et en Thaïlande, elle a baissé de 1 et 23 %. Elle est restée stable en Corée du Sud; elle est en hausse au Japon (+2 %).

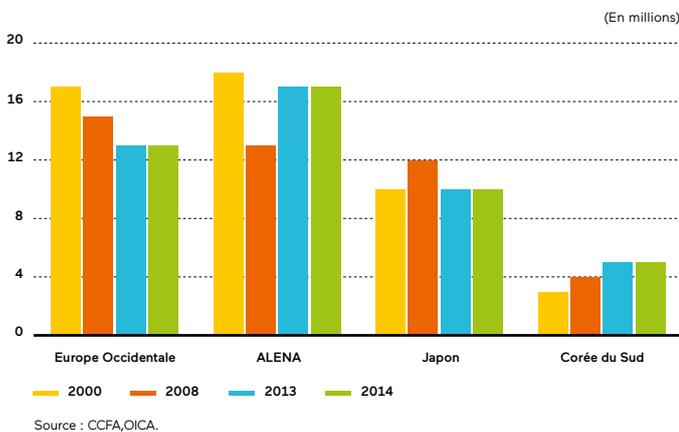
Entre 2010 et 2014, la production mondiale de véhicules (89,9 millions) s'est accrue de 16 % mais les résultats entre zones ont été contrastés. Dans les zones ou pays développés, la production a crû de près de 5,4 millions de véhicules atteignant ainsi un niveau de 45,2 millions d'unités (+13 %). Ils ont représenté la moitié de la production mondiale, soit plus de 1 % de moins qu'en 2010. Au sein de ces zones, la production en Amérique du Nord a augmenté de 5,3 millions d'unités (+43 %) tandis qu'en Europe occidentale elle a diminué de 300 000 (-2 %). La production du Japon a augmenté d'environ 150 000 véhicules en 2014 (soit +2 % par rapport à 2010). En revanche, celle de la Corée du Sud, pays bénéficiant notamment d'évolutions de taux de change plus favorables, progressait de 250 000 unités (+ 6 %). Dans les zones ou pays émergents, la production s'est accrue de 7,1 millions de véhicules, en s'appuyant sur cinq zones suivantes :

- la Chine (+ 5,5 millions), qui a représenté 26 % de la production mondiale en 2014, contre 24 % en 2010
- l'Europe centrale et orientale et la Turquie (+ 1,1 million et une part de 8 % contre 7,8 %)
- l'Indonésie, l'Iran, la Malaisie et la Thaïlande (+ 350 000 et une part de 5,8 % contre 5,4 %)
- l'Amérique du Sud (- 400 000 et une part de 4,2 % contre 5,4 %)
- l'Inde (+ 300 000 et une part de 4,3 % contre 4,6 %).

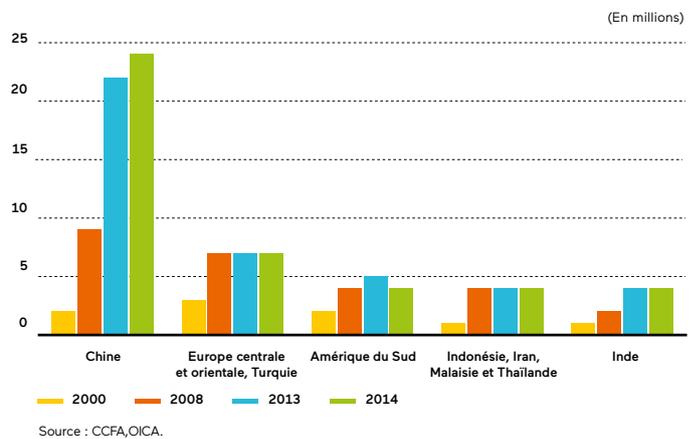
Au total, ces zones ou pays émergents ont vu leur part dans la production mondiale de véhicules passer de 43 à 45 % sur la période.

LA PRODUCTION MONDIALE TOUTS VÉHICULES

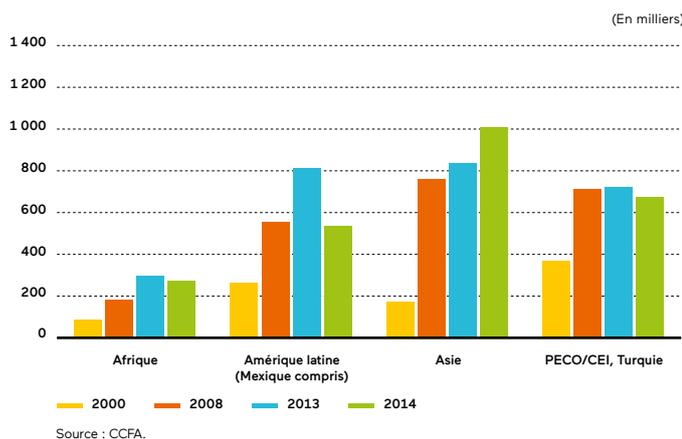
Zones ou pays développés



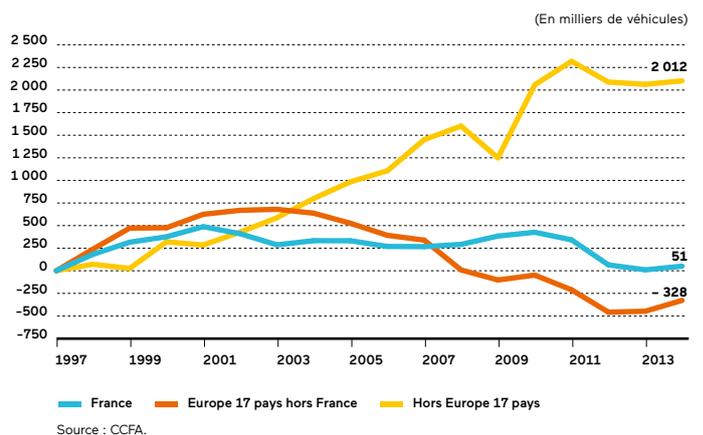
Zones ou pays émergents



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



Évolution par rapport à 1997 des débouchés mondiaux des constructeurs français



Dans ce contexte d'évolution dynamique de la production mondiale, les constructeurs français ont fortement développé leurs livraisons à destination de ces zones émergentes. Elles ont progressé de 1,3 million d'unités entre 2000 et 2008, hors de l'Europe 17 pays, pour s'élever à 2,3 millions de véhicules. En 2009, les livraisons avaient fléchi puis étaient reparties sensiblement à la hausse. En 2014, suite au repli d'une partie des marchés émergents cette année-là, elles ont diminué par rapport à 2010, à l'exception de celles à destination de l'Afrique et de l'Europe centrale et orientale et de la Turquie. Les variations sont donc les suivantes : + 72000 unités en Afrique, + 55000 dans les pays d'Europe centrale et orientale et en Turquie, - 111000 unités en Amérique latine y compris le Mexique, et - 199000 en Asie. En revanche, les livraisons vers l'Italie et l'Espagne ont chuté respectivement de 58000 et 42000 unités.

50%
PART DES ZONES ET PAYS ÉMERGENTS
DANS LA PRODUCTION MONDIALE
DE VÉHICULES EN 2014

Le classement mondial des constructeurs d'automobiles

Les 13 premiers constructeurs, dont les groupes français PSA Peugeot Citroën et Renault, représentent environ 80 % de la production mondiale et produisent plus de deux millions de véhicules chacun. Les constructeurs français restent très affectés par la faiblesse du marché européen ; ils occupent respectivement le dixième et onzième rang mondial. Comme en 2013 et lors de la dernière crise de 1997, la production des constructeurs français a représenté 6 % de la production mondiale, niveau bien inférieur au record de 9,8 % atteint en 2001.

Les constructeurs automobiles se sont fortement internationalisés depuis 2000 et ne cessent de développer leurs implantations industrielles hors de leur zone d'origine. Les constructeurs européens, américains, japonais et coréens, qui produisaient entre 60 et 70% dans leur zone en 2000 n'y produisent plus, en 2014, que 40 à 50 %. Même les constructeurs des pays émergents comme Geely ou Tata, qui ont racheté des constructeurs européens, ne réalisent plus que la moitié de leur production dans leur zone.

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES⁽¹⁾ EN 2014

(En milliers)

Rang	GROUPE	Année 2013	Année 2014	% Variation
1	TOYOTA	10 325	10 475	1,5
2	VOLKSWAGEN	9 603	10 093	5,1
3	GM ⁽²⁾	9 607	9 609	0,0
4	HYUNDAI	7 559	8 009	5,9
5	FORD ⁽²⁾	6 077	5 970	- 1,8
6	NISSAN	4 951	5 098	3,0
7	FIAT	4 682	4 866	3,9
8	HONDA	4 298	4 514	5,0
9	SUZUKI	2 842	3 017	6,1
10	PSA	2 834	2 917	2,9
11	RENAULT	2 705	2 762	2,1
12	DAIMLER AG	2 306	2 502	8,5
13	BMW	1 992	2 166	8,7
14	SAIC	1 782	2 088	17,2
15	CHANGAN	1 110	1 447	30,4
16	MAZDA	1 264	1 328	5,1
17	DONGFENG MOTOR	1 239	1 302	5,1
18	MITSUBISHI	1 229	1 262	2,7
19	BAIC	919	1 116	21,4
20	TATA	1 064	945	- 11,2
21	GEELY	970	891	- 8,2
22	FUJI	809	889	9,9
23	GREAT WALL	758	731	- 3,6
24	FAW	718	624	- 13,1
25	IRAN KHODRO	373	587	57,3
35	VOLVO - RENAULT TRUCKS - MACK - UD TRUCKS	232	233,6	0,7

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

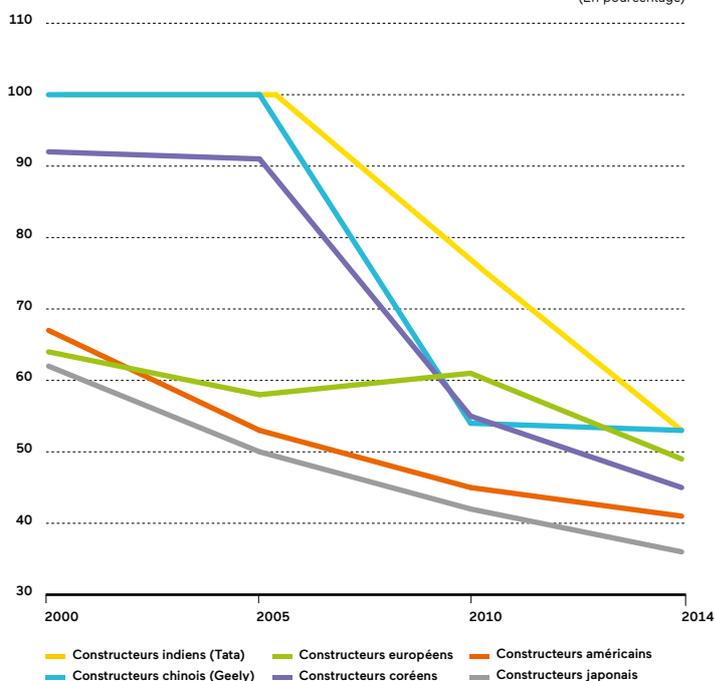
(1) Les véhicules comprennent les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les véhicules industriels et les cars et bus. Des doubles comptes peuvent exister entre constructeurs.

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

Sources: OICA, CCFI estimations juillet 2015.

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

(En pourcentage)



Dans un contexte de croissance dynamique, la production mondiale a augmenté de 3 % et les résultats diffèrent selon les groupes.

Le groupe Toyota, installé à la première place depuis 2006, continue à progresser (+ 1,5 %) grâce à sa présence sur un grand nombre de marchés. Les volumes des groupes GM et

Ford se maintiennent grâce à la bonne santé du marché nord-américain. Le groupe Volkswagen (+ 5 %), très présent dans les pays émergents, est passé de la troisième place en 2013 à la deuxième en 2014.

Chez les constructeurs asiatiques, Hyundai-Kia (+ 6 % / 4^e position), Nissan (+ 3 % / 6^e position) et Honda (+ 5 % / 8^e position), et Suzuki-Maruti (+ 6 % / 9^e position) ont conservé leur rang.

Les groupes européens accroissent leurs productions, notamment les généralistes PSA Peugeot Citroën (+ 2,9 %), Renault (+ 2,1 %), Fiat (+ 3,9 %), et les groupes allemands spécialistes des gammes supérieures BMW (+ 8,7 %) et Daimler AG (+ 8,5 %).

Les constructeurs des pays émergents (Chine, Inde) ont aussi des rythmes de croissance très contrastés. Certains ont vu leur production augmenter: Changan (+ 30 %), SAIC (+ 17 %) et Dongfeng Motor (+ 5 %) alors que Tata a connu une baisse sensible (- 11 %).



6%

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LA PRODUCTION MONDIALE D'AUTOMOBILES EN 2014

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 de 2008 à 2013 explique la diminution des importations, mais aussi celle de la production. Le développement des exportations (29 % de la production) n'a pu compenser ce vif recul de la production pour le marché intérieur. En 2014, l'ensemble de ces indicateurs avait rebondi.

En Amérique du Nord, y compris le Mexique, la production a continué d'augmenter, se situant à 300 000 véhicules en dessous du niveau record de l'année 2000. La production est destinée au marché local et les exportations ne représentent que 10 % de la production. Au Japon, les exportations représentent 46 % de la production. Quant aux importations, elles occupent toujours autour de 5 % des immatriculations totales. Au-delà de ces trois pôles historiques, la Chine, qui est devenue la première zone productrice au monde depuis 2010, produit essentiellement pour satisfaire son marché intérieur : les importations (1,4 million de véhicules) comme les exportations (0,9 million d'unités) représentant environ 5 % de sa production.

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

Union européenne ⁽¹⁾			États-Unis, Canada et Mexique ⁽²⁾			Japon	
Voitures particulières							
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	15 260	120	5 084	71	8 310	85	
2014	15 381	121	7 082	99	8 277	85	
Importations ⁽²⁾	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 %	
2014	1 995	13 %	2 628	37 %	289	3 %	
Exportations ⁽²⁾	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 %	
2014	4 635	30 %	1 371	19 %	3 836	46 %	
Véhicules utilitaires							
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	
2014	1 747	109	10 338	227	1 498	42	
Importations ⁽²⁾	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 %	
2014	319	18 %	1 665	16 %	1	0 %	
Exportations ⁽²⁾	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 %	
2014	378	22 %	298	3 %	630	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, CCFA depuis 1991.

46%
PART DES VÉHICULES
EXPORTÉS DANS LA
PRODUCTION JAPONAISE
EN 2013

Depuis 1990, l'évolution de l'industrie automobile a été contrastée dans les trois grands pôles automobiles. Dans l'Union européenne (désormais 28 pays), la croissance de la production de véhicules a été de près de 20 % (contre + 38 % en 2007) et les échanges, déjà importants, apparaissent en hausse de 100 %. En Amérique du Nord y compris le Mexique depuis 2009, la production a dépassé de 49 % 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 25 %. Quant aux exportations, elles n'ont

représenté que 10 % de la production (29 % pour l'UE et 46 % pour le Japon). Enfin, au Japon, la production de véhicules a progressé de 26 % en raison de la hausse 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 2014, elles en étaient inférieures de 23 % en raison principalement de la production des usines des constructeurs japonais hors Japon.

Les marchés mondiaux

En 2014, le marché automobile mondial a poursuivi sa croissance (+ 3 % à 88,3 millions de véhicules), établissant ainsi un nouveau record pour la cinquième consécutive. Les marchés ont progressé à l'exception de l'Europe centrale et orientale, de l'Amérique du Sud et de la zone de l'Association des Nations de l'Asie du Sud Est (ASEAN).

Les cinq premiers marchés mondiaux (Chine, États-Unis, Japon, Brésil, Allemagne) ont représenté 60 % 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, malgré la reprise de ces dernières années, restent inférieurs aux niveaux connus auparavant et leur part dans les marchés mondiaux n'est plus que de 47 % contre 68 % en 2005. Dans les zones émergentes, les évolutions des marchés sont généralement orientées à la baisse par rapport à des niveaux élevés.

LES MARCHÉS MONDIAUX

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Véhicules utilitaires		Variation
	2013		2014		2013		2014		2013	2014	2014/2013
	Milliers	%	Milliers	%	Milliers	%	Milliers	%	Milliers	Milliers	%
Europe	15 942	25,3	16 060	24,7	2 401	10,6	2 421	10,4	18 343	18 481	+0,8
<i>dont :</i>											
Europe 17 pays	11 548	18,4	12 104	18,6	1 635	7,2	1 754	7,6	13 183	13 858	+ 5,1
Europe centrale et orientale	4 387	7,0	3 946	6,1	765	3,4	666	2,9	5 152	4 612	- 10,5
Amérique	13 555	21,5	13 179	20,2	11 480	50,5	12 301	53,0	25 035	25 480	+ 1,8
<i>dont :</i>											
ALENA ⁽¹⁾	9 039	14,4	9 188	14,1	9 725	42,8	10 719	46,2	18 765	19 908	+ 6,1
États-Unis	7 585	12,1	7 688	11,8	8 298	36,5	9 154	39,4	15 883	16 842	+ 6,0
Amérique du Sud	4 516	7,2	3 991	6,1	1 755	7,7	1 581	6,8	6 270	5 572	- 11,1
Asie-Océanie	32 198	51,2	34 620	53,2	8 393	36,9	8 028	34,6	40 591	42 648	+ 5,1
<i>dont :</i>											
Chine	17 928	28,5	19 701	30,3	4 056	17,8	3 791	16,3	21 984	23 492	+ 6,9
Corée du Sud	1 306	2,1	1 473	2,3	251	1,1	257	1,1	1 556	1 730	+ 11,2
Japon	4 562	7,3	4 700	7,2	813	3,6	863	3,7	5 376	5 563	+ 3,5
ASEAN ⁽²⁾	2 310	3,7	2 128	3,3	1 284	5,6	1 120	4,8	3 594	3 247	- 9,6
Autres Asie-Océanie	6 093	9,7	6 619	10,2	1 989	8,7	1 997	8,6	8 081	8 616	+ 6,6
Afrique	1 225	1,9	1 231	1,9	460	2,0	469	2,0	1 685	1 700	+ 0,9
TOTAL	62 920	100,0	65 089	100,0	22 734	100,0	23 219	100,0	85 654	88 309	+ 3,1
Variation 2014/2013			3,4 %				2,1 %			3,1 %	

(1) ALENA: Canada, États-Unis et Mexique. (2) ASEAN: Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, Vietnam.
Source: OICA.

Aux États-Unis, le marché a poursuivi sa progression après le point bas de 2010 pour s'élever à près de 17 millions de véhicules et se rapproche donc de son niveau moyen du milieu des années 2000.

En Europe occidentale, le marché a rebondi après six années de baisse pour s'établir à 13,9 millions de véhicules contre 17,3 millions en 2007. Les variations par pays ont été disparates, de - 6 % aux Pays-Bas à + 36 % au Portugal en passant par + 3 % en Allemagne. Le marché en Espagne a crû de 20 % grâce aux renouvellements successifs du plan de soutien de la demande qui a débuté fin 2012.

En Europe centrale et orientale, la vive croissance des années a eu un nouvel arrêt (- 10 %) après celui de 2012. Les marchés russe (- 15 %) et, surtout, ukrainien (- 55 %) chutent.

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 7 % à 23,5 millions de véhicules. Elle est le premier marché mondial.

Au Japon, les ventes croissent à nouveau (+ 3 %). Elles restaient néanmoins inférieures à celles observées au milieu des années 2000. Les immatriculations en Corée du Sud ont rebondi (+ 11 % à 1,7 million de véhicules) après deux années consécutives de baisse. Dans la zone Asie-Océanie hors Chine, Japon, Corée du Sud, la croissance a redémarré (+ 2 % à 11,9 millions de véhicules). Les évolutions ont été très contrastées: en hausse de 27 % aux Philippines, mais en baisse de 2 % en Inde et de 34 % en Thaïlande.

En Amérique du Sud, le marché a chuté de 11 % après quatre années de progression à un rythme décroissant. Le marché brésilien a nettement baissé (- 7 %). En Afrique, sur des volumes plus faibles, les marchés ont poursuivi leur croissance même si l'Algérie a enregistré une forte baisse d'environ 20 %. Les deux autres principaux marchés de cette zone, Maroc (+ 1 %) et Afrique du Sud (- 1 %) ont été relativement stables.

LA CHINE

PREMIER MARCHÉ MONDIAL DEPUIS 2009



Le parc mondial de véhicules

En 2013, le parc mondial de véhicules (voitures particulières et véhicules utilitaires) s'élevait à 1,2 milliard d'unités (dont plus de 70 % de voitures particulières), soit une hausse de 3 % par rapport à l'année précédente. Les parcs sont quasi stables (hausse comprises entre 0 et 1 %) dans les pays développés où les marchés sont matures et 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 127 et 77 millions d'unités). La France occupe la huitième place mondiale (38 millions d'unités) derrière le Brésil qui a progressé d'une place par rapport à 2012. La densité automobile dans le monde s'élevait en moyenne à 174 véhicules pour 1000 habitants (+21 % par rapport à 2005). Néanmoins, elle varie de 43 véhicules en Afrique à 649 dans la zone ALENA (États-Unis, Canada, Mexique) en passant par 67 en Asie (hors Japon et Corée du Sud), 167 pour l'Amérique du Sud et à plus de 500 pour l'Europe, le Japon et la Corée du Sud.

LE PARC MONDIAL DE VÉHICULES

	Total		Variation
	2011	2013	2013/2012
	Milliers	Milliers	%
Europe	367 872	370 496	+ 0,7
dont:			
Europe occidentale	243 695	244 861	+ 0,5
Europe centrale et orientale	123 935	125 392	+ 1,2
Amérique	384 984	392 112	+ 1,9
dont:			
ALENA ⁽¹⁾	306 495	309 918	+ 1,1
États-Unis	251 497	252 715	+ 0,5
Amérique du Sud	78 489	82 193	+ 4,7
Asie-Océanie	352 597	380 334	+ 7,9
dont:			
Chine	109 220	126 701	+ 16,0
Corée du Sud	18 870	19 401	+ 2,8
Japon	76 126	76 619	+ 0,6
Autres Asie-Océanie	148 381	157 613	+ 6,2
Afrique	38 410	40 272	+ 4,8
TOTAL	1 143 864	1 183 213	+ 3,4
Variation 2013/2012		3,4 %	

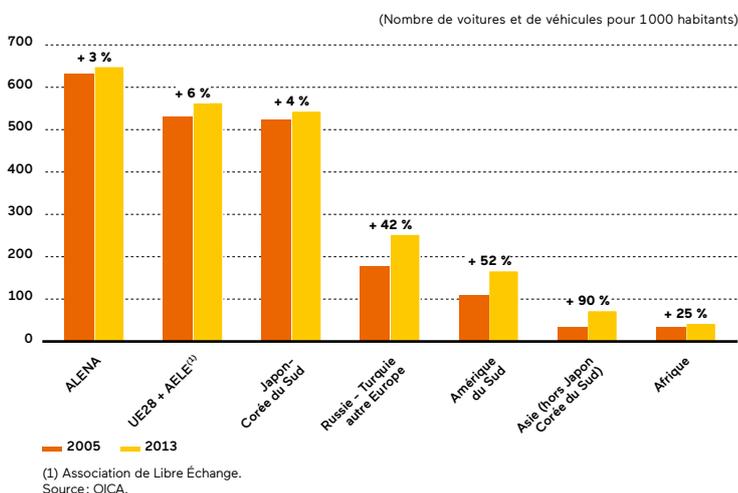
(1) ALENA: Canada, États-Unis et Mexique.
Source: OICA.

1,2 MILLIARD

NOMBRE DE VÉHICULES DANS LE PARC MONDIAL



DENSITÉ AUTOMOBILE PAR RÉGION



En 2013, 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 depuis 2005. Au sein de la zone Europe qui représente près d'un tiers du parc mondial, le parc progresse plus rapidement à l'est qu'à l'ouest (cf. page 19). Les taux de motorisation sont également contrastés allant de 148 pour l'Albanie à 737 en Islande en passant par 253 en Roumanie et une fourchette de 550 à 600 dans les principaux pays d'Europe de l'Ouest. Le nombre de véhicules du parc de cette zone a augmenté de près de 50 millions d'unités par rapport à 2005 dont les trois quarts hors Europe de l'Ouest (+ 13 millions d'unités supplémentaires en Russie). Dans la zone Amérique, l'ALENA, 26 % du parc mondial, est un marché mature avec un taux de motorisation élevé surtout aux États-Unis où il s'établit à 790. En revanche, l'Amérique du Sud est une

zone émergente dont la part atteint 7 % du parc mondial en 2013. Sa densité s'est établie à 167. Le nombre de véhicules en Amérique a progressé de plus de 30 millions d'unités depuis 2005 à part presque égale entre l'ALENA et l'Amérique du Sud. Les trois pays ayant eu la plus forte progression en nombre de véhicules sont le Brésil, les États-Unis et le Mexique avec respectivement 17, 15 et 13 millions d'unités. En Asie, le Japon et la Corée du Sud (8 % du parc mondial), marchés matures, ont respectivement un taux de motorisation de 603 et 394. En revanche, des pays émergents, avec une population plus importante, ont une densité automobile faible: 20 en Inde, 91 en Chine et 77 en Indonésie. Depuis 2005, la quasi-totalité de la hausse parc provient de l'Asie hors Japon Corée du Sud avec la Chine (95 millions d'unités supplémentaires) qui se situe loin devant l'Inde (+ 15 millions) et l'Indonésie (+ 10 millions).

Les échanges mondiaux de produits automobiles

En 2013, les échanges mondiaux de produits de l'industrie automobile ont, selon l'OMC, augmenté de 4 %, en s'élevant à 1350 milliards de dollars, dépassant de 9 % le niveau de l'année 2008. Entre 2005 et 2013, 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 64 milliards de dollars, celui du Japon de 110 à 131 et celui de l'Union européenne de 80 à 188. Malgré un niveau de marché automobile plus bas en 2013 par rapport à 2005, le déficit des États-Unis est resté élevé, et a même progressé à -126 milliards de dollars. À l'inverse, le solde de + 9 milliards observé au Canada en 2005 s'est transformé en un déficit de 12 milliards, en lien avec la place prise par le Mexique dans les échanges au sein de l'ALENA. L'excédent de 7 milliards

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 ⁽¹⁾			Union européenne ⁽²⁾			Japon			Autres pays ⁽⁴⁾		
	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde	EXP.	IMP.	Solde
États-Unis															
2010	99,5	189,8	-90,3	60,2	91,7	-31,5	9,7	33,6	-23,9	1,2	42,9	-41,7	28,4	21,5	6,8
2012	132,0	250,4	-118,4	74,3	117,6	-43,3	12,8	47,6	-34,8	1,8	53,6	-51,7	43,1	31,7	11,4
2013	134,5	260,1	-125,5	77,8	nd	nd	11,6	nd	nd	1,4	nd	nd	43,7	nd	nd
Canada															
2010	50,1	59,6	-9,5	49,1	46,2	3,0	0,3	4,5	-4,2	0,0	5,7	-5,6	0,7	3,3	-2,6
2012	62,2	71,4	-9,2	60,7	54,8	5,9	0,3	5,9	-5,6	0,0	6,2	-6,2	1,1	4,5	-3,4
2013	60,0	71,6	-11,6	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Union européenne⁽²⁾															
2010	546,4	426,9	119,4	42,9	10,0	32,9	369,2	369,2	0,0	7,0	18,9	-11,9	127,3	28,9	98,4
2012	615,3	438,7	176,5	57,4	13,8	43,6	376,4	376,4	0,0	10,7	16,2	-5,5	170,8	32,4	138,4
2013	655,8	467,7	188,1	62,9	nd	nd	403,5	nd	nd	11,0	nd	nd	178,3	nd	nd
Japon															
2010	149,5	14,2	135,4	50,9	1,3	49,6	18,2	7,3	10,9				80,5	5,6	74,9
2012	166,0	20,4	145,5	59,4	2,1	57,3	15,5	11,1	4,4				91,0	7,2	83,8
2013	151,8	20,5	131,4	57,4	nd	nd	13,9	nd	nd				80,6	nd	nd
Corée du Sud															
2010	54,5	8,0	46,5	13,6	0,8	12,7	6,6	3,5	3,1	0,6	2,2	-1,6	33,8	1,5	32,3
2012	72,0	9,8	62,2	20,5	1,5	19,0	8,9	5,0	4,0	0,8	1,6	-0,8	41,8	1,8	40,0
2013	74,5	10,8	63,7	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Chine (hors Hong-Kong)															
2010	28,0	53,0	-25,0	7,0	5,4	1,6	4,2	25,7	-21,6	2,3	16,7	-14,4	14,6	5,2	9,4
2012	43,1	74,0	-30,9	9,9	10,0	-0,1	4,9	41,3	-36,4	2,8	16,3	-13,5	25,6	6,4	19,2
2013	46,0	78,0	-32,1	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Brésil															
2010	12,6	17,0	-4,4	1,6	2,3	-0,7	1,0	3,5	-2,6	0,0	1,2	-1,2	10,0	10,0	0,0
2012	13,0	21,7	-8,6	1,6	4,0	-2,4	0,4	4,7	-4,3	0,0	1,4	-1,4	11,0	11,6	-0,6
2013	14,4	23,5	-9,1	1,5	nd	nd	0,4	nd	nd	0,0	nd	nd	12,5	nd	nd

Les échanges des principaux pays de l'Union européenne⁽³⁾

	Allemagne			France			Espagne			Italie			Royaume-Uni		
2010	195,7	79,3	116,3	54,1	58,7	-4,7	47,5	31,4	16,1	29,1	39,7	-10,6	30,9	45,5	-14,6
2012	228,1	93,2	134,9	53,0	57,2	-4,3	46,7	29,4	17,3	31,2	30,0	1,2	38,6	50,8	-12,3
2013	237,2	96,9	140,3	52,4	59,0	-6,5	53,2	33,5	19,7	34,1	30,6	3,4	41,3	56,4	-15,2

(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.

78
MILLIARDS
DE DOLLARS
NIVEAU RECORD
DES IMPORTATIONS CHINOISES
EN PRODUITS DE L'INDUSTRIE
AUTOMOBILE

En 2013, 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 2013 a été marquée par une hausse de 3 % de l'euro face au dollar, alors que le taux de change entre le yen et le dollar a chuté de 18 %.

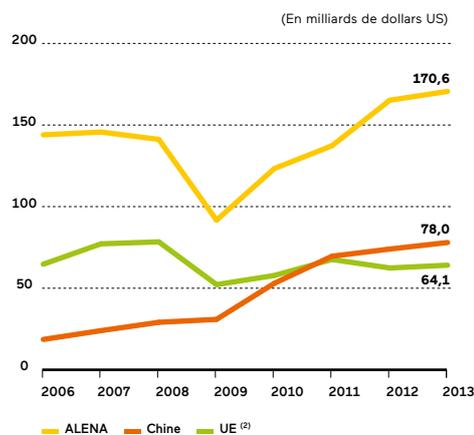
Face à de bas niveaux de marché en ALENA et en Union européenne, la part des commerces intrarégionaux dans le commerce mondial a continué de baisser, atteignant 59 % en 2012 (64 % en 2007). Si en ALENA et en Europe (hors CEI) cette part se hisse à environ 70 % et même à plus de 80 % en Amérique du Sud, elle atteint à peine plus de 30 % pour l'Asie-Océanie. En 2013, l'Allemagne, avec 237 milliards de dollars, est restée le premier pays exportateur de

produits de l'industrie automobile avec une part de près de 18 %. Au deuxième rang mondial, le Japon a exporté pour 152 milliards de dollars, dont 57 vers l'Amérique du Nord (soit 38 % de ses exportations totales, contre plus de 50 % au début des années 2000). Ses exportations vers la Chine ont baissé entre 2011 et 2013 à 14,2 milliards de dollars, en raison du contexte géopolitique. Elles sont à comparer aux 13,9 milliards de dollars à destination de l'UE-28.

Les exportations de l'Union européenne 28 pays ont atteint 659 milliards de dollars, dont 61 % d'échanges intracommunautaires (73 % en 2009). Les exportations de l'UE vers la Chine se sont élevées à 40 milliards d'euros. Elles ont atteint 22 milliards de dollars vers la Russie, 20 milliards vers l'Afrique et 14 milliards vers le Moyen Orient. En se basant

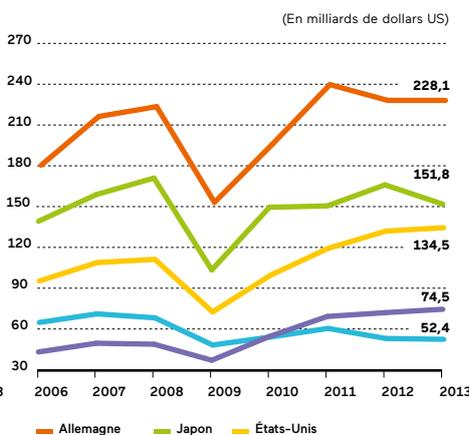
de dollars a laissé la place à un déficit de 9 milliards au Brésil. Celui de la Chine, devenue entre-temps le premier marché automobile mondial, s'est accru de 4 à 32 milliards de dollars. L'excédent de l'Inde a augmenté de 1 à 6 milliards de dollars suite à une vive augmentation des exportations, de 3 milliards à plus de 11. En ne tenant pas compte des échanges intrazone, les importations de l'Union européenne ont, pour la deuxième fois, été dépassées par celles de la Chine (64 vs 78 milliards de dollars en 2013). Ces importations restent néanmoins bien inférieures à celles de l'ALENA, qui se sont élevées pour la première fois au-dessus de 170 milliards de dollars. Les autres grands pays importateurs de produits automobiles en 2013 ont été la Russie (37 milliards de dollars), l'Australie (28 milliards de dollars) et l'Arabe Saoudite (23 milliards de dollars).

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



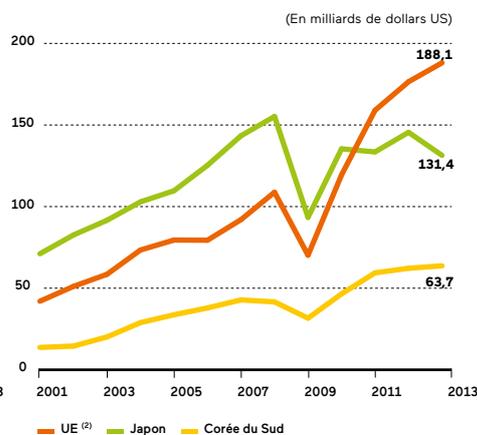
Source : GATT/OMC.

PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE PRODUITS AUTOMOBILES



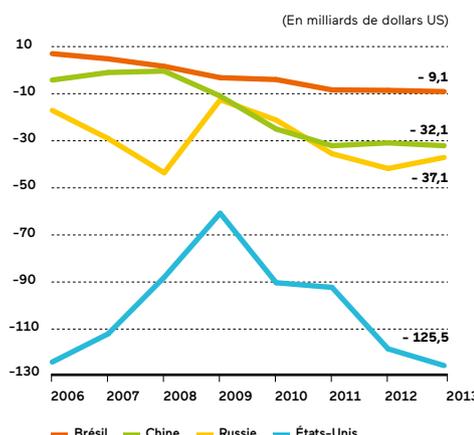
Source : GATT/OMC.

SOLDES EXCÉDENTAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



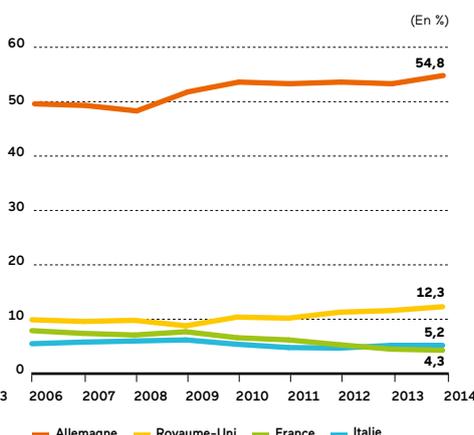
Source : GATT/OMC.

SOLDES DÉFICITAIRES EN PRODUITS AUTOMOBILES



Source : GATT/OMC.

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



Source : Eurostat.

sur des données d'Eurostat, plus de la moitié des exportations de l'UE vers le hors UE sont le fait de l'Allemagne (55 % en 2013), devant le Royaume-Uni (12 %), l'Italie, l'Espagne et la France (environ 5 % pour chacun de ces trois pays). La France a représenté 4 % des exportations mondiales avec 52 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 260 milliards de dollars ; suite au rebond de son marché intérieur, son déficit en produits automobiles a atteint un niveau record à 126 milliards de dollars, soit un niveau supérieur aux 120 milliards de dollars observés entre 2004 et 2006. Les importations chinoises, + 6 % à 78 milliards de dollars en 2013. Depuis 2005, elles se

sont accrues de 25 % par an. En 2012, les provenances de ces dernières étaient l'UE-28 (56 % contre 42 % en 2009), devant le Japon (22 % contre 36 % en 2009), l'ALENA (13 %) et la Corée du Sud (7 %).

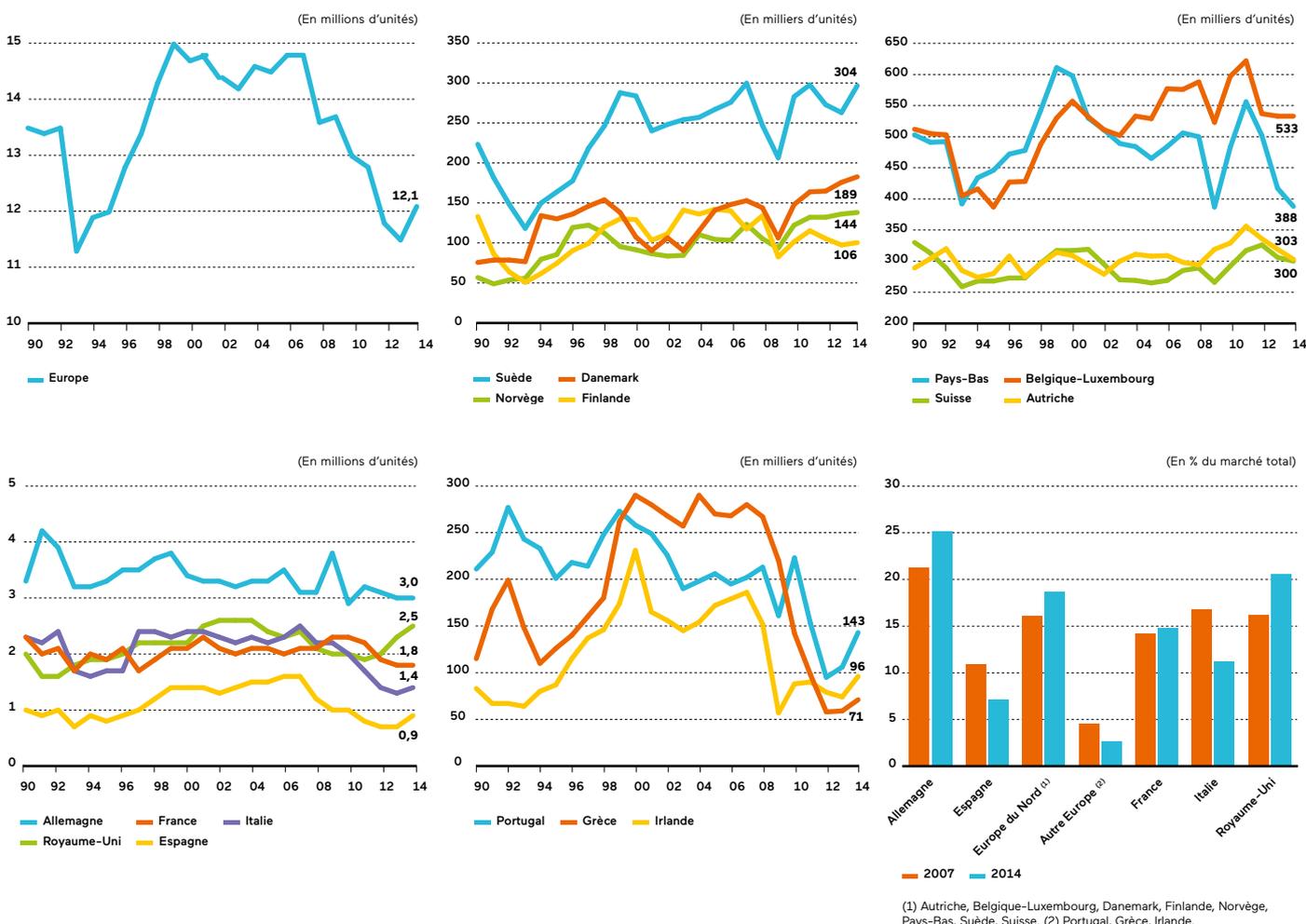
Reflétant l'évolution de leurs ressources pétrolières, les importations se sont vivement développées depuis 2005 en Russie, en Arabie Saoudite et aux Émirats Arabes Unis. Elles progressent respectivement, en moyenne annuelle, de 18 % et de 11 % chacun pour les deux derniers pays. Le niveau bas du marché intérieur italien a impliqué une baisse des importations, le solde automobile est ainsi à nouveau positif.

188
MILLIARDS
DE DOLLARS
EXCÉDENT EN 2013 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 (12,1 millions de voitures neuves, soit plus de 90 % du marché européen) a rebondi de 4,8 % en 2014 par rapport à 2013, après quatre années de baisse. Depuis 2007, le recul a atteint 18 %, soit 2,7 millions d'unités. Le marché demeure ainsi pour la septième 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 4 % depuis l'avant-crise contre une chute de près de 50 % pour l'Europe du Sud (soit 2,2 millions d'unités). Dans cette dernière zone, les reculs en Espagne (-47 %), en Italie (-45 %) et en Grèce (-75 %) ont été très importants. La France se situe dans une zone intermédiaire (-15 %). En 2014, les marchés d'Europe du Nord y compris l'Allemagne et le Royaume-Uni représentent près des deux tiers du marché européen contre un peu plus de la moitié avant la crise. La part des pays de l'Europe du Sud (Italie, Espagne, Portugal et Grèce) s'élève désormais à un cinquième du marché européen contre le tiers avant la crise.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE



+ 10 POINTS

HAUSSE DE LA PART DE L'EUROPE DU NORD SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'EUROPE OCCIDENTALE DEPUIS 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.

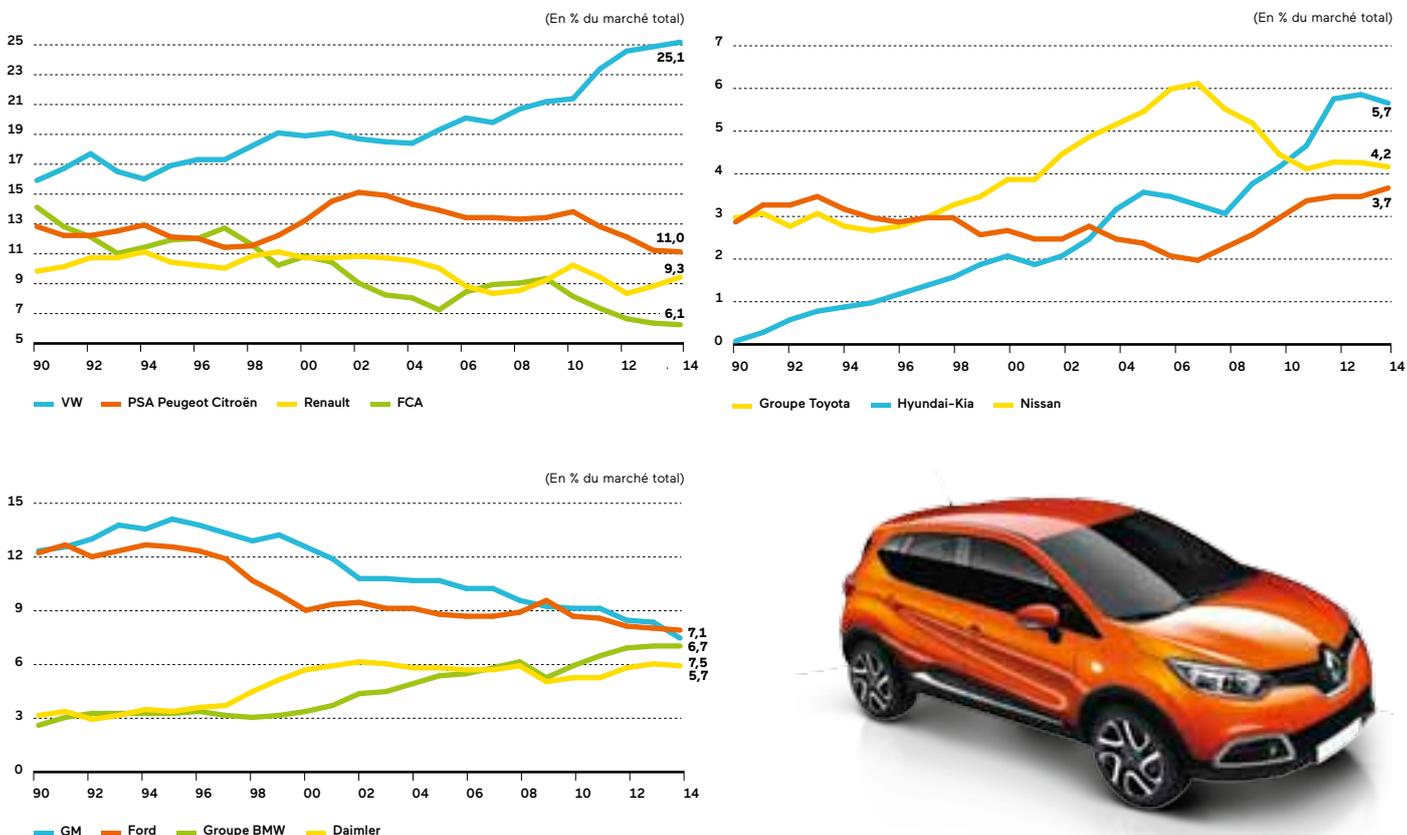
Le marché a connu deux fortes crises en 1993, -16 % soit -2,2 millions d'unités, et à partir du dernier quadrimestre 2008, -8 % soit 1,2 million d'unités. Les politiques de soutien ont lissé la demande en 2009.

Cependant, si la crise de 1993 a frappé tous les pays européens qui se sont tous redressés par la suite dans la deuxième partie des années 1990, celle de 2008 a eu des effets très contrastés entre l'Europe du Nord et celle du Sud.

Les immatriculations de voitures particulières neuves par groupe

En 2014, la pénétration des groupes français sur le marché ouest européen a rebondi de 0,5 point, après trois années de baisse, 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, et qui ne représentent plus que le cinquième du marché contre le tiers avant la crise, continuent de peser fortement. Les constructeurs français s'appuient sur leurs marques qui se complètent. Le groupe Renault repose sur Renault (7 % de part de marché) et Dacia (2 %) ; cette dernière ne représentait que 0,5 % du marché en 2007. Quant au groupe PSA, il comprend désormais trois marques : Peugeot (6 %), Citroën (4 %) et, depuis 2009, DS (1 %). 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 Nissan progressent.

PÉNÉTRATION DES GROUPES (1) EN EUROPE



(1) Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 1/1/2015. Lire en page 66 pour les définitions des groupes.

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 en hausse, il a atteint à nouveau un niveau record de 25 % en 2014.

La pénétration des groupes français Renault et PSA Peugeot Citroën (20 % au total) a rebondi mais demeure 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 2014. La part de la marque Dacia progresse et celle de DS émerge. La pénétration du groupe General Motors (GM) a été de 7,1 %, soit une baisse de 0,7 point. Les parts de marché de ses marques, Opel et Chevrolet, s'établissaient respectivement à 6,8 % et 0,3 % (cette dernière marque quitte le marché européen suite à une décision du groupe fin 2013). En 2014, la part de marché de Ford s'est élevée à 7,5 %. 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 est quasi stable à 6,1 % de pénétration; elle était à près de 13 % en 1997 et à 15 % en 1989. En 2014, la marque Fiat s'élevait à 4,7 %. 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 5,7 % de part de marché. BMW, y compris la marque Mini, a poursuivi son affermissement en demeurant au sommet atteint l'année précédente (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 élevée à 5,7 % en 2014.

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



Le classement par gamme en 2014

Les constructeurs français ont enrichi leurs gammes de véhicules en proposant une cinquantaine de modèles en 2014 contre 27 en 2000. Ces dernières années, ils ont développé leur offre sur la gamme des tout-terrain tout-chemin (C4-Cactus, 2008, Captur, Kadjar) et ont renouvelé leur offre notamment sur les gammes inférieures (C1, 108, 308, Clio, Sandero).

Groupes	Marques	Gammes économique et inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gammes supérieure et luxe
PSA PEUGEOT CITROËN	CITROËN	C-Zéro, C1, C3, C4-Cactus, Nemo, Berlingo	C4, C4 Air Cross, Jumpy, Jumper	C5	C8
	DS	DS3	DS4	DS5	
	PEUGEOT	i0n, 107, 108, 207, 208, 2008, Bipper, Partner	308, RCZ, 3008, 4008, 5008, Expert, Boxer	508	807
GROUPE RENAULT	RENAULT	Twingo, Clio, Captur, Kangoo, ZOE	Mégane, Fluence, Master	Laguna, Trafic, Kadjar, Koleos	Espace, Latitude
	DACIA	Logan, Sandero, Duster, Dokker	Lodgy		
BMW	BMW	i3	Série 1, Série 2	Série 4, X1	Séries 3, 5, 6, 7, X3, X4, X5, X6, Z4, i8
	MINI	Mini			
DAIMLER	MERCEDES	Citan	Classes A, B, CLA, Vito	GLA, Viano	Classes C, E, S, CL, SL, CLS, CLK, SLK, R, G, GL, GLK, ML
	SMART	Fortwo, Forfour			
FIAT	ALFA ROMEO	Mito	Guiletta		4C
	CHRYSLER-JEEP	Renegade		Wrangler, Compass, Cherokee	Grand Cherokee
	FIAT	Panda, 500, Punto, Sedici, Fiorino, Doblo,	Bravo, Scudo, Ducato	Freemont	
	LANCIA	Ypsilon	Delta		Thema, Flavia, Voyager
FORD EUROPE	FORD	Ka, Fiesta, B-Max, T. Courier, T. Connect, Ecosport	Focus, (Grand) C-Max, Kuga, Transit, T. Custom	Mondeo	Mustang, Galaxy, S-Max
GEELY	VOLVO		C30	S40, V40, V50	S60, S80, V60, V70, C70, XC60, XC90
GM EUROPE	OPEL	Agila, Corsa, Adam, Meriva, Combo, Mokka	Astra, Ampera, Zafira, Movano	Cascada, Insignia, Antara, Vivaro	
HONDA	HONDA	Jazz	Civic, CR-Z, Insight	Accord, CR-V	
HYUNDAI	HYUNDAI	I10, I20, IX20	I30, Veloster, Elantra, H-1	IX 35, I40, Santa Fe	Genesis
	KIA	Picanto, Soul, Venga	Rio, Cee'd, Carens	Optima, Sportage	Sorento
MAZDA	MAZDA	2	3, 5, MX5, CX-5	6	
MITSUBISHI	MITSUBISHI	i-MiEV, Colt	Lancer, Spacestar, ASX	Outlander	Pajero
NISSAN	NISSAN	Pixo, Micra, Note, Juke	Leaf, Pulsar, Primastar, NV200	Qashqai, X-Trail	370Z, Murano, Pathfinder, GT-R, NV400
SUBARU	SUBARU	Trezia		Impreza, Legacy, Forester	BRZ
SUZUKI	SUZUKI	Alto, Splash, Swift, SX4, Jimny		Grand Vitara	
GROUPE TATA	JAGUAR				XF, XJ, XK, F-TYPE
	LAND ROVER			Freelander, RR Evoque, Defender	Discovery, Range Rover
TOYOTA	LEXUS		CT 200 H		GS, IS, LS, RX, NX
	TOYOTA	IQ, Aygo, Yaris, Verso-S, Urban Cruiser	Verso, Auris, Corolla	Avensis, Prius, RAV4	GT86, Land Cruiser
GROUPE VOLKSWAGEN	AUDI	A1, S1	A3, S3	A4, A5, TT, Q3, RS4, RS5	A6, A7, A8, R8, Q5, Q7, RS6, RS7
	PORSCHE				911, Boxster, Cayman, Macan, 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, Crafter	Passat, Scirocco, Tiguan, Transporter	Sharan, Phaeton, Touareg

Source: CCFA.

51 et 89
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 2014, six sont de marque Renault, Peugeot ou Citroën.

LES GAMMES ET LES CARROSSERIES EN 2014

(En pourcentage des immatriculations de voitures neuves par pays)

	Gamme inférieure	Gamme moyenne inférieure	Gamme moyenne supérieure	Gamme supérieure	Divers
Allemagne	30	34	18	17	1
Autriche	34	34	19	13	0
Belgique	38	31	18	13	0
Danemark	57	25	12	6	0
Espagne	38	38	18	7	0
Finlande	20	34	29	16	1
France	54	30	11	5	0
Grèce	61	24	12	3	0
Irlande	28	33	29	9	0
Italie	63	19	12	6	0
Luxembourg	30	32	19	19	0
Pays-Bas	47	28	16	9	0
Portugal	44	33	13	10	0
Royaume-Uni	43	27	17	13	0
Suède	18	27	25	29	1
Union européenne 15 pays	42	30	16	12	0
Norvège	22	32	28	18	0
Suisse	31	28	22	17	2
Ensemble 17 pays	42	30	17	12	0

	Berlines	Breaks	Coupés	Cabriolets	Monospaces	Autres
Allemagne	42	19	2	2	12	23
Autriche	40	16	1	1	16	25
Belgique	44	15	1	1	17	22
Danemark	64	16	0	0	8	10
Espagne	58	5	1	0	12	23
Finlande	43	29	0	0	7	21
France	53	7	1	1	15	24
Grèce	82	1	0	0	5	13
Irlande	65	5	1	0	6	23
Italie	57	7	1	0	13	22
Luxembourg	43	11	3	2	13	29
Pays-Bas	56	20	0	1	8	15
Portugal	58	20	1	1	6	14
Royaume-Uni	59	7	2	2	10	21
Suède	32	37	0	0	5	25
Union européenne 15 pays	51	12	1	1	12	22
Norvège	42	22	0	0	5	31
Suisse	40	15	2	2	11	31
Ensemble 17 pays	51	12	1	1	12	22

Source: CCFA.

En 2014, la diversité de l'offre reste très forte ; les parts de marché des 16 premiers véhicules vendus en Europe s'élevaient en 2014 à 32 % contre plus de 40 % en 2000. Sur la gamme inférieure, les constructeurs français qui proposaient huit modèles en offre désormais plus d'une quarantaine. En Europe, 72 % 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 se rapprocher en 2014 de son niveau de l'année 2000 (73 %).

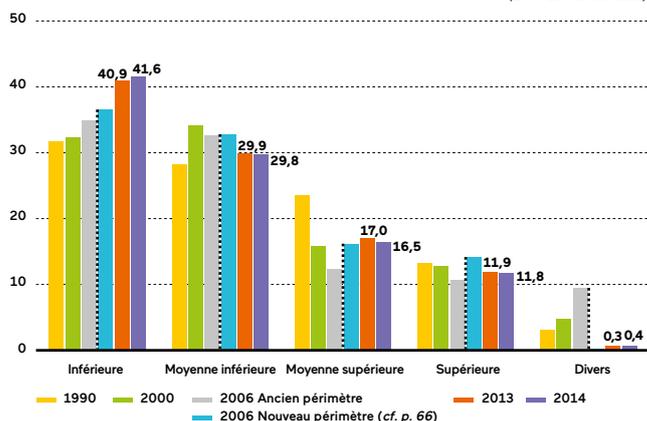
Au cours de la décennie 1990 et au début des années 2000, un transfert s'est fait de la gamme moyenne supérieure vers la gamme moyenne inférieure plus riche en versions monospaces. La part des berlines, toujours dominante a régressé ces dernières années au profit de celle des breaks, des

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 avait infléchi cette tendance jusqu'en 2009. En 2014, la catégorie « Autres » continue de bénéficier du développement des SUV dans la gamme inférieure (Peugeot 2008, Renault Captur, etc.) : elle a progressé de près de trois points et représente désormais 22 % 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

(En % du marché total)



CLASSEMENT DES 16 PREMIERS MODÈLES EN 2014

Modèles	Rang	Pénétration
Volkswagen Golf	1	4,6 %
Ford Fiesta	2	2,4 %
Ford Focus	3	2,4 %
Renault Clio	4	2,4 %
Volkswagen Polo	5	2,2 %
Fiat 500	6	2,2 %
Opel Corsa	7	1,9 %
Renault Mégane	8	1,9 %
Peugeot 207-208	9	1,8 %
Audi A3	10	1,6 %
Nissan Qashqai	11	1,6 %
Citroën C3	12	1,4 %
Citroën C4	13	1,4 %
BMW Série 3	14	1,3 %
Opel Astra	15	1,3 %
Renault Captur	16	1,3 %
Peugeot 308		1,3 %
Peugeot 2008		1,1 %
Dacia Sandero		1,1 %
Dacia Duster		0,9 %
Renault Twingo		0,7 %
Peugeot 3008		0,6 %
Citroën C1		0,4 %
Citroën DS3		0,4 %
Peugeot 508		0,3 %

Source: CCFA.

8 des 16 MODÈLES
LES PLUS VENDUS EN EUROPE ÉTAIENT DE GAMME INFÉRIEURE EN 2014

Les caractéristiques techniques des voitures neuves

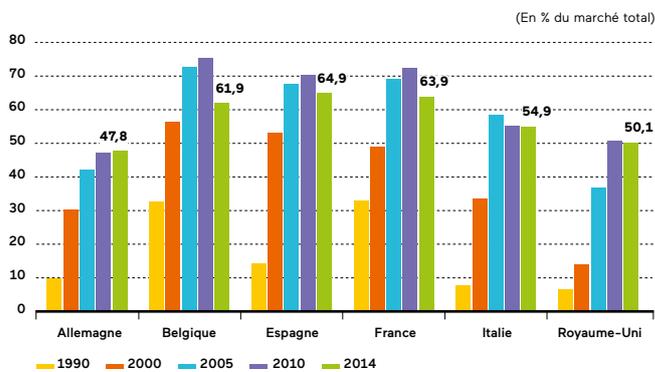
Après avoir progressé de 1997 à 2007, la part des voitures neuves équipées d'un moteur diesel dans les immatriculations totales oscille autour de 50 %. En 2014, elle est quasi stable à 53 % en repli de 3 points par rapport au record de 2011. Sur ce marché de 6,4 millions d'unités, la pénétration des constructeurs français a été de 23 % en 2014 (28 % en 2010), soit environ 1,5 million de voitures diesel neuves, contre autour de 17 % sur l'ensemble des autres énergies. Le volume des voitures diesel représente 60 % des ventes totales de voitures particulières neuves des constructeurs français en Europe 17 pays.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN EUROPE EN 2014

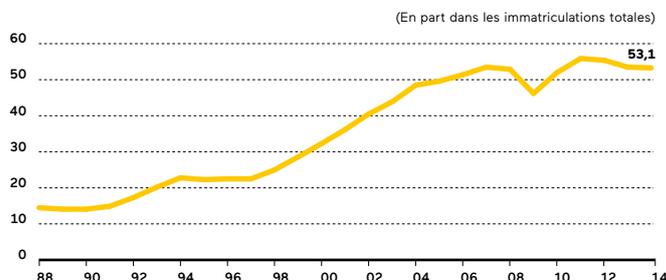
	Cylindrée moyenne cm ³	Puissance moyenne kW	4X4 %	Diesel %
Allemagne	1 718	102	15,8	47,8
Autriche	1 637	89	21,2	56,8
Belgique	1 593	86	6,8	61,9
Danemark	1 369	74	1,9	31,7
Espagne	1 578	84	6,2	64,9
Finlande	1 631	97	16,9	38,9
France	1 519	81	6,6	63,9
Grèce	1 383		2,7	63,5
Irlande	1 583	81	4,9	73,2
Italie	1 479	76	9,8	54,9
Luxembourg	1 858	112	23,0	72,0
Pays-Bas	1 431	83	5,8	27,1
Portugal	1 516	81	2,1	71,2
Royaume-Uni	1 643	95	11,7	50,1
Suède	1 783	106	31,3	58,9
Union européenne 15 pays	1 606	90	11,4	53,6
Norvège	1 738	96	32,4	48,7
Suisse	1 813	116	37,5	37,0
Ensemble 17 pays	1 613	91	12,3	53,1

Source: CCFA.

TAUX DE DIÉSÉLISATION PAR PAYS



MARCHÉ EUROPÉEN DES VOITURES DIESEL



- 127 CM³
BAISSE ENTRE 2007 ET 2014
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 2014, les tendances se poursuivent: la cylindrée a de nouveau baissé (- 8 cm³) et la puissance augmente toujours (+ 1 kW). La part des 4x4 a progressé pour la cinquième année consécutive (+ 0,3 point); elle s'est établie à 12 % du marché européen, soit 1,5 million d'unités, contre 8 % en 2009. 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'est élevée à

16 %, soit une légère hausse par rapport à 2013, mais elle a surtout augmenté de plus de 5 points par rapport à 2007. La part du diesel est largement influencée par les réglementations et par la fiscalité de chaque pays. En Europe, sur un marché en hausse en 2014, la part des ventes de voitures diesel est quasi stable à 53 %; globalement, leur progression en volume s'élevait à près de 280 000 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. La part du diesel a augmenté en Italie (+ 1,1 point à 55 %) et en Allemagne (+ 0,3 point à 47 %).

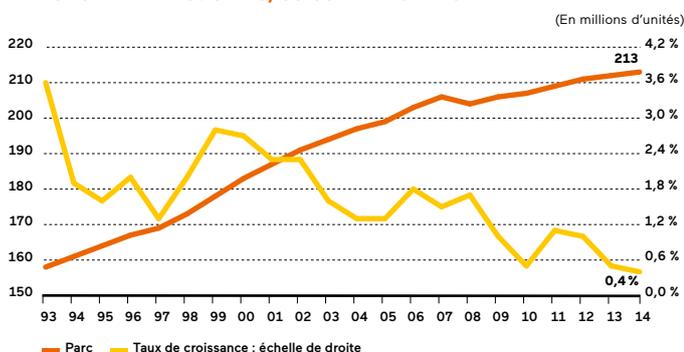
À la suite d'un changement de fiscalité, les pays scandinaves traditionnellement peu diésélisés se sont équipés pour atteindre des niveaux très élevés en 2012 (environ les deux tiers du marché pour la Norvège et la Suède). Mais, ils ont fléchi depuis d'environ 9 points.

Au niveau du parc de voitures particulières, la part de la motorisation diesel a continué de progresser, à un rythme légèrement inférieur à celui des trois dernières années; elle s'est élevée à 40 % en 2014, en hausse d'un point.

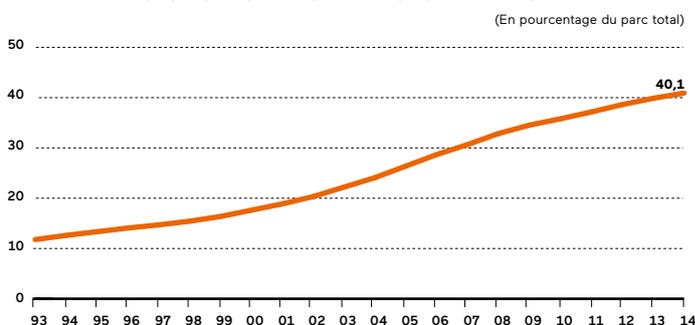
Le parc de voitures particulières en Europe

En Europe occidentale, le parc a augmenté de +0,4 % au 1^{er} janvier 2014, reflétant une situation très différenciée entre les baisses observées dans les pays d'Europe du Sud 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 : près de 4 % contre 5 à 7 % entre 2005 et 2009. La demande à moindre coût reste majoritairement satisfaite par des importations de véhicules d'occasion. En 2013, cette zone représente 19 % du parc européen contre 15 % en 2005. 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 pendant cinq années consécutives, avant de se stabiliser à 40 %, 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 %.

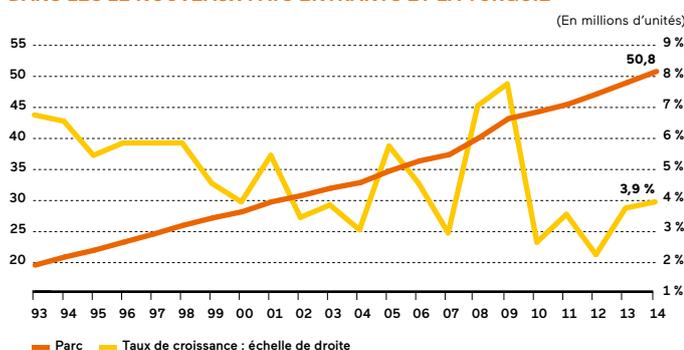
EN EUROPE 17 PAYS : UE-15, SUISSE ET NORVÈGE



PART DE LA MOTORISATION DIESEL EN EUROPE 17 PAYS



DANS LES 12 NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ET LA TURQUIE



PART DES PLUS DE 10 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^{er} janvier 2014, le parc de voitures particulières en Europe occidentale (Union européenne 15 pays, Suisse et Norvège) s'est élevé à 213 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 : Espagne (-1 %), Grèce (-0,8 %), Portugal (-0,4 %) et Italie (-0,3 %). En France (+0,2 %) la croissance a été modérée, alors qu'elle était plus élevée au Royaume-Uni (+1,4 %) et en Allemagne (+1,0 %).

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 40 % au 1^{er} janvier 2014. 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 Alle-

magne (30 %) ou au Royaume-Uni (34 %) alors qu'elle est légèrement supérieure à la moyenne en Italie (40 %). Dans les nouveaux pays entrants et en Turquie, la croissance du parc est contrastée. Le parc a diminué en Slovaquie (-0,2 %) après une stabilité l'année précédente. Le rebond s'est accentué (+1,8 %) en Hongrie après une reprise en 2012 qui succédait à trois années de baisse d'au moins 1 %. La croissance a été supérieure à 4 % en Roumanie et à 3 % en Pologne. En Croatie, pays membre de l'Union européenne depuis juillet 2013, le parc a légèrement progressé après sa forte baisse (-5 %) l'année précédente mais demeure proche de son niveau de 2007. Au sein de ces nouveaux pays entrants et de la Turquie, la part de la motorisation diesel est de 28 % en progression de près de deux points par an depuis plusieurs années.

40%

PART DES PLUS DE 10 ANS DANS LE PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN EUROPE OCCIDENTALE EN 2014



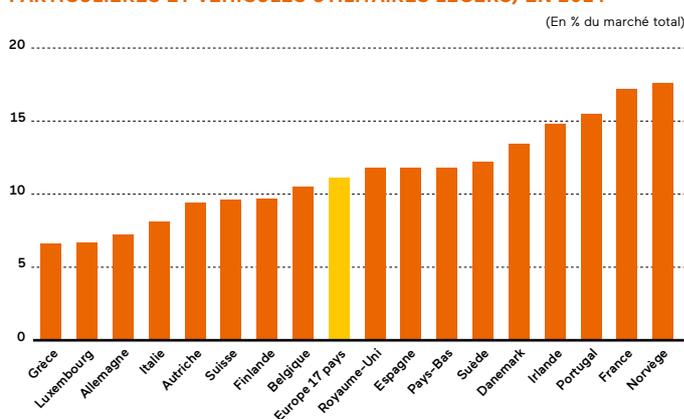
Les véhicules utilitaires légers neufs en Europe

Le marché ouest européen des véhicules utilitaires légers, très affecté par la crise de 2009, oscille depuis autour de 1,5 million d'unités, soit une chute d'environ 600 000 unités par rapport au niveau record de 2007. Entre 2007 et 2014, les marchés de l'Allemagne et du Royaume-Uni sont en légère baisse (respectivement - 6 000 et -18 000 véhicules). Sur les trois autres marchés majeurs, les baisses en volumes s'étagent de - 89 000 pour la France à -162 000 pour l'Espagne en passant par - 118 000 pour l'Italie. En Europe du Sud, y compris la France, représente 55 % du marché européen contre 42 % en 2007. En 2014, les ventes de marque française ont progressé de 9 % à 542 000 unités; elles ont occupé 36 % du marché. Présents sur tous les segments et grâce à la progression de leur pénétration dans certains pays (+ 3 points au Royaume-Uni), 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.

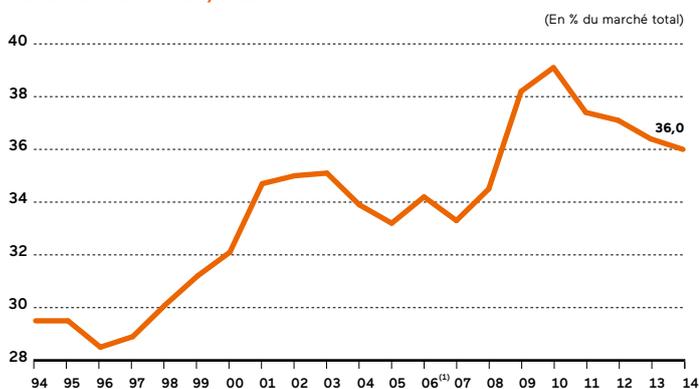
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE (17 PAYS)



PART DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS DANS LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS (VOITURES PARTICULIÈRES ET VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS) EN 2014

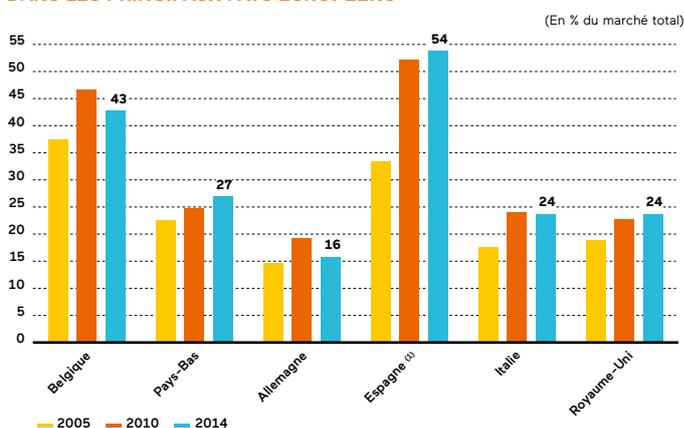


PÉNÉTRATION FRANÇAISE



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

PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS



36%

PART DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS DANS LES VENTES DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2014

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 7 % en Grèce à 19 % en Norvège. Globalement, elle s'élevait à 18 % en 2014. 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 conser-

vées 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 2014, cinq des dix modèles les plus vendus sont de marque française (Berlingo, Kangoo, Partner, Master, Trafic). En Espagne et en Belgique, la part de marché des constructeurs français a nettement dépassé 40 % en 2014. En Allemagne et en Italie, pays ayant des constructeurs nationaux, les pénétrations des constructeurs français se sont établies respectivement à 16 et 24 %, en progression par rapport à l'année 2005. La France demeure toujours le premier marché européen (372 000 unités) devant le Royaume-Uni (330 000 unités), l'Allemagne (234 000 unités), l'Italie (119 000 unités) et l'Espagne (114 000 unités).

Le marché et la production de véhicules industriels en Europe

Le marché européen des véhicules industriels de plus de 5 tonnes a diminué de 9 % en 2014. Il s'est élevé à 232 000 unités en baisse de 34 % par rapport à 2008 soit 119 000 unités en moins. À partir de 2003, le marché était en phase de hausse avant de plafonner à un niveau record (plus de 350 000 véhicules) en 2007-2008, puis de chuter en 2009. Contrairement à la crise de 1993, où le marché avait retrouvé des niveaux élevés cinq ans après, celle de 2009 est beaucoup plus durable. Quant à la production européenne, elle a diminué de 10 % à 380 000 unités par rapport à l'année précédente. La grave crise de 2009 avait succédé 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. Depuis, de fortes variations, à la hausse ou à la baisse, ont lieu chaque année. La production est désormais au même niveau qu'en 2003.

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

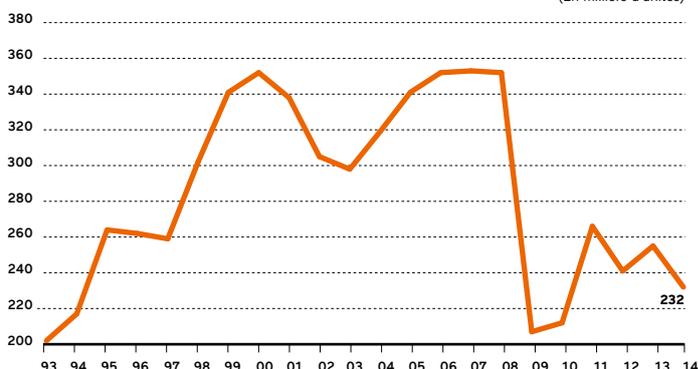
(En milliers d'unités)

	2004	2013	2014	Variation 2014/2013
Immatriculations de véhicules industriels neufs				
de 5,1 t à 15,9 t	86	55	45	
16 t et plus	234	199	187	
TOTAL	319	255	232	
Production de véhicules industriels				
de 5,1 t à 15,9 t	108	-	-	-
16 t et plus	324	-	-	-
TOTAL	432	420	380	- 10 %

Source : CCFEA.

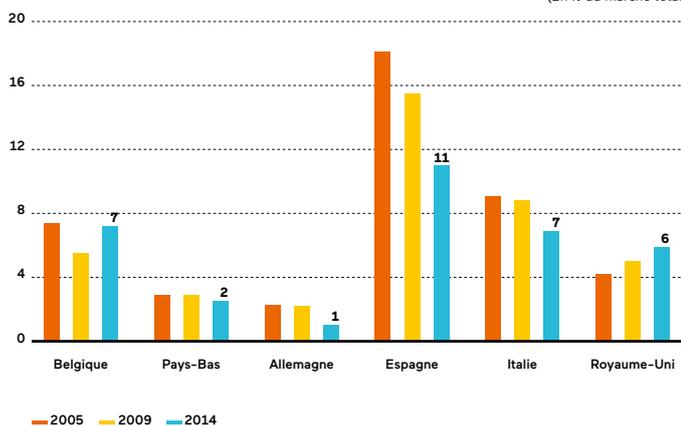
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE

(En milliers d'unités)



PART DE MARCHÉ DE RENAULT TRUCKS DANS LES PRINCIPAUX PAYS EUROPÉENS

(En % du marché total)



PÉNÉTRATION DE RENAULT TRUCKS EN EUROPE

(En % du marché total)



-9%

BAISSE DES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS EN EUROPE DE L'OUEST EN 2014

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 2014, cinq ans après, le marché est supérieur de 12 % contre 50 % en 1998.

La demande est restée orientée vers les véhicules de 16 tonnes et plus (81 % 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. Le poids de cette zone en Europe de l'Ouest hors France est passé de 24 % à 13 % entre 2007 et 2014. La pénétration européenne, hors France, du constructeur (3 %) est aussi en repli par rapport à celle observée en 2008 (6 %). Globalement, ses immatriculations ont diminué et sa pénétration en Europe s'élève à 8 %.

Les constructeurs français dans les pays de l'élargissement

En 2014, la production de véhicules a progressé (+ 6,4 % à 3,6 millions de véhicules) et s'est établie à un niveau record en dépassant ceux des deux années précédentes. Les ventes de véhicules neufs augmentent de 13 % à un million d'unités. La différence entre la production et les ventes de véhicules neufs se situe ainsi à 2,6 millions de véhicules. Le marché local de véhicules neufs est très en deçà de son niveau de 2007 (- 33%).

Les constructeurs français sont présents commercialement dans cette zone depuis de nombreuses années et y possèdent également des implantations industrielles : PSA Peugeot Citroën en Slovaquie et en République tchèque (avec Toyota dans ce dernier pays) ; Renault en Slovénie et, en Roumanie par l'intermédiaire du rachat du constructeur Dacia. Cette présence favorise les ventes locales qui devraient croître, compte tenu des faibles densités automobiles observées (nombre de véhicules pour 1000 habitants) en comparaison de 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 (1) et Croatie

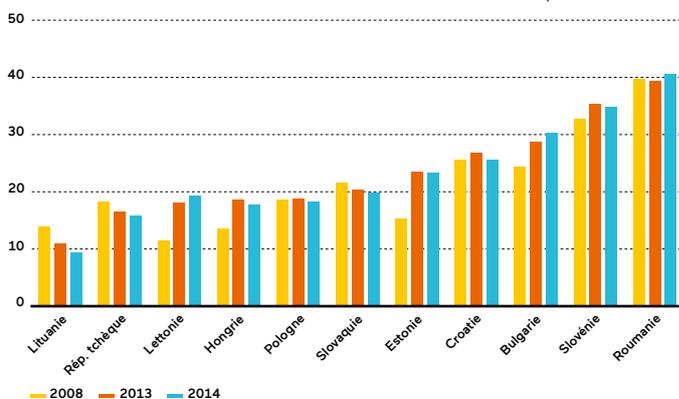
(En milliers d'unités)

	2013	2014	Variation
Production de véhicules			
Voitures particulières	3 297	3 515	6,6 %
Véhicules utilitaires légers	} 119	120	1,4 %
Véhicules industriels			
Immatriculations de véhicules neufs			
Voitures particulières	776	885	14,0 %
Véhicules utilitaires légers	103	118	14,6 %
Véhicules industriels	48,1	46,6	-3,1 %

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

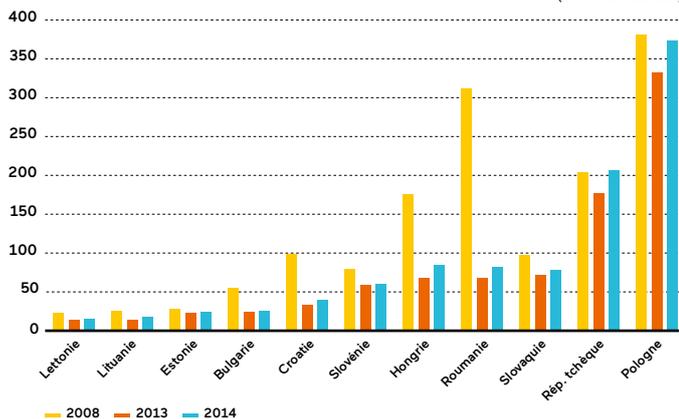
PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES LÉGERS NEUFS

(En % du marché total)



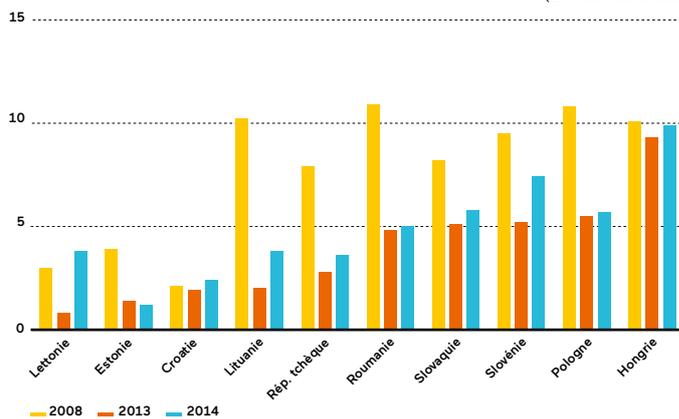
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES LÉGERS NEUFS (JUSQU'À 5 TONNES DE PTAC)

(En milliers d'unités)



PARTS DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS : VÉHICULES INDUSTRIELS NEUFS

(En % du marché total)



1 sur 5 VÉHICULES LÉGERS NEUFS VENDUS DANS LES PRINCIPAUX PAYS DE L'ÉLARGISSEMENT PROVIENT D'UN GROUPE FRANÇAIS

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 environnants, où le potentiel d'accès à la motorisation est nettement plus important. Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont produit 3,6 millions de véhicules en 2014. Leur activité a progressé à l'image de celle de l'Europe occidentale suite au rebond du marché européen.

En 2014, la production est supérieure pour la sixième année consécutive 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. Le déséquilibre perdure depuis la crise de 2009.

En 2014, le marché des véhicules neufs a rebondi à un million d'unités après être resté stable l'année précédente. Les ventes

ont augmenté dans l'ensemble des pays et plus nettement, à l'exception de la Slovaquie, dans les pays ayant subi une baisse en 2013 (Croatie, Roumanie et République tchèque).



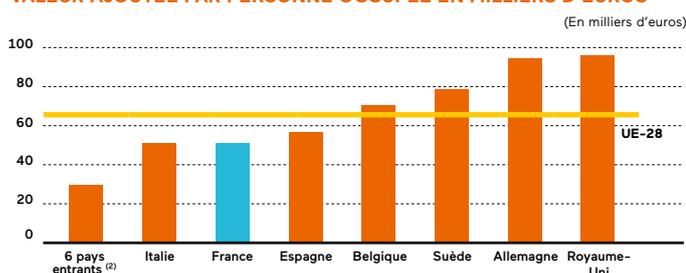
L'industrie automobile dans l'Union européenne

En 2012, l'industrie automobile européenne assurait l'emploi de 2,3 millions de personnes, dont 45 % dans la construction de véhicules automobiles. Depuis 2005, à périmètre comparable en termes d'activité, les effectifs ont évolué de manière divergente avec une diminution d'environ 270 000 personnes en Europe de l'Ouest (on note une tendance à la stabilisation par rapport à l'année précédente) contre une hausse 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 94 000 euros en Allemagne. En France, elle s'élevait à 51 000 euros, chiffre inférieur à la moyenne européenne (66 000 euros) en raison du bas niveau de production. Les dépenses de personnel par personne occupée variaient de 15 000 euros dans les six pays entrants à 70 000 euros en Allemagne, soit un rapport d'environ un à cinq; en France, elles atteignaient 54 000 euros, se situant au-dessus de la moyenne européenne (47 000 euros).

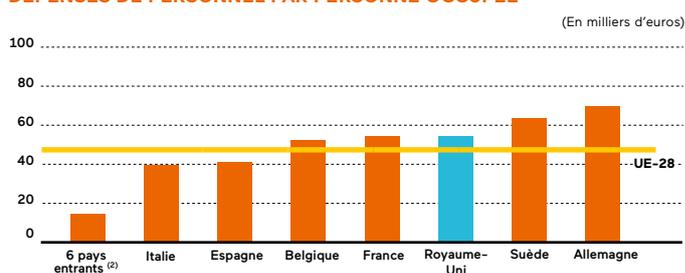
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS L'UNION EUROPÉENNE - 28 PAYS EN 2012 ⁽¹⁾

	Unités	Union européenne (28 pays)	Allemagne	France	6 pays entrants ⁽²⁾	Royaume-Uni	Espagne	Italie	Suède	Belgique
Personnel occupé	Milliers	2 291	813	244	575	135	135	163	67	38
dont construction de véhicules automobiles	Milliers	1 037	495	137	137	68	60	60	44	21
dont fabrication de carrosseries et remorques	Milliers	156	43	24	-	17	9	12	4	5
dont fabrication d'équipements automobiles	Milliers	1 098	274	83	438	51	65	91	19	12
Chiffre d'affaires	Millions d'euros	846 839	385 095	102 076	106 402	68 618	48 429	53 333	32 710	18 072
Production	Millions d'euros	711 741	325 127	59 455	102 696	62 758	45 678	44 427	23 469	17 495
Production/Chiffre d'affaires	%	84,0	84,4	58,2	96,5	91,5	94,3	83,3	71,7	96,8
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	Millions d'euros	150 213	76 649	12 460	17 055	12 997	7 638	8 322	5 253	2 709
Valeur ajoutée/Production	%	21,1	23,6	21,0	16,6	20,7	16,7	18,7	22,4	15,5
Valeur ajoutée par personne occupée	Milliers d'euros	65,6	94,3	51,1	29,7	96,2	56,7	51,1	78,6	70,5
	Base 100: 6 pays entrants	221	318	172	100	324	191	172	265	238
Achats de biens et de services	Millions d'euros	699 540	307 828	88 425	90 265	55 540	42 259	46 582	27 641	15 531
Part des achats dans la production	%	98,3	94,7	148,7	87,9	88,5	92,5	104,9	117,8	88,8
Dépenses de personnel	Millions d'euros	108 637	56 763	13 210	8 515	7 320	5 561	6 444	4 250	2 018
Dépenses par personne occupée	Milliers d'euros	47,4	69,9	54,2	14,8	54,2	41,3	39,6	63,6	52,5
	Base 100: 6 pays entrants	320	472	366	100	366	279	267	429	355
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	Millions d'euros	41 576	19 885	-750	8 595	5 677	2 077	1 878	1 003	692
EBE/VA	%	27,7	25,9	-6,0	50,4	43,7	27,2	22,6	19,1	25,5

VALEUR AJOUTÉE PAR PERSONNE OCCUPÉE EN MILLIERS D'EUROS



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

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 2012. L'Allemagne regroupait 35 % des effectifs totaux de l'industrie automobile. La France en représentait 11 % contre une moyenne d'environ 6 % 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 et en Suède, plus de 60 % des effectifs de l'industrie automobile étaient employés par la construction automobile, 56 % en France, alors que cette part s'établissait à environ 24 % dans les six pays entrants. Elle était comprise entre 37 % et 50 % en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

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

- 270 000 PERSONNES

BAISSE DES EFFECTIFS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN EUROPE DE L'OUEST ENTRE 2005 ET 2012

Les constructeurs français d'automobiles en 2014

PSA Peugeot Citroën: www.psa.fr

En 2014, dans un contexte de hausse du marché mondial et de légère reprise du marché socle par rapport à un niveau bas, les ventes du groupe PSA Peugeot Citroën ont augmenté de 4,3 %. La croissance est plus vive en Europe (+ 8 %) où le groupe occupe toujours la deuxième place (VP + VUL). En dehors de cette zone, le constructeur a atteint un nouveau niveau record en Chine (734 000 unités). La stratégie de développement international est basée essentiellement sur des coopérations durables et ciblées avec d'autres constructeurs. En Chine, le groupe coopère avec Dongfeng Motor, avec lequel il développe un partenariat stratégique et projette la construction d'une quatrième usine, ainsi que China Changan Automobile Group. PSA et General Motors poursuivent leur coopération en Europe pour le développement de deux véhicules sur des plateformes communes 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 190 000 personnes dans le monde, dont 84 000 en France réparties sur une vingtaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques; centres de R&D; siège social...). 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 vitesses) qui emploient jusqu'à plusieurs milliers de personnes. Dans le domaine technologique, le groupe a trois objectifs prioritaires: le développement de technologies réduisant la consommation et les émissions polluantes (voiture 2 l aux 100 km, hybridation), le véhicule connecté autonome (introduction de la délégation de conduite) et la technologie au service de l'attractivité des marques. En 2014, le groupe a lancé le plan « Back in the race » visant quatre objectifs: Peugeot, Citroën et DS, trois marques reconnues dans le monde, un plan produit mondial concentré, une croissance rentable à l'international et une modernisation au service de la compétitivité notamment en Europe. Le groupe avait aussi prévu une nouvelle organisation en 2013 avec une mise en place à partir de 2014 visant à 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 3,2 % en raison de la reprise du marché européen. La marque Renault occupe la troisième place sur le marché des véhicules légers en Europe. Les ventes hors Europe ont représenté 46 % des ventes contre 50 % l'année précédente suite au ralentissement des marchés émergents. La coopération entamée en

1999 avec Nissan au sein de l'Alliance est optimisée au fil du temps et de nouvelles synergies (niveau industriel, les véhicules électriques, etc.) sont mises en place. En 2014, l'Alliance a commencé quatre projets de convergence dans des fonctions clés: ingénierie (produits et technologie), fabrication et logistique, achats et ressources humaines. En 2010, le groupe avait 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 accrue en 2014, a pour objectif d'accélérer leur croissance et de renforcer leur présence en Russie. Renault a quatre axes de développement pour le véhicule de demain: la sécurité, le bien-être à bord (délégation de conduite), la réduction de l'impact sur l'environnement (voiture 2 l aux 100 km, véhicule autonome, offre zéro émission) et la mobilité accessible à tous. Le groupe Renault emploie 117 000 personnes dans le monde dont 46 000 en France sur une quinzaine de sites (usines d'assemblage, de productions de moteurs et de mécaniques; centres de R&D; siège social...). Les effectifs peuvent être importants en dehors des sites d'assemblage. 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. Les principales actions sur la période 2014-2016 portent sur le renouvellement de la gamme, l'expansion internationale et l'ambition renouvelée en Europe, le renforcement de la compétitivité, l'accroissement des synergies avec l'Alliance et la maîtrise des investissements. 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

Renault Trucks a continué de pâtir de la faiblesse du marché européen (-10 %) et plus particulièrement de celle des marchés d'Europe du Sud où il est bien implanté. Sa pénétration en Europe de l'Ouest 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. Au sein du groupe AB Volvo qui compte plus de 90 000 personnes dans le monde, Renault Trucks emploie 9 000 salariés en France (activités d'assemblage, de production de mécaniques à Vénissieux, de recherche à Saint-Priest...). Outre des coopérations industrielles, les synergies entre les cinq marques du groupe (Renault, Volvo, Mack, UD Trucks et Eicher) se poursuivent. L'entrée en vigueur de la norme Euro VI début 2013 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.

LES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN 2014

	Unités	PSA Peugeot Citroën	Renault
Chiffre d'affaires	Millions d'euros	53 607	41 055
Investissements	Millions d'euros	1 297	1 544
Résultat net	Millions d'euros	-555	1 998
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	Nombre de personnes	189 786	117 395
<i>dont France</i>	<i>Nombre de personnes</i>	<i>83 830</i>	<i>46 365</i>

319 000
PERSONNES
EFFECTIFS DES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

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	36 085	18 829	951	99	-2 357	38 518	2 594	-57
Marge opérationnelle	Millions d'euros	63	673	126	37	6	861	751	-3
Investissements ⁽²⁾	Millions d'euros	1 294		3			1 541	3	
Effectifs mondiaux⁽¹⁾	Nombre de personnes	103 894	82 382				114 543	2 852	

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

Europe

FRANCE

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

ESPAGNE

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

ITALIE

20. Val di Sangro

PORTUGAL

21. Mangualde

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

22. Kolin (Toyota)

ROUMANIE

23. Pitesti (Dacia)

RUSSIE

24. Kalouga (PSA-Mitsubishi)
24. Kalouga (Volvo Trucks)
25. Moscou
26. Togliatti (AvtoVAZ)

SLOVAQUIE

27. Trnava

SLOVÉNIE

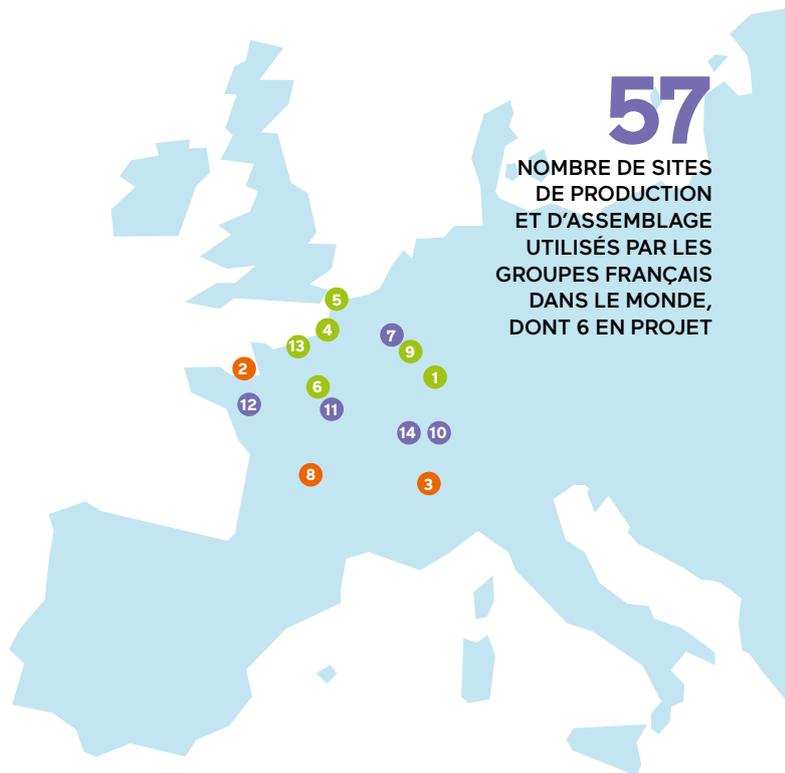
28. Novo Mesto

TURQUIE

29. Bursa
29. Bursa (Tofas)

57

NOMBRE DE SITES DE PRODUCTION ET D'ASSEMBLAGE UTILISÉS PAR LES GROUPES FRANÇAIS DANS LE MONDE, DONT 6 EN PROJET



● PSA PEUGEOT CITROËN ● SEVELSUD ● RENAULT ● RENAULT TRUCKS



Amérique

ARGENTINE

30. Buenos Aires
31. Santa Isabel

BRÉSIL

32. Curitiba
33. Porto Real
34. Sete Lagoas (Fiat)

COLOMBIE

35. Medellin

Afrique

AFRIQUE DU SUD

36. Rosslyn (Nissan)

ALGÉRIE

37. Oued Tielat

MAROC

38. Ameer Seflia (projet)
39. Casablanca
40. Tanger

NIGÉRIE

41. Kaduna (PAN Nigeria Ltd) (projet)

Asie

CHINE

42. Chengdu (projet)
43. Shenzhen
44. Wuhan
44. Wuhan (projet)

CORÉE DU SUD

45. Busan (Renault Samsung Motors)

INDE

46. Chennai (Renault-Nissan)

JAPON

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

KAZAKHSTAN

49. Koustanaï (projet)

MALAISIE

50. Gurun
51. Tan Chong Motor (projet)

VIETNAM

52. -

La production mondiale des constructeurs français

En 2014, la production mondiale des constructeurs français a progressé de 3 % après deux années de baisse pour s'élever à 5,7 millions de véhicules. Depuis 2007, en dépit de deux années records, 2010 et 2011, elle a diminué de 8 %. Cependant, depuis 1996, la production s'est accrue de 50 %, 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 4,9 millions de voitures contre 5,6 millions lors des années records de 2010 et 2011; celle de véhicules utilitaires légers s'est établie à 759 000 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 7 % pour les voitures (soit 380 000 unités), et de 9 % pour les véhicules utilitaires (soit 71 000 unités).

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

Groupe/Marque	Modèle	Date de lancement	Lieux de production ou d'assemblage en 2014	Production (en unités) Cumul à fin 2014
PSA PEUGEOT CITROËN				
Peugeot, Citroën	iOn, C-ZERO	2010	Japon (Mitsubishi)	6 700 / 6 400
Peugeot, Citroën	107, C1	2005	Kolin (Rép. tchèque)	819 000 / 828 700
Peugeot	207	2006	Villaverde (E), Argentine, Porto Real (Br), Chine	2 572 800
Peugeot	208	2012	Poissy, Mulhouse, Trnava (Slovaquie), Porto Real (Br)	881 600
Citroën, DS	C3, DS3	2002/2008/2009	Poissy, Porto Real (Br), Trnava (Slovaquie)	3 916 200 / 339 900
Citroën	C3-XR	2014	Chine	1 400
Peugeot, Citroën	301 / C-Elysée	2012	Vigo (E), Chine	195 400 / 189 500
Peugeot	307	2001	Chine	3 723 400
Peugeot	308	2007	Sochaux, Chine, Argentine	1 867 300
Peugeot	RCZ	2010	Autriche (Magna Steyr)	63 700
Peugeot	2008	2013	Mulhouse, Porto Real (Br) Chine	286 600
Peugeot	3008	2009	Sochaux, Chine	733 400
Peugeot	5008	2009	Sochaux	293 500
Citroën, DS	C4, DS4	2004/2010/2011	Mulhouse, Vigo (E), Chine, Russie, Argentine	3 609 200 / 115 200
Citroën	C4 Cactus	2014	Madrid	47 000
Peugeot, Citroën	4008 / C4 Air Cross	2012	Japon (Mitsubishi)	27 000 / 46 940
Citroën, DS	C5, DS5	2008/2011	Rennes-la-Janais, Sochaux, Chine	1 311 400 / 90 200
Peugeot	408	2010	Russie, Chine, Argentine	360 100
Peugeot	508	2010	Rennes-la-Janais, Chine	415 000
Peugeot, Citroën	807, C8	2002	Hordain	193 700 / 151 700
Peugeot, Citroën	Bipper, Nemo	2008	Turquie (Tofas)	207 300 / 218 000
Peugeot, Citroën	Partner, Berlingo	1996/2008	Vigo (E), Mangualde (P), Argentine	2 383 100 / 2 864 400
Peugeot, Citroën	Expert, Jumpy	2007	Hordain	562 100 / 518 300
Peugeot, Citroën	Boxer, Jumper	1994/2006	Val di Sangro (I), Brésil	941 500 / 815 900
GROUPE RENAULT				
Renault	Twingo	2007/2014	Novo Mesto (Sl)	911 284 / 58 178
Renault	Pulse	2011	Inde	12 531
Renault	Clio	1998/2005/2012	Flins, Turquie, Novo Mesto (Sl), Dieppe, Argentine, Colombie	5 767 426 / 2 883 736
Renault	ZOE	2012	Flins	23 151
Renault	Captur	2013	Valladolid (E)	306 829
Renault	Logan	2005/2013	Russie, Brésil, Maroc, Algérie, Colombie	1 454 376 / 162 586
Renault	Latitude	2010	Corée du Sud	40 988
Renault	Sandero	2007/2012	Brésil, Maroc, Colombie, Afrique du Sud (Rosslyn), Russie	993 291 / 130 902
Renault	Duster	2010	Russie, Brésil, Colombie, Inde	731 640
Renault	Fluence / Fluence ZE	2009/2011	Turquie, Inde, Argentine, Russie	466 695 / 4 584
Renault	Mégane	2008/2009	Douai, Palencia (E), Turquie, Russie	2 202 530 / 115 177
Renault	Scala	2012	Inde	12 771
Renault	Laguna	2007	Sandouville	345 159
Renault	Espace	2002	Sandouville	378 964
Renault	Kangoo / Kangoo ZE	1997/2007/2011	Maubeuge, Argentine	2 672 622 / 883 201 / 18 411
Renault	Master	2010	Batilly, Brésil	458 684
Renault	Trafic	2001/2014	Sandouville, Barcelone (E, Nissan)	722 945 / 31 498
Dacia	Logan	2012	Pitesti (Roumanie)	207 712
Dacia	Sandero	2012	Pitesti (Roumanie)	288 134
Dacia	Duster	2010	Pitesti (Roumanie)	635 845
Dacia	Lodgy	2012	Tanger (Maroc)	99 978
Dacia	Dokker	2012	Tanger (Maroc)	118 966
RSM	SM3 / Fluence	2009/2013	Busan (Corée du Sud)	190 985 / 733
RSM	SM 5 / Latitude	2010	Busan (Corée du Sud)	206 441
RSM	QM5 (Koleos)	2007	Busan (Corée du Sud), Inde	55 761
RSM	SM7	2011	Busan (Corée du Sud)	22 062
RSM	Rogue	2014	Busan (Corée du Sud)	26 471

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

216 MILLIONS

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

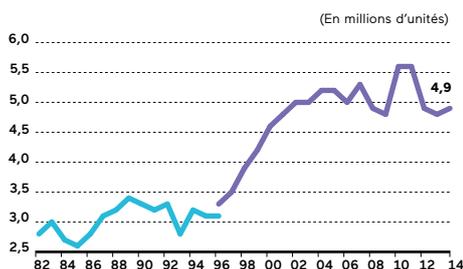
Les débouchés des véhicules neufs des marques françaises

En 2014, les débouchés nationaux des constructeurs français et les ventes hors de France ont progressé (+ 4 % chacun) après deux années de baisse. La part du marché français dans les débouchés des constructeurs français s'est élevée à 21 % (19 % pour les voitures particulières, 27 % pour les véhicules utilitaires légers et 32 % pour les véhicules industriels). Les marchés étrangers ont représenté 79 % 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'établissaient en 2014 à environ 55 % des débouchés totaux des constructeurs français à un niveau à peine supérieur à celui de 2010. Le rebond des marchés d'Europe du Sud et la baisse d'une partie de ceux des pays émergents ont impliqué une baisse de 4 points de ce ratio. Ce dernier s'élevait à moins de 30 % en 2000.

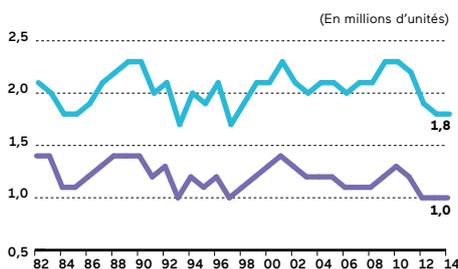
LA PRODUCTION MONDIALE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

Voitures particulières neuves



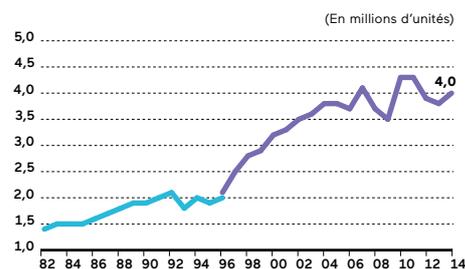
LES IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES EN FRANCE

Voitures particulières neuves

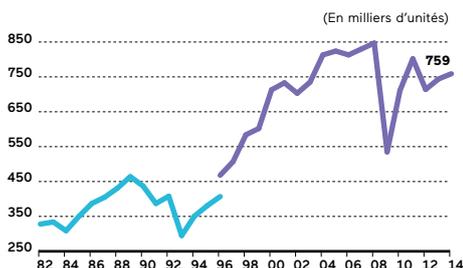


LES LIVRAISONS HORS DE FRANCE

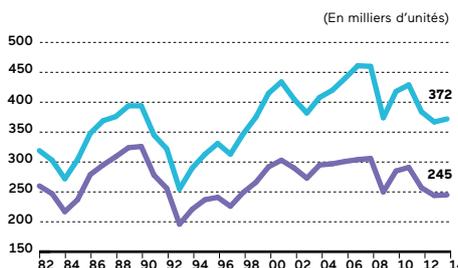
Voitures particulières neuves



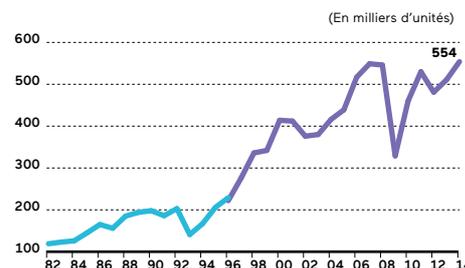
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



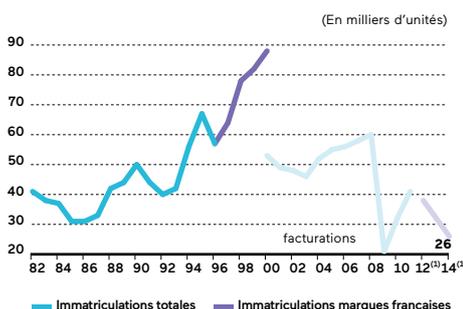
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



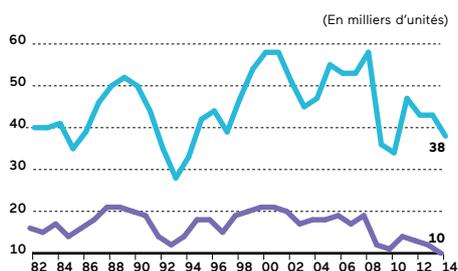
Véhicules utilitaires légers neuves (jusqu'à 5 t)



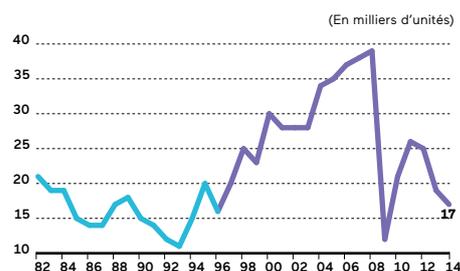
Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



Véhicules industriels neuves (plus de 5 t)



(1) À partir de 2012, le périmètre des véhicules industriels porte désormais sur les facturations de 7 tonnes et plus (voir note page 77).

De 1997 à 2001, les immatriculations des véhicules des constructeurs français en France avaient progressé 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 CO₂, 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. De 2011 à 2013, avant la légère reprise de 2014, la fin du système de soutien au marché s'est traduite par une baisse des ventes et plus spécialement pour les constructeurs français. Les années précédentes, l'impact de la crise dans les pays où les constructeurs français sont fortement implantés avait impacté leurs livraisons de voitures particulières hors de France. En 2014, elles se sont élevées à 4,0 millions d'unités, en hausse de 3 %. Celles des véhicules utilitaires légers ont à nouveau progressé, soit + 8 % à 554 000 unités, alors que celles des véhicules industriels ont baissé de 8 % à 17 000 unités.

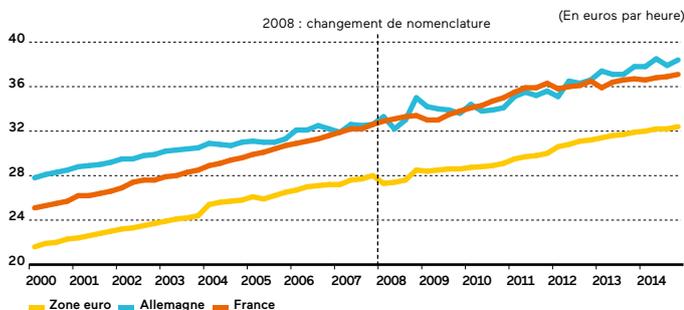
21 %
PART DU MARCHÉ FRANÇAIS
DANS LES DÉBOUCHÉS DES
CONSTRUCTEURS FRANÇAIS

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, la même année, conduit 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

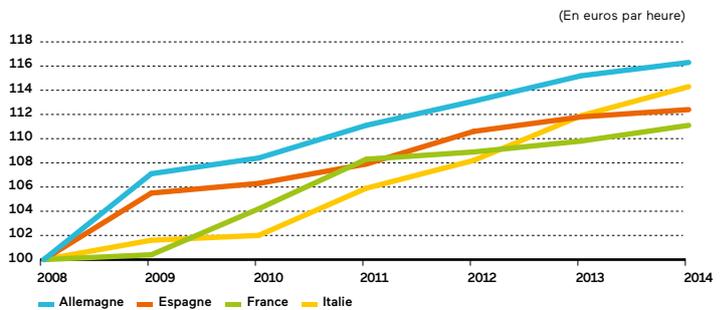
COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

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

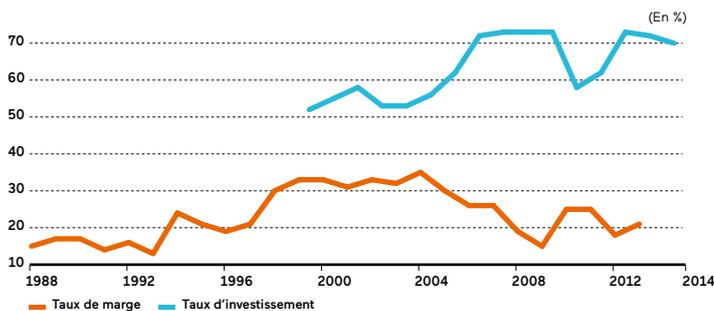


COÛTS DE LA MAIN-D'ŒUVRE DANS L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE

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



10 POINTS
DIFFÉRENCE DE LA HAUSSE
DES COÛTS HORAIRES
DE MAIN-D'ŒUVRE DANS
L'INDUSTRIE MANUFACTURIÈRE
ENTRE 2000 ET 2014 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 2014, elle s'élevait à 3,9 % pour Renault et à 1,7 % pour PSA. Or, la marge opérationnelle des groupes allemands s'établissait de 6,3 % pour Volkswagen à 11,3 % pour BMW en passant par 8,3 % pour Daimler. Dans un contexte européen ayant perdu 4 millions de véhicules

légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) entre 2007 et 2014, l'activité des constructeurs généralistes européens était peu profitable; ils ont même parfois enregistré des pertes avant de se redresser en 2014. 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... et bien plus encore à ceux de l'Europe de l'Est. Or les prélèvements obligatoires

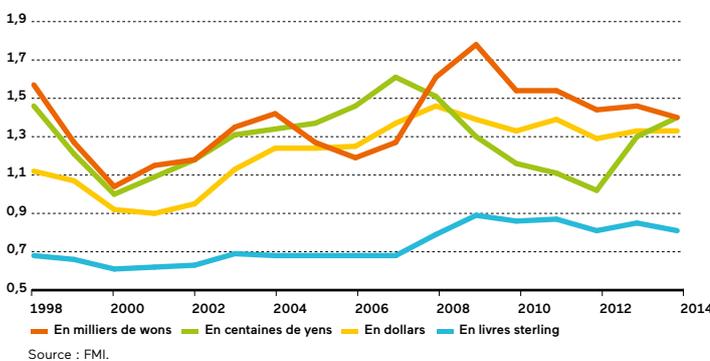
au plafond du CICE (encore plus dans l'industrie automobile); elle n'en bénéficie donc qu'à hauteur de 20 %. La mise en œuvre à partir de 2015 du Pacte de responsabilité, qui prévoit une baisse des cotisations employeurs et de la fiscalité pesant sur les entreprises, devrait également contribuer à résorber partiellement cette divergence de la France.

Les prix des matières premières exprimés en euros avaient connu des hausses manifestes depuis 2001. 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 sont effectués par les ménages.

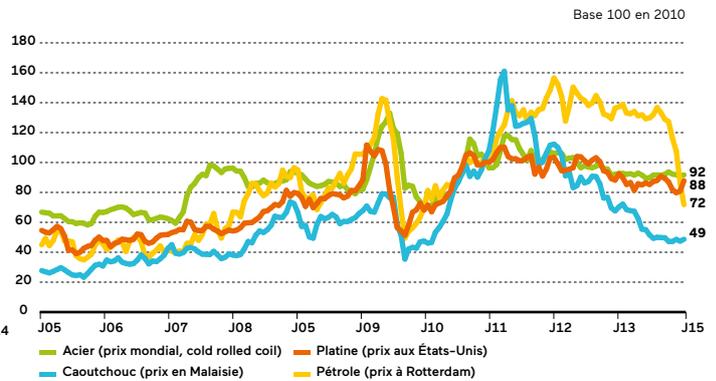
Les cours ont néanmoins baissé par rapport à 2010. Début 2015, le pétrole apparaissait ainsi en baisse de 28 %, le caoutchouc chutait de 51% et l'acier diminuait seulement de 8 %.

Enfin, du côté du transport routier de marchandises, plusieurs indicateurs d'opinions expriment des signes encourageants pour 2015 qui, s'ils se concrétisent, pourraient stimuler les achats de véhicules utilitaires légers et industriels.

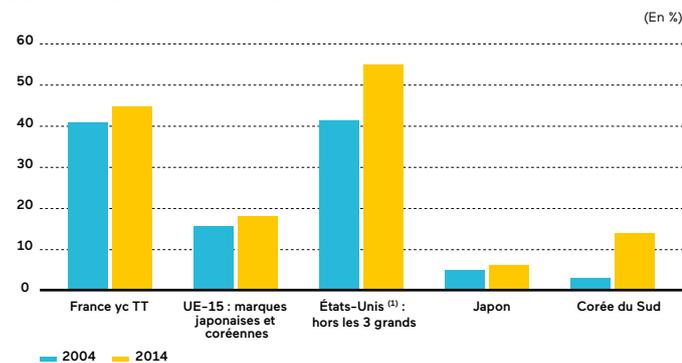
ÉVOLUTION DES TAUX DE CHANGE : POUR UN EURO



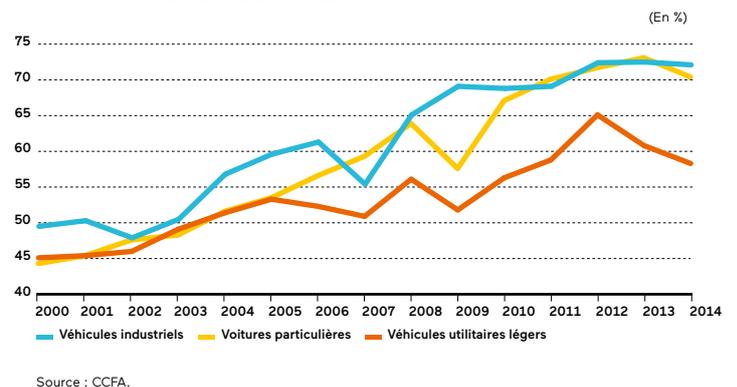
PRIX DES MATIÈRES PREMIÈRES EN EUROS



PÉNÉTRATION DES MARQUES ÉTRANGÈRES SUR LES MARCHÉS DE VOITURES PARTICULIÈRES



PART DES EXPORTATIONS DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN DEHORS DE LA ZONE EURO 12



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 (70 % des débouchés extérieurs totaux en 2014 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

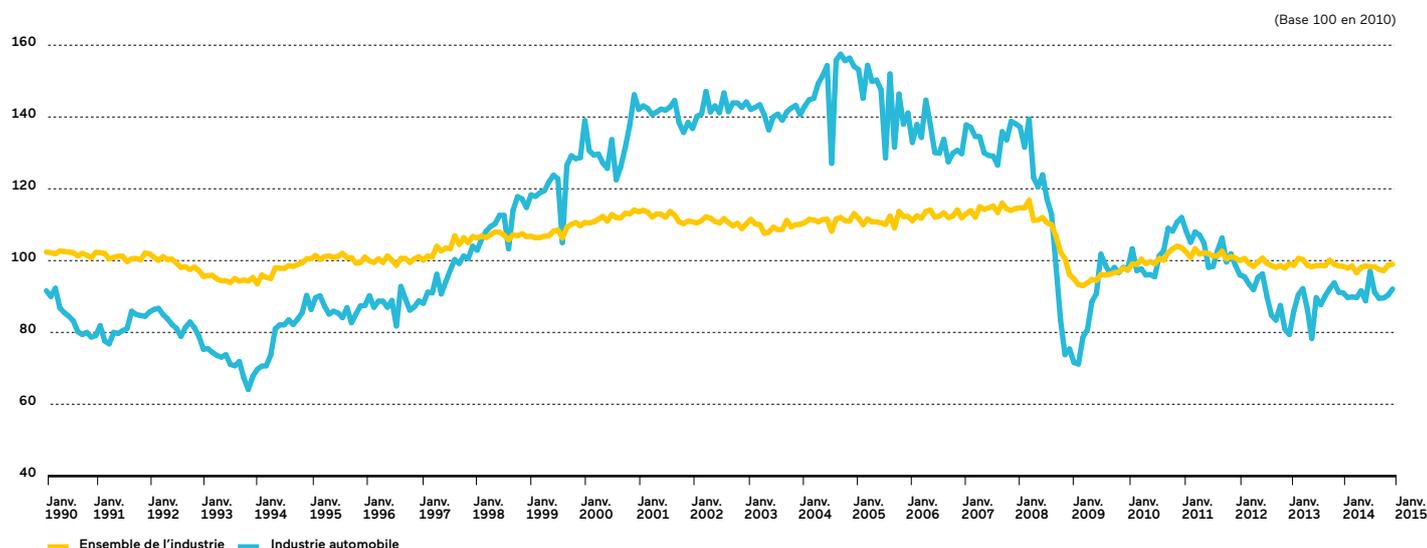
pour nourrir, via le développement international et l'innovation, la croissance sur les marchés extérieurs. Pour l'industrie automobile française, le marché français et surtout le marché européen constituent ce marché socle; il est ouvert à la concurrence et les constructeurs non européens y occupent 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 reposer leur développement international. Il en résulte une asymétrie dans les échanges de ces deux derniers pays avec l'Union européenne.

70%
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 13,6 millions d'unités en 2014 contre 16,9 millions en 2007, soit une baisse de 20 %. 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 91 en 2014. Afin de faire face à une crise de cette importance, la filière automobile s'est structurée. Ainsi, 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) afin d'améliorer l'efficacité de la filière automobile. Dans le cadre du Conseil National de l'Industrie (ex-Conférence Nationale de l'Industrie - CNI), le Comité Stratégique de Filière de l'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



Source : données CVS-CJO par l'Insee.

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. Une deuxième phase de cette dernière est lancée en 2015 avec neuf solutions industrielles, dont la mobilité écologique. 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 automobiles et de véhicules industriels implantés sur le territoire, les équipementiers de « rang 1 » et de très nombreuses PME et ETI fournisseurs de l'automobile et appartenant à différents secteurs (mécanique, plasturgie, emboutissage, fonderie, etc.). 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, innovation et R&D, la solidarité de

filière et l'internationalisation des acteurs. En 2014, 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 2015 du CSF porteront sur l'anticipation, l'accélération des travaux de R&D, le développement des acteurs et la collaboration au sein de la filière.



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

Les fonds d'intervention, le Crédit d'Impôt Recherche, les Investissements d'Avenir

L'automobile nécessite des investissements physiques importants (sites de production...), amortis sur de longues périodes. De plus, lors de leur conception et avant commercialisation, les véhicules ont nécessité des travaux sur plusieurs années dans les centres de recherche, dans une démarche de progrès permanent, afin de pouvoir notamment répondre aux demandes sociétales, qu'elles soient liées à la sécurité ou à l'environnement. 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). Globalement, le FSI et le FMEA ont apporté près de 400 millions d'euros aux entreprises. En 2015, le FMEA fait évoluer sa stratégie en vue d'accompagner les acteurs ambitieux de la filière ayant des projets de développement et de croissance externe, et devient le Fonds Avenir Automobile.

LES FONDS D'INVESTISSEMENTS

	Objectifs et dotations	Liste des bénéficiaires
Fonds Stratégique d'investissement (FSI) (2008-2013) Bpifrance Mid & Large Cap (depuis 2013)	À l'origine: fonds souverain initié par les pouvoirs publics afin de répondre aux besoins des fonds propres des entreprises ayant un potentiel de croissance et de compétitivité pour l'économie. Le capital était supérieur à 15 milliards d'euros à fin 2014.	Gruau, Mécachrome, Valéo
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) (2009-2014)	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 détenue à parité par PSA Peugeot Citroën, Renault SA et le FSI (aujourd'hui Bpifrance)	Agrati, Atelier des Janves, Bourbon, Cooper Standard France*, Defta, Delfingen, Electropoli*, Faurecia AC, FSD SNOF, Maïke Automotive, Mecaplast, Metaltemple, Michel Thierry*, SAFE, Saint-Jean Industries, Savoy International*, Sofedit / Gestamp, Sora*, Trèves
Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) (2009-2014)	Fonds spécifiquement dédié aux fournisseurs automobiles de plus petite taille (Rang2 et plus). Le montant des investissements est compris entre 1 et 5 millions d'euros. Dotation initiale de 50 millions d'euros. Les fonds investis proviennent du FAA (Renault, PSA, Bpifrance) et des grands équipementiers de rang 1: Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Hutchinson et Bosch.	Adduxi, Altia, Citéle, Devillé, Embaltech*, FMX, Maïke Automotive, PJ Industry, Saint-Jean Engine*, SPPP, Tecma
Fonds Avenir Automobile (FAA) (depuis 2015)	Accompagnement des entreprises rentables de la filière automobile ayant le projet de consolider de façon positive leur filière, de se déployer à l'international, de diversifier leur base clients ou de recomposer du capital, ainsi que d'entreprises porteuses de nouvelles technologies dédiées à l'automobile du futur. Prise de participations minoritaires pour des montants unitaires compris entre 1 et 50 millions d'euros. Les fonds investis proviennent de Renault, PSA et Bpifrance	Voir ci-dessus
Fonds Avenir Automobile Rang 2 (FAA Rang 2) (depuis 2015)	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. Les fonds investis proviennent du FAA (Renault, PSA, Bpifrance) et des grands équipementiers de rang 1: Valeo, Faurecia, Plastic Omnium, Hutchinson et Bosch.	Voir ci-dessus

* Sociétés sorties du portefeuille à fin 2014. Source : Bpifrance.

Dans le cadre du financement à long terme, depuis sa création, le Fonds Stratégique d'Investissement (FSI), devenu Bpifrance Participations avec la création de la banque publique d'investissement Bpifrance, avait investi dans trois entreprises du secteur de l'automobile. Quant au Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 1 (FMEA Rang 1) auquel les constructeurs français ont apporté 400 millions d'euros en plus des 200 millions d'euros apportés par le FSI, il a investi 330 millions d'euros dans 19 entreprises équipementiers. Le Fonds de Modernisation des Équipementiers Automobiles Rang 2 (FMEA Rang 2) a, lui, apporté 23 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 de 47 milliards d'euros (35 milliards en 2010 puis 12 milliards supplémentaires en 2013) est donc de renforcer la productivité et d'accroître la compétitivité des entreprises françaises. L'enveloppe de 1 150 millions d'euros dédiée au secteur automobile concerne le financement des projets sur 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 dont un tiers financé par les industriels.

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 dix 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 2012 de 60 % du montant total du CIR qui s'élevait à 5,3 milliards d'euros. L'industrie automobile était le troisième secteur bénéficiaire du CIR à hauteur de 6,5 % soit 344 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.

330 MILLIONS D'EUROS
DANS 19 ENTREPRISES ÉQUIPEMENTIÈRES,
IMPORTANCE DE L'INVESTISSEMENT DU FMEA RANG 1
(DEVENU FONDS AVENIR AUTOMOBILE)
DANS LA FILIÈRE AUTOMOBILE À FIN 2014

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.

LA FILIÈRE INDUSTRIELLE DE L'AUTOMOBILE SELON LA DIRECTION GÉNÉRALE DES ENTREPRISES

(En nombre de salariés en « équivalent temps plein »)

Noyau	Périphérie	Total
211 000	230 000	441 000

Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee Clap 2011. Calculs DGE.

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.

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. La Direction Générale des Entreprises (2015) a produit une étude sur la filière industrielle de l'automobile (cf. page 58) qui décrit le secteur à travers un noyau et une périphérie. Les activités du noyau (constructeurs, équipementiers, carrossiers) nécessitent la fabrication de produits ou de services industriels qui illustrent cet effet multiplicateur de l'Insee. 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 le reste de 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 soulignait 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 régionaux 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.

4,1 UNITÉS
DE VALEUR AJOUTÉE DANS L'ÉCONOMIE
NATIONALE GÉNÉRÉE PAR UNE UNITÉ DE VALEUR
AJOUTÉE DANS LE SECTEUR AUTOMOBILE

Les ratios économiques du secteur automobile en France

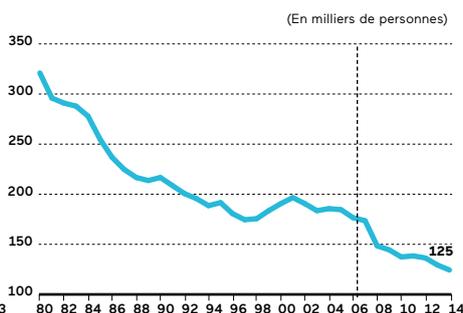
À la croisée de nombreuses techniques, l'automobile nécessite d'importants investissements : la construction automobile y consacre chaque année depuis la crise de 2009 près de 3 % de son chiffre d'affaires. Dans un nouveau périmètre de l'industrie (comprenant désormais les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles de moins de 20 salariés), l'industrie automobile a représenté 5 % des investissements corporels en 2011, (7 % en 2009). Compte tenu du développement des demandes sociétales (environnement, sécurité routière...), l'industrie automobile investit davantage dans l'incorporel ou les frais de recherche et développement (*lire pages suivantes*) pour lesquels les pôles de compétitivité « automobiles » sont particulièrement bien adaptés.

LES ACHATS TOTAUX DE LA BRANCHE INDUSTRIE AUTOMOBILE

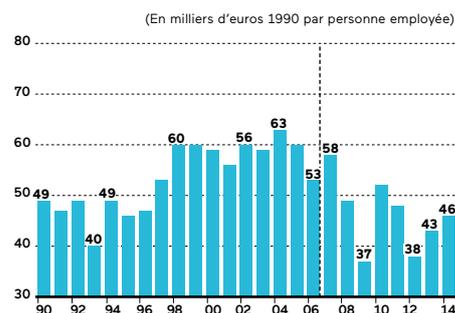


Source : Insee, Comptes nationaux base 2010 (*lire aussi la page 58*).

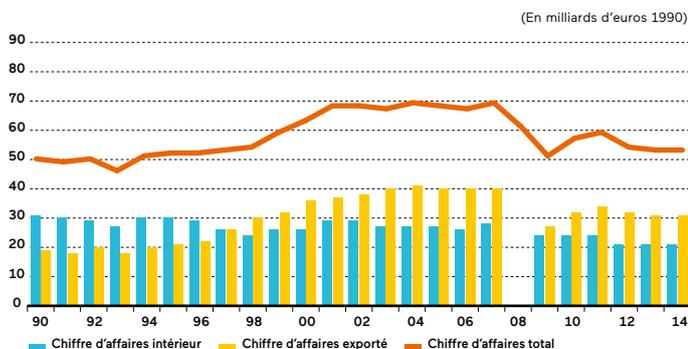
EFFECTIFS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



VALEUR AJOUTÉE DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾

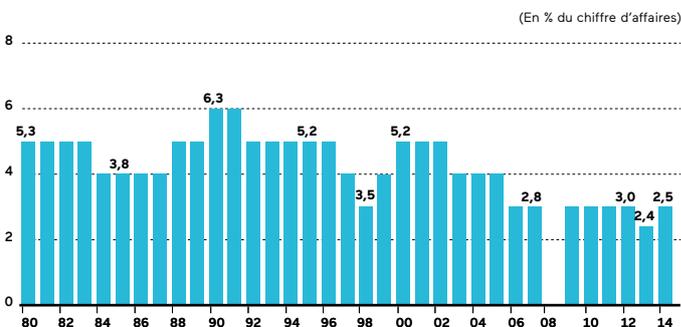


CHIFFRE D'AFFAIRES INTÉRIEUR ET CHIFFRE D'AFFAIRES À L'EXPORTATION DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



(1) Estimations du CCFA pour 2014 (et 2013 pour l'investissement) : lire aussi pages 80 et 81 (notamment pour des changements de concept).

INVESTISSEMENTS DE LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ⁽¹⁾



L'Insee produit chaque année les enquêtes annuelles d'entreprise, qui fournissent une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Cette dernière provenait auparavant du SESSI. 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 des véhicules automobiles, celle des carrosseries automobiles, des caravanes et des 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, sta-

gnation puis chute du marché d'Europe occidentale des véhicules neufs accentuée par la crise, hausse du coût des matières premières. En 2014, la hausse lui a permis d'être supérieure de 17 euros à son niveau de 2009. Afin de développer de nouveaux modèles et d'optimiser les capacités de production, la construction automobile a consacré près de 3 % de son chiffre d'affaires aux investissements, soit près de 2 milliards 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 désormais autour de 60 %, contre environ 35 % pour l'ensemble de l'industrie manufacturière.

2,7 %

MOYENNE 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 2012, l'industrie automobile demeure la première branche en termes de budget de Recherche et Développement (R&D) au sein des entreprises en France. Ses dépenses se sont élevées à 5,9 milliards d'euros, soit 15 % 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 fortement en 2008 (+ 10 %). À partir de 2009, la crise avait limité significativement les moyens financiers, mais les dépenses n'avaient fléchi que de 2 % en 2009 et en 2010, soulignant leur caractère vital et de long terme. Elles avaient nettement rebondi (+ 11 %) en atteignant un niveau record en 2011, avant de baisser en 2012 (- 5 %). Elles représentaient 47 % 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 la construction aéronautique et spatiale et ceux de l'industrie pharmaceutique.

RÉPARTITION DES BUDGETS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE EN 2012

	DIRDE ⁽¹⁾	DERDE ⁽²⁾	En millions d'euros	Budget total		Dont financement public ⁽³⁾	
	En millions d'euros	En millions d'euros		En % du total	En % du total	En millions d'euros	En % du total
Industrie automobile	4 481	1 408	5 889	15,0 %	35	1,4 %	
Construction aéronautique et spatiale	3 182	1 906	5 088	13,0 %	684	27,8 %	
Industrie pharmaceutique	3 141	1 648	4 789	12,2 %	40	s	
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 779	391	2 170	5,5 %	213	8,6 %	
Activités informatiques et services d'information	2 015	150	2 165	5,5 %	92	3,7 %	
Industrie chimique	1 636	434	2 069	5,3 %	138	5,6 %	
Fab. instrum. & appar. de mesure, essai & navigation, horlogerie	1 528	369	1 897	4,8 %	212	8,6 %	
Composants, cartes électroniques, ordinateurs, équipements périphériques	1 481	230	1 711	4,4 %	174	7,1 %	
Fab. d'équipements électriques	991	293	1 284	3,3 %	41	s	
Fab. de machines et équipements non compris ailleurs	1 093	180	1 273	3,3 %	45	1,8 %	
Fab. d'équipements de communication	979	207	1 186	3,0 %	247	10,0 %	
Édition, audiovisuel et diffusion	908	157	1 065	2,7 %	55	2,2 %	
Autres branches	6 857	1 707	8 563	21,9 %	487	19,8 %	
TOTAL	30 071	9 080	39 150	100,0 %	2 464	100,0 %	

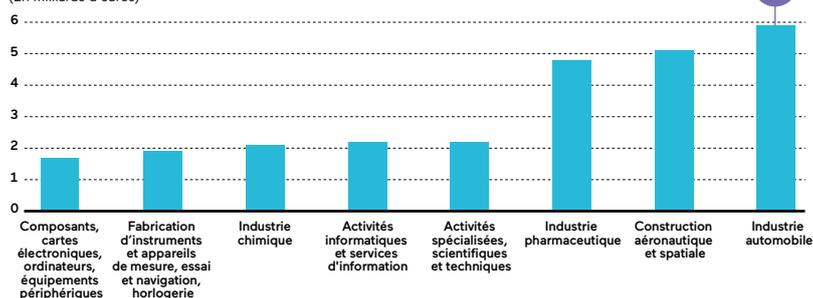
(1) DIRDE : Dépenses intérieures de Recherche et Développement. (2) DERDE : Dépenses extérieures de Recherche et Développement.

(3) Hors crédits d'impôt recherche ; s : secret statistique.

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

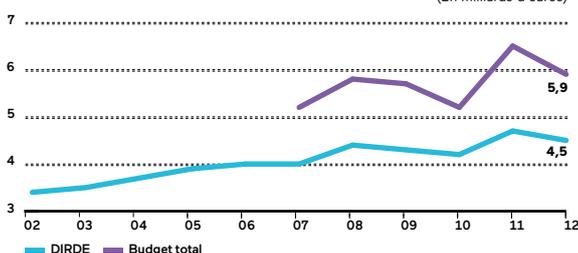
BUDGET TOTAL DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES EN FRANCE EN 2012 DANS LES PRINCIPALES BRANCHES DE RECHERCHE

(En milliards d'euros)



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

(En milliards d'euros)



Le bureau des études statistiques sur la recherche (ministère de l'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. Depuis la crise de 2008, le secteur y a investi plus de 23 milliards d'euros. En outre, cette dernière a un effet d'entraînement sur ses fournisseurs, telles les entreprises de plasturgie, d'électronique, etc. En 2012, 25 % de la DIRDE de la branche automobile était le fait de filiales de groupes sous contrôle étranger (plus de 50 % du capital). 33 000 personnes en équivalent temps plein (dont 18 200 chercheurs) faisaient partie en 2012

des effectifs de R&D de la branche automobile. Ces effectifs ont augmenté de 1 % 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 2014 dans les premières places du palmarès des principaux déposants de brevet; il convient de souligner que trois grands équipementiers étaient également classés dans les vingt premiers. Le secteur automobile demeure le premier déposant de brevet.

15 %

PART DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE DANS LE BUDGET TOTAL DE R&D DES ENTREPRISES EN 2012

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

	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
<i>Dont PME (moins de 250 salariés)</i>	189	91	70	59
Effectifs des établissements d'entreprises impliqués dans le pôle (en nombre de personnes) ⁽¹⁾	74 026	49 892	54 651	29 168
Dépenses des organismes publics sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) ⁽²⁾	73 101	39 574	5 580	nd
Dépenses des établissements d'entreprises sur les projets labellisés par le pôle (en milliers d'euros) ⁽²⁾	233 443	143 042	3 673	nd
Dépenses totales (en milliers d'euros) ⁽²⁾	306 544	182 616	9 253	nd
Nombre de projets labellisés ⁽²⁾	54	26	8	19

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

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



En 2014, l'industrie automobile a poursuivi ses efforts de recherche et de développement au travers des pôles. 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), 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 2014, les efforts ont notamment porté sur la coopération avec les autres pôles de compétitivité y compris hors automobiles et l'« Institut d'Excellence sur les énergies décarbonées » VeDeCoM qui a été lancé officiellement. Les mesures prévues par le nouveau contrat de performance sont mises en place. Le pôle est également engagé dans 6 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) mobilise les bassins automobiles historiques que sont l'Alsace et la Franche-Comté, en interaction avec l'Allemagne et la Suisse. Sa mission s'articule autour de deux axes : l'innovation et l'excellence industrielle au service des entreprises (piloté 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...) et l'organisation des mobilités (intermodalité, etc.). En 2014, il a élaboré un programme sur l'usine du futur.

L'ambition du pôle Lyon Urban Truck & Bus (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 : modélisation et gestion des mobilités, motorisation et chaîne cinématique, sécurité et sûreté, architecture des véhicules, système intelligent de transport. En 2014, 15 nouveaux projets ont été labellisés pour un budget total de 36 millions d'euros. 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) 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. Il collabore également avec les pôles automobiles. 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 2014 a été marquée par une croissance du commerce mondial (+ 3 %), mais aussi par un contexte économique plus dynamique en Europe. Dans cet environnement, les exportations de produits de l'industrie automobile de la France se sont élevées à 39 milliards d'euros. L'industrie automobile est restée l'un des premiers secteurs exportateurs au côté des secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire, etc. Il représente 9 % des exportations totales. En 2013, dans le palmarès des exportateurs des Douanes, deux entreprises du secteur se situaient parmi les cinq premiers exportateurs.

Le rebond du marché européen s'est traduit par une hausse des exportations (+ 2 %); quant aux importations, elles ont progressé (+ 2 %) avec une part toujours importante des flux de véhicules neufs en provenance d'Allemagne (9,0 milliards d'euros). Le solde de la branche automobile s'est ainsi établi à - 4,5 milliards d'euros.

Le solde positif du poste « pièces et moteurs » a diminué à 4,4 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 ⁽¹⁾	Part de l'automobile
Exportations (FAB)									
2013	13,2	2,4	2,3	20,8	38,8	1,2	40,0	428,8	9,3 %
2014	13,7	3,0	2,6	20,3	39,5	1,2	40,7	428,9	9,5 %
Variation 2014/2013 en %	+ 3,2	+ 22,3	+ 12,6	- 2,8	+ 1,8	- 0,9	+ 1,7	+ 0,0	

Importations (CAF)									
2013	21,2	2,9	3,4	15,7	43,1	1,1	44,3	506,8	8,7 %
2014	22,3	3,0	3,0	15,8	44,0	1,1	45,2	500,4	9,0 %
Variation 2014/2013 en %	+ 5,0	+ 4,1	- 12,6	+ 1,0	+ 2,1	- 2,6	+ 2,0	- 1,3	

Soldes									
2013	- 8,0	- 0,4	- 1,1	+ 5,2	- 4,4	+ 0,1	- 4,3	- 78,1	
2014	- 8,6	- 0,0	- 0,4	+ 4,4	- 4,6	+ 0,1	- 4,5	- 71,5	

Taux de couverture ⁽²⁾									
2013	62	85	67	133	90	107	90	85	
2014	61	100	86	128	90	109	90	86	

(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 CCFEA.

En 2014, 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 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 compte tenu, notamment, de la faiblesse des marchés d'Europe du Sud où les constructeurs français sont fortement présents. Le solde négatif s'est donc accru à 8,6 milliards d'euros en 2014.

Après une forte chute en 2009, les exportations de véhicules utilitaires légers et industriels avaient nettement rebondi les deux années suivantes. Puis, en 2013 et surtout en 2014, les premières ont progressé pour s'élever à 3,0 milliards d'euros. Pour les véhicules industriels, elles ont diminué deux années de suite avant de rebondir à 2,6 milliards d'euros en 2014. Les importations des véhicules utilitaires légers ont progressé, alors que celles des véhicules industriels ont sensiblement diminué. Les soldes déficitaires se sont donc redressés pour être respectivement proches de l'équilibre et s'élever à 0,4 milliard d'euros.

Les exportations de pièces et moteurs ont diminué de 3 % tandis que les importations augmentaient de 1 %. Le solde s'est ainsi détérioré à 4,4 milliards d'euros après une amélioration l'année précédente.

39 MILLIARDS D'EUROS
EXPORTATIONS DES PRODUITS AUTOMOBILES DE LA FRANCE EN 2014

PALMARÈS DES EXPORTATEURS ANNÉE 2013

Rang	Entreprise ⁽¹⁾
3	Peugeot Citroën Automobile SA
4	Renault SAS
22	Automobiles Peugeot
25	Renault Trucks

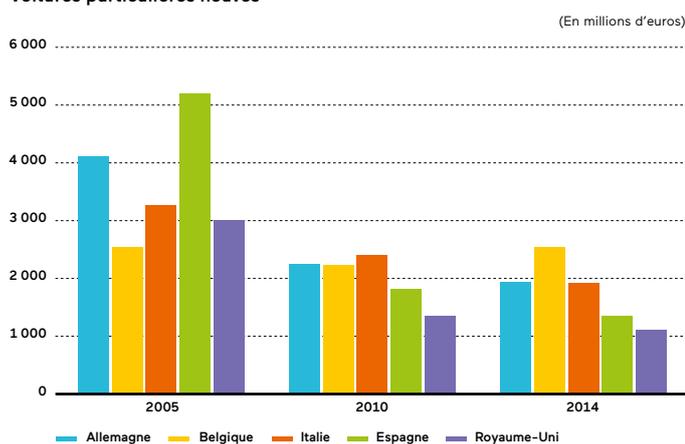
(1) Dans le palmarès, les Douanes retiennent l'entreprise et non le groupe.
Source: Douanes.



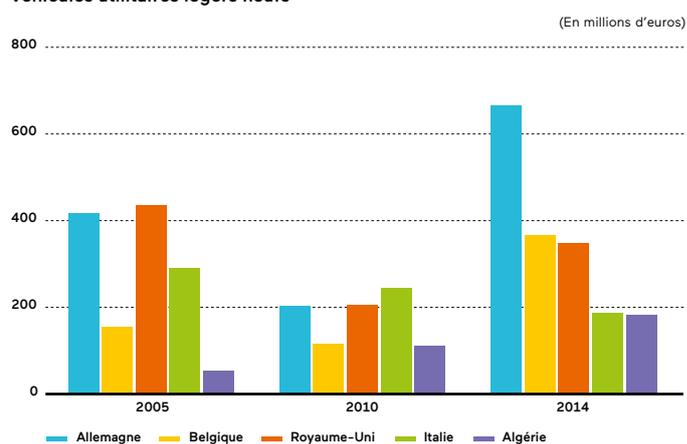
Les principaux clients de l'industrie automobile française sont généralement européens. Ils comprennent néanmoins des pays émergents, d'Europe de l'Est ou d'Afrique du Nord. Les cinq premiers pays destinataires des voitures particulières neuves en provenance de France sont essentiellement européens avec notamment trois des quatre autres principaux marchés de l'Union européenne. En 2014, la Belgique (2,5 milliards d'euros) est en tête devant l'Allemagne et l'Italie (1,9 milliard d'euros chacun). L'Algérie est au neuvième rang avec 322 millions d'euros. Le premier client des exportations de véhicules utilitaires légers est l'Allemagne avec 665 millions d'euros. L'Algérie (184 millions d'euros) remplace l'Espagne dans les cinq premiers pays acheteurs par rapport au classement des voitures particulières. En 2014, les montants de ces exportations de véhicules utilitaires légers sont supérieurs à ceux de 2005. La bonne tenue des exportations de véhicules utilitaires de plus de cinq tonnes vers le Royaume-Uni et l'Algérie n'ont pas permis de compenser la lourde chute des marchés d'Europe du Sud. Les exportations de pièces et moteurs rebondissent par rapport à 2010. Les cinq premières destinations sont européennes avec l'Allemagne en tête (4,2 milliards d'euros). La Chine (776 millions d'euros), la Slovaquie (758 millions d'euros), et le Brésil (433 millions d'euros) se situent entre le sixième et dixième rang. Les importations de voitures particulières neuves en provenance de l'Allemagne (7,2 milliards d'euros), du Royaume-Uni (1,6 milliard d'euros) et du Japon (962 millions d'euros) sont élevées.

PRINCIPALES DESTINATIONS DES EXPORTATIONS AUTOMOBILES DE LA FRANCE

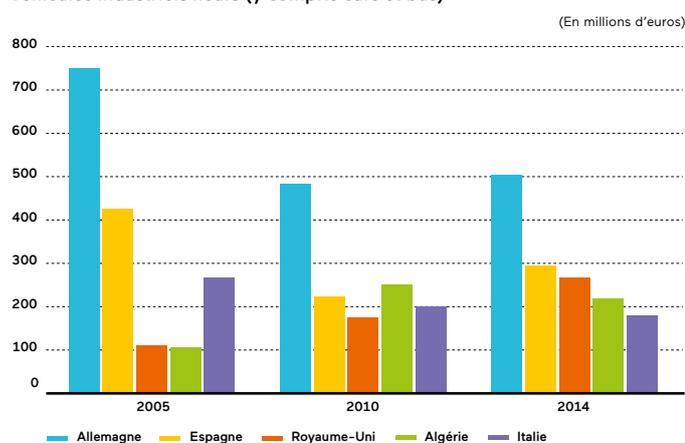
Voitures particulières neuves*



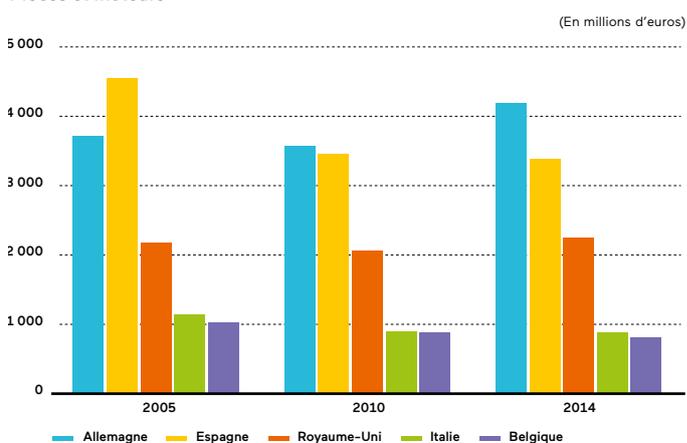
Véhicules utilitaires légers neufs*



Véhicules industriels neufs (y compris cars et bus)*



Pièces et moteurs*



* Sources : données des Douanes traitées par le CCFA.

ALLEMAGNE

PREMIER PARTENAIRE COMMERCIAL DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN FRANCE

Les voitures particulières par énergie (diesel, hybrides et 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 2014, elles ont représenté 64 % des immatriculations totales à nouveau en baisse, après le niveau record atteint en 2012 (73 %) suite à la diffusion des moteurs essences trois cylindres. Les motorisations hybrides et électriques émergent en France avec une part de marché respective de 2,4 et 0,6 %. En Europe de l'Ouest, le développement est plus lent et elles ne représentent que 1,8 et 0,5 % du marché. Les immatriculations de voitures hybrides et électriques en France s'élevaient à un cinquième du marché européen alors que la part de la France dans le marché total était de 15 %.

LES VOITURES PARTICULIÈRES DIESEL

	1990	2000	2005	2010	2012	2013	2014	Variation 2014/2013 en %
Production								
En unités	804 007	1 648 448	2 328 108	2 178 408	1 883 359	1 848 122	1 835 289	- 0,7
En % de la production totale	24,4 %	35,8 %	45,0 %	38,8 %	38,7 %	38,6 %	37,3 %	
Exportations								
En unités	292 061	975 038	1 500 989	1 346 022	1 208 770	1 256 429	1 278 930	+ 1,8
En % des exportations totales	15,5 %	33,7 %	39,1 %	31,3 %	30,9 %	32,7 %	31,1 %	
Immatriculations								
En unités	762 054	1 046 485	1 466 296	1 593 173	1 384 544	1 199 729	1 146 658	- 4,4
En % des immatriculations totales	33,0 %	49,0 %	69,2 %	70,8 %	72,9 %	67,0 %	63,8 %	
Parc								
En unités	3 775 000	9 980 000	14 348 000	18 165 000	19 377 000	19 645 000	19 836 000	+ 1,0
En % du parc total	16,0 %	35,6 %	47,7 %	58,0 %	61,3 %	62,1 %	62,4 %	

Source: CCFA.

IMMATRICULATIONS DES VOITURES PARTICULIÈRES ÉLECTRIQUES ET HYBRIDES

	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014	
	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 %	10 561	0,6 %
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 %	43 143	2,4 %

Source: CCFA.

En 2014, la France occupe la deuxième place sur le marché européen de la motorisation diesel de voitures particulières neuves, avec 1,1 million d'immatriculations derrière l'Allemagne qui a 1,5 million d'unités de ce type de motorisation. Au niveau du parc en France, 62 % des voitures en circulation au 1^{er} janvier 2015 étaient équipées d'un moteur diesel. La croissance de ce ratio fléchit fortement ces dernières années.

En Europe de l'Ouest, la pénétration du diesel dans le marché des voitures neuves est quasi stable à 53 %, soit 6,4 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 points à près de 40 % en Corée du Sud entre 2011 et 2014. En 2014, 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 (37 %), en repli par rapport à 2013, 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 2014, les immatriculations de voitures particulières neuves hybrides se sont élevées à 43 100 unités en baisse de 8 % après une très forte progression de 68 % l'année précédente ; celles de voitures particulières neuves électriques ont crû de 20 % pour atteindre 10 600 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 sont présents sur ces segments (Renault Zoé, 3008 hybride, etc.).

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES NEUVES DIESEL EN 2014

avec Transit Temporaire

Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Mégane	7,1
2	Renault	Clio	6,1
3	Citroën	C4	5,7
4	Peugeot	308	4,6
5	Peugeot	208	3,8
6	Citroën	C3	3,4
7	Peugeot	2008	3,4
8	Renault	Captur	3,3
9	Dacia	Duster	3,2
10	Peugeot	3008	2,9

Source: CCFA.

-9 POINTS
BAISSE DE LA PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES À MOTORISATION DIESEL IMMATRICULÉES EN FRANCE PAR RAPPORT À 2012



Les immatriculations de voitures neuves par modèle, par gamme et par carrosserie

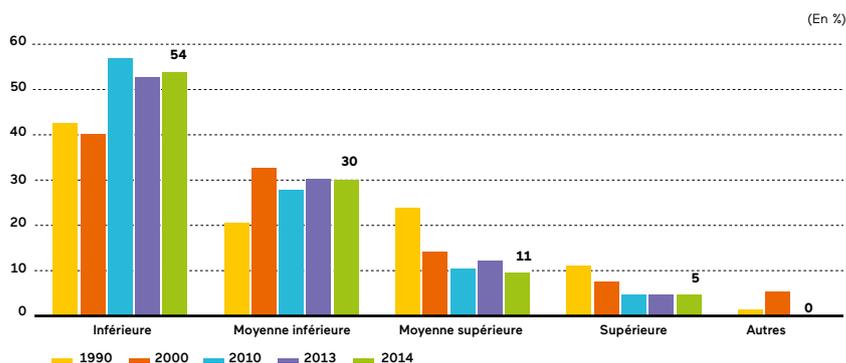
La structure des voitures neuves par gamme a fortement évolué ces vingt dernières années. Les changements sont très forts. La prépondérance de la gamme économique et inférieure en France avait connu un apogée en 2010 grâce au système de bonus/malus et à la prime à la casse. Puis, un léger repli s'est produit. Mais, en 2013-2014, le renouvellement des voitures de la gamme économique (108, C1, Twingo) et le développement de l'offre produit en tout-terrain, tout-chemin notamment sur cette gamme (C4-Cactus, 2008, Captur, Duster) stimulent ce segment dont la part s'est élevée à 54 % en 2014. Les monospaces ont perdu leur attrait depuis 2010 (- 4 points à 15 %) mais les tout-terrain, tout chemin ont plus que comblé ce recul (+ 14 points à 23 %). Quant aux breaks, leur demande est moins fluctuante et ils occupent toujours près de 7 % du marché.

CLASSEMENT DES PRINCIPAUX MODÈLES DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN 2014

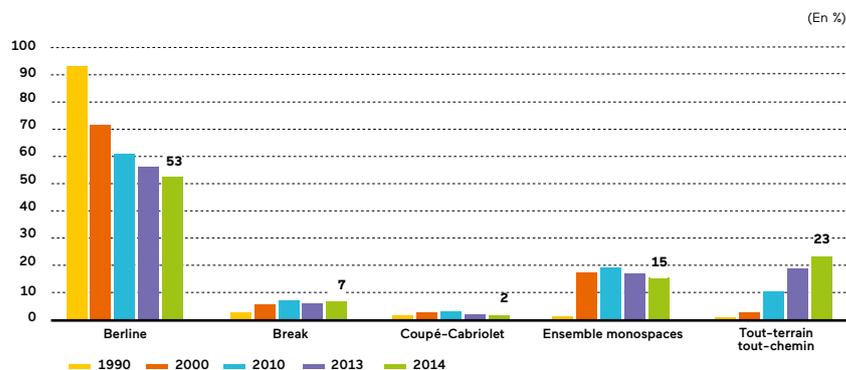
Rang	Marque	Modèle	% marché
1	Renault	Clio	6,4
2	Renault	Mégane	5,2
3	Peugeot	206-207-208	5,1
4	Citroën	C3	4,3
5	Citroën	C4	4,0
6	Peugeot	308	3,6
7	Renault	Captur	3,5
8	Peugeot	2008	3,0
9	Dacia	Sandero	2,5
10	Volkswagen	Golf	2,4
11	Renault	Twingo	2,3
12	Volkswagen	Polo	2,2
13	Dacia	Duster	2,2
14	Peugeot	3008	2,1
15	Fiat	500	1,7
16	Nissan	Qashqai	1,7
17	Toyota	Yaris	1,5
18	Ford	Fiesta	1,4
19	Ford	Focus	1,2
20	Opel	Corsa	1,0
21	Peugeot	508	1,0
22	Mini	Mini	1,0
23	Volkswagen	Tiguan	1,0
24	DS	DS3	1,0
25	Audi	A3	0,9
26	Nissan	Juke	0,9
27	Opel	Mokka	0,9
28	Peugeot	5008	0,8
29	Toyota	Auris	0,7
30	Citroën	C1	0,7

Source: CCFA.

PÉNÉTRATION DES GAMMES SUR LE MARCHÉ TOTAL



PÉNÉTRATION DES CARROSSERIES SUR LE MARCHÉ TOTAL



IMMATRICULATION DE VOITURES NEUVES PAR GAMME

Gammes	1990		2000		2010		2013		2014	
	unités	%								
Inférieure	986 532	42,7	855 161	40,1	1 283 902	57,0	943 609	52,7	967 138	53,9
Moyenne inférieure	477 631	20,7	695 146	32,6	627 694	27,9	542 972	30,3	538 578	30,0
Moyenne supérieure	555 053	24,0	303 028	14,2	234 664	10,4	219 656	12,3	205 487	11,4
Supérieure	256 381	11,1	163 293	7,7	105 313	4,7	84 216	4,7	84 682	4,7
Autres	33 533	1,5	117 256	5,5	96	0,0	3	0,0	0	0,0
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 790 456	100,0	1 795 885	100,0

Source: CCFA.

23%
PART DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES IMMATRICULÉES EN 2014 APPARTENANT À LA CARROSSERIE TOUT-TERRAIN, TOUT-CHEMIN

IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES PAR CARROSSERIE

Carrosseries	1990		2000		2010		2013		2014	
	unités	%								
Berline	2 155 724	93,4	1 527 676	71,6	1 377 498	61,2	1 009 809	56,4	947 136	52,7
Break	61 418	2,7	119 739	5,6	153 476	6,8	101 712	5,7	119 523	6,7
Coupé-Cabriolet	36 269	1,6	50 527	2,4	70 353	3,1	33 472	1,9	29 046	1,6
Ensemble monospaces	28 682	1,2	369 434	17,3	430 857	19,1	300 656	16,8	273 105	15,2
dont monospace compact	-	-	241 190	11,3	233 363	10,4	178 683	10,0	167 079	9,3
Tout-terrain, tout-chemin	17 129	0,7	57 116	2,7	205 106	9,1	333 005	18,6	415 662	23,1
Autres	9 908	0,4	9 392	0,4	14 379	0,6	11 802	0,7	11 413	0,6
TOTAL	2 309 130	100,0	2 133 884	100,0	2 251 669	100,0	1 790 456	100,0	1 795 885	100,0

Source: CCFA.

Les voitures particulières d'occasion

En 2014, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont rebondi (+2,4 %) après deux années de baisse et se sont élevées à 5 446 000 unités. 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 près de cinq ans et demi (contre cinq en 2010 et quatre en 1995). Le rapport occasion/neuf est stable à un niveau record de 3,0 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). 58 % 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 environ 70 000 kilomètres et plus du 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 la renouvelant par une voiture d'occasion représentaient 45 % des véhicules renouvelés en 2012.

LES VOITURES D'OCCASION

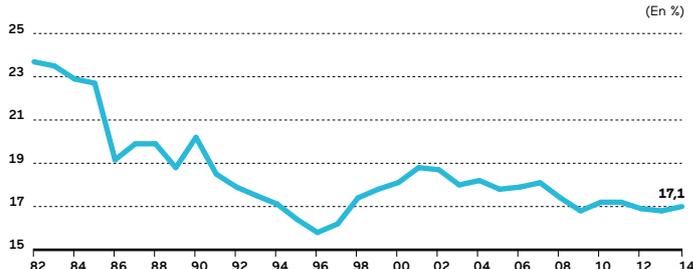
	Unités	1990	2000	2005	2010	2013	2014
Immatriculations							
Voitures neuves	milliers	2 309	2 134	2 118	2 252	1 790	1 796
Voitures d'occasion	milliers	4 759	5 082	5 383	5 386	5 318	5 446
Rapport O/N		2,1	2,4	2,5	2,4	3,0	3,0
Voitures de moins de cinq ans	% VO	52	40	40	37	35	34
dont:							
- voitures de moins d'un an	% VO	12	12	10	8	8	8
- voitures de moins d'un an	% VN	25	29	25	19	23	24
Voitures de plus de cinq ans	% VO	48	60	60	63	65	66
Voitures d'occasion à énergie diesel	milliers			2 996	3 558	3 636	3 720
	% VO			55,7	66,1	68,4	68,3
Parc de voitures (au 31/12)	milliers	23 550	28 060	30 100	31 300	31 650	31 800
Rapport Occasion sur Parc	%	20,2 %	18,1 %	17,9 %	17,2 %	16,8 %	17,1 %

Source: CCFSA.

LE RAPPORT OCCASION/NEUF



LE RAPPORT OCCASION/PARC



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 2014, la demande en voitures neuves a légèrement augmenté de 0,3 % à 1,8 million d'unités, et celle en voitures d'occasion a progressé de 2,4 % à 5,4 millions d'unités. Le rapport occasion/neuf est donc resté stable à 3,0. 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, etc.).

Le vieillissement du parc et le développement de la multimotorisation des ménages ont eu pour conséquence une hausse de la part des voitures de plus de 5 ans dans les transactions d'occasion. Cette part est ainsi passée de 48 % en 1990 à 66 %

en 2014. 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 424 000 immatriculations, soit 24 % du marché du neuf, poids stable par rapport à 2013 mais 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 2014 (12 % en 2001). La part du diesel dans les voitures d'occasion s'est élevée à 68 % en 2014, en hausse de deux points par rapport à 2010 et de 13 points par rapport à 2005.

58%
PART DES VOITURES À LA DISPOSITION
DES MÉNAGES ACHETÉES D'OCCASION

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. Depuis, le marché oscille autour de 60 000 unités en repli de 20 % par rapport à 2007. La part des véhicules utilitaires de plus de 5 tonnes dans l'ensemble des immatriculations est plus faible dans les DOM (1,3 %) qu'en France métropolitaine (2,3 %) compte tenu du contexte géographique. En revanche, la part des véhicules utilitaires légers y est quasiment équivalente (16,7 % contre 16,8 % en métropole). Les constructeurs français font face à une concurrence intense sur le marché des véhicules particuliers; leur part de marché était ainsi inférieure à 50 % de 2006 à 2013, mais en 2014 elle progresse de 3 points pour s'élever à 51,3 %. 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 29 %.

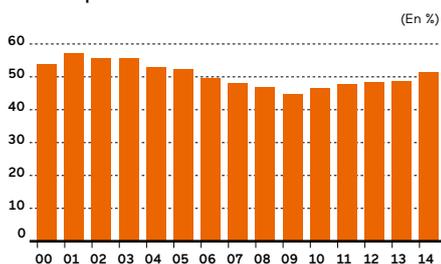
IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES NEUFS DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)

Voitures particulières neuves	2000	2005	2010	2013	2014	Variation 2014/2000	Variation 2014/2013
Guadeloupe	13 691	14 359	13 438	12 427	12 599	-8,0 %	1,4 %
Guyane	4 031	4 085	4 382	4 256	4 248	5,4 %	-0,2 %
Martinique	14 424	14 749	13 147	11 091	11 325	-21,5 %	2,1 %
Mayotte ⁽¹⁾				935	1 055		12,8 %
Réunion	21 463	25 142	20 295	19 465	20 605	-4,0 %	5,9 %
TOTAL DOM	53 609	58 335	51 262	48 174	49 832	-7,0 %	3,4 %
Véhicules utilitaires légers (jusqu'à 5 tonnes)	2000	2005	2010	2013	2014	Variation 2014/2000	Variation 2014/2013
Guadeloupe	2 685	2 772	2 394	2 198	2 023	-24,7 %	-8,0 %
Guyane	1 143	1 169	1 239	1 186	1 210	5,9 %	2,0 %
Martinique	2 368	2 732	2 016	1 804	1 909	-19,4 %	5,8 %
Mayotte ⁽¹⁾				201	213		6,0 %
Réunion	5 200	6 021	4 166	4 433	4 760	-8,5 %	7,4 %
TOTAL DOM	11 396	12 694	9 815	9 822	10 115	-11,2 %	3,0 %
Véhicules utilitaires y compris cars et bus (plus de 5 tonnes)	2000	2005	2010	2013	2014	Variation 2014/2000	Variation 2014/2013
Guadeloupe	146	196	135	91	151	3,4 %	65,9 %
Guyane	66	99	85	100	76	15,2 %	-24,0 %
Martinique	187	183	84	123	117	-37,4 %	-4,9 %
Mayotte ⁽¹⁾				38	46		21,1 %
Réunion	362	464	293	335	392	8,3 %	17,0 %
TOTAL DOM	761	942	597	687	782	2,8 %	13,8 %

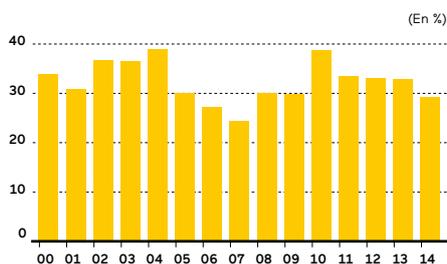
Source : CCFA. (1) À partir du 1^{er} avril 2011.

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

Voitures particulières neuves



Véhicules industriels neufs



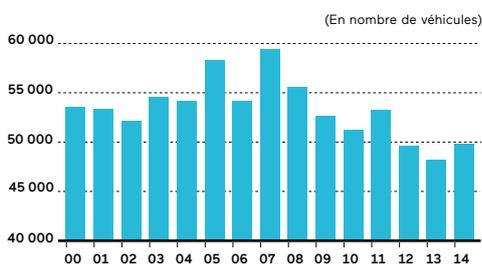
Véhicules utilitaires légers neufs



+ 3 POINTS

HAUSSE DE LA PART DE MARCHÉ DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS SUR LE MARCHÉ DES VOITURES PARTICULIÈRES

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



La motorisation des ménages

En 2014, les ménages multimotorisés ont représenté 34 % de l'ensemble des ménages contre 26 % en 1990 et 16 % en 1980; cette part ne progresse plus depuis 2010. Dans les zones rurales ou les zones périurbaines (zones rurales proches des villes) 92 % des ménages possèdent un véhicule. En région parisienne, 62 % des ménages sont motorisés (60 % en 2000). Les ménages modestes (moins de 15000 euros par an) sont à 63 % équipés d'au moins une voiture. Les ménages âgés sont motorisés à 79 % contre 69 % en 2000. La possession du permis de conduire et la part de conducteurs dans cette catégorie d'âge continue à augmenter.

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

	1990	1995	2000	2005	2010	2014
Selon la catégorie socioprofessionnelle						
Exploitants agricoles	95,9 %	98,9 %	91,1 %	100,0 %	92,1 %	88,0 %
Salariés agricoles	74,7 %	-	-	-	-	-
Commerçants, artisans, chefs d'entreprise	95,2 %	89,4 %	90,6 %	91,2 %	91,1 %	87,2 %
Professions libérales, cadres supérieurs	94,4 %	85,5 %	84,6 %	83,7 %	84,1 %	84,7 %
Professions intermédiaires, contremaîtres	93,3 %	88,7 %	90,8 %	87,6 %	89,8 %	87,2 %
Employés	78,3 %	75,9 %	77,5 %	80,9 %	82,5 %	82,0 %
Ouvriers	87,2 %	89,7 %	88,7 %	89,1 %	91,2 %	89,4 %
Inactifs	54,6 %	65,8 %	70,9 %	72,8 %	77,1 %	77,7 %
dont retraités	59,4 %	70,9 %	76,0 %	76,2 %	80,1 %	80,9 %
Selon la catégorie de commune						
Communes rurales	82,1 %	88,6 %	91,1 %	92,4 %	92,7 %	91,6 %
Villes de moins de 20000 habitants	76,6 %	84,7 %	86,1 %	88,4 %	90,2 %	90,2 %
Villes de 20000 à 100000 habitants	77,3 %	80,0 %	84,2 %	83,7 %	87,1 %	87,7 %
Villes de plus de 100000 habitants	74,2 %	75,1 %	76,6 %	78,5 %	80,8 %	81,1 %
Agglomération parisienne	77,0 %	}	60,8 %	60,4 %	61,5 %	63,6 %
Ville de Paris	47,3 %					
Selon la catégorie d'habitat						
Ville-centre	-	67,6 %	69,4 %	69,2 %	73,0 %	73,0 %
Banlieue	-	79,3 %	80,5 %	80,9 %	83,2 %	81,2 %
Périurbain	-	88,5 %	89,8 %	91,2 %	91,6 %	91,4 %
Rural	-	85,3 %	90,4 %	92,6 %	94,8 %	93,9 %
Selon l'âge du chef de ménage						
Moins de 25 ans	-	51,2 %	49,3 %	63,3 %	64,9 %	84,0 %
25 à 34 ans	-	85,1 %	82,4 %	82,3 %	83,9 %	80,2 %
35 à 44 ans	-	86,7 %	86,3 %	87,5 %	88,0 %	86,5 %
45 à 54 ans	-	87,5 %	87,4 %	86,1 %	88,1 %	86,0 %
55 à 64 ans	-	84,9 %	87,0 %	86,7 %	86,9 %	84,9 %
Plus de 65 ans	-	61,9 %	69,0 %	70,8 %	76,2 %	78,8 %
Ensemble	76,5 %	78,4 %	80,3 %	81,2 %	83,5 %	82,8 %
Voitures dont l'utilisateur principal est une femme	-	-	40,4 %	40,7 %	41,5 %	41,8 %

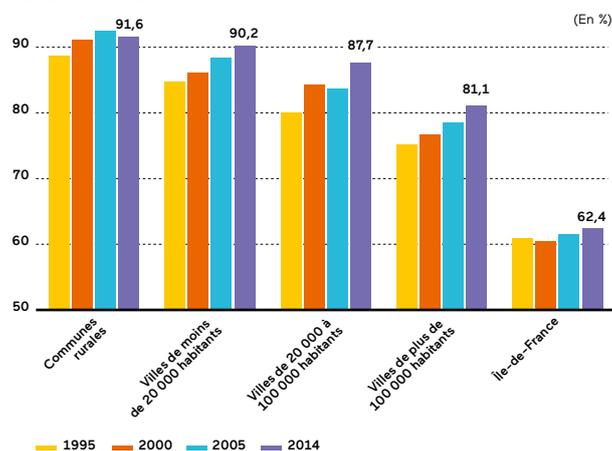
Source : Insee jusqu'en 1993, PARCAUTO TNS-Sofres à partir de 1994.

Le taux de motorisation se mesure par le pourcentage des ménages disposant d'au moins une voiture. 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 20 % des ménages les plus aisés ont un taux de motorisation supérieur à 90 % en 2014, les 20 % les plus modestes sont équipés d'au moins une voiture à plus de 60 %.
- Le taux de motorisation des ménages dans les villes de plus de 100000 habitants ne baisse pas : 81 % d'entre eux étaient motorisés en 2014 contre 75 % en 1995. Ce ratio progresse depuis 2007 dans l'agglomération marseillaise (81 %) ; il diminue légèrement dans les agglomérations parisiennes (62 %), lyonnaise (71 %) et lilloise (77 %).
- Les ménages ruraux, les familles nombreuses et les ouvriers constituent des catégories très multimotorisées.
- Les catégories des employés et des inactifs (dont retraités) 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.), le coût de l'entretien, les problèmes de santé, l'alternative des transports collectifs et les problèmes de stationnement en sont les principales causes.

LES TAUX DE MOTORISATION SELON LA CATÉGORIE DE COMMUNE



73%

TAUX DE MOTORISATION DANS LES VILLES-CENTRES

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 2014 contre 79 % en 2000. La part des véhicules utilisés pour les trajets domicile-travail dépasse toujours 50 %. En 2014, celle des déplacements professionnels autres que les trajets domicile-travail s'est élevée à 15 %. 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. Les ménages conservent leur véhicules de plus en plus longtemps ; la durée de détention d'une voiture du parc est de 5,4 années en 2014 contre 5 ans en 2000 et 4 ans en 1995. Le kilométrage au compteur d'un véhicule du parc s'élève à environ 104 000 kilomètres, soit 11 000 kilomètres de plus qu'en 2000 et 35 000 kilomètres de plus qu'en 1990. Le kilométrage moyen au compteur d'une voiture diesel, qui roule davantage chaque année, progresse et atteint 115 700 km ; celui d'une voiture essence, moins intensément utilisée, fléchit à 86 700 km.

PARC DÉTENU OU MIS À LA DISPOSITION DES MÉNAGES

	Unités	1980	1990	1995	2000	2005	2010	2014
Parc total	Millions	16,7	23,0	25,1	27,4	31,0	33,6	33,8
Âge moyen du parc	Années	5,8	5,8	6,6	7,3	7,7	8,0	8,7
Durée de détention moyenne	Années		3,7	4,1	4,4	4,7	5,0	5,4
Répartition du parc par groupe automobile								
Renault (y compris Dacia)	%	36,2	33,3	33,3	33,3	30,2	28,6	28,4
PSA Peugeot Citroën (y compris Talbot)	%	47,1	38,3	36,2	35,2	36,4	38,2	37,0
Marques étrangères	%	16,7	28,4	30,5	31,4	33,2	33,2	34,6
Répartition du parc par puissance fiscale								
2 et 3 CV	%	12,3	3,4	1,6	0,7	43,3	44,4	} 48,9
4 et 5 CV	%	23,2	38,4	38,9	40,5			
6 et 7 CV	%	47,0	47,1	48,6	50,0	46,6	42,5	
8 CV et plus	%	17,5	12,8	10,9	8,8	10,1	13,1	12,1
Répartition du parc par gamme								
Petites voitures	%		39,4	43,4	45,1	44,5	46,8	49,4
Moyenne inférieure	%		20,8	24,3	27,3	32,2	30,9	30,4
Moyenne supérieure	%		26,0	22,2	19,9	16,2	11,5	8,5
Haut de gamme	%		8,7	7,0	7,0	5,7	5,0	2,8
Divers	%		5,1	3,2	0,8	1,4	5,7	8,9
Part de voitures achetées neuves	%	55,7	50,4	45,2	43,9	40,1	41,1	42,0
Répartition du parc par carburant utilisé								
Super sans plomb - Essence	%		16,2	38,4	49,1	51,1	40,1	} 39,0
Super plombé - ARS	%		65,6	28,8	11,9			
Gazole	%		18,2	30,9	38,1	48,9	59,9	
Kilométrage au compteur	km		69 500	84 080	93 140	99 460	103 470	104 180
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	51,8

N.B. : 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.

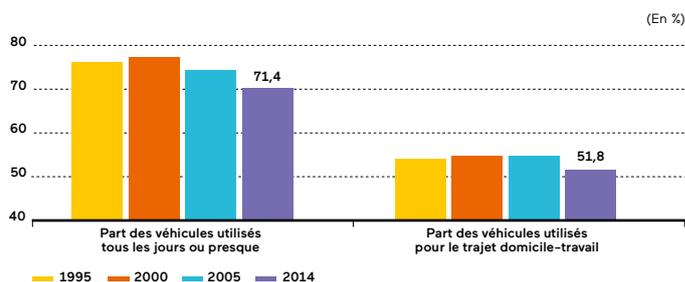
Une enquête menée par la SOFRES tous les ans fournit une description détaillée du parc automobile possédé ou mis à la disposition des ménages.

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 2014 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 7,8 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 2014 respectivement 49% 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 2014, 73 % des voitures bénéficient d'un système de climatisation. Quant aux équipements de sécurité, les taux ont également progressé ; 67 % des véhicules possèdent un système ABS, 44 % un limiteur de vitesse et 35% un système central de stabilité (ESP) contre respectivement 47 % et 18 % pour les deux derniers en 2007. L'équipement en « Stop & Start » émerge et représente 11% du parc.

71% et 52%

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

UTILISATION DES VÉHICULES

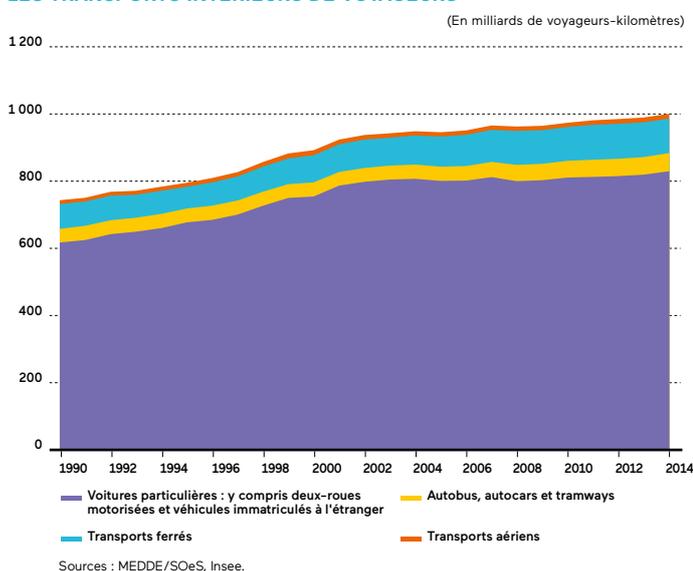


Le transport intérieur de voyageurs

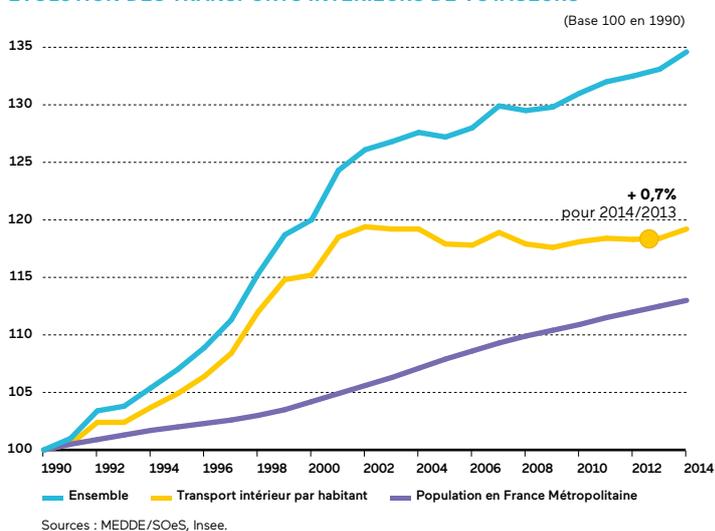
La mobilité des personnes est une nécessité sociale et économique : elle permet les échanges entre les hommes, est source de création de richesses et d'emplois et est particulièrement adaptée dans nombre de secteurs, comme la santé ou le tourisme. En l'exprimant en voyageurs-kilomètres, ce qui entraîne une sous-représentation de la mobilité urbaine, et en la limitant aux transports intérieurs (hors international longue distance), la route est prépondérante dans les déplacements de personnes : 83 % pour la voiture particulière et 5 % pour les autobus, autocars et tramways en 2014.

La voiture particulière mais aussi le véhicule utilitaire léger permettent d'assurer la mobilité porte à porte. Ils répondent aux contraintes individuelles multiples (personnes âgées, enfants, handicapés, transport d'objets lourds ou encombrants) et fournissent une réponse adaptée dans les zones d'habitation peu denses ou lorsque les flux ne sont pas assez importants (horaires décalés) pour que les transports en commun soient pertinents sur le plan économique et social.

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



ÉVOLUTION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS



+0,7%

HAUSSE EN 2014 DES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS TOUTS MODES EXPRIMÉS EN VOYAGEURS-KILOMÈTRES RAPPORTÉS AU NOMBRE D'HABITANTS



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

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

Si les navettes domicile-travail en constituent un socle important, le développement de l'économie, y compris tertiaire, est dépendant de la mobilité des personnes. Cette situation est exacerbée dans le cas des services à la personne, tels 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 investissements importants amortis généralement sur longue période pour construire et entretenir les infrastructures.

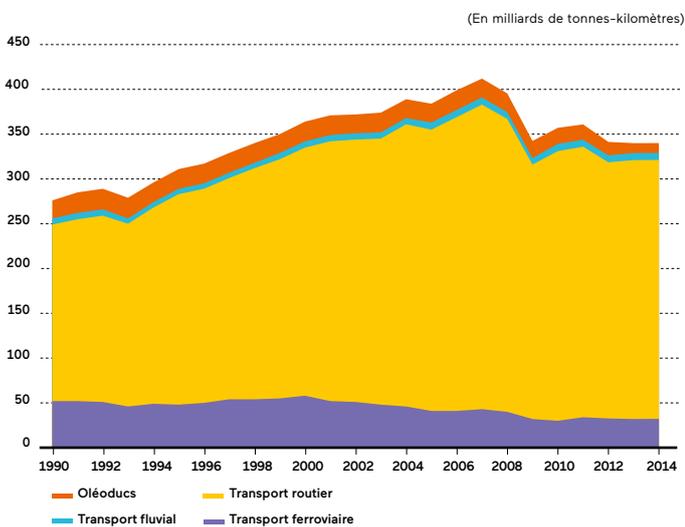
En exprimant la mobilité en voyageurs-kilomètres, les véhicules légers apparaissent dominants dans les transports intérieurs de voyageurs. L'expression en nombre de déplacements quotidiens, notamment en zone-urbaine dense où les transports en commun et d'autres modes (vélos, motos, ...) jouent un rôle important, ou en voyageurs-kilomètres pour les déplacements internationaux à longue distance, montrent le champ de pertinence de chaque mode.

Le transport intérieur de voyageurs exprimé en voyageurs-kilomètres rapporté au nombre d'habitants a 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. En 2014, on observe une légère croissance du transport intérieur de voyageurs (+ 0,7 %), principalement liée à l'augmentation du nombre de voyageurs kilomètres en véhicules particuliers (+ 0,8 %).

Le transport intérieur de marchandises

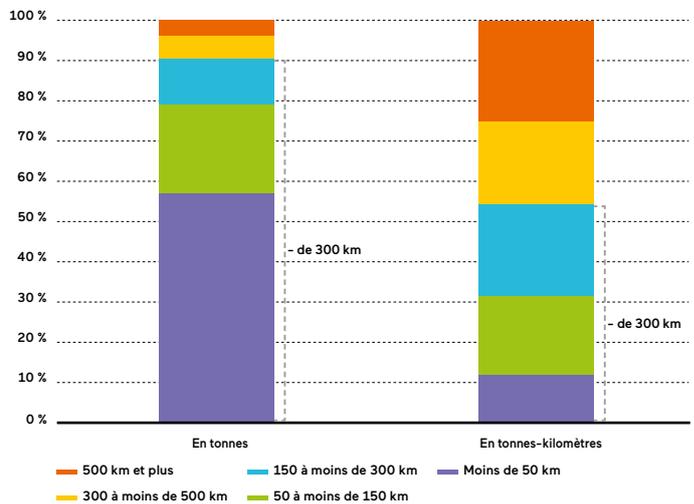
Le transport de marchandises est la courroie de transmission de l'économie : il permet de relier physiquement les lieux de production des marchandises entre eux, aux lieux de consommation, puis ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage. À ces dimensions géographiques liées à l'aménagement du territoire, s'ajoute aussi la notion du temps. Chaque mode de transport, routier, ferroviaire, fluvial... 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. Sa part dans le transport de marchandises reste stable (autour de 85 % des tonnes-kilomètres réalisées) et les distances inférieures à 300 kilomètres prédominent, rendant plus difficile le report modal : 57 % des tonnes chargées par le pavillon français sont même livrées à moins de 50 kilomètres.

LE TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES EN FRANCE



Sources : MEDDE/SOeS.

RÉPARTITION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EFFECTUÉ PAR LE PAVILLON FRANÇAIS SELON LA DISTANCE EN CHARGE EN 2014



Source : Enquête TRM du MEDDE/SOeS.

La demande de transport de marchandises est en lien étroit avec l'économie du pays et de ses interactions avec les autres; elle correspond, d'une part, à la demande intérieure des différents acteurs économiques et, d'autre part, aux exportations des entreprises produisant dans le pays. En outre, certains pays, comme l'Allemagne ou la France sont, de par leur position géographique, des zones où le transit de marchandises joue un rôle prépondérant. Dans le transport routier de marchandises, cela se traduit par le phénomène de cabotage mais aussi, depuis plusieurs années, par l'arrivée d'acteurs étrangers qui prennent des parts de marché croissantes au pavillon français. Le transfert physique des marchandises et des biens exportés par un pays est un des pans de la compétitivité de l'économie. Entre autres, son coût ne doit pas être trop onéreux comparativement aux autres pays afin de faciliter l'activité exportatrice. La destination et le type de marchandises ou de biens échangés sont des critères bien souvent discriminants dans le choix du mode de transport. Des liquides peuvent être transportés par conduite évitant ainsi les ruptures de charge; les ports sont, notamment, utilisés pour le commerce avec les pays lointains. La demande intérieure des différents agents économiques porte sur des marchandises ou des biens très variés. Elle est satisfaite par une (auto)production nationale ou par des importations et le transport permet de relier physiquement les lieux de production entre eux, puis avec ceux de consommation, enfin de ces derniers aux lieux de retraitement-recyclage : en France, par exemple, l'interaction avec l'aménagement du territoire n'en est que plus prégnante.

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

- le poids des marchandises : les constructeurs d'automobiles font majoritairement transporter leurs bobines d'acier par mode ferroviaire ou fluvial;
- la valeur des biens et marchandises transportés;
- le temps de livraison : les denrées périssables telles les produits frais doivent être transportées rapidement, et le sont donc essentiellement par le mode routier;
- le lieu de départ et d'arrivée des marchandises, tant au cours de la phase de production

(lien avec l'aménagement du territoire) que durant celle de consommation. Cette dernière se situe majoritairement en zone urbaine, en raison des lieux de résidence des ménages. En outre, les différents modes de transport nécessitent des infrastructures, synonyme d'investissements importants, généralement amortis sur une longue période, et qui doivent être utilisées à bon escient. L'utilisation intensive, à savoir une massification des flux, ne s'en trouve que plus pertinente. Il en est de même si, lors d'une chaîne de transport, plusieurs modes sont utilisés, du fait notamment des ruptures de charge entre ces différents modes. Le transport routier de marchandises, par son aptitude à irriguer la capillarité du réseau routier, sa souplesse, sa capacité d'adaptation et sa qualité de service répond à ces nombreux critères qui montrent que le transport n'est pas un ensemble homogène, mais une multitude de sous-marchés, qui bien souvent ne sont pas substituables. Aussi, le report modal n'est pas envisageable pour une grande partie des flux, notamment dans les derniers kilomètres, ou parce qu'il accroîtrait trop les distances de transports. Une bonne intermodalité repose sur un coût économiquement acceptable et des changements de modes de transports efficaces. Sans tenir compte du positionnement géographique des lieux de départ et d'arrivée, il existe deux principales unités pour mesurer le transport de marchandises : la tonne mesurée lors du chargement, et les tonnes-kilomètres. La route reste prépondérante dans le transport de marchandises avec une part modale de 85 % des tonnes-kilomètres effectuées. L'enquête Transport Routier de Marchandises du ministère des Transports montre aussi la prédominance des distances inférieures à 300 kilomètres : près de 60 % des tonnes transportées par le pavillon français le sont à une distance de moins de 50 kilomètres et 54 % des tonnes-kilomètres à moins de 300 kilomètres.

STABILITÉ
DU TRANSPORT INTÉRIEUR DE MARCHANDISES MESURÉ EN TONNES-KILOMÈTRES EN 2014 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 jusqu'en 2012 (+ 0,2 % par an). Néanmoins, en 2013 et en 2014, elle progresse à un rythme un peu plus soutenu (+ 0,7 % et + 0,8 %). La faiblesse de l'activité économique pèse toujours sur l'activité du transport routier de marchandises comme en témoigne la baisse de la circulation des poids lourds en 2014 (-1,5 %). Cependant, alors qu'on observe un net recul de la circulation des poids lourds immatriculés en France (-4,5 %), celle des véhicules lourds étrangers progresse de 5 %. Dans le transport routier de personnes, la circulation des voitures particulières immatriculées en France a progressé en 2014 (+1 %) dans un contexte de recul du prix des carburants et de développement de nouveaux services de mobilité (covoiturage). La circulation des bus et cars est également en hausse en 2014 (+ 1,7 %).

BILAN DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

	Unités	1990	2000	2013	2014	Variation annuelle moyenne en %		
						04/90	14/04	14/13
Parcs (moyennes annuelles)	Milliers de véhicules					+ 1,8	+ 0,7	+ 0,4
Voitures		23 280	27 770	31 622	31 726	+ 1,8	+ 0,7	+ 0,3
dont : essence		19 760	18 150	12 099	11 985	- 1,2	- 3,2	- 0,9
diesel		3 520	9 621	19 523	19 741	+ 9,9	+ 4,1	+ 1,1
Véhicules utilitaires légers (VUL)		4 223	5 062	5 939	5 971	+ 1,9	+ 0,9	+ 0,5
dont : essence		2 279	1 302	397	352	- 5,3	- 10,5	- 11,3
diesel		1 944	3 761	5 543	5 619	+ 6,0	+ 2,4	+ 1,4
Poids lourds (>5 t)		535	551	551	551	+ 0,5	- 0,4	- 0,1
Bus & cars		68	81	92	92	+ 1,5	+ 0,9	+ 0,5
Kilomètres annuels moyens	Milliers de km							
Voitures		13,4	13,5	12,7	12,8	+ 0,0	- 0,5	+ 0,4
dont : essence		11,9	10,7	8,2	8,3	- 1,2	- 1,9	+ 1,5
diesel		21,3	18,8	15,5	15,4	- 1,4	- 1,3	- 0,3
Véhicules utilitaires légers (VUL)		14,6	15,5	16,0	16,0	+ 0,5	+ 0,1	+ 0,0
dont : essence		9,9	8,3	7,3	7,4	- 1,3	- 1,0	+ 1,4
diesel		20,2	18,0	16,6	16,5	- 1,0	- 0,6	- 0,5
Poids lourds (>5t)		36,1	41,2	33,3	32,0	+ 0,9	- 2,4	- 4,0
Bus et cars		31,0	30,2	36,1	36,6	- 0,0	+ 1,7	+ 1,3
Consommations unitaires	Litres aux 100 km							
Voitures essence		8,68	8,12	7,50	7,50	- 0,8	- 0,4	+ 0,0
Voitures gazole		6,73	6,74	6,21	6,20	- 0,1	- 0,7	- 0,2
VUL essence		9,39	9,29	8,12	8,00	- 0,5	- 0,8	- 1,4
VUL gazole		9,77	9,67	9,00	9,00	- 0,3	- 0,4	- 0,0
Poids lourds gazole		36,23	36,62	34,81	34,10	+ 0,0	- 0,6	- 2,0
Bus et cars gazole		32,00	32,99	32,46	30,50	+ 0,1	- 0,7	- 6,0
Consommations de carburants (tous transports routiers)	Millions de litres							
Essence		24 110	18 729	9 667	9 626	- 2,9	- 4,9	- 0,4
Gazole		17 977	30 779	38 157	38 157	+ 5,0	+ 0,7	- 0,0
Total		42 086	49 508	47 824	47 783	+ 1,4	- 0,7	- 0,1
Circulation totale	Milliards de véhicules-km	420	518	568	572	+ 2,0	+ 0,3	+ 0,8
dont : Véhicules légers		389	476	523	542	+ 2,0	+ 0,6	+ 3,6
dont : PL marchandises		22,4	29,5	27,1	26,7	+ 2,6	- 1,8	- 1,5
Trafics routiers								
Voyageurs en véhicules particuliers ⁽¹⁾	Milliards de voyageurs-km	617,3	754,4	819,4	829,6	+ 1,9	+ 0,3	+ 1,2
Voyageurs en autobus ou autocars	Milliards de voyageurs-km	40,6	42,1	52,3	54,2	+ 0,3	+ 2,5	+ 3,6
Marchandises	Milliards de tonnes-km	195,7	276,8	288,6	288,5	+ 3,5	- 0,9	- 0,0

(1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
Sources : Les comptes des transports de la Nation MEDDE/SOeS, Insee.

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 2014 à 88 % pour les voyageurs et à 85 % pour les marchandises.

En 2014, le parc de véhicules immatriculés en France s'est accru de 0,4 %, 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 se poursuit (67,3 % du parc en 2014 contre 66,7 % en 2013) mais à un rythme qui se ralentit (+0,8 %). La part du diesel a représenté 79 % de la circulation des véhicules légers immatriculés en France, contre 55 % en 2000 et 31 % en 1990. Concernant le parc essence, quatre voitures sur cinq sont désormais compatibles au super sans

plomb 95-E10, qui représente 32 % des livraisons totales d'essence. La consommation unitaire moyenne des voitures particulières continue de baisser avec l'amélioration des performances techniques et ce, malgré les effets de surconsommation liés à l'incorporation des biocarburants, dont le pouvoir énergétique est moindre que celui des carburants conventionnels.

Sur les dix dernières années, la consommation unitaire moyenne des voitures diesel a baissé de 6 % et celle des voitures essence de 4 %.

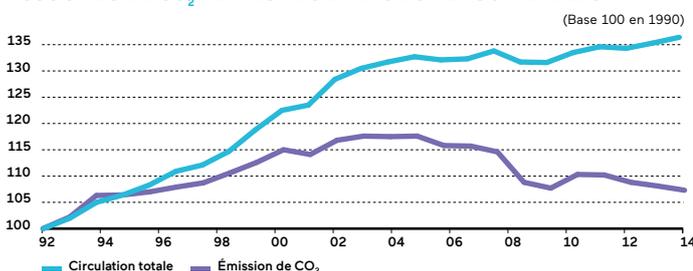
79%

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

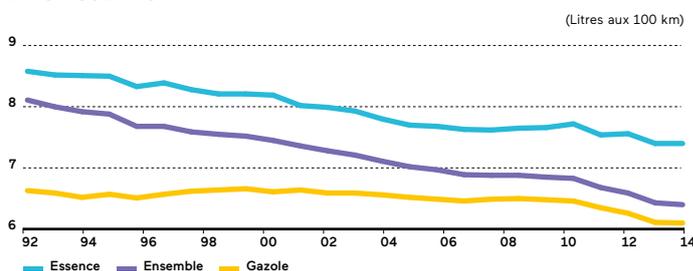
La circulation routière et les émissions de CO₂

Depuis 1990, la circulation des véhicules français et étrangers sur le territoire français a augmenté de 36 % ; leurs émissions de CO₂ 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 la consommation unitaire moyenne (y compris les effets de surconsommation liés aux biocarburants) a été de plus de 20 % entre 1990 et 2014 (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 CO₂ 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 29 % entre 1990 et 2014, malgré l'impact de la crise économique et financière.

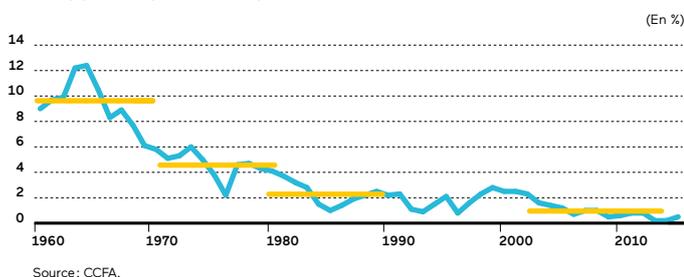
LA CIRCULATION DES VÉHICULES EN FRANCE ET LES ÉMISSIONS ASSOCIÉES DE CO₂ NETTES DES ÉNERGIES RENOUVELABLES



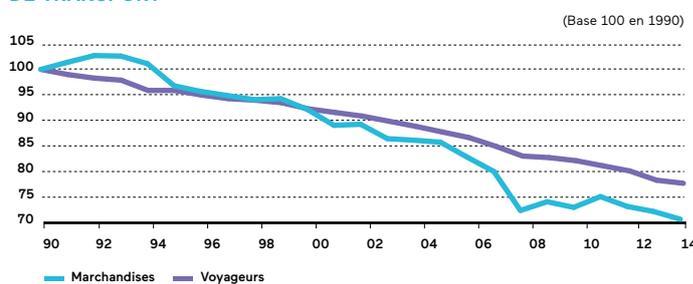
CONSOMMATION UNITAIRE MOYENNE D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE EN CIRCULATION (1)



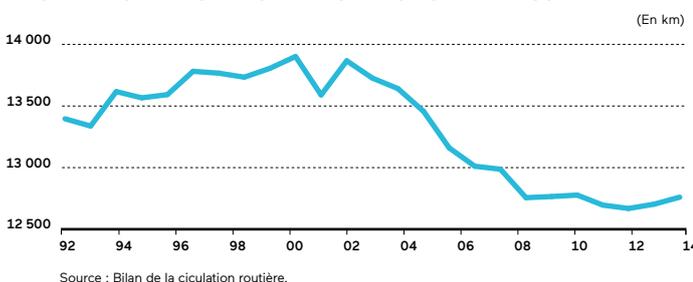
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL DU PARC DE VOITURES PARTICULIÈRES EN FRANCE



ÉVOLUTION DE L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE EN TERME DE TRANSPORT (2)



KILOMÉTRAGE ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE PARTICULIÈRE



La circulation des voitures particulières résulte de deux composantes : le parc de voitures et leur kilométrage annuel moyen. Sur 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 liés à la baisse du kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière.

En 2014, les premières estimations fournies par le Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique (CITEPA) pour les transports routiers font état d'émissions de CO₂ nettes des énergies renouvelables de 118 millions de tonnes. Après la stabilisation observée au début des années 2000, un net fléchissement est enregistré, lié, entre autres, aux effets de la crise économique et à l'aug-

mentation de la part des biocarburants dans les livraisons de carburants. Portant sur l'année 2012, les émissions de CO₂ 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 CO₂ DES TRANSPORTS ROUTIERS ENTRE 2004 ET 2014 SELON LE CITEPA

Les indices de prix des transports de voyageurs

En 2014, le rythme de croissance de l'indice des prix des véhicules personnels (achats et utilisation) est devenu négatif (- 0,2 %) en raison de la baisse des prix des carburants. L'indice des prix des transports ferroviaires de voyageurs a progressé de 2 %, 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 progresse pour la troisième année consécutive, après plusieurs années de baisse, et accélère fortement en 2014 (+ 3 %).

Depuis 2009, les indices de prix réels des différents modes de transport de voyageurs évoluent de manière très différenciée: de - 6 % pour le transport routier de voyageurs (hors taxis) à + 8 % pour les véhicules personnels, en passant par une baisse de 7 % pour le transport aérien et une hausse de 6 % pour le transport ferroviaire.

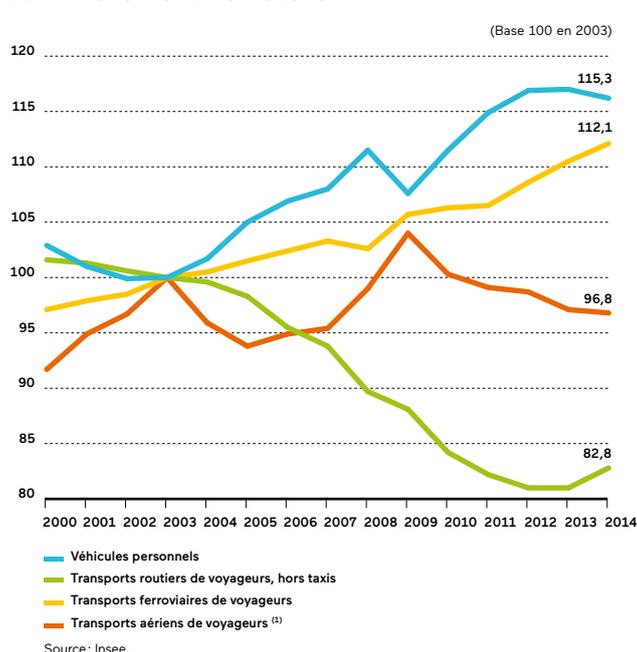
VARIATIONS ANNUELLES DES INDICES DE PRIX DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS

(En %)

	Véhicules personnels	Transports routiers de voyageurs, hors taxis	Transports ferroviaires de voyageurs	Transports routiers de voyageurs	Taxis	Transports aériens de voyageurs (1)
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
2013	1,0 %	0,8 %	2,6 %	1,4 %	2,6 %	-0,7 %
2014	-0,2 %	2,7 %	2,0 %	3,1 %	3,8 %	0,2 %

(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.

INDICES DES PRIX RÉELS DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORTS 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 incorporées dans le suivi de l'indice des transports aériens de voyageurs.

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

Après être restés proches de leur niveau de 1995, les indices des prix réels des différents modes de transports de voyageurs connaissent, depuis 2003, des évolutions distinctes: entre 2003 et 2014, l'indice réel lié aux véhicules personnels (achats et utilisation) a augmenté de 16 %, dépassant nettement son niveau de l'année 2000. Celui des transports ferroviaires a crû de 12 %, poursuivant sa progression entamée en 2000, alors que celui des transports routiers de voyageurs (hors taxis), a baissé de 17 %; il convient de rappeler que seule la partie payée directement par les ménages est prise en compte.

+ 0,8% et + 4,6%

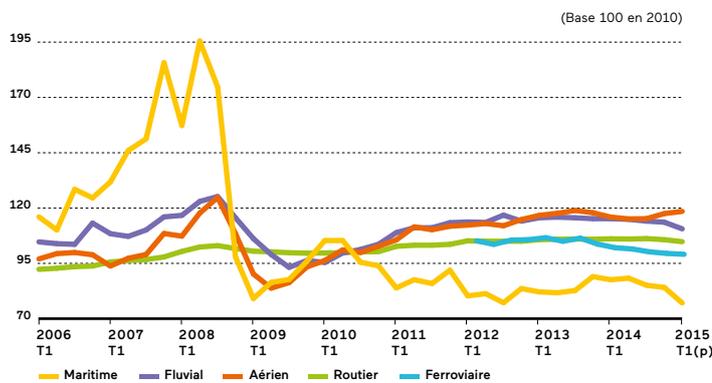
HAUSSES RESPECTIVES DES INDICES DES PRIX LIÉS AUX VÉHICULES PERSONNELS ET AUX TRANSPORTS FERROVIAIRES DE VOYAGEURS



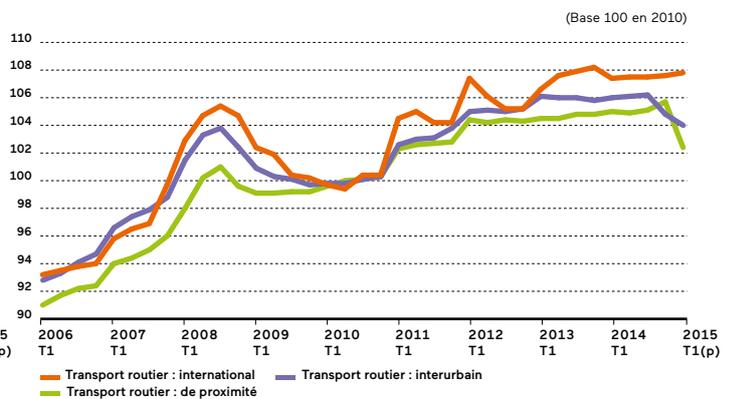
Les indices de prix du transport de fret

En 2014, l'indice de prix du fret routier est resté stable pour la première fois depuis 2010 (+ 0,1 %). Entre le premier trimestre 2014 et le premier trimestre 2015, l'indice a même reculé de 1,2 % en lien avec la baisse des prix du gazole. Les indices de prix du transport de fret autre que routier évoluent de manière contrastée. Ils sont en hausse dans le transport maritime (+2,9 %) tandis qu'ils reculent dans le fluvial (-0,9 %), l'aérien (-1,6 %) et le ferroviaire (-4,4 %). Depuis 2006, l'indice de prix du transport routier de fret a progressé en moyenne de près de 1,6 % par an, allant de 1,5 % pour l'interurbain à 1,7 % pour l'international et le transport de proximité. Sur la même période, l'indice de prix du transport fluvial a progressé plus faiblement (+ 0,9 % par an), variant de -0,1 % pour l'international à 1,9 % pour le national. Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix n'est diffusé que depuis 2014 avec un historique remontant au premier trimestre 2012. Sur la période d'observation, on constate un recul de 0,4 % principalement dû à une forte baisse en 2014 (4,4 %).

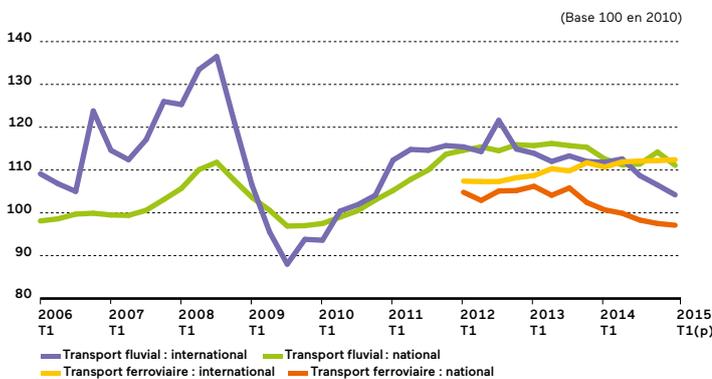
INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET EN FRANCE



INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET : ROUTIER



INDICES DE PRIX DU TRANSPORT DE FRET : FERROVIAIRE ET FLUVIAL



Source : MEDDE/SOeS.



Les indices de prix du transport de fret sont calculés par le service statistique SOeS du ministère en charge des Transports.

Pour le transport routier, fluvial et ferroviaire, les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives définies par les lieux de chargement et de déchargement, le type de marchandises et les caractéristiques du contrat liant le chargeur et le transporteur. Les relevés de prix sont effectués trimestriellement. Dans le transport routier et fluvial, seules les activités réalisées pour compte d'autrui par des entreprises domiciliées en France et dont le fret est l'activité principale sont suivies. Dans le transport ferroviaire, l'indice de prix suivi depuis le 1^{er} trimestre 2012, est élaboré à partir des prestations représentatives de transport confiées par un échantillon de 22 chargeurs aux opérateurs de transport ferroviaire. Suivis depuis 2006, les indices du 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. Les indices sont élaborés à partir de la méthodologie dite de la valeur unitaire qui intègre les surcharges carburant et sécurité versées à la compagnie aérienne assurant l'acheminement. Les indices de prix du transport maritime, également suivis depuis 2006, sont composés des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le fret maritime (vrac et ferry). Ils sont basés sur des indices de prix internationaux, de prix unitaires et de tarifs. L'indice de prix du fret routier de marchandises est resté stable en 2014 (+ 0,1 %) mais avec des

évolutions contrastées entre le transport de proximité en légère hausse (+ 0,5 %), l'interurbain (- 0,2 %) et l'international (- 0,1 %) en légère baisse. Par rapport au fluvial ou à l'aérien, les variations infra-annuelles sont moins importantes, même si le carburant représente entre 20 et 30 % des coûts totaux du transport routier de marchandises comme le montre l'enquête du CNR (*lire page 51*).

En lien avec la forte volatilité des prix des carburants, l'indice de prix du fret fluvial a connu depuis 2006 d'amples variations. Après une hausse en 2013, l'indice baisse en 2014 (- 1,6 %). L'indice de prix du fret maritime est très volatil, en lien avec l'évolution des prix du vrac. Après deux années de forte baisse, il a augmenté en 2013 (+ 4 %) puis en 2014 (+ 2,9 %). Disponible depuis 2000, l'indice de prix du fret fluvial a continuellement progressé, à l'exception de la chute de l'année 2009. En 2014, il recule de 0,9 %. Enfin, l'indice de prix du fret ferroviaire poursuit sa baisse amorcée au 3^e trimestre 2013. Sur l'année 2014, il recule de 4,4 % mais avec de grandes disparités entre le national en forte baisse (- 5,3 %) et l'international en hausse (+ 1,4 %).

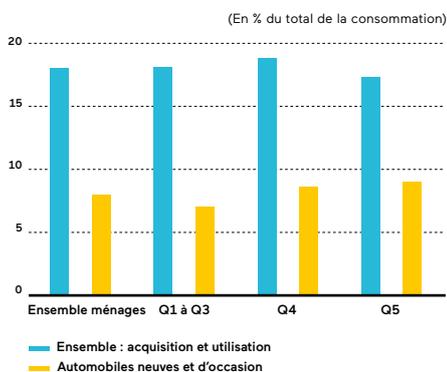
STABILITÉ

DE L'INDICE DE PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE FRET EN 2014

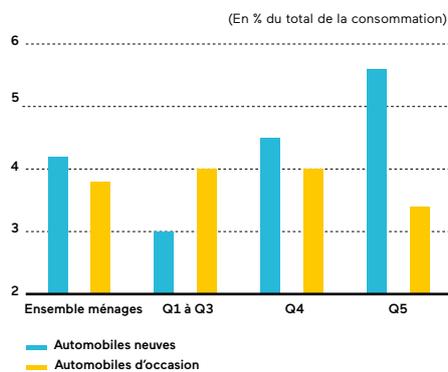
Le coût de la mobilité en automobile des ménages

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 du poste 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 de l'ER&PA baissait de 0,4 point à bien moins de 2 %.

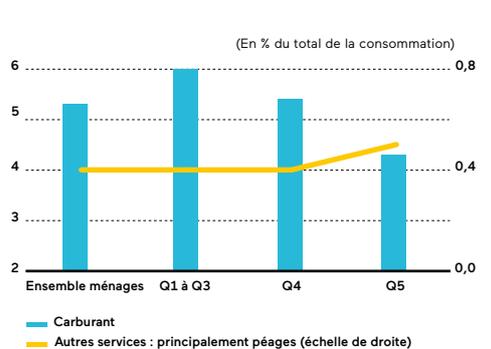
BUDGET AUTOMOBILE



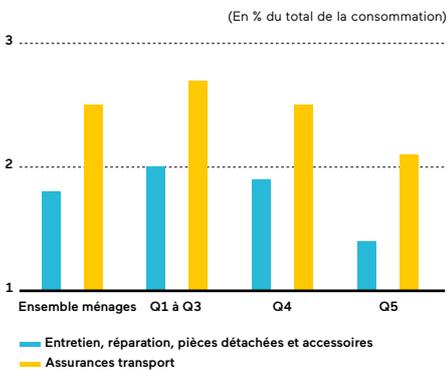
ACHAT AUTOMOBILE



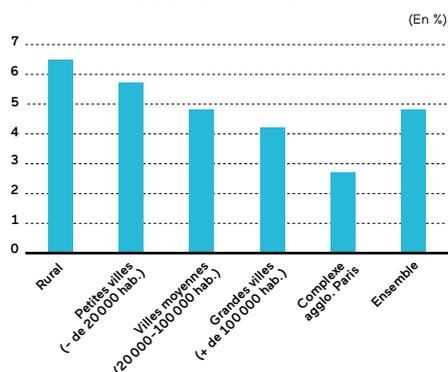
CARBURANTS ET AUTRES SERVICES LIÉS À L'UTILISATION (principalement péages)



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^e 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^e 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 le 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%

POIDS DU POSTE CARBURANTS DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES LES MOINS AISÉS (Q1-Q3)

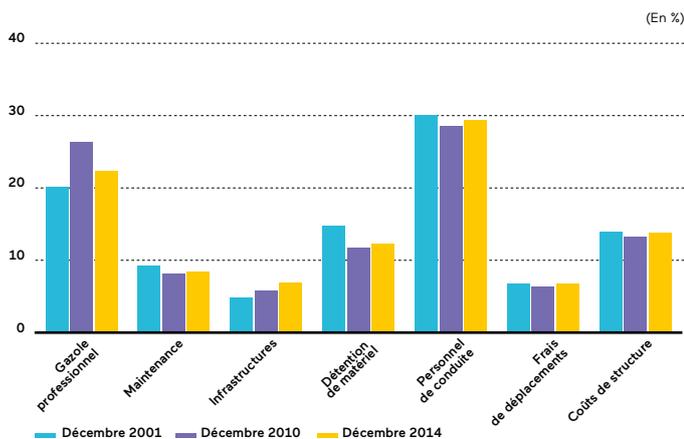
Prix de revient du transport routier de marchandises

Selon le Comité National Routier (CNR), entre 2002 et 2014, les coûts de revient en moyenne annuelle du transport routier de marchandises en longue distance et au niveau régional ont augmenté d'environ 33 %, soit en moyenne 2,4 % par an.

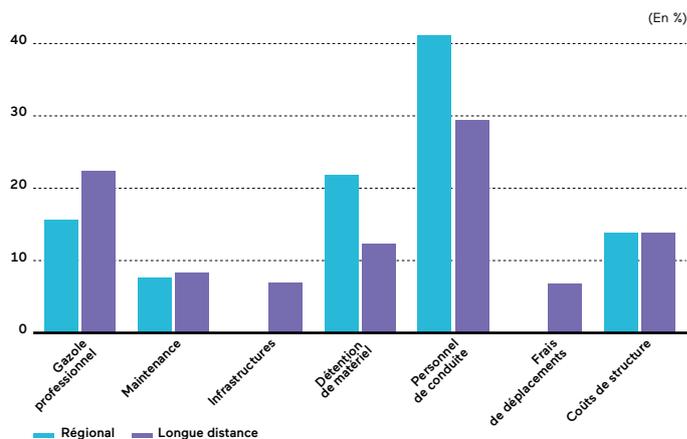
La part du gazole professionnel dans les prix de revient du transport routier de marchandises longue distance s'est élevée à 22 % contre 26 % en 2010 et 20 % en 2001.

En 2014, la détention de matériel (tracteur routier et semi-remorque) représentait 12,3 % du coût total (contre 11,7 % en 2010 et 14,7 % en 2001) et la part liée aux infrastructures atteignait 6,9 %.

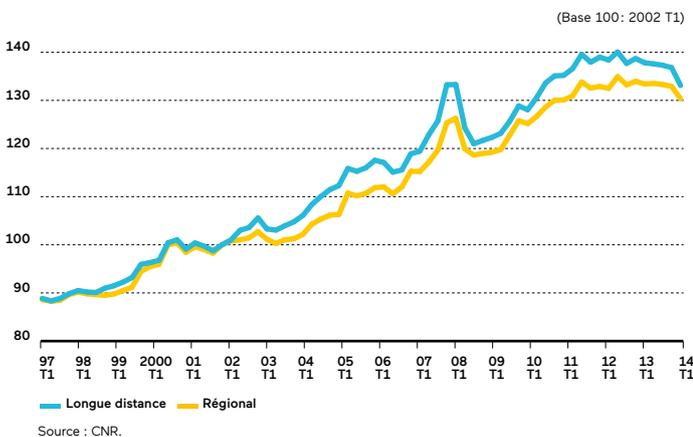
STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LONGUE DISTANCE



STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN DÉCEMBRE 2014



COÛT DE REVIENT DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES



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 longue distance; pendant cette période, sa part est ainsi passée de 20 % à près de 28 %. En 2008, en raison de la baisse des cours du pétrole à partir de l'été, la part du gazole est retombée à 22 % avant de remonter ensuite jusqu'à 29 % en 2011 et de baisser à nouveau les trois années suivantes, s'établissant à 22 % en 2014. Sur la période 2001-2014, la part des coûts des infrastructures a progressé de 2 points à 6,9 %. En revanche, la détention du matériel (tracteur routier et semi-remorque) et la maintenance (entretien et réparation)

ont vu leur part respective baisser de 2,4 points et de 0,9 point, soit un peu plus que la baisse observée au niveau du personnel de conduite (- 0,7 point). Concernant le transport régional, la part des carburants représentait 16 % de l'ensemble des coûts en décembre 2014; cette moindre part est l'un des facteurs d'explication de la plus faible progression, de plus de 2 points, de l'indice régional entre 2002 et 2014 comparé à l'indice longue distance. La part de la détention de matériel a évolué entre 20 et 22 % sur la même période.

- 6 POINTS

BAISSE DE LA PART DU GAZOLE PROFESSIONNEL DANS L'INDICE CNR DES COÛTS DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES LONGUE DISTANCE DEPUIS 2011

Les indices de prix automobiles

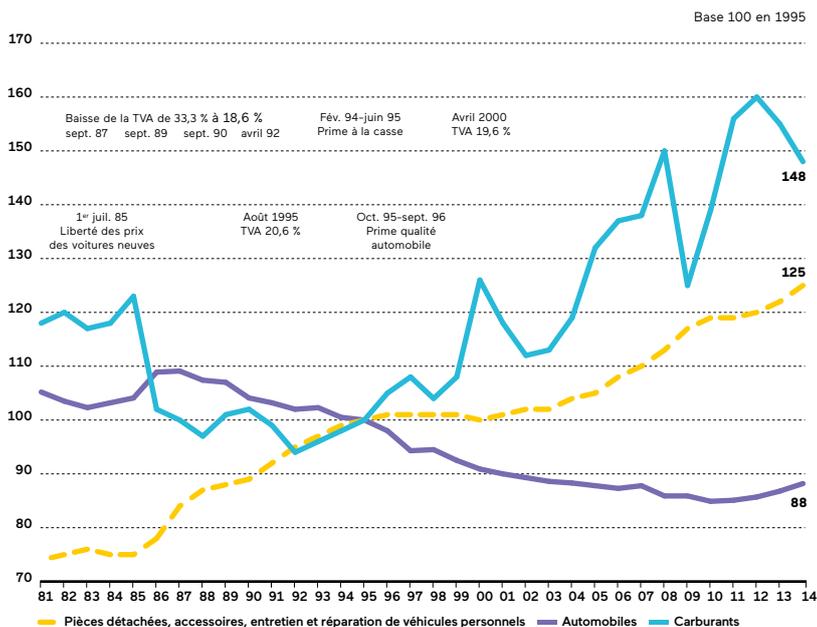
En 2014, l'indice des prix des automobiles neuves a augmenté de 2,1 %, soit 1,6 point de plus que l'inflation. De 2007 à 2013, l'indice des prix réels des voitures neuves a diminué de 1 % avant de croître légèrement en 2014. La sévèrisation des barèmes des malus écologiques a contribué à cette hausse. Cette tendance à la baisse sur plusieurs années a également été observée au niveau européen. En 2014, l'indice des prix réels des carburants a de nouveau décliné mais demeure à un niveau élevé (148 contre 160 au point culminant de 2012 soit une baisse de 8 %). L'indice des prix des pièces détachées, accessoires, et de l'entretien et réparation de véhicules a progressé de 2,6 % en 2014. Les évolutions à l'intérieur de celui-ci sont néanmoins contrastées allant de -1,5 % pour les pneus à +3,1 % au coût horaire de main-d'œuvre pour la réparation de véhicules personnels.

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
2012	2,0 %	2,6 %	2,5 %	4,9 %
2013	0,9 %	2,2 %	2,7 %	-2,5 %
2014	0,5 %	2,1 %	2,6 %	-4,0 %

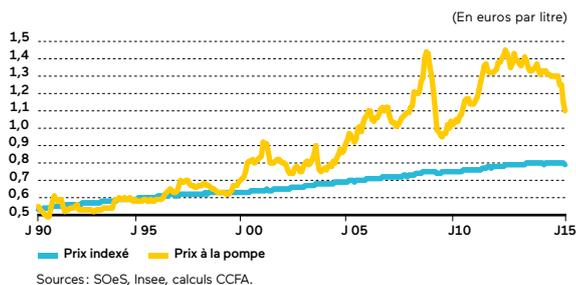
Source: Insee, calculs CCFA.

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

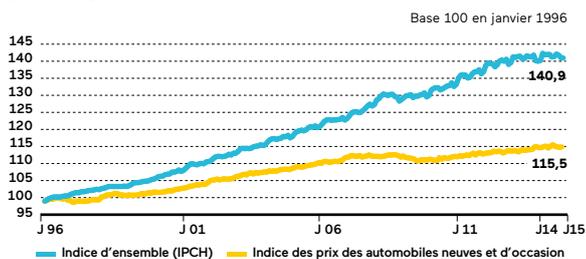


Source: Insee, présentation CCFA.

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



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



Source: Eurostat.

-6,0%

BAISSE DU PRIX DES CARBURANTS EN 2014 PAR RAPPORT À 2012



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 décliné régulièrement sous l'effet continu de la concurrence et celui, ponctuel, des mesures de soutien au marché (système de bonus/malus et prime à la casse depuis 2008). Néanmoins, l'augmentation des malus écologiques a impliqué une croissance des prix de 2,5 % en janvier 2014 par rapport à décembre 2013. Quant à l'indice des

prix réels des réparations et de l'entretien, il est reparti à la hausse à partir de 2003 en raison de nombreux facteurs liés à la main-d'œuvre (coût du travail, développement des compétences, etc.) et aux pièces (amélioration de la réparabilité, prix des matières premières, hausse de la qualité de service, diversité accrue des modèles demandés par les consommateurs). Dans la zone euro (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 2014, 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 12 %.

La consommation automobile des ménages

La stabilité des prix a permis au pouvoir d'achat des ménages de croître en 2014 (+1,1 %) après une stagnation en 2013. Les dépenses de consommation des ménages continuent également à se redresser. Elles progressent de +0,6 % en 2014 (+0,4 % en 2013). Dans ce contexte, les achats de véhicules neufs augmentent également (+2 %) après deux années consécutives de baisse et atteignent 23,8 milliards d'euros. Cependant, sur le long terme, on observe une diminution de la part des achats de véhicules dans la consommation des ménages, qui se fait au détriment du véhicule neuf. En 2014, les achats de carburants des ménages se contractent à nouveau sous l'effet de la diminution des prix du baril de pétrole. Leur niveau atteint désormais 37 milliards d'euros, soit un recul de 3,7 % par rapport à 2013. Ce montant est équivalent aux achats d'automobiles neuves et d'occasion, alors qu'il était très inférieur au début des années 1990.

LES DÉPENSES DE CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORT

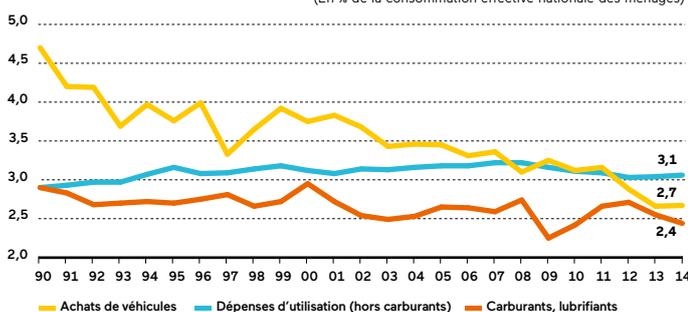
(En montant et en part de la consommation effective nationale des ménages)

	Unité	1990		2000		2013 ⁽¹⁾		2014 ⁽¹⁾		Variation 2014/2013
Achats de véhicules	milliards d'euros	33,9	4,7 %	37,9	3,8 %	39,9	2,6 %	40,5	2,7 %	+1,5 %
- Automobiles neuves et d'occasion		31,3	4,3 %	34,1	3,4 %	35,4	2,3 %	36,0	2,4 %	+1,5 %
dont automobiles neuves		25,6	3,5 %	24,5	2,4 %	23,4	1,5 %	23,8	1,6 %	+2,0 %
- Caravanes, motocycles, cycles		2,6	0,4 %	3,8	0,4 %	4,5	0,3 %	4,6	0,3 %	+1,4 %
Dépenses d'utilisation des véhicules	milliards d'euros	41,8	5,8 %	61,3	6,1 %	84,1	5,5 %	83,4	5,5 %	-0,8 %
- Entretien, réparation, pièces détachées et accessoires		16,6	2,3 %	24,0	2,4 %	33,7	2,2 %	34,1	2,3 %	+1,2 %
dont fabrication d'équipements automobiles		7,2	1,0 %	11,1	1,1 %	17,1	1,1 %	17,4	1,1 %	+1,5 %
dont services d'entretien de véhicules automobiles		7,1	1,0 %	9,2	0,9 %	11,8	0,8 %	11,9	0,8 %	+0,5 %
- Carburants et lubrifiants		20,9	2,9 %	29,8	2,9 %	38,4	2,5 %	37,0	2,4 %	-3,7 %
- Péages, stationnement, location, auto-écoles		4,3	0,6 %	7,5	0,7 %	12,0	0,8 %	12,3	0,8 %	+2,8 %
Assurances automobiles	milliards d'euros	2,9	0,4 %	3,9	0,4 %	7,6	0,5 %	7,7	0,5 %	+2,0 %
Total des consommations liées à l'automobile et à la moto	milliards d'euros	78,6	10,9 %	103,1	10,2 %	131,6	8,7 %	131,7	8,7 %	+0,1 %
Services de transports collectifs	milliards d'euros	10,3	1,4 %	15,2	1,5 %	26,0	1,7 %	26,5	1,7 %	+1,7 %
Consommation effective nationale des ménages	milliards d'euros	721	100 %	1 010	100 %	1 503	100 %	1 517	100 %	+0,9 %
Nombre de ménages (métropole)	milliers	21 632		24 256		27 775		27 973		+0,7 %
Consommation automobile par ménage	euros	3 633		4 249		4 738		4 707		-0,7 %
Consommation automobile par ménage motorisé	euros	4 749		5 291		5 702		5 685		-0,3 %

(1) Ces données sont provisoires et peuvent être réajustées pendant trois ans.
Source : Insee - La consommation des ménages, 2014 - base 2010.

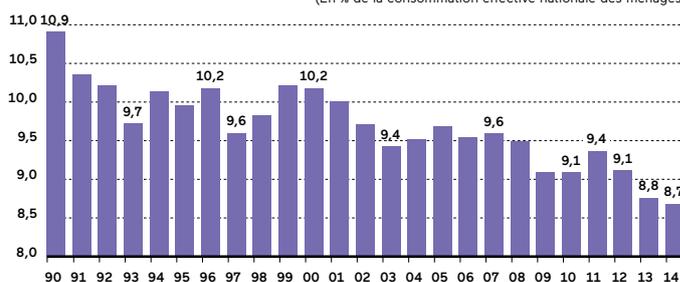
LES COEFFICIENTS BUDGÉTAIRES AUTOMOBILES DE 1990 À 2014

(En % de la consommation effective nationale des ménages)



LES DÉPENSES AUTOMOBILES TOTALES

(En % de la consommation effective nationale des ménages)



D'après les données de la comptabilité nationale, qui reposent sur des concepts différents de ceux utilisés dans l'enquête budget des familles (voir page 50), les ménages ont dépensé, en 2014, 131 milliards d'euros (+0,1 %) pour leurs transports individuels (contre 137 milliards en 2011). Cette somme a représenté 83 % de l'ensemble des dépenses que les ménages ont consacré à leurs transports (individuels et collectifs).

La part de la consommation automobile dans la consommation effective nationale est appelée « coefficient budgétaire automobile ». Ce coefficient a varié entre 9 % et 11 % du début des années quatre-vingt-dix jusqu'à la crise de 2009. Depuis, il oscille autour de 9 % et ne s'élève plus qu'à 8,7 % en 2014.

Au sein de cette consommation, le poste « achats de véhicules » arrive désormais en deuxième place derrière les dépenses d'utilisation du véhicule (hors

carburants), alors qu'il était le premier poste de dépenses avant 2012. La baisse tendancielle des achats de véhicules pèse sur le coefficient budgétaire, qui n'est plus que de 2,7 % en 2014 contre 4,3 % en 1990. Cette baisse se fait au détriment des achats de voitures particulières neuves, qui ne représentent plus que 66 % des achats de véhicules contre 82 % 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 et se stabilise désormais autour de 2,3 % contre 2,5 % auparavant.

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

2,7%

**PART DES ACHATS DE VÉHICULES
DANS LES DÉPENSES DE CONSOMMATION
DES MÉNAGES EN 2014**

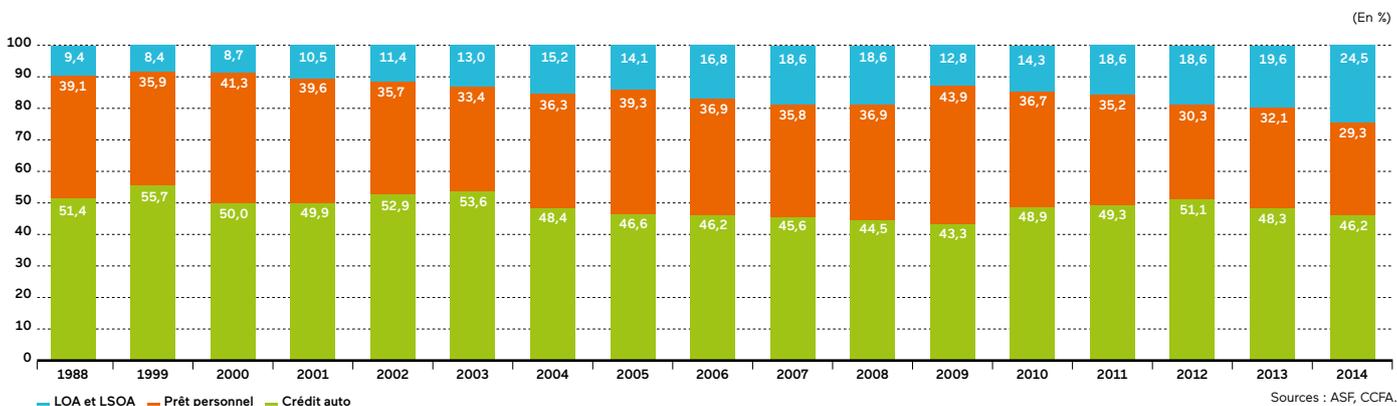
Le financement automobile

En 2014, 63 % des voitures achetées neuves par les ménages l'ont été au moyen d'un crédit. Après la période des primes à la casse, le niveau observé entre 2003 et 2008 a été retrouvé.

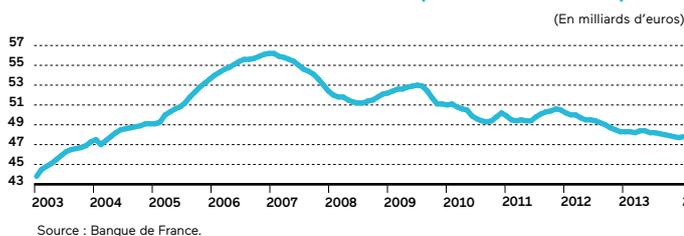
Comme au cours des années précédentes, le crédit automobile affecté (ou crédit classique) est resté le mode de financement le plus utilisé (46 %), devant le prêt personnel (29 % des dossiers financés) et la location (24,5 %). Le financement par location se décompose en Location avec Option d'Achat – LOA (93 %) et Location Sans Option d'Achat – LSOA (7 %). Après avoir atteint un sommet en 2012, la part du crédit classique a perdu près de 5 points en deux ans tandis que sur la même période, la part de la location avec ou sans option d'achat gagnait 6 points. La part du prêt personnel a également reculé sur la même période et davantage entre 2013 et 2014, perdant 3 points sur un an.

Concernant les véhicules neufs utilisés par les entreprises (tant les voitures particulières que les véhicules utilitaires légers ou les véhicules industriels), la progression plus soutenue de l'activité en 2014 s'est traduite par une hausse du financement après deux années consécutives de baisse. Elle concerne les deux principaux modes de financement (LOA et location longue durée) et est légèrement plus soutenue pour les achats de voitures particulières.

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



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



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



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;
- **les locations avec (LOA) ou sans option d'achat (LSOA)**; 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 ou non 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 résidant en France s'était particulièrement accru: en données cumulées sur 12 mois, les crédits nouveaux à la consomma-

tion (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 12 % entre janvier 2008 et septembre 2011 en lien avec la crise financière puis économique, la production de crédits à la consommation a oscillé entre 49 et 50 milliards d'euros jusqu'à mi 2012 puis s'est stabilisée depuis autour de 48 milliards d'euros. Au sein de ces nouveaux crédits, le financement des voitures particulières neuves auprès des particuliers a enregistré une hausse en 2014 en lien avec la stabilisation du marché automobile. Les modalités de financement se sont sensiblement modifiées au cours des dernières années, favorisant la LOA, qui a encore progressé de 16 % en 2014, au détriment des financements classiques affectés, en recul de 6 %.

24,5 %
PART DES VOITURES
ACHETÉES NEUVES PAR
LES MÉNAGES EN FRANCE
À L'AIDE D'UNE LOCATION
AVEC OU SANS OPTION
D'ACHAT

Le commerce et la réparation d'automobiles et de motos

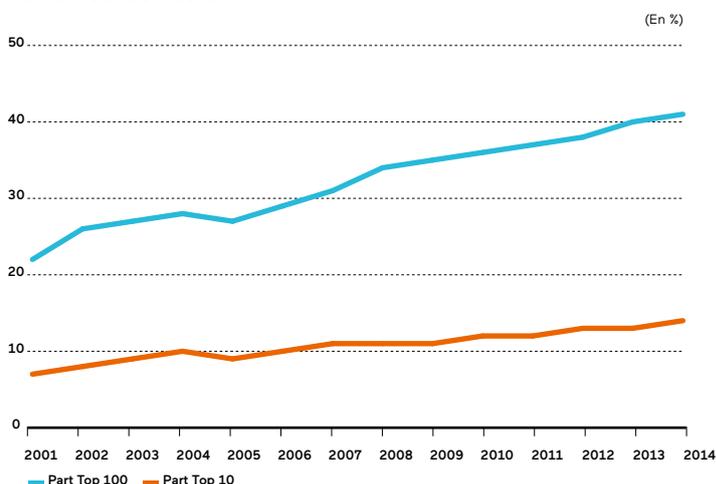
Le commerce de véhicules automobiles a généré en 2014 un chiffre d'affaires (CA) de 72 milliards d'euros, soit en légère hausse par rapport à 2013, après les deux années de repli qui ont suivi la fin des mesures de soutien au marché (-9 % entre 2011 et 2013). En 2014, l'activité retrouve ainsi son niveau des années 2008-2009. Après avoir augmenté de plus de 4 % par an entre 2000 et 2008, l'entretien - réparation de véhicules a connu une baisse de son CA de 3,5 % par an entre 2008 et 2012. Depuis, l'activité se stabilise autour de 20 milliards d'euros. 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. Entre 2001 et 2012, chaque groupe de distribution faisant partie des 10 plus importants a vendu chaque année en moyenne plus de 1000 VN supplémentaires. Les 100 plus importants ont vu chacun croître leurs ventes de plus de 300VN par an. Cette évolution est liée à une couverture géographique accrue et à un développement du multi-marquisme. En 2014, les 10 plus grands groupes ont vendu plus de 300000 VN, soit 14 % des ventes totales pour un CA de 9,8 milliards d'euros. Les 100 plus grands groupes ont représenté 40 % des ventes totales, soit 890000 VN pour un CA de 29,5 milliards d'euros.

LES RÉSEAUX DE VENTES EN FRANCE POUR VÉHICULES LÉGERS AU 1^{ER} JANVIER 2014

Marques	Réseau primaire
Renault	697
Peugeot	423
Citroën	435
Marques françaises	1 555
Ford	291
Opel	255
Fiat	198
Volkswagen	321
BMW	154
Mercedes-Benz	168
Marques japonaises	1 129
Marques coréennes	497
Autres marques	1 351
TOTAL	5 919

Sources : CNPA, CCFA.

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



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

(En milliards d'euros courants TTC)

Activités	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Variation 2014-2013
Commerce de véhicules automobiles	70,8	73,3	77,0	72,2	70,3	71,9	2,3 %
Entretien et réparation de véhicules automobiles	22,5	20,5	20,4	20,2	20,1	20,1	- 0,2 %
Commerce de détail d'équipements automobiles	6,7	6,5	7,1	7,5	7,8	7,7	- 0,7 %
Commerce et réparation de motocycles	2,8	2,9	2,9	2,7	2,6	2,7	3,1 %
Commerce de détail de carburants	11,2	13,3	14,9	16,7	16,1	15,3	- 4,7 %
TOTAL	113,9	116,5	122,4	119,4	116,9	117,7	- 2,1 %

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.

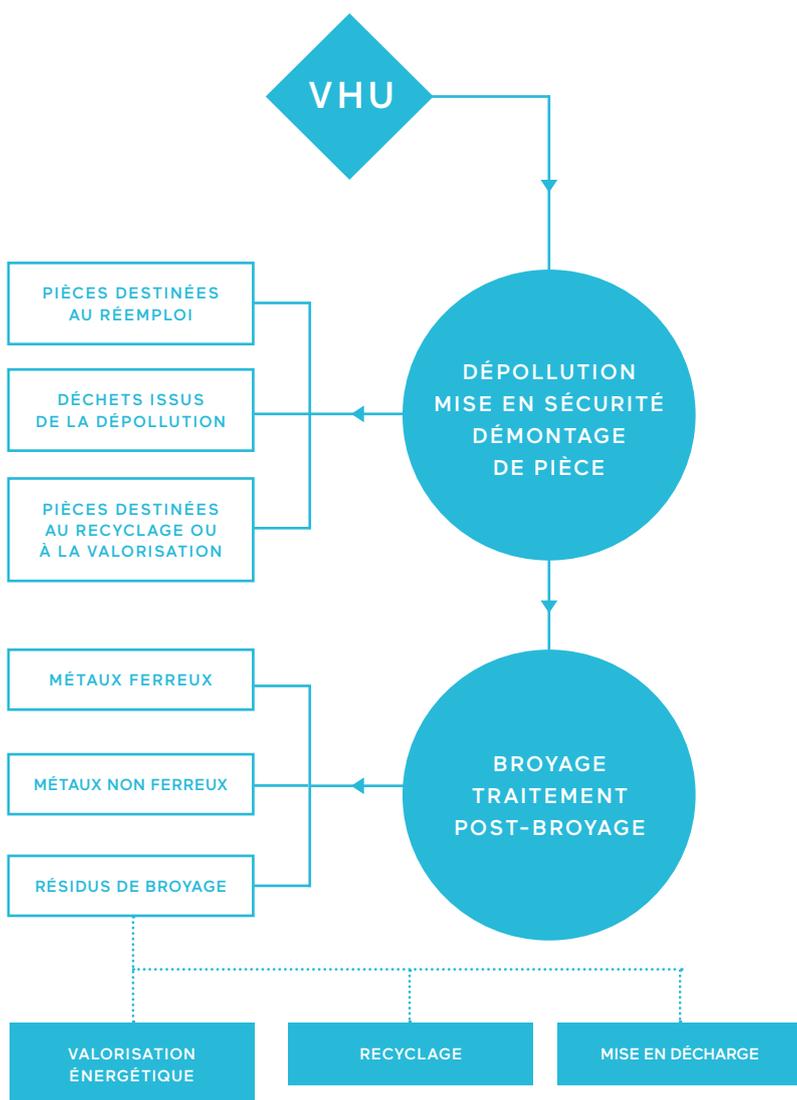
72 MILLIARDS D'EUROS

CHIFFRE D'AFFAIRES TTC EN 2014 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'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe) fournit un certain nombre de données sur l'importance du recyclage dans l'automobile. Un véhicule hors d'usage (VHU) est un véhicule que son dernier

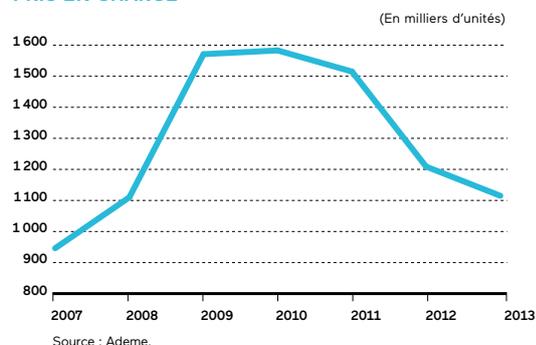
SCHÉMA SIMPLIFIÉ DU TRAITEMENT D'UN VHU



1,1
MILLION
DE VHU PRIS EN CHARGE
EN 2013 (-7,8%/2012)

1 600
et 59
NOMBRES RESPECTIFS
DE CENTRES VHU
ET BROYEURS AGRÉÉS

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



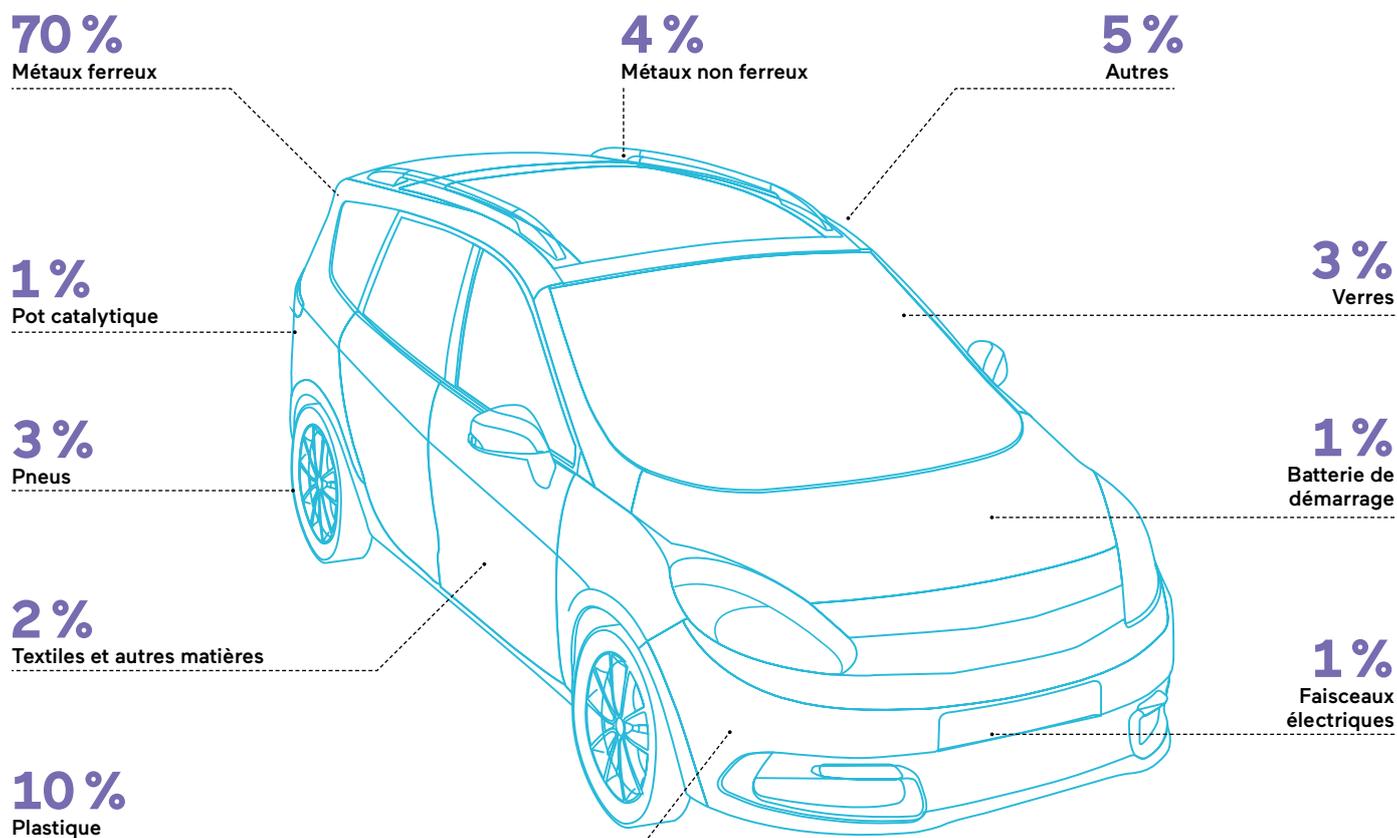
En France, environ 1,1 million de véhicules ont été pris en charge par la filière véhicules hors d'usage en 2013 et traités par environ 1600 établissements agréés : les centres VHU. Les véhicules sont d'abord dépollués : retraits des fluides (huiles carburants, liquide de freinage, climatisation...), 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, au progrès technique réduisant la fréquence de renouvellement des composants. Le traitement des véhicules hors d'usage doit respecter des niveaux de performances définis par la 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 est d'environ une tonne. Certaines parties consommables des véhicules sont également recyclées au

détendeur destine à la destruction. Plus de 1,1 million de VHU ont été pris en charge par la filière agréée en 2013 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, Syderep 2014



cours de la vie du véhicule. Le nombre d'accumulateurs automobiles (batteries) mis sur le marché s'est élevé à 7,9 millions d'unités en 2013 (-4%/2012), le quart en provenance des constructeurs français. Ils équivalent à 125500 tonnes. Les accumulateurs au plomb représentent la quasi-totalité des batteries automobile (99,9%), le reste provient de celles de traction et démarrage des véhicules hybrides (0,1%) dont le nombre continue d'augmenter (+29%/2012). Le taux de collecte a atteint son niveau le plus bas depuis 2009 (-11%/2012), soit 184381 tonnes. Les opérateurs français ont traité plus de 212000 tonnes de batteries dont les quatre cinquièmes proviennent de France, soit -12%/2012 à cause d'une collecte plus faible. La filière pneumatique a collecté plus de 390000 tonnes en 2013, contre plus de 200000 en 2004. Bien que les quantités collectées aient baissé de 1% entre 2012 et 2013,

le taux de collecte 2013 est meilleur (86% contre 80% en 2012), dû notamment à la diminution significative des quantités mises sur le marché en 2012. Le taux de traitement des pneus usagés a augmenté de 1,3% par rapport à 2012, atteignant 92%. 51% de ces pneumatiques sont destinés à la valorisation énergétique, 21% à la granulation, 11% à la revente d'occasion, 10% aux travaux publics et 5% au rechargement. 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 soit régénérées lorsque cela est possible (un tiers des volumes), soit valorisées énergétiquement.

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 de nouveau chuté en 2012 (- 9 %) et 2013 (- 5 %) à 53 milliards d'euros, soit juste 9 % au-dessus de son niveau de 2009, année de la crise financière. Elle oscillait entre 70 et 77 milliards d'euros de 2000 à 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 4 fois sa valeur ajoutée (VA). En 2013, ils ont atteint 43 milliards d'euros, profitant à nombre de secteurs de l'économie. Depuis 2009, la VA varie autour de 10 milliards d'euros, à un niveau bien inférieur aux 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 durable 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	2010	2011	2012 ⁽¹⁾	2013 ⁽¹⁾
Achats aux autres branches	%	71,7	76,3	75,6	75,7	76,5	76,1
Équipements électriques, électroniques, informatiques; machines	%	20,6	21,0	20,1	20,1	19,6	19,5
<i>dont</i> : fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	%	4,8	4,8	4,5	4,2	3,7	3,7
fabrication d'équipements électriques	%	3,1	3,4	3,5	3,6	3,5	3,6
fabrication de machines et équipements non compris ailleurs	%	12,8	12,8	12,1	12,3	12,4	12,2
<i>Autres industries (y compris cokéfaction et raffinage) dont</i> :	%	35,8	39,8	39,7	39,7	40,5	40,0
métallurgie et fabrication de produits métalliques	%	16,0	16,7	17,5	17,2	17,9	17,3
fabrication de produits en caoutchouc, plastiques et minéraux	%	9,1	10,8	10,1	10,0	10,4	10,3
autres industries manufacturières (y.c. réparation et installation)	%	3,7	4,7	4,5	4,5	4,3	4,3
industrie chimique	%	2,6	2,8	3,0	3,0	3,2	3,3
fabrication de textiles, industries habillement, cuir et chaussure	%	1,6	1,9	1,8	1,7	1,8	1,9
travail du bois, industries du papier et imprimerie	%	1,4	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5
<i>Industries extractives, énergie, eau dont</i> :	%	1,6	1,5	2,0	1,7	2,2	2,2
électricité, gaz, vapeur et air conditionné	%	0,9	0,8	1,2	0,9	1,3	1,3
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	1,0	0,9	1,0	1,1
Transports et entreposage	%	1,2	1,3	1,5	1,5	1,5	1,5
Information et communication	%	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4
Activités financières et d'assurance	%	0,8	0,7	0,9	1,0	1,0	1,0
Activités immobilières	%	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<i>Soutien aux entreprises dont</i> :	%	7,7	7,7	7,3	7,6	7,5	7,4
juridique, comptabilité, contrôle et analyse technique, ...	%	1,6	1,9	2,1	2,1	2,2	2,2
recherche-développement scientifique	%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	%	2,8	2,7	2,6	2,4	2,5	2,6
activités de services administratifs et de soutien	%	3,4	3,1	2,7	3,1	2,8	2,6
Autres activités du secteur tertiaire	%	2,3	2,1	2,1	2,2	2,3	2,3
Ensemble des achats au secteur tertiaire	%	13,4	13,6	13,4	13,8	13,9	14,0
Achats à la branche	%	28,3	23,7	24,4	24,3	23,5	23,9
Production de la branche aux prix de base	Milliards € courants	70,3	75,6	58,3	60,9	55,3	52,7
En pourcentage de la production aux prix de base	%	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Achats totaux ⁽²⁾	Milliards € courants	57,1	62,6	47,5	50,3	45,7	42,8
En pourcentage de la production aux prix de base	%	81,2	82,7	81,5	82,7	82,7	81,3
Valeur ajoutée de la branche	Milliards € courants	13,2	13,0	10,8	10,5	9,5	9,8
En pourcentage de la production aux prix de base	%	18,8	17,3	18,5	17,3	17,3	18,7
Excédent Brut d'Exploitation (EBE)	Milliards € courants	-	-	2,6	2,6	1,7	2,0
En pourcentage de la valeur ajoutée (Taux de marge)	%	-	-	24,6	24,5	17,9	20,3

(1) Ces données sont provisoires. (2) Achats totaux (consommation intermédiaire): valeur des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. La répartition des achats par branche est exprimée en volume. 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).

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'élevaient à 40 % de l'ensemble des achats, parmi lesquels la métallurgie et la fabrication de produits métalliques demeurent les premiers fournisseurs (17 % des achats totaux).

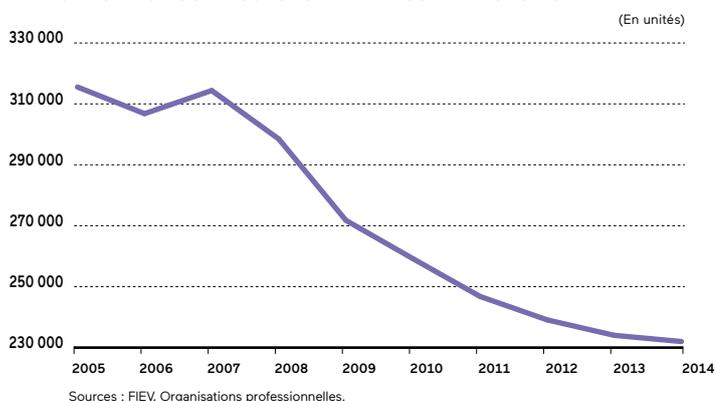
Les achats aux fabricants de machines et équipements (hors produits électriques, électroniques et informatiques) représentent 12 % des achats totaux de l'industrie automobile. En base 2010, où les dépenses de recherche et développement sont comptabilisées en FBCF, l'industrie automobile consacre 14 % de ses achats au secteur tertiaire, notamment dans les activités de soutien aux entreprises (7 %).

53 MILLIARDS D'EUROS
PRODUCTION DE LA BRANCHE AUTOMOBILE EN 2013

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 ... Une étude de la Direction Générale des Entreprises estime que la filière industrielle automobile emploie 441 000 salariés en « équivalent-temps-plein » dont 211 000 dans le noyau (constructeurs, équipementiers et carrossiers) et 230 000 dans la périphérie. Cette dernière regroupe onze activités comme les produits en verre, le textile, les produits caoutchouc et en plastique, ou les produits métalliques. Les fournisseurs de l'automobile regroupés au sein du CLIFA évaluent leur chiffre d'affaires à plus de 40 milliards d'euros en 2014 contre plus de 50 en 2007. Selon Eurostat, la construction automobile et l'industrie équipementière française occupent chacune dans leur activité le deuxième rang en Europe en terme de chiffre d'affaires.

EFFECTIFS DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



EFFECTIFS ⁽¹⁾ DE LA FILIÈRE AUTOMOBILE PAR ACTIVITÉ

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

(1) En équivalent temps plein.
Sources : DGE, enquête en 2012 auprès des entreprises de la filière automobile ; Insee Clap 2011.
Calculs DGE.

LE CHIFFRE D'AFFAIRES DES FOURNISSEURS DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE (2014)

		(En milliards d'euros)
FIEV		
Fédération des Industries des équipements pour Véhicules		15,6
FIM		
Fédération des Industries Mécaniques		10,1
SNCP ⁽¹⁾		
Syndicat National du Caoutchouc et des Polymères		5,0
GPA ⁽²⁾		
Groupement Plasturgie Automobile		5,0
FIEEC		
Fédération des Industries Électriques, Électroniques et de Communication		4,3
Fondeurs de France		
		2,0
Industrie du verre ⁽²⁾		
		0,3

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

Selon des travaux de la FIEV (Fédération des Industries d'Équipements pour Véhicules), les effectifs pour l'année 2014 liés à la filière automobile industrielle hors constructeurs étaient de près de 230 000 personnes, dont notamment 74 000 pour les équipements (FIEV), 63 000 pour la mécanique (FIM), 34 000 pour les pneumatiques et caoutchouc (SNCP, chiffres 2012) et 25 000 pour la plasturgie (GPA, chiffres 2012). Les équipementiers ont deux types de marché : celui de la première monte pour un montant s'élevant à 13,3 milliards d'euros en 2014 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 plus de 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 GIST (Groupement des industries de la sous-traitance mécanique), 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).

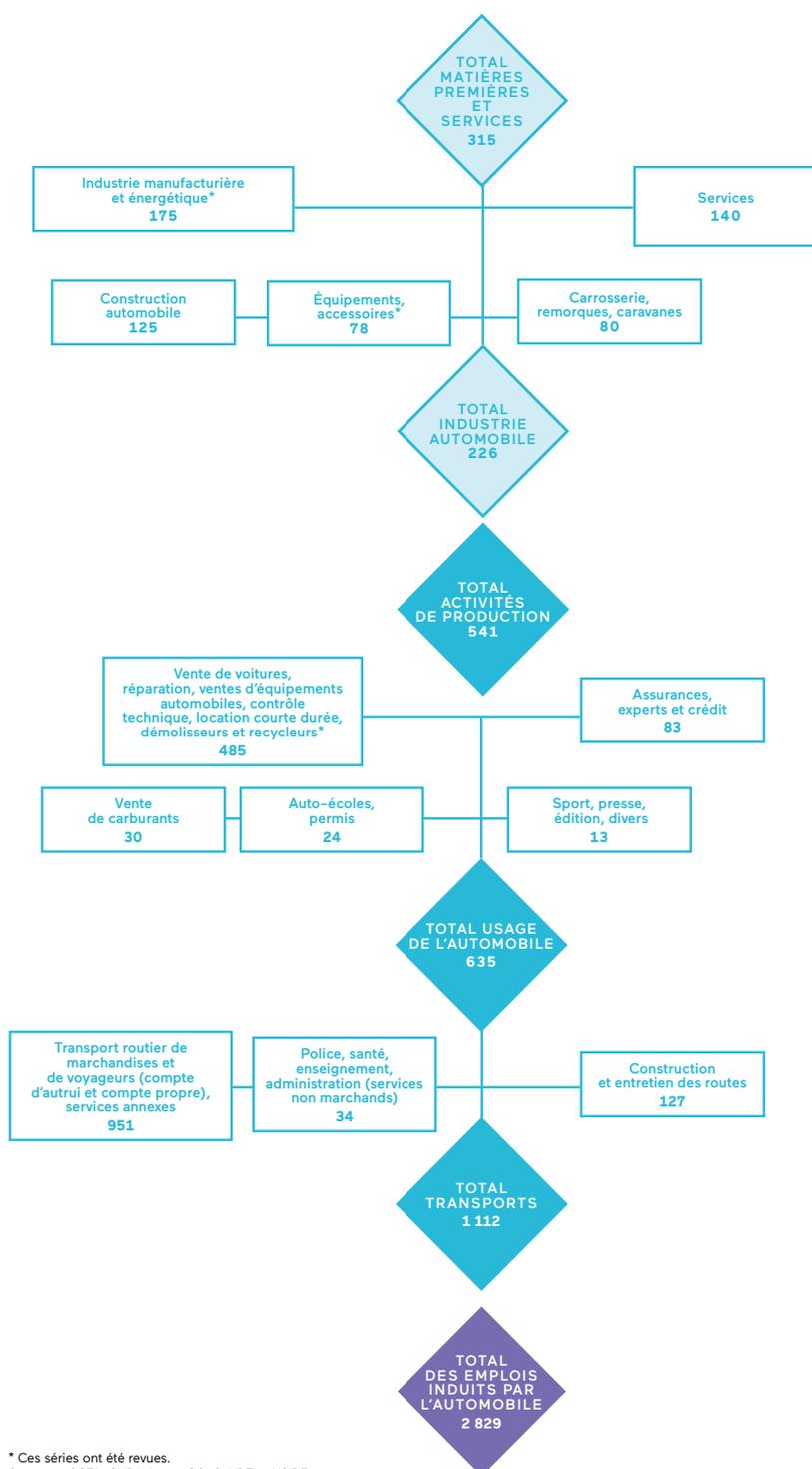
1^{er} CLIENT
L'INDUSTRIE AUTOMOBILE FRANÇAISE EST LE PREMIER CLIENT DE NOMBREUX SECTEURS ÉCONOMIQUES COMME LA PLASTURGIE, LE CAOUTCHOUC INDUSTRIEL, LES SERVICES INDUSTRIELS DU TRAVAIL DES MÉTAUX

L'emploi

Au sens large, 2,3 millions de personnes avaient leur emploi assuré par l'automobile en 2014, soit plus de 9 % de la population active occupée. Au sens strict, l'industrie automobile employait 226 000 personnes, soit environ 7 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'industrie (y compris les industries extractives, les industries alimentaires et les entreprises industrielles 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 répartie en 2012.

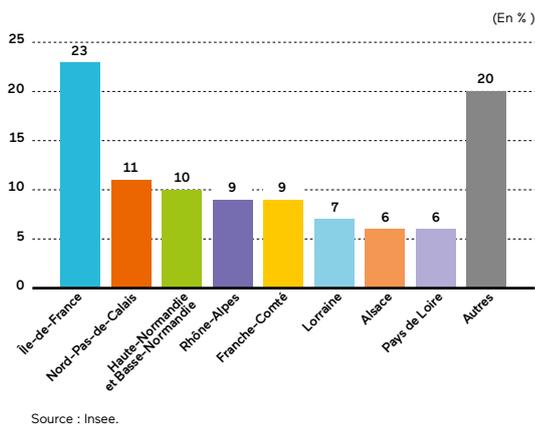
EMPLOIS INDUITS PAR L'AUTOMOBILE EN 2014

(En milliers de personnes)



* Ces séries ont été revues.
Sources : CCFA, CNPA, Insee, SOeS, URF et USIRF.

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE L'FFECTIF SALARIÉ DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER 2013



L'industrie automobile, l'un des principaux contributeurs à la production industrielle en France, a généré 541 000 emplois de par sa production et ses achats auprès des autres branches.

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 pages 80-81*), 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. L'usage de l'automobile a concerné 640 000 emplois qui se rattachent notamment aux secteurs des services liés aux véhicules (vente, réparation, commerce d'équipements automobiles, location...), 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 transports 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 (SOeS) a réalisé une analyse multisectorielle pour montrer que les effectifs de ce secteur s'élevaient en 2004 à 1,5 million de personnes. Selon les données de l'Insee, au 1^{er} janvier 2013, l'Ile-de-France représente 22 % des effectifs salariés de l'industrie automobile (constructeurs, équipementiers et carrossiers). Les principales autres régions de l'industrie automobile étaient le Nord-Pas-de-Calais (11 %), Rhône-Alpes et la Franche-Comté (9 % chacune), la Lorraine (7 %), l'Alsace (6 %), la Haute et Basse Normandie ainsi que les Pays de la Loire (autour de 5 % chacune).

9%

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

L'Industrie Automobile Française

ANALYSE
ET STATISTIQUES 2015



Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

5,7
MILLIONS DE
VÉHICULES

ONT ÉTÉ PRODUITS
PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS DANS LE MONDE

79%
DES VÉHICULES

PRODUITS PAR LES CONSTRUCTEURS
FRANÇAIS SONT VENDUS À L'ÉTRANGER

5,9
MILLIARDS
D'EUROS

BUDGET DE RECHERCHE
ET DÉVELOPPEMENT
DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE
EN FRANCE EN 2012

39
MILLIARDS
D'EUROS

D'EXPORTATIONS
DES PRODUITS AUTOMOBILES
DE LA FRANCE

VOITURES PARTICULIÈRES*

(En unités)

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Europe	11 983 548	15 231 409	17 407 047	18 381 339	17 341 941	18 279 084	17 403 987	17 745 241	18 226 169
Europe occidentale	10 401 320	13 061 853	14 778 879	12 849 218	12 138 971	12 445 044	11 324 878	11 441 467	11 865 581
Allemagne	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 532 030	5 552 409	5 871 918	5 388 459	5 439 904	5 604 026
Belgique	882 001	1 160 412	912 233	680 131	528 996	560 779	504 076	465 504	481 637
Espagne	1 028 813	1 679 301	2 366 359	1 943 049	1 913 513	1 839 068	1 539 680	1 754 668	1 898 342
France⁽¹⁾	2 938 581	3 294 815	2 879 810	2 145 935	1 924 171	1 931 030	1 682 814	1 458 220	1 499 464
Italie	1 445 221	1 874 672	1 422 284	659 221	573 169	485 606	396 817	388 465	401 317
Pays-Bas	80 779	121 300	215 085	59 223	48 025	40 772	24 895	0	0
Portugal	61 000	60 221	178 509	132 242	114 563	141 779	115 735	109 698	117 744
Royaume-Uni	923 744	1 295 611	1 641 452	1 446 619	1 270 444	1 343 810	1 464 906	1 509 762	1 528 148
Suède	235 320	335 853	259 959	252 287	177 084	188 969	162 814	161 080	154 173
Europe centrale et orientale	1 582 228	2 002 000	2 330 692	4 910 554	4 599 576	5 194 306	5 501 813	5 670 170	5 626 879
Turquie	31 529	167 556	297 476	621 567	603 394	639 734	577 296	633 604	733 439
Amérique	8 663 060	8 450 862	10 022 089	9 202 759	8 228 067	8 761 800	10 124 903	10 394 353	9 799 028
ALENA	7 526 658	7 747 823	8 371 806	6 189 535	5 084 330	5 624 553	6 956 179	7 106 013	7 082 340
dont : Canada	846 777	1 072 281	1 550 500	1 195 436	967 077	990 482	1 040 298	965 191	913 533
États-Unis	6 376 825	6 077 449	5 542 217	3 776 641	2 731 105	2 976 991	4 105 874	4 368 835	4 253 098
Mexique	303 056	598 093	1 279 089	1 217 458	1 386 148	1 657 080	1 810 007	1 771 987	1 915 709
Amérique du Sud	1 136 402	703 039	1 650 283	3 013 224	3 143 737	3 137 247	3 168 724	3 288 340	2 716 688
dont : Argentine	218 516	81 107	238 921	399 236	508 401	577 233	497 376	506 539	363 711
Brésil ⁽³⁾	977 697	663 097	1 351 998	2 545 729	2 584 690	2 519 389	2 589 236	2 722 979	2 314 789
Asie-Océanie	8 796 971	11 910 333	13 573 073	25 058 888	32 414 823	32 481 277	35 159 735	37 201 988	39 219 660
dont : Chine	-	-	605 000	6 737 745	13 897 803	14 485 326	15 523 658	18 084 169	19 919 795
Corée du Sud	55 000	986 751	2 602 008	3 450 478	3 866 206	4 221 617	4 167 089	4 122 604	4 124 116
Inde	30 538	176 015	517 957	1 846 051	2 831 542	3 040 144	3 296 240	3 155 694	3 158 215
Japon	7 038 108	9 947 972	8 359 434	9 928 143	8 310 362	7 158 525	8 554 503	8 189 323	8 277 070
Afrique	277 058	209 603	213 444	382 095	356 872	375 585	381 377	403 821	483 206
dont : Afrique du Sud	277 058	209 603	230 577	321 124	295 394	312 265	274 873	265 257	277 491
TOTAL	29 720 637	35 802 207	41 215 653	53 025 081	58 341 703	59 897 746	63 070 002	65 745 403	67 728 063

VÉHICULES UTILITAIRES*

(En unités)

	1980	1990	2000 ⁽²⁾	2008	2010	2011	2012	2013	2014
Europe	2 563 596	2 688 509	2 783 468	3 396 455	2 549 317	2 674 986	2 453 409	2 365 139	2 408 675
Europe occidentale	1 663 080	1 671 915	2 326 653	2 325 472	1 686 875	1 676 587	1 497 474	1 452 221	1 618 218
Allemagne	357 619	315 895	394 697	513 700	353 576	275 035	260 801	278 318	303 522
Belgique	47 029	91 784	121 061	44 367	26 306	nd	nd	38 000	35 195
Espagne	152 846	374 049	666 515	598 595	474 387	534 261	439 499	408 670	504 636
France⁽¹⁾	439 852	474 178	468 551	423 043	305 250	311 898	284 951	282 000	322 000
Italie	166 635	246 178	316 031	364 553	265 017	304 742	274 951	269 741	296 547
Pays-Bas ⁽⁴⁾	32 102	29 832	52 234	73 271	46 081	32 379	30 754	29 183	29 196
Portugal	58 000	77 466	68 215	42 913	44 166	50 463	47 831	44 318	43 765
Royaume-Uni	389 170	270 133	172 442	202 896	123 019	120 189	112 039	88 110	70 731
Suède	63 080	74 415	41 384	56 012	40 000	nd	nd	nd	nd
Europe centrale et orientale	900 516	975 000	323 203	545 440	371 279	449 002	460 253	420 988	353 451
Turquie	19 352	41 594	133 471	525 543	491 163	549 397	495 682	491 930	437 006
Amérique	2 599 948	5 032 605	9 761 798	7 683 330	8 139 331	9 032 009	9 961 555	10 687 077	11 420 196
ALENA	2 349 318	4 775 818	9 325 214	6 754 191	7 088 685	7 853 153	8 841 625	9 395 102	10 337 555
dont : Canada	527 522	850 566	1 411 136	886 805	1 101 112	1 144 639	1 423 066	1 414 643	1 480 357
États-Unis	1 634 846	3 702 787	7 257 640	4 916 900	5 031 439	5 684 544	6 226 752	6 697 597	7 407 601
Mexique	186 950	222 465	656 438	950 486	956 134	1 023 970	1 191 807	1 282 862	1 449 597
Amérique du Sud	250 630	256 787	436 584	929 139	1 050 646	1 178 856	1 119 930	1 291 975	1 082 641
dont : Argentine	63 153	5 337	100 711	197 850	208 139	251 538	267 119	284 468	253 618
Brésil ⁽³⁾	187 477	251 450	329 519	670 247	797 038	888 472	813 272	989 401	831 329
Asie-Océanie	4 344 363	4 492 406	4 497 938	6 448 515	8 515 432	8 094 235	8 549 396	8 576 545	8 140 662
dont : Chine	-	-	1 464 000	2 561 435	4 367 678	3 933 550	3 748 150	4 032 656	3 803 095
Corée du Sud	65 012	334 879	512 990	376 204	405 535	435 477	394 677	398 825	400 816
Inde	83 379	186 640	283 403	486 277	725 531	887 267	878 473	742 731	681 945
Japon	4 004 776	3 538 824	1 781 362	1 647 501	1 318 558	1 240 105	1 388 574	1 440 858	1 497 595
Afrique	127 698	125 174	115 305	203 918	158 204	181 052	205 019	221 834	236 402
dont : Afrique du Sud	127 698	125 174	126 787	241 841	176 655	220 280	264 551	280 656	288 592
TOTAL	9 675 970	12 399 000	17 158 509	17 732 218	19 362 284	19 982 282	21 169 379	21 850 595	22 205 935

(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.

Sources : OICA, CCA : estimations juillet 2015.

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

PRODUCTION MONDIALE DE VÉHICULES PAR CONSTRUCTEUR ET PAR ZONE EN 2014**

(En milliers)

Constructeurs/Zones	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 28 pays	Autres pays européens et Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	4 007	1 835	12 101	951	21	153	4 833	704	24 606
BMW	364		1 445				287	69	2 166
FCA	2 818	783	919	190			123	33	4 866
DAIMLER AG (véhicules légers)	233		1 542	2			150	46	1 973
PSA		152	1 950	48	21		745	1	2 917
RENAULT		380	1 381	532		153		316	2 762
VOLKSWAGEN (véhicules légers)	593	521	4 835	179			3 528	240	9 895
Constructeurs américains	6 496	1 086	2 034	355	0	629	4 418	784	15 801
FORD	2 958	412	1 091	272			883	353	5 970
GM	3 364	673	895	83		629	3 535	431	9 609
NAVISTAR	78	0							78
PACCAR	97	0	48						145
Constructeurs japonais	5 910	467	1 378	273	9 649	26	3 587	5 835	27 124
FUJI	193				696				889
HONDA	1 807	134	120	12	958		856	627	4 514
ISUZU				7	268		41	225	541
MAZDA	102	7			934		207	79	1 328
MITSUBISHI	69	28		9	641		76	440	1 262
NISSAN	1 754	34	641	106	881	26	1 176	480	5 098
SUZUKI		2	146		1 059		266	1 543	3 017
TOYOTA	1 986	262	470	139	4 211		966	2 442	10 475
Constructeurs coréens	768	179	631	440	0	3 592	1 790	611	8 012
Hyundai-Kia	768	179	631	440		3 589	1 790	611	8 009
Constructeurs chinois	0	0	418	0	0	0	11 281	2	11 701
GEELY			418				471	2	891
SAIC							2 088		2 088
Constructeurs indiens	0	0	461	0	0	151	0	1 051	1 664
TATA			461			11		473	945
Tous constructeurs	17 181	3 568	17 023	2 672	9 670	4 552	25 909	9 358	89 934

(En part de la production totale)

Constructeurs/Zones	Amérique du Nord ALENA	Amérique du Sud	Union européenne 28 pays	Autres pays européens et Turquie	Japon	Corée du Sud	Chine	Autres pays d'Asie, d'Océanie et d'Afrique	TOTAL
Constructeurs européens	16 %	7 %	49 %	4 %	0 %	1 %	20 %	3 %	100 %
BMW	17 %		67 %				13 %	3 %	100 %
FCA	58 %	16 %	19 %	4 %			3 %	1 %	100 %
DAIMLER AG	12 %	0 %	78 %				8 %	2 %	100 %
PSA		5 %	67 %	2 %	1 %		26 %		100 %
RENAULT		14 %	50 %	19 %		6 %		11 %	100 %
VOLKSWAGEN	6 %	5 %	49 %	2 %			36 %	2 %	100 %
Constructeurs américains	41 %	7 %	13 %	2 %	0 %	4 %	28 %	5 %	100 %
FORD	50 %	7 %	18 %	5 %			15 %	6 %	100 %
GM	35 %	7 %	9 %	1 %		7 %	37 %	4 %	100 %
NAVISTAR	100 %								100 %
PACCAR	67 %		33 %						100 %
Constructeurs japonais	22 %	2 %	5 %	1 %	36 %	0 %	13 %	22 %	100 %
FUJI	22 %				78 %				100 %
HONDA	40 %	3 %	3 %	0 %	21 %		19 %	14 %	100 %
ISUZU					50 %		8 %	42 %	100 %
MAZDA	8 %	1 %			70 %		16 %	6 %	100 %
MITSUBISHI	5 %	2 %			51 %			35 %	100 %
NISSAN	34 %	1 %	13 %	2 %	17 %		23 %	9 %	100 %
SUZUKI		0 %	5 %		35 %		9 %	51 %	100 %
TOYOTA	19 %	2 %	4 %	1 %	40 %		9 %	23 %	100 %
Constructeurs coréens	10 %	2 %	8 %	5 %	0 %	45 %	22 %	8 %	100 %
Hyundai-Kia	10 %	2 %	8 %	5 %		45 %	22 %	8 %	100 %
Constructeurs chinois	0 %	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	96 %	0 %	100 %
GEELY			47 %				53 %	0 %	100 %
SAIC							100 %		100 %
Constructeurs indiens	0 %	0 %	28 %	0 %	0 %	9 %	0 %	63 %	100 %
TATA			49 %			1 %		50 %	100 %
Tous constructeurs	19 %	4 %	19 %	3 %	11 %	5 %	29 %	10 %	100 %

Sources : CCFR, OICA.

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

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	3 173 634	3 082 504	2 952 431	3 036 773
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	572 211	486 737	486 065	482 939
Espagne	504 051	988 270	1 381 515	982 015	808 051	699 589	722 703	855 308
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	2 204 229	1 898 760	1 790 473	1 795 885
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 580	1 749 740	1 403 010	1 304 648	1 360 293
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 531	555 812	502 544	416 717	387 835
Pologne				315 855	277 427	272 719	289 913	327 709
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	1 941 253	2 044 609	2 264 737	2 476 435
Europe (15 pays)	9 690 146	13 125 133	14 312 087	12 559 450	12 353 094	11 299 363	11 097 524	11 658 202
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 981 443	12 810 397	11 765 469	11 547 560	12 104 346
Europe centrale et orientale	1 900 000	1 600 474	2 551 000	3 515 830	4 353 099	4 419 549	4 387 020	3 946 261
Russie				1 912 794	2 653 688	2 755 384	2 649 181	2 286 877
Turquie	31 000	215 000	456 696	509 784	593 519	556 280	664 655	587 331
Canada	948 967	886 217	849 132	694 349	681 956	748 530	755 615	755 500
États-Unis	8 760 937	9 300 678	8 846 625	5 635 432	6 089 403	7 241 900	7 585 341	7 687 619
Mexique	286 000	353 000	603 010	503 748	592 101	649 333	698 217	745 250
Argentine	215 177	77 306	224 950	489 304	626 037	600 915	684 379	432 696
Brésil	793 028	532 791	1 188 818	2 644 706	2 647 250	2 851 540	2 763 718	2 504 161
Chine				13 757 794	14 472 416	15 495 240	17 927 730	19 700 569
Corée du Sud	45 972	626 126	1 057 620	1 318 257	1 324 095	1 325 229	1 305 570	1 473 281
Inde				2 387 197	2 510 313	2 781 919	2 553 979	2 570 531
Indonésie				541 475	602 291	780 785	880 032	879 461
Iran				1 410 403	1 452 965	901 268	691 709	1 106 700
Japon	2 854 185	5 102 659	4 259 771	4 203 181	3 509 036	4 572 333	4 562 282	4 699 590
Malaisie				543 594	535 113	552 189	576 657	588 341
Thaïlande				346 644	360 441	660 214	663 746	411 402
Australie				592 122	559 314	576 955	566 454	531 596
Afrique du Sud				337 130	396 292	440 002	450 561	439 264
MONDE	28 500 000	34 825 967	38 689 767	55 447 927	57 352 882	60 473 312	62 756 512	64 958 981

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

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR PAYS

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Allemagne	175 687	203 389	314 804	282 157	334 820	311 498	305 287	319 945
Belgique	34 478	46 670	66 125	60 157	71 300	63 782	61 074	61 174
Espagne	105 934	249 185	335 684	132 104	123 353	91 402	100 261	131 973
France	323 291	446 983	477 204	457 215	482 823	432 971	416 917	415 042
Italie	122 293	159 322	268 057	202 573	193 209	142 754	116 166	132 349
Pays-Bas	47 926	68 791	114 354	59 781	71 945	69 349	64 399	62 806
Pologne				49 356	59 799	55 813	63 284	64 771
Royaume-Uni	274 143	293 473	301 523	262 730	308 230	289 154	330 976	366 590
Europe (15 pays)	1 276 097	1 718 369	2 245 881	1 646 742	1 789 682	1 568 952	1 561 706	1 681 256
Europe (17 pays)	1 313 650	1 769 569	2 310 844	1 711 882	1 867 948	1 646 028	1 635 430	1 753 789
Europe centrale et orientale	850 000	874 072	579 060	595 752	702 846	826 321	764 958	665 939
Russie				194 341	247 924	386 167	349 469	258 789
Turquie	19 000	43 015	199 825	251 129	270 920	261 340	228 469	220 000
Canada	335 827	416 041	736 951	889 039	938 265	967 648	1 024 908	1 133 937
États-Unis	2 476 777	4 845 360	8 965 048	6 136 787	6 951 210	7 544 036	8 298 102	9 154 354
Mexique	166 000	198 000	302 944	344 606	344 679	375 241	402 325	431 055
Argentine	59 881	17 481	81 995	163 098	220 814	231 111	279 538	181 152
Brésil	187 233	180 000	302 288	870 360	986 003	950 531	1 003 652	993 851
Chine				4 304 142	4 032 698	3 811 195	4 056 349	3 791 324
Corée du Sud	58 502	328 151	372 840	247 693	263 000	237 000	250 516	257 041
Inde				653 193	777 424	813 589	687 323	606 232
Indonésie				223 235	291 873	335 445	349 779	328 558
Iran				232 440	235 229	143 162	113 041	180 900
Japon	2 161 305	2 674 834	1 703 114	752 967	701 188	797 388	813 231	863 297
Malaisie				61 562	65 010	75 564	79 136	78 124
Thaïlande				453 713	433 640	763 366	666 926	470 430
Australie				443 452	449 123	535 177	569 773	581 628
Afrique du Sud				155 777	175 949	183 919	200 184	205 240
MONDE	9 150 000	13 410 615	18 723 143	19 558 998	20 796 267	21 707 819	22 718 305	23 205 661

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

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Constructeurs français										
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 ⁽¹⁾	167 328	547 479	1 046 953	1 141 601	1 027 443	1 209 413	1 209 330	1 041 713	932 595	936 425
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	915 527	898 864
Total ⁽²⁾	236 663	804 007	1 648 448	2 018 059	1 823 626	2 178 408	2 213 668	1 883 359	1 848 122	1 835 289
TOTAL essence + diesel	2 938 581	3 294 815	4 598 617	4 900 579	4 806 612	5 610 340	5 604 600	4 862 707	4 794 079	4 920 471
Part du diesel	8,1 %	24,4 %	35,8 %	41,2 %	37,9 %	38,8 %	39,5 %	38,7 %	38,6 %	37,3 %

Allemagne										
Mercedes ⁽²⁾	216 053	141 547	278 772	397 553	329 107	363 443	381 500	366 408	400 324	
Opel	32 742	76 441	288 651	238 910	200 410	236 982	226 521	170 847	143 919	
Volkswagen-Audi-Seat	211 199	325 767	847 652	1 238 822	985 365	1 095 790	1 258 667	1 165 913	1 210 951	
Ford	5 344	90 117	179 130	348 715	317 161	347 553	343 328	277 704	206 654	
BMW	33 520	28 135	194 794	416 432	386 557	448 604	478 091	482 369	522 549	
Total ⁽²⁾	465 788	662 007	1 788 999	2 640 456	2 227 276	2 502 419	2 709 347	2 491 390	2 514 363	2 635 285
TOTAL essence + diesel	3 520 934	4 660 657	5 131 918	5 532 030	4 964 509	5 552 330	5 871 918	5 388 459	5 439 904	5 604 026
Part du diesel	13,2 %	14,2 %	34,9 %	47,7 %	44,9 %	45,1 %	46,1 %	46,2 %	46,2 %	47,0 %

Espagne										
Total ⁽²⁾	nd	150 221	681 262	910 000	830 000	1 000 000	1 030 000	812 016	885 850	1 004 877
TOTAL essence + diesel	nd	1 679 301	2 445 421	1 943 049	1 812 688	1 913 513	1 839 068	1 539 680	1 719 700	1 851 111
Part du diesel	nd	8,9 %	27,9 %	47,0 %	46,0 %	52,0 %	56,0 %	53,0 %	52,0 %	54,0 %

Italie										
Alfa Romeo	3 851	11 176	77 532	72 405	49 822	60 095	79 687	44 023	39 249	32 493
Fiat	76 513	87 985	223 889	207 314	142 357	150 786	112 145	63 350	60 206	69 632
Lancia		17 679	40 891	36 817	31 229	28 571	32 460	12 568	6 339	17 455
Divers	0	297	0	4 763	1 040	1 449	0	0	0	18 593
Total ⁽²⁾	80 364	117 137	342 312	321 299	224 448	240 901	224 292	119 941	105 794	122 463
TOTAL essence + diesel	1 445 221	1 874 672	1 422 243	659 221	661 100	573 169	485 606	396 817	388 465	401 317
Part du diesel	5,6 %	6,2 %	24,1 %	48,7 %	34,0 %	42,0 %	46,2 %	30,2 %	27,2 %	30,5 %

Royaume-Uni										
Honda	0	0	596	73 016	11 812	35 908	22 177	30 525	54 800	51 731
Jaguar-Land Rover	0	25 374	69 775	161 051	98 242	137 824	162 523	202 097	212 041	213 349
Mini	0	0	0	40 327	31 586	34 752	39 679	35 044	29 529	31 280
Nissan	0	3 200	54 396	118 096	116 139	173 050	226 357	216 048	201 379	233 884
Opel	0	7 695	125 880	34 441	26 955	35 206	79 657	50 704	42 908	25 205
Peugeot	0	50 942	37 432	0	0	0	0	0	0	0
Toyota	0	0	38 931	106 271	54 257	55 599	44 298	39 702	49 468	44 879
Autres	774	34 740	57 413	2 095	1 739	1 814	1 375	955	924	1 376
Total	774	121 951	384 423	535 297	340 730	474 153	576 066	575 075	591 049	601 704
TOTAL essence + diesel	923 744	1 295 611	1 641 317	1 447 550	999 288	1 274 070	1 340 842	1 464 906	1 509 762	1 528 148
Part du diesel	0,1 %	9,4 %	23,4 %	37,0 %	34,1 %	37,2 %	43,0 %	39,3 %	39,1 %	39,4 %

(1) Dont Talbot jusqu'en 1985. (2) Y compris divers.
Source : CCFA.

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

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

	2005 ⁽²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	2 111	1 902	1 892	1 849	1 689	1 471	1 345	1 395
	13,6 %	12,8 %	13,0 %	13,4 %	12,4 %	11,7 %	10,9 %	10,7 %
Groupe Renault	1 635	1 310	1 353	1 416	1 303	1 057	1 092	1 234
	10,5 %	8,8 %	9,3 %	10,2 %	9,6 %	8,4 %	8,9 %	9,5 %
Groupe FCA	1 085	1 281	1 311	1 080	950	801	741	766
	7,0 %	8,6 %	9,0 %	7,8 %	7,0 %	6,4 %	6,0 %	5,9 %
Groupe Ford	1 269	1 238	1 300	1 128	1 092	949	919	960
	8,2 %	8,3 %	8,9 %	8,2 %	8,0 %	7,6 %	7,5 %	7,4 %
General Motors	1 590	1 362	1 264	1 196	1 173	1 011	968	924
	10,2 %	9,2 %	8,7 %	8,6 %	8,6 %	8,1 %	7,9 %	7,1 %
Groupe Volkswagen	3 041	3 094	3 107	2 984	3 216	3 114	3 090	3 306
	19,5 %	20,8 %	21,3 %	21,6 %	23,6 %	24,8 %	25,1 %	25,5 %
Daimler	830	792	685	676	673	667	689	715
	5,3 %	5,3 %	4,7 %	4,9 %	4,9 %	5,3 %	5,6 %	5,5 %
Groupe BMW	772	823	709	753	812	801	795	833
	5,0 %	5,5 %	4,9 %	5,4 %	6,0 %	6,4 %	6,5 %	6,4 %
Nissan	361	338	369	407	464	436	424	481
	2,3 %	2,3 %	2,5 %	2,9 %	3,4 %	3,5 %	3,4 %	3,7 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	852	842	770	629	572	548	543	563
	5,5 %	5,7 %	5,3 %	4,5 %	4,2 %	4,4 %	4,4 %	4,3 %
Autres marques japonaises	911	934	850	718	619	537	558	603
	5,8 %	6,3 %	5,8 %	5,2 %	4,5 %	4,3 %	4,5 %	4,6 %
Hyundai-Kia	569	510	603	614	686	773	767	773
	3,7 %	3,4 %	4,1 %	4,4 %	5,0 %	6,2 %	6,2 %	6,0 %
Volvo	249	224	206	231	256	231	231	255
	1,6 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	1,9 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %
Groupe Tata	128	114	90	100	97	128	139	146
	0,8 %	0,8 %	0,6 %	0,7 %	0,7 %	1,0 %	1,1 %	1,1 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	168	96	54	53	42	23	20	33
	1,1 %	0,6 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %
TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE	15 572	14 860	14 564	13 832	13 644	12 546	12 322	12 987
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		-7,8 %	-2,0 %	-5,0 %	-1,4 %	-8,0 %	-1,8 %	5,4 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE ⁽¹⁾

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

	2005 ⁽²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	389	402	321	344	354	307	303	330
	18,1 %	19,7 %	22,3 %	21,9 %	21,0 %	20,8 %	20,7 %	20,3 %
Groupe Renault	331	299	223	266	279	240	233	258
	15,4 %	14,7 %	15,4 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	15,9 %	15,9 %
Groupe FCA	284	314	220	233	246	197	195	208
	13,2 %	15,4 %	15,3 %	14,9 %	14,5 %	13,4 %	13,3 %	12,8 %
Groupe Ford	235	240	162	171	187	164	171	213
	10,9 %	11,8 %	11,2 %	10,9 %	11,1 %	11,1 %	11,7 %	13,1 %
General Motors	153	141	74	78	93	76	75	84
	7,1 %	6,9 %	5,1 %	5,0 %	5,5 %	5,2 %	5,1 %	5,2 %
Groupe Volkswagen	212	234	156	185	215	213	208	225
	9,9 %	11,5 %	10,8 %	11,8 %	12,8 %	14,4 %	14,2 %	13,9 %
Daimler	166	183	130	140	147	140	148	159
	7,7 %	9,0 %	9,0 %	8,9 %	8,7 %	9,5 %	10,1 %	9,8 %
Nissan	103	67	45	43	54	48	45	46
	4,8 %	3,3 %	3,1 %	2,7 %	3,2 %	3,3 %	3,1 %	2,8 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	65	63	39	39	42	34	31	38
	3,0 %	3,1 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %	2,1 %	2,3 %
Autres marques japonaises	81	47	33	38	35	25	27	30
	3,8 %	2,3 %	2,3 %	2,4 %	2,1 %	1,7 %	1,9 %	1,9 %
Hyundai-Kia	52	12	7	6	5	4	4	4
	2,4 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	78	37	33	27	31	29	27	30
	3,6 %	1,8 %	2,3 %	1,7 %	1,8 %	1,9 %	1,8 %	1,9 %
TOTAL UE + SUISSE + NORVÈGE	2 149	2 041	1 442	1 569	1 688	1 476	1 467	1 624
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		-10,0 %	-29,3 %	8,8 %	7,6 %	-12,6 %	-0,6 %	10,7 %

(1) Pour le périmètre des nouveaux pays entrants, lire page 69. (2) hors Bulgarie en 2005. En 2006, 135500 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 + Talbot/Groupe Renault = Renault + Dacia.

Fiat Chrysler Automobiles = Alfa Romeo + Fiat + Iveco + Lancia + Ferrari + Chrysler + Jeep + Dodge + divers. Groupe Ford = Ford Europe + Ford États-Unis + divers Ford.

General Motors = Opel + Vauxhall + GM Daewoo + Chevrolet + Pontiac + divers.

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

Daimler = Mercedes-Benz + Smart + Fuso + divers.

Groupe BMW = BMW + Mini + Rolls-Royce.

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

Groupe Tata = Jaguar + Land-Rover + Tata.

Le périmètre des groupes correspond à leur situation au 01/01/2015.

**IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS L'UNION EUROPÉENNE, LA SUISSE ET LA NORVÈGE
PAR PAYS ET PAR GROUPE EN 2014 (cf. note page 66)**

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

	Total	PSA Peugeot Citroën	Citroën - DS	Peugeot	Groupe Renault	Groupe FCA	Groupe Volkswagen	Groupe Ford	General Motors	BMW-Mini	Daimler	Marques japonaises	Marques coréennes
Allemagne	3 037	106	52	54	155	85	1 208	210	226	273	296	268	154
	100 %	3,5 %	1,7 %	1,8 %	5,1 %	2,8 %	39,8 %	6,9 %	7,4 %	9,0 %	9,8 %	8,8 %	5,1 %
Autriche	303	18	8	10	24	13	109	19	22	18	13	34	28
	100 %	6,0 %	2,6 %	3,4 %	7,9 %	4,3 %	35,8 %	6,2 %	7,3 %	5,9 %	4,3 %	11,0 %	9,4 %
Belgique	483	71	32	38	61	18	105	25	34	37	26	51	33
	100 %	14,7 %	6,7 %	8,0 %	12,5 %	3,7 %	21,8 %	5,1 %	7,1 %	7,7 %	5,3 %	10,6 %	6,9 %
Danemark	189	31	13	18	14	4	47	15	10	5	6	35	19
	100 %	16,5 %	6,8 %	9,7 %	7,5 %	2,1 %	25,1 %	7,9 %	5,3 %	2,5 %	2,9 %	18,7 %	10,1 %
Espagne	855	117	55	63	102	36	202	59	69	38	33	112	69
	100 %	13,7 %	6,4 %	7,3 %	11,9 %	4,3 %	23,7 %	6,9 %	8,1 %	4,5 %	3,9 %	13,0 %	8,1 %
Finlande	106	5	2	3	3	1	31	7	5	5	6	27	8
	100 %	4,6 %	2,1 %	2,4 %	2,9 %	0,9 %	29,1 %	7,0 %	4,5 %	4,9 %	5,3 %	25,5 %	7,7 %
France	1 796	536	231	305	456	63	241	75	65	66	53	172	46
	100 %	29,9 %	12,9 %	17,0 %	25,4 %	3,5 %	13,4 %	4,2 %	3,6 %	3,7 %	3,0 %	9,6 %	2,5 %
Grèce	71	5	3	2	3	5	15	4	7	4	3	18	5
	100 %	7,6 %	4,8 %	2,8 %	4,2 %	7,4 %	20,6 %	5,2 %	10,1 %	5,0 %	4,3 %	25,7 %	7,2 %
Irlande	96	4	1	3	8	1	25	9	6	5	2	22	13
	100 %	4,5 %	1,5 %	3,0 %	7,9 %	0,7 %	25,6 %	9,8 %	6,6 %	4,7 %	2,2 %	23,1 %	13,0 %
Italie	1 360	124	53	71	120	378	190	92	83	63	62	144	76
	100 %	9,2 %	3,9 %	5,2 %	8,8 %	27,8 %	14,0 %	6,7 %	6,1 %	4,6 %	4,6 %	10,5 %	5,6 %
Luxembourg	50	5	2	3	6	2	14	2	2	6	4	4	2
	100 %	10,0 %	4,6 %	5,5 %	11,8 %	4,3 %	28,5 %	4,7 %	4,7 %	11,2 %	7,6 %	7,8 %	4,9 %
Pays-Bas	388	56	19	37	35	18	91	21	24	19	12	61	26
	100 %	14,5 %	4,9 %	9,5 %	9,0 %	4,6 %	23,4 %	5,4 %	6,1 %	4,9 %	3,2 %	15,8 %	6,6 %
Portugal	143	21	7	13	20	7	31	6	9	12	12	19	4
	100 %	14,4 %	5,2 %	9,2 %	13,8 %	5,1 %	21,9 %	4,0 %	6,1 %	8,5 %	8,1 %	13,1 %	2,5 %
Royaume-Uni	2 476	187	83	104	90	82	514	327	272	203	129	392	161
	100 %	7,5 %	3,4 %	4,2 %	3,6 %	3,3 %	20,7 %	13,2 %	11,0 %	8,2 %	5,2 %	15,8 %	6,5 %
Suède	304	13	6	7	15	8	81	11	7	20	12	48	27
	100 %	4,3 %	1,9 %	2,4 %	4,8 %	2,5 %	26,7 %	3,7 %	2,2 %	6,5 %	3,8 %	15,8 %	8,7 %
Europe (15 pays)	11 658	1 300	569	731	1 110	722	2 904	881	842	773	668	1 407	671
	100 %	11,2 %	4,9 %	6,3 %	9,5 %	6,2 %	24,9 %	7,6 %	7,2 %	6,6 %	5,7 %	12,1 %	5,8 %
Norvège	144	9	3	7	2	1	37	8	3	11	7	45	7
	100 %	6,5 %	1,9 %	4,5 %	1,2 %	0,5 %	25,4 %	5,4 %	2,3 %	7,3 %	4,6 %	31,1 %	4,6 %
Suisse	300	23	11	11	16	17	93	13	16	25	20	50	16
	100 %	7,5 %	3,7 %	3,8 %	5,5 %	5,6 %	30,9 %	4,3 %	5,2 %	8,5 %	6,6 %	16,5 %	5,5 %
Europe (17 pays)	12 102	1 332	583	749	1 128	739	3 033	902	861	809	695	1 501	694
	100 %	11,0 %	4,8 %	6,2 %	9,3 %	6,1 %	25,1 %	7,5 %	7,1 %	6,7 %	5,7 %	12,4 %	5,7 %
Bulgarie	21	2	1	1	4	0	5	2	1	1	0	4	1
	100 %	8,7 %	3,3 %	5,4 %	19,3 %	1,1 %	23,2 %	7,2 %	4,2 %	4,5 %	1,9 %	20,4 %	6,3 %
Croatie	34	4	2	2	3	1	11	2	4	1	1	5	3
	100 %	12,5 %	5,8 %	6,7 %	9,3 %	2,1 %	31,5 %	5,2 %	11,7 %	3,0 %	1,5 %	13,6 %	8,4 %
Estonie	21	2	1	1	2	1	5	1	1	0	0	8	2
	100 %	9,0 %	3,2 %	5,8 %	10,2 %	2,7 %	21,4 %	3,0 %	3,6 %	1,9 %	1,5 %	36,1 %	8,0 %
Hongrie	67	4	2	2	7	2	15	8	9	2	1	14	4
	100 %	5,2 %	2,4 %	2,8 %	9,7 %	3,0 %	22,9 %	11,1 %	13,8 %	2,7 %	2,1 %	21,2 %	6,1 %
Lettonie	12	1	0	1	1	0	4	0	0	0	0	4	1
	100 %	8,7 %	2,6 %	6,1 %	6,3 %	3,5 %	28,9 %	3,2 %	3,9 %	3,6 %	2,2 %	29,7 %	6,7 %
Lituanie	14	0	0	0	1	2	4	1	0	1	0	4	1
	100 %	1,6 %	0,7 %	0,9 %	5,9 %	16,2 %	28,2 %	4,0 %	3,4 %	4,1 %	1,5 %	25,4 %	6,7 %
Pologne	325	22	10	12	29	11	87	23	28	9	6	71	33
	100 %	6,9 %	3,1 %	3,8 %	9,0 %	3,4 %	26,6 %	7,0 %	8,5 %	2,6 %	1,8 %	21,7 %	10,1 %
Rép. tchèque	192	13	5	7	16	4	86	13	7	5	3	16	26
	100 %	6,5 %	2,8 %	3,7 %	8,1 %	1,9 %	44,8 %	6,5 %	3,8 %	2,5 %	1,7 %	8,4 %	13,3 %
Roumanie	70	2	0	1	26	2	15	6	4	2	2	7	3
	100 %	2,4 %	0,5 %	1,8 %	37,7 %	3,1 %	21,6 %	8,2 %	5,6 %	2,5 %	2,8 %	9,4 %	4,5 %
Slovaquie	72	7	3	4	6	1	26	2	4	2	2	10	11
	100 %	9,8 %	4,0 %	5,8 %	8,1 %	1,7 %	35,7 %	2,9 %	5,8 %	3,0 %	2,8 %	13,4 %	15,4 %
Slovénie	54	6	3	3	11	2	16	3	4	1	1	5	3
	100 %	12,0 %	5,7 %	6,3 %	20,2 %	4,1 %	30,5 %	4,9 %	8,2 %	2,6 %	1,5 %	9,4 %	6,4 %
11 nouveaux pays entrants	885	63	27	36	106	26	273	58	63	24	17	146	88
	100 %	7,1 %	3,1 %	4,0 %	11,9 %	3,0 %	30,9 %	6,6 %	7,2 %	2,7 %	1,9 %	16,5 %	9,9 %
Europe (28 pays)	12 987	1 395	610	785	1 234	766	3 306	960	924	833	712	1 648	781
	100 %	10,7 %	4,7 %	6,0 %	9,5 %	5,9 %	25,5 %	7,4 %	7,1 %	6,4 %	5,5 %	12,7 %	6,0 %

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)

	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	1 719	1 930	1 776	1 620	1 407	1 282	1 332
	12,7 %	13,1 %	13,7 %	12,7 %	12,0 %	11,1 %	11,0 %
Groupe Renault	1 315	1 559	1 305	1 195	967	1 005	1 128
	9,7 %	10,6 %	10,1 %	9,3 %	8,2 %	8,7 %	9,3 %
Groupe FCA	1 890	1 575	1 035	916	770	716	739
	14,0 %	10,7 %	8,0 %	7,2 %	6,5 %	6,2 %	6,1 %
Groupe Ford	1 540	1 248	1 063	1 033	901	873	902
	11,4 %	8,5 %	8,2 %	8,1 %	7,7 %	7,6 %	7,5 %
General Motors	1 560	1 720	1 119	1 099	944	906	861
	11,5 %	11,7 %	8,6 %	8,6 %	8,0 %	7,9 %	7,1 %
Groupe Volkswagen	2 138	2 776	2 757	2 979	2 887	2 862	3 033
	15,8 %	18,8 %	21,3 %	23,3 %	24,5 %	24,8 %	25,1 %
Daimler	438	811	662	659	653	672	695
	3,2 %	5,5 %	5,1 %	5,1 %	5,6 %	5,8 %	5,7 %
Groupe BMW	364	499	735	792	780	775	809
	2,7 %	3,4 %	5,7 %	6,2 %	6,6 %	6,7 %	6,7 %
Nissan	395	392	384	436	408	400	453
	2,9 %	2,7 %	3,0 %	3,4 %	3,5 %	3,5 %	3,7 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	406	576	582	531	507	497	506
	3,0 %	3,9 %	4,5 %	4,2 %	4,3 %	4,3 %	4,2 %
Autres marques japonaises	789	701	651	563	487	504	542
	5,8 %	4,8 %	5,0 %	4,4 %	4,1 %	4,4 %	4,5 %
Hyundai-Kia	18	303	539	604	687	679	686
	0,1 %	2,1 %	4,2 %	4,7 %	5,8 %	5,9 %	5,7 %
Volvo	235	230	222	245	222	221	245
	1,7 %	1,6 %	1,7 %	1,9 %	1,9 %	1,9 %	2,0 %
Groupe Tata	44	112	97	94	124	135	142
	0,3 %	0,8 %	0,7 %	0,7 %	1,1 %	1,2 %	1,2 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	666	304	47	37	19	18	30
	4,9 %	2,1 %	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %	0,2 %
TOTAL EUROPE 17 pays	13 517	14 738	12 975	12 802	11 763	11 545	12 102
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle	0,9 %	-2,1 %	-5,0 %	-1,3 %	-8,1 %	-1,9 %	4,8 %

(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 01/01/2015 (lire page 66).

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS PAR GROUPE EN EUROPE OCCIDENTALE

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

	1990	2000	2009	2010 (1)	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	251	349	299	326	330	286	281	307
	16,5 %	18,1 %	22,5 %	22,1 %	20,9 %	20,8 %	20,6 %	20,4 %
Groupe Renault	278	272	208	251	261	224	215	237
	18,3 %	14,1 %	15,6 %	17,0 %	16,5 %	16,3 %	15,8 %	15,7 %
Groupe FCA	163	275	200	214	225	178	174	184
	10,7 %	14,2 %	15,1 %	14,5 %	14,3 %	12,9 %	12,8 %	12,2 %
Groupe Ford	195	180	151	161	176	154	161	199
	12,9 %	9,3 %	11,4 %	10,9 %	11,1 %	11,2 %	11,8 %	13,2 %
General Motors	81	92	70	75	89	73	72	79
	5,3 %	4,8 %	5,3 %	5,1 %	5,6 %	5,3 %	5,3 %	5,2 %
Groupe Volkswagen	134	202	136	170	200	197	194	210
	8,9 %	10,5 %	10,2 %	11,6 %	12,7 %	14,3 %	14,2 %	13,9 %
Daimler	74	178	121	133	141	133	140	151
	4,9 %	9,2 %	9,1 %	9,0 %	8,9 %	9,7 %	10,3 %	10,0 %
Nissan	105	100	41	41	51	46	43	44
	6,9 %	5,2 %	3,1 %	2,8 %	3,2 %	3,3 %	3,2 %	2,9 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	81	69	35	37	40	31	28	35
	5,3 %	3,6 %	2,7 %	2,5 %	2,5 %	2,3 %	2,1 %	2,3 %
Autres marques japonaises	69	102	31	36	33	23	25	28
	4,6 %	5,3 %	2,3 %	2,4 %	2,1 %	1,7 %	1,9 %	1,9 %
Hyundai-Kia	0	44	5	5	5	3	3	3
	0,0 %	2,3 %	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,2 %	0,2 %
Autres marques	85	69	31	26	30	28	26	29
	5,6 %	3,6 %	2,3 %	1,8 %	1,9 %	2,0 %	1,9 %	1,9 %
TOTAL EUROPE 17 pays	1 516	1 931	1 327	1 475	1 580	1 376	1 364	1 506
	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Variation annuelle	-2,6 %	5,6 %	-27,6 %	11,1 %	7,1 %	-12,9 %	-0,8 %	10,4 %

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ⁽¹⁾

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

	2005 ⁽²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	99	110	75	73	69	64	63	63
	9,5 %	8,6 %	8,3 %	8,5 %	8,2 %	8,2 %	8,1 %	7,1 %
Groupe Renault	193	172	116	112	108	90	87	106
	18,7 %	13,6 %	12,8 %	13,0 %	12,9 %	11,5 %	11,3 %	11,9 %
Groupe FCA	50	71	59	45	34	30	25	26
	4,8 %	5,6 %	6,6 %	5,3 %	4,0 %	3,9 %	3,2 %	3,0 %
Groupe Ford	59	91	71	65	59	48	46	58
	5,7 %	7,2 %	7,9 %	7,5 %	7,0 %	6,2 %	6,0 %	6,6 %
General Motors	132	139	76	76	74	67	61	63
	12,7 %	11,0 %	8,4 %	8,9 %	8,8 %	8,5 %	7,9 %	7,2 %
Groupe Volkswagen	257	297	220	226	238	227	228	273
	24,8 %	23,5 %	24,5 %	26,4 %	28,2 %	28,9 %	29,4 %	30,9 %
Daimler	11	21	14	13	14	14	17	20
	1,1 %	1,6 %	1,5 %	1,6 %	1,7 %	1,8 %	2,2 %	2,2 %
Groupe BMW	11	20	14	17	20	21	21	24
	1,0 %	1,5 %	1,6 %	2,0 %	2,4 %	2,7 %	2,7 %	2,7 %
Nissan	19	25	21	23	28	28	24	28
	1,8 %	1,9 %	2,3 %	2,6 %	3,3 %	3,6 %	3,1 %	3,1 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	60	86	56	47	41	41	47	57
	5,8 %	6,8 %	6,2 %	5,5 %	4,8 %	5,2 %	6,0 %	6,5 %
Autres marques japonaises	91	128	81	67	56	50	53	61
	8,7 %	10,1 %	9,0 %	7,9 %	6,6 %	6,4 %	6,9 %	6,9 %
Hyundai-Kia	39	88	83	75	81	86	89	88
	3,8 %	6,9 %	9,2 %	8,7 %	9,7 %	10,9 %	11,4 %	9,9 %
Volvo	7	11	10	9	10	9	9	10
	0,6 %	0,8 %	1,1 %	1,1 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %
Groupe Tata	2	4	3	3	3	3	4	4
	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,5 %	0,4 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	7	5	3	6	5	5	1	3
	0,7 %	0,4 %	0,3 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,2 %	0,3 %
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	1 035	1 267	900	857	841	783	777	885
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		-2,0 %	-29,0 %	-4,8 %	-1,8 %	-6,9 %	-0,8 %	13,9 %

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS DANS LES NOUVEAUX PAYS ENTRANTS ⁽¹⁾

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

	2005 ⁽²⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PSA Peugeot Citroën	20	37	22	18	25	20	22	23
	13,6 %	17,8 %	19,0 %	19,5 %	22,9 %	20,0 %	21,2 %	19,3 %
Groupe Renault	35	32	15	15	18	16	18	21
	24,4 %	15,2 %	13,2 %	16,3 %	16,2 %	16,3 %	17,1 %	17,8 %
Groupe FCA	21	35	20	19	21	20	21	23
	14,7 %	16,7 %	17,1 %	19,8 %	19,0 %	19,6 %	20,1 %	19,6 %
Groupe Ford	14	21	11	10	11	10	10	14
	9,8 %	10,3 %	9,7 %	10,1 %	10,2 %	10,1 %	10,2 %	11,5 %
General Motors	8	9	4	3	4	3	3	5
	5,2 %	4,2 %	3,1 %	3,2 %	3,6 %	3,3 %	3,4 %	4,5 %
Groupe Volkswagen	21	35	20	14	15	16	14	15
	14,7 %	16,6 %	17,5 %	14,9 %	13,7 %	15,5 %	13,6 %	13,1 %
Daimler	10	16	9	7	6	7	7	8
	6,8 %	7,5 %	8,1 %	7,9 %	5,9 %	7,1 %	7,2 %	6,7 %
Nissan	2	6	4	2	3	2	2	2
	1,4 %	2,8 %	3,9 %	2,5 %	2,9 %	2,2 %	1,9 %	1,5 %
Toyota-Lexus-Daihatsu	2	7	4	2	3	3	3	3
	1,6 %	3,2 %	3,1 %	2,2 %	2,5 %	3,0 %	2,8 %	2,8 %
Autres marques japonaises	3	5	2	2	3	2	2	2
	2,3 %	2,5 %	1,9 %	2,1 %	2,4 %	1,7 %	1,7 %	1,8 %
Hyundai-Kia	5	4	2	1	0	0	0	1
	3,2 %	1,7 %	1,5 %	0,7 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %	0,4 %
Autres marques (y compris MG-Rover, Saab)	4	3	2	1	1	1	1	1
	2,5 %	1,5 %	1,9 %	0,8 %	0,5 %	1,0 %	0,8 %	0,9 %
TOTAL NOUVEAUX ENTRANTS	145	208	115	95	108	100	103	118
	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Variation annuelle		5,0 %	-44,7 %	-17,5 %	14,2 %	-7,3 %	2,5 %	14,8 %

(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 01/01/2015 (lire page 66).

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES PAR PAYS EN EUROPE OCCIDENTALE

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Allemagne	2 426 187	3 349 788	3 378 343	2 916 259	3 173 634	3 082 504	2 952 431	3 036 773
Autriche	227 548	288 618	309 427	328 563	356 145	336 010	319 035	303 318
Belgique	399 240	473 506	515 204	547 340	572 211	486 737	486 065	482 939
Danemark	73 774	80 654	112 688	153 583	169 744	170 587	181 896	188 612
Espagne ⁽¹⁾	504 051	988 270	1 381 515	982 015	808 051	699 589	722 689	855 308
Finlande	103 167	139 095	134 646	107 346	121 171	111 147	103 314	106 259
France	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	2 204 229	1 898 760	1 790 456	1 795 885
Grèce	35 700	115 480	290 222	141 501	97 680	58 479	58 696	71 222
Irlande	93 563	82 584	230 989	88 445	89 927	79 494	74 364	96 343
Italie	1 717 432	2 307 055	2 415 600	1 961 578	1 749 085	1 403 024	1 304 573	1 360 430
Luxembourg	21 500	38 422	41 896	49 726	49 881	50 398	46 624	49 793
Norvège	95 550	61 901	97 376	127 754	138 345	137 967	142 151	144 202
Pays-Bas	450 076	502 732	597 640	482 527	555 812	502 455	416 733	387 551
Portugal	58 357	210 924	257 834	223 464	153 404	95 309	105 921	142 826
Royaume-Uni	1 513 761	2 008 934	2 221 670	2 030 846	1 941 253	2 044 609	2 264 737	2 476 435
Suède	192 588	229 941	290 529	289 684	304 984	279 899	269 558	303 948
Suisse	279 764	329 899	316 519	292 453	316 846	325 948	305 928	300 110
Union européenne ⁽²⁾	8 568 735	12 467 479	14 312 087	12 554 546	12 347 211	11 299 001	11 097 922	11 657 642
Europe (17 pays)	10 065 460	13 516 933	14 725 982	12 974 753	12 802 402	11 762 916	11 545 171	12 101 954

(1) En 2006, 135 500 véhicules utilitaires légers ont été reclassés en voiture particulière en Espagne. (2) Union européenne: neuf 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	2010	2011	2012	2013	2014
Allemagne	193 841	327 046	1 023 997	1 220 675	1 493 614	1 482 980	1 400 556	1 450 190
	8,0 %	9,8 %	30,3 %	41,9 %	47,1 %	48,1 %	47,4 %	47,8 %
Autriche	7 425	74 197	191 402	167 106	194 519	189 496	180 847	172 382
	3,3 %	25,7 %	61,9 %	50,9 %	54,6 %	56,4 %	56,7 %	56,8 %
Belgique	54 897	154 804	290 301	415 728	431 059	334 305	314 844	299 149
	13,8 %	32,7 %	56,3 %	76,0 %	75,3 %	68,7 %	64,8 %	61,9 %
Danemark	2 352	3 305	14 898	72 670	81 415	68 215	58 119	59 852
	3,2 %	4,1 %	13,2 %	47,3 %	48,0 %	40,0 %	32,0 %	31,7 %
Espagne ⁽¹⁾	-	140 740	734 256	693 905	568 246	482 049	479 318	565 409
	-	14,2 %	53,1 %	70,7 %	70,3 %	68,9 %	66,3 %	66,1 %
Finlande	-	7 215	-	44 574	50 905	42 846	38 372	41 299
	-	5,2 %	-	41,5 %	42,0 %	38,5 %	37,1 %	38,9 %
France	186 050	762 054	1 046 485	1 593 173	1 596 155	1 384 544	1 199 729	1 146 658
	9,9 %	33,0 %	49,0 %	70,8 %	72,4 %	72,9 %	67,0 %	63,8 %
Grèce	-	60	2 006	5 661	9 722	23 384	33 993	45 383
	-	0,1 %	0,7 %	4,0 %	10,0 %	40,0 %	57,9 %	63,7 %
Irlande	-	12 413	23 259	55 016	62 911	58 089	53 838	70 520
	-	15,0 %	10,1 %	62,2 %	70,0 %	73,1 %	72,4 %	73,2 %
Italie	138 562	179 779	812 203	901 310	965 301	745 257	703 122	747 020
	8,1 %	7,8 %	33,6 %	45,9 %	55,2 %	53,1 %	53,9 %	54,9 %
Luxembourg	-	8 206	21 110	37 403	38 194	38 348	34 230	35 825
	-	21,4 %	50,4 %	75,2 %	76,6 %	76,1 %	73,4 %	71,9 %
Norvège	-	1 581	8 761	95 733	104 665	88 530	74 693	70 190
	-	2,6 %	9,0 %	74,9 %	75,7 %	64,2 %	52,5 %	48,7 %
Pays-Bas	30 450	54 738	134 426	98 477	156 508	142 697	103 518	105 018
	6,8 %	10,9 %	22,5 %	20,4 %	28,2 %	28,4 %	24,8 %	27,1 %
Portugal	-	10 426	62 417	149 046	106 811	67 239	76 575	101 710
	-	4,9 %	24,2 %	66,7 %	69,6 %	70,5 %	72,3 %	71,2 %
Royaume-Uni	5 850	128 160	313 149	936 448	981 516	1 038 770	1 127 758	1 240 175
	0,4 %	6,4 %	14,1 %	46,1 %	50,6 %	50,8 %	49,8 %	50,1 %
Suède	-	1 335	18 325	147 802	187 605	186 970	165 717	179 093
	-	0,6 %	6,3 %	51,0 %	61,5 %	66,8 %	61,5 %	58,9 %
Suisse	-	9 998	29 466	88 760	104 227	120 421	113 255	111 072
	-	3,0 %	9,3 %	30,4 %	32,9 %	36,9 %	37,0 %	37,0 %
Europe (17 pays) ⁽¹⁾	619 427	1 866 021	4 726 461	6 723 487	7 133 373	6 494 140	6 158 484	6 440 945
Part du diesel en Europe	7,1 %	13,9 %	32,1 %	51,8 %	55,7 %	55,2 %	53,3 %	53,2 %
Variation annuelle	-	+ 0,7 %	+ 1,0,7 %	+ 6,9 %	+ 6,1 %	- 9,0 %	- 5,2 %	+ 4,6 %

(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	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Allemagne	électrique	0	0	14	160	1 731	2 451	5 800	8 283
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %
	hybride	3 559	6 126	8 000	10 174	11 788	20 617	25 330	26 312
		0,1 %	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,7 %	0,9 %	0,9 %
Autriche	électrique	0	2	39	112	631	426	654	1 281
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %
	hybride	460	665	1 055	1 248	1 310	2 174	2 595	2 360
		0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
Belgique	électrique	0	0	0	47	263	562	479	992
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %
	hybride	471	1 877	1 839	4 073	6 676	5 875	6 304	8 523
		0,1 %	0,4 %	0,4 %	0,7 %	1,2 %	1,2 %	1,3 %	1,8 %
Danemark	électrique	2	5	78	50	460	527	533	1 637
		0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,0 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,9 %
	hybride	5	48	58	148	263	431	1 099	1 233
		0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,6 %	0,7 %
Espagne	électrique	0	0	1	69	367	439	811	1 076
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %
	hybride	908	4 277	4 582	6 253	10 061	10 073	10 152	12 458
		0,1 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	1,5 %
France	électrique	6	4	12	184	2 630	5 663	8 779	10 561
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,3 %	0,5 %	0,6 %
	hybride	2 857	8 468	9 876	9 655	13 635	27 889	46 745	43 143
		0,1 %	0,4 %	0,4 %	0,4 %	0,6 %	1,5 %	2,6 %	2,4 %
Italie	électrique	28	120	60	112	306	524	864	1 099
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %
	hybride	1 132	2 796	7 311	4 841	5 161	6 836	15 156	21 488
		0,1 %	0,1 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %	1,2 %	1,6 %
Norvège	électrique	7	177	117	355	1 996	3 950	7 882	18 094
		0,0 %	0,2 %	0,1 %	0,3 %	1,4 %	2,9 %	5,5 %	12,5 %
	hybride	337	1 762	1 973	3 144	3 645	6 116	9 827	10 774
		0,3 %	1,6 %	2,0 %	2,5 %	2,6 %	4,4 %	6,9 %	7,5 %
Pays-Bas	électrique	0	2	22	96	846	828	2 618	2 914
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %	0,8 %
	hybride	2 940	11 814	16 275	16 099	14 868	25 614	43 639	26 738
		0,6 %	2,4 %	4,2 %	3,3 %	2,7 %	5,1 %	10,5 %	6,9 %
Royaume-Uni	électrique	0	179	55	167	1 098	1 262	2 512	6 697
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,3 %
	hybride	5 766	15 385	14 645	22 148	23 398	25 892	30 203	45 148
		0,2 %	0,7 %	0,7 %	1,1 %	1,2 %	1,3 %	1,3 %	1,8 %
Suède	électrique	1	0	21	9	181	268	435	1 240
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %
	hybride	1 947	4 153	3 058	3 628	2 909	3 539	5 823	10 410
		0,7 %	1,6 %	1,4 %	1,3 %	1,0 %	1,3 %	2,2 %	3,4 %
Suisse	électrique	13	21	53	199	446	523	1 177	1 804
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,1 %	0,2 %	0,4 %	0,6 %
	hybride	1 413	3 118	3 905	4 210	5 358	6 945	7 225	6 949
		0,5 %	1,1 %	1,5 %	1,4 %	1,7 %	2,1 %	2,4 %	2,3 %
Europe occidentale (y compris les pays non présentés)	électrique	57	515	475	1 611	11 263	17 707	32 969	56 617
		0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,5 %
	hybride	23 210	66 711	76 525	90 198	102 979	146 287	208 934	222 108
		0,2 %	0,5 %	0,6 %	0,7 %	0,8 %	1,2 %	1,8 %	1,8 %

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Allemagne	101 393	125 384	212 290	202 446	239 298	224 957	217 966	233 882
Autriche	15 473	21 539	27 243	28 130	32 677	31 643	30 849	31 320
Belgique	30 609	52 490	54 090	56 006	65 027	57 899	56 734	56 886
Danemark	15 711	19 649	33 092	16 848	24 881	24 626	24 532	29 133
Espagne ⁽¹⁾	88 042	229 821	299 246	116 770	104 698	77 088	85 855	114 247
Finlande	12 574	27 507	15 056	11 550	15 165	12 298	11 194	11 359
France	277 887	393 795	414 966	417 612	429 254	384 050	367 331	372 074
Grèce	45 124	29 480	23 008	10 935	6 459	3 780	3 534	5 066
Irlande	8 640	24 136	41 474	10 486	11 378	10 893	11 016	16 704
Italie	109 270	156 995	225 517	177 887	171 512	117 387	101 858	119 442
Luxembourg	1 014	1 863	3 083	3 291	3 666	3 485	3 325	3 600
Norvège	11 395	20 582	31 627	30 422	37 030	33 416	32 293	30 717
Pays-Bas	33 498	53 080	96 570	49 863	58 970	56 693	50 756	51 927
Portugal	38 597	64 236	152 836	45 756	35 048	16 046	18 222	26 290
Royaume-Uni	212 042	247 728	245 163	231 539	266 923	247 936	278 957	329 761
Suède	12 038	26 362	31 854	38 543	46 868	39 970	37 690	42 223
Suisse	18 091	22 753	24 121	26 507	31 070	33 537	31 938	31 689
Union européenne ⁽²⁾	790 064	1 398 657	1 875 488	1 417 662	1 511 824	1 308 751	1 299 819	1 443 914
Europe (17 pays) ⁽¹⁾	1 031 398	1 517 400	1 931 236	1 474 591	1 579 924	1 375 704	1 364 050	1 506 320

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Allemagne	59 061	73 770	96 830	75 014	90 902	82 020	82 233	81 030
Autriche	5 642	7 222	8 508	5 138	7 257	6 474	7 320	6 706
Belgique	8 604	10 690	11 061	7 133	9 449	8 277	7 400	7 638
Danemark	3 179	3 539	4 597	2 682	3 560	3 654	4 233	3 628
Espagne	23 208	30 432	33 700	13 215	15 790	12 539	12 900	15 896
Finlande	4 497	4 218	3 072	2 368	2 794	2 749	3 076	2 168
France	41 846	50 028	57 918	34 221	47 363	43 378	43 265	37 559
Grèce	1 178	497	1 633	1 081	459	166	317	335
Irlande	3 511	2 748	4 666	1 011	1 079	1 113	1 553	1 747
Italie		31 973	38 388	17 532	18 859	13 273	13 324	11 957
Luxembourg	690	1 136	1 451	803	1 274	1 011	966	1 020
Norvège	3 056	2 106	3 564	3 126	3 933	4 695	4 688	4 657
Pays-Bas	13 346	14 804	16 835	9 390	12 551	11 896	13 057	10 201
Portugal	8 370	7 186	7 403	3 116	2 651	1 881	2 201	3 071
Royaume-Uni	57 489	45 794	51 864	27 988	37 925	38 995	49 796	35 033
Suède	6 703	5 998	5 549	4 605	5 855	5 369	4 698	5 089
Suisse	3 955	4 832	4 733	3 388	4 326	3 847	3 503	4 425
Union européenne ⁽²⁾	187 726	272 597	343 475	205 297	257 768	232 795	246 339	223 078
Europe (17 pays)	244 335	296 973	351 772	211 811	266 027	241 337	254 530	232 160

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Allemagne	6 058	4 235	5 684	4 697	4 620	4 521	5 088	5 033
Autriche	676	450	706	733	576	702	688	871
Belgique	585	580	974	909	669	576	626	982
Danemark	579	311	419	450	334	320	288	330
Espagne	1 511	2 376	2 738	2 119	2 865	1 775	1 506	1 830
Finlande	625	429		300	218	337	225	436
France	3 558	3 160	4 320	5 382	6 206	5 545	6 321	5 409
Grèce		625	374	325	84	90	25	43
Irlande		24	121	47	75	232	163	206
Italie		3 825	4 152	3 931	3 200	2 200	2 401	1 797
Luxembourg	53	57	108	173	194	155	167	156
Norvège	684	380	427	1 052	1 005	831	910	697
Pays-Bas	1 082	1 069	949	524	427	688	587	649
Portugal		482	806	418	259	179	155	170
Royaume-Uni	5 792	3 324	4 496	3 203	3 382	3 798	3 648	3 373
Suède	943	863	1 071	1 302	1 359	1 202	1 080	1 207
Suisse	371	580	491	476	606	440	534	568
Union européenne ⁽²⁾	17 707	20 068	26 918	24 513	24 468	22 320	22 968	22 492
Europe (17 pays)	22 517	22 770	27 836	26 041	26 079	23 591	24 412	23 757

(1) Lire notes page 70. (2) Union européenne : neuf 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bulgarie			21 478	15 646	18 631	20 986	20 718	21 203
Croatie	62 009	70 541	44 918	38 587	41 561	31 360	27 802	33 962
Estonie	10 600	19 640	9 946	10 295	17 070	19 424	19 694	21 135
Hongrie	133 233	198 982	60 189	43 476	45 094	53 059	56 139	67 476
Lettonie	7 300	16 602	5 367	6 365	10 980	10 665	10 636	12 452
Lituanie	6 158	10 467	7 515	7 970	13 234	12 165	12 163	14 461
Pologne	478 752	235 522	320 206	333 490	297 937	270 895	288 998	325 371
République tchèque	148 592	151 699	167 708	169 580	173 595	174 320	164 746	192 314
Roumanie	64 432	215 554	130 195	106 333	94 619	72 143	57 710	70 172
Slovaquie	55 090	57 125	74 717	64 033	68 254	69 268	66 000	72 252
Slovénie	67 665	59 324	57 967	61 142	60 193	50 091	51 585	53 959
TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾	907 400	749 361	855 288	818 330	799 607	753 016	776 191	884 757

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

(En unités)

	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bulgarie			4 275	3 211	2 979	3 054	3 346	4 225
Croatie	3 360	7 671	4 777	2 845	3 653	3 658	5 309	5 240
Estonie	1 500	2 944	1 206	1 406	2 478	2 801	2 943	3 296
Hongrie	26 686	20 479	10 619	9 337	11 564	11 058	11 573	16 066
Lettonie	900	1 753	555	649	1 926	2 307	2 380	2 688
Lituanie	1 270	3 371	884	1 044	1 939	1 715	1 967	2 160
Pologne	33 653	35 985	43 764	42 852	47 206	40 862	42 532	47 643
République tchèque	14 786	16 024	13 258	11 318	13 149	11 669	11 768	13 344
Roumanie	14 789	35 842	15 397	10 404	11 791	12 269	10 046	11 399
Slovaquie	5 812	14 428	15 722	6 953	5 717	5 135	5 094	5 661
Slovénie	6 274	6 897	4 452	4 744	5 791	5 820	6 072	6 373
TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾	90 900	101 881	110 132	91 918	104 540	96 690	103 030	118 095

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

(En unités)

	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bulgarie			25 753	18 857	21 610	24 040	24 064	25 428
Croatie	65 369	78 212	49 695	41 432	45 214	35 018	33 111	39 202
Estonie	12 100	22 584	11 152	11 701	19 548	22 225	22 637	24 431
Hongrie	159 919	219 461	70 808	52 813	56 658	64 117	67 712	83 542
Lettonie	8 200	18 355	5 922	7 014	12 906	12 972	13 016	15 140
Lituanie	7 428	13 838	8 399	9 014	15 173	13 880	14 130	16 621
Pologne	512 405	271 507	363 970	376 342	345 143	311 757	331 530	373 014
République tchèque	163 378	167 723	180 966	180 898	186 744	185 989	176 514	205 658
Roumanie	79 221	251 396	145 592	116 737	106 410	84 412	67 756	81 571
Slovaquie	60 902	71 553	90 439	70 986	73 971	74 403	71 094	77 913
Slovénie	73 939	66 221	62 419	65 886	65 984	55 911	57 657	60 332
TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾	998 300	851 242	965 420	910 248	904 147	849 706	879 221	1 002 852

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

(En unités)

	2000	2005	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Bulgarie *			800	1 000	1 300	800	1 300	1 300
Croatie	612	1 463	1 164	599	721	636	708	994
Estonie	400	927	337	502	798	848	1 034	910
Hongrie	2 900	4 400	1 800	2 408	4 335	4 051	5 263	5 177
Lettonie	1 000	1 284	322	520	1 406	1 525	1 323	954
Lituanie	1 000	2 297	519	1 355	2 756	2 789	3 456	2 373
Pologne	7 464	11 079	8 172	11 611	16 800	16 461	19 748	17 884
République tchèque	6 400	8 200	5 824	5 750	8 201	7 416	8 787	10 201
Roumanie	3 113	5 019	2 370	2 686	4 014	3 060	3 491	4 168
Slovaquie	1 796	3 754	2 322	2 870	3 962	3 856	4 131	4 063
Slovénie	1 876	1 635	867	985	1 467	1 131	1 255	1 607
TOTAL nouveaux pays UE ⁽¹⁾	22 800	33 500	23 300	29 700	45 000	41 900	50 500	49 600

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

* Estimations CCEA.

PRODUCTION MONDIALE DE TOUS VÉHICULES PAR MARQUE

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Citroën	536 415	783 224	1 168 470	1 452 847	1 437 065	1 243 983	1 261 890	1 176 273
DS								115 835
Peugeot	734 461	1 369 359	1 708 968	2 152 331	2 144 894	1 667 424	1 552 416	1 602 350
Autres	-	-	-	-	-	-	19 587	22 670
PSA Peugeot Citroën (1)	1 647 221	2 152 583	2 877 438	3 605 178	3 581 959	2 911 407	2 833 893	2 917 128
Renault (y compris Trafic II)	1 659 099	1 571 264	2 356 616	2 099 027	2 254 331	2 150 993	2 128 489	2 091 282
Dacia	-	-	55 183	341 090	327 393	358 036	443 879	517 537
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	276 169	243 365	155 872	132 307	153 150
Renault-Dacia-Samsung (2)	1 659 099	1 571 264	2 426 316	2 716 286	2 825 089	2 664 901	2 704 675	2 761 969
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	41 169	nd	nd	nd
<i>dont Mack Trucks</i>	-	15 423	34 562					
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	0	0	0	0	0
Unic	17 809							
Heuliez (4)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 378 433	3 784 416	5 402 776	6 353 338	6 448 217	5 576 308	5 538 568	5 679 097
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	2010	2011	2012	2013	2014
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	193 224	162 053	169 728	177 494
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	227 231	195 652	198 577	195 048
Autres	-	-	-	-	-	-	19 587	22 670
PSA Peugeot Citroën (1)	200 979	174 698	379 155	390 714	420 455	357 705	387 892	395 212
Renault (y compris Trafic II)	166 760	254 334	312 801	302 706	364 584	342 043	335 987	341 427
Dacia	-	-	12 580	17 704	17 409	13 853	20 610	21 987
Renault-Dacia-Samsung (2)	166 760	254 334	325 381	320 410	381 993	355 896	356 597	363 414
C.B.M.	105							
Renault Trucks (3)	54 086	60 263	96 040	31 874	41 169	nd	nd	nd
<i>dont Mack Trucks</i>	-	15 423	34 562	-	-	-	-	-
Etalmobil (Sovam)	113	75	44	0	0	0	0	0
Unic	17 809							
Heuliez (4)	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault (4)	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	439 852	489 601	803 558	742 998	843 617	713 601	744 654	758 626
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 VI. En 2001, les activités poids lourds de Renault ont été regroupées avec celles d'AB Volvo. L'entité Renault VI a été renommée Renault Trucks. (4) Depuis le 1/1/1999, Renault VI (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	2010	2011	2012	2013	2014
Constructeurs étrangers								
Bugatti				40	-	-	-	-
Fiat	-	-	10 377	888	0	0	-	-
Heuliez-Opel				0	0	0	0	0
Lancia	-	-	2 265	1 561	0	0	-	-
Smart	-	-	101 365	97 373	103 560	105 321	102 565	92 887
Toyota	-	-	0	158 512	149 153	200 521	192 166	226 208
Voitures particulières	-	-	114 007	258 374	252 713	305 842	294 731	319 095
Véhicules utilitaires légers (Fiat)	-	-	39 428	19 450	19 786	15 148	-	-
Véhicules industriels (Scania)	-	-	10 710	9 594	nd	nd	nd	nd
Irisbus-Heuliez	-	-	-	451	nd	nd	nd	nd
Irisbus	-	-	-	2 473	nd	nd	nd	nd
Evobus	-	-	535	551	nd	nd	nd	nd
Cars et bus	-	-	535	3 475	nd	nd	nd	nd
Total véhicules étrangers	-	-	164 680	290 893	287 819	nd	nd	nd
Constructeurs français								
Total véhicules français	-	-	3 183 290	1 938 528	2 007 070	1 646 775	1 445 489	1 502 806
Constructeurs français et étrangers								
TOTAL TOUS VÉHICULES	-	-	3 347 970	2 229 421	2 294 889	1 967 765	1 740 220	1 821 464

Source: CCFA.

* 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 facturations sont disponibles pour Renault Trucks.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MARQUE*

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Citroën	536 366	689 965	976 232	1 272 385	1 243 841	1 081 930	972 073	998 779
DS							120 089	115 835
Peugeot	607 033	1 287 920	1 522 051	1 942 079	1 917 663	1 471 772	1 353 839	1 407 302
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	1 446 242	1 977 885	2 498 283	3 214 464	3 161 504	2 553 702	2 446 001	2 521 916
Renault	1 492 339	1 316 930	2 043 815	1 796 321	1 889 747	1 808 950	1 792 337	1 749 855
Dacia	-	-	42 603	323 386	309 984	344 183	423 269	495 550
Renault Samsung Motors	-	-	14 517	276 169	243 365	155 872	132 307	153 150
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	1 492 339	1 316 930	2 100 935	2 395 876	2 443 096	2 309 005	2 348 078	2 398 555
TOTAL	2 938 581	3 294 815	4 599 218	5 610 340	5 604 600	4 862 707	4 794 079	4 920 471
Petites collections	467 879	208 241	-	-	-	-	-	-
dont production en France	-	-	2 765 803	1 665 797	1 678 317	1 376 972	1 163 730	1 180 381
Citroën	-	-	504 323	468 398	516 994	455 925	236 463	220 516
DS	-	-	-	-	-	-	117 222	89 013
Peugeot	-	-	1 094 756	722 214	716 461	584 997	496 762	563 618
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	1 599 079	1 190 612	1 233 455	1 040 922	850 447	873 147
Renault	-	-	1 166 724	475 185	444 862	336 050	313 283	307 234
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	1 166 724	475 185	444 862	336 050	313 199	307 234

(1) Lire les notes de la page 66.

PRODUCTION DE VOITURES PARTICULIÈRES PAR MODÈLE EN 2014

(En unités)

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		2 521 916	873 147	1 648 769
Citroën		998 779	220 516	778 263
	C-ZERO	404		404
	C1	64 572		64 572
	C2			
	C3	232 387	135 772	96 615
	C4	428 997	63 962	365 035
	C4 Aircross			
	ZX	28 508		28 508
	C-ELYSEE	123 181		123 181
	C5	54 116	19 242	34 874
	C8	1 540	1 540	
	NEMO	4 842		4 842
	BERLINGO	60 232		60 232
DS		115 835	89 013	26 822
	DS3	55 637	55 637	
	DS4	20 338	20 338	
	DS5	35 359	13 038	22 321
	DS6	4 501		4 501
Peugeot		1 407 302	563 618	843 684
	ION	774		774
	107	19 927		19 927
	108	45 950		45 950
	206	20 927		20 927
	207	12 986		12 986
	208	289 027	56 893	232 134
	2008	207 678	159 761	47 917
	301	106 981		106 981
	307	4 507		4 507
	308	290 440	180 342	110 098
	RCZ	6 659		6 659
	3008	153 183	83 208	69 975
	5008	34 203	34 203	
	408	73 940		73 940
	4008	6 983		6 983
	508	73 746	47 565	26 181
	807	1 646	1 646	
	BIPPER	4 989		4 989
	PARTNER	52 756		52 756

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
Renault-Dacia-Samsung		2 398 555	307 234	2 091 321
Renault		1 749 855	307 234	1 442 621
	TWINGO	110 822		110 822
	CLIO	411 368	112 258	299 110
	CAPTUR	209 863		209 863
	ZOE	12 718	12 718	
	PULSE	4 339		4 339
	LOGAN	283 073		283 073
	SANDERO	49 977		49 977
	DUSTER	211 392		211 392
	MEGANE	252 579	108 725	143 854
	FLUENCE	63 309		63 309
	LAGUNA	14 294	14 294	
	KOLEOS	53 015		53 015
	ESPACE	6 653	6 653	
	KANGOO	53 382	49 417	3 965
	TRAFIC	9 902		9 902
	MASTER	3 144	3 144	
	DIVERS	25	25	0
Dacia		495 550	0	495 550
	LOGAN	187 797		187 797
	SANDERO	73 613		73 613
	DUSTER	174 273		174 273
	DOKKER	34 108		34 108
	LODGY	25 759		25 759
Renault Samsung Motors		153 150	0	153 150
	ROGUE	26 471		26 471
	SM3/ FLUENCE	33 566		33 566
	SM5/ LATITUDE	31 954		31 954
	QM5 (KOLEOS)	56 158		56 158
	SM7	5 001		5 001
TOTAL		4 920 471	1 180 381	3 740 090

Source : CCF. NB : Renault a aussi produit 2 248 Twizy dans son usine de Valladolid (Espagne).

* 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 facturations 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	2010	2011	2012	2013	2014
Citroën	49 034	93 259	192 238	180 462	193 224	162 053	169 728	177 494
Peugeot	127 428	81 439	186 917	210 252	227 231	195 652	198 577	195 048
Autres	-	-	-	-	-	-	19 587	22 670
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	200 979	174 698	379 155	390 714	420 455	357 705	387 892	395 212
Renault (y compris Trafic II ⁽²⁾)	166 760	254 334	312 801	302 706	364 584	342 043	335 987	363 414
Dacia	-	-	12 580	17 704	17 409	13 853	20 610	21 987
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	166 760	254 334	325 381	320 410	381 993	355 896	356 597	341 427
Renault Trucks ⁽¹⁾	11 632	7 464	8 321	0	0	0	0	0
TOTAL	379 457	436 567	712 899	711 124	802 448	713 601	744 489	758 626
Petites collections	68 587	79 271	-	-	-	-	-	-
<i>dont production en France</i>	-	-	370 538	243 029	292 112	269 803	281 759	322 425
Citroën	-	-	53 561	42 882	48 540	38 684	38 793	40 680
Peugeot	-	-	67 629	38 514	42 115	34 598	30 656	33 201
Autres	-	-	-	-	-	-	19 587	22 670
PSA Peugeot Citroën ⁽¹⁾	-	-	121 190	81 396	90 655	73 282	89 036	96 551
Renault	-	-	240 985	161 633	201 457	196 521	192 723	225 874
Renault-Dacia-Samsung ⁽¹⁾	-	-	240 985	161 633	201 457	196 521	192 723	225 874
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	8 321	0	0	0	0	0
Divers	-	-	42	0	0	0	0	0

(1) Lire notes 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 2014

(En unités)

Marques	Modèles	Production mondiale	Production en France	Production hors France
PSA Peugeot Citroën		395 212	96 551	298 661
Citroën		177 494	40 680	136 814
	C1	78		78
	C3	10 156	10 153	3
	C4	2 838	2 838	
	NEMO	11 475		11 475
	BERLINGO	78 290		78 290
	JUMPY	27 689	27 689	
	JUMPER	46 968		46 968
Peugeot		195 048	33 201	161 847
	107	58		58
	206	231		231
	208	11 724	28	11 696
	307	3 469	24	3 445
	308	3 238	3 238	
	BIPPER	12 924		12 924
	PARTNER	80 985		80 985
	EXPERT	29 911	29 911	
	BOXER	52 508		52 508
Autres		22 670	22 670	0
Renault-Dacia-Samsung		363 414	225 874	137 540
Renault		341 427	225 874	115 553
	TWINGO	58		58
	CLIO	25 299	20	25 279
	MEGANE	3 647		3 647
	KANGOO	109 070	88 547	20 523
	LOGAN	8 806		8 806
	TRAFIC	74 903	31 508	43 395
	MASTER	114 411	105 799	8 612
	DIVERS	5 233		5 233
Dacia		21 987		21 987
	DOKKER	21 987		21 987
TOTAL		758 626	322 425	436 201

Source : CCFEA.

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012 ⁽³⁾	2013	2014
Renault Trucks ⁽¹⁾	39 475	50 493	87 719	31 874	41 169	38 231	32 295	25 702
<i>dont Mack Trucks</i>	-	15 423	34 562					
Divers ⁽²⁾	17 836	4	2	0	0	0	0	0
TOTAL	57 311	50 497	87 721	31 874	41 169	38 231	32 295	25 702
<i>dont production en France</i>	-	-	44 402	29 702	36 641	-	-	-
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	44 400	29 702	36 641	-	-	-
Divers ⁽²⁾	-	-	2	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 7 tonnes et plus.

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012 ⁽³⁾	2013	2014
Renault Trucks ⁽¹⁾	2 979	2 306	-	-	-	-	-	-
C.B.M.	105							
Heuliez ⁽²⁾	-	231	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-
TOTAL	3 084	2 537	2 938	-	-	-	-	-
<i>dont production en France</i>	-	-	2 938	-	-	-	-	-
Renault Trucks ⁽¹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-
Heuliez ⁽²⁾	-	-	391	-	-	-	-	-
Irisbus-Renault ⁽²⁾	-	-	2 547	-	-	-	-	-

(1) De 1986 à 1990, les sous-ensembles 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/autoabus à Irisbus qui est rattachée à Iveco.

FACTURATION DE VÉHICULES INDUSTRIELS PAR RENAULT TRUCKS

(En unités)

	2012	2013	2014
Plus de 16 tonnes	30 771	25 302	21 266
7 à 16 tonnes	7 460	6 993	4 436
Moins de 7 tonnes	13 941	11 661	12 946
TOTAL	52 172	43 956	38 648

Source : CCFA.

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

(En unités)

		1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Moins de 3,5 t		318 633	402 994	577 926	531 452	579 153	501 018	543 866	544 739
	E	281 031	128 422	55 883	61 998	75 209	61 258	61 407	52 488
	D	37 602	274 572	521 229	469 178	500 840	433 587	476 896	486 431
	EL			814	276	3 104	6 173	5 563	5 820
De 3,5 t à moins de 5,1 t		60 824	33 573	134 973	179 672	223 181	212 583	200 788	213 887
	E	14 675	1 961	1 724	0	0	0	0	0
	D	46 149	31 612	133 249	179 672	223 181	212 583	200 788	213 887
De 5,1 t à 12 t	D	25 538	6 377	13 593	2 453	3 134	nd	nd	nd
De 12 t à 16 t	D	12 541	8 251	5 009	3 066	3 504	nd	nd	nd
De 16 t à 20 t	D	6 909	5 518	7 304	4 484	4 935	nd	nd	nd
Plus de 20 t	D	3 054	3 650	6 255	5 543	6 892	nd	nd	nd
Tracteurs routiers	D	9 269	11 278	20 998	16 328	22 818	nd	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	61 998	75 209	61 258	61 407	52 488
Total diesel		144 097	343 806	710 243	680 724	765 304	nd	nd	nd
Total électrique		49	0	814	276	3 104	6 173	5 563	5 820
Total GNV ou GPL				332	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL		439 852	474 189	768 996	742 998	843 617	nd	nd	nd

E: Essence. D: Diesel. EL: Électrique. 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 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Dérivés de voitures								
Citroën	26 904	22 942	29 449	14 972	19 009	15 147	13 590	13 072
Peugeot	69 411	55 208	41 451	33 403	29 884	21 514	22 650	18 720
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	103 229	78 150	70 900	48 375	48 893	36 661	36 240	31 792
Renault-Dacia	30 420	56 245	60 320	48 167	50 301	35 871	34 325	37 810
TOTAL	133 649	134 395	131 220	96 542	99 194	72 532	70 565	69 602

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Camionnettes								
Citroën	45 573	67 257	100 832	98 042	97 352	79 911	88 466	89 765
Peugeot	27 002	18 537	70 443	97 608	105 486	91 826	96 754	93 909
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	90 178	85 794	171 275	195 650	202 838	171 737	185 220	183 674
Renault-Dacia	126 779	129 335	147 670	97 142	105 631	113 034	137 447	109 070
TOTAL	216 957	215 129	318 945	292 792	308 469	284 771	322 667	292 744

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Fourgons								
Citroën	23 813	32 209	61 957	67 448	76 863	66 995	67 672	74 657
Peugeot	33 031	47 623	75 023	79 241	91 861	82 312	79 173	82 419
Autres	-	-	-	-	-	-	19 587	22 670
PSA Peugeot Citroën ⁽²⁾	56 844	79 832	136 980	146 689	168 724	149 307	166 432	179 746
Renault	40 508	84 681	104 811	148 404	181 960	171 622	157 682	189 314
Renault Trucks	-	-	8 321	0	0	0	0	0
Sovam-Etalmobil	86	71	42	0	0	0	0	0
TOTAL	97 438	164 584	250 154	295 093	350 684	320 929	324 114	369 060

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
4x4								
Peugeot		1 730						
Pick-ups, camionnettes, divers								
Renault-Dacia-Samsung	-	-	12 580	26 697	44 101	35 369	27 308	27 220

(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

(En unités)

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Europe ⁽¹⁾	1 202 834	1 645 276	2 636 150	2 331 256	2 239 833	2 012 131	2 007 183	2 233 561
<i>dont: Union européenne ⁽²⁾</i>	<i>946 760</i>	<i>1 479 316</i>	<i>2 261 904</i>	<i>1 893 455</i>	<i>1 711 698</i>	<i>1 492 650</i>	<i>1 469 718</i>	<i>1 659 147</i>
Allemagne	202 939	277 424	337 743	299 072	296 411	273 409	237 280	266 233
Autriche	35 775	36 175	41 510	50 767	53 685	49 411	42 564	41 119
Belgique-Luxembourg	105 966	144 896	172 806	182 241	169 058	154 540	149 689	142 305
Danemark	4 059	13 919	30 239	27 801	32 647	36 597	39 950	46 744
Espagne	100 640	297 846	556 934	302 663	242 557	202 154	203 460	259 366
Grèce		11 458	54 270	10 744	7 325	8 232	6 039	9 015
Italie	381 626	324 952	353 616	317 851	264 073	223 923	222 666	254 347
Pays-Bas	84 063	95 340	120 438	108 951	127 494	112 575	87 484	95 028
Portugal	14 729	59 459	68 375	58 750	40 936	24 472	29 262	41 692
Royaume-Uni	156 071	245 989	432 507	280 244	230 494	210 254	243 338	275 266
Suède	13 060	18 001	31 473	16 691	16 495	24 075	23 680	28 570
10 nouveaux États membres				130 576	123 358	121 294	117 872	133 722
12 puis 13 nouveaux États membres ⁽³⁾				176 330	164 337	153 469	159 864	185 575
<i>dont: PECO/CEI ⁽³⁾</i>	<i>23 619</i>	<i>31 569</i>	<i>164 814</i>	<i>206 868</i>	<i>280 527</i>	<i>308 339</i>	<i>288 395</i>	<i>375 470</i>
Hongrie		2 040	23 887	6 156	6 777	8 767	9 599	10 725
Pologne		806	59 093	53 521	44 251	48 847	46 709	52 141
Roumanie			7 520	41 804	35 349	27 578	29 677	37 989
Russie			6 042	158 018	217 917	263 335	243 839	354 701
<i>dont: Suisse</i>	<i>51 821</i>	<i>43 832</i>	<i>45 654</i>	<i>50 740</i>	<i>50 150</i>	<i>44 778</i>	<i>38 722</i>	<i>37 530</i>
<i>dont: Turquie</i>		<i>13 069</i>	<i>148 264</i>	<i>168 456</i>	<i>184 505</i>	<i>155 003</i>	<i>201 600</i>	<i>152 800</i>
Afrique	133 213	45 675	69 865	171 484	201 174	292 971	257 752	230 637
<i>dont: Afrique du Sud</i>	<i>22 439</i>	<i>0</i>	<i>13 913</i>	<i>14 711</i>	<i>15 291</i>	<i>12 070</i>	<i>21 661</i>	<i>13 933</i>
Maghreb	15 542	20 432	37 236	139 790	170 222	258 295	211 448	186 116
Nigeria	61 133	8 319	8 860	210	1 909	433	1 049	1 244
Amérique	145 204	29 360	230 270	559 780	634 508	646 567	703 734	458 990
<i>dont: Argentine</i>	<i>11 899</i>	<i>516</i>	<i>97 605</i>	<i>149 746</i>	<i>189 560</i>	<i>189 169</i>	<i>243 448</i>	<i>122 434</i>
Brésil			80 205	320 930	368 887	349 360	349 337	274 577
Colombie	11 885	9 112	16 659	6 329	7 146	3 852	2 383	2 695
Mexique		20	1 408	24 822	19 034	12 373	10 454	8 382
Asie ⁽¹⁾	26 178	96 645	166 261	1 201 459	1 218 993	905 283	833 072	1 001 386
<i>dont: Japon</i>	<i>883</i>	<i>14 264</i>	<i>15 976</i>	<i>12 346</i>	<i>12 001</i>	<i>13 660</i>	<i>13 180</i>	<i>12 687</i>
Chine		3 960	54 334	392 569	435 130	468 799	587 311	766 683
Iran	12 836	29 852	45 722	516 121	538 004	224 639	28 547	27 913
Inde				4 488	12 100	35 157	64 368	44 849
Corée du Sud				157 824	112 161	54 588	63 711	114 027
Océanie	6 290	5 761	9 984	14 079	13 830	15 314	16 827	16 793
<i>dont: Australie</i>	<i>2 398</i>	<i>820</i>	<i>2 765</i>	<i>9 761</i>	<i>8 928</i>	<i>10 939</i>	<i>11 827</i>	<i>11 933</i>
TOTAL GÉNÉRAL	1 529 652	1 881 998	3 174 447	4 306 065	4 336 759	3 898 019	3 842 199	3 961 884
Petites collections	471 744	208 241						

VÉHICULES UTILITAIRES NEUFS PAR DESTINATION

(En unités)

	1980	1990	2000 ⁽¹⁾	2010	2011	2012	2013	2014
Europe ⁽¹⁾	88 235	174 998	379 289	357 998	404 818	341 640	368 180	434 133
<i>dont: Union européenne ⁽²⁾</i>	<i>74 382</i>	<i>156 268</i>	<i>312 421</i>	<i>312 293</i>	<i>344 414</i>	<i>286 108</i>	<i>321 887</i>	<i>384 461</i>
Allemagne	17 490	23 581	50 081	46 406	52 459	57 935	67 191	82 541
Autriche	2 185	3 702	4 697	6 797	7 431	7 361	6 873	6 711
Belgique-Luxembourg	11 455	18 383	22 857	29 330	30 768	27 603	32 353	27 736
Espagne	71	44 110	57 516	28 263	29 001	19 310	26 866	29 591
Italie	26 207	19 923	35 910	39 690	38 409	21 845	35 519	45 236
Pays-Bas	8 234	7 995	23 087	13 848	17 061	15 868	13 822	14 273
Portugal	2 805	14 291	34 551	18 557	15 514	7 167	9 663	13 238
Royaume-Uni	8 390	21 127	55 647	60 997	61 885	64 248	70 458	97 429
10 nouveaux États membres				28 891	37 428	30 996	33 389	38 022
12 puis 13 nouveaux États membres ⁽³⁾				33 784	44 067	37 332	40 842	49 636
<i>dont: PECO/CEI ⁽³⁾</i>	<i>361</i>	<i>2 781</i>	<i>25 100</i>	<i>16 121</i>	<i>24 544</i>	<i>24 118</i>	<i>18 814</i>	<i>20 937</i>
Pologne	301	97	5 624	14 258	17 529	14 210	15 429	17 487
<i>dont Suisse</i>	<i>3 317</i>	<i>2 921</i>	<i>4 293</i>	<i>8 500</i>	<i>9 436</i>	<i>9 528</i>	<i>8 266</i>	<i>7 944</i>
Afrique	75 802	18 320	16 074	27 769	29 007	46 758	41 457	40 132
<i>dont Maghreb</i>	<i>18 334</i>	<i>8 588</i>	<i>13 509</i>	<i>24 690</i>	<i>25 344</i>	<i>42 231</i>	<i>37 558</i>	<i>36 911</i>
Amérique	5 875	5 453	36 682	85 810	112 910	107 161	109 866	75 224
Asie ⁽¹⁾	6 930	11 302	8 260	5 632	6 302	6 729	5 562	6 634
Océanie	776	1 364	1 797	2 208	2 238	2 940	4 069	4 547
TOTAL GÉNÉRAL	178 126	213 502	444 516	480 430	556 356	506 303	530 355	571 759
Petites collections	39 428	12 207						

(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. 13 nouveaux pays entrants à partir de 2013.
Source: CCFSA.

Les données physiques et financières de la construction automobile

Les données physiques et financières provenaient des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur de la construction automobile. Depuis 2008, elles sont remplacées par le dispositif d'informations ESANE, combinant à la fois des données administratives et des enquêtes. Ces statistiques sont une des principales sources de connaissance de l'industrie française. Le SESSI, anciennement service statistique du secrétariat d'Etat 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	1980	2000	2001	2009	2010	2011	2012	2013 ⁽¹⁾	2014 ⁽¹⁾
Données physiques										
Effectifs employés ⁽²⁾	Unités	320 922	190 830	197 069						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)					144 717	137 527	139 411	137 094	129 631	124 500
Production en France (uniquement VL à partir de 2012)	Milliers		3 348	3 628	2 048	2 229	2 295	1 968	1 740	1 821
Production par personne			17,5	18,4	14,1	16,2	16,5	14,4	13,4	14,6
Données financières										
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	Millions €	19 251	73 684	80 549	69 854	78 969	83 317	77 536	77 195	77 000
Chiffre d'affaires exporté	Millions €	7 511	42 290	44 998	36 790	45 526	48 719	46 415	45 482	46 000
Part du chiffre d'affaires exporté	%	39,0 %	57,4 %	55,9 %	52,7 %	57,6 %	58,5 %	59,9 %	58,9 %	60 %
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	Millions €	5 883	13 282	13 246	7 423	10 112	9 541	7 573	8 243	8 500
Valeur ajoutée/chiffre d'affaires	%	30,6 %	18,0 %	16,4 %	10,6 %	12,8 %	11,5 %	9,8 %	10,7 %	11,0 %
Valeur ajoutée/par personne	Milliers €	18	70	67	51	74	68	55	64	68
Charges sociales	Millions €	1 452	2 153	2 169	2 015	2 302	2 443	2 363	2 162	
Charges sociales par personne	Milliers €	4,5	11,3	11,0	13,9	16,7	17,5	17,2	16,7	
Rémunération	Millions €	3 254	5 093	5 359	5 808	5 696	5 632	5 643	5 668	
Rémunération par personne	Milliers €	10,1	26,7	27,2	40,1	41,4	40,4	41,2	43,7	
Frais de personnel	Millions €	4 706	7 246	7 528	7 823	7 999	8 075	8 006	7 830	
Frais de personnel par personne	Milliers €	14,7	38,0	38,2	54,1	58,2	57,9	58,4	60,4	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	80,0 %	54,6 %	56,8 %	105,4 %	79,1 %	84,6 %	105,7 %	95,0 %	
Excédent brut d'exploitation	Millions €	928	5 201	4 822	- 1 174	1 340	710	- 1 129	- 375	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	15,8 %	39,2 %	36,4 %	- 15,8 %	13,3 %	7,4 %	- 14,9 %	- 4,5 %	
Charges financières	Millions €	484	1 178	1 816	4 038	2 862	1 134	1 278	2 058	
Charges financières/VA	%	8,2 %	8,9 %	13,7 %	54,4 %	28,3 %	11,9 %	16,9 %	25,0 %	
Produits financiers	Millions €	207	2 508	2 766	3 444	2 191	2 049	2 150	2 251	
Produits financiers/VA	%	3,5 %	18,9 %	20,9 %	46,4 %	21,7 %	21,5 %	28,4 %	27,3 %	
Résultat financier	Millions €	- 276	1 330	951	- 594	- 671	915	872	193	
Résultat financier/VA	%	- 4,7 %	10,0 %	7,2 %	- 8,0 %	- 6,6 %	9,6 %	11,5 %	2,3 %	
Capacité d'autofinancement	Millions €	638	5 499	4 685	- 2 218	1 078	1 537	- 322	- 306	
Capacité d'autofinancement/VA	%	10,8 %	41,4 %	35,4 %	- 29,9 %	10,7 %	16,1 %	- 4,3 %	- 3,7 %	
Résultat net comptable	Millions €	- 26	2 851	1 294	- 4 900	293	- 521	nd	nd	
Résultat net comptable/CA	%	- 0,1 %	3,9 %	1,6 %	- 7,0 %	0,4 %	- 0,6 %	nd	nd	
Investissements	Millions €	1 018	3 807	4 024						
Investissements corporels bruts hors apports	Millions €				1 983	2 078	2 230	2 315	1 850	1 950
Investissements/CA	%	5,3 %	5,2 %	5,0 %	2,8 %	2,6 %	2,7 %	3,0 %	2,4 %	2,5 %
Investissements/VA	%	17,3 %	28,7 %	30,4 %	26,7 %	20,6 %	23,4 %	30,6 %	22,4 %	22,9 %

(1) Estimations du CCFa pour l'année 2014 (et 2013 pour l'investissement).

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

Les données physiques et financières des équipementiers automobiles

Les données physiques et financières reprises dans le tableau ci-dessous proviennent des enquêtes annuelles d'entreprise (EAE) dans le secteur des équipementiers automobiles, puis à partir de 2008, du nouveau système d'informations sur les entreprises ESANE. En 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	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ⁽¹⁾
Données physiques									
Nombre d'entreprise (>20p. Jusqu'en 2007)	Unités	320	243	565	639	616	703	628	
Effectifs employés ⁽²⁾	Unités	112 963	94 171						
Effectifs au 31/12 des entreprises (hors intérim)				64 881	61 759	59 579	82 413	80 416	77 500
Données financières									
Chiffre d'affaires hors taxe (CA)	Millions €	14 452	17 766	14 898	16 056	16 542	20 023	19 848	20 700
Chiffre d'affaires exporté	Millions €	4 018	7 512	7 056	7 865	8 513	9 481	8 786	
Part du chiffre d'affaires exporté	%	27,8 %	42,3 %	47,4 %	49,0 %	51,5 %	47,3 %	44,3 %	
Part de la production exportée (source FIEV)				54 %	51 %	53 %	54 %	55 %	54 %
Valeur ajoutée hors taxe (VA)	Millions €	4 530	4 643	3 479	3 885	3 761	4 771	4 768	
Valeur ajoutée (HT)/Chiffre d'affaires (HT)	%	31,3 %	26,1 %	23,4 %	24,2 %	22,7 %	23,8 %	24,0 %	
Valeur ajoutée (HT) par personne	Milliers €	40	49	54	63	63	58	59	
Charges sociales	Millions €	867	902	939	937	940	1 264	1 260	
Charges sociales par personne	Milliers €	7,7	9,6	14,5	15,2	15,8	15,3	15,7	
Rémunération	Millions €	2 060	2 213	2 300	2 302	2 173	2 928	2 954	
Rémunération par personne	Milliers €	18,2	23,5	35,4	37,3	36,5	35,5	36,7	
Frais de personnel	Millions €	2 926	3 115	3 239	3 239	3 113	4 192	4 214	
Frais de personnel par personne	Milliers €	25,9	33,1	49,9	52,4	52,2	50,9	52,4	
Frais de personnel/valeur ajoutée	%	64,6 %	67,1 %	93,1 %	83,4 %	82,8 %	87,9 %	88,4 %	
Excédent brut d'exploitation	Millions €	1 337	1 206	7	412	417	280	259	
Excédent brut d'exploitation/VA	%	29,5 %	26,0 %	0,2 %	10,6 %	11,1 %	5,9 %	5,4 %	
Charges financières	Millions €	387	440	171	177	129	167	280	
Charges financières/VA	%	8,5 %	9,5 %	4,9 %	4,6 %	3,4 %	3,5 %	5,9 %	
Produits financiers	Millions €	213	337	226	217	305	589	360	
Produits financiers/VA	%	4,7 %	7,3 %	6,5 %	5,6 %	8,1 %	12,3 %	7,5 %	
Résultat financier	Millions €	-174	-103	55	40	175	422	80	
Résultat financier/VA	%	-3,8 %	-2,2 %	1,6 %	1,0 %	4,7 %	8,8 %	1,7 %	
Capacité d'autofinancement	Millions €	883	889	-46	341	428	401	414	
Capacité d'autofinancement/VA	%	19,5 %	19,2 %	-1,3 %	8,8 %	11,4 %	8,4 %	8,7 %	
Résultat net comptable	Millions €	400	-92	-427	-17	201	nd	nd	
Résultat net comptable/CA	%	2,8 %	-0,5 %	-2,9 %	-0,1 %	1,2 %	nd	nd	
Investissements	Millions €	899	1 024						
Investissements corporels bruts hors apports	Millions €			1 119	413	524	695		
Investissements/CA	%	6,2 %	5,8 %	7,5 %	2,6 %	3,2 %	3,5 %		
Investissements/VA	%	19,8 %	22,0 %	32,2 %	10,6 %	13,9 %	14,6 %		

(1) Estimations de la FIEV.

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

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	2010	2011	2012	2013	2014
Citroën	270 983	266 822	261 508	301 607	277 790	216 237	194 728	199 382
DS				26 539	45 286	50 193	43 589	31 746
Peugeot ⁽¹⁾	414 335	498 481	397 547	400 663	369 761	305 440	289 587	305 014
Dacia				104 641	88 980	80 790	89 844	102 516
Renault	759 312	639 440	602 415	497 820	455 705	343 345	337 608	353 890
Divers France	56	146	63	54	752	1 968	907	1 222
TOTAL FRANCE	1 444 686	1 404 889	1 261 533	1 331 324	1 238 274	997 973	956 263	993 770
Alfa Romeo	25 380	15 916	12 774	13 033	16 232	10 323	8 047	7 608
Audi	17 455	32 762	34 937	50 936	58 970	61 754	59 147	56 395
BMW	17 239	29 580	31 576	46 074	46 305	48 045	46 742	47 682
Chevrolet				21 247	23 708	24 739	21 518	4 185
Chrysler	16	4 084	4 827	880	184	8	0	0
Daihatsu	-	0	1 043	1 083	217	352	39	1
Dodge				857	147	7	2	0
Fiat	53 147	128 822	95 983	72 717	57 326	43 554	47 683	45 737
Ford	68 426	159 575	117 061	114 810	115 357	92 469	76 470	75 089
Honda	8 293	14 002	8 716	11 251	8 793	8 406	8 846	7 091
Hyundai	-	0	11 019	18 785	20 204	28 733	25 738	17 165
Jaguar	269	1 290	1 939	1 126	1 001	897	879	715
Jeep	-	3 824	3 001	1 177	2 637	3 228	1 327	2 783
Kia	-	0	2 631	24 056	27 961	33 018	33 503	28 186
Lada	13 069	15 758	1 867	346	405	248	59	9
Lancia	6 801	18 225	5 864	3 368	4 000	5 248	4 812	6 105
Land Rover	237	3 611	7 570	2 735	4 317	7 770	6 716	6 794
Mazda	13 021	18 563	6 366	10 232	6 509	5 107	6 272	6 062
Mercedes	14 430	28 605	43 389	45 612	43 545	47 567	46 966	49 148
Mini	-	-	-	18 007	21 702	21 483	19 099	18 277
Mitsubishi	2 788	4 298	5 575	3 514	4 386	3 639	3 448	3 496
Nissan-Infiniti	17 700	25 707	31 330	54 351	72 212	70 133	63 180	68 741
Opel	32 709	113 490	133 576	94 877	94 102	71 666	59 620	61 246
Porsche	1 060	1 297	825	2 073	2 734	3 336	2 813	3 449
Rover	20 690	41 147	13 474	0	0	0	0	0
Saab	179	2 459	3 265	574	377	40	7	0
Santana	-	1 746	4 231	27	3	0	0	0
Seat	306	48 052	40 562	30 645	33 268	24 180	22 039	21 090
Skoda	1 636	1 825	11 570	18 533	21 185	22 464	19 341	20 412
Smart	-	-	6 645	6 408	6 810	5 441	5 267	4 149
Ssangyong	-	0	19	451	560	290	209	344
Subaru	-	0	2 312	1 146	831	971	928	731
Suzuki	-	0	11 355	22 070	19 233	16 026	15 485	15 835
Toyota-Lexus	13 095	15 839	43 698	67 311	70 192	70 463	74 653	70 260
Volkswagen	75 727	155 971	152 868	146 538	163 584	154 434	141 427	139 554
Volvo	8 207	12 415	6 777	11 841	15 192	13 396	11 024	12 459
TOTAL ÉTRANGER ⁽²⁾	428 516	904 241	872 351	920 345	965 955	900 787	834 193	802 115
TOTAL GÉNÉRAL	1 873 202	2 309 130	2 133 884	2 251 669	2 204 229	1 898 760	1 790 456	1 795 885
<i>dont Transit Temporaire</i>	-	-	-	39 011	38 421	38 247	34 205	30 648
TOTAL FRANCE (en %)	77,1 %	60,8 %	59,1 %	59,1 %	56,2 %	52,6 %	53,4 %	55,3 %
TOTAL ÉTRANGER (en %)	22,9 %	39,2 %	40,9 %	40,9 %	43,8 %	47,4 %	46,6 %	44,7 %

(1) Y compris Talbot jusqu'en 1985.

IMMATRICULATIONS DE VOITURES PARTICULIÈRES D'OCCASION

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
TOTAL GÉNÉRAL	4 441 423	4 758 750	5 082 122	5 386 007	5 440 856	5 371 599	5 317 717	5 446 131
Rapport occasion/neuf	2,4	2,1	2,4	2,4	2,5	2,8	3,0	3,0

IMMATRICULATIONS DE VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS D'OCCASION

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
TOTAL GÉNÉRAL		644 925	651 033	806 398	799 058	778 270	750 371	772 710
Rapport occasion/neuf		1,6	1,6	1,9	1,9	2,0	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)

	1980	1990	2000	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Citroën	24 158	111 881	138 628	228 977	208 060	166 894	144 873	134 756
DS				14 864	29 950	36 972	29 082	21 190
Peugeot ⁽¹⁾	65 199	189 322	206 153	307 518	288 634	242 860	203 291	214 419
Dacia				53 737	73 642	65 204	58 334	64 895
Renault	45 862	205 374	257 909	352 530	316 841	253 796	236 972	224 489
TOTAL FRANCE⁽²⁾	135 219	506 577	602 711	957 626	917 127	765 726	672 552	659 749
Alfa Romeo	-	2 524	7 444	8 432	11 187	6 660	5 145	4 273
Audi	19 591	13 495	25 901	45 201	49 615	52 449	48 513	45 192
BMW-Mini	-	8 271	21 065	50 906	54 738	56 503	54 094	53 289
Chrysler-Dodge-Jeep	-	-	4 161	2 863	2 876	3 145	1 203	2 462
Fiat-Lancia	10 352	33 913	38 337	28 240	19 441	15 056	15 686	13 199
Ford	1 833	56 331	58 896	89 334	88 850	65 176	44 174	40 861
Honda			413	5 029	3 360	3 992	5 051	4 111
Hyundai	-	-	5 510	13 174	14 536	20 706	18 472	10 592
Kia			1 200	15 428	18 996	20 704	19 948	17 327
Land Rover	-	2 980	5 656	2 637	4 095	7 388	6 524	6 473
Mazda	-	5 200	3 204	6 768	4 671	3 386	5 221	4 792
Mercedes	10 635	15 676	30 007	41 460	39 645	43 537	41 355	43 542
Mitsubishi	-	1 623	3 227	3 102	4 249	3 539	2 828	1 953
Nissan-Infiniti	694	4 982	15 533	35 092	50 108	51 675	47 899	48 843
Opel	6 178	28 218	63 726	63 751	64 617	45 363	32 343	31 738
Rover	-	4 419	7 480	0	0	0	0	0
Seat	-	14 367	27 861	25 462	28 922	18 718	14 467	11 696
Skoda	-	-	7 741	14 781	16 531	15 889	12 601	13 870
Suzuki	-	-	3 165	9 263	9 044	5 682	4 649	3 947
Toyota-Lexus	-	3 594	12 282	35 744	38 576	32 082	23 546	20 332
Volkswagen	-	50 975	89 487	118 702	129 026	117 017	99 149	91 387
Volvo	1 198	4 097	4 786	11 614	14 937	13 087	10 332	11 545
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	50 815	255 477	443 774	635 547	679 028	618 818	527 177	486 909
TOTAL GÉNÉRAL	186 034	762 054	1 046 485	1 593 173	1 595 803	1 384 544	1 199 729	1 146 658
<i>dont Transit Temporaire</i>	-	-	-	34 432	33 788	35 962	31 988	27 127
Part des immatriculations diesel	9,9 %	33,0 %	49,0 %	70,8 %	72,4 %	72,9 %	67,0 %	63,8 %
TOTAL FRANCE en %	72,7 %	66,5 %	57,6 %	60,1 %	57,5 %	55,3 %	56,1 %	57,5 %
TOTAL ÉTRANGER en %	27,3 %	33,5 %	42,4 %	39,9 %	42,5 %	44,7 %	43,9 %	42,5 %

(1) Dont Talbot jusqu'à 1985. (2) Y compris divers.

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010 ⁽³⁾	2011	2012	2013	2014
Citroën	53 245	80 958	77 048	70 579	75 136	64 259	61 601	63 233
DS				259	740	1 087	730	625
Peugeot ⁽¹⁾	58 986	60 813	74 950	72 228	72 071	63 671	60 469	59 197
Dacia				5 434	5 298	3 732	3 959	3 377
Renault	116 602	162 549	139 752	135 591	137 360	123 447	116 282	117 823
Divers France	256	415	40	528	486	523	807	953
TOTAL FRANCE	229 089	304 735	291 790	284 619	291 091	256 719	243 848	245 208
Fiat	8 326	10 139	25 253	34 659	37 152	34 036	33 021	30 757
Ford	9 099	16 080	18 110	20 437	20 473	18 478	16 929	20 273
Hyundai	-	-	588	237	182	276	299	194
Isuzu			108	1 961	1 904	1 788	2 167	1 960
Iveco	2 941	11 543	16 534	11 610	12 954	11 385	10 837	11 555
Land Rover	645	2 718	1 857	1 550	1 489	1 478	1 516	1 796
Mazda	579	1 067	916	482	424	160	60	63
Mercedes	5 495	11 156	23 139	19 051	20 073	18 275	18 024	17 710
Mitsubishi	-	-	3 392	2 639	2 776	1 716	1 625	1 341
Nissan	861	5 063	5 197	7 307	9 616	9 076	8 761	8 617
Opel	664	2 408	7 561	7 195	7 560	7 257	5 404	5 545
Toyota	7 112	6 099	1 771	4 013	4 115	4 505	3 932	4 669
Volkswagen	8 091	9 673	13 819	13 249	14 895	14 815	15 563	17 552
TOTAL ÉTRANGER⁽²⁾	48 798	89 060	123 176	132 993	138 163	127 330	123 483	126 866
TOTAL GÉNÉRAL	277 887	393 795	414 966	417 612	429 254	384 049	367 331	372 074
TOTAL FRANCE en %	82,4 %	77,4 %	70,3 %	68,2 %	67,8 %	66,8 %	66,4 %	65,9 %
TOTAL ÉTRANGER en %	17,6 %	22,6 %	29,7 %	31,8 %	32,2 %	33,2 %	33,6 %	34,1 %

(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.

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	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Citroën	324 228	347 780	338 556	372 186	352 926	280 496	256 329	262 615
DS				26 798	46 026	51 280	44 319	32 371
Peugeot	473 321	559 294	472 497	472 891	441 832	369 111	350 056	364 211
Dacia				110 075	94 278	84 522	93 803	105 893
Renault	875 914	801 989	742 167	633 411	593 065	466 792	453 890	471 713
TOTAL FRANCE	1 673 775	1 709 624	1 553 323	1 615 943	1 529 365	1 254 692	1 200 111	1 238 978
Fiat	61 473	138 961	121 236	107 376	94 478	77 590	80 704	76 494
Ford	77 525	175 655	135 171	135 247	135 830	110 947	93 399	95 362
Land Rover	882	6 329	9 427	4 285	5 806	9 248	8 232	8 590
Mercedes	19 925	39 761	66 528	64 663	63 618	65 842	64 990	66 858
Nissan-Infiniti	18 561	30 770	36 527	61 658	81 828	79 209	71 941	77 358
Opel	33 373	115 898	141 137	102 072	101 662	78 923	65 024	66 791
Rover	20 812	41 343	13 564	0	0	0	0	0
Seat	306	51 999	42 230	31 080	33 966	24 180	22 039	21 090
Toyota-Lexus	20 207	21 938	45 469	71 324	74 307	74 968	74 968	74 929
Volkswagen	83 818	165 644	166 687	159 787	178 479	169 249	156 990	157 106
TOTAL ÉTRANGER	477 314	993 301	995 527	1 053 338	1 104 118	1 028 117	957 676	928 981
TOTAL GÉNÉRAL	2 151 089	2 702 925	2 548 850	2 669 281	2 633 483	2 282 809	2 157 787	2 167 959
TOTAL FRANCE en %	77,8 %	63,3 %	60,9 %	60,5 %	58,1 %	55,0 %	55,6 %	57,1 %
TOTAL ÉTRANGER en %	22,2 %	36,7 %	39,1 %	39,5 %	41,9 %	45,0 %	44,4 %	42,9 %

(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	2010 ⁽¹⁾	2011	2012	2013	2014
Renault Trucks	17 984	20 453	20 818	10 908	14 343	12 929	12 069	10 367
TOTAL FRANCE	18 312	20 738	20 992	10 964	14 399	12 965	12 105	10 423
DAF	1 881	3 460	4 365	4 464	6 240	5 545	5 388	4 193
Iveco	6 578	7 204	6 998	4 003	4 980	4 488	4 449	4 354
MAN	327	1 433	3 498	2 729	4 765	4 540	4 145	3 811
Mercedes	8 014	9 500	9 976	5 229	7 087	7 100	7 766	5 911
Scania	1 389	2 711	4 963	2 553	3 670	2 823	3 499	3 626
Volvo	3 724	4 647	6 739	3 938	5 825	5 564	5 507	4 912
TOTAL ÉTRANGER	23 534	29 290	36 924	23 257	32 964	30 413	31 160	27 136
TOTAL GÉNÉRAL	41 846	50 028	57 916	34 221	47 363	43 378	43 265	37 559
TOTAL FRANCE en %	43,8 %	41,5 %	36,2 %	32,0 %	30,4 %	29,9 %	28,0 %	27,8 %
TOTAL ÉTRANGER en %	56,2 %	58,5 %	63,8 %	68,0 %	69,6 %	70,1 %	72,0 %	72,2 %

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
TOTAL	-	-	59 056	55 591	57 152	52 154	51 418	46 478
Rapport occasion/neuf	-	-	1,0	1,6	1,2	1,2	1,2	1,2

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

(En unités)

	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Renault	2 126	1 692	1 633	-	-	-	-	-
Divers France	107	255	367	-	-	-	-	-
Kässbohrer-Setra	479	392	261	-	-	-	-	-
Mercedes	554	245	602	-	-	-	-	-
TOTAL GÉNÉRAL	3 558	3 160	4 320	-	-	-	-	-
Groupe Irisbus ⁽¹⁾	-	-	-	2 412	2 843	2 603	2 902	2 483
Groupe Evobus ⁽²⁾	-	-	-	1 433	1 681	1 846	1 933	1 964
Groupe Neoman Bus ⁽³⁾	-	-	-	559	515	187	294	208
Bova	-	-	-	116	86	34	28	1
Temsa	-	-	-	309	272	174	229	121
Van Hool	57	250	230	169	175	98	138	93
Autres	-	-	-	384	634	602	797	539
TOTAL GÉNÉRAL	-	-	-	5 382	6 206	5 544	6 321	5 409

(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 31 décembre

	1985	1995	2005	2013
Union européenne 28 pays	-	-	529	564
Union européenne 15 pays ⁽¹⁾	380	473	580	590
13 nouveaux pays entrants	-	-	344	465
Allemagne	450	529	587	568
Belgique	363	463	527	562
Espagne	276	430	580	579
France	446	520	591	594
Italie	412	541	666	686
Royaume-Uni	379	474	570	578
Suède	400	445	513	530
Pologne	117	229	388	599
Turquie	27	65	124	182
Canada	559	562	586	635
États-Unis	708	759	797	790
Corée du Sud	25	177	327	394
Japon	375	527	596	603
Argentine	173	167	181	301
Brésil	86	89	124	198
Chine	3	8	24	91
Inde	3	6	9	20

(1) À partir de 1995, l'Union européenne comprend 15 pays.
Sources : Estimations CCFA, puis OICA à partir de 2005.

PARC AUTOMOBILE (AU 1^{ER} JANVIER 2015)

(En milliers)

	Toutes énergies	Diesel ⁽¹⁾
Voitures particulières (VP)		
5CV & moins	14 210	8 024
6CV à 10CV	15 990	11 001
11CV et plus	1 600	812
Total VP	31 800	19 836
Véhicules utilitaires légers (VUL)		
Moins de 2,5 t	3 634	3 318
De 2,5 t à 3,5 t	2 331	2 319
De 3,6 t à 5 t	15	15
TOTAL VUL jusqu'à 5 t	5 980	5 652
Total véhicules légers (VP + VUL)	37 780	25 488
Véhicules industriels (VI) de plus de 5 t		
Porteurs		
De 5 t à moins de 12 t	74	74
De 12 t à moins de 16 t	46	46
De 16 t à moins de 20 t	113	113
20 t et plus	106	106
Total porteurs	339	339
Tracteurs routiers		
	200	200
Total VI	539	539
Autocars et autobus		
	89	89
Total véhicules utilitaires plus de 5 t	628	628
Total véhicules utilitaires tous tonnages	6 608	6 280
TOTAL TOUS VÉHICULES	38 408	26 116

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

MOTORISATION

	Unité	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014 ⁽¹⁾	
Ménages non motorisés	%	29,2 %	23,2 %	19,7 %	16,5 %	16,5 %	16,7 %	16,9 %	17,2 %	
Ménages motorisés	%	70,8 %	76,8 %	80,3 %	83,5 %	83,5 %	83,3 %	83,1 %	82,8 %	
Ménages monomotorisés	%	54,3 %	50,5 %	50,7 %	47,6 %	48,2 %	48,1 %	48,3 %	48,8 %	
Ménages bimotorisés	%	14,8 %	23,0 %	25,4 %	30,7 %	30,5 %	30,4 %	29,9 %	28,9 %	
Ménages trimotorisés et plus	%	1,7 %	3,3 %	4,2 %	5,2 %	4,8 %	4,8 %	5,0 %	5,1 %	
Âge moyen du véhicule	Année		5,90	7,25	8,0	8,1	8,3	8,6	8,7	
Durée de détention moyenne	Année		3,66	4,43	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	
Voitures particulières d'occasion	%		50,0	56,1	58,9	57,8	57,9	59,0	58,5	
Kilométrage moyen total	km	12 200	13 041	13 560	11 755	11 515	11 639	11 282	11 083	
Kilométrage moyen essence	km	11 600	11 651	10 780	8 108	7 897	8 022	7 551	7 618	
Kilométrage moyen diesel	km	26 200	20 950	18 140	14 542	14 265	14 256	13 959	13 574	
Trafic intérieur de voyageurs										
En véhicules particuliers	Milliards voy.-km	482,3	617,3	754,4	810,8	812,7	815,1	819,4	829,6	
En autocars-autobus	Milliards voy.-km	37,4	40,6	42,1	49,9	51,1	51,6	52,3	54,2	
Trafic total	Milliards voy.-km	588,0	743,6	892,5	974,0	981,2	985,0	989,6	1000,6	
Part du trafic routier dans le trafic total	%	88,4	88,5	89,2	88,4	88,0	88,0	88,1	88,3	
Évolution annuelle du trafic										
En véhicules particuliers	%	-	+ 2,6	+0,6	1,0	0,2	0,3	0,5	1,2	
En autocars-autobus	%	-	+ 2,7	+3,0	2,2	2,4	1,0	1,4	3,6	

(1) Provisoire. Source : TNS-Sofres PARCAUTO, calculs INRETS-Ademe, Insee et SOeS.

PARC AUTOMOBILE AU 1^{ER} JANVIER

(En milliers)

	1980	1990	2000	2010	2012	2013	2014	2015
Voitures particulières								
Jusqu'à 5 CV	5 090	8 312	10 572	12 946	13 628	13 761	13 948	14 210
6 à 10 CV	11 460	13 385	15 723	16 583	16 375	16 266	16 115	15 990
Plus de 10 CV	1 890	1 313	1 186	1 521	1 547	1 573	1 588	1 600
TOTAL VP	18 440	23 010	27 480	31 050	31 550	31 600	31 650	31 800
<i>Dont diesel ⁽¹⁾</i>	<i>730</i>	<i>3 265</i>	<i>9 261</i>	<i>17 458</i>	<i>18 865</i>	<i>19 377</i>	<i>19 645</i>	<i>19 836</i>
Véhicules utilitaires								
Jusqu'à 3,5 t	1 985	4 125	4 974	5 750	5 867	5 896	5 915	5 965
De 3,5 t à 5 t	103	20	12	10	13	14	15	15
De 5 t à 20 t	250	334	287	250	247	242	235	233
20 t et plus	26	41	46	91	98	100	102	106
Tracteurs routiers	129	160	210	202	206	199	195	200
TOTAL VU	2 493	4 680	5 529	6 303	6 431	6 451	6 462	6 608
<i>Dont diesel ⁽¹⁾</i>	<i>976</i>	<i>2 342</i>	<i>4 202</i>	<i>5 632</i>	<i>5 941</i>	<i>6 033</i>	<i>6 091</i>	<i>6 280</i>
Autocars-autobus	57	68	80	85	86	87	88	89
TOTAL TOUS VÉHICULES	20 990	27 758	33 090	37 438	38 067	38 138	38 200	38 408
<i>Dont diesel ⁽¹⁾</i>	<i>1 763</i>	<i>5 675</i>	<i>13 543</i>	<i>23 172</i>	<i>24 889</i>	<i>25 494</i>	<i>25 821</i>	<i>26 116</i>

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

Les carburants et leur taxation, les émissions et le CO₂

CONSOMMATIONS, PRIX ET TAXES SUR LES CARBURANTS ROUTIERS

	Unités	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Consommation de carburants									
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	9 501	8 582	7 335	6 650	6 397
Super sans plomb 95-E10	Millions de litres				1 379	1 754	2 331	2 714	2 971
En % du total essences	%				12,7 %	17,0 %	24,1 %	29,0 %	31,7 %
Total essences	Millions de litres	24 223	24 276	18 253	10 880	10 337	9 666	9 363	9 368
Gazole	Millions de litres	11 415	20 664	32 373	39 749	40 327	40 382	40 559	40 718
TOTAL CARBURANTS ROUTIERS	Millions de litres	35 638	44 940	50 627	50 629	50 664	50 047	49 922	50 086

Source: CPDP

Prix des carburants à la pompe (moyenne annuelle)									
	Euros/litre	1980	1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014
Essence ordinaire TTC	Euros/litre	0,49	0,80	-	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	73	-	-	-	-	-	-
Super plombé-ARS	Euros/litre	0,52	0,81	1,17	-	-	-	-	-
Taxes en %	%	57	74	71	-	-	-	-	-
Super sans plomb 98	Euros/litre	-	0,79	1,11	1,38	1,54	1,62	1,59	1,54
Taxes en %	%	-	71	69	60	56	54	55	56
Essences	Euros/litre	0,52	0,81	1,12	1,35	1,51	1,58	1,54	1,48
Taxes en %	%	57	74	69	61	57	55	56	58
Gazole	Euros/litre	0,37	0,54	0,85	1,15	1,34	1,40	1,35	1,29
Taxes en %	%	46	61	62	54	49	47	49	51

Source : SOeS

ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS EN FRANCE MÉTROPOLITAINE ENTRE 1990 ET 2014

	1990	1995	2000	2005	2010	2013	2014 ⁽¹⁾	Variations 2014/1990	Variations 2014/2013
--	------	------	------	------	------	------	---------------------	----------------------	----------------------

(En milliers de tonnes)

Émissions polluantes de la route									
SO ₂	143	116	23	4	1	1	1	-99 %	-
CO	6 109	4 282	2 555	1 452	756	507	427	-93 %	-22 %
NOx	1 183	1 080	927	763	599	530	508	-57 %	-8 %
COVNM	974	731	504	293	151	106	94	-90 %	-18 %
Plomb (en tonnes)	4 200	1 495	65	62	64	66	67	-98 %	-
PM10 : particules	72	81	66	52	44	37	34	-52 %	-12 %

(En millions de tonnes)

Autres émissions de la route									
CO ₂	111	120	127	129	122	120	119	7 %	-1 %

(1) Estimations pour l'année 2014.

Source : données CITEPA/SecTen : mise à jour de mai 2015.

LES ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE PAR SECTEUR D'ACTIVITÉS

(En millions de tonnes de CO₂)

	1990	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014 ⁽¹⁾
Transformation énergie	69	58	63	67	59	51	51	37
Industrie manufacturière	114	110	109	103	89	83	83	79
Résidentiel/Tertiaire	84	87	88	98	91	82	85	70
Transports	117	126	134	135	128	127	126	125
<i>dont route</i>	110	119	126	128	122	120	120	119
dont autres transports	6,9	7,1	8,0	6,9	6,2	6,7	6,7	6,7
Agriculture/sylviculture	9,5	9,9	10,2	10,7	10,3	9,9	10,4	10,4
Total hors UTCF ⁽²⁾	393	392	406	414	378	353	355	321
UTCf ⁽²⁾	-40	-43	-37	-52	-43	-52	-50	-49
TOTAL AVEC UTCF ⁽²⁾	353	349	368	362	335	301	306	272

(1) Estimations pour l'année 2014. (2) UTCF : Utilisation des Terres, leur Changement et la Forêt.

Source : CITEPA/CORALIE/format SecTen édition mai 2015.

LES ÉMISSIONS DE CO₂ MOYENNES DES VOITURES PARTICULIÈRES NEUVES EN FRANCE ET EN EUROPE

(En grammes CO₂ par km)

	1995	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2014-2000
France								
Essence	177	168	159	130	127	122	119	-49
Diesel	175	155	149	130	123	117	114	-41
TOTAL	176	162	152	130	124	117	114	-48
Union européenne 15 pays								
TOTAL	186	171	161	141	132	127	122	-49

Source : Ademe (juillet 2015).

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	
Exportations (FAB)														
1990	10 818	6 %	846	- 6 %	988	7 %	9 919	10 %	22 571	7 %	490	67 %	23 060	8 %
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 %
2013	13 222	- 12 %	2 443	16 %	2 270	- 4 %	20 834	1 %	38 769	- 3 %	1 233	8 %	40 002	- 3 %
2014	13 651	3 %	2 988	22 %	2 557	13 %	20 261	- 3 %	39 457	2 %	1 222	- 1 %	40 679	2 %
Importations (CAF)														
1990	9 813	7 %	1 467	3 %	1 564	- 9 %	5 596	1 %	18 439	3 %	638	21 %	19 077	3 %
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 %
2013	21 212	- 3 %	2 882	19 %	3 386	25 %	15 668	- 1 %	43 147	0 %	1 148	2 %	44 295	1 %
2014	22 263	5 %	2 999	4 %	2 961	- 13 %	15 819	1 %	44 043	2 %	1 118	- 3 %	45 161	2 %
Soldes (exportations - importations)														
1990	+ 1 005		- 621		- 576		+ 4 323		+ 4 131		- 148		+ 3 983	
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	
2013	- 7 990		- 439		- 1 116		+ 5 166		- 4 379		+ 85		- 4 293	
2014	- 8 612		- 12		- 404		+ 4 442		- 4 586		+ 104		- 4 482	
Taux de couverture (exportations/importations x 100)														
1990	110		58		63		177		122		77		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	
2013	62		85		67		133		90		107		90	
2014	61		100		86		128		90		109		90	

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	2010	2011	2012	2013	2014
Les taxes sur les produits pétroliers à usage routiers (y compris la TVA)	9 078	21 335	30 630	32 324	35 360	35 608	35 891	37 103
Les taxes sur les assurances automobiles	478	2 780	3 429	4 126	4 263	4 378	4 470	4 590
Les taxes sur certificats d'immatriculations (cartes grises)	157	846	1 373	1 917	2 080	2 117	2 039	2 071
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	992	927	985	876	827
Les taxes à l'essieu	59	75	223	168	172	172	171	170
Les amendes forfaitaires de la police et de la circulation et condamnations pécuniaires	154	317	720	1 255	1 572	1 624	1 666	1 605
Les taxes sur les permis de conduire	88	86	4	-	-	-	-	-
Taxes à l'aménagement du territoire	0	0	442	539	542	535	538	571
Redevances domaniales	-	30	132	186	193	198	300	314
TOTAL	11 079	27 716	38 136	41 507	45 110	45 616	45 951	47 251
TVA sur les dépenses d'acquisition et d'utilisation liées à l'automobile	-	-	15 300 ⁽¹⁾	-	-	-	-	-
Les péages sur les autoroutes (y compris la TVA)	610	2 592	5 330	9 700	10 106	10 190	10 609	11 027
Dépense Totale Transport par les APU ⁽²⁾	-	-	-	-	-	41 400	-	-
dont dépenses pour la route	-	-	-	-	-	17 800	-	-
Ressources générées par la route au niveau de la dépense courante au profit des APU ⁽²⁾	-	-	-	-	-	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 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 - 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 - www.citroen.com

Renault

13-15, quai Le Gallo - 92153 Boulogne-Billancourt cedex
Tél.: 01 76 84 50 50
www.renault.com

Renault Trucks

99, route de Lyon
69800 Saint-Priest
Tél.: 04 72 96 51 11
Direction des relations extérieures
14, rue Hoche - KUPKA C - 92039 La Défense Cedex
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

FFC- Constructeurs

Immeuble Le Cardinet
8, rue Bernard-Bufferet - 75017 PARIS
Tél.: 01 44 29 71 00 - Télécopie: 01 42 67 48 21
<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

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

Conseil National des Professions de l'Automobile (CNPA)

50, rue Rouget-de-Lisle - 92158 Suresnes cedex
Tél.: 01 40 99 55 00 - Télécopie: 01 47 28 44 15
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

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

Plateforme de la Filière Automobile (PFA)

2, rue de Presbourg
75008 Paris
Tél.: 01 49 52 63 98
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.snvlvd.com

Syndicat 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

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

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

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

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

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

LES ASSOCIATIONS AUTOMOBILES EN FRANCE

40 millions d'automobilistes

118, bd Haussmann - 75008 Paris
Tél.: 02 43 50 06 30 - Télécopie: 02 43 50 06 31
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

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

La Prévention Routière

4, rue Ventadour - 75001 Paris
Tél.: 01 44 15 27 00 - Télécopie: 01 42 27 98 03
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

LES ORGANISMES DE RECHERCHE L'AUTOMOBILE EN FRANCE

Association pour le développement du transport et de la mobilité électriques France (AVERE France)

112 quarter, rue Marcadet
75018 Paris
Tél.: 01 53 25 00 60
www.france-mobilite-electrique.org

Fondation sécurité routière

2, rue de Presbourg
75008 Paris
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

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

Institut Français du Pétrole Energies 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

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

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

Pôle Mov'eo

Technopôle du Madrillet
50, rue Ettore Bugatti
76800 Saint-Etienne-du-Rouvray
Tél.: 02 35 65 78 20 - Télécopie: 02 35 34 64 97
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-Seguin
68060 Mulhouse Cedex
Tél.: 03 89 32 76 44 - Télécopie: 03 89 32 76 45
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



Dans le cadre de ses actions de communication, le CCFA édite régulièrement des brochures sur différents thèmes automobiles : revue de presse, tableau de bord...

Toutes ces publications sont consultables sur notre site

www.ccfa.fr



**MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE**
— PARIS —
1-16 OCTOBRE 2016

VIVEZ L'AUTOMOBILE!

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES
10H - 20H - NOCTURNES JEUDI & VENDREDI JUSQU'À 22H

 #MondialAuto -  mondial.automobile
www.mondial-automobile.com